

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 8. maj 2012 kl. 15:30
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede, undtagen:
Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende under
behandling af punkterne 4-9.

Endvidere deltog:
Teknisk direktør Bjarne Holm Markussen, planchef og
bygningsinspektør Sidsel Poulsen og miljøtekniker
Maj-Britt Jensen.

DTU var inviteret for at fortælle om at flytte
”Lindholm” til Lyngby-Taarbæk Kommune. Fra DTU
deltog Campusdirektør Jacob Steen Møller og
specialkonsulent Christine Rich, og fra
Lyngby-Taarbæk Kommune deltog beredskabschef
Rasmus Storgaard Petersen og miljømedarbejder Elin
Krarup.

Under punkt 4 deltog endvidere civilingeniør Ole Dam
Mortensen.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Valg af formand for Teknik- og Miljøudvalget	3
02	1. anslået regnskab 2012 samt 1. fase af budget 2013-16 - Teknik- og Miljøudvalgets område	4
03	Godkendelse af anlægsregnskab for omklassificering og harmonisering af kommuneveje	9
04	Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3	11
05	Chr. Winthers Vej 24 - reovering/udvidelse af bådeplads	16
06	Kommunale vandhandleplaner	21
07	Opsætning af ladestandere - Jernbanepladsen	24
08	Opsætning af ladestandere - Nørgaardsvej	27
09	Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 08-05-2012	30

1.

Valg af formand for Teknik- og Miljøudvalget

Sagsfremstilling

På kommunalbestyrelsens møde den 23. april 2012 blev Teknik- og Miljøudvalgets formand Paul Knudsen bevilget orlov i perioden 1. maj - 30. juni 2012.

Det blev samtidig godkendt, at Dorthe la Cour i orlovsperioden indtræder i Teknik- og Miljøudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Ingen på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Sagen forelægges med henblik på valg af formand i orlovsperioden.

Punktet ledes af formanden, næstformanden eller det udvalgsmedlem, der længst har været medlem af kommunalbestyrelsen, eller, såfremt flere har været medlem lige længe, af det ældste medlem af disse.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Dorthe la Cour (V) blev valgt som formand for Teknik- og Miljøudvalget for perioden 1. maj - 30. juni 2012.

2.

1. anslået regnskab 2012 samt 1. fase af budget 2013-16 - Teknik- og Miljøudvalgets område

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede en samlet oversigt vedr. 1. anslået regnskab 2012 den 17. april 2012 og besluttede at tage redegørelsen til efterretning og oversende redegørelsen til de enkelte fagudvalg til videre behandling.

Resultatet af fagudvalgenes behandling oversendes til økonomiudvalgets møde den 15. maj 2012 for at bringe bevillingerne på plads på kommunalbestyrelsens møde den 21. maj 2012.

Der er i 1. anslået regnskab 2012 nærmere redegjort for de enkelte afvigelser i forhold til korrigeret budget 2012, jf. det sagen vedlagte og tidligere udsendte materiale.

I. Driftsvirksomheden - Teknik- og Miljøudvalgets område:

Resultatet af budgetopfølgningen fremgår af følgende oversigt:

1.000 kr. netto	Opr. budget 2012	Korr. budget *	1. anslået regnskab '12	Afvigelse ift. korr. budget	Afvigelse ift. opr. budget
Grønne områder og kirkegårde	20.009	19.806	20.306	500	297
Trafikanlæg mv.	80.018	90.046	93.298	3.252	13.280
Miljø og natur	801	2.535	4.069	1.534	3.268
Teknik- og Miljøudvalget, drift i alt	100.827	112.387	117.673	5.286	16.845

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

* Budget 2012 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2011 til og med marts 2012.

Der skønnes et samlet merforbrug på fagudvalgets aktivitetsområder på 5,286 mio. kr. - heraf andrager 200.000 kr. et beløb, som har med en justering af driftsoverførslerne for Trafikanlæg m.v. at gøre (også nævnt i regnskabssagen overfor fagudvalget). Reelt set tilbagestår således 5,086 mio. kr., som der er behov for en bevillingsmæssig justering af. Årsagssammenhænge er beskrevet i vedlagte bilagsmateriale for de 3 respektive aktivitetsområder.

Beløbets størrelse er ikke så højt i overslagsårene. Det skyldes, at afregning af vejafvandsbidrag i 2012 indeholder tilbagereguleringer vedr. årene 2007-2011. Allerede i B13 og fremover er den årlige bevillingsmæssige korrektion nedjusteret til 3,924 mio. kr. i alt for totalrammen (og er således 1,362 mio. kr. lavere end i B12.) For øvrige poster er beløb ens alle driftsår (undtaget alm. p-/l-justering, idet beløb er oplyst i '12-prisniveau).

Med henvisning til Økonomiudvalgets beslutning pr. 17.04.12 skal fagudvalget med behandlingen af budgetrevisionen pr. 29.02.12 tage stilling til dele af de ufinansierede bevillingsanmodninger. Teknisk Forvaltning er anmodet om at levere løsninger for modgående initiativer, som samlet bidrager til en finansiel afbalancering på 2,0 mio. kr. (differencen på 3,3 mio. kr. op til de 5,3 mio. kr. i B12 og på 1,924 mio. kr. i B13 og frem op til de 3,924 mio. kr. hentes via andre kanaler). Beløbet indgår alle år fra B12 og fremover.

- 1) 0,5 mio. kr./år vedr. buslæskærme - reklamefinansierede læskure
- 2) 0,5 mio. kr./år vedr. manglende indtægter på kirkegårde
- 3) 1,0 mio. kr./år vedr. klimamål m.v. på forsyningsområdet - fejning af rendestene og slamsugning af vejbrønde

Teknisk Forvaltning vurderer:

Ad 1. På baggrund af budgetgodkendelse for årene 2012-16 er der allerede vedr. buslæskærme indarbejdet et indtægtskrav på -1,001 mio. kr. med effekt fra B12 og frem. Beløbets opskrivning her med yderligere -0,5 mio. kr. kan alene gennemføres, såfremt kontraktindgåelse forløber planmæssigt i løbet af 1.halvår '12. På nuværende tidspunkt er det uafklaret, hvordan endelig kontraktøkonomi vil se ud. Afhængigt af endeligt udfald kan det blive nødvendigt at lade evt. (korr.) indarbejdet indtægtskrav gå til realisering over 3-årigt samlet perspektiv (frem for 1-årigt sigte).

Ad 2. Teknisk Forvaltning er ikke overbevist om, at der kan findes kompenserende foranstaltninger for 0,5 mio. kr. på kirkegårdsområdet:

- Krematoriets nedlæggelse og de relativt begrænsede aktiviteter i kapellerne i dag, vurderes ikke at kunne generere tilstrækkeligt store indtægter - selv ved indførsel af ubetinget (fuld) brugerbetaling eller/og via takstjusteringer ift. allerede opdyrkede brugerbetalingsområder.
- Idéer som tidligere har været fremme omkring potentialer for udvikling/samkøring af kulturelle aktiviteter er ikke længere realiserbare. Indtænkt bevilling i den sammenhæng i Børne- og Fritidsforvaltningens regi (budgetaftale 2011, pkt. 63) er gået til andre projekter.
- Endelig har taksterne på kirkegårdsområdet allerede gennemgået løbende tilpasninger, hvilket ikke levner rum for de store optimeringspotentialer.

Sektorområdet vil først kunne iværksætte dyberegående afdækning af løsningsmuligheder efter nødvendige organisatoriske driftstiltag er gennemført, som følge af vej-park-områdets konkurrenceudsættelse og sparekrav i den forbindelse.

Ad 3. Handlekataloget fra budgetaftalen-2011 har vist sig ikke at kunne gennemføres grundet statsligt afslag på prisloftforøgelse under LTK Forsyning A/S (se status for detailopfølgning i ledelsesinformationssystemet pr. 29.02.12). Teknisk

Forvaltning fremlægger i Teknik- og Miljøudvalget i juni sag med skitse for fremtidig opgavetilrettelæggelse vedr. fejning af rendestene og slamsugning af vejbrønde. Herunder indgår også kontraktuelle forhold (serviceaftaler) med husejere på private fællesveje. Det anbefales derfor på nuværende tidspunkt ikke at iværksætte nye, evt. krydsende foranstaltninger som kan skabe uklarhed ift. til den kommende separate sagsfremstilling og anbefalinger.

Tilbage står således, at pege på andre felter inden for hvilke, man kan skære ressourceforbruget ned, eller øge det indtægtsmæssige grundlag. Grundet den nuværende pressede økonomiske situation med indfrielse af ganske betydelige sparekrav på vej-park-området, ejendomscenterområdet (ejendomsanalysen) samt en relativt begrænset nettoramme under Miljø og natur, ser Teknisk Forvaltning ikke muligheder for at foreslå en konkret anvisning af modgående initiativer - som her udmålt til at andrage 1,0 mio. kr. En bred gennemgang af de indtægtsmæssige mekanismer inden for de 3 budgetområder kan iværksættes, men vil være tidskrævende og på ingen måde kunne garantere, at der er noget at hente hjem i form af merindtægter, som følge af højere enhedspriser.

Med henvisning til udvalgets beslutning pr. 15.11.11 skal der kun afrapporteres på igangværende LIS-projekter, såfremt der ikke kan anvises kompenserede finansieringskilder. Afrapportering skal ske som et led i terminer for budgetrevisionerne. Pr. 29.02.12 giver alene klimamålet anledning til særlig politisk stillingtagen.

II. Anlægsvirksomheden - Teknik- og Miljøudvalgets område:

Resultatet af budgetopfølgningen fremgår af følgende oversigt, og giver anledning til bevillingsmæssige ændringer på -2,000 mio. kr.

1.000 kr. netto	Opr. budget 2012	Korr. budget *	1. anslået regnskab '12	Afvigelse ift. korr. budget	Afvigelse ift. opr. budget
Grønne områder og kirkegårde	154	838	838	0	684
Trafikanlæg mv.	24.307	27.830	25.830	-2.000	1.523
Miljø og natur	0	712	712	0	712
Teknik- og Miljøudvalget, anlæg i alt	24.461	29.380	27.380	-2.000	2.919

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

* Budget 2012 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2011 til og med marts 2012.

Der skønnes et samlet mindreforbrug på fagudvalgets anlægsbaserede aktivitetsområder på -2,000 mio. kr. Beløbet vedr. en forskydning i anlægsprojektet for p-henvisning, som skubbes til budgetåret 2013.

Økonomiske konsekvenser

Fremgår af sagen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. udvalget tager redegørelsen vedr. 1. anslået regnskab 2012 til efterretning og anbefaler de bevillingsmæssige konsekvenser overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen - herunder *enten* fastholder at lade de skitserede modgående initiativer gå til videre kortlægning, alternativt udpeger andre områder (inden for udvalgets ansvarsområde) som kræves at skulle levere de kompenserede besparelser, eller anbefaler tillægsbevillinger helt/delvist. Forvaltningens notat af 02.05.12 skitserer emner, som kan udpeges som modgående initiativer. Såfremt udvalget udvælger nogle herfra, vil forvaltningen på næstkommende udvalgsmøde afrunde med evt. implementeringsmæssige efterjusteringer.

Såfremt det besluttes at fastholde videre forarbejdning af modgående foranstaltninger vedr. klimamål og justering af indtægter på kirkegårdsområdet, vil forvaltningen først omkring okt. md. kunne melde tilbage med løsningsmuligheder og beløbsindfrielsesgrad. Sidstnævnte er i sig selv problematisk for beløbets hjemtagelsesevne '12. Man skal påregne, at en ressourcemæssig opstramning så sent på året vil få begrænset virkekræft i indeværende regnskabsår. Alternativt skal flere afviklingstiltag i spil for at generere en effekt på 2,0 mio. kr. allerede i året 2012.

En nødtørftig løsning kan også være, at man politisk beslutter sig for, at udestående modgående initiativer vedr. miljømål og kirkegårdsområdet implementeres over 3 år i stedet. Tilgangen vil give mere rum til at identificere oplæg til aktivitetsmæssige fravalg. Opgaven vil fortsat blive en udfordring og på ingen måde give garanti for, at man når "i mål". I givet fald, vil der skulle etableres projektopfølgning i ledelsesinformationssystemet, som systematisk rapporterer på fremdrift. Via oplæg fra fagforvaltning vil Teknik- og Miljøudvalget i perioden løbende skulle træffe beslutninger omkring, hvor man konkret fravælger/omlægger aktiviteter inden for den eksisterende driftsramme. Processen vil skulle foregå helt frem til, man enten har opnået løsninger, som samlet genererer mindreforbrug på 1,5 mio. kr. årligt, eller ikke længere ser sig i stand til at pege på muligheder for realisering af (evt. resterende) sparekrav.

Endelig anbefales det som udgangspunkt, at sektorområdet friholdes i 2012/2013 for egentlige rammebesparelser af hensyn til konsolideringen af udbudsopgaven på vej-park-området.

2. Som et led i budgetprocessen 2013-16 fungerer oplistning (i forvaltningsnotat) også som inspirationskatalog over muligheder for reduktioner i driftsrammen for næste år og frem. Hensigten er, at udvalget i samme proces (med valg for modgående initiativer fra B12 og frem) ligeledes identificerer emner, som man ønsker forvaltningen skal arbejde videre med i udfærdigelsen af oplæg til det

1%-sparekatalog, som er bestilt ifm. budgetlægningen for B13-16. Disse udpegninger vil i juni-møde blive belyst gennem regulære handlekataloger, efter gængs skabelon, med mere indgående beskrivelser for servicemæssige og økonomiske konsekvenser m.m.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Ad. 1. Udvalget tager redegørelsen til efterretning, og anbefalet, at der arbejdes videre med de skitserede modgående initiativer ud fra de faldne bemærkninger.

Ad. 2. Anbefales.

3.

Godkendelse af anlægsregnskab for omklassificering og harmonisering af kommuneveje

Sagsfremstilling

Sagen om omklassificering og harmonisering har været lang tid undervejs. Sagen har været behandlet siden november 2008, og der har været afholdt 2 høringer henholdsvis juli/august 2009, der berørte ca. 3500 ejendomme og juni 2010, der berørte ca. 3000 ejendomme.

Efter den seneste høring traf kommunalbestyrelsen på møderne den 13. september, 11. oktober samt 5. november 2010 endelig beslutning om at nedklassificere en række offentlige lokalveje til private fællesveje samt at opklassificere private fællesveje til offentlige veje. Som følge af Folketingets vedtagelse af lovforslag "Forslag til lov om private fællesveje" den 16. december 2010 er vejene, som kommunalbestyrelsen den 5. november vedtog at nedklassificere til private fællesveje offentlige veje igen.

Status er, at der er nedklassificeret 5 offentlige veje i Taarbæk til private fællesveje og 1 til helt privat vej (i alt 600 m. veje) og opklassificeret 4 private fællesveje til offentlige veje (i alt 1250 m. veje).

Kommunalbestyrelsen har som følge af Folketingets vedtagelse af "Forslag til lov om private fællesveje" drøftet sagen på ny, og har på mødet den 27. juni 2011 besluttet at fastholde forslaget om at omklassificere og harmonisere lokalvejene i kommunen. Den foreløbige beslutning er offentliggjort august 2011, og omklassificeringen kan efter de nye regler træde i kraft 4 år efter offentliggørelsen - det vil sige september 2015.

I perioden 2009 – 2010 er der i alt frigivet anlægsbevilling på 2.663 mio. kr. til rådgiverydelser i forbindelse med omklassificering og harmonisering af kommuneveje, og der har i perioden været et forbrug på 2.730 mio. kr.

Rådgiverydelserne har omfattet: udarbejdelse af liste med berørte ejendomme og grundejere, udarbejdelse af information til lokalavis/hjemmeside, udarbejdelse af høringsbreve, udsendelse af høringsbreve, juridisk bistand til besvarelse af borgerhenvendelser i høringsfasen, udarbejdelse af notater med svar på bemærkninger og indsigelser i høringsfasen, udarbejdelse af breve med endelig afgørelse samt juridisk bistand til udarbejdelse af notatet til politisk behandling efter Folketingets vedtagelse af "Forslag til lov om private fællesveje".

Merforbruget på 67.000 kr. til rådgiverydelser skyldes behandling af sagen i 2011, hvor kommunalbestyrelsen drøftede både en omklassificering og harmonisering af offentlige veje samt opklassificering af samtlige private fællesveje til offentlige veje inden kommunalbestyrelsen besluttede at fastholde forslaget om at omklassificere og harmonisere de offentlige veje i kommunen.

Økonomiske konsekvenser

Der har været et merforbrug på 67.000 kr. svarende til 2,5 % af anlægsbevillingen.

Merforbruget er dækket af overførte uforbrugte anlægsmidler 2011 på ”Slidlag på Kommunale veje 2010 – 2011”.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen ved godkendelse af anlægsregnskab.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at anlægsregnskabet for omklassificering og harmonisering af kommunale veje godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Anbefales.

4.

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

Sagsfremstilling

Som led i tilvejebringelsen af et beslutningsgrundlag for etablering af en letbane i Ring 3 har den politiske styregruppe og Borgmesterforum iværksat en proces, der giver kommunerne og regionen mulighed for en intern drøftelse af linjeføring, stationsplacering, tilkøb af lokale ønsker m.m.

Metroselskabet har i den anledning sendt det sagen vedlagte materiale af 26. marts 2012 i høring frem til den 25. maj 2012. Til efteråret planlægges en tilsvarende proces omkring det øvrige beslutningsgrundlag samt økonomi.

Linjeføring

Materialet indeholder to varianter. Blå linjeføring svarer til Cowi's rapport fra 2010, som ligger til grund for Samarbejdsaftalen og derfor er udgangspunktet for arbejdet med beslutningsgrundlaget. I orange linjeføring har Metroselskabet søgt dels at optimere rejsetider, passagertal m.m., dels at begrænse anlægsomkostninger og konsekvenser for vejtrafikken i anlægs- og driftsperioden.

For Lyngby-Taarbæk varierer blå og orange linjeføring primært omkring Lyngby Station og Lyngby Rådhus samt i området langs Lundtoftegårdsvej. Her indgår Lundtoftebanens tracé langs Helsingørmotorvejen i orange linjeføring med henblik på at øge rejsehastigheden på strækningen og at opretholde kapaciteten for biltrafikken i krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej.

DTU har i brev af 16. april 2012 foreslået en alternativ linjeføring via DTU. Forvaltningen har anmodet Metroselskabet om en nærmere vurdering af DTU's forslag samt om en vurdering af en eventuel forlængelse af letbanen til Ravnholm Erhvervsområde.

Stationsplacering

Samarbejdsaftalen indeholder følgende stationer i Lyngby-Taarbæk Kommune: Lyngby Station, Lyngby Storcenter, Lyngbygårdsvej, Akademivej, DTU og Lundtofte. Disse navne er indtil videre kun arbejdstitler.

I samarbejde med Movia og Lokalbaneln A/S undersøger Metroselskabet, om der er et forretningsmæssigt grundlag for en 7. station placeret på Klampenborgvej ved Nærumbanen. Denne station er vist både i blå og orange linjeføring, men ikke nærmere beskrevet i materialet.

Stationen ved Lyngbygårdsvej er i orange linjeføring placeret ved motorvejen. Forvaltningen vurderer, at stationen i givet fald ligger bedre på Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej.

Ved Lyngby Station og torvet har Metroselskabet undersøgt 5 alternative løsninger, jf. det sagen vedlagte materiale af 27. april 2012.

Tilkøb af lokale ønsker

Kommunernes og regionens ønsker/ændringsforslag inddeles i to kategorier. Kategori 1-ønsker kan være ønsker, der ikke har indflydelse på letbanens samlede økonomi, eller ønsker til ekstra anlægselementer, som ikke har indflydelse på driften. Sidstnævnte ønsker kan håndteres ved tilkøb. Kategori 2-ønsker har indflydelse på projektets samlede økonomi, f.eks. ved at medføre længere rejsetid og dermed færre passagerer. Her træffer projektets samlede parter beslutning om, hvorvidt og evt. hvordan ønsket kan indgå i det videre projekt.

Orange linjeføring indeholder kategori 1-ønsker, som ikke repræsenterer tilkøb for Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er ikke taget stilling til kategorisering af eventuelle linjeføringer til DTU og Ravnholm, men de kan medføre tilkøb for kommunen.

Hørings svar

På ovennævnte baggrund foreslår forvaltningen, at følgende temaer indgår i kommunens høringssvar:

1. Blå/orange linjeføring

Ved Lyngby Station og torvet er der som nævnt undersøgt 5 alternativer. På baggrund af Metroselskabets vurdering af disse alternativer anbefaler forvaltningen orange linjeføring, hvor letbanen benytter Søndre Torvevej og har standsningssted på Jernbanepladsen.

Omkring Lundtoftegårdsvej anbefaler forvaltningen også orange linjeføring af hensyn til rejsehastigheden for letbanen og trafikafviklingen i krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej. Det forudsættes, at adgangsforholdene til rækkehusbebyggelsen på Kornagervej, Agervang og Torsvang kan løses på en hensigtsmæssig måde.

I orange linjeføring anbefaler forvaltningen, at stationen benævnt Lyngbygårdsvej placeres på Klampenborgvej mellem de to dele af rækkehusbebyggelsen.

Der pågår en udredning af alternative linjeføringer omkring DTU samt vurdering af forlængelse til Ravnholm. Hvis disse vurderinger ikke fører til ønsker om ændringer, anbefaler forvaltningen, at orange linjeføring lægges til grund for det videre arbejde.

2. Station ved Nærumbanen

Movia, Lokalbansen A/S og Metroselskabet undersøger, om der er forretningsmæssigt grundlag for en station på Klampenborgvej ved Nærumbanen. Forslaget er ikke et ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Der kan ikke træffes isolerede beslutninger om denne station, da den kan påvirke placeringen af de øvrige stationer i byen.

3. Jernbanebroerne over Buddingevej

Den nuværende tilstand af jernbanebroerne på Buddingevej ved Nordbanen er ikke tilfredsstillende. Der skal tages kontakt til Banedanmark angående en mulig koordinering af letbaneprojektet og Banedanmarks planer for udskiftning/vedligeholdelse af broerne.

4. Bussernes fremkommelighed

For at opretholde bussernes fremkommelighed i Kgs. Lyngby bør busserne kunne anvende letbanetracéet på udvalgte strækninger. Forvaltningen anbefaler, at denne vurdering foretages i samarbejde med Movia.

5. Ekspropriationer

Omfanget af ekspropriationer bør minimeres. Forvaltningen vurderer, at der ud for De Engelske Rækkehuse kan etableres en tilfredsstillende løsning inden for det nuværende vejareal.

6. Barrierevirkning og æstetik

Letbanetracéet kan ikke passeres på de fleste strækninger af hensyn til sikkerhed, hastighed m.m. Dette medfører særlige problemer for grundejerne langs Buddingevej og øger antallet af U-vendinger i de signalregulerede kryds. Forvaltningen anbefaler, at mulighederne for at reducere letbanens barrierevirkning undersøges nærmere, og at det i det centrale Lyngby bør være muligt frit at passere letbanetracéet. I dette område bør køreledninger så vidt muligt undgås, og letbanetracéet bør etableres i niveau med det øvrige vejareal og som en naturlig del af vejen.

7. Letbanemateriel

Idet kommunen anerkender beslutningen om at anvende standardmateriel, bør mulighederne for en batteriløsning undersøges med henblik på at undgå køreledninger på centrale strækninger. Desuden bør letbanen kunne medtage cykler.

8. DTU og Ravnholm

Stillingtagen til linjeføring og stationsplacering i området afventer Metroselskabets vurderinger.

Økonomiske konsekvenser

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt af forvaltningen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Det foreslås, at ovennævnte anbefalinger danner grundlag for kommunens høringssvar, jf. vedlagte udkast.

Udviklings- og Strategiudvalget den 8. maj 2012:

Godkendt med følgende tilføjelser:

Udvalget anbefaler Kommunepakken (Orange linjeføring) vedrørende stationsplaceringen ved Klampenborgvej/Lyngbygårdsvej.

Udvalget er positive overfor, at der vurderes på en linjeføring tættere på DTU, og ønsker følgende med i høringssvaret:

Lyngby-Taarbæk Kommune finder det afgørende, at linjeføringen bliver så optimal som muligt, hvorfor en linjeføring gennem DTU stærkt bør overvejes.

Udvalget (R, C, F og A) ønsker, at vurderingen af forlængelse til Ravnholm tages ud af høringssvaret. (V) stemte imod dette.

(C) tager forbehold over for linjeføringen ad Søndre Torvevej og anbefaler, at linjeføringen går gennem DTU.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Godkendt, med følgende tilføjelser:

Udvalget anbefaler Kommunepakken (Orange linjeføring) vedrørende stationsplaceringen ved Klampenborgvej/Lyngbygårdsvej.

Udvalget er positive overfor, at der vurderes på en linjeføring tættere på DTU, og ønsker følgende med i høringssvaret:

Lyngby-Taarbæk Kommune finder det afgørende, at linjeføringen bliver så optimal, som muligt, hvorfor en linjeføring gennem DTU stærkt bør overvejes.

(C og F) ønsker, at vurderingen af forlængelse til Ravnholm tages ud af høringssvaret. (V og O) er ikke enige i dette.

(C) tager forbehold overfor linjeføringen ad Søndre Torvevej og anbefaler, at linjeføringen går gennem DTU.

(C) forudsætter, at linjeføringen kan holdes indenfor det nuværende vejprofil på Buddingevej.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

5.

Chr. Winthers Vej 24 - renovering/udvidelse af bådeplads

Sagsfremstilling

Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug har den 18. april og fornyet den 23. april 2012 ansøgt kommunen om diverse tilladelser og dispensationer i forbindelse med renovering af bådestativer, bådebroer og sliske på et areal beliggende umiddelbart vest for Damernes Roklubs bygninger i det nordvestlige hjørne af Folkeparken ved Lyngby Sø.

Forvaltningen besigtigede arealet den 19. april 2012 efter en henvendelse om igangsat arbejde. Forvaltningen vurderede, at det var nødvendigt, at stoppe det igangværende arbejde, fordi de umiddelbart nødvendige tilladelser/dispensationer og ejerfuldmagt ikke sås, at være indhentet/meddelt.

Ansøgning

Bådebroen ud mod Lyngby Sø ønskes udskiftet med en bro i samme størrelse og omfang udført af trykimprægneret træ og endvidere ønskes der etableret en sliske i trykimprægneret træ ud mod Lyngby Sø til brug ved ophaling og isætning af bådene.

Der søges om etablering af bådestativer på arealet i stedet for eksisterende (nedrevne) bådestativer - Der søges om 2 alternative placeringer af bådestativerne - Forslag A og Alternativ B, hvoraf ansøger ønsker Forslag A.

Eksisterende bådestativer

Der har gennem en årrække været placeret bådestativer på arealet. Placering og udformning fremgår af ansøgningens bilag 1 og 3a. De 4 bådestativer fyldte et samlet areal på ca. 3 x 10 m². Bådestativernes nordlige ende var placeret ca. 1,5 m fra Damernes Roklubs bygninger og den sydlige ende var placeret ca. 2,5 m fra bygningerne. Bådestativerne havde en højde på ca. 78-80 cm, hvilket inkl. kanoer har givet en samlet højde på ca. 132 cm. Disse bådestativer blev fjernet i midten af april 2012.

Forslag A

Der ønskes opsat 5 nye bådestativer til i alt 20 både. Placering og udformning fremgår af ansøgningens bilag 2b og 3b. De nye bådestativer fylder et samlet areal på ca. 2,6 x 12 m². Bådestativerne udformes således, at det vil være muligt at placere to lag af både mod et lag i de nedrevne bådestativer. Dette betyder en højde af bådestativerne på ca. 95 cm, hvilket inkl. kanoer giver en samlet højde på ca. 147 cm og en samlet bredde på ca. 5 m, som er den normale længde på kanoer og

kajakker. Bådestativerne placeres på en række med en ændret afstand til bygningerne ved Damernes Roklub i forhold nedrevne bådestativers placering. Mod nord øges afstanden med ca. 0.5 m, mens afstanden mod syd øges med ca. 3,5 m. Dette sker efter ønske fra Damernes Roklub - af hensyn til bedre udsigt fra klubbens lokaler og nemmere rengøring af klubbens vinduer.

Alternativ B

Der ønskes opsat 4 nye bådestativer til i alt 16 både. Placering og udformning fremgår af ansøgningens bilag 2b og 3c. De nye bådestativer fylder et samlet areal på ca. 2,60 x 10 m². Bådestativerne udformes således, at det vil være muligt at placere to lag af både mod et lag i de nedrevne bådestativer. Dette betyder en højde af bådestativerne på ca. 95 cm, hvilket inkl. kanoer giver en samlet højde på ca. 147 cm og en samlet bredde på ca. 5 m. Bådestativerne placeres stort set på samme sted på arealet dvs. med ca. samme afstand til Damernes Roklubs bygninger, som de nedrevne bådestativer var placeret.

Lovgrundlag og ejendommen

Det pågældende areal, som er beliggende som en del af en større matrikel, hvor Damernes Roklub og store dele af Folkeparken også indgår, ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Bådepladsen er mod nord afgrænset af Lyngby Sø, mod øst af bygningerne ved Damernes Roklub og mod syd og vest af en gravet kanal. Adgangen til arealet foregår fra den offentlige sti via en bro med låge over den gravede kanal.

Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug har ifølge tinglyste bestemmelser siden 1931 haft fri adgang til arealet. På arealet har ejerlauget endvidere vederlagsfri ret til anlægsplads og oplagsplads for mindre lystbåde til eget brug i det omfang pladsen tillader og alt efter de regler og de vilkår, som til enhver tid fastsættes af kommunalbestyrelsen. Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug er påtaleberettiget i forhold til disse vilkår.

Ejendommen og det pågældende areal er beliggende i lokalplan 5 for Folkeparken, som gav mulighed for udvidelse af Damernes Roklub. Derudover er arealet beliggende i byplanvedtægt 9. Byplanvedtægten udlægger arealet til offentligt grønt område.

Området er omfattet af fredningen af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser fra 2010. Ifølge fredningens § 2 skal området bevares i dets nuværende tilstand. Fredningsnævnet for København er myndighed mht. meddelelse af dispensation fra fredningen. Kommunen skal i den forbindelse fremkomme med udtalelse.

Lyngby Sø er omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3. Endvidere er arealet og området omfattet af søbeskyttelseslinje efter Naturbeskyttelseslovens § 16. Kommunen er myndighed vedr. meddelelse af dispensation.

Interessant udtalelser

Damernes Roklub har den 24. april 2012 udtalt, at "Lyngby Dameroklub støtter Forslag A, som ønsket fra vejejerlauget. Det giver den bedste placering i forhold til roklubben. Forslag A er den bedste placering for alle parter."

Danmarks Naturfredningsforening i Lyngby-Taarbæk har den 25. april 2012 udtalt, at DN

"..finder, at den ansøgte renovering med 5 nye stativer (forslag A) vil påvirke området uacceptabelt dels på grund af den tætte placering på kanalen og stien rundt om Lyngby Sø, og dels fordi stativerne er placeret meget skråt i forhold til både Lyngby Dameroklubs bygning og i forhold til stien, der følger kanalen langs bygningen. Det betyder, at stativerne fylder et meget stort synsfelt fra stien langs kanalen ved klubhuset.

DN anbefaler, at der i stedet meddeles dispensation til at placere 4 nye stativer (som i forslag B), så de ikke kommer så tæt på kanalen og stien rundt om Lyngby Sø men parallelt med klubhuset, hvis det er muligt. I forslag B er afstanden til klubhuset 2 meter i den vestlige ende og 1,25 meter i den østlige ende formentlig på grund af et elletræ. DN anbefaler, at stativerne så vidt muligt placeres parallelt med klubhuset, og subsidiært så parallelt som det er muligt af hensyn til elletræet og vask af vinduerne i Dameroklubben. Fra stien langs kanalen ved klubhuset vil stativerne i dette forslag kun fylde ca. halvt så stort et synsfelt som i forslag A.

DN kan ikke anbefale, at der tillades anvendt trykimprægnerede stolper eller brædder til broer og slisker i Lyngby Sø. Ved tilladelser til broer i Furesøen stiller Naturstyrelsen som ejer af søen følgende vilkår: "Broen må ikke bygges af træ som er trykimprægneret, tjæreimprægneret el. lign.". DN anmoder på den baggrund Lyngby-Taarbæk Kommune om, som ejer af Lyngby Sø, at stille det samme vilkår som Naturstyrelsen, så der ikke er risiko for påvirkning af søens plante- og dyreliv fra trykimprægneret træ eller lignende."

Forvaltningens vurdering

Kommunen skal i følge ovennævnte tinglyste fastsætte bestemmelser og vilkår for arealet. Det har ikke været mulig - i kommunen - at finde nedskrevne regler og vilkår for arealet. Regler og vilkår vurderes derfor at kunne fastsættes i forhold til den konkrete ansøgning.

Fredningstilsynet vurderer, at det kræver dispensation fra fredningens § 2, at etablere den ansøgte sliske, fordi fredningstilsynet vurderer den som en udvidelse af de eksisterende bådebroer, hvilket er i strid med fredningens bestemmelse om at "..eksisterende lovlige både- og badebroer kan fastholdes i det nuværende omfang..". Forvaltningen vurderer, at kommunen som ejer og fredningstilsynsmyndighed kan anbefale, at der meddeles dispensation fra fredningen til etablering af slisken, da der kun er tale om en mindre udvidelse af et eksisterende broanlæg, da slisken gør det nemmere for brugerne at tage bådene op

og ned i vandet og søbrinken endvidere vil blive bedre beskyttet mod slid.

Fredningstilsynet vurderer, at det endvidere kræver dispensation fra fredningens § 2, at opsætte bådestativerne som angivet i Forslag A. Dels fordi der sker en udvidelse af antallet af stativer og dels, fordi bådestativerne får en ændret placering. Forvaltningen vurderer, at kommunen som ejer og fredningsmyndighed kan anbefale den ændrede placering selvom udsigten til Lyngby Sø bliver reduceret set fra den offentlige sti. Udsigtsreduktionen i forhold til den tidligere eksisterende situation set fra sti mod søen er på ca. 3.5 m i bredden og 1,5 m i højden. I den nuværende situation, hvor bådepladsen har en skovagtig karakter vil udsigtsreduktionen have en mindre synlig virkning.

Forvaltningens vurdering er, at reovering af den eksisterende brospælefundamenter kræver dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3 og forvaltningen vurderer, at det samme gælder den ansøgte sliske. Forvaltningen vurderer, at dispensation til bro og sliske kan meddeles. Lyngby-Taarbæk Kommune stiller som grundejer vilkår om, at der ud fra et miljømæssigt forsigtighedsprincip ikke anvendes trykimprægneret træ til brokonstruktioner mm i Lyngby Sø.

Forvaltningens vurdering er, at ændringen af bådstativernes udformning i Forslag A herunder højde og placering på arealet, kræver dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 16. Dette skyldes, at forvaltningen vurderer, at udsigten til søen bliver reduceret set fra den offentlige sti. Forvaltningen vurderer, at der kan gives dispensation til Forslag A, fordi reduktionen af udsigten fra den offentlige sti ikke er væsentlig og fordi Forslag A har en gyldig begrundelse om at ville øge oplagringskapaciteten og at det dermed undgås, at arealet skæmmes af bådeoplæg rundt omkring på arealet.

Forvaltningens vurdering er, at Alternativ B ikke kræver dispensation fra hverken fredningen eller Naturbeskyttelseslovens § 16, fordi bådestativerne placeres på samme sted og med samme omfang som eksisterende (nedrevne) bådestativer. At den samlede højde øges med ca. 17 cm betragtes som en bagatel. Forvaltningen har endvidere vurderet, at hvis bådestativerne placeres på en lige række parallelt med Damernes Roklubs bygninger i en afstand af 2 m, vil dette tilgodese ønsket om afstand til roklubbens vinduer. Dette vurderes heller ikke at kræve dispensation fra hverken fredningen eller søbeskyttelseslinjen fordi tilstandsændringen vurderes som ubetydelig.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, som ejendomsejer og myndighed.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at:

1. Teknik- og Miljøudvalget, som grundejer af arealet, meddeler fuldmagt til ansøgningen,
2. såvel Forslag A som B godkendes i forhold til tinglyste bestemmelser på vilkår af, at bådeoplag herefter udelukkende placeres i bådestativerne og således ikke henlægges rundt omkring, samt at der meddeles dispensation fra § 16 i Naturbeskyttelsesloven til etablering af bådestativer i Forslag A
3. Teknik- og Miljøudvalget, som grundejer af Lyngby Sø, ikke tillader brug af trykimprægneret træ i sliske og brokonstruktioner mm. i Lyngby Sø,
4. der meddeles dispensation fra § 3 i Naturbeskyttelsesloven til etablering af sliske og nye pælefundamenter til bro, og
5. anbefale Fredningsnævnet, at der meddeles dispensation fra fredningen til etablering af sliske og bådestativer i Forslag A.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Punkterne 1, 3, 4 og 5 er godkendte.

Punkt 2 er godkendt dog således, at oplaget af småbåde ophører efterhånden når disse ejere fraflytter fra området.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

6.

Kommunale vandhandleplaner

Sagsfremstilling

Regeringen har den 22. december 2011 vedtaget vandplanerne. Planerne er udarbejdet efter bestemmelserne i miljømålsloven, som lovmæssigt implementerer EU's vandrammedirektiv (direktiv nr. 2000/60/EF af 23. oktober 2000) i Danmark. Formålet med vandrammedirektivet er at sikre et forbedret vandmiljø på tværs af landegrænser i EU. Generelt opererer vandplanerne med en målsætning om, at vandområdernes tilstand skal være ”god økologisk tilstand” inden 2015. I visse områder er fristen for at opfylde miljømålet forlænget. Vandplanerne har en planperiode på 6 år. Den aktuelle planperiode løber fra 2010-2015, men er blevet forkortet med 2 år på grund af forsinkelser i forbindelse med Statens udarbejdelse af planerne. I planhierakiet er vandplanen en overordnet plan, som al øvrig kommunal planlægning skal efterleve. For Lyngby-Taarbæk Kommune drejer det sig om vandplanen for Øresund - Hovedopland 2.3, Vanddistrikt Sjælland. Vandplanen erstatter Regionplan 2005's retningslinjer.

Forslag til statens vandplaner har i henholdsvis januar 2010 og marts 2011 været udsendt i hhv. en teknisk forhøring og offentlig høring. Høringerne har givet anledning til en række ændringer i vandplanerne. Kommunens høringssvar blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget på møde den 12. marts 2010 og 15. marts 2011.

Kommunen skal udarbejde handleplaner, der beskriver den indsats, der skal gennemføres for at opfylde de statslige vandplaners mål. Kommunens forslag til vandhandleplanen skal være færdig senest 6 måneder efter, at vandplanerne er vedtaget, det vil sige senest den 22. juni 2012. Forslag til vandhandleplanen sendes herefter i 8 ugers offentlig høring. Vandhandleplanen skal være endelig vedtaget senest 1 år efter, at vandplanerne er vedtaget, det vil sige senest den 22. december 2012. Udkast til Lyngby-Taarbæk Kommunes vandhandleplan er vedlagt sagen. Efter den offentlige høring skal kommunen indarbejde evt. bemærkninger i vandhandleplanen og den vil efterfølgende blive forelagt Kommunalbestyrelsen til godkendelse. Detailplanlægningen påbegyndes i 2013, når handleplanerne er endelig vedtaget.

Vandhandleplanen er blevet udarbejdet på baggrund af det indsatsprogram, der er fastsat i vandplanen for denne planperiode. Alle indsatser skal gennemføres inden udgangen af 2015. I Lyngby-Taarbæk er der i denne planperiode indsatser til ændret vedligeholdelse på ca. 700 m vandløb, restaurering af en sø (biomanipulation) samt specifikke indsatser til 10 regnbetingede spildevandsudløb. Desuden skal der indsamles ny viden på grundvandsområdet. En del indsatser på

blandt andet grundvandsområdet samt søer er udsat til næste planperiode (2015-2021).

Naturstyrelsen, som skal godkende vandhandleplanen, kan sende planen retur, hvis den er i strid med vandplanerne, eller hvis kommunen ikke efterlever målene.

Udarbejdelse af handleplanen er sket i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning, Rudersdal og Gentofte Kommuner samt Naturstyrelsen.

Teknisk Forvaltning har endnu udarbejdet de endelige kort til illustration af indsatsen og har endnu ikke udsendt handleplanen i intern høring hos de berørte parter. Såfremt der på denne baggrund kommer ændringer eller præciseringer i handleplanen før den offentlige høring, ønsker Teknisk Forvaltning derfor bemyndigelse til at tilføje disse ændringer uden, at de skal forelægges Kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsen vil efterfølgende blive orienteret, hvis der er foretaget væsentlige ændringer.

Økonomiske konsekvenser

Miljømålene nås ved en kombination af både generelle og målrettede omkostningseffektive virkemidler. Der er lagt op til, at kommunerne i høj grad skal benytte de beføjelser, som kommunen allerede i dag har efter sektorlovgivningen for eksempel på spildevandsområdet. Det er endnu uklart, hvorledes de øvrige indsatser finansieres. Staten har meldt ud, at der vil blive tildelt DUT- midler som kompensation for kommunernes udgifter, og desuden vil der være mulighed for at søge om statslige midler til indsatserne.

Udmøntning af handleplanen vil udover den fysiske indsats kræve en del administrative ressourcer, da der bl.a. skal meddeles forskellige myndighedstilladelser i forbindelse med indsatserne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget:

1. godkender Teknisk Forvaltnings forslag til vandhandleplan.
2. bemyndiger Teknisk Forvaltning til at foretage mindre ændringer i forslaget inden offentliggørelsen den 22. juni 2012, hvis der opstår behov.

Kommunalbestyrelsen orienteres efterfølgende, hvis der er væsentlige ændringer.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Punkterne 1 og 2 anbefales.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

7.

Opsætning af ladestandere - Jernbanepladsen

Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 13. marts 2012 blev sagen om opsætning af ladestandere på Jernbanepladsen udsat til nærmere undersøgelse. Forvaltningen har efterfølgende uddybet en række forhold omkring skiltning og benyttelse af p-pladserne.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. august 2010 blev det - under forudsætning af at det ville være udgiftsneutralt for kommunen - besluttet, at Teknisk Forvaltning skulle undersøge mulighederne for at indgå en aftale med Better Place om opbygning af en infrastruktur for elbiler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Teknisk Forvaltning fremlagde efter at have været i dialog med firmaet et udkast til en samarbejdsaftale, som Kommunalbestyrelsen godkendte den 21. december 2010. Aftalen indebærer, at der udpeges et antal kommunalt ejede parkeringspladser i kommunen hvor et antal pladser kan reserveres til parkering for elbiler. Der vil i første omgang blive tale om ganske få ladestandere opsat af firmaet, placeret på steder, hvor borgerne typisk parkerer i længere tid. Antallet af ladestandere/standere fra forskellige firmaer kan med tiden udvides i takt med, at efterspørgslen/interessen fra de relevante firmaer øges.

Teknisk Forvaltning har efterfølgende modtaget en ansøgning af 3. januar 2012 fra Better Place, om opsætning af 3 ladestandere med ialt 6 ladeudtag på henholdsvis Jernbanepladsen og Nørngaardsvej. Ifølge samarbejdsaftalen skal udgifter til opsætning, drift, vedligeholdelse og nedtagning af ladestandere, herunder retablering af parkeringspladser, afholdes af firmaet.

Som udgangspunkt reserveres kun 2 af de 6 pladser til elbiler. Dette sker ved skiltning på stedet. De resterende 4 pladser kan fortsat benyttes af traditionelle biler. På Better Places hjemmeside vil man kunne se, hvor der er ladestandere og ved at klikke på det enkelte ikon kan man se hvor mange ladeudtag der er (3 ladestandere giver 6 ladeudtag) Det fremgår dog ikke på nuværende tidspunkt af hjemmesiden, hvor mange af disse pladser, der er reserveret til elbiler.

Hvem kan benytte ladestanderne?

Biler der kan lade på ladestandere, er biler, der er kompatible med standarderne: IEC 61851 – 1/22 og IEC 62196 – 1/2

Forvaltningen har fået oplyst, at bilproducenter, energiselskaber, operatører og underleverandører på verdensplan gennem organisationen IEC (International Electrotechnical Commission www.iec.ch) er nået til enighed om standarder på elbiler, stik, kabler og ladestandere. Det betyder i praksis, at der er vedtaget en række standarder alle udvikler og producerer efter. Nogle standarder er vedtaget og andre er under udarbejdelse.

Der er allerede etableret samarbejde omkring roaming, mellem de forskellige udbydere af infrastruktur til elbiler, med afsæt i Edison-projektet, hvis formål er, at elbilister i nær fremtid kan tanke ved forskellige ladestandere - uanset operatørvalg og kun få regningen et sted fra. Nøjagtigt som vi kender det fra roaming og mobiltelefonerne i dag. Hvornår dette er muligt er fortsat usikkert, men det forventes at være muligt i løbet af 2012.

Pr. 1. marts 2012 vil Better Place's offentlige infrastruktur - under navnet "åben adgang" - mod betaling kunne anvendes til opladning af alle moderne elbiler som følger standarderne for sikker opladning. Betalingen sker for en opladning ad gangen og bestilles på stedet via en opringning til Better Place.

Planbestemmelser

Jernbanepladen er omfattet af lokalplan 3, 28 og 56 samt kommuneplanramme 1.1.02. Der er ikke indhold i de omtalte planbestemmelser der strider imod det ansøgte og da der allerede er eksisterende parkeringsplads på det omhandlede areal, ses det ansøgte som værende i overensstemmelse med planbestemmelserne.

Vejmæssigt

Jernbanepladsen 18 - offentlig p-plads

Det er lovligt at reservere offentlige p-båse til el-køretøjer f.eks. ifm. ladestander. Kommunen skal ansøge politiet om tilladelse til at etablere skiltningen.

Information om brugen af ladestandere

Til brug for evaluering af brugen af ladestanderne, bliver det muligt for kommunen løbende eller med faste intervaller at få oplysninger om:

- Hvornår der tankes
- Hvor længe der tankes
- Hvor mange der har tanket

Økonomiske konsekvenser

Kommunen afholder alle udgifter ifm. etablering af skiltning og afmærkning af de 6 ansøgte pladser. Dertil får kommunen udgifter til drift og vedligeholdelse af skiltning og afmærkning. Desuden skal kommunen afholde alle udgifter ved at fjerne skiltningen og afmærkningen. Etablering af skiltning og afmærkning skønnes til at være op til ca. 10.000 kr. på Jernbanepladsen 18. Forvaltningen foreslår, at det søges finansieret over eksisterende midler til vejinventar mv.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget angående særlig råden over vej areal § 102, stk. 1 i lov om offentlige veje og § 106 ifm. nedlægning af kabler i vejareal. Endvidere skal Nordsjællands Politi godkende skiltningen og afmærkning. Uden politiets tilladelse kan skiltningen ikke opsættes.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget

1. godkender ansøgningen til at etablere ladestandere på den offentlige parkeringsplads på Jernbanevej 18,
2. bemyndiger forvaltningen til fremover at indgå samarbejdsaftaler på lignende vilkår med andre udbydere af infrastruktur for elbiler, og
3. bemyndiger forvaltningen til fremover at behandle tilsvarende ansøgninger fra andre firmaer samt ansøgninger fra Better Place om placering af ladestandere for elbiler på nye lokationer.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Der blev stillet forslag om, ikke at følge forvaltningens indstilling.

(V, O og C) stemte for forslaget, idet behovet for ladestander ikke er kendt på nuværende tidspunkt.

(F) stemte imod forslaget.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

8.

Opsætning af ladestandere - Nørgaardsvej

Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 13. marts 2012 blev sagen om opsætning af ladestandere på Nørgaardsvej udsat til nærmere undersøgelse. Forvaltningen har efterfølgende uddybet en række forhold omkring skiltning og benyttelse af p-pladserne.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. august 2010 blev det - under forudsætning af at det ville være udgiftsneutralt for kommunen - besluttet, at Teknisk Forvaltning skulle undersøge mulighederne for at indgå en aftale med Better Place om opbygning af en infrastruktur for elbiler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Teknisk Forvaltning fremlagde efter at have været i dialog med firmaet et udkast til en samarbejdsaftale, som Kommunalbestyrelsen godkendte den 21. december 2010. Aftalen indebærer, at der udpeges et antal kommunalt ejede parkeringspladser i kommunen hvor et antal pladser kan reserveres til parkering for elbiler. Der vil i første omgang blive tale om ganske få ladestandere opsat af firmaet, placeret på steder, hvor borgerne typisk parkerer i længere tid. Antallet af ladestandere/standere fra forskellige firmaer kan med tiden udvides i takt med, at efterspørgslen/interessen fra de relevante firmaer øges.

Teknisk Forvaltning har efterfølgende modtaget en ansøgning af 3. januar 2012 fra Better Place, om opsætning af 3 ladestandere med ialt 6 ladeudtag på henholdsvis Jernbaneplassen og Nørgaardsvej. Ifølge samarbejdsaftalen skal udgifter til opsætning, drift, vedligeholdelse og nedtagning af ladestandere, herunder retablering af parkeringspladser, afholdes af firmaet.

Som udgangspunkt reserveres kun 2 af de 6 pladser til elbiler. Dette sker ved skiltning på stedet. De resterende 4 pladser kan fortsat benyttes af traditionelle biler. På Better Places hjemmeside vil man kunne se, hvor der er ladestandere og ved at klikke på det enkelte ikon kan man se hvor mange ladeudtag der er (3 ladestandere giver 6 ladeudtag) Det fremgår dog ikke på nuværende tidspunkt af hjemmesiden, hvor mange af disse pladser, der er reserveret til elbiler.

Hvem kan benytte ladestanderne?

Biler der kan lade på ladestandere, er biler, der er kompatible med standarderne: IEC 61851 – 1/22 og IEC 62196 – 1/2

Forvaltningen har fået oplyst, at bilproducenter, energiselskaber, operatører og underleverandører på verdensplan gennem organisationen IEC (International Electrotechnical Commission www.iec.ch) er nået til enighed om standarder på elbiler, stik, kabler og ladestandere. Det betyder i praksis, at der er vedtaget en række standarder alle udvikler og producerer efter. Nogle standarder er vedtaget og andre er under udarbejdelse.

Der er allerede etableret samarbejde omkring roaming, mellem de forskellige udbydere af infrastruktur til elbiler, med afsæt i Edison-projektet, hvis formål er, at elbilister i nær fremtid kan tanke ved forskellige ladestandere - uanset operatørvalg og kun få regningen et sted fra. Nøjagtigt som vi kender det fra roaming og mobiltelefonerne i dag. Hvornår dette er muligt er fortsat usikkert, men det forventes at være muligt i løbet af 2012.

Pr. 1. marts 2012 vil Better Place's offentlige infrastruktur - under navnet "åben adgang" - mod betaling kunne anvendes til opladning af alle moderne elbiler som følger standarderne for sikker opladning. Betalingen sker for en opladning ad gangen og bestilles på stedet via en opringning til Better Place.

Planbestemmelser:

Nørsgaardsvej er omfattet af lokalplan 85. Der er ikke indhold i den omtalte planbestemmelse der strider imod det ansøgte og da der allerede er eksisterende parkeringsplads på det omhandlede areal, ses det ansøgte som værende i overensstemmelse med planbestemmelserne.

Vejmæssigt:

Nørsgaardsvej 8 - offentlig p-plads

Det er lovligt at reservere offentlige p-båse til el-køretøjer f.eks. ifm. ladestander. Kommunen skal ansøge politiet om tilladelse til at etablere skiltningen.

Information om brugen af ladestandere:

Til brug for evaluering af brugen af ladestanderne, bliver det muligt for kommunen løbende eller med faste intervaller at få oplysninger om:

- Hvornår der tankes
- Hvor længe der tankes
- Hvor mange der har tanket

Økonomiske konsekvenser

Kommunen afholder alle udgifter ifm. etablering af skiltning og afmærkning af de 6 ansøgte pladser. Dertil får kommunen udgifter til drift og vedligeholdelse af skiltning og afmærkning. Desuden skal kommunen afholde alle udgifter ved at fjerne skiltningen og afmærkningen. Etablering af skiltning og afmærkning skønnes til at være op til ca. 10.000 kr. på Jernbaneplassen 18. Forvaltningen foreslår, at det søges finansieret over eksisterende midler til vejinventar mv.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget angående særlig råden over vej areal § 102, stk. 1 i lov om offentlige veje og § 106 ifm. nedlægning af kabler i vejareal. Endvidere skal Nordsjællands Politi godkende skiltningen og afmærkning. Uden politiets tilladelse kan skiltningen ikke opsættes.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget

1. godkender ansøgningen til at etablere ladestandere på den offentlige parkeringsplads på Jernbanevej 18,
2. bemyndiger forvaltningen til fremover at indgå samarbejdsaftaler på lignende vilkår med andre udbydere af infrastruktur for elbiler, og
3. bemyndiger forvaltningen til fremover at behandle tilsvarende ansøgninger fra andre firmaer samt ansøgninger fra Better Place om placering af ladestandere for elbiler på nye lokationer.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Punkt 1 er godkendt, idet det fortsat er udgiftsneutralt for kommunen, herunder skiltningen.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 08-05-2012

1. Miljøtilsynsberetningen 2011

Kommunen har indberettet godkendelses- og tilsynsarbejdet for 2011 til Miljøstyrelsen samt offentliggjort beretningen, som krævet i henhold til bekendtgørelsen om beretninger om miljøtilsyn og miljøgodkendelser. Beretningen kan ses på kommunens hjemmeside.

Kommunernes landsforening og Miljøstyrelsen har aftalt minimumsfrekvenser for samlede tilsyn som kommunerne skal udføre. Kommunen har i 2011 overholdt tilsynsfrekvensen for alle virksomheder på nær to autoværksteder, hvor afrapporteringen mangler. Det har været nødvendigt at foretage en del opfølgende tilsyn på renserierne. Derudover har kommunen været på diverse tilsyn i forbindelse med klager. En del klager primært støj er behandlet administrativt. Der er givet et påbud vedrørende ekstern støj fra et autoværksted. Kommunen har givet to miljøgodkendelser i 2011.

Tilsynene for 2012 er planlagt, således at aftalen om minimumsfrekvenser overholdes. Miljøstyrelsen er i gang med at udarbejde en ny tilsynsmodel for virksomheder og landbrug, som skal afløse den eksisterende aftale om minimumsfrekvenser. Den nye tilsynsmodel vil gælde fra 2013.

2. Busbaner på Bagsværdvej i Gladsaxe Kommune

Gladsaxe Kommune har oplyst, at de er i gang med at forbedre fremkommeligheden for den regionale buslinje 400S, blandt andet på strækningen fra Bagsværd Station til kommunegrænsen til Lyngby-Taarbæk Kommune.

For at forbedre fremkommeligheden på Bagsværdvej planlægger Gladsaxe Kommune, at der etableres busbaner på vejen. Busbanerne etableres på kortere strækninger i begge sider af vejen. I retningen mod Lyngby løber den planlagte busbane frem til kommunegrænsen og munder ud i det eksisterende stoppested for buslinje 165 og 400. Arbejdet forventes udført i 2012.

Projektet vil ikke medføre ændringer af vejprofil eller busruter i Lyngby-Taarbæk Kommune.

3. Det Strategiske Vejnet

Vejdirektoratet har den 15. marts 2012 fremsendt et notat, som beskriver et

strategisk vejnet i Danmark. Det strategiske vejnet omfatter vejstrækninger med særlig fokus på fremkommelighed samt den del af vejnettet, der har den største samfundsøkonomiske betydning. Vejene er inddelt på niveau 1, 2 og 3. Fremsendt notat fra vejdirektoratet er lagt som bilag på sagen.

Det strategiske vejnet er sendt i høring fra den 5. marts til den 20. maj 2012.

Teknisk Forvaltning har rettet henvendelse til Gentofte Kommune med henblik på at koordinere tilbagemeldingen til Vejdirektoratet. Gentofte Kommune har dog ikke p.t. kunne melde sagens standpunkt til Lyngby-Taarbæk Kommune.

Teknisk Forvaltning forventer at afsende nedenstående høringssvar inden den 20. maj 2012:

"Høring om det strategiske vejnet

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget Vejdirektoratets forslag af 15. marts 2012 til udpegning af det strategiske vejnet.

Af det fremsendte forslag fremgår, at Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej/Kongevejen i Lyngby-Taarbæk Kommune er udpeget som veje i det strategiske vejnet. Helsingørmotorvejen er udpeget på niveau 1 og Lyngby Omfartsvej/Kongevejen er udpeget på niveau 3.

Lyngby-Taarbæk Kommune foreslår, at Lyngby Omfartsvej på strækningen fra Jægersborg (Lyngbyvejen) til Virumvej ændres til at være på niveau 1 og som konsekvens heraf, at de igangværende forhandlinger om overdragelse af den eksisterende motorvej afsluttes med statens overtagelse af Lyngby Omfartsvej.

Begrundelsen for at Lyngby Omfartsvej bør være på niveau 1 er, at vejen er en naturlig forlængelse af Lyngbyvejen, som er udpeget på niveau 1, og at vejen allerede i dag har status som motorvej. Ifølge notatet er "niveau 1 veje" veje, der forbinder og fordeler trafikken i hele landet. Lyngby Omfartsvej passer til beskrivelsen af denne kategori, hvorfor Lyngby-Taarbæk Kommune vurderer den bør ændres fra niveau 3 til niveau 1. Lyngby Omfartsvej er desuden med til at aflaste både Helsingørmotorvejen og Hillerødmotorvejen, som begge er niveau 1 veje."

4. Sluk lyset-event "Earth Hour" arrangeret af WWF-Verdensnaturfonden

Lørdag den 31. marts mellem kl. 20.30 og 21.30 var det Earth Hour. Det er den verdensomspændende begivenhed, hvor bl.a. borgere gør politikere over hele verden opmærksom på behovet for at reducere CO₂-udslippet, ved at slukke lyset i en time. Fra New York til de små øer i Stillehavet slukkede flere hundrede millioner borgere, virksomheder og kommuner lyset i en time, for at markere deres ønske om seriøs handling mod klimaforandringerne. Sidste år deltog over 147 lande

og over 60 danske kommuner støttede op om kampagnen i større eller mindre grad.

Lyngby-Taarbæk Kommune benyttede begivenheden til at få sat fokus på, hvad kommunen i øvrigt gør for klimaet og nedbringelsen af CO₂, ved at udsende en pressemeddelelse og skrive et kort indlæg på kampagnens hjemmeside www.earthhour.dk. Earth Hour logoet blev lagt på forsiden af www.ltk.dk med henvisning til pressemeddelelsen og der blev ligeledes lavet en nyhed til LTKs hjemmeside. Sidst men ikke mindst, blev Det Grønne Område orienteret om, at vi støtter op om begivenheden.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:

Taget til efterretning.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

TEKNISK UDVALG**DRIFTSVIRKSOMHED**Aktivitetssområde: **GRØNNE OMRÅDER OG KIRKEGÅRDE****AFVIGELSER**

1.000 kr. netto	2012	2013	2014	2015	2016
003540 - Kirkegårde	500	500	500	500	500
Grønne områder og kirkegårde i alt	500	500	500	500	500

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

For funktionen kirkegårde mangler der indtægter på 0,5 mio. i 2012 og 2013-16. Med henvisning til 3. anslået regnskab 2011 er der et fald i de indtægtsdækkede arrangementer for kapellet. Nedlæggelse af krematoriumet har ligeledes bidraget til denne tendens. Området fik i 2011 tildelt en tillægsbevilling til at udligne de manglende indtægter for 2011. En løsning for budget 2012 og frem skulle søges efterfølgende. Der blev i forbindelse med budgetaftalen 2012-15 arbejdet på, at der skulle ske en samkøring af de kulturelle opgaver mellem kapellet og Kulturområdet. Projektet blev dog ikke til noget, hvorfor området stadig mangler indtægter fra arrangementer (højtider og øvrige kulturelle arrangementer).

Modgående initiativer:

Forvaltningen skal 1. halvår 2012 arbejde på forskellige modgående initiativer, der kan bidrage til, at funktionen kirkegårde kommer i balance i budget 2013-16. De modgående initiativer vil blive forelagt fagudvalget. Balancen kan enten skabes (helt eller delvis) med at hente lejeindtægter fra diverse arrangementer til dækning af funktionens faktiske driftsudgifter. Kapellet afholder i dag en række arrangementer, hvor der ikke opkræves lejeindtægt for dækning af driftsudgifter. Alternativt kan der skabes balance ved se på de generelle takster på hele kirkegårdsområdet. Endeligt kan der ses på hele kirkegårdsområdet (udgifter og indtægter) under ét.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Såvel det "grønne område" som det "sorte område" oplever stigende problemer med herreløst affald. Dette er især afstedkommet af kravet om betaling for erhvervsaffald. Eftersom genbrugspladsen pr. 01.04.12 iværksætter bødepåligning ved manglende licenser, må kommunen påregne stigende udgifter til området. På nuværende tidspunkt er det uklart, hvad omfanget vil blive, men vurderingen er, at det sandsynligvis kommer til at ligge i størrelsesordenen 0,6-0,8 mio. kr. (for begge driftsområder tilsammen). Forvaltningen vil genoptage punktet ved ½-årsregnskabet med henblik på en tillægsbevilling for de øgede udgifter.

TEKNISK UDVALGAktivitetssområde: **TRAFIKANLÆG MV.****DRIFTSVIRKSOMHED****AFVIGELSER**

1.000 kr. netto	2012	2013	2014	2015	2016
022811 - Vejvedligeholdelse m.v.	3.052	1.890	1.890	1.890	1.890
022207 - Parkering	200				
i alt	3.252	1.890	1.890	1.890	1.890

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

For funktionen vejvedligeholdelse anmodes om en tillægsbevilling på 3,1 mio. kr. i 2012 og 1,9 mio. kr. i overslagsårene 2013-16. Baggrunden for tillægsbevillingen er, at kommunen forventer at vejafvandingsbidrag bliver opskrevet fra nuværende 1 pct. til 4 pct. - svarende til 1,9 mio. kr. årligt fra 2012 og fremover. Ydermere afsættes 1,162 mio. kr. i 2012 til dækning af bagudrettet regulering vedr. årene 2007-2011. Der kan blive behov for efterfølgende bevillingsmæssige reguleringer, når der foreligger endegyldig afklaring fra Forsyningssekretariatet på, hvorvidt LTK kan få godkendt anmodning om vejafvandingsbidragsprocent på ca. 4 pct.

Afregninger skal baseres på de faktiske anlægsudgifter til kloakledningsanlæg i det pågældende år. Man må kunne påregne udsving mellem afsat budget og endeligt forbrug. Dog kan der maksimalt afregnes 8 pct. af omtalte anlægsomkostninger. Kommunen har en mulighed for at benytte sig af en reguleringsmodel efter stoploven, som vil indebære modregning i bloktilskuddet. Der er fordele og ulemper ved de forskellige løsninger. Disse er p.t. under udredning og afventer senere stillingtagen. Det endelige valg kan medføre efterregulering af bevillingen. Sagen er senest varslet i Økonomiudvalget på møde 21.02.12.

Til funktionen parkering søges om 0,2 mio. kr. Det har i beregningen af overførslerne fra 2011 til 2012 vist sig, at området er berettiget til at overføre 0,2 mio. kr. mere end hvad der faktisk blev overført jfr. gældende overførselsregler.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Der eksisterer et sparekrav på 0,5 mio. kr. tilbage fra 2010 på funktionen for vintertjeneste. Det har sammenhæng til ibrugtagning af nyt vinterregulativ for ABC-veje. Grundet omklassificeringssagens afgørelse først sent i 2011, har fagforvaltningen ikke kunne gå videre med sagen. Det kan man nu, men vil først kunne indkøre nyt serviceniveau fra vintersæsonens opstart pr. nov. '12. Af samme grund vil det ikke være realistisk at hente hele sparekravet hjem, idet det udtrykker et helt årsværk (vintersæsonen nov.-feb.). Det vurderes således, at kun halvdelen kan hentes hjem i opstartsåret. Teknisk Forvaltning bemærker, at dette vil kunne sætte den samlede bevilling til vinterforanstaltninger under pres. I det omfang, budgettet ikke menes at kunne holde, vil der blive fremsendt anmodning om bevillingsmæssig justering.

Såvel det "grønne område" som det "sorte område" oplever stigende problemer med herreløst affald. Dette er især afstedkommet af kravet om betaling for erhvervsaffald. Eftersom genbrugspladsen pr. 01.04.12 iværksætter bødepåligning ved manglende licenser, må kommunen påregne stigende udgifter til området. På nuværende tidspunkt er det uklart, hvad omfanget vil blive, men vurderingen er, at det sandsynligvis kommer til at ligge i størrelsesordenen 0,6-0,8 mio. kr. (for begge driftsområder tilsammen). Forvaltning vil genoptage punktet ved ½-årsregnskabet med henblik på en tillægsbevilling for de øgede udgifter.

TEKNISK UDVALGAktivitetssområde: **MILJØ OG NATUR****DRIFTSVIRKSOMHED****AFVIGELSER**

1.000 kr. netto	2012	2013	2014	2015	2016
005287 - Miljøtilsyn, virksomheder	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534
Miljø og natur i alt	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Klimamålet blev etableret som sparekrav tilbage ved budgetvedtagelsen for 2011-14. Indtægten fra LTK Forsyning (gennem delvis omlægning af finansieringsforpligtelse på sugning af vejbrønde mv.) var optaget med forventet opstart i budgetåret 2012. Eftersom LTK ikke har fået Forsyningssekretariatets godkendelse på en forøgelse af prisloftet, vil det ikke være muligt at gennemføre planerne. Sparekravet tilbageføres, idet det har vist sig ikke-realiserbart.

Status på igangsatte tiltag på aktivitetssområde miljø og natur

ID	Stamdata				Fremdrift			Fremdrift (trafiklys)			
	Emne	Beskrivelse	Projekttype	Projektleder (initialer)	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Aktuel status		Næste milepæle	Forventet afsluttet (dd-mm-åååå)	Ændring ift. økonomi
1	Klimamål m.v. - Forsyningsområdet (TR6) fra 2012	Klimamål gældende for Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S med afsæt i ny spildevandsplan. Herunder delvis omlægning af finansieringsforpligtelse vedr. sugning af vejbrønde. *** Specifikke miljømål skal imødegå støjreduktion, nedbringe lugtgener, optimal transport og behandling af spildevand: Hot-depunkter som på længere sigt skal indeholde krav om tilpasn. til klimaforandringer. (Dato for forventet afslutning er fastlagt, idet der som min. skal foreligge en delafklaring op til budgetfase 2012-15.)*** Lovgivningsmæssigt er vejbrøndsugning en kommunal opgave. Det er det sikret om forsyningssektoren må og vil indgå i et samarbejde om specifikke opgave. *** Omlægningen vil alene vedrøre beboere på private fællevæje.	B11-14 B	JET	Politisk	11.10.2010	Spildevandsplan afventes, hvorefter klimamål mere konkret kan udfærdiges. Sagen pågår: Der er udsendt brev til LTK Forsyning A/S og varsel om forøget prisloft i 2012. Udfaldet vil afgøre, om der vil blive dannet under hensyntagen til de overordnede regler, der er for vejbrøndsugning. LTK får pejling i sagen - dog ikke nødvendigvis endegyldig. *** Budgetudfordring: Man vil som min. skulle lukke spareplaner i sagen pr. 15.11.2010 *** LTK har afsendt oplæg til miljø- og servicemål til LTK Forsyning A/S m.h.p. at selskabet senest 15.04.11 sender anmodning videre til Forsyningssekretariatet (Konkurrence- og Forbrugstyrelsen). *** LTK Forsyning har ultimo aug. '11 bekræftet, at anmodningen om godkendelse af miljø- og vejbrøndsugning er godkendt. Kopi af styrelsesafgørelse afventes via LTK Forsyning A/S. *** Afgørelsen er anket af LTK Forsyning. Selskabet har fået medhold, hvorfor oprindelig godkendelse falder bort. Sparekataloget kan således ikke realiseres. Af samme årsag er sparekravets fremdrift nedgraderet fra gul til rød signalering.	Senest 15.10.2011 foreligger endelig afgørelse fra Forsyningssekretariatet på LTK Forsyningsloft i 2012. Udfaldet vil afgøre, om der vil blive dannet under hensyntagen til de overordnede regler, der er for vejbrøndsugning. LTK får pejling i sagen - dog ikke nødvendigvis endegyldig. *** Budgetudfordring: Man vil som min. skulle lukke spareplaner i sagen pr. 15.11.2010 *** LTK har afsendt oplæg til miljø- og servicemål til LTK Forsyning A/S m.h.p. at selskabet senest 15.04.11 sender anmodning videre til Forsyningssekretariatet (Konkurrence- og Forbrugstyrelsen). *** LTK Forsyning har ultimo aug. '11 bekræftet, at anmodningen om godkendelse af miljø- og vejbrøndsugning er godkendt. Kopi af styrelsesafgørelse afventes via LTK Forsyning A/S. *** Afgørelsen er anket af LTK Forsyning. Selskabet har fået medhold, hvorfor oprindelig godkendelse falder bort. Sparekataloget kan således ikke realiseres. Af samme årsag er sparekravets fremdrift nedgraderet fra gul til rød signalering.	15-10-2012	LTK har tabt anke på afgørelsen, indbragt fra LTK Forsyning. Afgørelsen på anken blev af Forsyningssekretariatet afbejret i, at man anser kørebanefejning som noget, der påhviler grundejer (og kommunen, hvis man tegner servicekontrakt). Oprensning af vejbrønde anses ikke som del af forsyningssektorens primære aktiviteter og må derfor heller ikke indgå i det takstregulerede forsyningsområde. Hermed kan det budgetmæssige indtægtskrav ikke honoreres. *** Som budgetudfordrings sag vil den budgetmæssige mængde på -1,5 mio. kr. fra B12 og fremover skulle håndteres.	Rød

Skema til brug for udarbejdelse af anlægsregnskaber for store anlægsarbejder

Anlægsregnskab vedr.:		Omklassificering og harmonisering af kommuneveje	
Udvalg:	Teknik- og Miljøudvalget	Aktivitetssområde:	Trafikanlæg mv.
Funktionsnr.:	022822-3-003_00	Tekst:	Vejanlæg/Entrepriser
Stednr.:	XA-0060620010		

Udarbejdet den:	16-04-2012	Af:	Leif Damgaard
Udgifter (1.000 kr.)		Indtægter (1.000 kr.)	
Anlægsbevilling	2.663	Anlægsbevilling	
Forbrug	2.730	Forbrug	
Afvigelse	-67 -2,5 %	Afvigelse	0 0,0 %

Fordeling af udgifter og indtægter (1.000 kr.):		Anlægsbevilling	Forbrug	Afvigelse
Forundersøgelser.....				0
Projekteringsudgifter såvel interne som eksterne.....				
Køb og salg af arealer og bygninger.....				0
Arealudgifter (ledninger og lign. samt have- og andre udendørsarealer) ..				0
Håndværkerudgifter (kontraktarbejder).....		2.663	2.730	-67
Eventuelt anlægstilskud.....				0
Montering (inventar og udstyr).....				0
Uforudsete udgifter, idet der som minimum ved nybyggeri skal afsættes/reserveres 10 % hertil af håndværkerudgifterne - dog 15 % ved om- og tilbygning.....				0
Eventuelle tillægsarbejder (ekstraarbejder) i tilknytning til entrepriser/ tilbud.....				0
Øvrige omkostninger.....				0
I alt		2.663	2.730	-67

Bemærkninger:

Overforbrug på 67.000 kr. dækkes af overførte uforbrugte anlægsmidler 2011 på "Slidlag på kommunale veje 2010 – 2011"

Forvaltningens underskrift: Leif Dangaard		Dato:	16-04-2012
Fagudvalg, dato:		Økonomiudvalget, dato:	
		Kommunalbestyrelsen, dato:	

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S

(Udkast til høringsvar)

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

I brev af 26. marts 2012 anmoder Metroselskabet om bemærkninger til letbaneprojektet, herunder linjeføring omkring Lyngby Torv og stationsplacering ved Lyngby S-togsstation samt Lyngbygårdsvej.

På møde den 21. maj 2012 besluttede kommunalbestyrelsen at sende følgende bemærkninger til projektet:

Blå/orange linjeføring

Lyngby-Taarbæk Kommune anbefaler orange linjeføring omkring Lyngby Station og torvet.

Der pågår en udredning af alternative linjeføringer omkring DTU samt vurdering af forlængelse til Ravnholm. Hvis disse vurderinger ikke fører til ønsker om ændringer, anbefaler kommunen orange linjeføring på strækningen langs Lundtoftegårdsvej. Det forudsættes, at adgangsforholdene til rækkehusbebyggelsen på Kornagervej, Agervang og Torsvang kan løses på en hensigtsmæssig måde. Letbanestationen benævnt Lyngbygårdsvej anbefales i givet fald placeret på Klampenborgvej mellem de to dele af rækkehusbebyggelsen.

Station ved Nærumbanen

Kommunen er opmærksom på, at Movia og Lokalbanen A/S i samarbejde med Metroselskabet undersøger, om der er forretningsmæssigt grundlag for en station på Klampenborgvej ved Nærumbanen. Der kan ikke træffes isoleret beslutning om denne station, da den kan påvirke placeringen af de øvrige stationer i byen.

Jernbanebroerne over Buddingevej

Den nuværende tilstand af jernbanebroerne på Buddingevej ved Nordbanen er ikke tilfredsstillende. Der skal tages kontakt til Banedanmark angående en

mulig koordinering af letbaneprojektet og Banedanmarks planer for udskiftning af broerne.

Bussernes fremkommelighed

For at opretholde bussernes fremkommelighed i Kgs. Lyngby bør busserne kunne anvende letbanetracéet på udvalgte strækninger. Denne vurdering bør foretages i samarbejde med Movia.

Ekspropriationer

Omfanget af ekspropriationer bør minimeres. Kommunen finder, at der ud for de engelske rækkehuse kan etableres en tilfredsstillende løsning inden for det nuværende vejareal.

Barrierevirkning, æstetik m.m.

Kommunen er bekendt med, at letbanetracéet ikke kan passeres på de fleste strækninger af hensyn til bl.a. sikkerhed og hastighed. Dette medfører særlige problemer for grundejerne langs Buddingevej og øger antallet af U-vendinger i de signalregulerede kryds. Kommunen finder, at mulighederne for at reducere letbanens barrierevirkning bør vurderes nærmere, og at det i det centrale Lyngby bør det være muligt frit at passere letbanetracéet. På disse strækninger bør letbanens tracé etableres i niveau med det øvrige vejareal og som en naturlig del af vejen.

Idet kommunen anerkender beslutningen om anvendelse af standardmateriel, bør batteriløsninger undersøges med henblik på at undgå køreledninger på centrale strækninger. Desuden bør letbanen kunne medtage cykler.

Med venlig hilsen

Søren P. Rasmussen

Borgmester Søren P. Rasmussen
Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Rådhus,
Lyngby Torv
2800 Kgs. Lyngby

26. marts 2012

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

Den 29. juni 2011 blev der indgået en Samarbejdsaftale om tilvejebringelse af et beslutningsgrundlag for etablering af en letbane i Ring 3. I forbindelse med Ringby-samarbejdet blev der etableret et Borgmesterforum, og i henhold til Samarbejdsaftalen er der etableret en politisk styregruppe og en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra kommunerne, regionen og Transportministeriet samt et sekretariat. Sidstnævnte varetages af Metroselskabet.

Som led i tilvejebringelsen af beslutningsgrundlaget, har styregruppen godkendt og Borgmesterforum tilsluttet sig at iværksætte en proces, som giver kommunerne og Regionens mulighed for en intern drøftelse af:

- linjeføring
- detailplacering af stationer i den enkelte kommune
- tilkøb af lokale ønsker

Nærværende materiale er udarbejdet på baggrund af en møderække med kommunernes tekniske forvaltninger i vinteren 2011/2012 og behandlet på møder i Letbanesamarbejdets Borgmesterforum i marts 2012.

Projektets samlede økonomi vil blive behandlet i efteråret 2012. For at belyse den samlede økonomi er også iværksat et samarbejde med henholdsvis Vejdirektoratet (f.eks. omkring motorvejskrydsninger), Banedanmark (f.eks. passage af baneanlæg), DSB (f.eks. betjening af trafikknudepunkter) og Movia (bustilpasning og knudepunkter).

I nærværende materiale indgår alene overslag over eventuelle afvigelser fra det projekt, som ligger til grund for Samarbejdsaftalen, basisprojektet. De beregnede afvigelser fra basisprojektets økonomi har til formål at give den enkelte kommune mulighed for en stillingtagen til eventuelle tilkøb af ekstra ydelser.

Kommunernes og Regionens tilkendegivelser om ønsker til stationsplacering samt om eventuelt tilkøb, skal være Metroselskabet i hænde senest den 25. maj 2012. Tilbage meldingen fra kommunen/Regionen vil indgå i det samlede grundlag for beslutning om linjeføring og stationer i Borgmesterforum til beslutning primo juni 2012, som skal indgå i beslutningsgrundlaget.

Følgende dokumenter er vedlagt:

1. Generel status for linjeføring og stationsplacering for en letbane i Ring 3.
2. Gennemgang af linjeføring og stationer i hver enkelt kommune
 - Bilag A: Kort over letbanens linjeføring
 - Bilag B: Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner
 - Bilag C: Status for møder med kommunerne og regionen
 - Bilag D: Proces og møder for udarbejdelse af beslutningsgrundlag

Hvis der er behov for yderligere oplæg eller drøftelser, stiller sekretariatet sig gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Bo Rasmussen
Formand for Embedsmandsgruppen for Letbanesamarbejdet

1. Status for linjeføring og stationsplacering for en letbane i Ring 3

Indledning

Samarbejdsaftalen fra juni 2011 mellem kommunerne, Region Hovedstaden og Staten om en Letbane i Ring 3 danner grundlag for udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for en endelig stillingtagen til etablering af en letbane i Ring 3. Af Samarbejdsaftalen fremgår, at de samlede omkostninger for anlæg af letbanen er 3,75 mia. kr. i 2010-priser. Beløbet er beregnet med udgangspunkt i rapporten "Ring 3 – letbane eller BRT" (2010), der ligger til grund for Samarbejdsaftalen. Denne rapport bygger på Letbanesamarbejdets rapport "Vurdering af letbane langs Ring 3" (2008).

Beslutningsgrundlaget skal på baggrund af basisrapporten beskrive de konkrete muligheder for at anlægge og drive en Letbane i Ring 3. Beslutningsgrundlaget skal være færdigt ved årsskiftet 2012/2013. Metroselskabet bistår samarbejdets parter med at belyse de tekniske forhold for letbanen; blandt andet linjeføring og stationsplacering samt anlægsomkostninger, passagerprognoser og driftsøkonomi.

Optimering af linjeføring og stationsplacering

I materialet indgår to varianter af linjeføringen:

- **Blå linjeføring.** Denne linjeføring, som er foreslået i basisrapporten fra 2010, ligger til grund for Samarbejdsaftalen og er derfor udgangspunktet for arbejdet med beslutningsgrundlaget.
- **Orange linjeføring.** I denne linjeføring har sekretariatet haft fokus på at finde muligheder for at:
 - optimere rejsetider med henblik på at øge passagertallet
 - skabe optimal sammenhæng med den øvrige kollektive trafik – tog og busser
 - begrænse anlægsomkostningerne
 - begrænse konsekvenserne for vejtrafikken i anlægs- og driftsperioden

Endvidere er der søgt taget højde for en række af kommunernes og Regionens ønsker. Orange linjeføring vil kun blive anvendt i det omfang, den tilgodeser ovenstående mål.

Stationerne anlægges som en del af projektet, mens det vil være den enkelte kommune, der indretter stationsforpladser og byrum i relation til stationerne.

Målsætninger og principper

I arbejdet med beslutningsgrundlaget har sekretariatet lagt Samarbejdsaftalens overordnede mål til grund for arbejdet, dvs.:

1. Letbanen skal fremme den kollektive trafik og dermed fremkommeligheden på tværs af byfingrene
2. Letbanen skal fremme byudviklingen
3. Letbanen skal anlægges indenfor den fastlagte økonomiske ramme på 3,75 mia. kr.

Med henblik på at sikre fremdriften i projektet og projekt-/driftsøkonomien har Borgmesterforum besluttet at supplere de tre overordnede mål med tre principielle retningslinjer for det videre arbejde med beslutningsgrundlaget:

1. At der forudsættes indkøb af standardmateriel for at sikre driftsstabilitet og størst mulig konkurrencesituation.
2. At letbanetraceet så vidt muligt reserveres til letbanen. Hvis letbanen skal køre i blandet trafik, vil letbanens køretid blive væsentlig forøget. Dette vil medføre frafald af passagerer og deraf følgende dårligere driftsøkonomi. Eksempelvis betyder et frafald på 1000 passagerer dagligt et indtægtstab på skønsmæssigt 2-3 mio. kr. årligt. Blandet kørsel med eksempelvis busser vil ligeledes fratage letbanen en række af de fordele, som de kommende passagerer gerne skulle opleve i form af øget rejsehastighed mv. Endelig skal det bemærkes, at risikoen for ulykker forøges betragteligt ved blandet kørsel.
3. At de videre undersøgelser skal prioritere størst mulig integration med trafikknudepunkter. Indretning og gangafstanden ved skift i trafikknudepunkter er afgørende for passagertallet. Det er en målsætning at få så mange passagerer som muligt. Passagerpotentialet falder væsentligt hvis gåafstanden ved skift er større end 50 meter. Embedsmandsgruppen vurderer at denne prioritering er afgørende for letbanens passagergrundlag fra S-banen og ved skift til bus. Gode skiftemuligheder har også stor betydning for letbanens indtægter. Som eksempel kan nævnes at blot 250 m gangafstand kan reducere antallet af skiftepassagerer med 40 – 70 %.

Kategorier og økonomi

Kommunernes og Regionens ønsker er kort gennemgået i bilag C. Ønskerne er heri inddelt i to kategorier.

Kategori 1 er ønsker af lokal karakter forstået således, at kategori 1 ønsker *ikke har* indflydelse på letbanens samlede økonomi. Det kan være et ønske om ændret placering af en station – som ikke har indflydelse på anlægs – og driftsøkonomien, eller ønsker til ekstra anlægselementer, der ikke har indflydelse på driften. Sådanne ønsker kan håndteres som tilkøb.

Kategori 2 er ønsker, som *har* indflydelse på projektets samlede økonomi - f.eks. ved at medføre længere rejsetid og dermed færre passagerer, skabe behov for anskaffelse af flere tog eller medføre højere driftsomkostninger.

Håndteringen af kategori 1 og kategori 2 ønsker er følgende:

- Kommunens ønsker (kategori 1) til ændringer i anlægsprojektet beregnes af Metroselskabet. Herefter træffer den enkelte part (kommune, region mv.) beslutning om, hvorvidt kommunen/regionen ønsker at foretage ændringen/ det beregnede tilkøb. Finansieringen af tilkøbet påhviler alene den besluttende part.
- Kommunens ønsker (kategori 2), som påvirker den samlede projektøkonomi, herunder driftsøkonomien, beregnes af Metroselskabet. Herefter træffer projektets samlede parter beslutning om, hvorvidt og evt. hvordan ønsket kan indgå i det videre projekt.

Anlægsoverslagene er beregnet som forskelspriser i forhold til basisrapportens anlægsomkostninger ved blå linjeføring. Priserne er inkl. 50 % i korrektionsreserve efter retningslinjerne i "Ny Anlægsbudgettering".

2. Linjeføring og stationer Lyngby-Taarbæk Kommune

Blå og orange linjeføring er placeret i midten af Buddingevej fra kommunegrænsen til Gladsaxe frem til krydset ved Nybrovej. Fra Nybrovej til Engelsborgvej forbi de engelske rækkehuse er det i basisforslaget forudsat, at letbanen i sydgående retning kører i blandet trafik. Mulighederne for at undgå kørsel i blandet trafik undersøges sammen med kommunen. Mellem Engelsborgvej og Jernbanepladsen føres letbanen i en tunnel under S-banen i et særskilt tracé syd for Buddingevej.

I blå linjeføring føres letbanen videre ad Ndr. Torvevej nord om Lyngby Rådhus. Letbanens station ved Lyngby S-togstation placeres i blå linjeføring under S-banen. Denne placering forudsætter betydelige ombygninger af S-togsstationen. En placering af letbanestationen væk fra S-togsstationen – f. eks. på Ndr. Torvevej ved Rådhuset – vil have en betydelig negativ indvirkning på letbanens passagergrundlag. Passagertallet vurderes således at falde med 5 pct., hvilket indebærer en nedgang i de årlige passagerindtægter på 26 mio.kr. (som kapitaliseret med 3 pct. realrente i 50 år svarer til 670 mio. kr.)

I orange linjeføring føres letbanen hen langs S-togsstationen. Herefter føres letbanen videre ad Sdr. Torvevej syd om Lyngby Rådhus. Stationen placeres på Jernbanepladsen ud for den nordlige adgang til S-banens nordlige perron. I denne løsning forudsættes etableret en supplerende kort tunneladgang til S-banens sydlige perron. Denne placering vil give væsentligt bedre sammenhæng mellem letbanestationen og både S-tog og bustrafikken og generelt bedre adgangsforhold for de lokale passagerer til stationen. Omkostningerne til at sikre gode skifteforhold til S-togsstationen vurderes i denne løsning at være marginale sammenlignet med en stationsplacering under S-banen. Samtidig reduceres risiciene, fordi stationen holdes fri af tunnelen, som er lavt beliggende og derfor kan blive udsat for oversvømmelse.

De to forskellige linjeføringer omkring Lyngby Station og Lyngby Torv henholdsvis nord/ syd om Lyngby Rådhus har været drøftet mellem Teknisk Forvaltning i Lyngby-Taarbæk Kommune og sekretariatet med henblik på at belyse byrumspotentialer for det fremtidige torv med udgangspunkt i Lyngby-Taarbæks planer for ombygning af torvet. Lyngby-Taarbæk Kommune og Metroselskabet er i gang med at udarbejde illustrationer, der anskueliggør, hvilke trafik- og byrumsmæssige konsekvenser det vil have for Lyngby Torv, at en letbane krydser pladsen – uanset om det beslutes, at banen skal løbe nord eller syd om rådhuset.

Vurderingen af de to linjeføringer, på den ene side basisprojektets linjeføring, som enten nødvendiggør betydelige investeringer i S-togsstationen eller indebærer et betydeligt passagertab, og på den anden side den optimerede linjeføring, hvor det forudsatte passagergrundlag kan fastholdes for marginale omkostninger, har betydning for letbanens samlede økonomi. Sekretariatet anbefaler derfor, at dette spørgsmål gøres til genstand for drøftelser i Borgmesterforum, når Lyngby-Taarbæk Kommunes ønsker til linjeføring er afklaret.

Efter Lyngby Hovedgade er blå linjeføring placeret med et spor i hver side af Klampenborgvej frem til Lundtoftegårdsvej. Orange linjeføring er placeret i sydsiden af vejen på samme strækning. Der placeres en station ved Magasin.

For orange Linjeføring langs Lundtoftegårdsvej har Vejdirektoratet accepteret, at letbanen kan anlægges inden for byggelinjen 40-50 meter fra centerlinjen på Helsingørmotorvejen. Letbanen vil derved ikke reducere arealudviklingsmulighederne på østsiden af Lundtoftegårdsvej.

Orange linjeføring forudsætter Kornagervejs udmunding i krydset ved Lundtoftegårdsvej lukket, og trafikken henvist til Kornagervejs udmunding i krydset ved Sorgenfrigårdsvej.

Der er forudsat placeret en station ved Lyngbygårdsvej. Lyngby-Taarbæk Kommunes tekniske forvaltning har ønsket undersøgt, om stationen med fordel kan flyttes mod vest til Klampenborgvej overfor lokalcentret på Lyngbygårdsvej. Dette kræver etablering af en forgængerovergang over Klampenborgvej. Konsekvenser af flytningen af stationen - herunder økonomiske konsekvenser – vil blive undersøgt.

Sekretariatet anmoder om, at følgende forhold indgår i kommunens tilbagemelding:

- Linjeføring omkring Lyngby Torv samt stationsplacering ved Lyngby S-togsstation (kategori 2).
- Placering af en station ved Lyngbygårdsvej (kategori 1). Dette kræver etablering af en forgængerovergang over Klampenborgvej. Konsekvenser af flytningen af stationen - herunder økonomiske konsekvenser – vil blive undersøgt.

Andre bemærkninger til projektet er velkomne.

Bilag

Bilag A: Kort over letbanens linjeføring

Bilag B: Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner

Bilag A:

Kort over letbanens linjeføring

Indhold

Ishøj Kommune, Vejlebrovej til Ishøj station	3
Ishøj Kommune, Kommunegrænsen til Vejlebrovej	4
Vallensbæk/ Ishøj Kommune, Vallensbæk Station til kommunegrænsen	5
Vallensbæk/ Brøndby Kommune, Brøndby Haveby til Vallensbæk station	6
Brøndby Kommune, Gennem Brøndby Haveby	7
Brøndby Kommune, Knudslundvej til Holbækmotorvejen	8
Glostrup/ Brøndby Kommune, Alternativ linjeføring forbi Glostrup station (orange linjeføring)	9
Glostrup/ Brøndby Kommune, Glostrup station til Park Allé Vest (Blå linjeføring)	10
Brøndby Kommune, Park Alle Øst til Brøndby Rådhus	11
Glostrup Kommune, Hovedvejen til Glostrup station	12
Glostrup Kommune, Glostrup Hospital til Hovedvejen	13
Albertslund/ Glostrup Kommune, Fabriksparken til Gammel Landevej	14
Glostrup Kommune, Jyllingevej til Fabriksparken	15
Glostrup Kommune, Ejby til Jyllingevej	16
Rødovre/ Glostrup Kommune, Kontrol- og Vedligeholdelsescenter	17
Herlev Kommune, Herlev Hovedgade til Mileparken	18
Herlev Kommune, Herlev Hospital til Herlev Hovedgade	19
Herlev/ Gladsaxe Kommune, Dynamovej til kommunegrænsen	20
Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Trafikplads til Hillerødmotorvejen	21
Gladsaxe Kommune, Gladsaxevej til Gladsaxe Trafikplads	22
Gladsaxe Kommune, Buddinge station til Buddingecentret	23
Lyngby/ Gladsaxe Kommune, Buddingevej	24
Lyngby Kommune, Lyngby Torv	25
Lyngby Kommune, Klampenborgvej	26
Lyngby Kommune, DTU til Lyngbygaardsvvej/ Klampenborgvej	27
Lyngby Kommune, Lundtofte til DTU	28

Vejlebrovej Ishøj station





Vallensbæk station til kommunegrænsen



Brøndby Haveby til Vallensbæk station



Gennem Brøndby Haveby



Knudslundvej til Holbækmotorvejen



Alternativ linjeføring forbi Glostrup station (orange linjeføring)



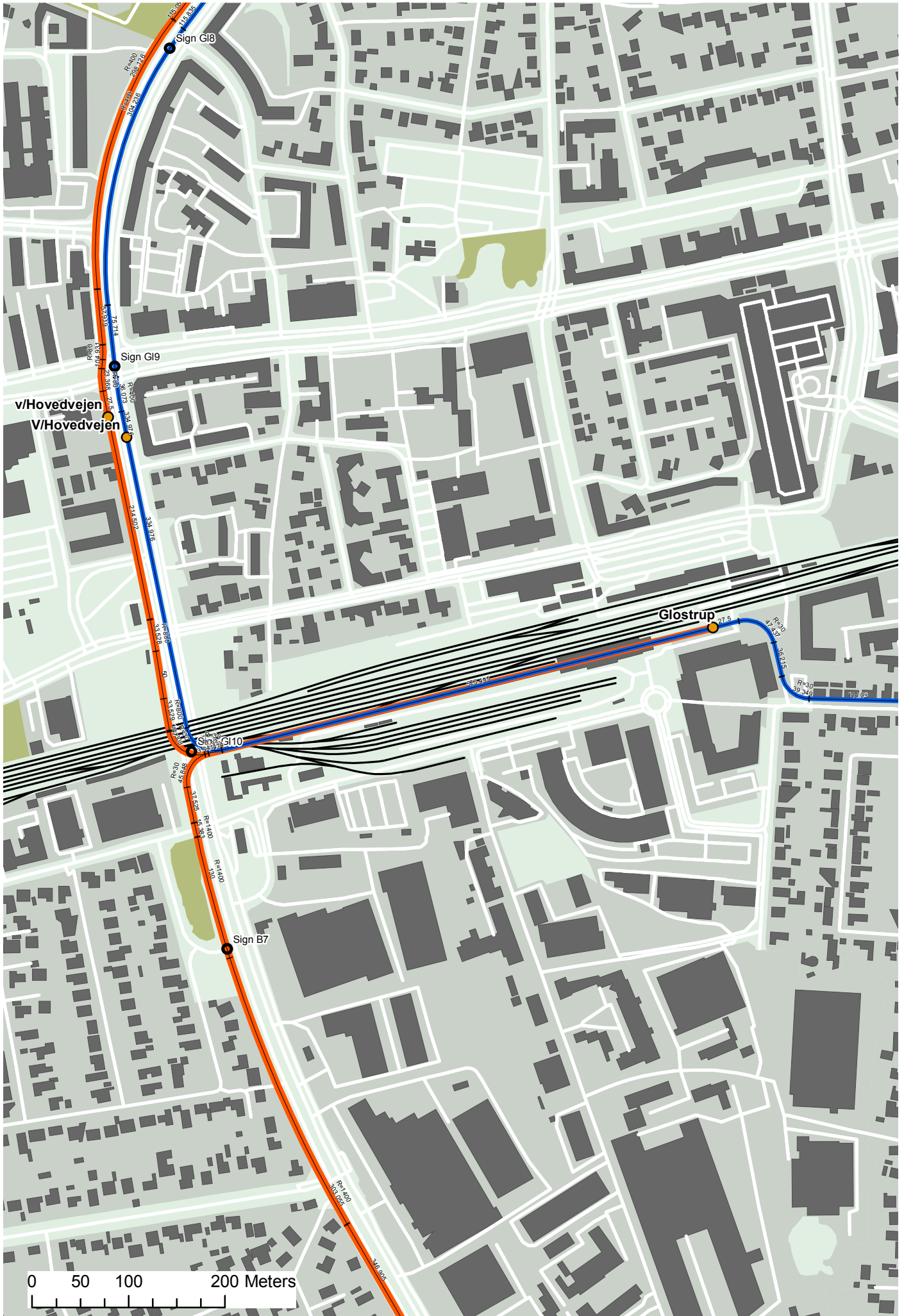
Glostrup station til Park Allé Vest (Blå Linjeføring)



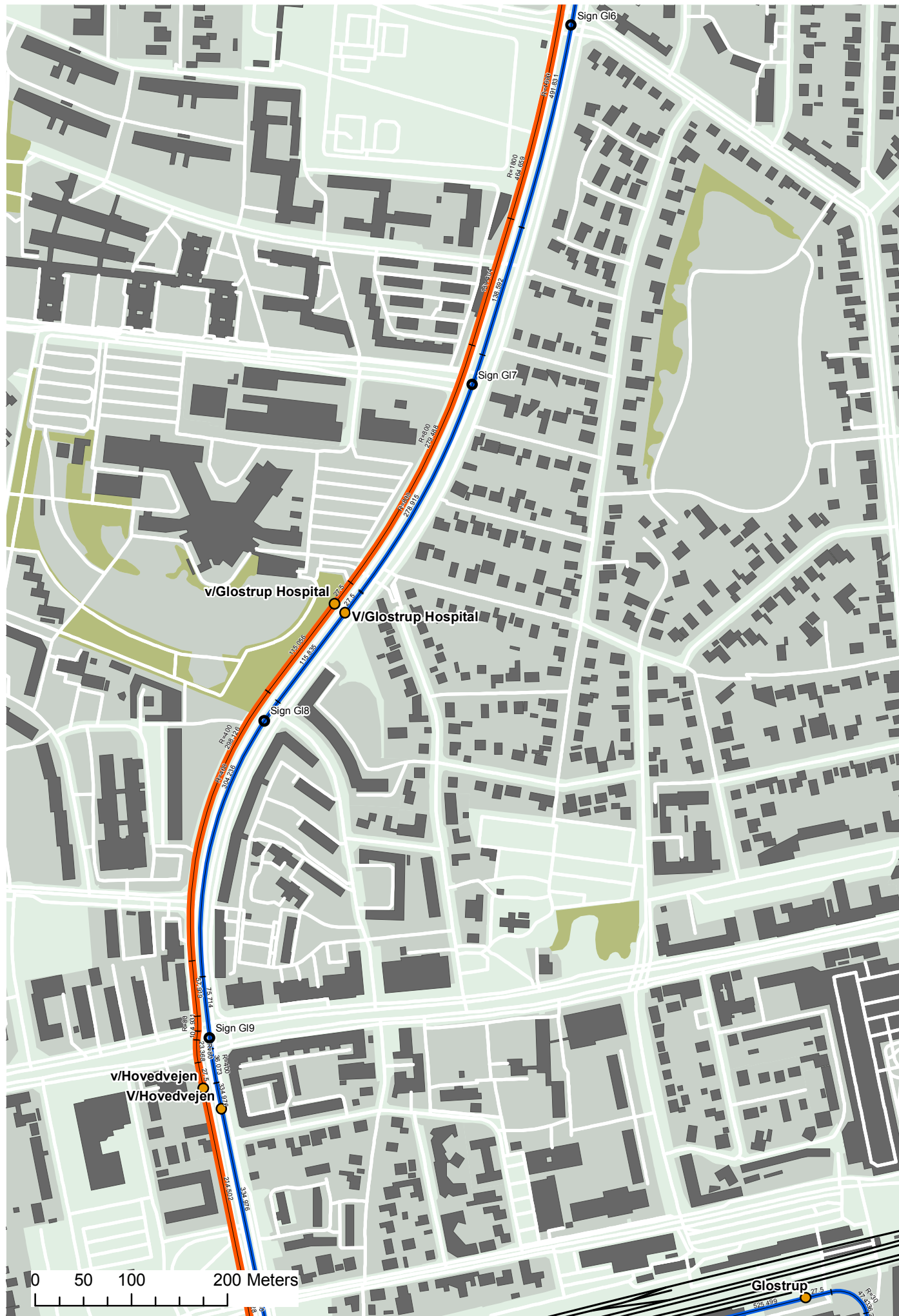
Park Alle Øst til Brøndby Rådhus



Hovedvejen til Glostrup station



Glostrup Hospital til Hovedvejen



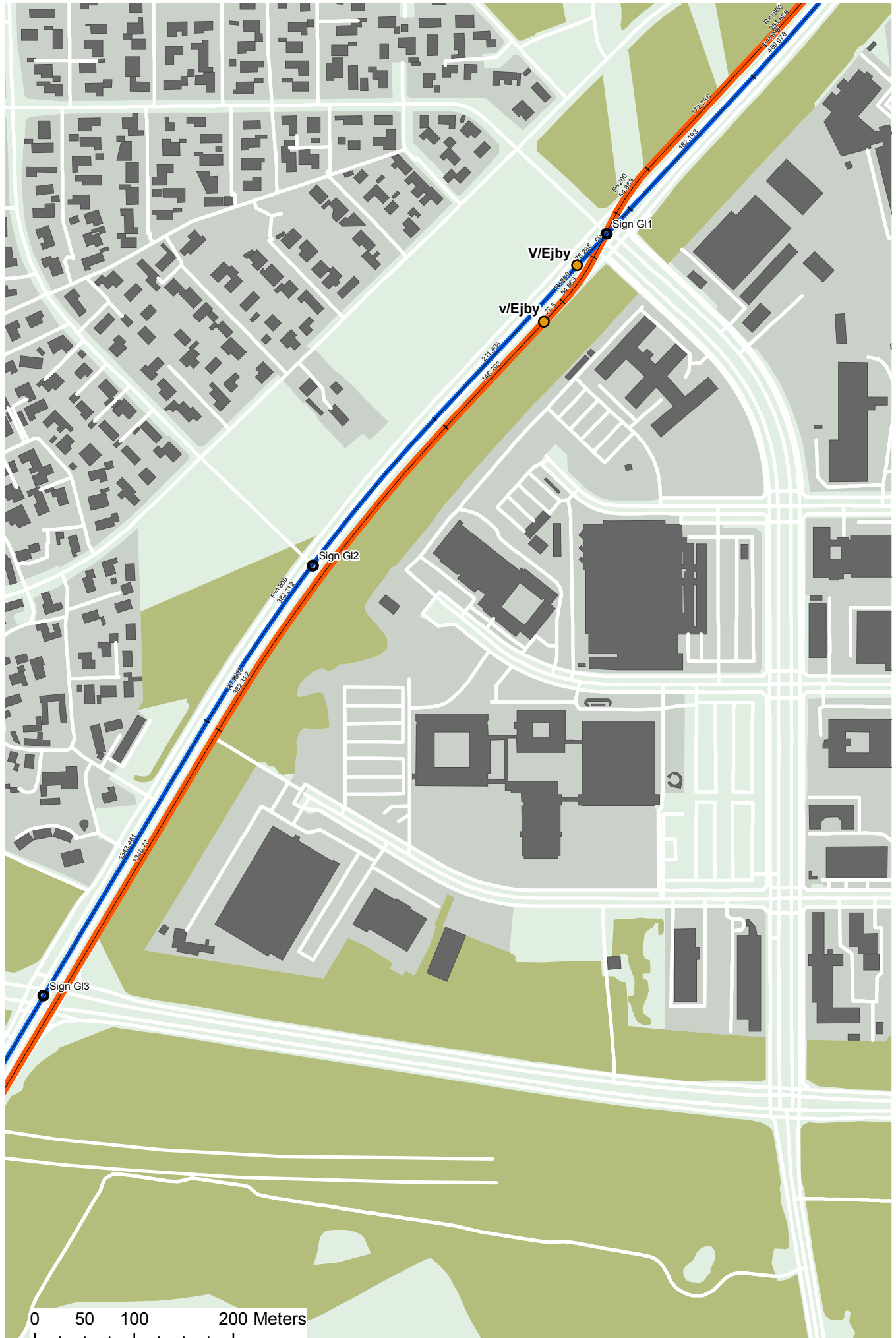
Fabriksparken til Gammel Landevej



Jyllingevej til Fabriksparken



Ejby til Jyllingevej





Herlev Hovedgade til Mileparken



Herlev Hospital til Herlev Hovedgade



Dynamovej til kommunegrænsen



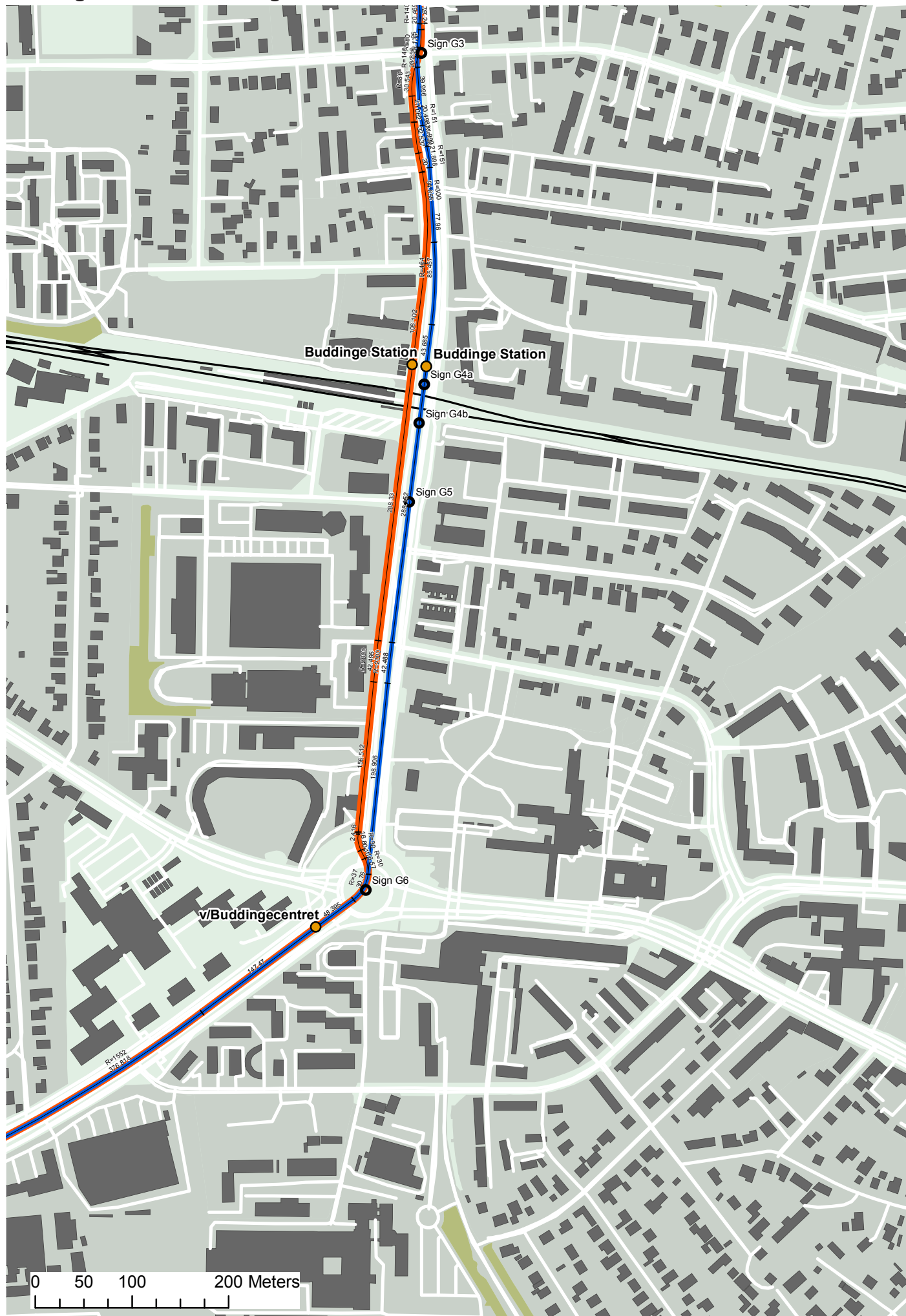
Gladsaxe Trafikplads til Hillerød motorvejen



Gladsaxevej til Gladsaxe Trafikplads



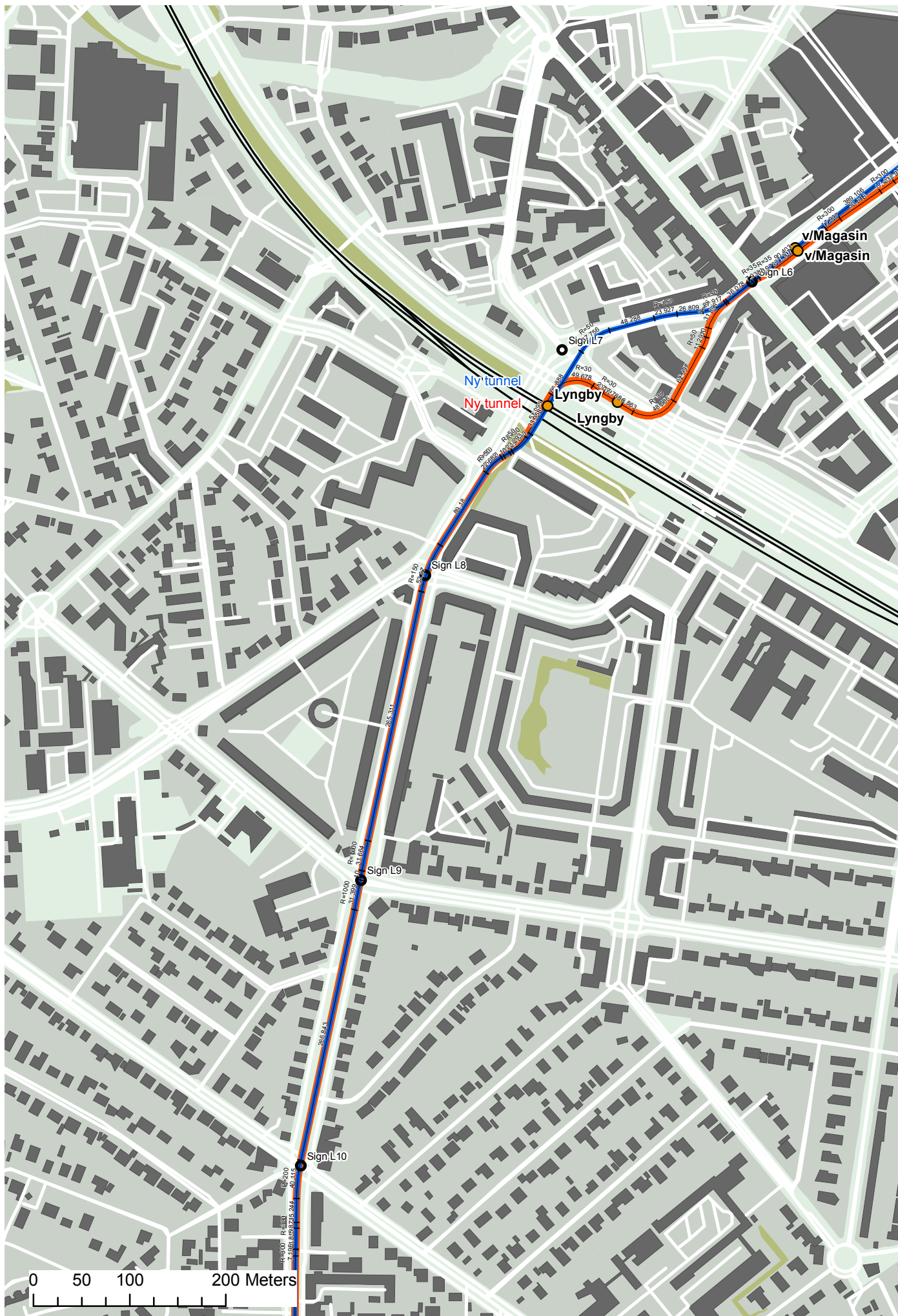
Buddinge station til Buddingecentret



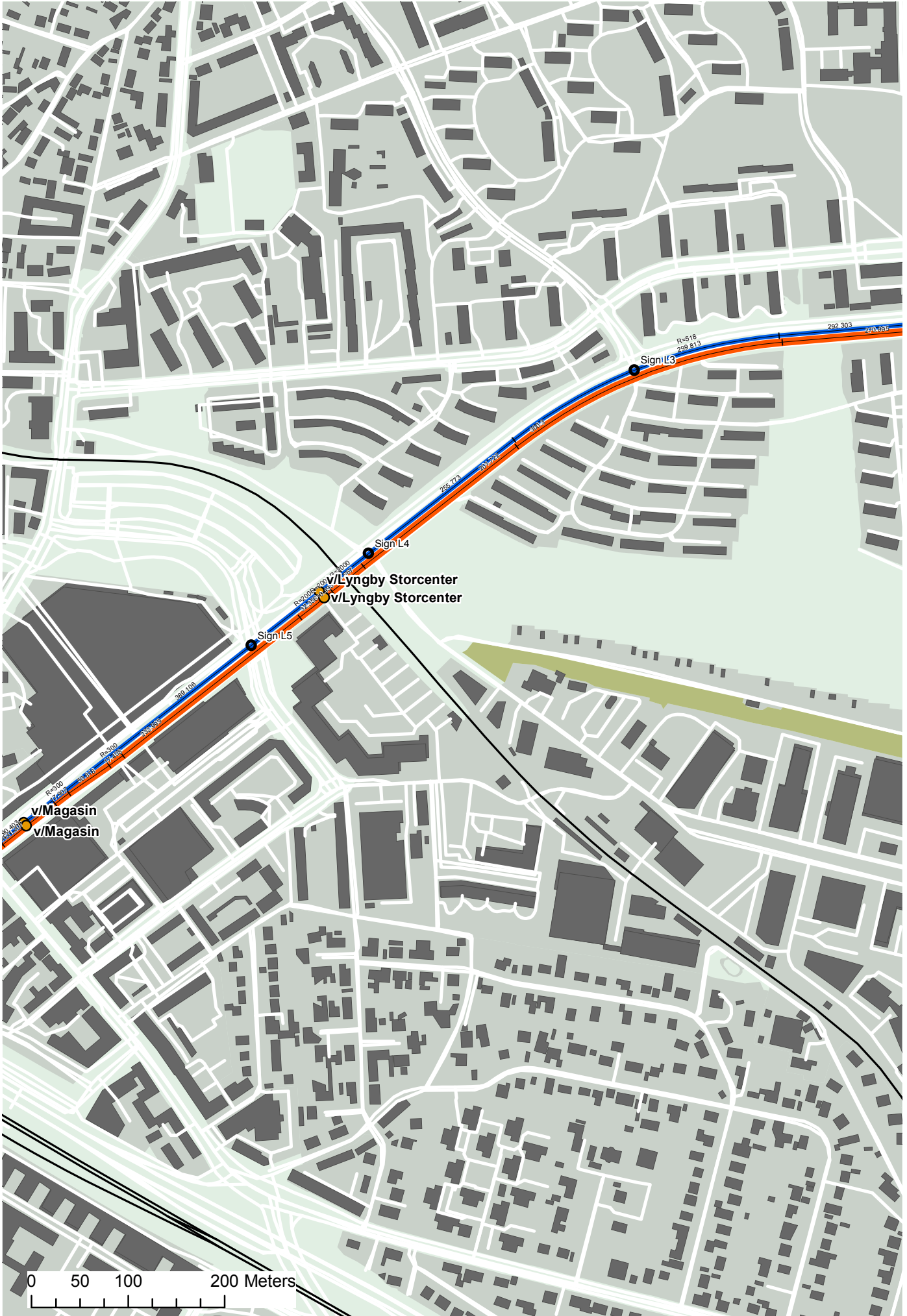
Buddingevej



Lyngby Torv



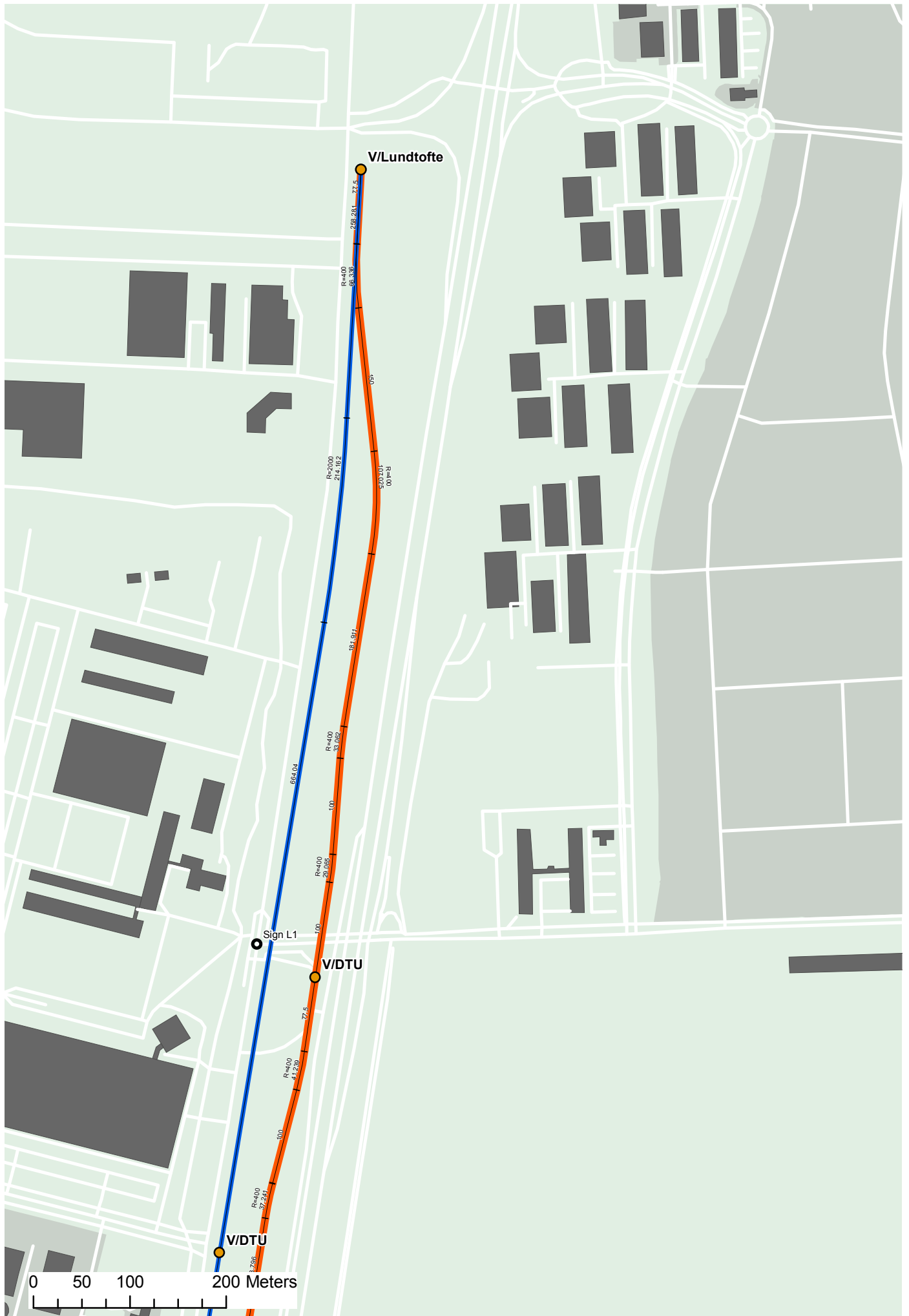
Klampenborgvej



DTU til Lyngbybygårdsvej/ Klampenborgvej



Lundtofte til DTU



Bilag B:

Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner

Indhold

Tekniske forudsætninger for tværsnit	3
Figur 1.1: Ishøj Kommune, Vejlebrovej ved 3 stiunderføringer	5
Figur 2.1: Vallensbæk Kommune, Søndre Ringvej ved Køgebugtbanen (Vallensbæk station)	6
Figur 3.1: Brøndby Kommune, Park Allé mellem Østbrovej og Kirkebjerg Torv	7
Figur 3.2: Brøndby Kommune, Søndre Ringvej mellem Park Allé og Bromarksvej	8
Figur 4.1: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej mellem Gammel Landevej og Sofienlundsvej	9
Figur 4.2: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej ved Sofienlundsvej (v/Hersted Industripark station)	10
Figur 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, Nordre Ringvej mellem Fabriksparken og Ejby Industrivej	11
Figur 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune, Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej (v/Rødovre Trafikplads station)	12
Figur 7.1: Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Ringvej, "Gladsaxe Boulevard" (v/Gladsaxevej station)	13
Figur 7.2: Gladsaxe Kommune, Buddingevej ved Hareskovbanen (Buddinge station)	14
Figur 8.1: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej mellem Engelsborgvej og Nordbanen	15
Figur 8.2: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej ved Nordbanen (Lyngby station i blå linjeføring)	16
Figur 8.3: Lyngby-Taarbæk Kommune, Jernbaneplassen (Lyngby station i orange linjeføring)	17
Figur 8.4: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Nordre Torvevej" (blå linjeføring)	18
Figur 8.5: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Søndre Torvevej" (orange linjeføring)	19
Figur 8.6: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej mellem Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus	20
Figur 8.7: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej ved Nærumbanen	21
Figur 8.8: Lyngby – Taarbæk Kommune, Lundtoftegårdsvej	22

Note:

Snit vedr. Albertslund Kommune fremgår af snit 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune

Snit vedr. Rødovre Kommune fremgår af snit 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune

Der er endnu ikke udarbejdet færdige snit vedr. Herlev Kommune

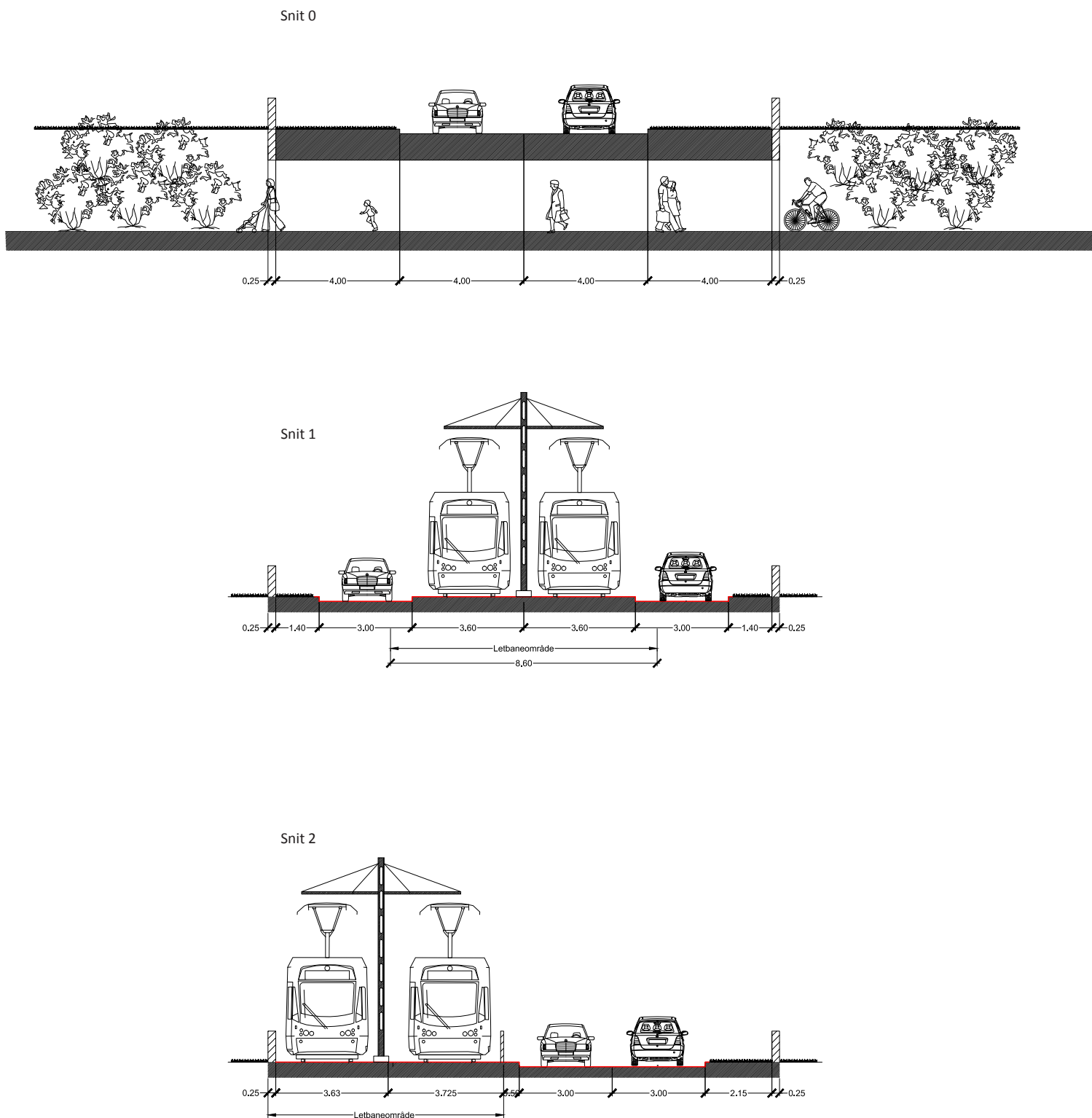
Tekniske forudsætninger for tværsnit

- Alle tværsnit er set i retning fra Ishøj mod Lundtofte, med mindre andet er anført.
- Rød streg markerer, at den pågældende del af tværsnittet er omlagt i forbindelse med etableringen af letbanen.
- Alle tværsnit er optegnet under den forudsætning, at der anvendes letbanetog med en bredde på 2,65 m. Ved placeringen af faste genstande langs sporet som køreledningsmaster, hegn etc. regnes der udover vognbredden med en "slingerzone" på 0,3 m. Mellem to nabospor uden faste genstande mellem sporene regnes dog med en fælles "slingerzone" på 0,4 m. Disse mål på slingerzoner dækker også letbanevognenes udslag i "bløde" kurver. I "skarpe" kurver skal "slingerzonen" øges. Forøgelsen vil være afhængig af det konkrete valg af togtype. Af hensyn til opnåelse af gode indstigningsforhold placeres letbanens perroner inden for slingerzonen. Det forudsættes at letbanesporene på en strækning fra 10 m før perron til 10 m efter, dvs. i alt 55 m er anlagt rette (eller alternativt med en meget stor radius).
- Som det fremgår af tværsnittene, er det i almindelighed forudsat, at køreledningerne er ophængt i køreledningsmaster midt mellem sporene. Køretrådshøjden er generelt forudsat at være 5,5 m. Kun på enkelte tværsnit, der viser meget snævre forhold på Lyngby Torv, er det forudsat, at køreledningerne er ophængt i barduner udspændt mellem de tilstødende bygninger. Under broer forudsættes køreledningerne ophængt i broerne. Under broerne forudsættes anvendt en minimumskøretrådshøjde på 4,2 m.
- Det er et generelt krav, at der - udover "slingerzonen" - langs den ene side af et letbanespor findes en 0,7 m bred "evakueringszone". Over korte strækninger ved f. eks. køreledningsmaster tillades at "evakueringszonen" lokalt reduceret til 0,45 m. På alle tværsnit, hvor letbanen er forudsat hegnet, er "evakueringszonen" forudsat placeret mellem de to spor, idet denne løsning giver det mindste arealforbrug. Modsat opnås det mindste arealforbrug ved at forudsætte "evakueringszonen" anbragt udvendigt på tværsnit, hvor letbanen enten ikke er indhegnet eller alene har et hegn anbragt mellem sporene. I disse tværsnit vil en del af de tilstødende vejarealer (kørespor, cykelsti eller fortov) indgå i "evakueringszonen".
- Den del af tværsnittene, der er nødvendig for letbanedriften, herunder "slingerzone", "evakueringszone", køreledningsmaster og hegn forudsættes ansvarsmæssigt at henhøre under infrastrukturforvalteren i henhold til Jernbaneloven. Dette ansvarsområde er på tværsnittene markeret som "letbaneområde".
- På alle vejstrækninger med 2x2 kørespor er det i tværsnittene forudsat, at der såvel i vejsiden som i midterrabatten er afsat en inventarzone bl. a. til opsætning af skilte mv. Mellem kørespor og letbanens hegn er afsat 1,5 m og mellem kørespor og cykelsti er afsat 1,25 m.
- På Ring 3 på strækningen fra Gammellosevej i nord til Ishøj Strandvej i syd er der i dag opsat autoværn i midterrabatten. Ring 3 er på denne strækning imidlertid beliggende i byområde, hvor der ikke findes vejregler for brug af autoværn. Spørgsmålet om hvorvidt beskyttelsen med autoværn skal bibeholdes eller evt. udbygges eller begrænses har to sider, beskyttelse af biltrafikken og beskyttelse af letbanetogene. Det er således både et spørgsmål om vejsikkerhed og jernbanesikkerhed. Formodningen taler dog imod, at en eksisterende sikkerhedsforanstaltning i form af et autoværn fjernes. Spørgsmålet kan først ventes endeligt afklaret senere. Den afsatte inventarzone giver imidlertid tilstrækkelig plads til opsætning af autoværn.

For letbanens hastighed gælder følgende generelle principper:

- a) Hvor letbanens spor har sit eget banelegeme, klart heget mod tilstødende vejarealer, fastsættes letbanens hastighed alene ud fra banetekniske hensyn, herunder kurveforhold og krav til sigt, hvis der ikke er installeret et signalsystem, der forhindrer sammenstød mellem letbanetogene. På strækninger hvor hastigheden overskrider 70 km/t, er der under alle omstændigheder et krav om etablering af et signalsystem.
- b) Hvor letbanens spor ikke er klart heget fra de tilstødende vejarealer og hvor letbanen undtagelsesvist er integreret i vejarealerne ("blandet trafik") må letbanens maksimalhastighed ikke overstige vejtrafikkens maksimalhastighed. Der kan være strækninger hvor banetekniske forhold nødvendiggør en endnu lavere hastighed for letbanetogene. Ved kørsel over torvearealer med gågadelignende status forudsættes en maksimalhastighed for letbanen på 20 km/t.
- c) Hvor ellers hegnede letbanestrækninger efter a) passerer gennem lysregulerede kryds, henregnes strækningen gennem krydset til b), det vil sige at maksimalhastigheden gennem krydset er nedsat til vejtrafikkens maksimalhastighed. For at sikre at letbanetogene kan foretage en nødbremsning, såfremt krydset ikke er rømmet på trods af grønt lys for letbanetoget, nedsættes letbanens maksimalhastighed til vejtrafikkens maksimalhastighed en nødbremslængde (indregnet reaktionstid) før krydset. Fra samme afstand sikres frit sigt fra letbanetogets førerrum til krydset.

Figur 1.1: Ishøj Kommune, Vejlebrovej ved 3 stunderføringer



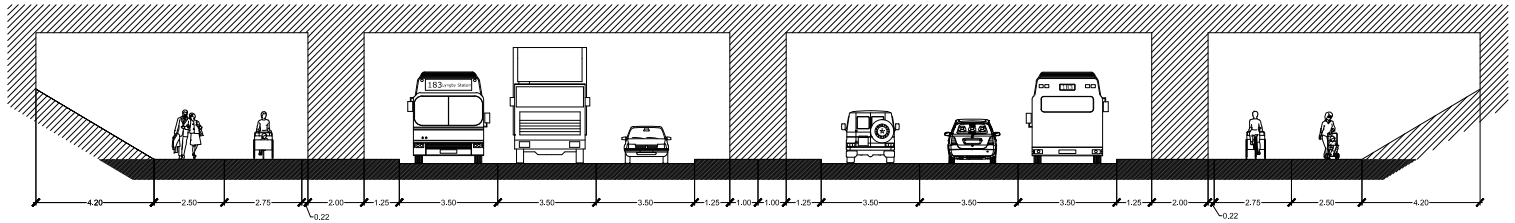
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring, vej- og banehastighed 50 km/t, udvidelse af stitunnelerne er ikke nødvendig, men evt nødvendig forstærkning er ikke vurderet pt.

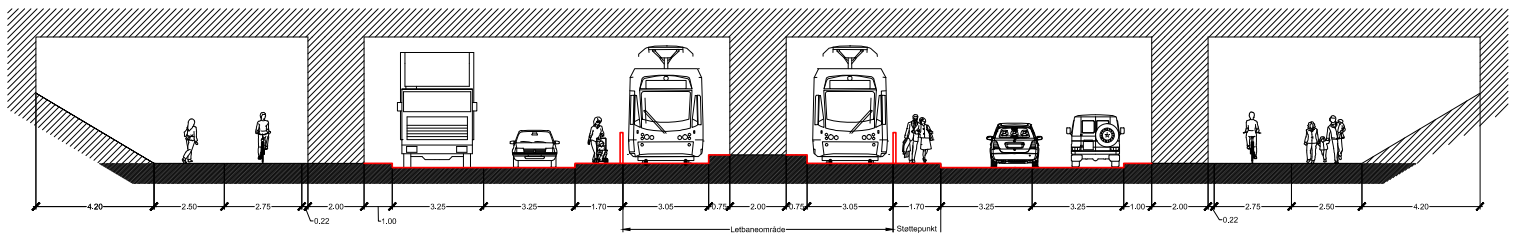
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside (sydside valgt af Ishøj Kommune af hensyn til den kraftige trafik til og fra CPH West), vej- og banehastighed 50 km/t, udvidelse af stitunnelerne er ikke nødvendig, men evt nødvendig forstærkning er ikke vurderet pt.

Figur 2.1: Vallensbæk Kommune, Søndre Ringvej ved Køgebugtbanen (Vallensbæk station)

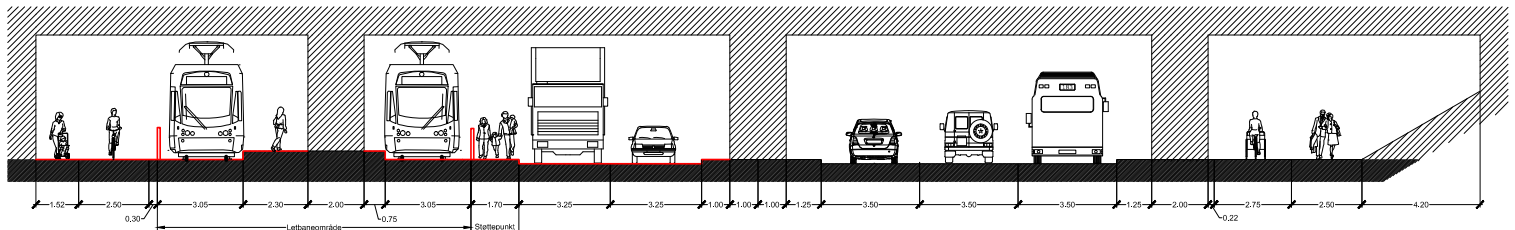
Snit 0



Snit 1



Snit 2



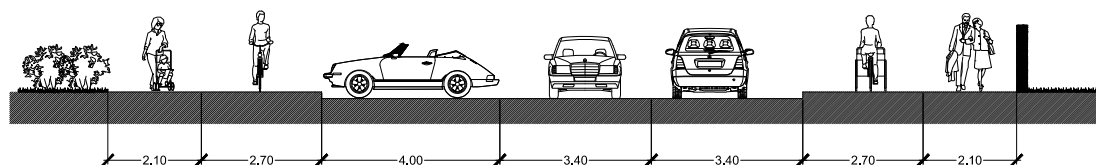
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejrhastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro nord for overføringen og derfra til S-togsperronen. Der kan endvidere etableres en ekstra elevator til S-togsperronen ved underføring for Rådhusstien. Vejrhastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde, banehastighed 70 km/t.

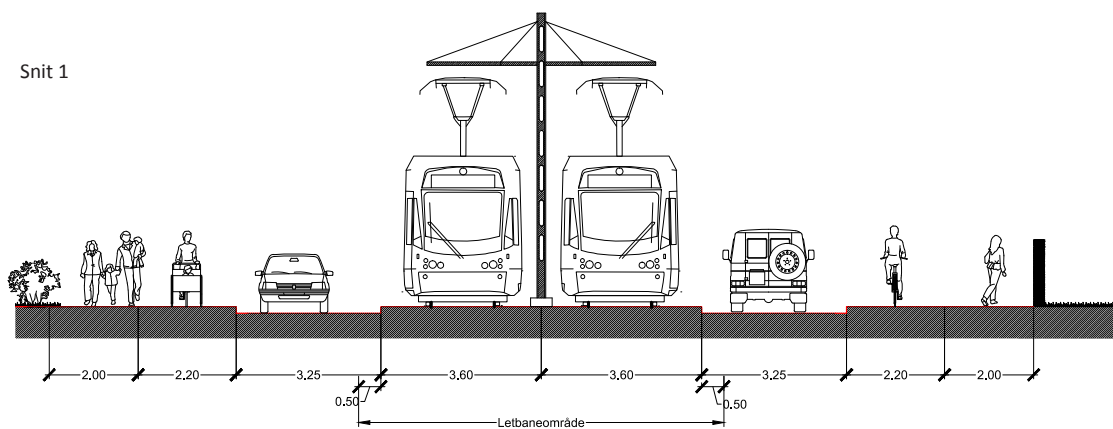
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestsider med midtliggende perron. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro nord for overføringen og derfra til S-togsperronen. Der kan endvidere etableres en ekstra elevator til S-togsperronen ved underføring for Rådhusstien. Vejrhastighed i sydgående retning lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde, banehastighed 70 km/t.

Figur 3.1: Brøndby Kommune, Park Allé mellem Østbrovej og Kirkebjerg Torv

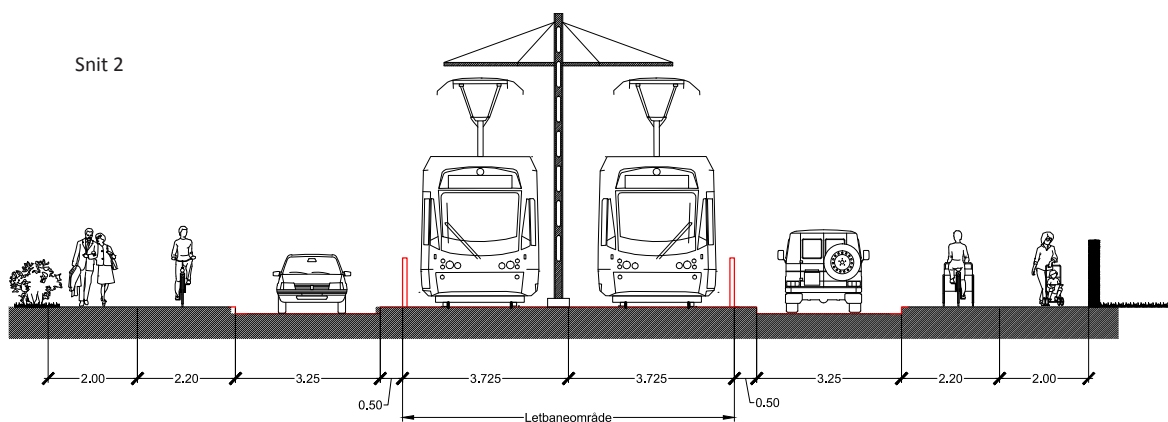
Snit 0



Snit 1



Snit 2



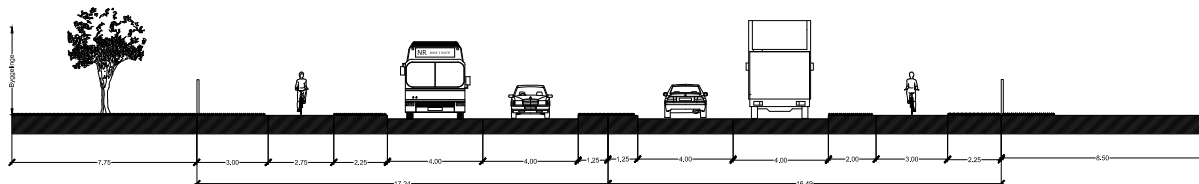
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring, p-pladser inddrages og der foretages et mindre indgreb i rækkehusenes fællesarealer i vejens nordside (tv), vej- og banehastighed 50 km/t.

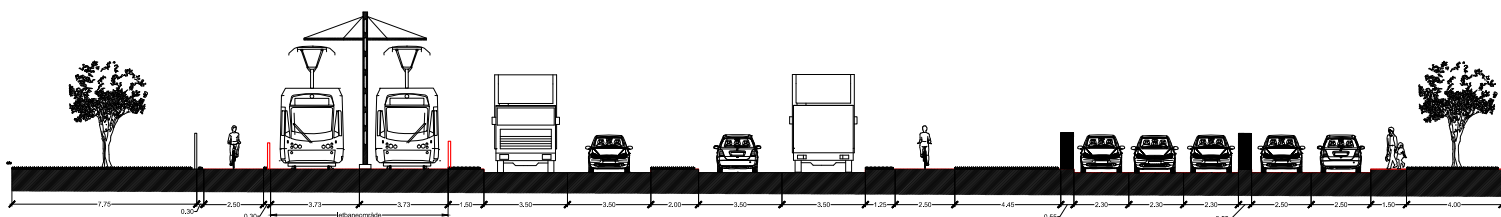
Snit 2: Orange linjeføring (pendullinjen), set i retning mod v/Park Allé Øst, midtlagt linjeføring, p-pladser inddrages og der foretages et mindre indgreb i rækkehusenes fællesarealer i vejens nordside (tv), vejhastighed 50 km/t, banehastighed 60 km/t.

Figur 3.2: Brøndby Kommune, Søndre Ringvej mellem Park Allé og Bromarksvej

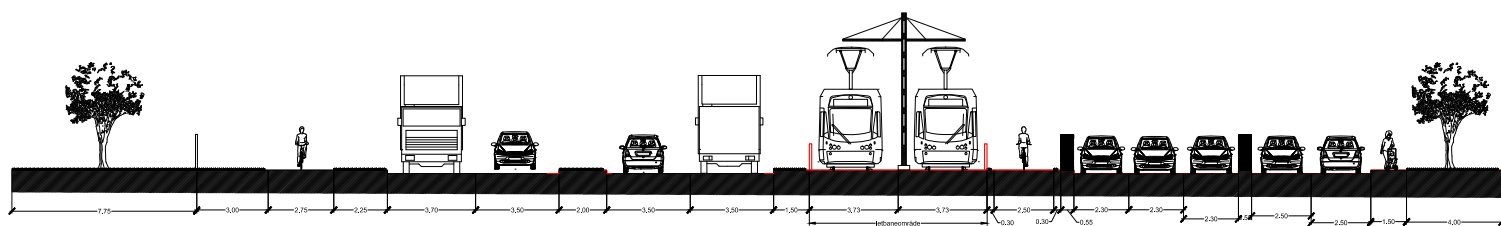
Snit 0



Snit 2 a



Snit 2 b



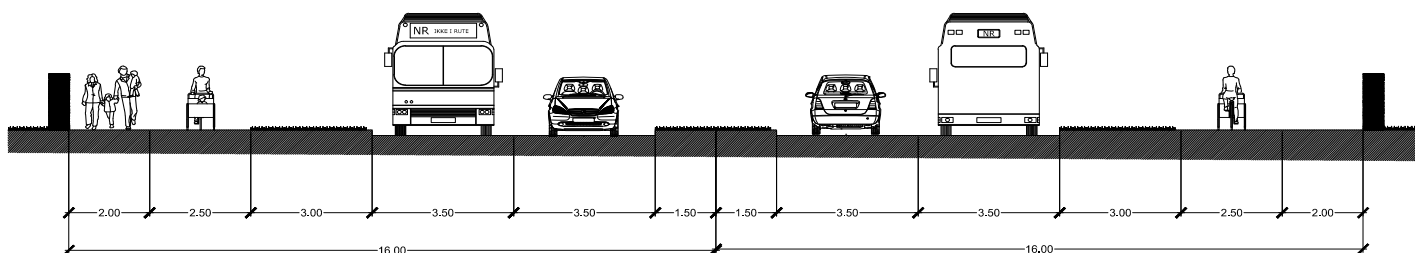
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 80 km/t.

Snit 2a: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside, i østsiden forudsættes iht lokalplanforslag anlagt lokalgade a la Kalvebod Brygge i forbindelse med udvikling af området, vejhastighed 80 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

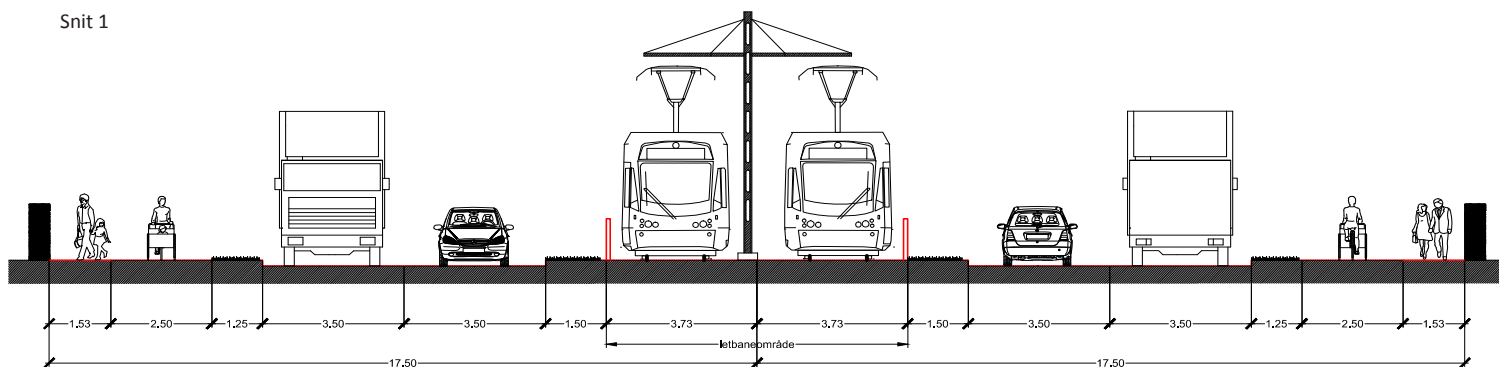
Snit 2b: Muligt alternativ til orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens østside i sammenhæng med udvikling iht lokalplanforslag med lokalgade a la Kalvebod Brygge, vejhastighed 80 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen og forudsat at der undgås udkørsler fra lokalgaden til selve ringvejen mellem Park Allé og Bromarksvej, hvilket næppe er realiserbart.

Figur 4.1: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej mellem Gammel Landevej og Sofienlundsvej

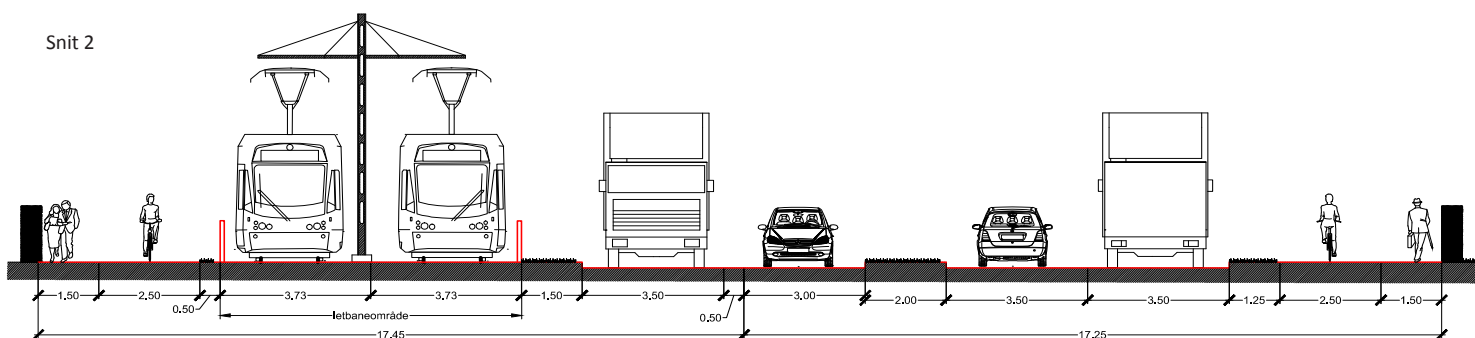
Snit 0



Snit 1



Snit 2



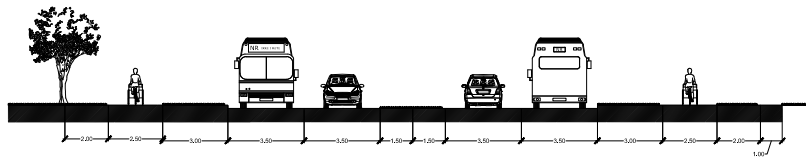
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i private havearealer på begge sider af vejen. Vej- og banehastighed 60 km/t.

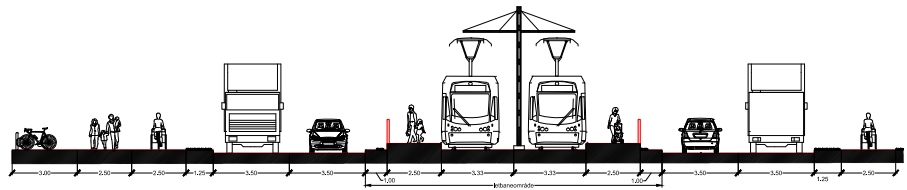
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i private havearealer på begge sider af vejen. Vejshastighed 60 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.2: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej ved Sofienlundsvej (v/Hersted Industripark station)

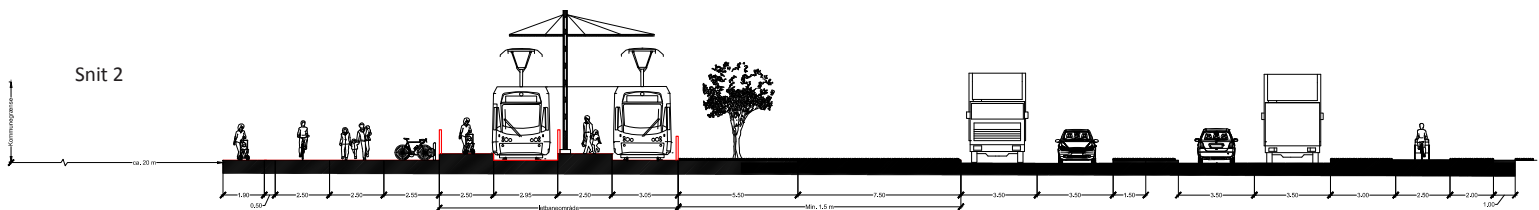
Snit 0



Snit 1



Snit 2



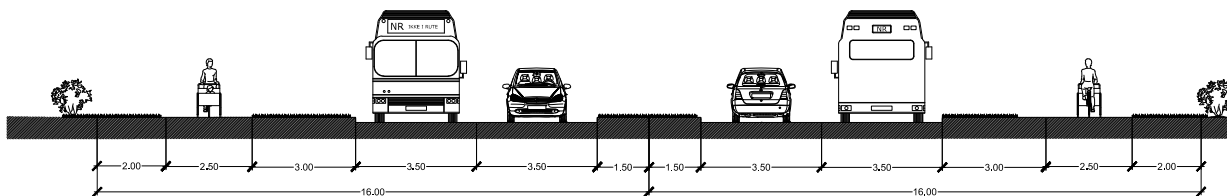
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med sideperroner. For adgang til perronerne fra Hersted Industripark vest for vejen (Albertsund Kommune) og fra området øst for vejen etableres en ny lysreguleret stipassage over vejen. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i skovarealerne på begge sider af ringvejen. Vej- og bane­hastighed 70 km/t.

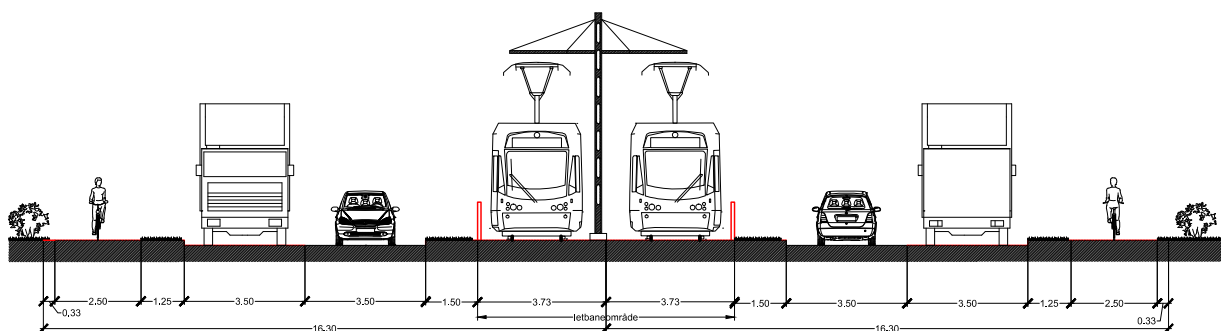
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i vejens østside. Sideperronerne er vendt med henblik på at det største passagergrundlag i fremtiden vil findes vest for vejen. For adgang til perronerne fra området øst for vejen etableres en ny lysreguleret stipassage over vejen. Der foretages et énsidigt indgreb i skovarealerne øst for vejen, hvilket indebærer at vejen bortset fra den østlige cykelsti lades urørt. Vejshastighed 70 km/t, bane­hastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, Nordre Ringvej mellem Fabriksparken og Ejby Industrivej

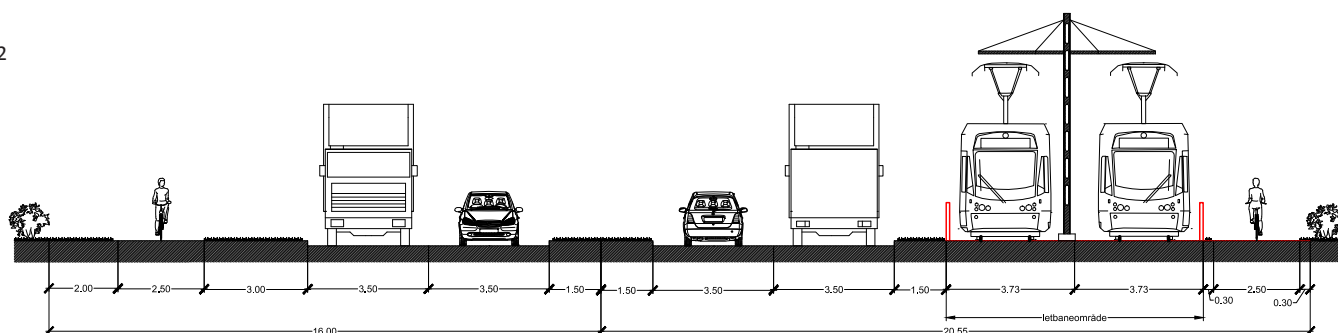
Snit 0



Snit 1



Snit 2



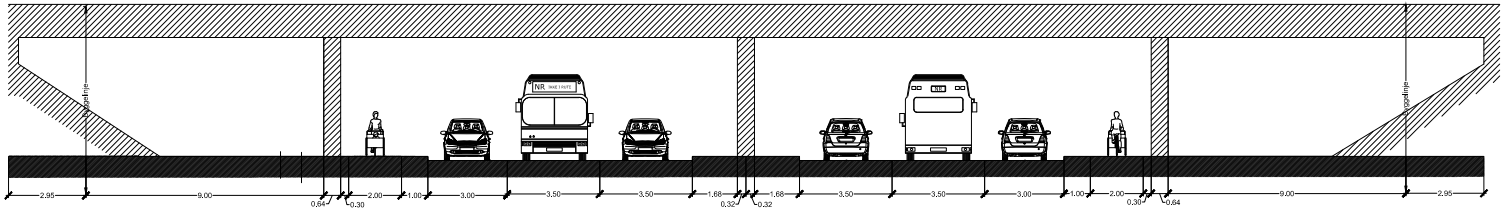
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i skovarealerne på begge sider af ringvejen. Vej- og banehastighed 70 km/t.

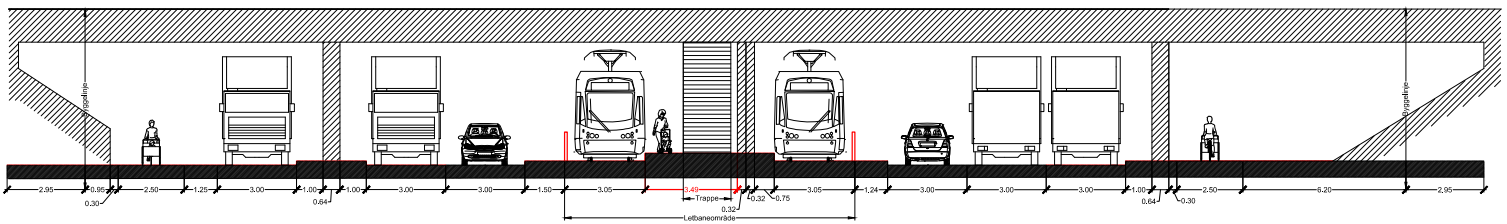
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens østside. Der foretages et énsidigt indgreb i skovarealerne øst for vejen, hvilket indebærer at vejen bortset fra den østlige cykelsti lades urørt. Vejshastighed 70 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune, Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej (v/Rødovre Trafikplads station)

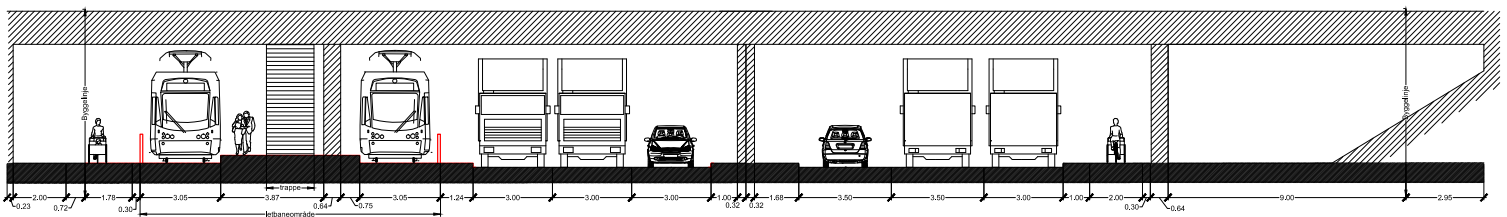
Snit 0



Snit 1



Snit 2

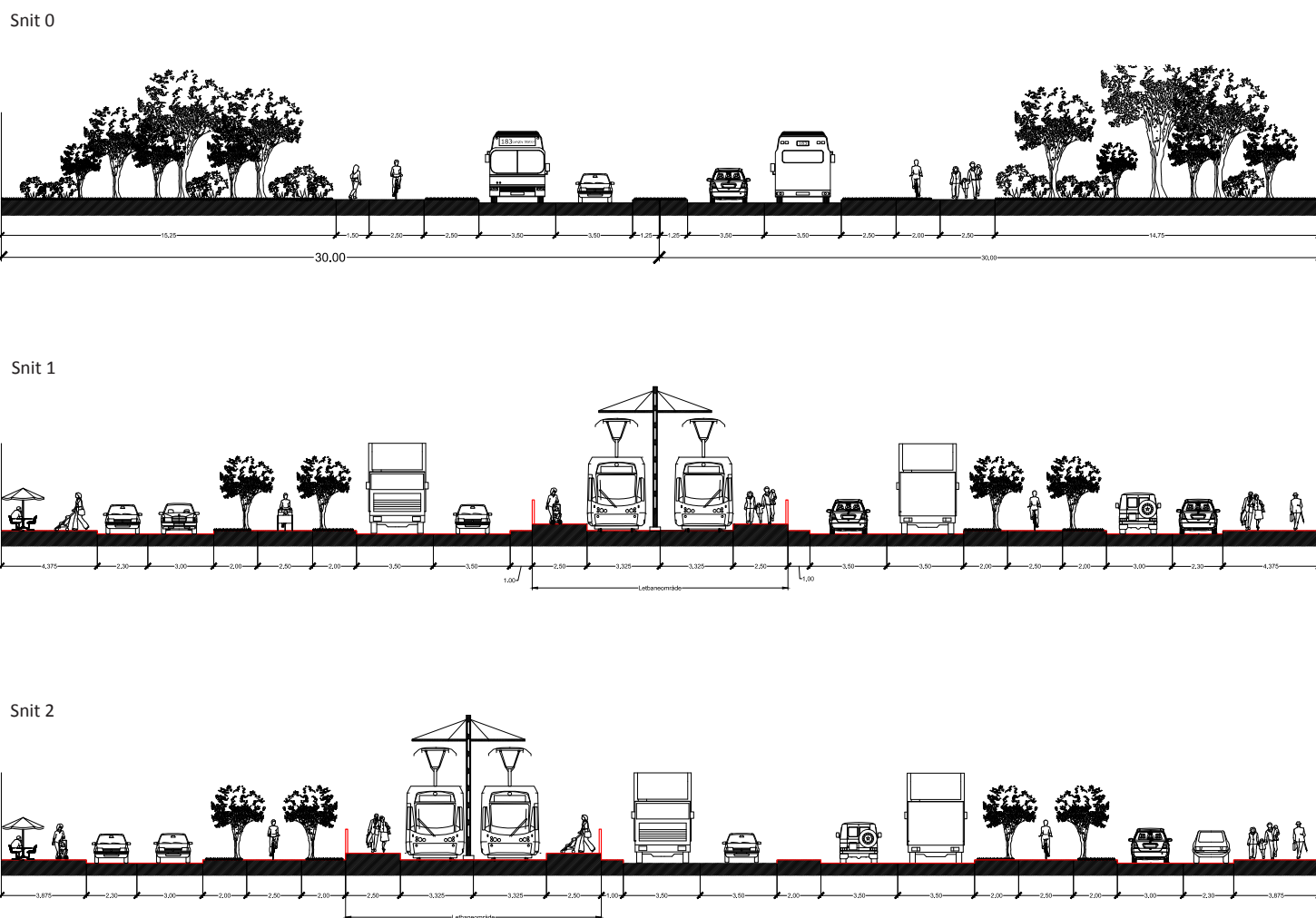


Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Der kan etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til Slotsherrensvejs nordlige fortov. Der etableres tillige adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporbredde. Bane­hastighed 70 km/t forudsat hegning.

Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejs vests­side med midtliggende perron. Der kan etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til Slotsherrensvejs nordlige fortov. Der etableres tillige adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t i syd­gående retning pga indskrænket køresporbredde. Bane­hastighed 90 km/t forudsat hegning og etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 7.1: Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Ringvej, "Gladsaxe Boulevard" (v/Gladsaxevej station)



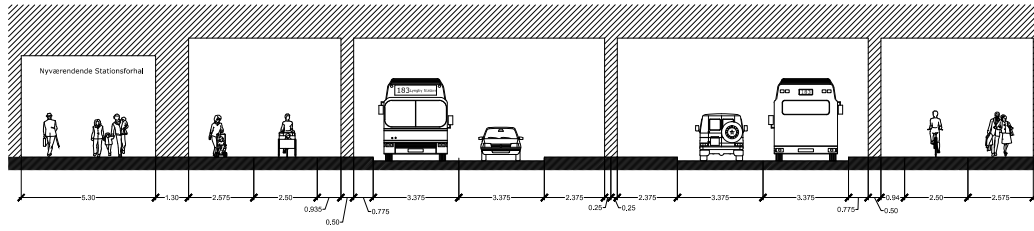
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå og orange linjeføring, midtlagt linjeføring med sideperroner, i begge sider af vejen forudsættes iht kommunens planlægning anlagt lokalgader a la Frederiksberg Allé i forbindelse med udvikling af området, vejhastighed 60 km/t, banehastighed 70 km/t forudsat hegning.

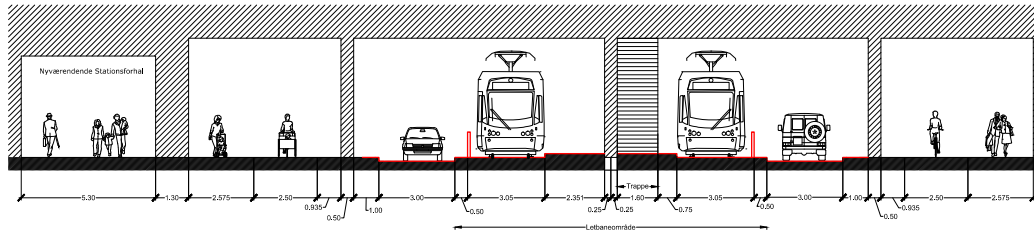
Snit 2: Muligt alternativ til orange linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i vejens nordside i sammenhæng med udvikling iht kommunens planlægning med lokalgader a la Frederiksberg Allé, vejhastighed 60 km/t, banehastighed 70 km/t forudsat hegning. Kommunen har fravalgt denne løsning bl a pga ønsket om frihed til at etablere udkørsler fra lokalgaden til selve ringvejen.

Figur 7.2: Gladsaxe Kommune, Buddingevej ved Hareskovbanen (Buddinge station)

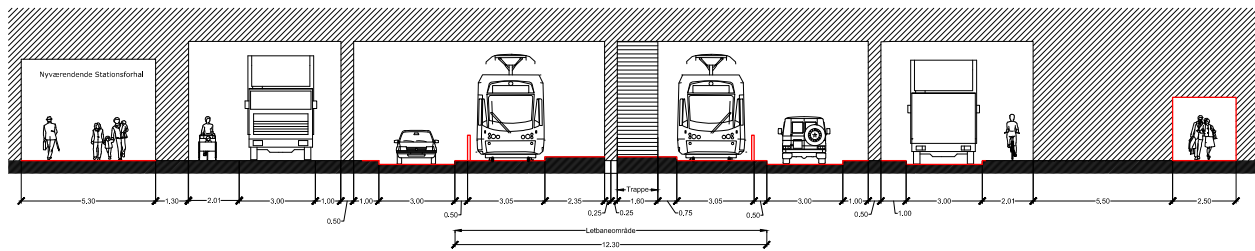
Snit 0



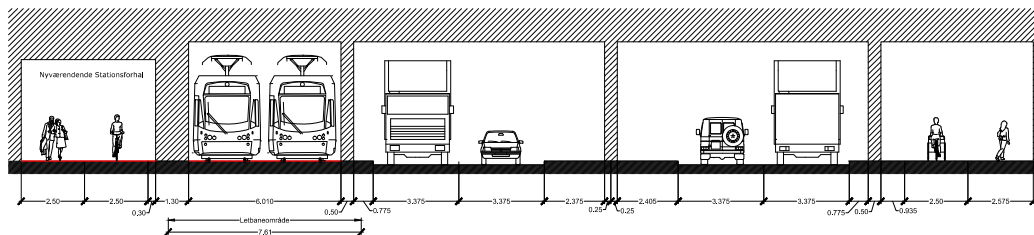
Snit 1 a



Snit 1 b



Snit 2



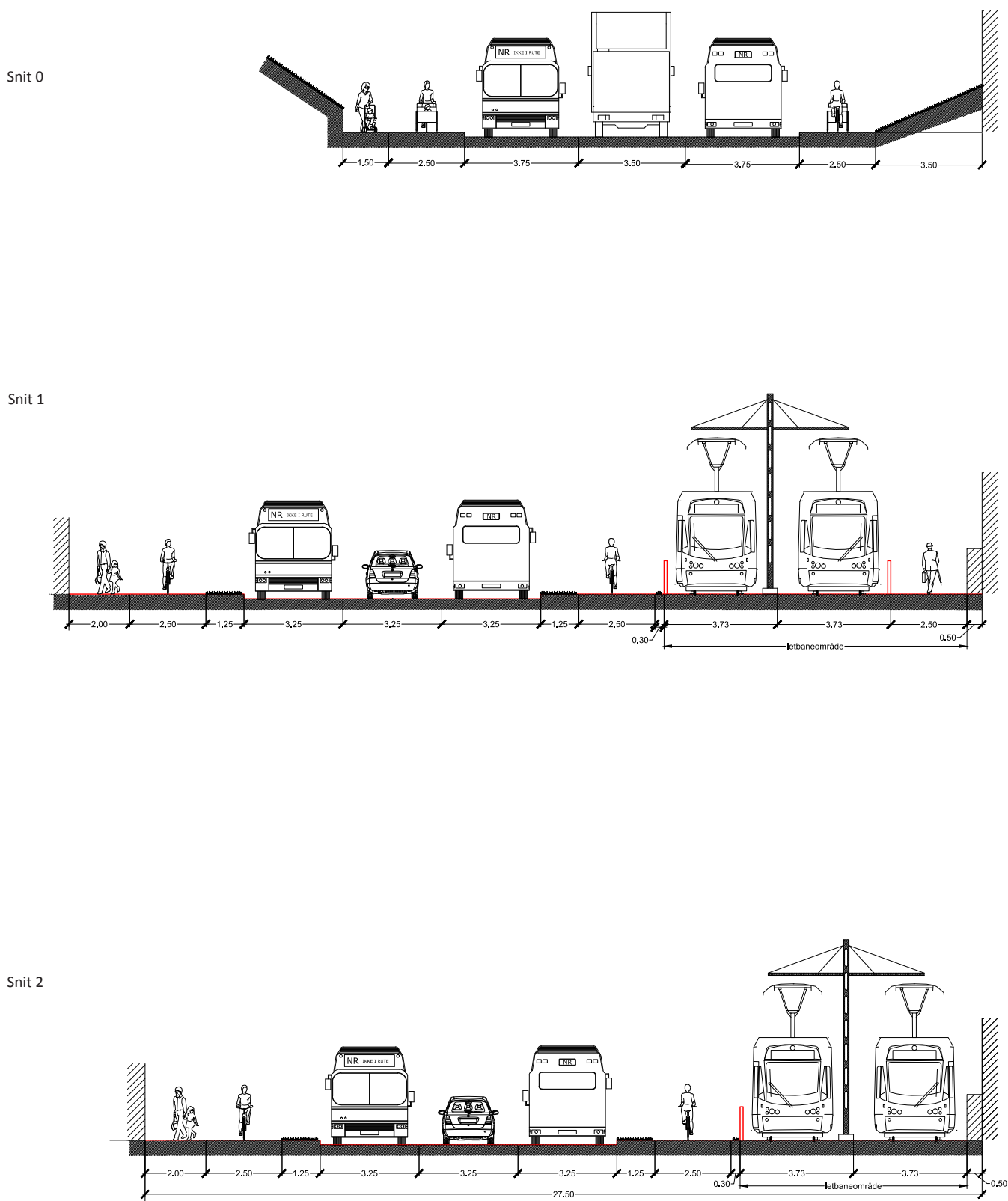
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1a: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Antallet af kørespor på Buddingevej lokalt reduceret fra 2x2 til 2x1. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra vejens fortov. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro mellem S-togssporene direkte til S-togsperronen. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 60 km/t forudsat indhegning. Løsningen fravalgt af kommunen pga den reducerede vejkapacitet.

Snit 1b: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Del af stationsforhal inddrages til fortov (tv) og der etableres en ny fodgængertunnel øst for overføringen (th). Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra vejens fortov. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro mellem S-togssporene direkte til S-togsperronen. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 60 km/t forudsat indhegning.

Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside, del af stationsforhal inddrages til fortov og cykelsti. Letbanens perroner placeres nord eller evt alternativt syd for overføringen. Vejen lades bortset fra den vestlige cykelsti og fortov urørt. Vej- og baneastighed 60 km/t. Letbanens viste passage af overføringen overholder ikke de i generelle noter nævnte krav til "slingerzoner" og "evakueringszoner", men det skønnes at dispensation vil kunne opnås. Endelig afklaring kan først ske senere.

Figur 8.1: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej mellem Engelsborgvej og Nordbanen



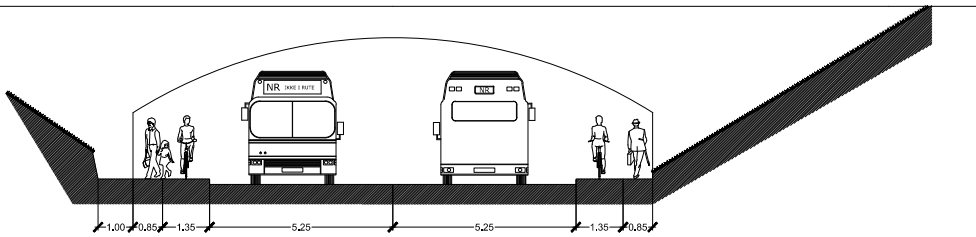
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Der foretages et indgreb i private arealer på begge sider af vejen. I syd foretages udgravning helt ind til facaden af en etageejendom, der må undermures. Vejprofilen sideforskydes mod nord i princippet indeholdende de samme elementer som i eksisterende forhold. Syd for letbanen indpasses en fodgængeradgang til letbanens station under S-banen. Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 30 km/t.

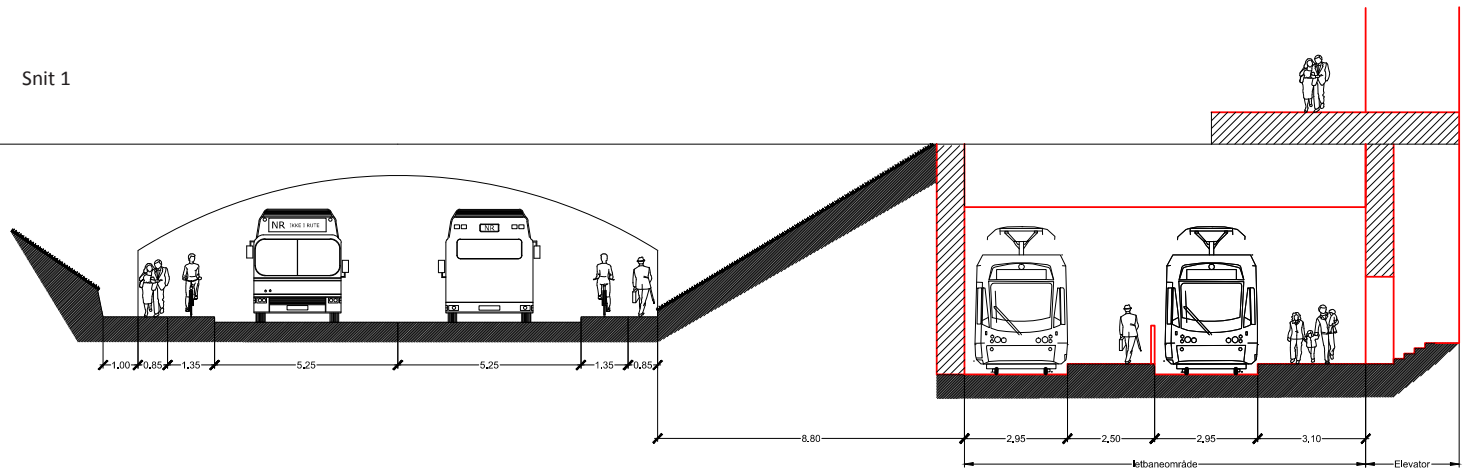
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Der foretages et indgreb i private arealer på begge sider af vejen. I syd foretages udgravning helt ind til facaden af en etageejendom, der må undermures. Vejprofilen sideforskydes mod nord i princippet indeholdende de samme elementer som i eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 30 km/t.

Figur 8.2: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej ved Nordbanen (Lyngby station i blå linjeføring)

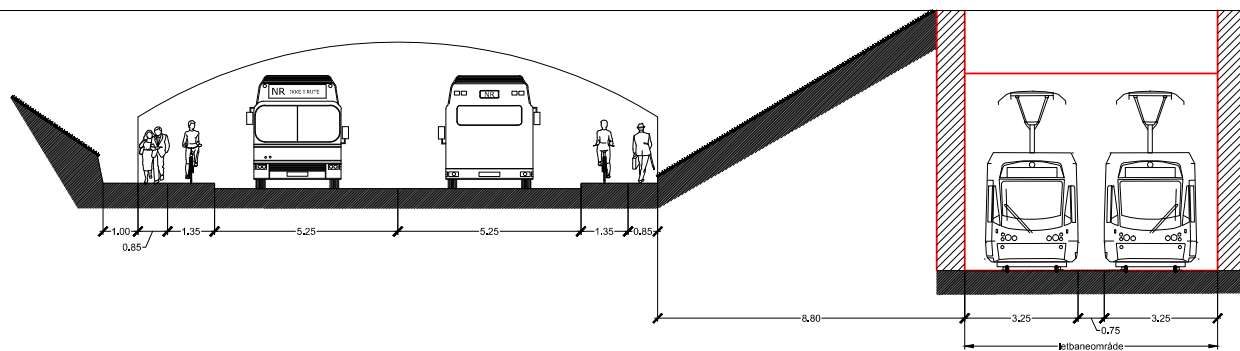
Snit 0



Snit 1



Snit 2

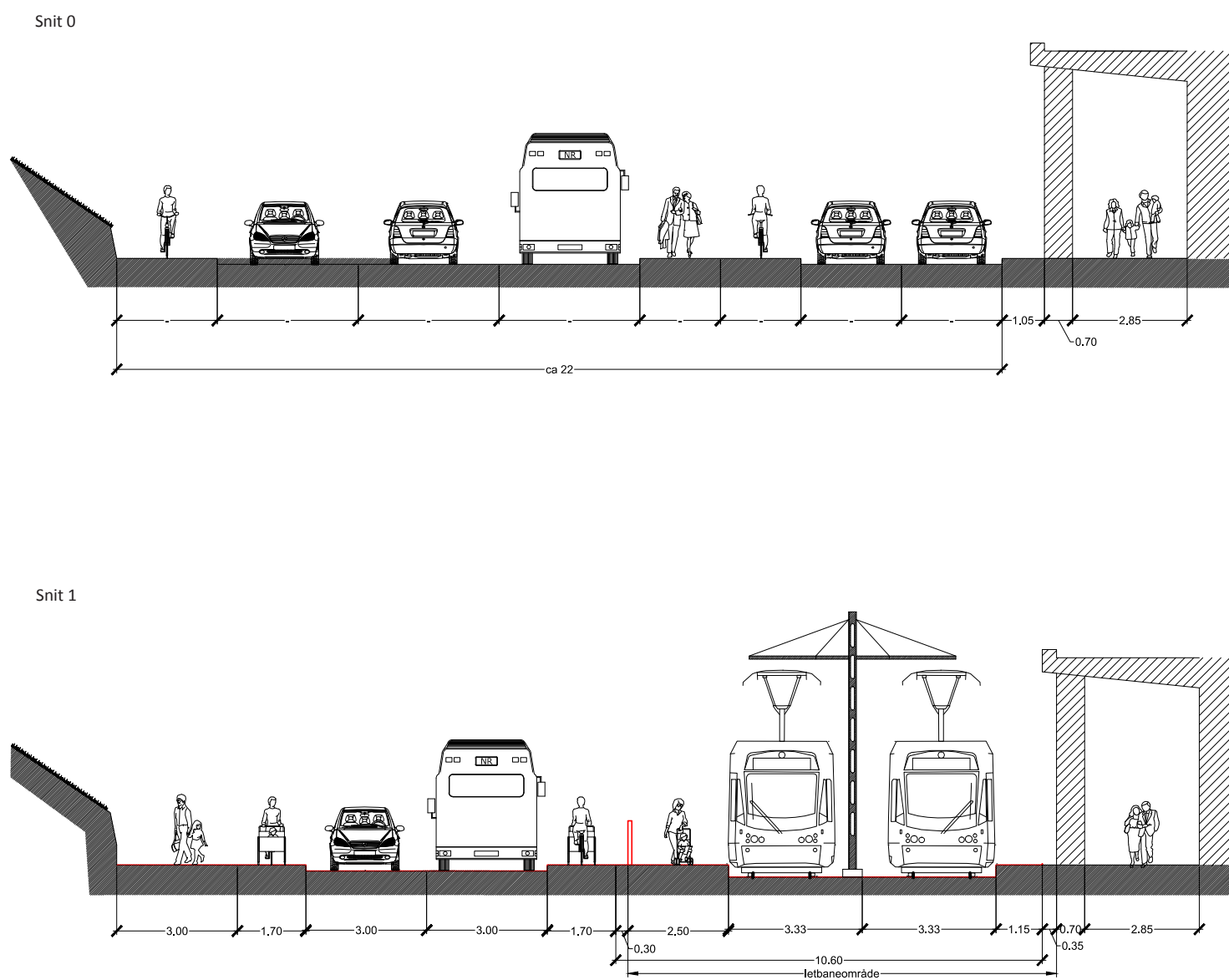


Snit 0: Eksisterende forhold. Vejrhastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i selvstændig ny tunnel under nordbanen syd for vejen. Sideperronerne er vendt med henblik på adgang fra sydsiden. Der etableres fodgængeradgang ad ny sti fra Engelsborgvej til Jernbaneplassen anlagt parallelt med letbanen umiddelbart syd for denne. Der kan etableres trappeadgang og elevatorforbindelse til S-banens to perroner forudsat at perronerne forlænges mod nord. Vejen lades urørt. Vejrhastighed 50 km/t, banehastighed 20 km/t.

Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i selvstændig ny tunnel under nordbanen syd for vejen. Vejen lades urørt. Vejrhastighed 50 km/t, banehastighed 20 km/t.

Figur 8.3: Lyngby-Taarbæk Kommune, Jernbanepladsen (Lyngby station i orange linjeføring)

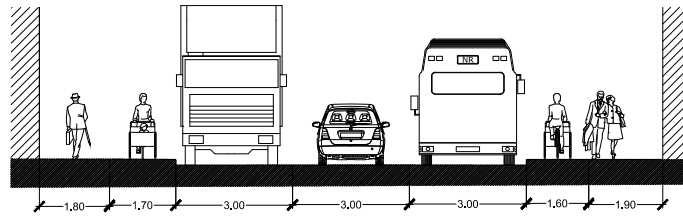


Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t.

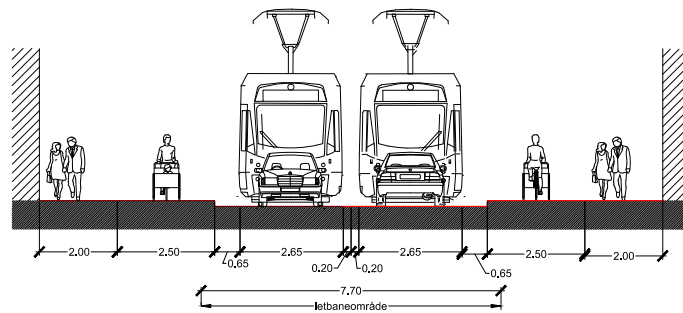
Snit 1: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside med sideperroner. Der er direkte adgang til S-banens østlige perron. Der kan i sammenhæng hermed etableres direkte adgang til S-banens vestlige perron ved anlæg af en kort perrontunnel mellem de to perroner. Vejshastighed 50 km/t, baneastighed 20 km/t.

Figur 8.4: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Nordre Torvevej" (blå linjeføring)

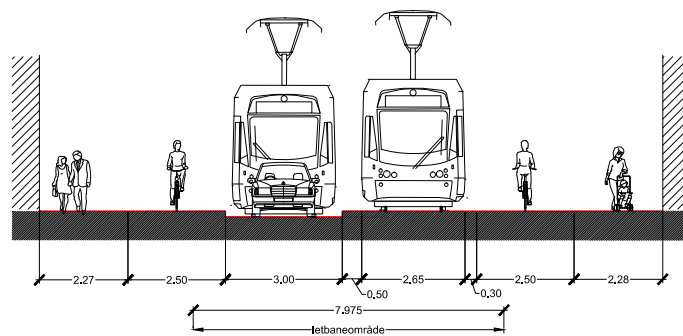
Snit 0



Snit 1 a



Snit 1 b



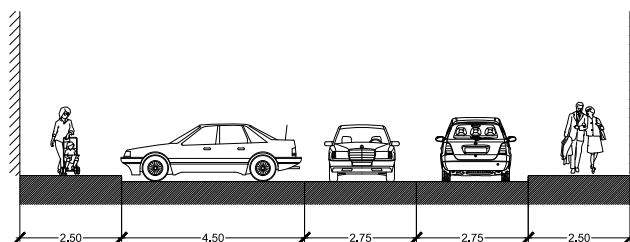
Snit 0: Eksisterende forhold, Rådhuset th. Østgående busstrafik kører i selvstændig busbane. Vejhastighed 50 km/t.

Snit 1a: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med opretholdelse vejtrafik. I basisløsningen kører kun vestgående letbanetog i blandet trafik. Konsekvensen er meget smalle fortove og cykelstier. I den viste løsning kører letbanetogene i begge retninger i blandet trafik for at give bedre plads til cykelsupersti og fortove. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. Vejhastighed 50 km/t, letbanehastighed 20 km/t.

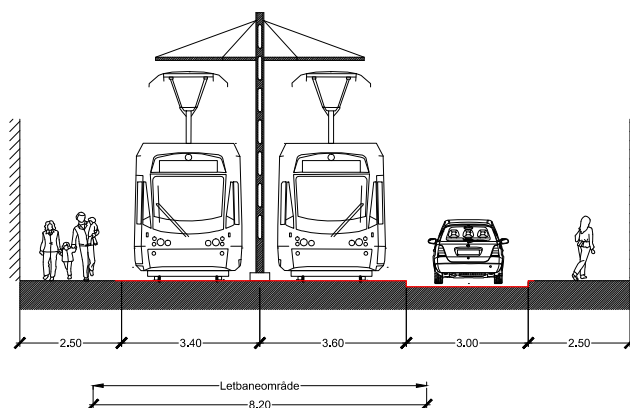
Snit 1b: Alternativ blå linjeføring. Midtlagt linjeføring uden opretholdelse af almindelig vejtrafik. Antallet af kørespor er reduceret til ét ensrettet kørespor til brug for leverandørkørsel til butikkerne og rådhuset. Der er uændret god plads til cykelsupersti og fortove. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. I denne løsning kører kun de vestgående letbanetog i blandet trafik. Et egentligt kørespor kan evt undværes, idet den begrænsede leverandørkørsel evt kan ske som kørsel i gågade. Vej- og letbanehastighed 20 km/t.

Figur 8.5: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Søndre Torvevej" (orange linjeføring)

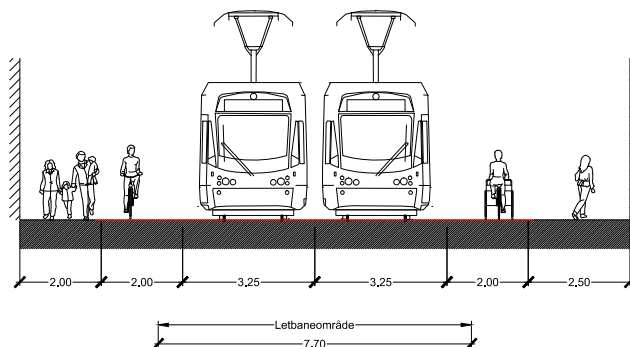
Snit 0



Snit 2 a



Snit 2 b

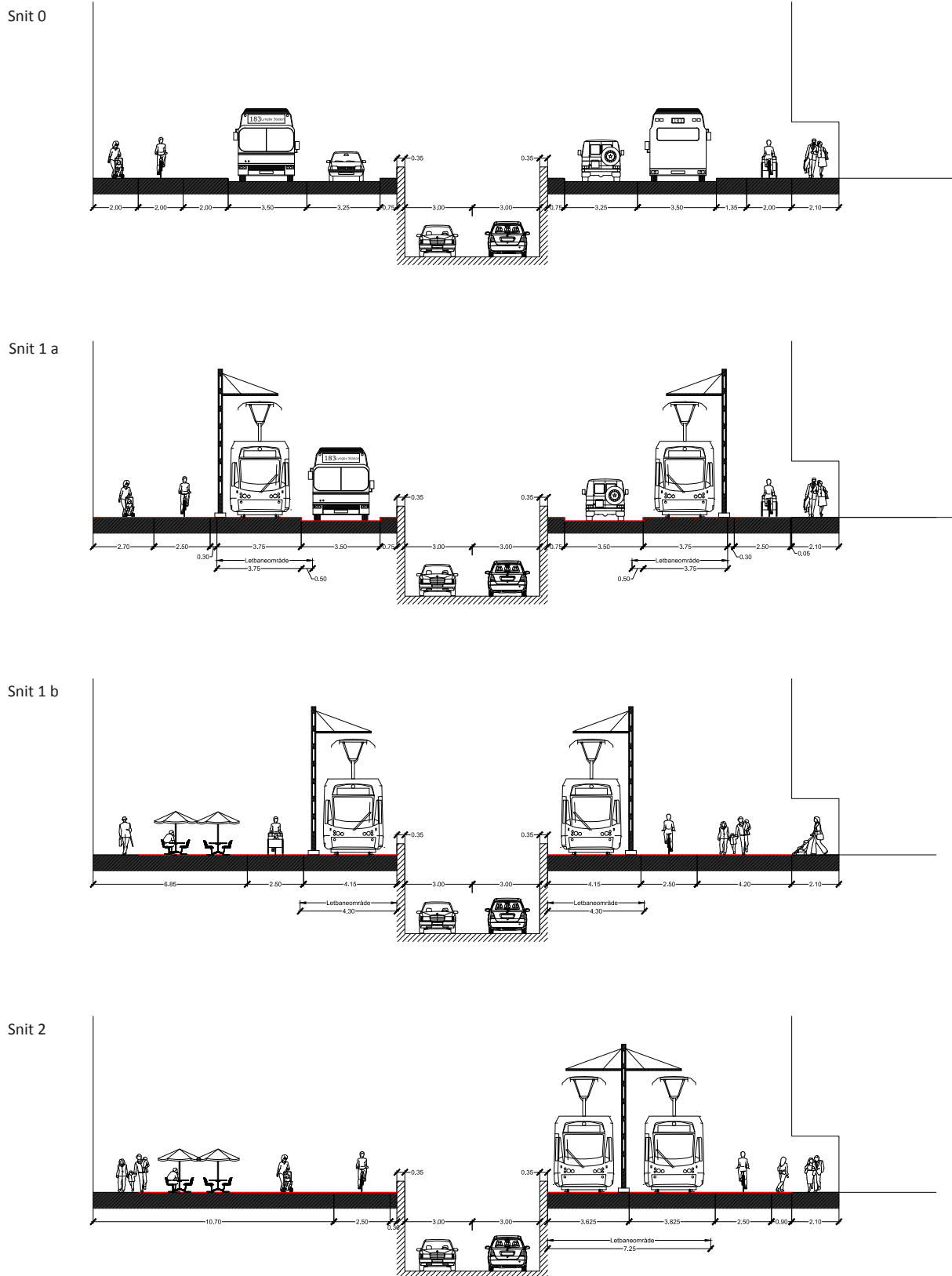


Snit 0: Eksisterende forhold, Rådhuset tv. Vejshastighed 40 km/t.

Snit 2a: Orange linjeføring, midtlagt linjeføring, antallet af kørespor er reduceret til ét ensrettet kørespor til brug for leverandørkørsel til butikkerne. Et egentligt kørespor kan evt undværes, idet den begrænsede leverandørkørsel evt kan ske som kørsel i gågade. Vej- og letbane hastighed 20 km/t.

Snit 2b: Alternativ orange linjeføring, midtlagt linjeføring, gaderummet er reserveret til letbane, cykelsupersti og fodgængere. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. Det vil forudsat anvendelsen af en egnet kørebanelægning være muligt at lade busser medbenytte letbaneområdet lokalt. Som blandet trafik i øvrigt nødvendiggør det ekstra tillæg til letbanens planlagte køretid. Letbane- (og bus-) hastighed 20 km/t.

Figur 8.6: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej mellem Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus



Snit 0: Eksisterende forhold, i midten af Klampenborgvej adgangsrampe til P-kælder. Vejshastighed 50 km/t.

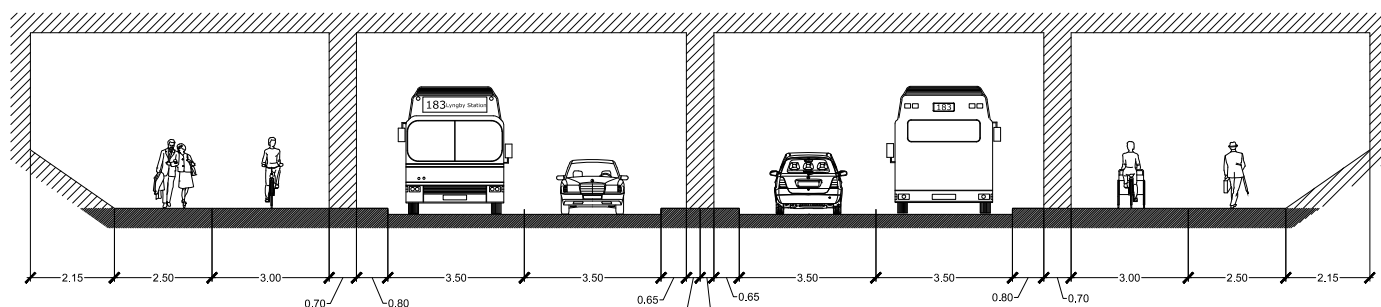
Snit 1a: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejs sider. Vej- og baneastighed 50 km/t.

Snit 1b: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejs sider. Klampenborgvej mellem Jernbaneplassen og Kanalvej er lukket for bilkørsel bortset fra brug af adgangsramperne til P-kælderen. Baneastighed 20 km/t.

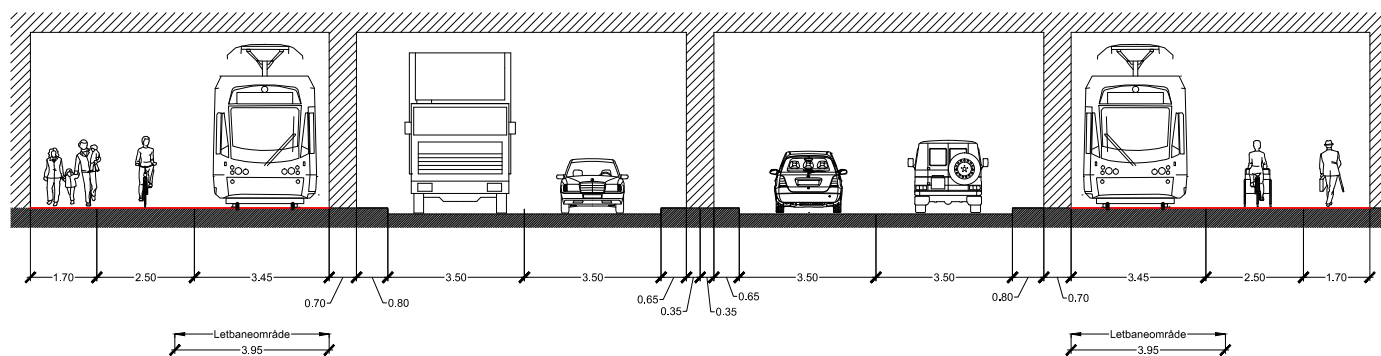
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt tracé i vejs sydside. Klampenborgvej mellem Jernbaneplassen og Kanalvej er lukket for bilkørsel bortset fra brug af adgangsramperne til P-kælderen. Baneastighed 20 km/t.

Figur 8.7: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej ved Nærumbanen

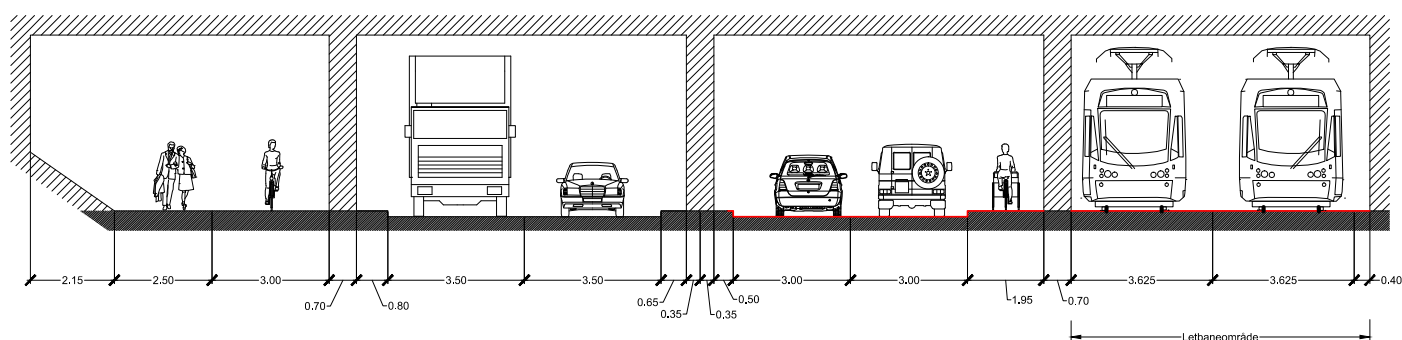
Snit 0



Snit 1



Snit 2



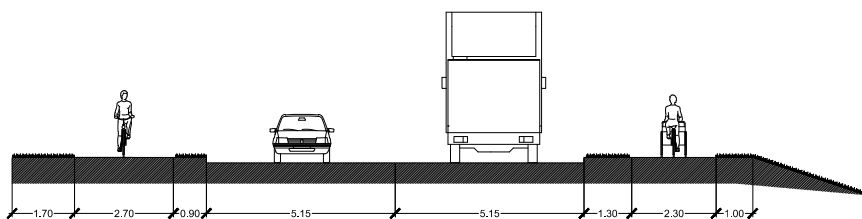
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejens sider. Vej- og banehastighed 50 km/t.

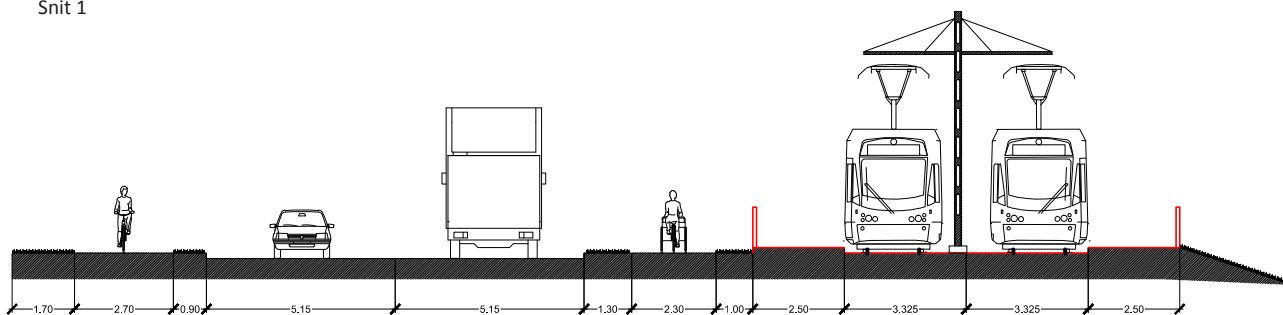
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Vej- og banehastighed 50 km/t. Det må nærmere overvejes, hvorvidt det er nødvendigt at etablere en supplerende fodgængertunnel under Nærumbanen syd for letbanesporene. Overvejelserne må ses i sammenhæng med overvejelserne om etablering af en station ("v/Lyngby Storcenter") med omstigningsmulighed til en korresponderende ny station på Nærumbanen. Letbanestationen, som efter en foreløbig drøftelse mellem kommunen, Movia og Metroselskabet er under skitsering, placeres i givet fald mellem Nærumbanen og Kanalvej

Figur 8.8: Lyngby – Taarbæk Kommune, Lundtoftegårdsvej

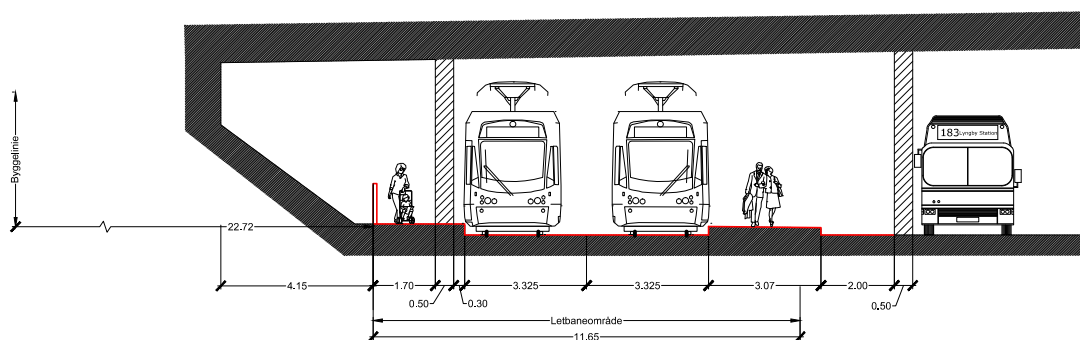
Snit 0



Snit 1



Snit 2



Snit 0: Eksisterende forhold, principsnit i Lundtoftegårdsvej. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, principsnit i stationerne v/DTU, v/Akademivej og v/Lyngbygårdsvej placeret langs østsiden af Lundtoftegårdsvej. Vejshastighed 60 km/t, letbanehastighed 70 km/t forudsat indhegning.

Snit 2: Orange linjeføring, snit i stationen v/DTU placeret ved vestsiden af Helsingørmotorvejen umiddelbart syd for overføringen for Rævehøjvej. Letbanen er placeret i overføringen vestligste brofag, der i sin tid blev etableret til den aldrig fuldførte Lundtoftebane. Letbanens østligste perron er tillige perron for busserne i den eksisterende buslomme på Helsingørmotorvejen. Vejshastighed 60 km/t, letbanehastighed 90 km/t forudsat indhegning og signalsystem.

Bilag C

København den 12. marts 2012

UDKAST

Status for møder med kommunerne og regionen

Der har i januar og februar været holdt møder med de enkelte kommuner og regionen på teknikerniveau. I den forbindelse er der fremkommet en række forhold/ønsker, som er summeret op for den enkelte kommune og regionen nedenfor. Sekretariatet undersøger disse forhold/ønsker med henblik på den planlagte proces i kommunerne og regionen i april og maj 2012. Forholdene/ønskerne vurderes i forhold til det letbaneprojekt, der lå til grund for Samarbejdsaftalen, i de følgende basisprojektet. Endvidere nævnes, hvor det er relevant, mulige optimeringer af projektet med henblik på at begrænse anlægsomkostningerne, øge passagertallet og begrænse de trafikale konsekvenser i anlægsperioden. Disse optimeringer vil blive undersøgt i den efterfølgende proces.

De fleste af forholdene/ønskerne har primært konsekvenser i den pågældende kommune/regionen og vil kunne løses enten gennem en justering af projektet uden ekstra omkostninger eller gennem tilkøb fra den pågældende kommune/regionen. Sekretariatet vil belyse ekstraomkostningerne ved de beskrevne forhold/ønsker, således at disse oplysninger kan indgå i kommunernes/regionens interne drøftelser og beslutninger i den planlagte kommunale proces i april og maj. (Kategori 1)

Nogle forhold/ønsker er af mere principiel karakter, idet de må forventes at påvirke projektets driftsøkonomi og den samlede projektøkonomi væsentligt. De vigtigste af disse forhold/ønsker er, anskaffelse af andet end standard togmateriel, integration af letbanen med den øvrige kollektive trafik og omfanget af kørsel i blandet trafik. Sekretariatet vil belyse de økonomiske konsekvenser af disse forhold/ønsker med henblik på en drøftelse og stillingtagen i Embedsmandsgruppen, Styregruppen og Borgmesterforum til i hvilken udstrækning, disse forhold/ønsker skal indgå i den kommunale proces, på anden måde inddrages i det videre arbejde eller lægges fast som en forudsætning herfor. (Kategori 2)

Nedenfor er opsummeret forhold/ønsker, som er rejst af teknikerne i den enkelte kommune og i regionen.

Region Hovedstaden		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Station og tilgængelighed ved Herlev Hospital (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat midterlagt tracé ud for Herlev Hospital. Region Hovedstaden arbejder i øjeblikket med et program for udbygning af Herlev Hospital. I den forbindelse undersøges muligheden for at flytte stationen tættere på Hospitalets Hovedindgang samt for at føre letbanen enten over eller under indkørslen.	Sidelagt tracé på hospitalssiden undersøges sammen med hævet tracé på hele og dele af strækningen fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade (dæmning hvor afgraved jord fra Hospitalet indbygges).
Shunt med ud/indkørsel fra Ring 3 (Kategori 2)	Som en del af hospitalsprojektet arbejder Region Hovedstaden med en ny shunt/ambulancevej. Dette vil øge antallet af overkørsler og dermed øge køretiden for Letbanen, særligt hvis der samtidig arbejdes med sidelagt tracé.	Problematikken indgår i den videre koordinering mellem Region H, Sekretariatet og Herlev Kommune.
Stationsplacering ved Glostrup Hospital (Kategori 1)	Region Hovedstaden ønsker stationen ved Glostrup Hospital flyttet sydpå, til en stitunnel ud for hovedindgangen. Evt. sidelagt tracé har været præsenteret for Region Hovedstaden, som har set positivt på dette, da det vil bringe stationen tættere på hospitalets hovedindgang.	Forslaget er i overensstemmelse med Glostrup kommunes ønsker og vurderes ikke at have væsentlige konsekvenser.

Bilag C

Ishøj Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Ændret linjeføring - via Vejleådal/Ishøj Strandvej. (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat en linjeføring langs vestsiden af Store Vejleå op til Vejlebrovej, ad Vejlebroparken og Vejlebrovej frem til Ishøj st. Kommunen ønsker linjeføringen ændret til Vejleådal/Ishøj Strandvej.	Linjeføringen kan formentlig ændres uden væsentlige konsekvenser for anlægsomkostninger og køretid.
Ekstra station ved vandrerrhjemmet (Kategori 2)	Kommunen ønsker en ekstra station ved vandrerrhjemmet på Ishøj Strandvej.	De økonomiske konsekvenser undersøges.
Vallensbæk Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Flytning af station ved Vallensbæk Torvevej (Kategori 2)	Stationen er i basisprojektet placeret ved Torvevej. Kommunen ønsker stationen flyttet til stibroen midt mellem Torvevej og S-togsstationen for at understøtte udviklingen af bycentret. Kommunen ønsker at S-togslinje E standser ved Vallensbæk station. Metroselskabet vurderer at en placering af letbanestationen ved S-togsstationen vil styrke passagergrundlaget for letbanen, med den forudsætning at S-togene bringes til at standse i Vallensbæk.	Begge muligheder undersøges.
Brøndby Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Ændret linjeføring ad Søndre Ringvej frem for Østbrovej. (Kategori 1)	I basisprojektet er det forudsat, at tracéen syd for Glostrup st. føres gennem Stationsparken til Østbrovej og fra Park Alle tilbage til Søndre Ringvej.	En ændret linjeføring ad Søndre Ringvej frem for Østbrovej giver kortere køretid samtidig med, at nedrivning af 8 villaer på Stationsparken undgås. Ændringen forudsætter, at Brøndby betjenes med en pendullinje Glostrup – Brøndby (kan videreføres som del af etape 2). Rejsende fra Brøndby mod syd og til strækningen nord for Glostrup St. vil skulle skifte. Den ændrede løsning undersøges.
Endelig placering af stationer	I samarbejdsaftalen fremgår at Brøndby skal reducere en station. Brøndby Kommune er ikke endelig afklaret med stationens placering	Ved blå linjeføring ønskes stop ved Kirkebjerg torv eller Industrivej. Ved orange linjeføring ønskes stop ved Østbrovej/park Alle. Alle nævnte stationsplaceringer kan håndteres uden væsentlige konsekvenser.
Forlængelse af linjen til Rådhus (Kategori 1)	Kommunen ønsker, at den eventuelle pendullinje forlænges til Brøndby Rådhus	En forlængelse af pendullinjen undersøges.

Bilag C

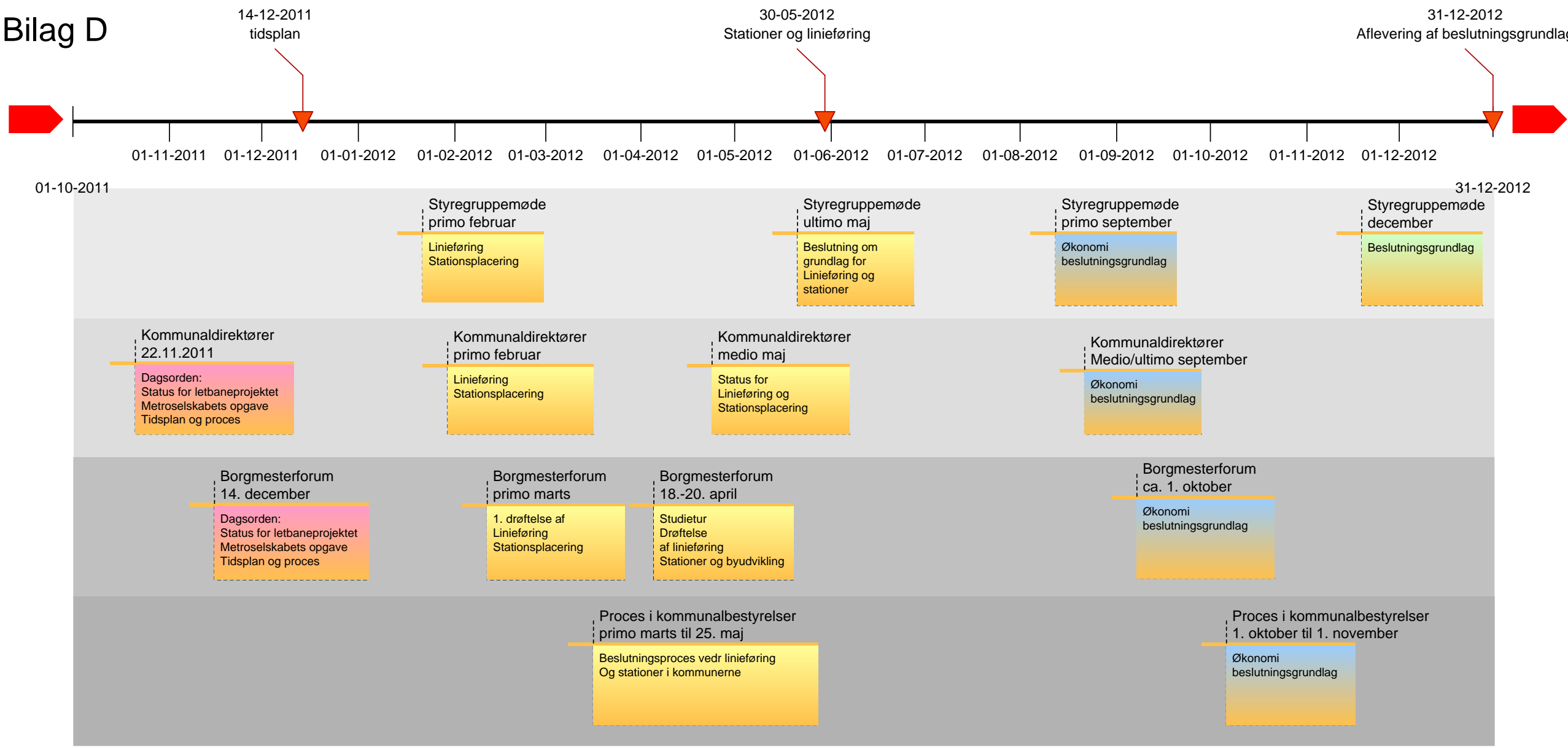
Albertslund Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Placering af station v/Fabriksparken (Kategori 1)	Kommunen ønsker stationen v/Fabriksparken rykket mod syd og placeret i forbindelse med et nyt bycenter ved Hersted Industripark. Glostrup Kommune er indforstået hermed.	En flytning af stationen sydpå vurderes uproblematisk.
Glostrup Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Placering af station i Ejby (Kategori 1)	Kommunen er i gang med arkitektkonkurrence for udviklingsområdet i Ejby. Kommunen ønsker derfor lidt fleksibilitet i forhold til endelig placering af station i forbindelse med evt. forventet bycentrum ved Ejbydalsvej.	En flytning af stationen et par hundrede meter sydpå vurderes ikke at have væsentlige konsekvenser.
Nedrivning af huse langs Stationsparken (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat, at letbanen syd for Glostrup st. føres gennem Stationsparken til Østbrovej, hvilket kræver nedrivning af otte villæer på Stationsparken. Kommunen ser gerne, at dette undgås.	Nedrivning kan undgås ved en ændret linjeføring ad Søndre Ringvej frem for Østbrovej. Denne linjeføring giver endvidere kortere køretid. Løsningen undersøges, jf. omtale under Brøndby Kommune
Rødovre Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Placering af station i Rødovre Kommune (Kategori 1) (kategori 2 ved østlig placering af station)	I basisprojektet er der ikke forudsat en station i Rødovre. Det fremgår af samarbejdsaftalen at der skal placeres en station i Rødovre Kommune. Kommunen forudsætter, en velplaceret station i forhold til byudviklingspotentialet i kommunen.	Kommunen har ønske om, at stationen placeres ved det kommende Kontrol- og Vedligeholdelsescenter, men i den østlige side af vejen. Denne løsning undersøges. Kommunen har drøftet placering af station ved Lyskær med Herlev Kommune. Denne placering undersøges, jf. omtale under Herlev Kommune.
Herlev Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Linjeføring fra Herlev Hospital til syd for Herlev Hovedgade (Kategori 1)	I basisprojektet er forudsat linjeføring i niveau i midterlagt tracé. I forbindelse med drøftelse af muligheden for at tracé i den vestlige side af vejen har Kommunen ønsket en undersøgelse af en række løsningsmuligheder med niveaufri skæringer ved indkørsel til hospitalet, ved ny shunt til hospitalet, ved Hjortespringvej / Tornerosevej samt ved Herlev Hovedgade.	Der undersøges: Hævet tracé på hele strækningen fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade (dæmning hvor afgravet jord fra Hospitalet indbygges). Overføring ved Hjortespringkrydset. Evt. overføring ved Hospitalskrydset og Hjortespring. Jf. omtalen under Region
Flytning af station ved Mileparken til Lyskær (Kategori 1)	I basisløsningen er der placeret en station ved Mileparken	Kommunen ønsker en placering af stationen ved Lyskær. Konsekvenserne af en flytning af stationen undersøges. Jf. omtalen under Rødovre Kommune

Bilag C

Gladsaxe Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Letbanens indpasning på Gladsaxe Ringvej (Kategori 1)	Kommunen planlægger en ombygning af Gladsaxe Ringvej til en boulevard ifm. udvikling af Gladsaxe Ringby.	Det vurderes, at letbanen uden væsentlige konsekvenser kan indpasses i ombygningen af Gladsaxe Ringvej til en boulevard. Både i midterlagt og i sidelagt tracé.
Lyngby-Taarbæk Kommune		
Emne	Beskrivelse	Løsninger og konsekvenser
Linjeføring omkring Lyngby St. (Kategori 2)	Basisprojektets linjeføring ad Ndr. Torvevej nord om Rådhuset har vist sig teknisk kompliceret og forudsætter desuden, at Letbanens station forbindes med S-togsperronerne i tunnelen under Lyngby Omfartsvej/S-banen. Dette giver vanskelige adgangsforhold for lokale passagerer. Desuden medfører det omkostninger ud over det, der er forudsat i anlægsbudgettet, idet ombygningen af S-togsstationen og etableringen af trapper og elevatorer herfra til letbanens tunnelstation ikke er medtaget i basisprojektets anlægsbudget.	<p>P.g.a. undervurderet projektøkonomi, undersøges en alternativ linjeføring ved at føre letbanen ad Lyngby Torv syd om Rådhuset. Herved gøres krydsningen af Jernbanepladsen teknisk simple, og der etableres direkte forbindelse til S-togsstationen og busholdepladserne uden at forringe adgangsforholdene for de lokale passagerer. Desuden reduceres omkostningerne til ombygning af S-togsstationen markant.</p> <p>Kommunen foretrækker basisprojektet, men har ikke indvendinger imod, at den alternative linjeføring undersøges, inklusive retablering af Torvet.</p> <p>Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker desuden undersøgt om letbanestationen der betjener Lyngby Station med fordel kan placeres på torvet.</p>
Placering af station ved Lyngbygårdsvej (kategori 1)	Lyngby Taarbæk Kommune ønsker undersøgt om stationen med fordel kan flyttes lidt mod vest til Klampenborgvej overfor Lyngbycenteret	Begge stationsplaceringer undersøges.
Linjeføring langs Lundtofttegårdsvej (kategori 1)	Basisprojektets linjeføring ligger langs Lundtofttegårdsvej. I forbindelse med drøftelser af orange linjeføring, har Lyngby Taarbæk kommune ønsket at arealudviklingsmulighederne langs Lundtofttegårdsvej opretholdes.	<p>Ved evt. orange linjeføring, har Vejdirektoratet givet tilsagn om, at letbane kan anlægges udenfor byggegrænserne 40-50 meter fra centerlinjen på Helsingørsmotorvejen.</p> <p>Letbanen vil derved ikke reducere arealudviklingsmulighederne.</p>

Bilag D

Møder og beslutningsprocesser for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3

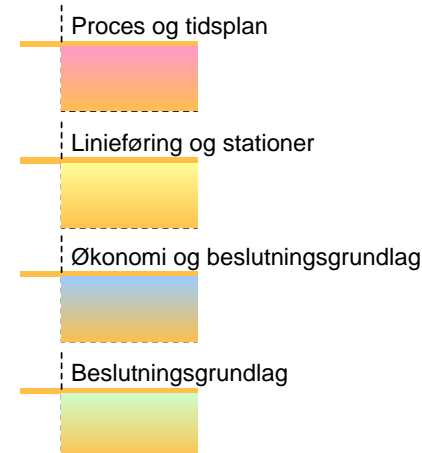


Øvrige møder

Embedsmandsgruppen holder møder hver måned

Forvaltningerne i kommunerne inddrages, idet Letbanesekretariatet besøger kommunerne i 1. kvartal 2012.

Letbanesekretariatet deltager i møder i Ringbysamarbejdet efter aftale. Der er planlagt møde den 23. februar 2012 og i oktober 2012.



Borgmester Søren P. Rasmussen
Lyngby Rådhus,
Lyngby Torv
2800 Kgs. Lyngby

16. april 2012
AOB/jfh

Kære Søren

Som du ved, har DTU store forventninger til en kommende letbane, som endelig kan skabe forbedrede transportforhold til universitetet. Vi er meget positive for den store opbakning, der er til projektet fra de involverede kommuner, herunder særligt LTK.

Vi er dog noget forbløffede over, at der nu er fremlagt planer om en linjeføring, som alene vil tilgodese en kommende erhvervsudvikling langs motorvejen og på Dyrehavegårds jorde, og som ikke tager behørigt hensyn til DTU's medarbejdere og studerende. Behovet for forbedrede transportforhold til DTU bliver ikke mindre aktuelt i takt med at universitetet påbegynder en markant udvidelse ved samlokalisering af en række af universitets aktiviteter som pt. ligger uden for DTU Lyngby Campus.

Det vil ikke blot være særdeles uhensigtsmæssigt, men også uacceptabelt, at en linjeføring ikke tager hensyn til den nuværende bebyggelse og arbejdspladser i området. Transportstudier viser tydeligt, at anvendelsen af tog/letbaner falder dramatisk, hvis brugeren har mere end 500 m. til en station. Brugeren vil således benytte alternative transportmidler for at komme til og fra arbejde/studie. Det har således stor betydning om en station flyttes bare 100 meter i forhold til sit opland. Med det eksisterende forslag vil hovedparten af DTU's arbejds- og studiepladser som findes i 2. og 3. kvadrant ligge uden for de stationsnære områder.

DTU ser helst at en linjeføring sker ned igennem DTU's akse (syd/nord), som bedst vil tilgodese vores medarbejdere og studerende samt de nærliggende beboere. Vi har dog både forståelse for og interesse i, at der skabes grundlag for en erhvervsudvikling tæt ved universitetet, hvorfor en løsning hvor letbanen knækker ud af Anker Engelundsvej og fortsætter nordpå langs Lundtoftegårdsvej skaber et kompromis mellem begge behov.

./ Vi har, med inddragelse af vores transportforskere, udarbejdet et notat, der beskriver udfordringerne og de løsninger, som vi anser bedst tjener såvel universitetets behov som udviklingspotentialet langs motorvejen.

Jeg skal således kraftigt opfordre til at der fastlægges en linjeføring af letbanen, som tilgodeser de mange tusinde ansatte og studerende, der har sin daglige gang på DTU.

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående og det vedlagte notat.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Anders O. Bjarklev".

Anders O. Bjarklev
Rektor

NOTAT

Til Rektor Anders Bjarklev og universitetsdirektør Claus Nielsen

Vedr. Letbane

Fra Campusdirektør Jacob Steen Møller

16. april 2012

Letbanens linjeføring ved DTU

Resume

Metroselskabets forslag til detaljeret linjeføring er i høring hos kommunerne med høringsfrist den 25. maj 2012.

Ifølge Metroselskabet vil alene justeringer af linjeføringen, som ønskes af aftaleparterne (i DTU's tilfælde Lyngby Tårnbæk Kommune), og som finansieres som tilkøb, blive realitetsvurderet.

DTU ønsker en justering af linjeføringen, så den føres gennem DTU Lyngby Campus. DTU beder derfor Lyngby Tårnbæk Kommune om at foranledige, at Metroselskabet undersøger en justering af linjeføringen gennem DTU Lyngby Campus.

Hvis Metroselskabet iværksætter den ønskede undersøgelse, vil DTU bidrage økonomisk og med egne faglige resurser hertil samt undersøge mulighederne for at medfinansiere eventuelt tilkøb.

Dette notat beskriver og begrundet DTU's ønske om en linjeføring, som går gennem DTU Lyngby Campus.

Baggrund

Letbanens linjeføring er foreløbigt fastlagt i en rapport udarbejdet af COWI. I COWI's rapport føres letbanen fra Lyngby Station ad Klampenborgvej via Lundtoftegårdsvej til endestationen i Lundtofte, se figur 1.

Letbanens endelige linjeføring analyseres pt. af Metroselskabet, som de involverede kommuner har valgt som rådgiver. Metroselskabet refererer til en styregruppe bestående af kommunaldirektørerne. Til projektet er tilknyttet et fagligt review board, hvor DTU professor Otto Anker Nielsen og KU professor Christian Wichmann Matthiessen er medlem.

Metroselskabets forslag til detaljeret linjeføring er nu i høring hos kommunerne. Høringsfristen er den 25. maj 2012.



Fig.1: Linjeføring som foreslået af COWI

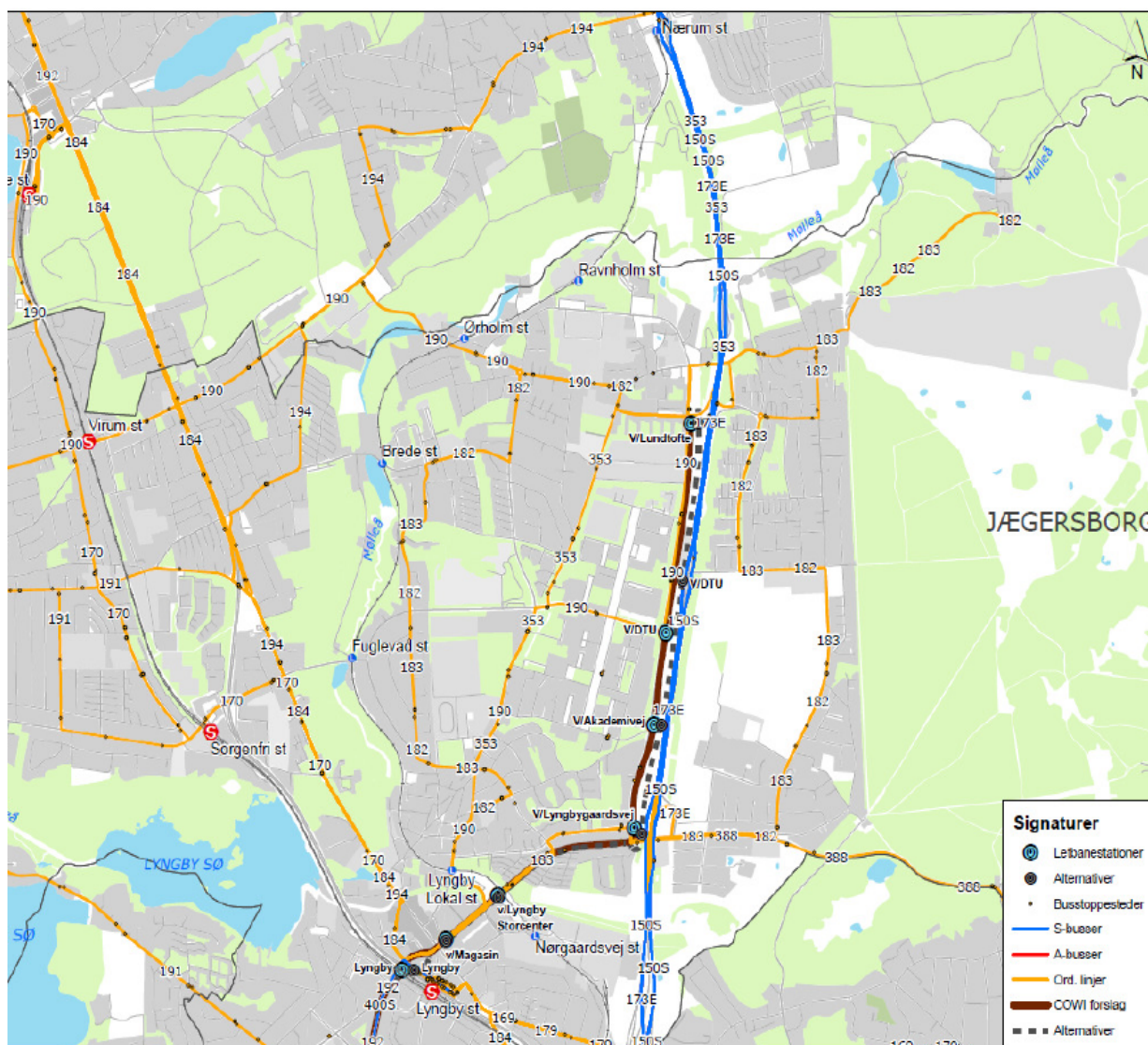


Figur 2: Metroselskabets alternativ: COWI linjeføring er på Lundtoftegårdsvej mens Metroselskabets forslag er langs Helsingørmotorvejen.

Metroselskabets forslag til linjeføring og busbetjening

Stationerne er placeret ved Lyngbygårdsvej, Akademivej, Rævehøjvej og Lundtofte. Alle stationer ligger ved viadukter eller broer på tværs af Helsingørsmotorvejen. Linjeføringen ligger på østsiden af Lundtofttegårdsvej hvilket sparer vejkryds ved Akademivej og Anker Engelundsvej. Buen ved Klampenborgvej udnytter den eksisterende bro.

Busbetjeningen foreslås omlagt. Otto Anker Nielsen skriver: "Når man etablerer letbanen vil man – naturligt nok – tilpasse busnettet, f.eks. nedlægge S-busserne m.v. til Lyngby. Konkret betyder det – ifølge det nuværende arbejdsforslag - at der i stedet for de nuværende 10 busruter (med op til 28 afgangene i timen), der betjener Campus, kun vil blive betjening med 190'eren ad Anker Engelundsvej (mit gæt er halvtimesdrift) og 353 ad Lundtoftevej (mit gæt er halvtimesdrift). Begge busser er lokale bumlebusser modsat de nuværende S- og P-busser".



Figur 3: Foreslået busbetjening.

Kommunale hensyn til endelig linjeføring

Økonomi: Byplanarkitekt Jørgen Olsen, Lyngby Tårnbæk Kommune, og Nina Kampmann trafikpolitisk chef, Metroselskabet, har oplyst, at kommunerne har aftalt, at ekstraomkostninger til flytning af linjeføringen samt ekstra stationer i forhold til COWI's linjeføring skal dækkes af den pågældende kommune som tilkøb.

Køretid: Det er samtidig oplyst, at Metroselskabets foreløbige analyser peger på, at køretiden er undervurderet i COWI rapporten, derfor søger Metroselskabet at optimere linjeføringen for at opnå kortere rejsetid.

Planlægningspolitik: Det er et vigtigt politisk ønske at åbne for udbygning af Dyrehavegårds jorde. Ud fra dette ønske har kommunens teknikere hidtil arbejdet på at placere stationerne ved DTU så langt mod øst som muligt. Kommunen foreslår at stationen ved Rævehøjvej flyttes til Anker Engelundsvej, samt på sigt, at der etableres en ny bro over motorvejen ved stationen.

DTU hensyn til endelig linjeføring

Den foreslåede linjeføring er ikke attraktiv for DTU, fordi anvendelsen af letbanen falder dramatisk, når afstanden til stationen bliver større end ca. 500 m (en analyse fra DTU Transport viser, at anvendelsen af kollektiv trafik falder til det halve hvis afstanden til stationen øges fra 500 til 1000 m). En linjeføring langs motorvejen må derfor forventes at få mindre end det halve antal passagerer fra det vestlige DTU, som er den del af DTU som er tættest befolket, end en linjeføring gennem DTU. Dertil skal lægges, at de studerende udgør en stor andel af trafikpotentialet ved DTU, og at for studerende udgør offentlig transport en meget større andel end den gør for almindelige bolig arbejdssted trafikanter. Det har således stor betydning om en station flyttes bare 100 meter i forhold til sit opland. Der er ca. 75 m fra vestsiden af Lundtoftegårdsvej til østsiden af motorvejen.



Figur 4: Stationsnære områder ved Metroselskabets forslag.

Otto Anker Nielsen skriver: ”Selvom en letbane er attraktiv, så vil der være længere til standsningsstederne, end det man normalt betragter som stationsnært, til hele 2. og 3. kvadrant på DTU; herunder de fortættede og studietunge dele omkring Matematiktorvet, Richard Petersens Plads, og Ørsteds plads. Det er således alene DTU’s undervisningsaktiviteter omkring bygningstorvet (samt HTX ved Akademivej), der ligger stationsnært. Et hurtigt skøn vil være at 80% af DTU’s undervisningsaktiviteter således vil ligge stationsfjernt. De vestligste dele af 3. kvadrant har 1,1 km. til letbanens standsningssted, og faktisk ligger Fuglevad lokalstation tættere herpå. I dag er der ifølge Landsmodellen/Transportvaneundersøgelsen slet ingen fra DTU, der bruger Nærumbanen, hvilket siger noget om, at en så lang afstand til en letbane ikke er attraktiv. Alle disse dele af DTU vil således gå fra at være betjent af højfrekvente højklassede busser, til stationsfjern letbanebetjening og få afgang med lokalbusser.

Jeg vil derfor foreslå, at man arbejder på at letbanen i stedet lægges gennem Campus, hvorved man vil kunne få en stationsnær betjening af hele DTU. Derudover vil de nordlige dele af Fortunbyen, Bøgeparken og Lyngby uddannelsescenter også få stationsnær betjening.

I øvrigt svarer det også til trenden omkring letbanebetjening af universiteter i andre lande, hvor letbanen i f.eks. Lausanne betjener Campus på EPFL og man i Delft har et projekt om at forlænge letbanen Haag-Delft Central til TUDelft med standsningssteder i midten af Campus (der i øvrigt sidste år blev omdannet fra parkeringsplads til fodgængerområde)”



Figur 5: Alternativ linjeføring og tilhørende stationsnærhedsområder.

Det bemærkes, at professor i geografi ved KU Christian Wichmann Matthiessen støtter forslaget om at føre linjeføringen gennem DTU Lyngby Campus.

For og imod en linjeføring gennem DTU Lyngby Campus

Den alternative linjeføring kan optimeres i en næste fase. I den følgende tages udgangspunkt i forslaget i figur 5.

Økonomi: Økonomien er domineret af anlæg af spor og kørestrøm. Dernæst betyder antallet af vejkrydsninger og stationer noget, idet der skal etableres signaler og omlægges underjordiske ledninger. Til gengæld vil det alternative forslag øge billetindtægterne øjeblikkeligt, idet der allerede er et stort passagergrundlag i boligområdet syd for DTU Lyngby Campus samt på Lyngby Campus. Dertil kommer, at DTU gennemfører en række nybyggerier med henblik på vækst og samlokalisering, som allerede inden letbanen står færdig vil øge antallet af potentielle passagerer fra campus væsentligt. Alene den planlagte samlokalisering af DTU Aqua, DTU Vet og DTU Food vil øge antallet arbejdspladser med omkring 1000 personer i 2. kvadrant (som ligger stationsnært i DTU's forslag men uden for stationsnærhedszonen i Metroselskabets forslag). Den samlede værdi for letbanen af vækset på DTU er ikke beregnet.

Det alternative forslag omfatter ekstra krydsninger på Campus ved Akademivej, Anker Engelundsvej og Lundtoftegårdsvej. Hver krydsning eller station koster i størrelsesordenen 4 mio.kr (overslag skal kvalificeres senere).

Hvis alternativet accepteres til nærmere analyse, vil DTU undersøge, om DTU kan medfinansiere dele af disse ekstraomkostninger, f.eks. som led i en større fondsfinansieret indsats til bæredygtig trafikløsning og forskønnelse på Campus.

Køretid

Da DTU næsten ligger som endestation er ekstra køretid mellem Campus og Lyngby ikke af væsentlig betydning for passagererne. Yderst på strækningen er regularitet og frekvens meget vigtigere for anvendelsen. DTU vurderes, at evt. øgning af køretiden langt vil modregnes af det større potentielle passagertal ved den alternative linjeføring.

En fordel ved det alternative forslag er, at det er ca. 300 meter kortere fra Campus til Lyngby station, og undgår at krydse Lundtoftegårdsvej før nord for DTU. Begge faktorer sparer køretid mellem DTU og Lyngby.

Planlægning:

Alternativet lægger en station ved Anker Engeluldsvej og tilgodeser derved kommunens ønske om en sydligere placering af den stationen som Metroselskabets forslag lægger ved Rævehøjvej.

For DTU vil en placering af stationen ved Rævehøjvej også være attraktiv idet linjeføringen i så tilfælde kan lægges nord om DTUs bygning 101 hvorved drejekurven bliver mindre og hastigheden større. En station ved Rævehøjvej vil yderligere forbinde direkte til motorvejsbusserne.

Alternativet betjener udviklingsbåndet mellem motorvejen og DTU, men ikke den sydlige del af Dyrehavegård og den ubebyggede grund vest for Trongårdsparken. Det sidste område er imidlertid godt forbundet til motorvejsbusser og busser på Klampeborgvej.

Alternativet betjener boligområdet syd for DTU, og det kan overvejes at kombinere den nye linjeføring med en "supercykelsti" mellem DTU og Lyngby Station, hvilket vil styrke bæredygtighedsprofilen.

I Vidensbysamarbejdets arbejdsgruppe om byplanudvikling udtrykte udviklingsdirektør Torben Dahl fra MTHøjgaard som et klart developersynspunkt, at driverne for erhvervsudvikling omkring DTU, er den umiddelbare nærhed til DTU. Han vurderer derfor, at der ikke vil være grundlag for at erhvervsudvikle Dyrehavegård, før byggemulighederne tæt ved DTU er udnyttet. I særlig grad vil grunde på Campus og grunde mellem Campus og motorvejen være attraktive pga. tæthed til DTU, letbane og ekspansionsringen ud mod motorvejen. DTU Campus Service er enig i denne vurdering. Fortætningsstrategien er i øvrigt den samme, som ligger til grund for Loop City visionen, ligesom fortætning er et nøglebegreb i bæredygtig byudvikling.

Gener fra letbanen

DTU vil umiddelbart blive påvirket af akustisk støj, elektronisk støj og krybe strømme samt vibrationer i jorden. Både elektrisk og mekanisk forstyrrelse er reguleret af tekniske normer. For elektrisk støj fastlægges f.eks. regler for maksimal støj 10 m. fra linjen. Både for elektrisk og mekanisk støj findes tekniske afværgemetoder.

DTU Campus Service har indhentet paratvidensinput om disse forhold fra bl.a. Atkins (rådgivende ingeniører med speciale i baneteknologi). Atkins har oplyst, at teknologien til letbaner er udviklet til et stade, således at bl.a. Odense, Aalborg og Århus planlægger letbaner ind i bestående og nye universitets- og hospitalsområder. Tilsvarende er allerede gennemført i Gøteborg og planlægges i Oslo. Kun i særlige tilfælde f.eks. placering af MHR scannere, vurderes det at være nødvendigt med tekniske afværgeforanstaltninger eller at øge afstanden til letbanen med nogle gange 10 m.

I et hørings svar fra letbaner.dk (en sammenslutning af teknikere på området) vedr. Århus letbane angives, at elektrisk støj kan være et større problem end vibrationer gennem jord, men teksten udtrykker at begge forhold kan håndteres.

Umiddelbart vurderes det derfor som muligt at føre letbanen gennem DTU Lyngby Campus uden væsentlige gener for forskningsudstyret på DTU, men det anbefales, at DTU analyserer forholdet nærmere, hvis Metroselskabet accepterer at inddrage den alternative linjeføring i det videre arbejde.

Referencer

Dette notat er baseret på samtaler og korrespondance med byplanarkitekt Jørgen Olsen, LTK og DTU professor Otto Anker Nielsen.

Letbanesamarbejdet Ring 3: Vurdering af letbane langs Ring 3, COWI Rapport, september 2008.

Metroselskabet: Shuttle bus i Lyngby-Taarbæk kommune, juli 2011.

ATKINS: Foranalyse af letbanen i Aalborg. Udgave 2.0, 20 juni 2010.

Letbaner.dk: Hørings svar om Aarhus letbane, april 2010.

Undersøgelser vedr. alternative/ supplerende ruteføringer omkring Lyngby station

I det materiale der er fremsendt til Lyngby Tårnbæk kommune den 26. marts 2012, er belyst to linjeføringer

1. Blå linjeføring (basislinjeføringen)

Blå linjeføring forudsætter en større ombygning af s-togsstationen for at sikre god tilgængelighed for omstigere mellem s-tog og letbane. Stationen er i basisforslaget placeret under terræn, hvilket forringer tilgængelighed for passagerer til og fra Lyngby. Løsningen er desuden omkostningstung, da den skal anlægges under terræn.

2. Orange linjeføring (alternativ mhp. at optimere rejsetider, sammenhæng til øvrig kollektiv trafik, øge passagertal)

Orange linjeføring giver en baneteknisk god løsning med gode adgangsforhold for både omstigere fra bus og s-tog samt passagerer til og fra Lyngby. Den orange linjeføring forventes at vinde ca. 10 % ekstra passagerer til letbanen.

På baggrund af drøftelser vedr. fastlæggelse af linjeføring omkring Lyngby station, har Lyngby-Taarbæk Kommune desuden bedt sekretariatet for udredning af letbane i Ring 3 om, at vurdere nedenstående løsningsmuligheder omkring standsning ved Lyngby station:

3. Placering af letbanestop på Lyngby Torv, (alternativ til blå linjeføring - kommunens forslag)

Med denne løsning mistes op til 40 % af de omstigende passagerer fra Lyngby station, da afstanden til hhv. busstop og s-togstation bliver for stor. En letbanestation vil optage størstedelen af Lyngby Torv. Forslaget er illustreret i forbindelse med mulig indretning af Lyngby Torv og er vedhæftet som bilag.

4. Rebroussement-løsning (alternativ til blå linjeføring – kommunens forslag)

Løsningen forøger køretiden med ca. 3 minutter i forhold til både blå og orange linjeføring og belaster krydset mellem Klampenborgvej og Jernbanegade væsentligt, da der skal findes plads til spor, samt foregå svingning ved indkørsel og udkørsel fra stationspladsen for letbanetog i begge retninger. En skitse, der illustrerer løsningen, findes under afsnittet, der beskriver rebroussementløsningen.

5. Vendesløjfe-løsning (alternativ til blå linjeføring – kommunens forslag)

Løsningen forøger køretiden med ca. 3 minutter for såvel blå som orange linjeføring og belaster krydset mellem Klampenborgvej og Jernbanegade væsentligt, da der skal findes plads til spor, samt foregå svingning ved indkørsel og udkørsel fra stationspladsen for letbanetog i begge retninger. Vendsløjfen kommer til at strække sig over hele Jernbaneplassen, og derved vanskeliggøres indretning af pladsen og afvikling af den øvrige trafik. Biltrafikken på Jernbaneplassen vil desuden blive yderligere forsinket pga. ekstra trafiksignal ved vendsløjfen, idet letbanens venderadius ikke giver mulighed for at vende mellem køresporene, og togene kommer derfor til at køre på tværs af køresporene. En skitse, der illustrerer løsningen, findes under afsnittet, der beskriver vendsløjfeløsningen.

På de følgende sider, er alternativerne vedr. rebroussement og vendsløjfe foran Lyngby station desuden bekræftet med umiddelbare fordele og ulemper samt overslag over rejsetider og anslåede mængder af ekstramateriel.

Der er ikke udregnet anlægsudgifter på disse to løsninger, da de begge øger køretiden, med passagertab til følge. En generel forøgelse af køretiden på ca. 10 % betyder et tab på ca. 10 % af passagererne, og en forøgelse af køretiden med ca. 3 minutter gennem Lyngby forventes at give et betydeligt fald i passagertallet. Såfremt Lyngby-Taarbæk ønsker at gå videre med en af disse løsninger, vil udregning af anlægsudgifter indgå i den efterfølgende fase.

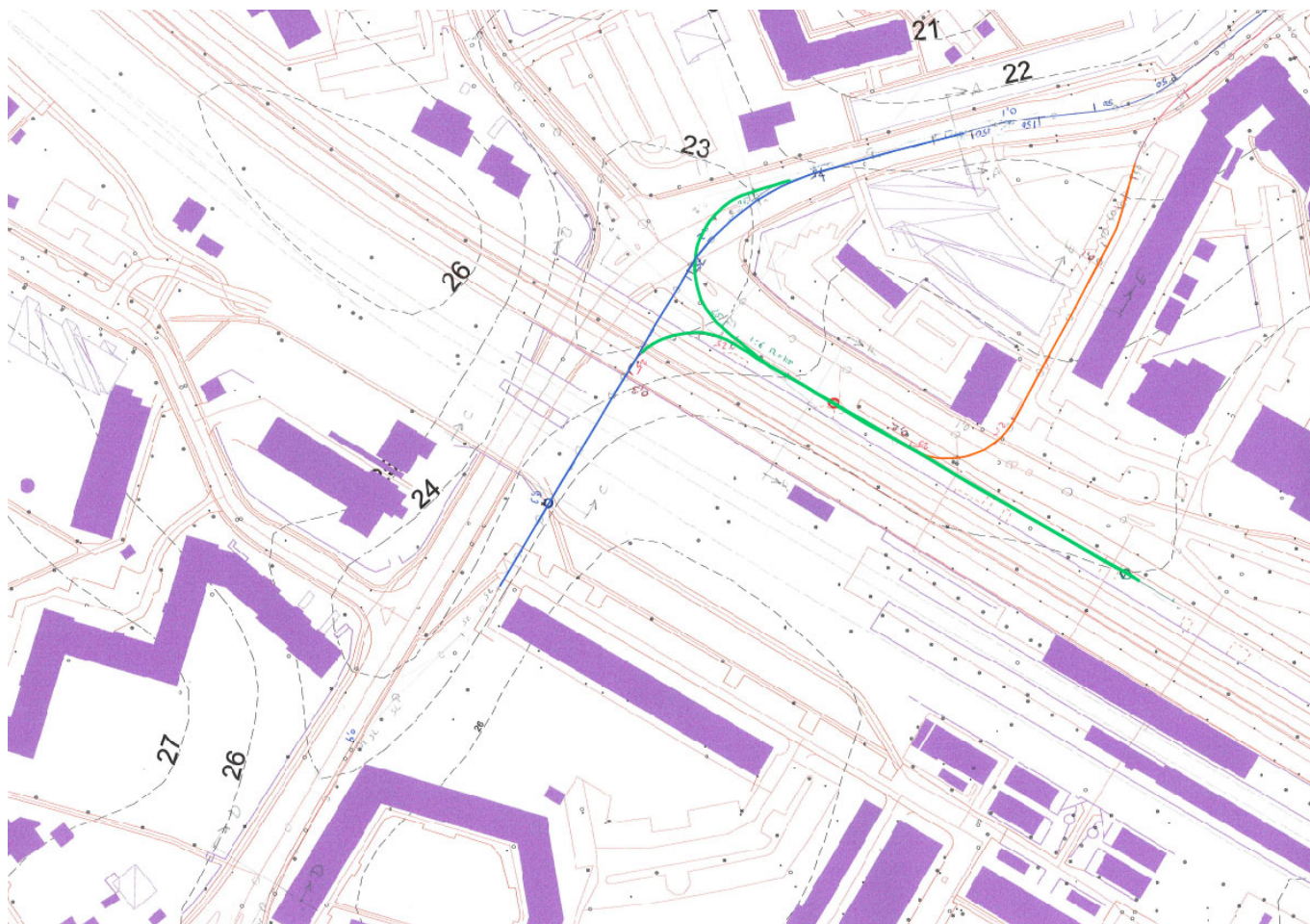
Vurdering

På baggrund af ovennævnte alternativer, giver orange linjeføring fortsat den korteste køretid og de fleste passagerer samt forbedrer tilgængeligheden til stationen for såvel omstigere fra bus og s-tog og for passagerer til og fra Lyngby med flest muligt passagerer i letbanen til følge. Derudover er løsningen teknisk og trafikalt enklere og billigere at udføre.

Lyngby Torv

I forbindelse med undersøgelser af orange linjeføring, er der udarbejdet en analyse af mulighederne for indretning af Lyngby Torv som et rekreativt byrum. Analysen viser, at der vil kunne indrettes et velfungerende rekreativt byrum med letbanens linjeføring i såvel Nordre Torvevej som i Søndre Torvevej. Bilag "Letbane Lyngby Torv – mulige modeller" er vedlagt.

Ad. 4. Linjeføring Lyngby station – rebroussement



Skitsen viser en rebroussementløsning foran Lyngby station. Løsningen er et alternativ til basisforslaget (blå linjeføring). I.f.t. orange linjeføring er alternativet overflødigt.

En rebroussementløsning foran Lyngby station vil betyde, at letbanen kører ind og ud af Jernbaneplassen i samme spor og togføreren går ned i modsatte ende af toget, når det holder stille. En skitse af traceet er vedlagt som bilag.

Fordele:

Gode omstigningsforhold mellem bus og letbane.

Ombygning af Banedanmarks anlæg minimeres i.f.t blå linjeføring.

Ulemper:

Flere butikker under omfartsvejen generes.

Trafikken i krydset mellem Jernbanegade og Klampenborgvej bliver belastet, da der skal afvikles svingende letbaner samtidig med den øvrige trafik.

Strækningen mellem standsningsperron og letbanens forgrening i krydset vil blive benyttet dobbelt – det vil sige at der vil køre letbaner hvert 2 ½ minut i stedet for hvert 5. minut.

Togvedingen betyder at togene i de to retninger vil skulle krydse hinandens spor, og dermed kan togene i de to retninger ikke køre helt uafhængigt af hinanden som i blå og orange linjeføring. Dette kan forsinkelser i driften.

Længere rejsetid – ca. 3 min.

Anslåede tilkøb:

0,227 km letbane

0,6 letbanetog

Mererstatninger til erhvervslejemål under omfartsvejen er ikke opgjort

Rejsetider omkring Lyngby (min)

	Blå	Orange	Rebroussement
v/Magasin-Lyngby	2,2	1,1	2,6
Lyngby-Buddinge	6,2	5,6	6
v/Magasin-Buddinge	8,6	6,9	9,6
Forlænget omløbstid (min)	0	-3	2,6
Mermaterielbehov inkl 15 % driftreserve		-0,7	0,6

Strækningsslængder omkring Lyngby (km)

	Blå	Orange	Rebroussement
v/Magasin-Buddinge	2,826	2,874	3,053
Forlænget baneanlæg (km)	0	0,048	0,227

Ad. 5. Linjeføring Lyngby station – vendesløjfe



Skitsen viser en vendesløjfeløsning foran Lyngby station og er i princippet en forlængelse af rebroussementløsningen. Løsningen er et alternativ til basisforslaget (blå linjeføring). I.f.t. orange linjeføring er alternativet overflødigt.

I en løsning med en vendesløjfe på Jernbaneplassen, kører letbanen ind og ud i samme spor, men vender i en sløjfe.

Fordele:

Gode omstigningsforhold mellem bus og letbane.
Ombygning af Banedanmarks anlæg minimeres.

Ulemper:

Vendesløjfen kommer til at strække sig over hele Jernbaneplassens bredde.

Kørsel gennem vendesløjfen med intervaller på 2 ½ minut i dagtimerne vil være til gene for al øvrig trafik – såvel busser, biler, cyklister og fodgængere.

Flere butikker under omfartsvejen generes.

Trafikken i krydset mellem Jernbanegade og Klampenborgvej bliver belastet, da der skal afvikles svingende letbaner samtidig med den øvrige trafik.

Strækningen mellem standsningsperron og letbanens forgrening i krydset vil blive benyttet dobbelt – det vil sige at der vil køre letbaner hvert 2 ½ minut i stedet for hvert 5. minut.

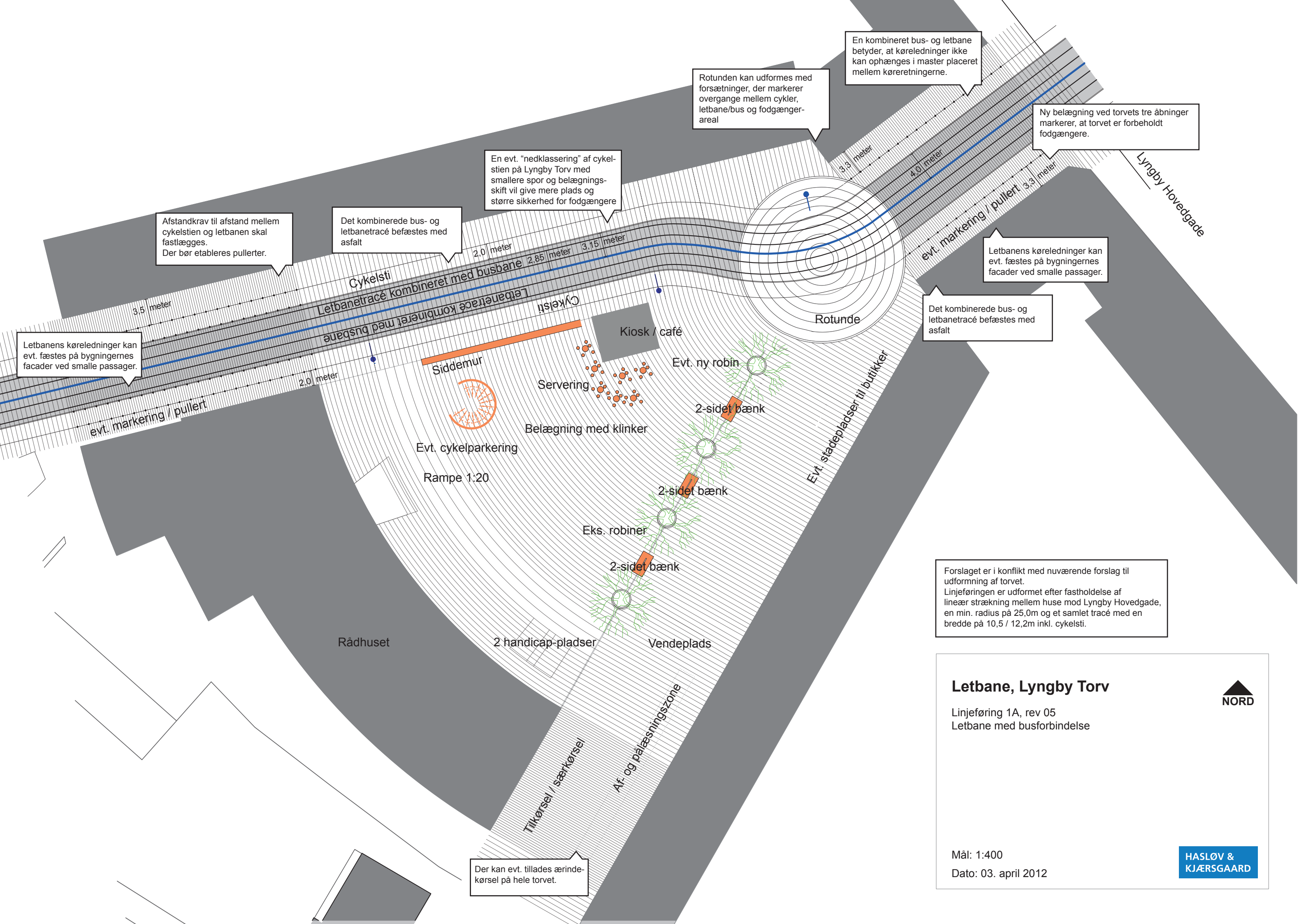
Togvendingen betyder at togene i de to retninger vil skulle krydse hinandens spor, og dermed kan togene i de to retninger ikke køre helt uafhængigt af hinanden som i blå og orange linjeføring. Dette kan betyde forsinkelser i driften.

Længere rejsetid – ca. 3 min.

Kræver mere materiel.

Anslåede tilkøb, er ikke beregnet, desuden er mererstatninger til erhvervslejemål under omfartsvejen er ikke opgjort.

Derudover er der ikke lavet beregninger, der viser, hvor mange passagerer der mistes ved den forlængede køretid gennem Lyngby.



Afstandskrav til afstand mellem cykelstien og letbanen skal fastlægges. Der bør etableres pullerter.

Det kombinerede bus- og letbanetracé befæstes med asfalt

En evt. "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane/bus og fodgænger-areal

En kombineret bus- og letbane betyder, at køreledninger ikke kan ophænges i master placeret mellem køreretningerne.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Det kombinerede bus- og letbanetracé befæstes med asfalt

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet.
Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Letbane, Lyngby Torv

Linjeføring 1A, rev 05
Letbane med busforbindelse



Mål: 1:400
Dato: 03. april 2012



Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.

3,5 meter
2,0 meter
Evt. markering / pullert

2,0 meter
2,85 meter
3,15 meter
Cykelsti
Letbanetracé kombineret med busbane
Letbanetracé kombineret med busbane
Cykelsti

3,3 meter
4,0 meter
Evt. markering / pullert
3,3 meter

Siddemur

Kiosk / café

Servering

Evt. ny robin

2-sidet bænk

Belægning med klinker

Evt. cykelparkering

Rampe 1:20

2-sidet bænk

Evt. stædepladser til butikker

Eks. robiner

2-sidet bænk

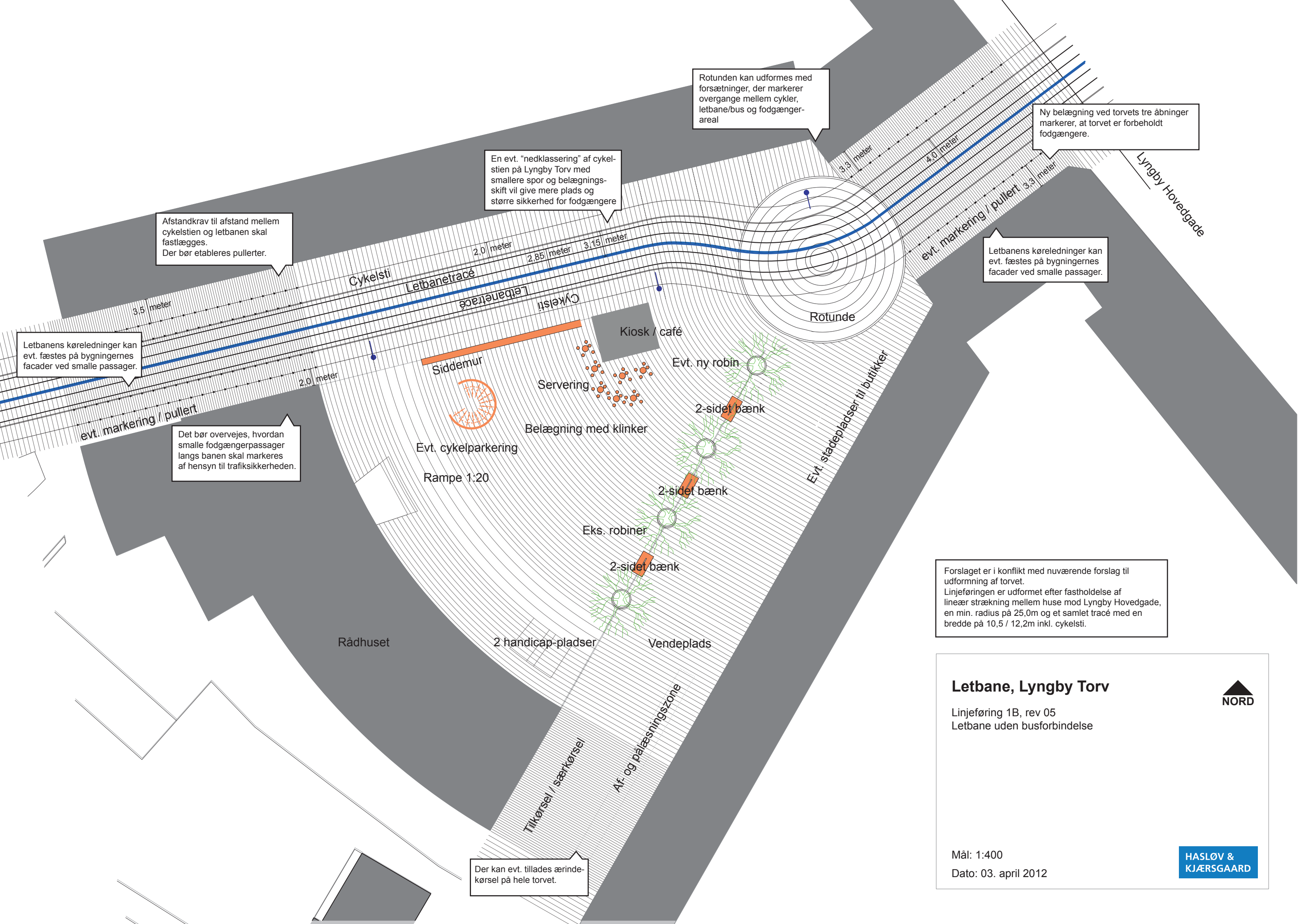
Rådhuset

2 handicap-pladser

Vendeplads

Tilkørsel / særkørsel

Af- og pålæsningszone



Afstandkrav til afstand mellem cykelstien og letbanen skal fastlægges. Der bør etableres pullerter.

En evt. "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane/bus og fodgænger-areal

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager.

Det bør overvejes, hvordan smalle fodgængerpassager langs banen skal markeres af hensyn til trafikikkerheden.

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet. Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Letbane, Lyngby Torv

Linjeføring 1B, rev 05
Letbane uden busforbindelse



Mål: 1:400
Dato: 03. april 2012



Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.

Evt. stædepladser til butikker

Rampe 1:20

Vendeplads

Eks. robiner

2-sidet bænk

2-sidet bænk

2-sidet bænk

Evt. ny robin

Servering

Belægning med klinker

Evt. cykelparkering

Kiosk / café

Siddemur

2 handicap-pladser

Rådhuset

Rotunde

Lyngby Hovedgade

Tilkørsel / særkørsel

Af- og pålæsningszone

3,3 meter

4,0 meter

evt. markering / pullert 3,3 meter

3,15 meter

2,85 meter

2,0 meter

3,5 meter

2,0 meter

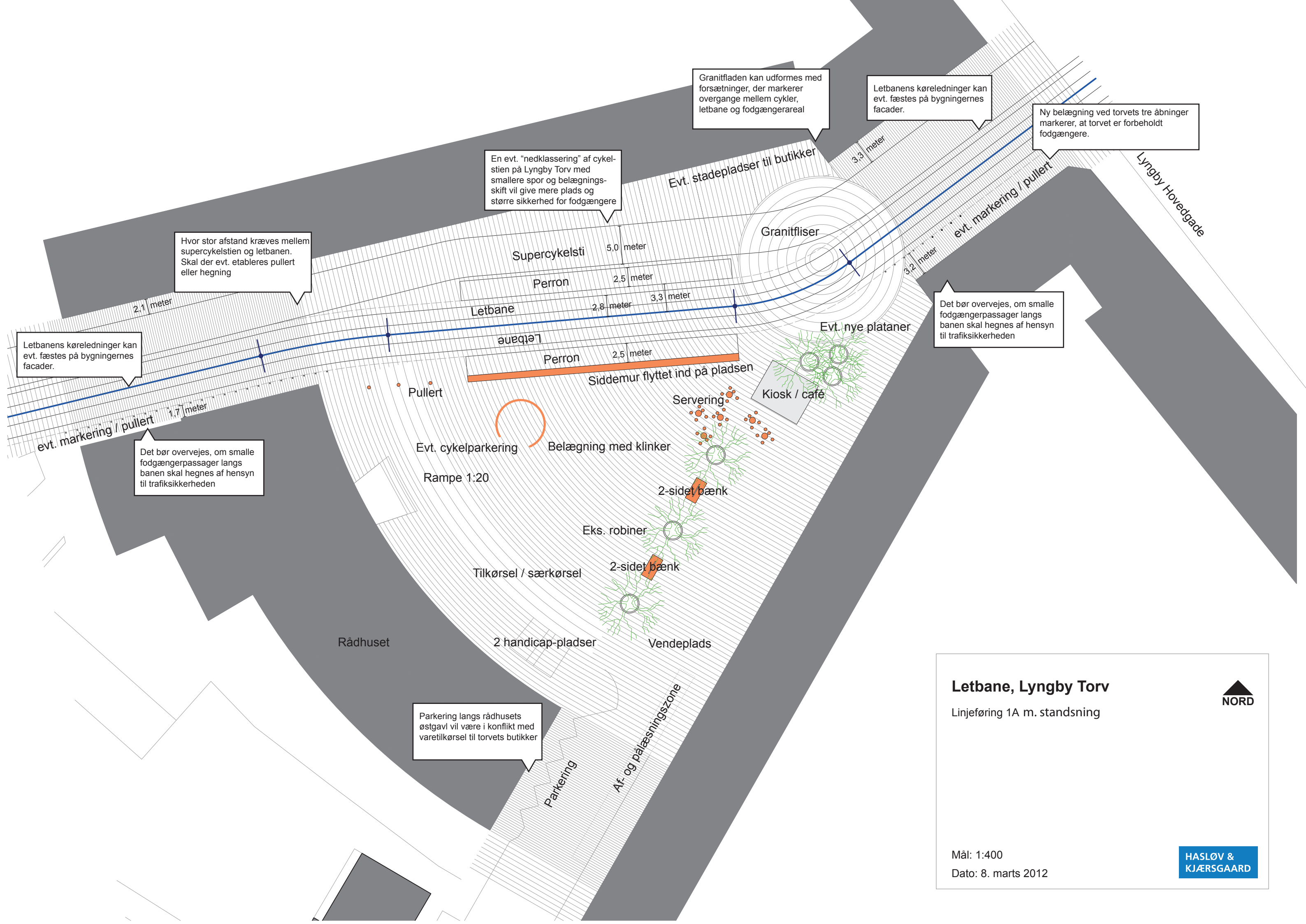
evt. markering / pullert

Cykelsti

Letbanetracé

Letbanetracé

Cykelsti



Hvor stor afstand kræves mellem supercykelstien og letbanen. Skal der evt. etableres pullert eller hegning

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader.

Det bør overvejes, om smalle fodgængerpassager langs banen skal hegnes af hensyn til trafiksikkerheden

En evt. "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Granitfladen kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane og fodgængerareal

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Det bør overvejes, om smalle fodgængerpassager langs banen skal hegnes af hensyn til trafiksikkerheden

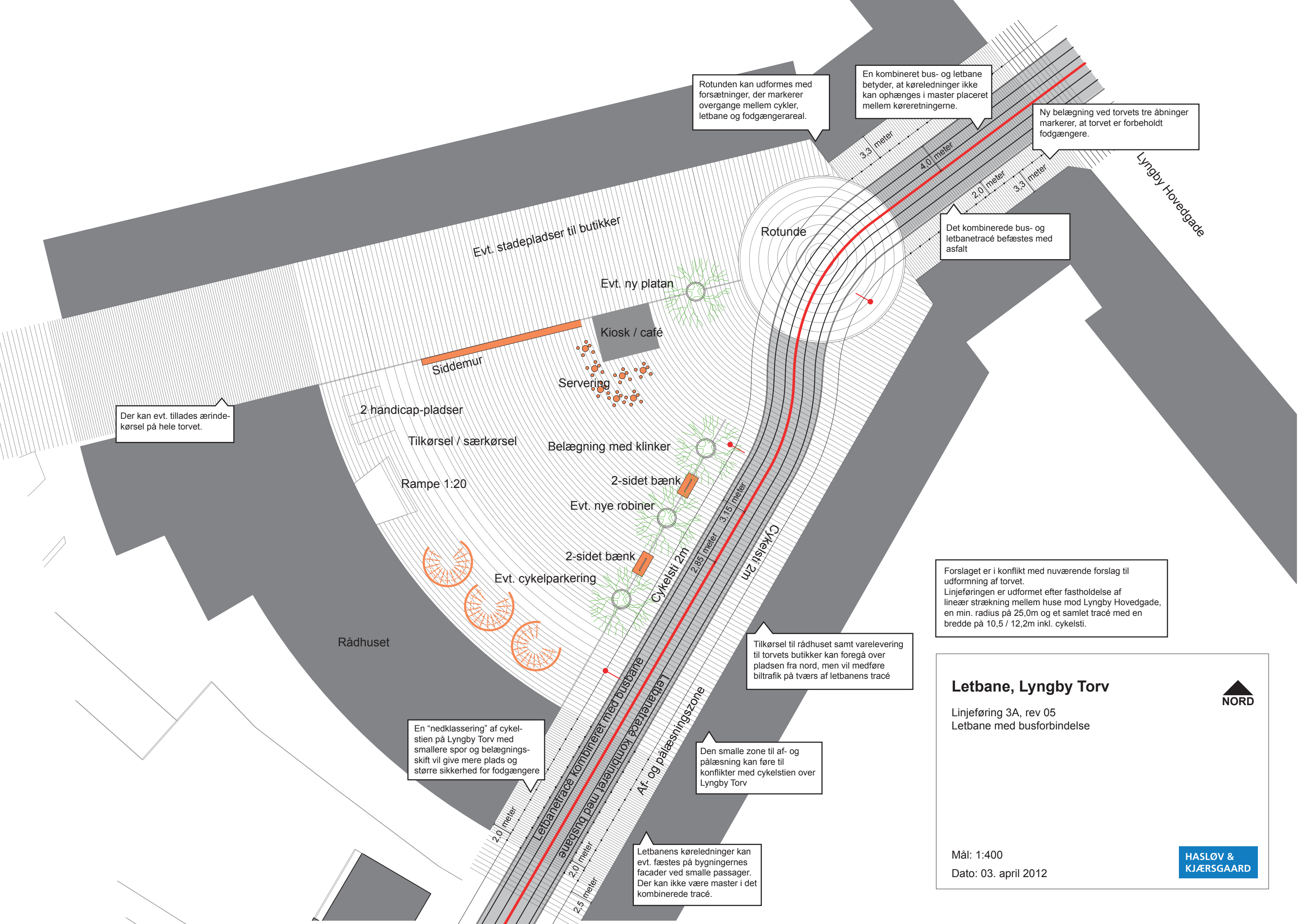
Parkering langs rådhusets østgavl vil være i konflikt med varetilkørsel til torvets butikker

Letbane, Lyngby Torv
 Linjeføring 1A m. standsning

Mål: 1:400
 Dato: 8. marts 2012

HASLØV & KJÆRSGAARD

NORD



Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane og fodgængerareal.

En kombineret bus- og letbane betyder, at køreledninger ikke kan ophænges i master placeret mellem køreretningerne.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Det kombinerede bus- og letbanetracé befæstes med asfalt

Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet. Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Tilkørsel til rådhuset samt varelevering til torvets butikker kan foregå over pladsen fra nord, men vil medføre biltrafik på tværs af letbanens tracé

Letbane, Lyngby Torv

Linjeføring 3A, rev 05
Letbane med busforbindelse

Mål: 1:400
Dato: 03. april 2012

HASLØV & KJÆRSGAARD

En "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Den smalle zone til af- og pålæsning kan føre til konflikter med cykelstien over Lyngby Torv

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager. Der kan ikke være master i det kombinerede tracé.

Evt. studepladser til butikker

Evt. ny platan

Kiosk / café

Servering

Siddemur

2 handicap-pladser

Tilkørsel / særkørsel

Belægning med klinker

Rampe 1:20

2-sidet bænk

Evt. nye robiner

2-sidet bænk

Evt. cykelparkering

Cykelsti 2m

Cykelsti 2m

Rådhuset

Letbanetracé kombineret med busbane
Afg- og pålæsningszone

Rotunde

Lyngby Hovedgade

2,0 meter

2,0 meter

2,5 meter

3,3 meter

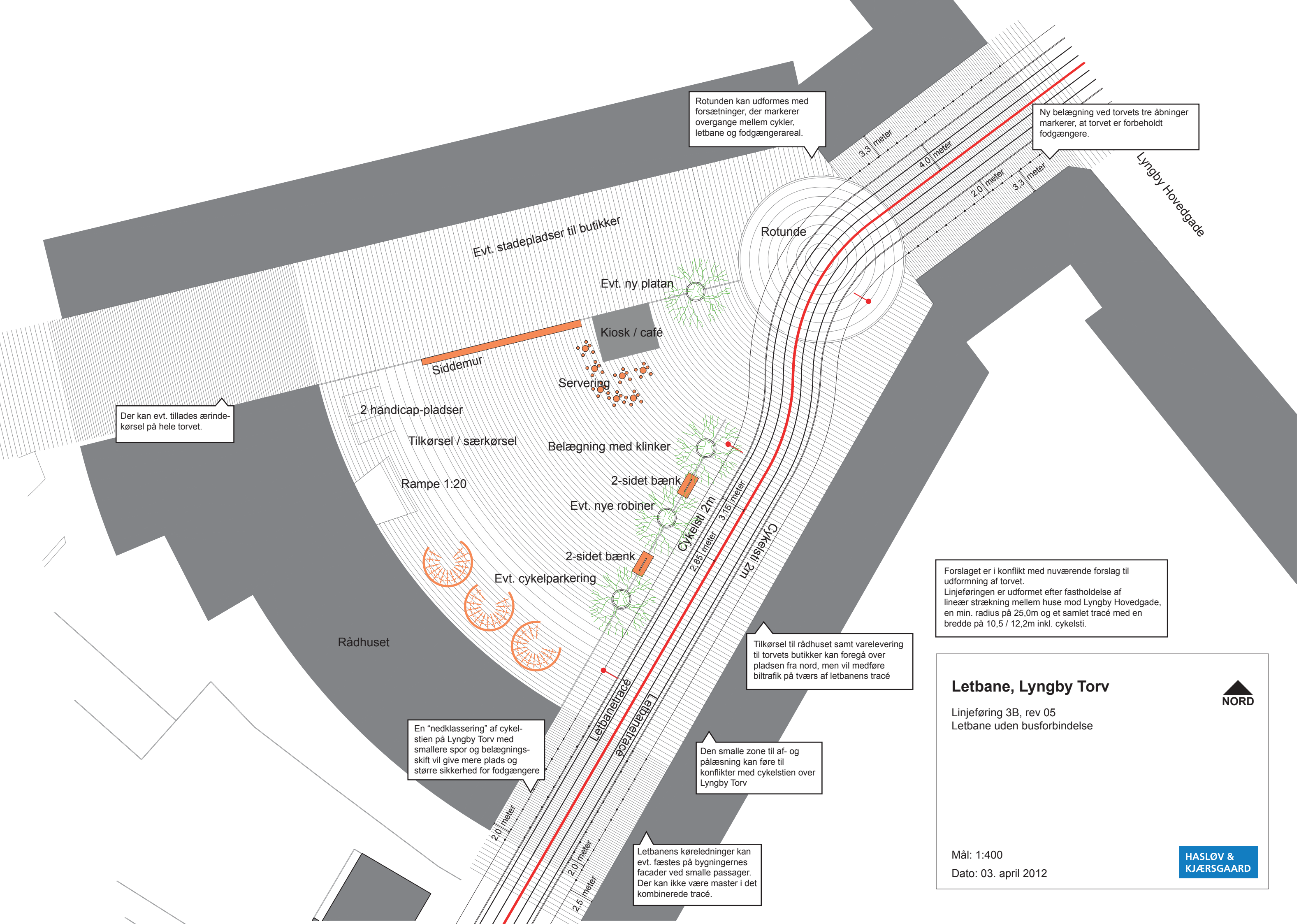
4,0 meter

2,0 meter

3,3 meter

3,15 meter

2,85 meter



Rotunden kan udformes med forsætninger, der markerer overgange mellem cykler, letbane og fodgængerareal.

Ny belægning ved torvets tre åbninger markerer, at torvet er forbeholdt fodgængere.

Der kan evt. tillades ærindekørsel på hele torvet.

Forslaget er i konflikt med nuværende forslag til udformning af torvet. Linjeføringen er udformet efter fastholdelse af lineær strækning mellem huse mod Lyngby Hovedgade, en min. radius på 25,0m og et samlet tracé med en bredde på 10,5 / 12,2m inkl. cykelsti.

Tilkørsel til rådhuset samt varelevering til torvets butikker kan foregå over pladsen fra nord, men vil medføre biltrafik på tværs af letbanens tracé

Den smalle zone til af- og pålæsning kan føre til konflikter med cykelstien over Lyngby Torv

En "nedklassering" af cykelstien på Lyngby Torv med smallere spor og belægnings-skift vil give mere plads og større sikkerhed for fodgængere

Letbanens køreledninger kan evt. fæstes på bygningernes facader ved smalle passager. Der kan ikke være master i det kombinerede tracé.

Letbane, Lyngby Torv

Linjeføring 3B, rev 05
Letbane uden busforbindelse

Mål: 1:400
Dato: 03. april 2012

HASLØV & KJÆRSGAARD

NORD

Lyngby Taarbæk Kommune
Teknisk forvaltning
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby

Att.: Gerd Juhl (sendt pr email til gej@ltk.dk)

23. april 2012

Fornyelse ansøgning

Vedrørende reovering af Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug's bådplads

Tak for svar på vor ansøgning af 18. april 2012 vedrørende godkendelse af igangsat reovering af Engelsborg villakvarters Vejejerlaug's bådplads beliggende umiddelbart vest for Damernes roklub, Christian Winthers Vej 24 (matrikel 28ch Kgs. Lyngby, Christians), og vi vil i den forbindelse udtrykke vor fulde forståelse for, at De i forbindelse med inspektionen den 19. april 2012 fandt behov for at standse det påbegyndte arbejde.

På basis af modtagne kommentarer har Vejejerlaugets bådpladsudvalg gennemgået og revurderet forholdene, og på baggrund heraf ansøges der om følgende:

1. Fuldmagt fra ejendommejer af matrikel 28ch Kgs. Lyngby, Christians – Lyngby-Taarbæk Kommune - om tilladelse til at gennemføre en tiltrængt reovering af bådbroer mv samt udskiftning af dårligt vedligeholdte kanostativer med stativer af en anden konstruktion end den eksisterende.
2. Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 16 (Søbeskyttelseslinie) vedrørende ændring af i) kanostativ konstruktion og ii) placeringen af kanostativerne efter henstilling fra vor nabo, Lyngby Dameroklub.
3. Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3 vedrørende etablering af sliske i forbindelse med reoveringen af bådbroer.
4. Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3 vedrørende nye trykimprægnerede stolper i Lyngby sø til erstatning for nogle eksisterende forvitrede brostolper.

Der er i det følgende redegjort for de enkelte forhold.

Ad 1) Fuldmagt fra ejendomsejer af matrikker 28ch Kgs. Lyngby, Christians – Lyngby-Taarbæk Kommune - om tilladelse til at gennemføre en tiltrængt renovering af bådbroer mv samt udskiftning af dårligt vedligeholdte kanostativer med stativer af en anden konstruktion end den eksisterende.

Vejejerlauget ejer ikke de arealer hvor Vejejerlauget har sin bådplads.

Vejejerlauget har imidlertid brugsretten til området, hvilket formelt skønnes stadfæstet i 1930'erne. Vejejerlauget er ikke selv i besiddelse af dokumenter, der kan godtgøre retten til området. Vi har imidlertid kendskab til, at et dokument, der kan godtgøre Vejejerlaugets adkomst til området, findes i Lyngby Dameroklub. Af dokumentet, der er affattet på papir fra Lyngby-Taarbæk Sogneraad den 1. juni 1933, fremgår blandt andet "... at Engelsborgkvarterets Vejejerlaug er sindet til at give Tilladelse til Opførelse af Baadhuset ved Kanten af Lyngby Sø på det Areal, som Grundejerne i Engelsborgkvarteret har forbeholdt sig ved siden af den offentlige Folkepark...".

Undertegnede har lørdag den 21. april 2012 efter aftale med Lyngby Dameroklubs kasserer beset dokumenterne (der er ophængt i et af Dameroklubbens lokaler).

Senere (1978) har Vejejerlauget tillige godkendt udvidelsen af Dameroklubbens faciliteter. Denne udvidelse påvirkede – læs reducerede – atter Vejejerlaugets bådpladsarealer, hvilket "ifølge legenden" afstedkom visse udfordringer i relationerne mellem Vejejerlauget og Dameroklubben. Det er imidlertid vor opfattelse, at samarbejdet nu fungerer.

For at fastholde et godt og konstruktivt samarbejde med Lyngby Dameroklub er det vort håb, at De, som ejerrepræsentant, vil støtte den del af dispensationsansøgningen, der tilgodeser et særskilt ønske fra Lyngby Dameroklub, nemlig placeringen af Kanostativerne.

Ad 2i) Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 16 (Søbeskyttelseslinie) vedrørende ændring af i) kanostativ konstruktion

Gennem mange år har der på bådpladsen været bådstativer i én etage med en højde fra terræn varierende fra ca 20 cm op til 80 cm (excl. Kanoer). Langs med bagfacaden til Dameroklubben har alle stativer haft en højde på 78-80 cm, hvilket incl kanoer har givet en samlet højde på ca 132 cm (ref vedhæftede billede fra Vejejerlaugets hjemmeside, bilag 1).

I forbindelse med tilrettelæggelse af bådpladsrenoveringen har vi ladet os inspirere af andre bådpladser langs med søen, og i særdeleshed af pladserne vest for vor bådplads, hvor der gennem flere år har været opstillet tre-etagers bådstativer. Vi har, for at sikre et ensartet udtryk langs med søen, genbrugt den konstruktive løsning, men under skyldig hensyntagen til netop Lyngby Dameroklub's vinduesplaceringer, har vi valgt en løsning i blot to etager. En løsning med kanostativer i flere etager vil medføre, at der på bådpladsen

ikke skal ligge så mange fritliggende kanoer. Løsningen indebærer, at de eksisterende bådstativer med en højde over terræn af størrelsesordenen 78-80 cm (excl kano) erstattes af stativer med en højde på ca 95 cm, hvilket er ca 15 cm højere end de nuværende stativer.

I forlængelse af de kommentarer som De og Danmarks Naturfredningsforening har fremkommet med, har vi forsøgt at justere på vort projekt. Ved en nærmere vurdering af kanostativernes konstruktion har vi reduceret højden med 10 cm i forhold til det i ansøgning af 18. april anførte (den tidligere fremsendte tegning, der er basis for det modtagne tilbud fra håndværker, vil blive justeret forinden arbejdet genoptages, se dog bilag 2b).

Der er således tale om en øgning af højden i forhold til hidtidige stativer på op til 17 cm. Med den usikkerhed montage kan give anslåes en højdeøgning på op til max 25 cm. Det er dog vor opfattelse, at det bløde underlag vil betyde en vis sænkning af højden relativt kort tid efter monteringen, ligesom visse andre konstruktive løsninger, efter en drøftelse med håndværkeren, vil søges implementeret, alle med henblik på at reducere højden på stativerne.

Initialt set vil stativerne incl kanoer (med en max højde på 52 cm) have en samlet højde på anslået 147 cm (mod tidligere 132 cm), hvilket er lavere end afstanden fra terræn til undersiden af vinduerne i Dameroklubbens bagfacade.

Det er vor opfattelse, at den øgede højde ikke vil være til gene for udsynet, ligesom det øgede antal pladser i kanostativer vil få området til at fremstå mere rydeligt.

Ad 2 ii) Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 16 (Søbeskyttelseslinie) vedrørende flytning af kanostativer i forhold til nuværende placering efter henstilling fra vor nabo, Lyngby Dameroklub.

Lyngby Dameroklubben har udtrykt ønske om en flytning af kanostativerne. En flytning vil ikke alene sikre et bedre udsyn fra Lyngby Dameroklub's lokaler, men også gøre det lettere at vaske vinduer. Det er et ønske, vi gerne vil tilgodese, og de nye stativer er derfor initialt opstillet, men ikke monteret, på et areal længere væk fra vinduerne end hidtil.

Denne flytning har tillige medført, at stativerne kan stå mere "ordentligt", og dermed ikke har det mere "vilkårlige" udtryk, som de gamle stativer havde (de fleste stativer stod langs med bagfacaden, medens et stativ stod skråt mod vandløbet, der løber om Dameroklubbens bådhus), se skitse bilag 3a.

For at opnå udtrykket af en lige linie af kanostativerne skal disse flyttes 0 - 220 cm væk fra Dameroklubbens bagfacade. Flytningen betyder, at udsynet fra stien set fra Christian

Winthers vej 24-28, vil være en mere ensartet række af kanoer. Dette er vores forslag, mrk. A, se plantegning bilag 3b

Udsynet set fra vest vil være mere ensartet, men uændret bortses fra højdeforøgelsen på ca 15-17 cm.

Vejjerlauget støtter Dameroklubbens ønske om lettere adgang til vinduer etc, men kan også acceptere en fastholdt placering af kanostativerne. Denne løsning vil af praktiske årsager (eksisterende træer) medføre, at der i stedet for fem 2-etagers stativer blot udbygges med fire stativer af samme design, og at der til erstatning for de nuværende yderste stativer etableres mere terrængående afsætningspladser for kanoerne (altså med højde lavere end de nuværende stativer). Dette er vores forslag B (alternativ, mrk. B), se plantegning bilag 3c.

Som nævnt indledningsvist er det vort ønske, at den førstnævnte løsning, der tilgodeser Dameroklubbens ønsker, prioriteres.

Ad 3) Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3 vedrørende etablering af sliske i forbindelse med renoveringen af bådbroer.

Isøsætning af kanoer fra den nuværende bådplads sker som regel langs med søbredden på det følsomme område mellem "Bådpladsøen" og stien. Set fra et brugersynspunkt er det besværligt, og set i forhold til søbreddens beståen absolut ikke fordelagtigt.

Det er derfor hensigtsmæssigt i forbindelse med en renovering af bådbroerne tillige at etablere en sliske, ref. bilag 2a. Slisken vil ikke kunne ses fra stien, og ej heller fra søen, medmindre man er meget tæt på bådbroerne.

Slisken udføres i samme konstruktion, som slisken få hundrede meter vest fra Bådpladsen (Gladsaxe Kommune) ved Gladsaxe Roklub.

Ad 4) Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3 vedrørende nye trykimprægnerede stolper i Lyngby sø til erstatning for nogle eksisterende forvitrede brostolper.

I forbindelse med renoveringen af bådbroen er det konstateret, at de eksisterende brostolper er meget forvitrede og dermed ikke egnede til genbrug.

Vi anmoder derfor om tilladelse til udskiftning af eksisterende stolper med trykimprægnerede stolper med henblik på at opnå tilstrækkelig bæredygtighed og forlænge levetiden for bådbroerne.

Der er for god ordens skyld vedlagt en skitse over projektet tillige med en angivelse af de eksisterende forhold (forud for igangsætning af projektet).

På vegne af Bådpladsudvalget ser jeg frem til snarest muligt at høre fra forvaltningen.

Med venlig hilsen



Birgit Aagaard-Svendsen

Formand for Engelsborg villakvarters Vejejerlaug's bådpladsudvalg

Christian Winthers Vej 21b

2800 Kgs Lyngby

Tlf: 4014 7352 (mob) eller 3396 8410 (arb)

Kopi sendt til

Naturfredningsforeningen

v. Hans Nielsen, Kastanievej 4B mf, 2800 Kgs. Lyngby

sendt pr email til hans@nielsen.mail.dk

Lyngby Dameroklub

v. Formand Hanne Brusck og Kasserer Britta Pedersen, Chr. Winthers Vej 24,

2800 Kgs. Lyngby

sendt pr email til formandldr@gmail.com og kassererldr@gmail.com

Bilag

- 1) Billede af nuværende bådplads
- 2) Projektskitser
 - a) Plan for bådbro (renovering og ny sliske)
 - b) Skitse af nye kanostativer med ændring af 22. april 2012
- 3) Plantegninger
 - a) Nuværende kanostativplan omfattet af renoveringen (stativer/opsatser tæt på terræn samt placeringer ikke omfattet af renoveringen ikke er vist)
 - b) Prioriteret kanostativplacering, mrk. A
 - c) Alternativ kanostativplacering, mrk. B

1)

Birgit Aagaard-Svendsen

From: Jan Sigvardsen [jan.sigvardsen@mail.dk]
Sent: 17. april 2012 08:25
To: Birgit Aagaard-Svendsen; Carsten Knorr; John Anker Møller; Stig Andersen
Subject: Billede fra søpladsen

Kære alle


Jeg fandt dette billede på www.engelsborg.dk under "Bådpladsen". Jørgen Lorentzen; VSV 19, har taget dette billede og har muligvis flere.

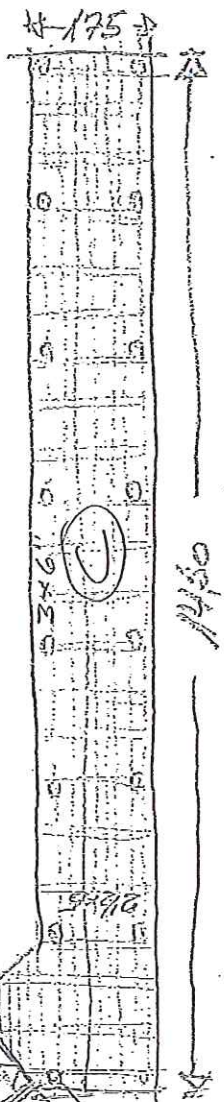
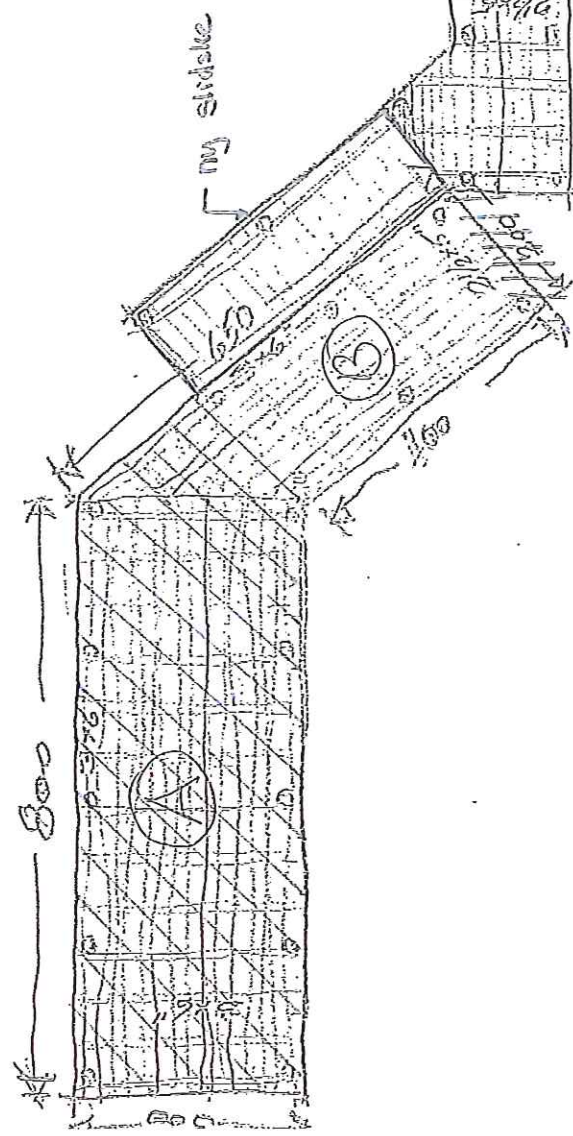
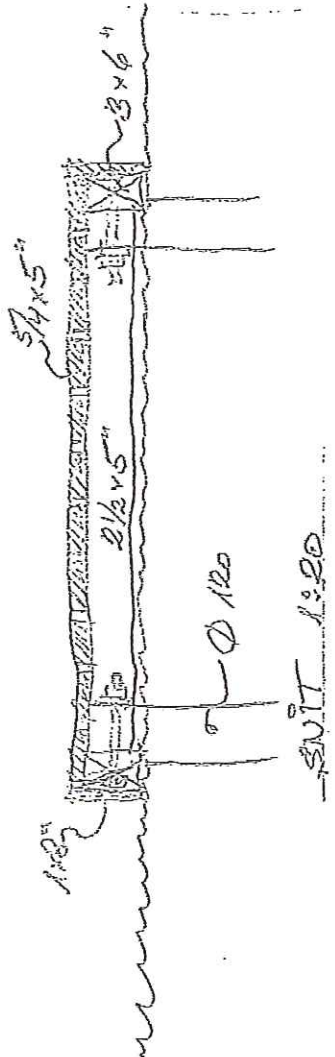
mvh Jan



--
Mail: jan.sigvardsen@mail.dk Mobil: 40 11 27 34

RENOVERING AF BÅDBRO SÅNT ETABLERING AF SLIDSKE

-  RENOVERING
-  NY SLIDSKE



PLAN AF BÅDBRO MED SLIDSKE 1:500

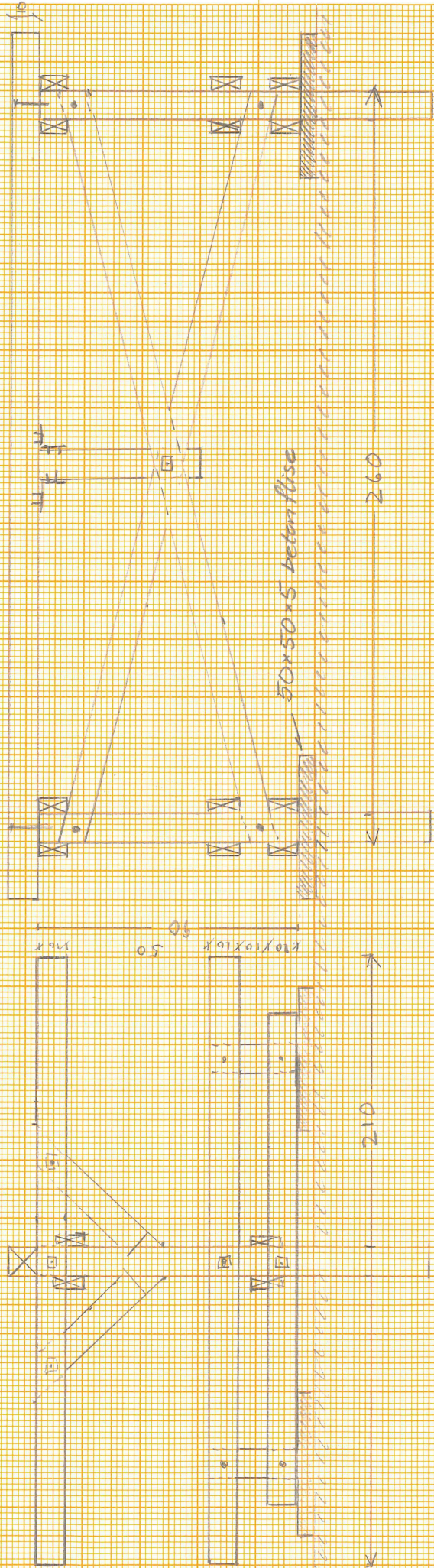
2a)

30-03-2011
LINT

AAGAARD-SVENDSEN
Christian Winthers Vej 21b
2600 Lyngby

Tegning 2b

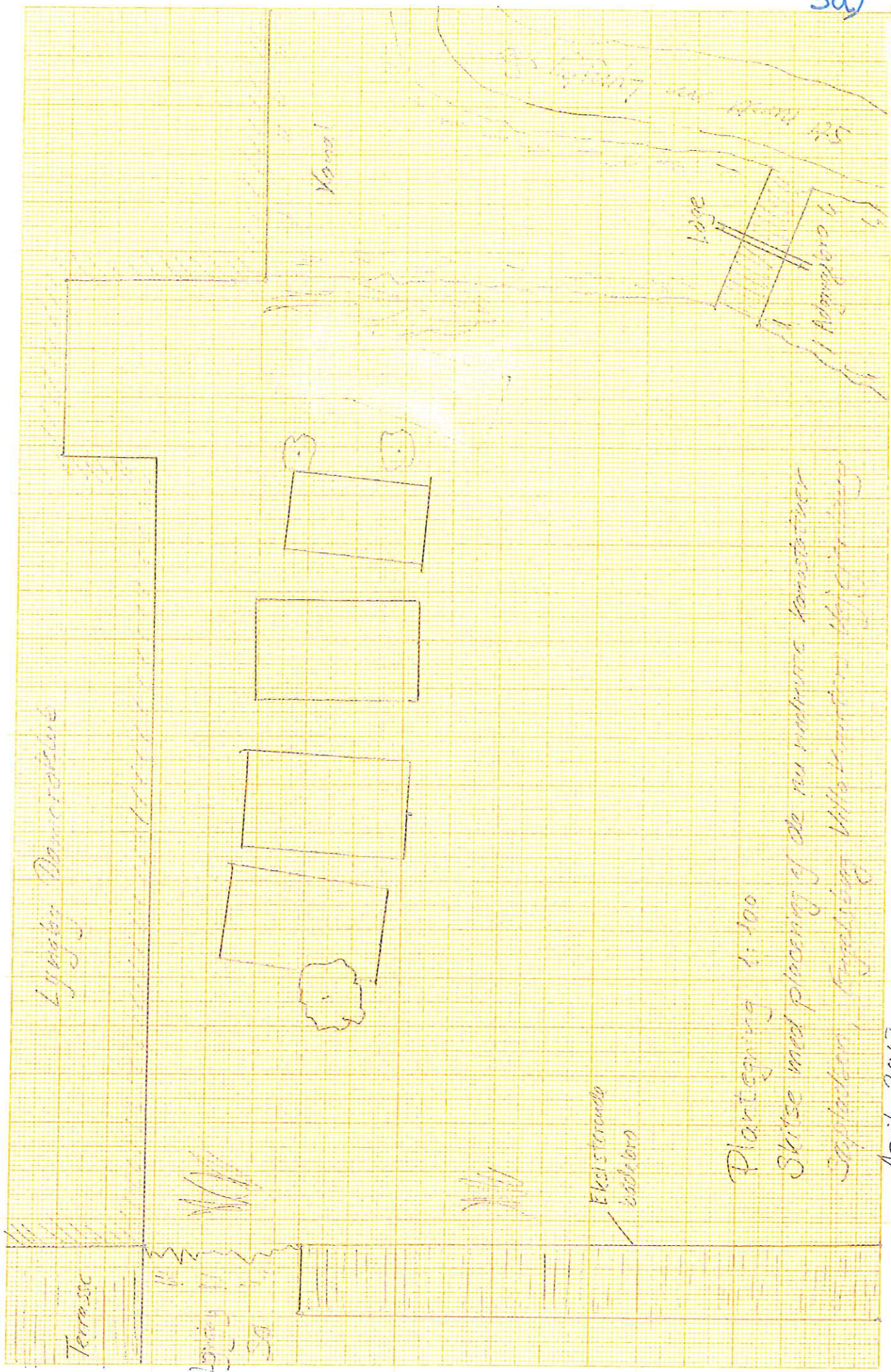
Kano stativer
Engelsborg Villa kvarters byggerkning



Stativ 1:20 Gaul

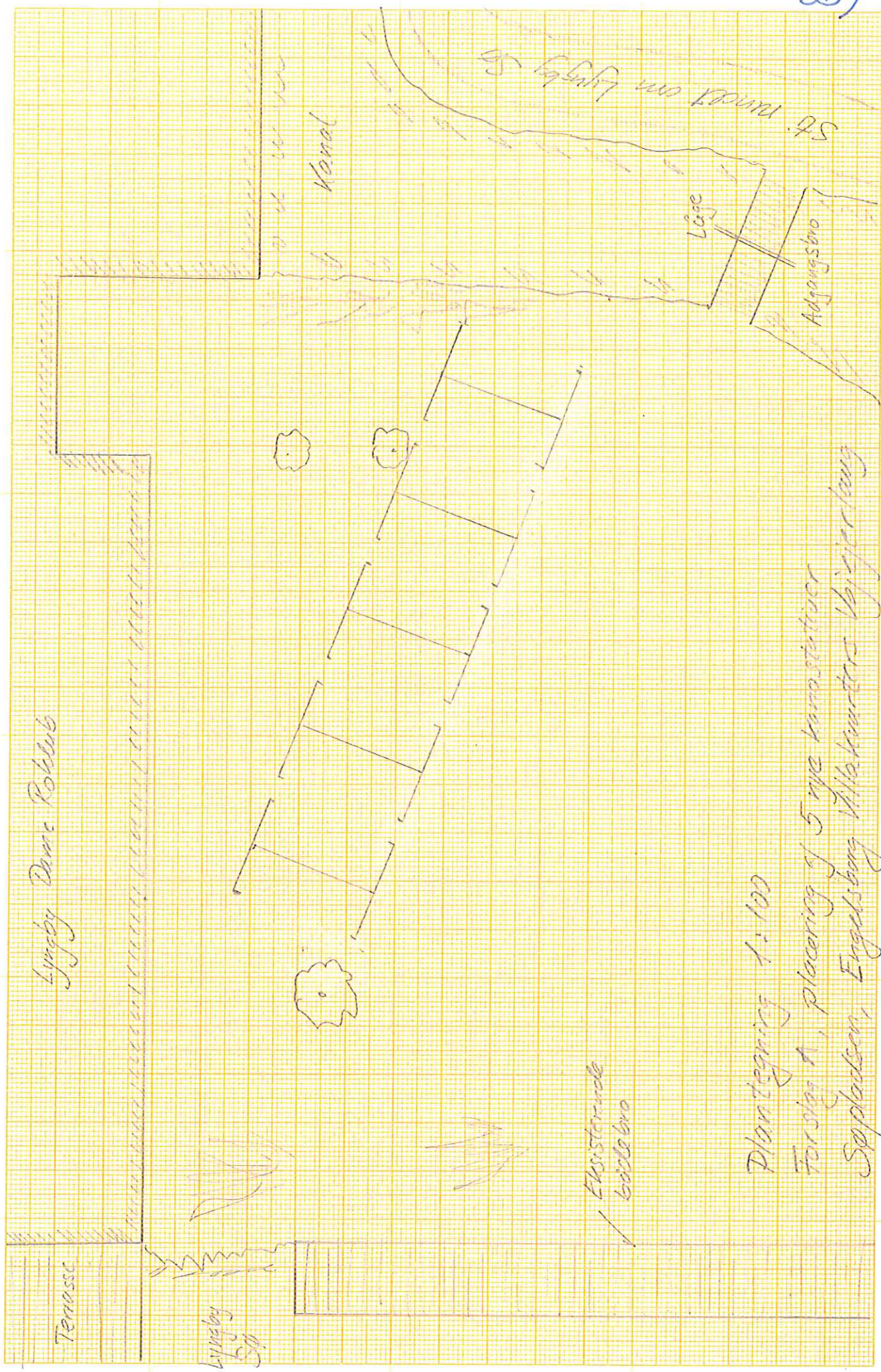
Stativ 1:20 Side billede

29-01-2011



EKSISTERENDE

April 2012

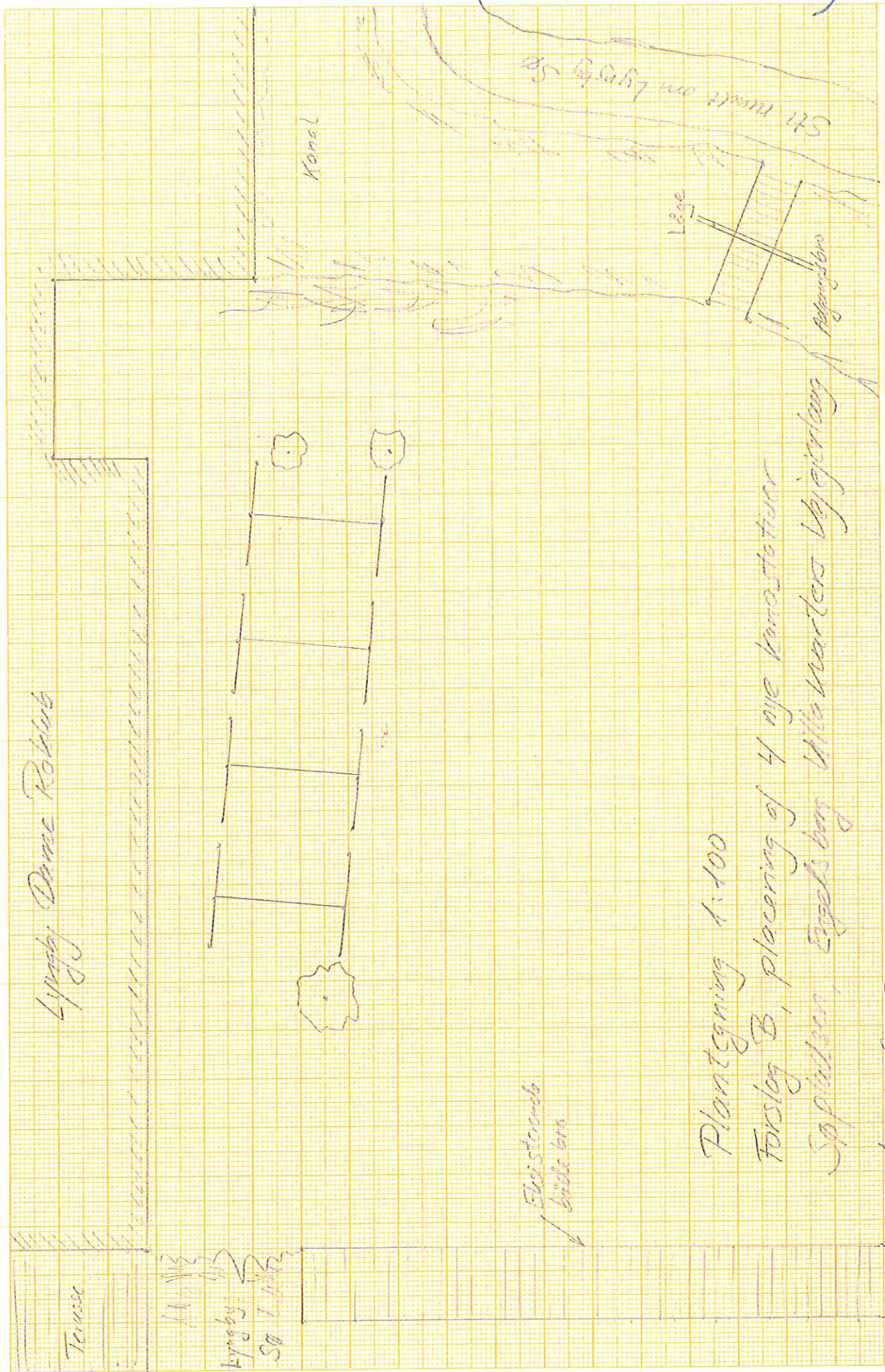


Plantegning 1:100

Forslag A, placering af 5 nye træer
Søpladsen, Engelsborg Villakommens Højbjergvej

April 2012

FORSLAG (A)



Plantegning 1:100
 Forslag B, placering af 4 nye kunststatuer
 Sapindus, Euphorbia, Urtica dioica, Urtica dioica

ALTERNATIV (B)

April 2012



Standsnings mv af igangsat arbejde på bådeplads

Sagsnummer: 20120430154
Sendt: 19-04-2012 17:02:31
Afsendt af: Jette Brunnstrøm
Dokumentejer: Gert Juhl

E-post

Generel		Journalnøgle(r):	01.00.00 - P21 Fysisk planlægning og naturbeskyttelse i almindelighed, Regler og principielle afgørelser 01.05.00 - G01 Naturbeskyttelse i almindelighed, Generelle sager
Til:	baa@j-l.com		
cc:	"hans@nielsen.mail.dk" <hans@nielsen.mail.dk>, knorr@hotmail.com		
bcc:	Kim Dahlstrøm/Teknisk/LTK@LTK, Jens		
Emne:	Standsnings mv af igangsat arbejde på bådeplads		

Tekst:

Til:
Birgit Aagaard-Svendsen
Formanden for Engelsborg villakvarters Vejejerlaug's bådepladsudvalg

Tak for din ansøgning af den 18. april 2012 angående de ændringer, som bådepladsudvalget har igangsat på pladsen beliggende umiddelbart vest for Damernes Roklub, Chr. Winters Vej 24 (matrikel 28ch Kgs. Lyngby By, Christians).

Den 19. april 2012 kl. 11.30 besøgte jeg det igangsatte arbejde, som jeg standsede med det samme grundet:

1. Arealet ejes i følge de officielle ejendomsregistre af Lyngby-Taarbæk Kommune og der ses ikke umiddelbart at foreligge en fuldmagt fra ejendoms ejer til det påbegyndte og ansøgte arbejde.
2. Arealet er omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 16 (Søbeskyttelseslinie) og Fredningen af Bagsværd Sø og Lyngby Sø og det vurderes umiddelbart, at det påbegyndte og ansøgte arbejde angående nye bådestativer kræver dispensation fra begge bestemmelser.
3. Der var gjort klar til udsættelse af den ansøgte nye kanosliske i Lyngby Sø. Etablering af kanosliske kræver dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3.
4. Det samme vurderes umiddelbart at gælde for påtænkt arbejde med at ramme nye trykimprægneret stolper i Lyngby sø til erstatning for nogle eksisterende forvitrede brostolper.

Entreprenøren, som var igang med at udføre ovennævnte arbejde indvilligede i at stoppe arbejderne med det samme.

Forslag til det videre forløb:

1. Ansøger hurtigst muligt (inden tirsdag 24.04.2012 kl 10) fremsender situationsplan med angivelse af nye bådestativer, sliske mv. i forhold til eksisterende bygninger og "vand".

2. Ansøgningen forelægges kommunens Teknik- og Miljø Udvalg den 8. maj 2012, såfremt undertegnede (gej@ltk.dk) har modtaget situationsplan inden tirsdag den 24. april 2012 kl 10.00.

Der gøres opmærksom på, at arbejdet naturligvis ikke må fortsættes, før der foreligger ejerfuldmagt og de nødvendige dispensationer og tilladelser.

Venlig hilsen

Gert Juhl

Lyngby-Taarbæk
Kommune
Miljø & Vej
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby

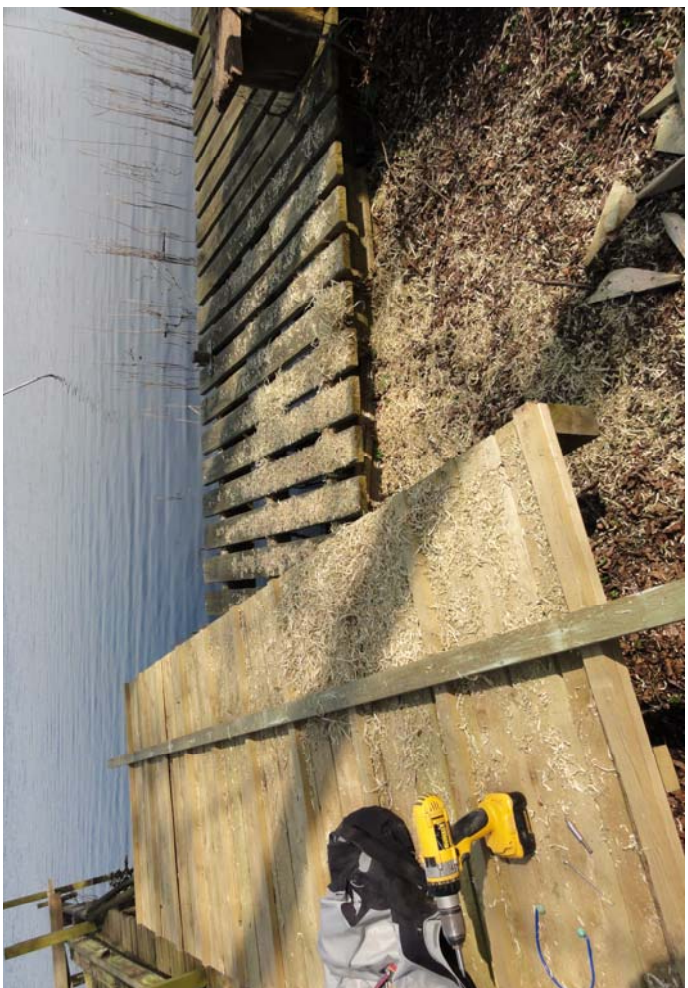


Telefon: 45 97 30 00 (Rådhuset)
Telefon: 45 97 36 44 (Direkte)

E-post: gej@ltk.dk

Sagsreference: 20120430150









Bemærkninger fra ansøger til sagsfremstilling til Teknik - og Miljøudvalget

Sagsnummer: 20120430154

Oprettet: 07-05-2012

Dokumentejer: Jette Brunnstrøm

Modtaget

E-post	Journalnøgle(r):	01.00.00 - P21 Fysisk planlægning og naturbeskyttelse i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Emne: Bemærkninger fra ansøger til sagsfremstilling til Teknik- og Miljøudvalget		01.05.00 - G01 Naturbeskyttelse i almindelighed, Generelle sager
Oprettet: 07-05-2012	Besked:	
Dokumentdato: 06-05-2012		
Fysisk placering:		
Afsender		
E-post: Birgit Aagaard-Svendsen <baa@j-l.com>		

Tekst:

Fra: Birgit Aagaard-Svendsen <baa@j-l.com>

Dato: 06-05-2012 11:48:26

Til: Jette Brunnstrøm <jb@ltk.dk>

Kopier til: "gej@lkt.dk" <gej@lkt.dk>

Emne: RE: Eventuelle bemærkninger til sagsfremstilling til Teknik- og Miljøudvalget

Til

Gert Juhl

Tak for sagsfremstilling vedrørende renovering af bårbroer og kanostativer langs med Lyngby Dameroklubs bygning.

Vi kan i det store hele støtte sagsfremstillingen omend vi tillader os at præcisere, at de nye kanostativerne ikke var tiltænkt at erstatte det i midten af bådpladsen beliggende kanostativ (to kanoplads). Vi vil sætte pris på at kunne bevare disse to pladser, så det alene er de på jorden fritliggende kanoer, der flyttes til de renoverede pladser. Vi er indstillet på at nedlægge det pågældende kanostativ (for to kanoer) i den takt, der bliver pladser til rådighed i stativerne langs med Dameroklubbens bygning.

Vi har tillige en praktisk anmodning idet bådpladsen tillige anvendes af ejerne af tre små både, der af naturlige årsager ikke kan flyttes til kanostativerne langs med Dameroklubben. Om sommeren ligger to af bådene som regel på vand, medens de om vinteren henligger på arealet. Vi vil anmode om, at disse tre både fortsat kan henligge på området. Vi er indstillet på, at opbevaring af både på bådpladsen ophører i takt med at brugerne af disse både, der er pensionister, fraflytter området.

Med venlig hilsen

Birgit Aagaard-Svendsen

From: Jette Brunnstrøm [mailto:jb@ltk.dk]

Sent: 2. maj 2012 09:03

To: Birgit Aagaard-Svendsen

Subject: Eventuelle bemærkninger til sagsfremstilling til Teknik- og Miljøudvalget

Til

Birgit Aagaard-Svendsen

Formand for Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug's bådpladsudvalg

Der vedlægges forvaltningens sagsfremstilling til Teknik- og Miljøudvalgets møde den 8. maj 2012. Hvis Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug's bådpladsudvalg har bemærkninger hertil, skal disse fremsendes til miljo-vej@ltk og undertegnede - inden mandag den 7. maj 2012 kl. 12.00.

Venlig hilsen

Gert Juhl

Lyngby-Taarbæk
Kommune
Miljø og Vej
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby



Telefon: 45 97 30 00 (Rådhuset)

Telefon: 45 97 36 44 (Direkte)

E-post: gej@ltk.dk

Sagsreference: 20120430150

Forslag til: Kommunal vandhandleplan



April 2012

Lyngby Taarbæk Kommune

Indholdsfortegnelse

1.	Planens indhold	4
2.	Resumé af vandplanen for Øresund – hovedopland 2.3 vanddistrikt Sjælland	5
3.	Baggrund	6
4.	Handleplanens indsatser i Lyngby-Taarbæk Kommune.....	10
5.	Sammenhæng med øvrig planlægning.....	15

Kolofon

Udarbejdet marts til xx 2012, Lyngby-Taarbæk Kommune. Planlægningen er sket i samarbejde med Lyngby Taarbæk Forsyning A/S, Rudersdal Kommune og Naturstyrelsen Hovedstaden.

Handleplanens virkemidler er de samme som i statens vandplaner.

Kortmaterialet er hentet fra [MiljøGIS](#) på Naturstyrelsens hjemmeside.

1. Planens indhold

Staten offentliggjorde vandplanerne den 22. december 2011. Kommunen har haft 6 måneder til at udarbejde et udkast til handleplan til udmøntning af vandplanens indsatskrav, der skal sendes i offentlig høring. Den endelige vandplan skal vedtages af kommunalbestyrelsen senest 22. december 2012.

Det overordnede mål med den nye vandplanlægning i Danmark er, at alt vand - grundvand, vandløb, søer og den kystnære del af havet - skal have mindst "god tilstand" eller "godt potentiale" i år 2015.

Lyngby-Taarbæk Kommune skal, i lighed med landets øvrige 97 kommuner, udfærdige en handleplan på baggrund af statens vandplaner. Danmark er inddelt i 23 vandoplande, og staten har udarbejdet en vandplan for hver af dem. Vandplanerne er en helt ny plantype med en seksårig planperiode (2009-2015, 2015-2021 og 2021-2027). De statslige vandplaner erstatter regionplanernes retningslinjer på vandområdet. Denne første kommunale handleplan vil være gældende frem til næste planperiode, der efter Miljømålsloven skal indledes senest den 22. december 2015.

I denne handleplan redegøres der nærmere for, hvordan vandplanen for vandområde Øresund hovedvandopland 2.3, Vanddistrikt Sjælland og dens indsatsprogram vil blive realiseret inden for Lyngby-Taarbæk Kommunes geografiske område på land og for den kystnære del af vanddistriktet.

Vandoplandene går på tværs af kommunegrænser og Lyngby-Taarbæk Kommune vil derfor samarbejde med nabo- og oplandskommuner i forbindelse med udmøntning af vandhandleplanen.

Læs mere:

Vandplanen kan læses på naturstyrelsens hjemmeside:

http://www.naturstyrelsen.dk/NR/rdonlyres/1594CFE0-33E2-42CF-8015-F3F17123F4C9/0/2_3_Oeresund_vandplan_20dec_2011.pdf

og ses på kort:

http://miljoegis.mim.dk/cbkort?profile=miljoegis_vandrammedirektiv2011

2. Resumé af vandplanen for Øresund – hovedopland 2.3 vanddistrikt Sjælland

Staten har udarbejdet meget konkrete indsatsprogrammer for de enkelte vandområder, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af Vandplanen for Øresund – Hovedopland 2.3, Vanddistrikt Sjælland. Vandplanerne indeholder retningslinjer, der har bindende virkning over for myndighedernes fysiske planlægning og administration herunder i relation til konkrete sager. Statens vandplaner indeholder en redegørelse for de enkelte vandområder.

Det fremgår af vandplanen, at

”Hovedvandopland Øresund har et landareal på ca. 800 km², og strækker sig fra nordkysten af Nordsjælland, videre sydpå til Nivå Bugt og området omkring København samt frem til sydspidsen af Amager ved Dragør. Derudover indgår øerne Hesselø og Saltholm. Oplandet dækker større eller mindre områder i 17 kommuner, og der bor ca. 900.000 indbyggere. I oplandet findes 216 km vandløb og 35 søer større end 5 ha. Oplandets vigtigste kystvande er Kattegat og Øresund.

Vandplanen fastsætter konkrete miljømål for de enkelte forekomster af overfladevand og grundvand. Som hovedregel er miljømålet ”god tilstand”. Fristen for opfyldelse af målet om god tilstand er udgangen af 2015. I visse vandområder er fristen for at opfylde miljømålet forlænget.”

I Lyngby-Taarbæk Kommune vil der i denne 1. planperiode blive foretaget indsatser i forhold til ændret vedligeholdelse på ca. 700 m vandløb, restaurering af en sø (biomanipulation), specifikke indsatser til 10 regnbetingede spildevandsudløb, desuden vil der blive indsamlet viden om grundvandsforekomsterne.

3. Baggrund

Vandrammedirektivet

EU's vandrammedirektiv trådte i kraft den 22. december 2000, og direktivet har som sit overordnede mål, at alt vand skal have god tilstand i 2015. Derfor skal alle EU-landene gennemføre en målrettet vandplanlægning (vandplaner) for grundvand, vandløb, søer og den kystnære del af havet. Tanken bag vandrammedirektivet er, at alt vand skal forvaltes med en sammenhængende indsats.

Implementeringen af vandrammedirektivet i dansk lov er sket i december 2003 med Miljømålsloven (MML), lovbekendtgørelse nr. 932 af 24. september 2009. Før den kommunale reform i 2007 var mål for vandforekomster fastlagt som retningslinjer i de daværende amters regionplaner (regionplanens vandressourceplanlægning og recipientkvalitetsplanlægning). I forbindelse med kommunalreformen fik disse målsætninger retsvirkning som et landsplandirektiv, der var gældende indtil den 22. december 2011, hvor der blev vedtaget nye miljømål med vandplanerne efter miljømålsloven.

Til forskel fra regionplanernes retningslinjer indeholder vandplanerne bindende tidsfrister for gennemførelse af vandplanens indsatsprogram.

Miljømålsloven afstikker bindende rammer for myndighedsudøvelsen af øvrig lovgivning, jf. MML § 3 stk. 2: *"Statslige myndigheder, regionsråd og kommunalbestyrelser er ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen bundet af vandplanen og den kommunale handleplan og skal herunder sikre gennemførelsen af indsatsprogrammet og den kommunale handleplan"*.

For at opnå formålet med vandrammedirektivet, skal staten udarbejde vandplaner for alle vandområder i Danmark. Fra vandplanernes vedtagelse fungerer de som det overordnede administrative grundlag for dansk vandforvaltning. Vandplanerne og deres tilhørende indsatsprogrammer beskriver de indsatser, der skal gennemføres for at nå de fastsatte miljømål i vandplanerne.

Forud for vandplanerne udarbejdede amterne basisanalyser for kvaliteten af vandområderne og vandressourcerne samt påvirkninger som resultat af menneskelige aktiviteter. Naturstyrelsen har på baggrund af basisanalyserne vurderet, hvilket miljømål det enkelte vandområde skal opnå og har opstillet et indsatsprogram for at opnåelse af målet, hvis ikke det allerede er opfyldt.

Vandplanerne skal følges op af kommunale handleplaner. De kommunale handleplaner beskriver, hvordan kommunen vil gennemføre den indsats, som fremgår af de statslige vandplaner.

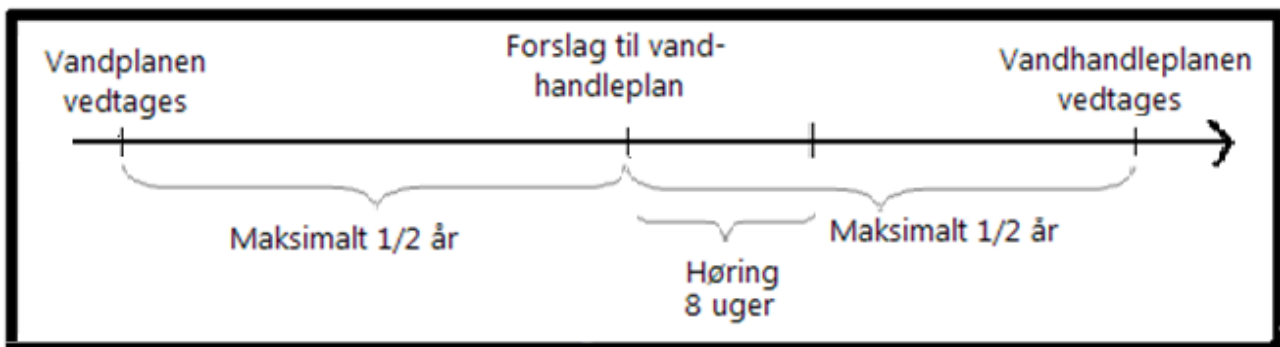
Ansvar: I implementeringen af Vandrammedirektivet, har staten overfor EU-kommissionen det overordnede ansvar for, at direktivet overholdes. Kommunerne har ansvaret for, at de for kommunerne relevante dele af vandplanerne implementeres via udarbejdelsen af vandhandleplaner.

Kommunens vandhandleplan

Kommunerne skal udarbejde vandhandleplaner, hvori der nærmere redegøres for, hvorledes den statslige vandplan og dens indsatsprogram vil blive realiseret inden for kommunernes geografiske områder – hvordan og målsætningerne i vandplanen derved opfyldes.

Forslaget til den kommunale vandhandleplan skal senest 6 måneder efter vandplanens offentliggørelse sendes i offentlig høring med en høringsperiode på mindst 8 uger. Kommunen tager derefter stilling til de indkomne høringssvar og vurderer, om handleplanen skal ændres inden den vedtages senest et år efter vandplanernes vedtagelse jf. Figur 1.

Vand- og naturplanerne har en planperiode på 6 år, mens kommuneplanen har en 4-årig planperiode. Første vandplanperiode afsluttes 22. december 2015.



Figur 1: Tidslinje fra de statslige vandplanernes vedtagelse til den kommunale

Handleplanen er udarbejdet med hjemmel i bekendtgørelse om kommunalbestyrelsens vandhandleplaner ([Bekendtgørelse nr. 1219 af 15. december 2011](#)), som er udarbejdet i medfør af miljømålsloven. Handleplanen skal indeholde følgende:

1. Oplysning om kommunens indsats i vandplanperioden, herunder realiseringsrækkefølge og – tidspunkt samt prioritering af den forventede indsats.
2. Redegørelse for forholdet til anden relevant planlægning.
3. Kortbilag med de foranstaltninger kommunalbestyrelsen igangsætter.

Handleplanen må ikke stride imod vandplanen.

Strategisk Miljøvurdering

For samtlige statslige vandplaner er der foretaget en strategisk miljøvurdering jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer (lov nr. 936 af 24. september 2009)

Handleplanen indeholder mindre ændringer i forhold til vandplanen, der ikke antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet. Derfor skal handleplanen ikke miljøvurderes i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Offentlighedsfase og aktiviteter

Kommunerne er i sin administration af lovgivningen bundet af de statslige vandplaner. Kommunens råderum er begrænset i forhold til udarbejdelsen af handleplanen. Kommunalbestyrelsen lægger derfor vægt på, at inddragelsen af kommunens borgere, i drøftelsen af alle betydende spørgsmål, sker med dette for øje. For eksempel er prioriteringen af indsatsen og tidsplanen til debat, men vandplanen fastslår, at indsatsen *skal* gennemføres. Lyngby-Taarbæk Kommune vil lægge stor vægt på den lokale dialog og inddragelse af lodsejere m.fl., som efter miljølovgivningen skal gennemføres i forbindelse med planlægningen og gennemførelsen af de konkrete initiativer for at følge op på den kommunale handleplan.

Forslag til Lyngby Taarbæk Kommunes vandhandleplan er vedtaget af Kommunalbestyrelsen den xx. Dette forslag vil blive fremlagt til offentlig høring i 8 uger frem til den xx.

Bemærkninger og indsigelser kan inden den [indsæt dato] fremsendes til [indsæt e-mail].

Overordnede mål med vandplanlægning

Det overordnede mål med den nye vandplanlægning i Danmark er, at alt vand - grundvand, vandløb, søer og den kystnære del af havet - skal have mindst "god økologisk tilstand" eller "godt økologisk potentiale" i år 2015.

Afvigelser i forhold til uforstyrret tilstand.	Økologisk kvalitetsklasse	
	Naturlige vandområder	Kunstige eller stærkt modificerede vandområder
Ingen eller kun ubetydelig afvigelse	Høj økologisk tilstand	Højt økologisk potentiale
Svag afvigelse	God økologisk tilstand	Godt økologisk potentiale
Mindre afvigelse	Moderat økologisk tilstand	Moderat økologisk potentiale
Større afvigelse	Ringe økologisk tilstand	Ringe økologisk potentiale
Alvorlig afvigelse	Dårlig økologisk tilstand	Dårligt økologisk potentiale

Tabel 1 Målsætningsdiagram på baggrund af et økologisk kvalitetsindeks (Ecological Quality Ratio, EQR)

Den afvigelse, der skal være for vandområdet i forhold til en uforstyrret tilstand skal jf. Tabel 1 højst være en *svag afvigelse* for at opnå god økologisk tilstand eller godt økologisk potentiale.

Vandløb

Kommunernes indsatser skal som minimum bringe vandløb til at opnå god økologisk tilstand eller godt økologisk potentiale, svarende til nedenstående faunaklasser (Dansk Vandløbs-faunaindeks) jf. Tabel 2.

Vandløb	Miljømål Økologisk tilstand	Mål for faunaklasse
Normale	Høj tilstand	7
	God tilstand	6
		5
'Blødbund'	God tilstand	4
Stærkt modificerede	Godt potentiale	5
Kunstige	Godt potentiale	6
		5
		4

Tabel 2 Inddeling i økologiske kvalitetsklasser på baggrund af DVFI

Søer

Søernes indhold af klorofyl a (mål for algemængde i søvand) skal være på et niveau, der sikrer målopfyldelse for den pågældende søtype.

Kyst

For kystvandene skal ålegræssets dybdeudbredelse opfylde det mål, der er sat for det pågældende vandområde.

Grundvand

En god tilstand i forhold til grundvand sikres ved, at grundvandet overholder miljømål for grundvand, som fastsat i vandrammedirektivet og udbygget i grundvandsdirektivet, jf. bekendtgørelse om fastsættelse af miljømål for vandløb, søer, kystvande, overgangsvande og grundvand.

Mht. grundvandets kvantitative tilstand betyder dette bl.a., at menneskeskabte ændringer i grundvandsstanden ikke må medføre, at tilknyttede vand- og naturområder ikke kan opnå god tilstand. Der er fastlagt et generelt krav i vandplanerne om, at der maksimalt må indvindes, hvad der svarer til 35 % af den naturlige grundvandsdannelse.

Tilsvarende indeholder vandplanerne mål og kriterier for vurdering af grundvandets kemiske, dvs. forureningsmæssige, tilstand.

Virkemidler

Ud fra de opstillede mål, er der i vandplanerne bestemt et indsatskrav og angivet statens virkemiddel efter virkemiddelkataloget¹. Virkemiddelkataloget består af statsligt anbefalede virkemidler, hvor der er udarbejdet cost-benefit-analyser for hvert enkelt virkemiddel. For hvert enkelt virkemiddel gennemgår kataloget en beskrivelse af virkemidlet, forudsætninger, effekt, økonomi samt gennemførelse.

Kommunernes muligheder for at bruge andre virkemidler end dem, der er anbefalet i virkemiddelkataloget, varierer fra indsatsområde til indsatsområde. På vandløbsområdet ligger virkemidlerne i de fleste tilfælde fast. For så vidt angår spildevandsindsatsen, indsatsen over for drikkevandsindvinding og sørestaurering har kommunerne en vis frihed ved valg af løsninger. Kommunen skal dog dokumentere, at det alternative virkemiddel har samme miljøeffektivitet som de virkemidler, de skal erstatte.

¹ Virkemiddelkatalog. Til brug for vandplanindsatsprogrammer. Version 03 januar 2010. By- og Landskabsstyrelsen - Miljøministeriet.

4. Handleplanens indsatser i Lyngby-Taarbæk Kommune

Regeringen har truffet beslutning om, at der skal gennemføres en generel indsats til nedbringelse af udledningerne af kvælstof og fosfor til vandmiljøet. Reduktionen skal opnås ved anvendelse af generelle virkemidler, som i Lyngby-Taarbæk Kommune drejer sig om ændret vandløbsvedligeholdelse, biomanipulation af en sø og reduktion af udledning af spildevand fra bassiner i afløbssystemet. Der skal desuden indsamles af ny viden om grundvandets kvantitative og kemiske påvirkning på overfladevand og terrestriske naturtyper. Kommunen er ansvarlig for at gennemføre vandløbsindsatsen, sørestaureringen, spildevandsindsatsen samt medvirkende ved tilvejebringelse af ny viden på grundvandsområdet.

Af Tabel 3 fremgår vandforekomster i kommunen, samt mål, tilstand og indsats i forhold til vandplanen.

Vandforekomster		Mål	Tilstand	Indsatskrav 2015
Vandløb	Mølleåen mellem Furesø og Lyngby Sø	Godt økologisk potentiale	Ukendt	Ingen
	Mølleåen mellem Lyngby Sø og Brede		Moderat økologisk potentiale	Tidsfrist udskudt pga. manglende faglig viden
	Mølleåen mellem Brede og Øresund		Godt økologisk potentiale	Ingen
	Taarbækdalsrenden	God økologisk tilstand	Moderat økologisk tilstand	Ingen
	Taarbækdalsvejrende			Ændret vedligeholdelse
	Taarbækdal – rørlagte del er en del af spildevandsteknisk anlæg			Ingen
Søer	Furesø	God økologisk tilstand	God økologisk tilstand	Ingen
	St. Hulsø		God økologisk tilstand	Ingen
	Fuglesangsøen		Moderat økologisk tilstand	Biomanipulation
	Bagsværd Sø		Moderat økologisk tilstand	Tidsfrist udskudt af naturlige årsager*
	Lyngby sø		Ringe økologisk tilstand	Tidsfrist udskudt af naturlige årsager*
	Kollelev Mose		God økologisk tilstand	Ingen
Kystvande: Øresund		God økologisk tilstand	Ringe økologisk tilstand	Tidsfrist udskudt af tekniske årsager.+
Grundvand		God kvantitativ og kvalitativ tilstand	Ringe kvantitativ og kvalitativ tilstand	Tidsfrist udskudt pga. manglende viden

Tabel 3. Overblik over mål, tilstand og indsats for vandforekomster i Lyngby-taarbæk Kommune

*Naturlige årsager: De naturlige forhold muliggør ikke en rettidig forbedring af vandforekomstens tilstand.

+ Tekniske årsager: Der foreligger ingen eller utilstrækkelige oplysninger om årsagen til problemet, og der kan følgelig ikke kan peges på en løsningsmodel.

Tabel 4 giver et overblik over de påvirkninger, der kræver en indsats. Desuden fremgår hvilke virkemidler der benyttes samt et skøn over hvilke omkostninger, der er forbundet med indsatserne.

Type påvirkning	Virkemiddel/indsats	Effekt	Estimerede omkostninger*
Regnvandsbetingede udløb – 10 udløb	Forsinkelsesbassiner	Færre næringstoffer og miljøfremmede stoffer udledes	Samlet set ca. 337. mill. kr. (finansieres over spildevands-taksterne)
Fysisk påvirkning af vandløb	Vandløbsvedligeholdelse – Taarbækdalsvej rende Det er endnu ikke afklaret, om opnåelse af målet for denne planperiode kræver ændret vedligeholdelse. Vil undersøges nærmere.	uafklaret	Pt. ingen
Forurening af sø	Bio-manipulation i Fuglsangsø, areal: 3,1 ha	Næringsstofbelastning i søen reduceres	Mellem 10.000 - 40.000 kr. pr /ha. Dvs. i alt ml. 31.000 – 124.000 kr. jf. virkemiddelkataloget.
Grundvand	Indsamling af viden		

Tabel 4. Overblik over indsatser frem til 2015 i Lyngby-Taarbæk Kommune – se Figur 2 for geografisk placering.

* Omkostningerne er forbundet med stor usikkerhed og vil blive nærmere belyst i forbindelse med detailplanlægningen



Figur 2. Samlet oversigt over indsatskrav i Lyngby-Taarbæk Kommune. Regnbetingede udløb (●) vandløb (■) og sø (●). **NORDPIL OG MÅL MANGLER**

Overfladevand- vandløb og søer

Vandløb

I Lyngby-Taarbæk kommune er der et vandløb, hvor der skal ske indsats i denne planperiode. Det drejer sig om Taarbækdalsvej renden (se fig. 2 og 3), hvor der skal ske ændret vedligeholdelse.

[indsæt kort]

Figur 3: Taarbækdalsvejrenden - ændret vandløbsvedligeholdelse

Det er endnu ikke afklaret, om opnåelse af målet for denne planperiode kræver ændret vedligeholdelse. Vil undersøges nærmere. En evt. skal foregå i samarbejde med Naturstyrelsen, der er ejer af vandløbet.

Søer

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der en sø, hvor der skal ske indsats. Det er Fuglsangsø (se fig. 2 og 4), som ligger i Dyrehaven. Indsatsen skal ske ved biomanipulation ved opfiskning af karper.

Alle søer over 100 m² er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 om beskyttet natur. Derfor må der ikke ske tilstandsændringer i disse søer uden dispensation fra kommunen. Søen er desuden omfattet af vandløbsloven.

[indsæt kort]

Figur 4. Indsatskrav i Fuglsangsø

Forud for opfiskningen af karperne skal søen overvåges, så det kan vurderes, hvor stort indsatsbehovet er. Efter iværksættelse af opfiskningen, skal søen fortsat overvåges for at muliggøre en vurdering af, om indsatsen har været tilstrækkelig.

Indsatsen i forhold til vandløbet og søen forventes igangsat sideløbende i planperioden.

Spildevand

Lyngby-Taarbæk Kommunes gældende spildevandsplan (2001-2006) forventes revideret i den kommende planperiode. Kommunen skal indarbejde vandplanens indsatser på spildevandsområdet i den reviderede spildevandsplan eller som et tillæg til den eksisterende spildevandsplan. I vandplanen er der stillet krav til tilstanden af vandløb, søer og kystområder, hvilket vil påvirke de indsatser, der skal foretages i henhold til spildevandsplanen.

I Lyngby-Taarbæk Kommune skal indsatsen på spildevandsområdet ske i forhold til de regnbetingede udløb fra spildevandsbassiner til Furesø eller Mølleåen. I tabel 5 nedenfor, ses de bassiner, hvor der skal ske en indsats.

Der er ingen indsats i forhold til udledning fra enkelt ejendomme i kommunen. Af Bygnings- og boligregistret (BBR) fremgår det hvilke ejendomme i kommunen, der ikke er kloakerede. Registreringen i BBR skal ajourføres, da det har vist sig, at registret ikke stemmer overens med de faktiske forhold. Denne ajourføring vil ske i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende spildevandsplan.

Betegnelse	Eksisterende anlæg	Påregnet handling	Påregnet udført		
			2012 - 2013	2014 - 2015	efter 2015
Ørholm	180 m3 bassin	Ikke påregnet udvidet Renoveres			x
Slotsvænget	1000 m3 bassin	Udføres Renoveres	x		
Stades Krog	2500 m3 bassin	Indgår i større plan, der bl.a. involverer Fæstningskanalen Anlæg af 11.300 m3 bassin. Trinvis udbygning	x	x	x
Aabrinken	200 m3 bassin	Indgår i samlet plan for Mølleåen Nedlægges		x	x
Slotsparken	120 m3 bassin	Indgår i samlet plan for Mølleåen Nedlægges		x	
Ålebækken	4700 m3 bassin	Indgår i samlet plan for Mølleåen Udvides til i alt 13.000 m3	x	x	x
Sorgenfri Slot	10 m3 bassin	Indgår i samlet plan for Mølleåen Nedlægges			
Åstræde	Pumpestation	Ingen (der aflastes ikke) Ingen ændringer	-		
Arnes Mark	90 m3 bassin	Indgår i samlet plan for Mølleåen Nedlægges	x		
Fr.Dal	Pumpestation	Renovering af pumpeledning udført Anlæg af 50 m3 bassin	x		

Tabel 5. Indsatskrav i forhold til regnbetingede udløb

Den konkrete prioritering af indsatsen i forhold til de regnbetingede udløb er angivet i Tabel 5. Denne prioritering vil ske i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende spildevandsplan. Det vil dog inden spildevandsplanen er vedtaget være nødvendigt at påbegynde og gennemføre nogle af ovenstående projekter. Prioriteringen af dette arbejde vil forventeligt foregå efter den plan, der er angivet i Tabel 5.

Grundvand

Der er i den statslige vandplan fremsat et krav om, at der i første planperiode indsamles ny viden, der kan danne grundlag for en nøjere beskrivelse af grundvandets kvantitative og kemiske påvirkning af overfladevand og terrestriske naturtyper.

Kommunen vil i samarbejde med nabo- og oplandskommuner indhente viden om vandbalance og vandindvinding for den regionale grundvandsressource, som Lyngby-Taarbæk Kommunes grundvand er en del af. Der arbejdes for at indgå i en netværksgruppe af kommuner og vandforsyninger, herunder Lyngby-Taarbæk Forsyning, for opstilling af en grundvandsmodel, som kan bruges til vurdering af vandindvinding over kommunegrænser. Netværkssamarbejdet vil ligeledes kunne samarbejde omkring fælles opdatering af grundvandsdata, herunder fælles pejlerunder til belysning af, hvorledes grundvandet strømmer.

Vandindvinding

Der er i denne vandplan ikke fastsat krav om en reduktion af vandindvindingen af hensyn til vandløbene.

Det er i vandplanen fremført at en reduktion af vandindvindingen i en zone omkring hovedstadsområdet vil medføre en risiko for optrængning af grundvand. Derfor skal målopfyldelsen i Hovedstadsområdet søges opnået med andre virkemidler. Som det fremgår af **Figur xx** er store dele af Lyngby-Taarbæk Kommune omfattet af denne zone, området omkring Virum og Frederiksdal er undtaget.

Figur xx/kortbilag undtagelseszone omkring Hovedstadsområdet.

Undtagelser

Der er i 1. planperiode anvendt en undtagelse for vandbalancen. Det skyldes, at der i overudnyttede grundvandmagasiner ikke er tilstrækkelig viden omkring den deraf følgende påvirkning af overfladevand og terrestriske naturtyper. På denne baggrund skal der i 1. planperiode tilvejebringes mere viden på området.

Indsatsplaner til grundvandsbeskyttelse

Drikkevandskvalitet er omfattet af de kommunale indsatsplaner. Til sikring af fremtidens drikkevandsinteresser skal kommunen udarbejde indsatsplaner som i detaljer skal beskrive, hvad der skal gøres for at sikre gode ressourcer af drikkevand. Jf. bekendtgørelse om indsatsplaner. Vandplanerne er udarbejdet under forudsætning af, at drikkevandet beskyttes under den eksisterende indsatsplanlægning – som en grundlæggende foranstaltning.

Det forventes, at Lyngby-Taarbæk Kommune i løbet af 2012 vil modtage den statslige grundvandskortlægning og på denne baggrund begynde arbejdet med udmøntningen af de opstillede indsatser i den statslige indsatskortlægning.

Arbejdet vedr. indsatsplanlægningen vil ske i et samarbejde med nabokommunerne, hvilket medfører den bedst mulige grundvandsbeskyttelse også af indvindingsoplande der strækker sig på tværs af kommunegrænser.

Indsatsplaner skal behandles i koordinationsforum for grundvandsbeskyttelse og godkendes politisk i kommunen. Inden den politiske godkendelse skal indsatsplanerne dog ud i offentlig høring i 12 uger.

Vandindvindingstilladelser

Der er i vandplanen ikke stillet krav til reduktion i vandindvindingen. Lyngby-Taarbæk Kommune skal senest 1 år efter offentliggørelsen af vandhandleplanen meddele tilladelse til fortsat vandindvinding i kommunen. I forbindelse med vandindvindingstilladelserne vil der blive stillet krav om monitoring i forhold til vandbalancen, desuden vil der blive stille krav om, at vandindvindingen ikke vil være en hindring for senere opfyldelse af vandplanens langsigtede mål.

Boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) og kildepladszoner

Der vil i forbindelse med udarbejdelse af indsatsplaner til grundvandsbeskyttelse blive taget stilling til, om der skal udlægges BNBO -boringsnærebeskyttelsesområder² i tilknytning til de eksisterende kildepladser.

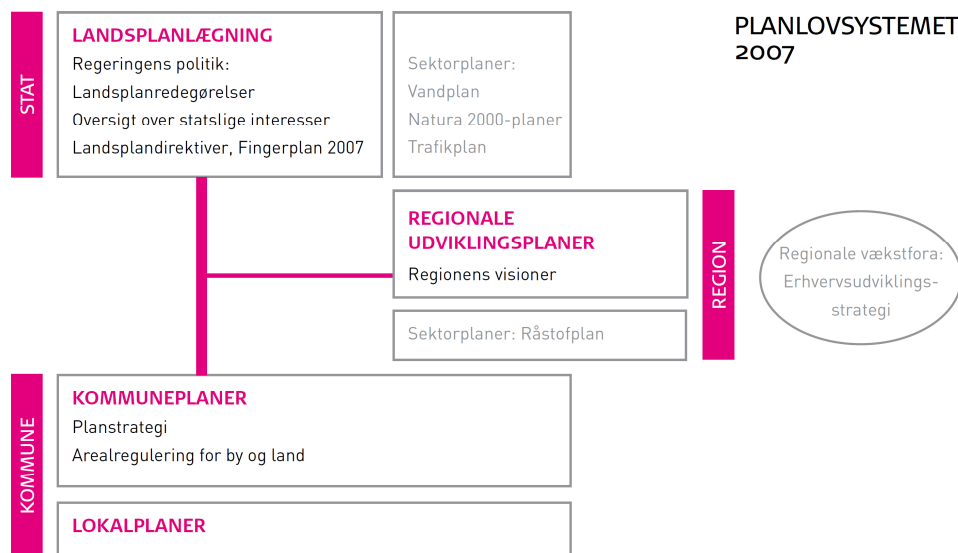
² Vejledning nr. 2, 2007 Miljøstyrelsen. Boringsnære beskyttelsesområder –BNBO.

5. Sammenhæng med øvrig planlægning

Vandhandleplanerne ligger over kommuneplanen i det danske plan- og reguleringshierarki.

I det følgende beskrives handleplanens forhold til klimatilpasning, kommuneplanen, råstofplanen, vandforsyningsplanen, spildevandsplanen, de kommunale Natura 2000-handleplaner og Natura 2000-skovhandleplaner.

Følgende sektorplaner er bindende for kommuneplanen: Vandplanen, Natura 2000-planer, og handleplaner herfor. Se Figur 5.



Figur 5: Plansystemet efter strukturreformen anno 2007 (kilde: Planloven i Praksis)

Kommuneplanen og lokalplaner

Kommunerne udarbejder kommuneplaner, der dels indeholder en beskrivelse af kommunens overordnede udvikling, dels tematisk opdelt retningslinjer for arealanvendelsen samt rammer for lokalplanlægningen. Kommuneplanen kan være med til at sikre, at vand- og naturindsatsen kommer til at ske i samspil med andre interesser i det åbne land. Mens kommuneplanen alene er bindende for kommunen, er lokalplanen bindende for borgernes/grundejernes fremtidige arealanvendelse inden for planens område. Der kan foretages ændringer i kommuneplantemaerne og/eller i rammer for lokalplanlægning, som fremmer målene i vandplanerne.

I forbindelse med revisionen af kommuneplan 2009, som påbegyndes i 2012 vil det blive vurderet, om vand- og naturplanerne samt handleplanen giver anledning til ændringer i kommuneplanen med vedtagelse ultimo 2013.

Vandforsyningsplanen og spildevandsplanen

Spildevandsplaner og vandforsyningsplaner er ikke bindende for borgere og erhverv, men er udtryk for kommunens strategi for en længerevarende periode inden for vandområdet. Med vandforsyningsplanen udstikker kommunalbestyrelsen rammerne, inden for hvilke den fremtidige vandforsyningsstruktur kan udvikle sig i planperioden.

Vandforsyningsplanen

Af vandforsyningslovens § 14 fremgår det, at kommunalbestyrelsen gennem planer tilrettelægger vandforsyningen, dvs. hvilke anlæg forsyningen skal bygge på, og hvilke forsyningsområder de enkelte anlæg skal have.

Formålet er at sikre borgerne i kommunen adgang til rent drikkevand i tilstrækkelige mængder.

Vandforsyningsplanen skal endvidere sikre, at indvindingen af drikkevand planlægges således, at indvindingen ikke påvirker vandløb, søer og naturområder negativt i områder, hvor plante- og dyrelivet er afhængig af grundvand. Dette gøres bl.a. ved at beskrive, hvordan vandforsyningen skal tilrettelægges, hvilke anlæg forsyningen skal bygge på, og hvilke forsyningsområder de enkelte vandforsyningsanlæg skal have.

Lyngby-Taarbæk Kommune er i gang med at udarbejde en ny vandforsyningsplan. Denne plan vil være i overensstemmelse med vandhandleplanen.

Spildevandsplanen

Kommunen skal i spildevandsplanen indarbejde den indsats der er angivet i vandplanen. Lyngby-Taarbæk Kommune har igangsat processen med udarbejdelse af en ny spildevandsplan. Denne plan vil være i overensstemmelse med vandhandleplanen.

Indsatsplaner for grundvandsbeskyttelse

Indsatsplaner til beskyttelse af drikkevandsressourcen er en grundlæggende foranstaltning. Det betyder, at vandplanernes indsatsprogram ikke berører kommunernes opgaver i medfør af vandforsyningsloven mht. udarbejdelse af indsatsplaner til sikring af drikkevandsinteresser.

Kommunalbestyrelsen skal for de områder i vandplanen, som er udpeget som indsatsområder, vedtage en indsatsplan, jf. § 13 og 13 a i vandforsyningsloven, og § 2 i bekendtgørelse nr. 1430/2006 om indsatsplaner. Det omfatter alle områder med særlig drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for OSD. Kommunalbestyrelsen skal følge den prioritering, som er fastlagt i statens kortlægning, og indsatsplanerne skal udarbejdes på baggrund af en nærmere kortlægning af arealanvendelse, forureningstrusler og naturlig beskyttelse af de pågældende vandressourcer.

En indsatsplan for grundvandsbeskyttelse fastlægger således det nødvendige indsatsbehov for at beskytte såvel den nuværende som den fremtidige vandindvinding, og ikke nødvendigvis hvilket virkemiddel der skal benyttes i det enkelte tilfælde. Kommunen kan dog pege på f.eks. skovrejsning som et middel, hvis kommunen anser dette for den eneste/bedste løsning. Hvis kommunen ønsker etablering af skovrejsning som virkemiddel til grundvandsbeskyttelse, skal rollefordelingen mellem kommune, vandselskab og evt. tredjepart afklares i en skriftlig aftale.

Den statslige grundvandskortlægning der skal danne grundlag for den kommunale indsatskortlægning i Lyngby-Taarbæk Kommune forventes afsluttet i 2012. Herefter skal indsatsplanen for grundvandsbeskyttelse i Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdes.

Relation til Natura 2000-handleplan

Der er 2 Natura2000 områder i Lyngby-Taarbæk Kommune - område nr. 144. Nedre Mølleådal og Jægersborg Dyrehave samt område nr. 139. Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov. Der er indsatser i vandhandleplanen i sidstnævnte område. Indsatterne vil blive koordineret i forhold til indsatserne i Natura2000 planen.



Samarbejdsaftale

Mellem

Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby Torv 17

2800 Kongens Lyngby

(herefter benævnt "Kommunen". Enhver henvisning til "Kommunen" i denne samarbejdsaftale henviser til Kommunen som offentlig myndighed og/eller dens geografiske område)

og

Better Place Denmark A/S

Lygten 39

2400 København NV

CVR-nr. 31 58 80 30

(herefter benævnt "Better Place")

er der indgået følgende samarbejdsaftale.

(Kommunen og Better Place er i det følgende benævnt "Parterne")

Der henvises til, at

- (A) Better Place arbejder på at etablere en omfattende infrastruktur til at understøtte elbiler i Danmark, og har desuden planer om at opbygge et net af ladestander og batteriskiftestationer over hele Danmark med henblik på at levere en pålidelig grøn mobilitetsservice;
- (B) Kommunen arbejder på at nedbringe CO₂-belastningen fra trafikken og støtter grøn transport, herunder elbiler
- (C) derfor er Parterne enige om at indgå denne samarbejdsaftale ("Aftalen"), hvis hovedformål er at definere rammerne for det kommende samarbejde med henblik på at skabe en infrastruktur for elbiler i kommunen

1 Samarbejde og mål

- 1.1 Parterne ønsker at samarbejde i forbindelse med målet om at udvikle og gennemføre en veletableret funktionel infrastruktur til elbiler i Kommunen pr 31.12.2012, som gør det muligt for borgerne i Kommunen at benytte elbiler.
- 1.2 For at nå disse mål, har Parterne indgået denne aftale, og Parterne er overordnet enige om at:
 - a. indgå i en struktureret proces og have dialog med hinanden for at opnå en "elbilsdesignet" infrastruktur, installeret og i drift, herunder i form af aktiv deltagelse i planlægning og facilitering heraf og i evalueringen af løsningsforslag, og
 - b. deltage i en løbende dialog for at være pro-aktiv og forberedt til at imødekomme brugen af elbiler i Kommunen.

2 Opbygning af samarbejde

- 2.1 Parterne skal i muligt omfang afsætte de nødvendige menneskelige ressourcer til samarbejdet med henblik på at nå målene beskrevet under punkt 1.
- 2.2 Better Place vil invitere Kommunens ledelse og medarbejdere til at deltage i aktiviteter arrangeret af Better Place, herunder demosejssions, workshops, tests og/eller uddannelse vedrørende grønne emner, fordelene ved brug af elbiler og fordelene ved og anvendelsen af en infrastruktur til elbiler i det omfang, det er fundet nødvendigt af Better Place (disse aktiviteter kan være både online og ved møder).

- 2.3 Parterne er enige om at evaluere samarbejdet og dets fremskridt hver 12. måned eller efter særlig anmodning fra en af Parterne med henblik på at fastslå, om eventuelle nye eller yderligere initiativer skal tages.
- 2.4 Aftalen er ikke til hinder for, at Kommunen kan indgå lignende samarbejdsaftaler med andre parter, herunder konkurrenter til Better Place.

3 Udbygning af infrastrukturen

Som udgangspunkt for en dialog med kommunen, udpeger Better Place et antal steder, hvor ladestandere og batteriskiftestationer kan placeres under hensyntagen til det visuelle miljø og de byplan-, natur- og miljømæssige krav i kommunen.

4 Generelle incitamerter for elbilstransport

- 4.1 Parterne skal arbejde sammen for at definere og afgøre, om der kan udstedes eller gennemføres nogen generelle incitamerter i Kommunen for at tilskynde borgerne til at vælge elbiler i stedet for traditionelle benzin- og/eller dieseldrivelser.
- 4.2 Parterne skal som et incitament til generel fremme af brugen af elbiler i Kommunen:
- a) På baggrund af Better Places forslag, jfr. Pkt. 3, udpege et antal kommunalt ejede parkeringspladser i Kommunen der afsættes til elbilsparkering.
 - b) Som en del af Kommunens generelle offentliggørelse af information til borgerne, skal Kommunen offentliggøre oplysninger om elbilsparkering og andre relevante generelle oplysninger om infrastrukturen i Kommunen til opladning af elbiler.
 - c) Udvikle en generel ansøgningsprocedure vedrørende infrastruktur til elbiler. Alle ansøgninger behandles konkret.
 - d) Sikre at behovet for etablering af en elbilinfrastruktur tages i betragtning i planlægningsfasen af kommunale bygninger eller ved etablering af nye offentlige parkeringspladser.
 - e) Samarbejde om at udvikle en målrettet information der tilskynder udlejere, arbejdsgivere og andre borgere i Kommunen til at installere infrastruktur til opladning af elbiler.
- 4.3 For at undgå tvivl, indebærer bestemmelserne i dette punkt 4 ingen forpligtelser for Kommunen i sin egenskab af offentlig myndighed om at træffe administrativ afgørelse til fordel for Better Place eller til at støtte eller beskytte bestemte kommercielle interesser for Better Place eller på anden måde give Better Place eksklusive stilling eller særbehandling i forhold til andre.

5 Markedsføring

- 6.1 Parterne skal i fællesskab arbejde sammen på alle relevante områder for at fremme brugen af elbiler og gøre borgere og virksomheder i Kommunen bekendt med og åbne overfor elbiler.

6 Varighed og opsigelse

- 6.1 Aftale træder i kraft pr datoen for underskrivelsen af denne aftale og udløber uden yderligere varsel den 31.12.2012.
- 6.2 Uanset ovenstående, kan hver af Parterne opsige Aftalen på ethvert tidspunkt i dens løbetid ved at give den anden part 2 måneders forudgående skriftlig meddelelse senest den sidste dag i en måned (ved udløb af opsigelsesvarslets begyndelse).

7 Offentliggørelse

- 7.1 Parterne er enige om at lave en fælles meddelelse og offentliggørelse ved indgåelse af Aftalen og skal blive enige om ordlyden i en sådan pressemeddelelse.

8 Tavshedspligt

- 8.1 Parterne skal hemmeligholde alle oplysninger, der kan komme til deres viden om den anden Part og dens forretningshemmeligheder, som en konsekvens af deres samarbejde i henhold til Aftalen. Hver part kan anvende sådanne oplysninger, der kun i det omfang og til de formål, der er nødvendige for gennemførelse af intentionerne i Aftalen. Tavshedspligten omfatter ikke oplysninger, som må anses for almindeligt kendt eller tilgængelig for offentligheden. Tavshedspligten er underlagt gensidig tavshedspligt i henhold til gældende lov eller børsregler, herunder som nævnt nedenfor i punkt 8.2. Tavshedspligten forhindrer ikke en af Parterne, der måtte have et legitimt behov for at videregive sådanne oplysninger til hans advokat eller bank, i at gøre det i det nødvendige omfang. Indgåelsen af Aftalen anses ikke for at være fortrolig.
- 8.2 Kommunen er bundet af bestemmelserne i bl.a. lov om Offentlig Forvaltning ("Forvaltningsloven") og den danske lov om offentlig adgang til dokumenter ("Offentlighedsloven") og fortrolige bestemmelser i henhold til Aftalen er betinget af bestemmelserne i nævnte lovgivning. Hvis Kommunen i samarbejdet modtager oplysninger fra Better Place, der udgør forretningshemmeligheder, forpligter Kommunen sig til at holde sådanne forretningshemmeligheder fortrolige i videst muligt omfang i henhold til ovennævnte lovgivning. I tilfælde af at Kommunen skønner, at det er påkrævet i henhold til denne lovgivning at videregive sådanne oplysninger, forpligter Kommunen sig til inden da at underrette Better Place herom og give Better Place en rimelig frist til at udtale sig om lovligheden af en sådan videregivelse.

9 Udgifter

- 9.1 Eventuelle gebyrer, omkostninger og udgifter, som de enkelte Parter har i forbindelse med forhandlingerne, gennemførelse og afslutning af denne aftale ligeledes i forhold til afslutningen af hver af Parternes heri påtænkte forpligtelser, skal betales af hver især af Parterne, medmindre andet udtrykkeligt er angivet eller aftalt.
- 9.2 Udgifter til opsætning, drift, vedligeholdelse og nedtagning af ladestandere, herunder retablering af parkeringspladser, afholdes af Better Place. Parkeringspladsen skal afleveres i samme stand, som før ladestanderen blev opsat, incl. arealet under pladsen. Better Place sørger ligeledes for nødvendige tilladelser til opsætning af

ladestanderne. Når ladestander eller anden infrastruktur er nedtaget, informeres ejer herom.

10 Lov og værneting

10.1 Aftalen er undergivet dansk ret og enhver tvist som følge af eller i forbindelse med aftalen vil blive løst ved de almindelige danske domstole med byretten i København som værneting i første instans.

--- o0o ---

Aftalen er behørigt underskrevet af begge Parter i to eksemplarer. Kommunen og Better Place beholder et eksemplar hver.

Dato:

Lyngby-Taarbæk Kommune:

Borgmester Søren P. Rasmussen

Better Place Denmark A/S:

Business Developer Helene Lund Juul

Lyngby-Taarbæk Kommune
Plan & Byg
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby
Att. Sidsel Poulsen

København, den 3. januar 2012

Ansøgning om tilladelse til opsætning af ladestandere

Better Place Danmark A/S, CVR nr. 31 58 80 30, Lygten 39, 2400 København NV (herefter benævnt "Better Place") søger hermed om tilladelse til at opstille, drive og vedligeholde ladestandere til opladning af eldrevne motorkøretøjer på det i bilag 1 indtegnede Areal i henhold til gæsteprincippet som beskrevet i vejlovens § 106. Bilag 1 indeholder ligeledes en skitse af, hvor placeringen af ladestandere samt kabelføring mm. fremgår.

Better Place ønsker at opstille 3 stk. ladestandere på hver af de nedenfor nævnte adresser:

- Jernbanepladsen 18
- Nørugaardsvej 8

Som bilag 2 vedhæftes beskrivelse af ladestander.

Better Place ønsker at tilladelsen omfatter:

1. at Ladestanderne bekostes og etableres af Better Place og tilhører Better Place
2. at tilladelsen løber i mindst 5 år fra den dato, hvor tilladelsen gives,
3. at kommunen forpligter sig til at sørge for skiltning samt opmaling af p-båse. Parkeringspladserne reserveres til elbiler, dog således, at der fra starten reserveres 2 p-pladser. Yderligere p-pladser reserveres i takt med stigende efterspørgsel fra elbilister.
4. at kommunen bestræber sig på at undgå at iværksætte anlægsarbejde, byggeri m.v., som vil være til væsentlig gene for opstillingen og brugen af ladestandere på arealet.

Better Place er indstillet på

- at Better Place ved tilladelsens ophør eller opsigelse har pligt til at afmontere de opstillede ladestandere, Selve kablerne og stikledningen efterlades i jorden i afsluttet og sikker stand og arealet reetableres..
- at Better Place er forpligtet til at vedligeholde ladestandere. Ved driftsstop er Better Place ansvarlig for på egen regning, at påbegynde fejlretning indenfor 2 dage.
- at Better Place er ansvarlig for at indhente gravetilladelser hvor det er nødvendigt.

Vi håber at nærværende oplysninger er tilfredsstillende, således at en tilladelse kan gives snarest. Såfremt der er spørgsmål til det ansøgte står vi naturligvis til jeres disposition.

Maria Læ Skøtt
Site Acquisition Project Manager

Better Place Danmark A/S
Enigheden
Lygten 39
2400 København
Office : +45 702 702 47
Mobile/direct: +45 3037 2512
www.danmark.betterplace.com

Bilag:

Bilag 1 – Kort over arealet samt skitse af hvordan ladestandere samt kabelføring mm. placeres

Bilag 2 – Beskrivelse af ladestandere

ECD udført på:

Jernbaneplassen 18

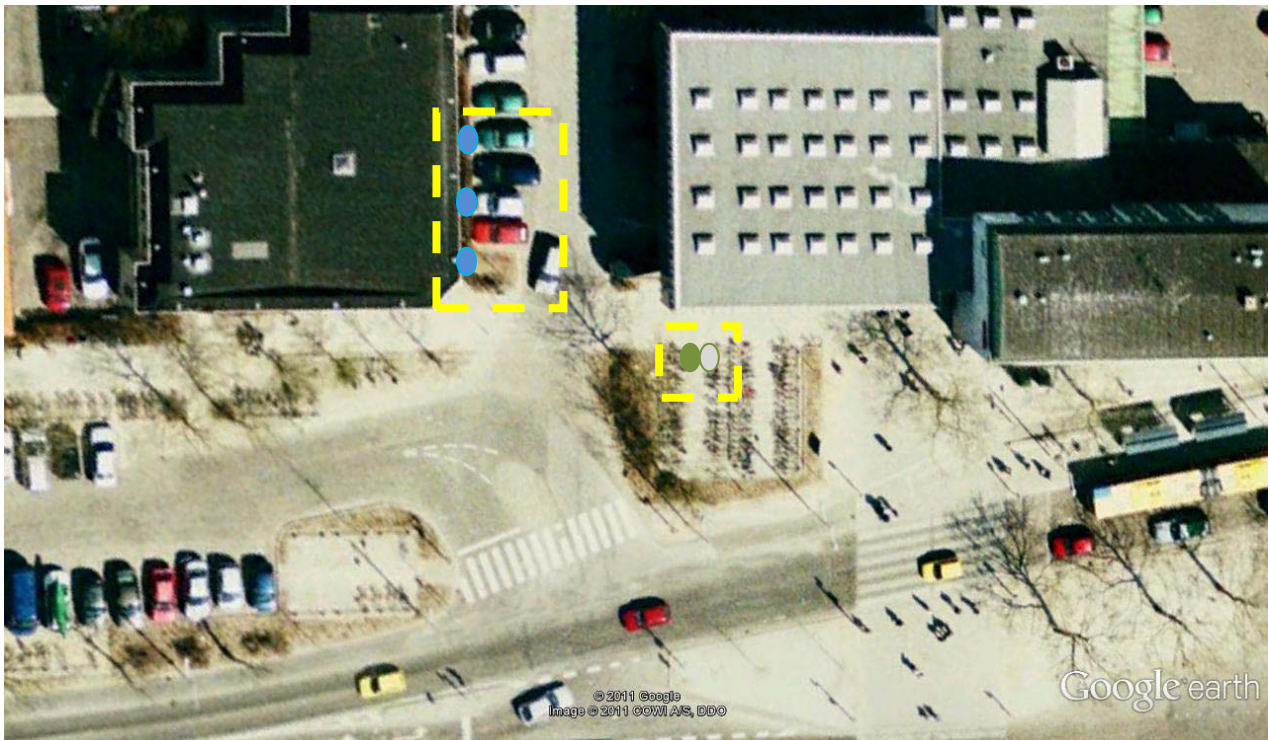
2800 Lyngby




Site Gid: 45.0.0.2800.21

Site navn: Jernbaneplassen

På de følgende sider kan du se billeder og beskrivelser af hvordan placeringen af ladestander og målerskab vil komme til at se ud på din adresse – og hvordan kablerne vil blive lagt under jorden.

Oversigt billede:



-  Ladestander.
-  Forsynings skab.
-  Better place skab.

Placering af ladestandere:



Ladestandere placeres som vist på billedet.

Der graves en rende i brostenene hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Føringsvej:



Ladestander placeres som vist på billedet.

Der graves en rende i brostenene hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Der udføres en gennempresning hvor installationen lægges i rør (sort streg).

Placering af målerskab:



Der graves en rende i fliserne hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Målerskabet placeres som vist på billedet.

Målerskabet forsynes fra eksisterende kabelskab (rød streg).

Forsyning:

Installationen forsynes fra kabelskabet (rød streg).

Bilag 2 – Beskrivelse af ladestander

Elektriske specifikationer

Better Place ladestander har en eller to udgange afhængig af model. Ladestanderne kan i øjeblikket håndtere opladning med 16A pr. udtag både med en og tre faser.

Ved at oplade med en udgang med tre faser kan opladningstiden for en elbil reduceres betragteligt i forhold til opladning med enkelt fase, men det afhænger af om den tilsluttede el-bil understøtter dette.

	Specifikation
Antal faser	3-faset
Forsyningsspænding	400V AC/32A
Antal udgange pr. ladestander	1 eller 2 x 16A 3-fasede udtag
frekvens	50Hz
Maks. effekt pr. udtag	11kW
Stand-by forbrug	< 20W
Beskyttelsesudstyr	30mA HPFI afbryder 2x16A gruppeafbryder c-karakteristik
Tid for fuld opladning af 24kWh batteri	Ca. 2,2 timer
Standarder for sikkerhed og elektricitet	Overholder alle gældende danske standarder. Overholder IEC61851-1/22 og IEC62196-1/2

Tabel 1 - Better Place ladestander – elektriske specifikationer

Model	Fritstående 	Vægmonteret 
Ideel installation	Parkeringspladser og gadeparkering	Private boliger, fleretagers ejendomme og parkeringspladser
Vægt og mål	Vægt: 20 kg Bredde: 180 x 180mm Højde: 1000 mm	Vægt: 15 kg Bredde: 279 mm Højde: 557 mm Dybde (væg til front): 214 mm
Anbefalet kabelafslutningspunkt	Jordhøjde	1500 mm over jord
Monteringsform	Metalsokkel (Udgravning til sokkel: 500 x 500 x 500 mm)	Monteres på væg

Tabel 2 - Specifikationer for ladestanderne, 2011



Samarbejdsaftale

Mellem

Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby Torv 17

2800 Kongens Lyngby

(herefter benævnt "Kommunen". Enhver henvisning til "Kommunen" i denne samarbejdsaftale henviser til Kommunen som offentlig myndighed og/eller dens geografiske område)

og

Better Place Denmark A/S

Lygten 39

2400 København NV

CVR-nr. 31 58 80 30

(herefter benævnt "Better Place")

er der indgået følgende samarbejdsaftale.

(Kommunen og Better Place er i det følgende benævnt "Parterne")

Der henvises til, at

- (A) Better Place arbejder på at etablere en omfattende infrastruktur til at understøtte elbiler i Danmark, og har desuden planer om at opbygge et net af ladestander og batteriskiftestationer over hele Danmark med henblik på at levere en pålidelig grøn mobilitetsservice;
- (B) Kommunen arbejder på at nedbringe CO2-belastningen fra trafikken og støtter grøn transport, herunder elbiler
- (C) derfor er Parterne enige om at indgå denne samarbejdsaftale ("Aftalen"), hvis hovedformål er at definere rammerne for det kommende samarbejde med henblik på at skabe en infrastruktur for elbiler i kommunen

1 Samarbejde og mål

- 1.1 Parterne ønsker at samarbejde i forbindelse med målet om at udvikle og gennemføre en veletableret funktionel infrastruktur til elbiler i Kommunen pr 31.12.2012, som gør det muligt for borgerne i Kommunen at benytte elbiler.
- 1.2 For at nå disse mål, har Parterne indgået denne aftale, og Parterne er overordnet enige om at:
 - a. indgå i en struktureret proces og have dialog med hinanden for at opnå en "elbilsdesignet" infrastruktur, installeret og i drift, herunder i form af aktiv deltagelse i planlægning og facilitering heraf og i evalueringen af løsningsforslag, og
 - b. deltage i en løbende dialog for at være pro-aktiv og forberedt til at imødekomme brugen af elbiler i Kommunen.

2 Opbygning af samarbejde

- 2.1 Parterne skal i muligt omfang afsætte de nødvendige menneskelige ressourcer til samarbejdet med henblik på at nå målene beskrevet under punkt 1.
- 2.2 Better Place vil invitere Kommunens ledelse og medarbejdere til at deltage i aktiviteter arrangeret af Better Place, herunder demosejssions, workshops, tests og/eller uddannelse vedrørende grønne emner, fordelene ved brug af elbiler og fordelene ved og anvendelsen af en infrastruktur til elbiler i det omfang, det er fundet nødvendigt af Better Place (disse aktiviteter kan være både online og ved møder).

- 2.3 Parterne er enige om at evaluere samarbejdet og dets fremskridt hver 12. måned eller efter særlig anmodning fra en af Parterne med henblik på at fastslå, om eventuelle nye eller yderligere initiativer skal tages.
- 2.4 Aftalen er ikke til hinder for, at Kommunen kan indgå lignende samarbejdsaftaler med andre parter, herunder konkurrenter til Better Place.

3 Udbygning af infrastrukturen

Som udgangspunkt for en dialog med kommunen, udpeger Better Place et antal steder, hvor ladestandere og batteriskiftestationer kan placeres under hensyntagen til det visuelle miljø og de byplan-, natur- og miljømæssige krav i kommunen.

4 Generelle incitamenter for elbilstransport

- 4.1 Parterne skal arbejde sammen for at definere og afgøre, om der kan udstedes eller gennemføres nogen generelle incitamenter i Kommunen for at tilskynde borgerne til at vælge elbiler i stedet for traditionelle benzin- og/eller dieseldrivelser.
- 4.2 Parterne skal som et incitament til generel fremme af brugen af elbiler i Kommunen:
- a) På baggrund af Better Places forslag, jfr. Pkt. 3, udpege et antal kommunalt ejede parkeringspladser i Kommunen der afsættes til elbilsparkering.
 - b) Som en del af Kommunens generelle offentliggørelse af information til borgerne, skal Kommunen offentliggøre oplysninger om elbilsparkering og andre relevante generelle oplysninger om infrastrukturen i Kommunen til opladning af elbiler.
 - c) Udvikle en generel ansøgningsprocedure vedrørende infrastruktur til elbiler. Alle ansøgninger behandles konkret.
 - d) Sikre at behovet for etablering af en elbilsinfrastruktur tages i betragtning i planlægningsfasen af kommunale bygninger eller ved etablering af nye offentlige parkeringspladser.
 - e) Samarbejde om at udvikle en målrettet information der tilskynder udlejere, arbejdsgivere og andre borgere i Kommunen til at installere infrastruktur til opladning af elbiler.
- 4.3 For at undgå tvivl, indebærer bestemmelserne i dette punkt 4 ingen forpligtelser for Kommunen i sin egenskab af offentlig myndighed om at træffe administrativ afgørelse til fordel for Better Place eller til at støtte eller beskytte bestemte kommercielle interesser for Better Place eller på anden måde give Better Place eksklusive stilling eller særbehandling i forhold til andre.

5 Markedsføring

- 6.1 Parterne skal i fællesskab arbejde sammen på alle relevante områder for at fremme brugen af elbiler og gøre borgere og virksomheder i Kommunen bekendt med og åbne overfor elbiler.

6 Varighed og opsigelse

- 6.1 Aftale træder i kraft pr datoen for underskrivelsen af denne aftale og udløber uden yderligere varsel den 31.12.2012.
- 6.2 Uanset ovenstående, kan hver af Parterne opsige Aftalen på ethvert tidspunkt i dens løbetid ved at give den anden part 2 måneders forudgående skriftlig meddelelse senest den sidste dag i en måned (ved udløb af opsigelsesvarslets begyndelse).

7 Offentliggørelse

- 7.1 Parterne er enige om at lave en fælles meddelelse og offentliggørelse ved indgåelse af Aftalen og skal blive enige om ordlyden i en sådan pressemeddelelse.

8 Tavshedspligt

- 8.1 Parterne skal hemmeligholde alle oplysninger, der kan komme til deres viden om den anden Part og dens forretningshemmeligheder, som en konsekvens af deres samarbejde i henhold til Aftalen. Hver part kan anvende sådanne oplysninger, der kun i det omfang og til de formål, der er nødvendige for gennemførelse af intentionerne i Aftalen. Tavshedspligten omfatter ikke oplysninger, som må anses for almindeligt kendt eller tilgængelig for offentligheden. Tavshedspligten er underlagt gensidig tavshedspligt i henhold til gældende lov eller børsregler, herunder som nævnt nedenfor i punkt 8.2. Tavshedspligten forhindrer ikke en af Parterne, der måtte have et legitimt behov for at videregive sådanne oplysninger til hans advokat eller bank, i at gøre det i det nødvendige omfang. Indgåelsen af Aftalen anses ikke for at være fortrolig.
- 8.2 Kommunen er bundet af bestemmelserne i bl.a. lov om Offentlig Forvaltning ("Forvaltningsloven") og den danske lov om offentlig adgang til dokumenter ("Offentlighedsloven") og fortrolige bestemmelser i henhold til Aftalen er betinget af bestemmelserne i nævnte lovgivning. Hvis Kommunen i samarbejdet modtager oplysninger fra Better Place, der udgør forretningshemmeligheder, forpligter Kommunen sig til at holde sådanne forretningshemmeligheder fortrolige i videst muligt omfang i henhold til ovennævnte lovgivning. I tilfælde af at Kommunen skønner, at det er påkrævet i henhold til denne lovgivning at videregive sådanne oplysninger, forpligter Kommunen sig til inden da at underrette Better Place herom og give Better Place en rimelig frist til at udtale sig om lovligheden af en sådan videregivelse.

9 Udgifter

- 9.1 Eventuelle gebyrer, omkostninger og udgifter, som de enkelte Parter har i forbindelse med forhandlingerne, gennemførelse og afslutning af denne aftale ligeledes i forhold til afslutningen af hver af Parternes heri påtænkte forpligtelser, skal betales af hver især af Parterne, medmindre andet udtrykkeligt er angivet eller aftalt.
- 9.2 Udgifter til opsætning, drift, vedligeholdelse og nedtagning af ladestandere, herunder retablering af parkeringspladser, afholdes af Better Place. Parkeringspladsen skal afleveres i samme stand, som før ladestanderen blev opsat, incl. arealet under pladsen. Better Place sørger ligeledes for nødvendige tilladelser til opsætning af

ladestanderne. Når ladestander eller anden infrastruktur er nedtaget, informeres ejer herom.

10 Lov og værneting

10.1 Aftalen er undergivet dansk ret og enhver tvist som følge af eller i forbindelse med aftalen vil blive løst ved de almindelige danske domstole med byretten i København som værneting i første instans.

--- o0o ---

Aftalen er behørigt underskrevet af begge Parter i to eksemplarer. Kommunen og Better Place beholder et eksemplar hver.

Dato:

Lyngby-Taarbæk Kommune:

Borgmester Søren P. Rasmussen

Better Place Denmark A/S:

Business Developer Helene Lund Juul

Lyngby-Taarbæk Kommune
Plan & Byg
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby
Att. Sidsel Poulsen

København, den 3. januar 2012

Ansøgning om tilladelse til opsætning af ladestandere

Better Place Danmark A/S, CVR nr. 31 58 80 30, Lygten 39, 2400 København NV (herefter benævnt "Better Place") søger hermed om tilladelse til at opstille, drive og vedligeholde ladestandere til opladning af eldrevne motorkøretøjer på det i bilag 1 indtegnede Areal i henhold til gæsteprincippet som beskrevet i vejlovens § 106. Bilag 1 indeholder ligeledes en skitse af, hvor placeringen af ladestandere samt kabelføring mm. fremgår.

Better Place ønsker at opstille 3 stk. ladestandere på hver af de nedenfor nævnte adresser:

- Jernbanepladsen 18
- Nørugaardsvej 8

Som bilag 2 vedhæftes beskrivelse af ladestander.

Better Place ønsker at tilladelsen omfatter:

1. at Ladestanderne bekostes og etableres af Better Place og tilhører Better Place
2. at tilladelsen løber i mindst 5 år fra den dato, hvor tilladelsen gives,
3. at kommunen forpligter sig til at sørge for skiltning samt opmaling af p-båse. Parkeringspladserne reserveres til elbiler, dog således, at der fra starten reserveres 2 p-pladser. Yderligere p-pladser reserveres i takt med stigende efterspørgsel fra elbilister.
4. at kommunen bestræber sig på at undgå at iværksætte anlægsarbejde, byggeri m.v., som vil være til væsentlig gene for opstillingen og brugen af ladestandere på arealet.

Better Place er indstillet på

- at Better Place ved tilladelsens ophør eller opsigelse har pligt til at afmontere de opstillede ladestandere, Selve kablerne og stikledningen efterlades i jorden i afsluttet og sikker stand og arealet reetableres..
- at Better Place er forpligtet til at vedligeholde ladestandere. Ved driftsstop er Better Place ansvarlig for på egen regning, at påbegynde fejlretning indenfor 2 dage.
- at Better Place er ansvarlig for at indhente gravetilladelser hvor det er nødvendigt.

Vi håber at nærværende oplysninger er tilfredsstillende, således at en tilladelse kan gives snarest. Såfremt der er spørgsmål til det ansøgte står vi naturligvis til jeres disposition.

Maria Læ Skøtt
Site Acquisition Project Manager

Better Place Danmark A/S
Enigheden
Lygten 39
2400 København
Office : +45 702 702 47
Mobile/direct: +45 3037 2512
www.danmark.betterplace.com

Bilag:

Bilag 1 – Kort over arealet samt skitse af hvordan ladestandere samt kabelføring mm. placeres

Bilag 2 – Beskrivelse af ladestandere

ECD udført på:

Nørgaardsvej 8

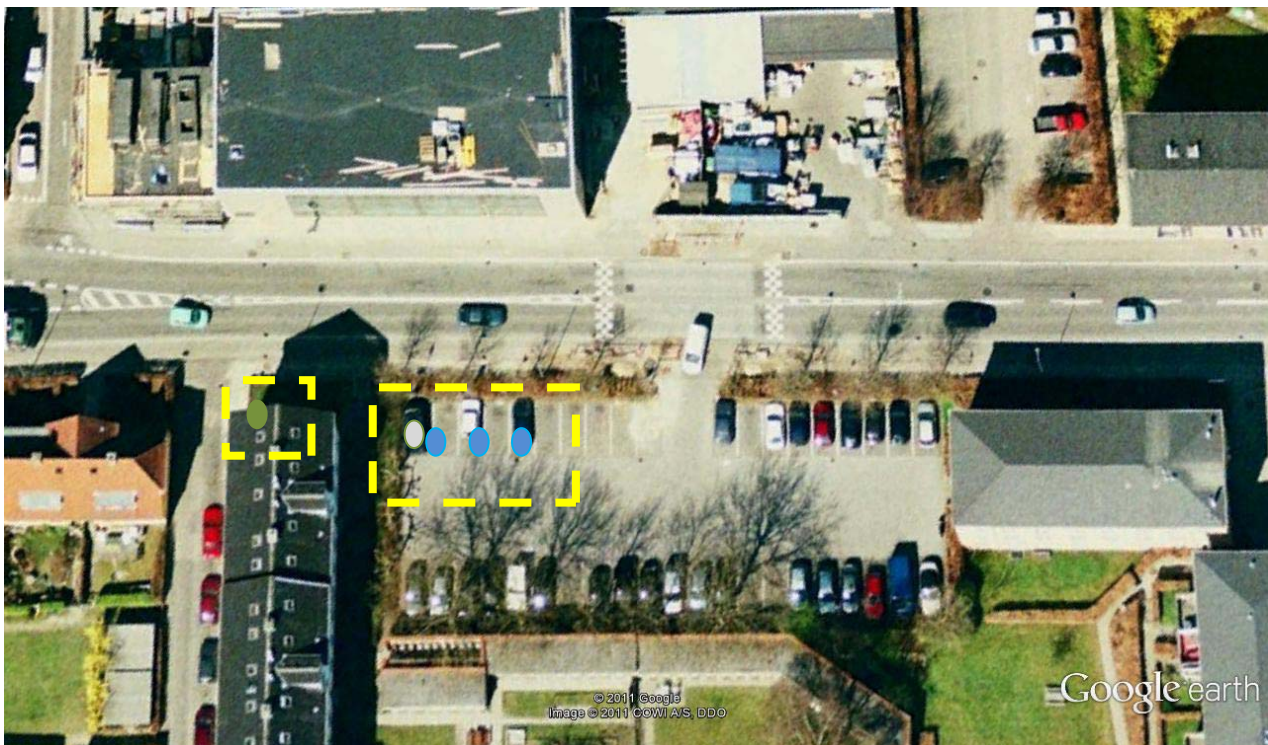
2800 Lyngby




Site Gid: 45.0.0.2800.20

Site navn: Nørgaardsvej

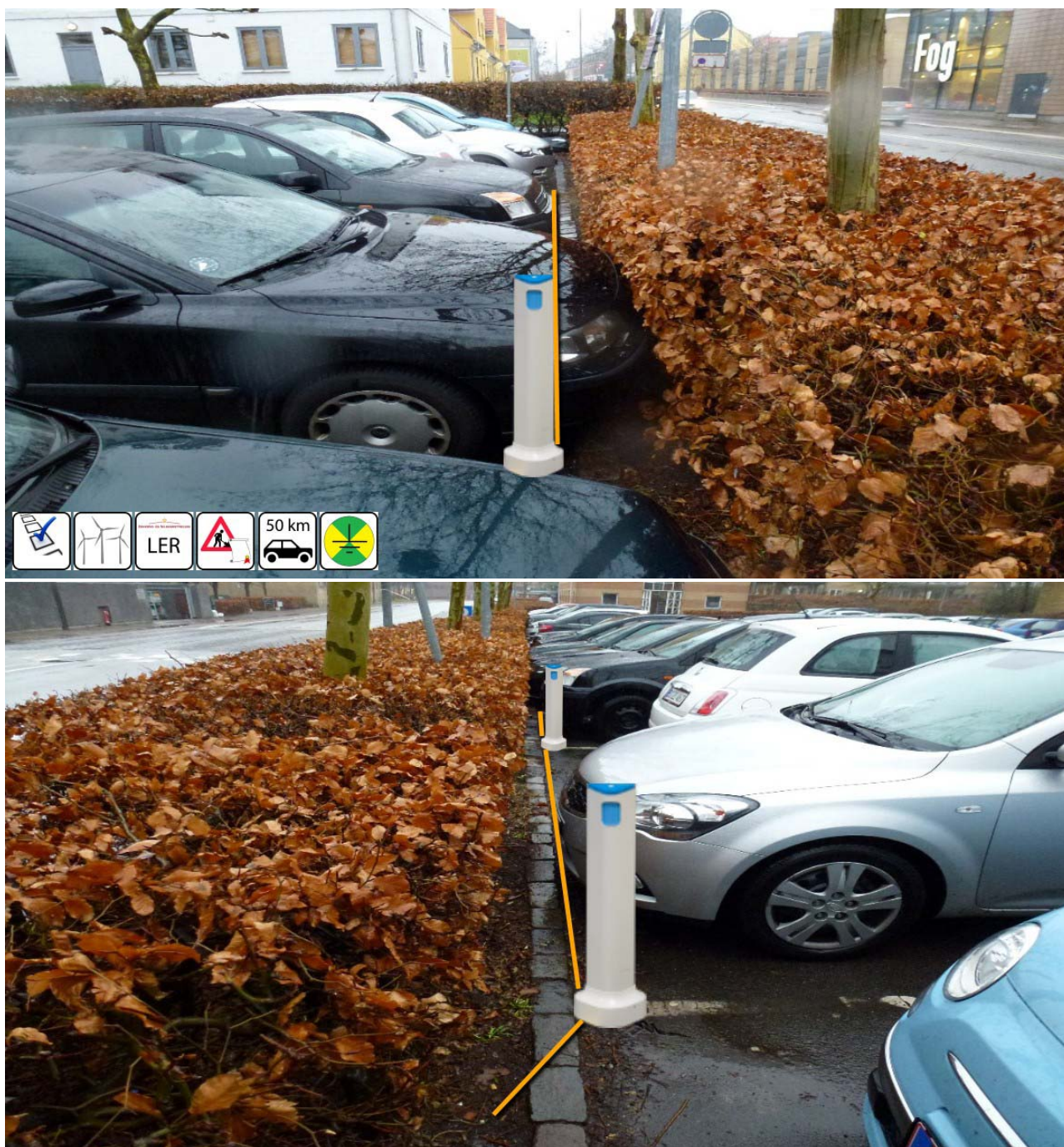
På de følgende sider kan du se billeder og beskrivelser af hvordan placeringen af ladestander og målerskab vil komme til at se ud på din adresse – og hvordan kablerne vil blive lagt under jorden.

Oversigt billede:



-  Ladestander.
-  Forsynings skab.
-  Better place skab.

Placering af ladestandere:



Ladestanderne placeres som vist på billedet.

Der graves en rende i brostenene/jorden hvor installationen lægges i rør (gul strejg).

Placering af målerskab:



Der graves en rende i jorden hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Målerskabet placeres som vist på billedet.

Forsyning:



Der graves en rende i fliserne hvor installationen lægges i rør (gul streg).

Installationen forsynes fra kabelskabet (ingen ledige klemmer).

Bilag 2 – Beskrivelse af ladestander

Elektriske specifikationer

Better Place ladestander har en eller to udgange afhængig af model. Ladestanderne kan i øjeblikket håndtere opladning med 16A pr. udtag både med en og tre faser.

Ved at oplade med en udgang med tre faser kan opladningstiden for en elbil reduceres betragteligt i forhold til opladning med enkelt fase, men det afhænger af om den tilsluttede el-bil understøtter dette.

	Specifikation
Antal faser	3-faset
Forsyningsspænding	400V AC/32A
Antal udgange pr. ladestander	1 eller 2 x 16A 3-fasede udtag
frekvens	50Hz
Maks. effekt pr. udtag	11kW
Stand-by forbrug	< 20W
Beskyttelsesudstyr	30mA HPFI afbryder 2x16A gruppeafbryder c-karakteristik
Tid for fuld opladning af 24kWh batteri	Ca. 2,2 timer
Standarder for sikkerhed og elektricitet	Overholder alle gældende danske standarder. Overholder IEC61851-1/22 og IEC62196-1/2

Tabel 1 - Better Place ladestander – elektriske specifikationer

Model	Fritstående 	Vægmonteret 
Ideel installation	Parkeringspladser og gadeparkering	Private boliger, fleretagers ejendomme og parkeringspladser
Vægt og mål	Vægt: 20 kg Bredde: 180 x 180mm Højde: 1000 mm	Vægt: 15 kg Bredde: 279 mm Højde: 557 mm Dybde (væg til front): 214 mm
Anbefalet kabelafslutningspunkt	Jordhøjde	1500 mm over jord
Monteringsform	Metalsokkel (Udgravning til sokkel: 500 x 500 x 500 mm)	Monteres på væg

Tabel 2 - Specifikationer for ladestanderne, 2011

Teknik- og Miljøudvalget den 08-05-2012
Bilag 9.3

DET STRATEGISKE VEJNET

- VEJSTRÆKNINGER MED ØGET FOKUS PÅ FREMKOMMELIGHED

Forslag af 5. marts 2012 (**tilrettet udgave af 15. marts 2012**)

Indhold

1.0	INDLEDNING	3
2.0	BAGGRUND	4
3.0	MÅLSÆTNING.....	6
4.0	UDPEGNING AF DET STRATEGISKE VEJNET.....	7
	4.1 Grundlag.....	7
	4.2 Niveaudeling	7
	4.3 Udpegning.....	8
5.0	INDSATSER PÅ DET STRATEGISKE VEJNET	11
	5.1 Minimumsstandard til det strategiske vejnet.....	11
	5.2 Indsatser.....	11
	5.2.1 Koordinering af vejarbejder.....	11
	5.2.2 Smidiggørelse af godkendelsesprocessen for vejarbejder	13
	5.2.3 Faste omkørselsruter ved større forstyrrelser i trafikafviklingen	14
	5.2.4 Trafikalt beredskab	15
	5.2.5 Fælles trafikinformation og trafikstyring.....	17
6.0	DEN VIDERE PROCES.....	20
	BILAG 1: VEJE MED HØJ TRAFIKBELASTNING	21
	BILAG 2: DET STRATEGISKE VEJNET	22
	BILAG 3A: DET STRATEGISKE VEJNET – AALBORG	23
	BILAG 3B: DET STRATEGISKE VEJNET – AARHUS.....	24
	BILAG 3C: DET STRATEGISKE VEJNET – TREKANTOMRÅDET	25
	BILAG 3D: DET STRATEGISKE VEJNET – ODENSE OG ØSTFYN.....	26
	BILAG 3E: DET STRATEGISKE VEJNET – STORKØBENHAVN.....	27



1.0 INDLEDNING

Arbejdet med at konkretisere og udpege Det Strategiske Vejnet, blev aktualiseret og understøttet på et møde med den tidligere transportminister den 2. august 2011. På mødet deltog en lang række aktører inden for transportbranchen, staten, kommunerne og industrien, og det overordnede tema var de problemer, der er med trafikafviklingen på vejene bl.a. på grund af de mange vejarbejder. Parterne aftalte på mødet, at der skal arbejdes videre med den tværgående koordination. Kommunerne, politi og Vejdirektoratet påtog sig i fællesskab at komme med et oplæg til Det Strategiske Vejnet samt hvad der skal til, for at sikre fremkommeligheden og koordineringen af vejarbejder.

Vejdirektoratet har arbejdet med begrebet "Det Strategiske Vejnet" som skal forstås som den del af det samlede vejnet, der har den største samfundsøkonomiske betydning. Den samfundsøkonomiske betydning opgøres primært ud fra spildt tid på vejen (pga. begrænset fremkommelighed). Samlet set kan omkostningerne betragtes som spildt arbejdsfortjeneste, enten ved at gods ikke bliver leveret rettidigt, eller ved at trafikanter sidder i kø på vejene.

Udpegningen af Det Strategiske Vejnet skal sikre fokus på de veje som har den største samfundsøkonomiske betydning, bl.a. ved opstilling af en minimumsstandard til vejene og ved iværksættelse af en række indsatser som skal sikre eller forbedre fremkommeligheden på vejene.

En af de bærende indsatser, der knytter sig til Det Strategiske Vejnet, er etablering af faste omkørselsruter. Udgangspunktet herfor er ønsket om at etablere en sikker rutevejledning, så trafikanterne ikke spreder sig til det øvrige lokale vejnet med en nedsættelse af trafiksikkerheden til følge.

Det er vigtigt med en klar og letforståelig definition og afgrænsning af Det Strategiske Vejnet og dets anvendelse. Vejnettet omfatter dele af Statsvejnettet, Sund & Bælts veje samt strækninger af det kommunale vejnet. Det betyder, at det er forskellige vejmyndigheder, der i fællesskab skal arbejde med de indsatser, der skal iværksættes på Det Strategiske Vejnet.

I dette notat beskrives hvilke veje, der forudsættes at indgå i Det Strategiske Vejnet, hvilke kriterier der har ligget til grund for udpegningen af vejnettet, samt hvilke indsatser der anbefales til sikring eller forbedring af fremkommeligheden.

Samarbejdet omkring Det Strategiske Vejnet er baseret på frivillighed. Med dette følger at der ikke er forudsat økonomiske reguleringer eller anden økonomisk kompensation for de parter som indgår i samarbejdet.



2.0 BAGGRUND

For vejmyndighederne er det et stort ønske at levere gode og fremkommelige veje til trafikanterne så de kan opleve den bedst mulige rejse fra A til B. Og for trafikanterne er der et ønske om at få tydelig og hurtig information om hvad der sker på vejene, så de kan planlægge deres rejse bedre.

Vejdirektoratet, kommunerne og Politiet samarbejder allerede på udvalgte områder med det formål at skabe bedre fremkommelighed for trafikanterne. Dette samarbejdet kan udvides og udvikles:

Koordinering af vejarbejder

- En optimering af koordineringen af vejarbejder på det statslige og det kommunale vejnet er et relevant samarbejdsområde. De forskellige vejbestyrelser vil kunne undgå at igangsætte samtidige vejarbejder som forstyrrer trafikken i de samme trafikkorridorer. Trafikanterne vil kunne informeres tidligere, hvilket vil gøre trafikanterne bedre i stand til at planlægge deres rejse, f.eks. i forhold til rejsetidspunkt, rutevalg eller valg af anden transportform.

Smidiggørelse af godkendelsesproces for vejarbejder

- Som myndighedsansvarlig skal politiet i dag godkende en stor del af de ansøgninger om rådighed over vejareal samt tilhørende afmærknings- og trafikafviklingsplaner som udstedes i forbindelse med vejarbejder. En digitalisering af ansøgnings- og godkendelsesprocessen er igangsat, men proceduren i dette samarbejde kan yderligere smidiggøres evt. med faste aftaler, så dialog kun er nødvendig i specielle situationer.

Faste omkørselsruter ved større forstyrrelser i trafikafviklingen

- Ved færdselsuheld eller vejarbejder på vejnettet som helt eller delvist spærrer vejen i længere tid, henvises trafikanter i dag ikke til faste alternative ruter, da der ikke findes forhåndsftaler som tillader dette. Kun politiet kan i dag iværksætte en sådan omlægning, som kræver skiltning fra gang til gang. Det samme er gældende ved større arrangementer eller begivenheder, hvor trafikken er svær at afvikle. Også her kunne der indgås faste aftaler mellem vejmyndighederne og politiet, så der hurtigt kan skabes alternative afviklingsruter. Aftalerne kunne gælde for de strækninger af Det Strategiske Vejnet som er udpeget som alternative ruter.

Trafikalt beredskab

- Politi, rednings- og sundhedsberedskab samt vejmyndighederne samarbejder i dag om håndtering af ulykker og trafikale hændelser på vejene. Ved indsats er der fokus på sikkerheden og redningsindsatsen, og på at få genetableret trafikafviklingen hurtigt. Også her kan aftaler og struktur skabe endnu bedre og hurtige løsninger. Der eksisterer i dag fælles regionale fora for planlægning og evaluering af beredskabsindsatsen på vejene. Det lokale kommunale beredskab har ikke i dag lignende fora. Det kunne etableres i forbindelse med Det Strategiske Vejnet.

Fælles trafikinformation og trafikstyring

- på statsvejene og kommunevejene kan som det er nu, opleves usammenhængende. En af årsagerne er, at de grundlæggende trafikdata er mangelfulde på nuværende tidspunkt og at ingen har fuldt overblik over det samlede vejnet. Måltrettet trafikstyring og trafikin-



formation for Det Strategiske Vejnet vil kunne skabe grundlaget for en bedre udnyttelse af det eksisterende vejnet samt understøtte sikkerheden for trafikanterne.



3.0 MÅLSÆTNING

Målsætningen med Det Strategiske Vejnet er at sætte fokus på trafikanterne, sikre fremkommeligheden og udnytte den eksisterende infrastruktur bedst muligt.



4.0 UDPEGNING AF DET STRATEGISKE VEJNET

4.1 GRUNDLAG

For trafikanterne vil det ikke være direkte synligt, om en given strækning indgår i Det Strategiske Vejnet og de får heller ingen information om, at de færdes på en del af Det Strategiske Vejnet. Det Strategiske Vejnet er således ikke en ny klassificering af vejnettet, men en udpegning der anvendes administrativt af vejbestyrerne ved planlægning af indsatser på vejene.

Ved udpegning af Det Strategiske Vejnet er der primært taget udgangspunkt i følgende to overordnede parametre:

- Vejens trafikbelastning.
- Vejens trafikale betydning.

Vejens trafikbelastning

Det essentielle i udpegningen af Det Strategiske Vejnet er, at det indeholder strækninger, hvor risikoen for kraftig nedsat fremkommelighed er stor, hvis der opstår hændelser, der reducerer kapaciteten. Hensigten med Det Strategiske Vejnet er at skabe et vejnet, hvor fremkommeligheden er så høj som overhovedet muligt.

Konsekvensen af en pludseligt opstået hændelse vil bero på, hvor stor trafikbelastningen er på den givne vejstrækning på det tidspunkt, hændelsen opstår. Hvis der sker en hændelse på en ikke stærkt trafikeret vej, vil den øvrige trafik kunne passere stedet uden større forsinkelse. Hvis der derimod er tale om en meget trafikeret strækning, vil der hurtigt opstå kødannelse med en deraf stærkt forringet fremkommelighed. F.eks. vil en spærring af et kørespor på en 2-sporet motorvej i forbindelse med en hændelse således medføre en kapacitetsreduktion på ca. 65 % forbi hændelsesstedet.

Vejens trafikale betydning

Vejens trafikale betydning er afgørende for hvor stor en del af vejstrækningen og oplandet der påvirkes af nedsat fremkommelighed på vejen. Den tid, det tager at få genetableret normal trafikafvikling efter en hændelse, afhænger af vejens trafikale betydning, og af hvor stor tilførslen af køretøjer er i den opståede kø. Et fremkommelighedsproblem på en af de nationale strækninger som forbinder og fordeler trafikken i hele landet har større konsekvens end dårlig fremkommelighed på en strækning, der forbinder vejene i et lokalområde.

4.2 NIVEAUDELING

Med baggrund i ovenstående to overordnede parametre kan vejene inddeles i følgende tre niveauer. Alle 3 niveauer er vigtige, og de udgør i fællesskab Det Strategiske Vejnet.

Niveau 1

Niveau 1 består af strækninger som forbinder og fordeler trafikken i hele landet. Disse veje anses, uanset trafikbelastningen, for at være så væsentlige for den samlede fremkommelighed på vejene, at de skal medtages på niveau 1.



Niveau 2

Niveau 2 består af strækninger der forbinder det regionale eller lokale vejnet, og som har en høj eller middelhøj trafikbelastning.

Niveau 3

Niveau 3 består af strækninger, der er udpeget som alternative ruter til niveau 1 eller niveau 2, og som i perioder derfor fungerer som forbindelses- eller fordelingsveje.

Strækningerne på niveau 1 og 2 er primært statsveje og strækningerne i niveau 3 er primært kommuneveje. Omkørselsvejnettet går begge veje således, at niveau 1 eller niveau 2 veje også kan fungere som omkørsel for niveau 3 veje.

4.3 UDPEGNING

Udover ovenstående to parametre vedr. vejens betydning og trafikbelastningen er følgende overvejelser indgået ved udpegningen af de veje som skal indgå i Det Strategiske Vejnet:

- Strækningers fremkommelighed (årsdøgntrafikken i relation til vejens kapacitet).
- Om vejen indgår i nationale rutenet som tungvognstrafikvejnettet og Modulvognsvejnettet.
- Om der findes spærretider for udførelse af vejarbejde (dag/nat) på vejen, hvilket er udtryk for en høj trafikbelastning.
- Om vejen er central i forhold til væsentlige trafikknudepunkter som lufthavne, havne og stationer eller større velfærdsfunktioner som supersygehuse.
- Om der mangler alternative ruter til vejen.

Endvidere er der anlagt en helhedsbetragtning i forhold til at skabe et sammenhængende vejnet, som kan bringe trafikanten fra A til B. Dvs. at visse veje eller strækninger kan være inkluderet alene fordi de sikrer netsammenhæng med andre veje som indgår i Det Strategiske Vejnet.

Resultatet af den samlede udpegning er vist på vedlagte kort, hvor vejnettet på de tre strategiske niveauer er indtegnet. I det følgende gives en kort begrundelse for at en række konkrete strækninger er inkluderet, og for hvorfor de er valgt indplaceret på et givet niveau.

Niveau 1

Det anses af væsentlig betydning, at Det Strategiske Vejnet afspejler de strækninger i vejnettet, hvor konsekvenserne af en hændelse vil være størst. Som udgangspunkt er valgt den del af Statsvejnettet, hvor antallet af timer med en belastningsgrad over 50 % er over 400 pr. år (bilag 1). På af kortet ses, at motorvejene i Hovedstadsområdet samt de fleste af motorvejene i det "lille H" under alle omstændigheder bør indgå i Det Strategiske Vejnet på niveau 1. Andre stærkt belastede veje er motorvejen forbi Aalborg fra Støvring til Motorvejskryds Vendsyssel nordøst for Nørresundby. Ud fra ønsket om en net sammenhæng er også strækningen Støvring – Randers inkluderet på niveau 1.

Færgetrafikken på Mols-Linien anses for at være så vigtig en forbindelse mellem landsdelene, at strækningerne i Odsherred og på Djursland mellem Århus og Ebeltoft indgår på niveau 1. Syd-motorvejen mellem Køge og Rødby bør også indgå på niveau 1 begrundet i vejens internationale betydning. Af øvrige statsveje er rute 14 Ringsted-Roskilde og rute 54 Næstved-Rønnede på niveau 1. Den første er inkluderet, da den udgør et vigtigt led som en alternativ rute fra Vestsjælland mod Storkøbenhavn i tilfælde af hændelser på Vest-motorvejen eller Køge Bugt Motorvejen



nærmere København. Rute 54 er inkluderet på niveau 1, da denne strækning udgør et helt centralt element i trafikafviklingen mellem Næstved og Storkøbenhavn. Også Kronprins Frederiks Bro og omfartsvejen nord om Frederikssund indgår på niveau 1. Denne vej er dels overbelastet i myldretiderne og har ikke nogle oplagte alternative ruter. Manglen på alternative ruter er også årsagen til, at den stærkt trafikerede vej mellem Roskilde og Ølstykke er inkluderet.

Niveau 2

På niveau 2 indgår en række mindre belastede motorveje og motorveje som bidrager til en robust netsammenhæng.

I Jylland indgår Esbjergmotorvejen, Herningmotorvejen, den kommende Sønderborgmotorvej, rute 13 mellem Vejle og Støvring samt mindre trafikerede statsveje og øvrige større veje mod Billund Lufthavn. Af hensyn til det kommende supersygehus ved Herning inkluderes strækningen Herning-Holstebro og Herning-Skive. Sidstnævnte er også inkluderet, da det må forventes, at åbningen af motorvejen Vejle-Herning vil trække mere nord-sydgående trafik i Jylland over på en mere vestlig rute.

For at skabe en robust netsammenhæng er det valgt, at lade hele rute 11 mellem Nørresundby og Tønder (grænsen) indgå på niveau 2. Endvidere indgår rute 13 Vejle-Viborg-Støvring samt en række øvrige regionale veje i Midt- og Vestjylland. Strækningen mellem Vejle og Billund er også inkluderet på niveau 2 af hensyn til trafikken mod Billund Lufthavn.

På Fyn er inkluderet rute 8 mellem Faaborg og Bøjden, rute 43 mellem Odense og Faaborg og rute 9 mellem Odense og Svendborg og videre mod Spodsbjerg.

På Lolland er rute 9 inkluderet mellem Tårs og Maribo. På Falster er inkluderet E55 mellem Nørre Alslev og Gedser, da den er et vigtigt forbindelsesled mellem Danmark og det østlige Tyskland.

I Nordsjælland er inkluderet visse veje omkring Frederikssund samt rute 6 mellem Ølstykke og Helsingør. Rute 16 mellem Hillerød og Hundested er inkluderet, da den udgør en vigtig forbindelse mellem Nordsjælland og Sjællands Odde.

Niveau 3

På niveau 3 indgår primært en række kommuneveje. I de fleste tilfælde er der tale om tidligere statsveje, der nu er aflastet af motorveje. Det drejer sig for eksempel om strækningen Kruså – Aalborg, København-Roskilde-Korsør, Nyborg-Middelfart-Kolding-Esbjerg samt Taastrup-Køge-Vordingborg-Sakskøbing samt visse tidligere hovedveje i Nordsjælland. Vest for Århus er foreslået en række kommuneveje, da de sammen med motorvejen udgør et egentligt alternativt vejnet i forbindelse med pludseligt opstået behov for omkørsler.

Andre væsentlige kommunale veje som bør indgå er Isterødvejen, Hørsholm-Hillerød og Kongevejen mellem Jægersborg og Hillerød.

I de større byer bør de største kommuneveje indgå i Det Strategiske Vejnet, da disse veje udgør ryggraden i de større bysamfund. Det gælder f.eks. Marselisborglinien fra Århus Syd Motorvejen til Århus Havn, forlængelsen af Hillerødmotorvejen samt Helsingørmotorvejen gennem Nørre Alle og videre langs Søerne i København.



Af hensyn til trafikken til og fra en række havne er der inkluderet veje mod havnene i Vordingborg, Odense og Fredericia.

Det samlede resultat er vist i bilag 2, hvor niveauerne for Det Strategiske Vejnet er indtegnet. I bilag 3 er vist kortudsnit med Det Strategiske Vejnet for Ålborg, Århus, Trekantområdet, Odense og Østfyn og Storkøbenhavn.



5.0 INDSATSER PÅ DET STRATEGISKE VEJNET

For at sikre eller forbedre fremkommeligheden på Det Strategiske Vejnet foreslås fokus på to fronter:

- *Minimumsstandard* - vedrører vejens statiske elementer - dvs. vejens udformning, afmærkning, udstyr og skiltning. Minimumsstandard skal være opfyldt for at en vej kan indgå i Det Strategiske Vejnet.
- *Indsatser* - vedrører en række mere dynamiske elementer som vejens drift, vedligeholdelse og anvendelse.

5.1 MINIMUMSSTANDARD TIL DET STRATEGISKE VEJNET

For at en vej kan indgå i Det Strategiske Vejnet skal vejen have et vist niveau, som gør den egnet til f.eks. at fungere som aflastningsvej ved omkørsler fra andre veje. De veje, som indgår i det strategiske vejnet, skal enten leve op til dette niveau, eller på sigt bringes til at gøre det.

Niveauet bestemmes f.eks. ud fra følgende parametre:

- Vejklassen – der vil typisk være tale om motorveje, hovedlandeveje og andre større gennemfartsveje.
- Vejens dimensionering, bl.a. af rundkørsler i forhold til en øget trafikbelastning.
- Trafikmønster (f.eks. begrænset lokaltrafik og kørsel med langsomme køretøjer).
- Skiltning - f.eks. rutenummer samt kantpæle med kilometerinformation.
- Evt. mulighed for variabel hastighedstilpasning.
- Overvågede signalanlæg med evt. mulighed for dynamisk omstilling.
- Ingen bump, blomsterkummer eller lignende.
- Ingen sortpletter.

Udgifter til at sikre minimumskravene på de veje som indgår i Det Strategiske Vejnet skal afholdes af den pågældende vejbestyrer under de eksisterende aftaler. Dvs. der vil ikke være tilskud til etablering og vedligehold af det Strategiske Vejnet.

5.2 INDSATSER

Med udgangspunkt i de eksisterende samarbejdsområder (jf. afsnit 2.0) beskrives efterfølgende en række indsatser som kan sikre og forbedre fremkommeligheden på Det Strategiske Vejnet.

5.2.1 Koordinering af vejarbejder

Status og udfordringer

I dag sker koordinering af vejarbejder på tværs af vejbestyrelser ad hoc og er primært begrænset til de store anlægsarbejder. Internt i Vejdirektoratet er der igangsat initiativer til at forbedre koordineringen og skabe bedre overblik. Primo 2012 indføres et nyt overbliksværktøj, Vejdirektoratet



vil benytte til registrering af planlagte og igangværende arbejder, samt etablering af en funktion som skal foretage koordinering og prioritering af arbejder på tværs af organisationen.

Vejdirektoratets system TrafikMan anvendes i dag til indmeldinger fra kommunerne der let kan indmelde information om lokale trafikforhold. Via Trafikman videreformidles information hurtigt til relevante medier og berørte trafikanter. TrafikMan automatiserer trafikmeldingens vej fra kilde til trafikant og giver overblik over trafiksituationen. Det er dog ikke alle kommuner, der i dag melder ind til TrafikMan.

Mål

Alle arbejder på Det Strategiske Vejnet samt arbejder som påvirker den overordnede transportinfrastruktur er fuldt koordineret. Der findes ét overbliksværktøj som samler alle arbejder og faste aftaler om koordinering og prioritering.

Forventede effekter

En bedre koordinering forventes at medføre, at trafikanterne oplever færre gener ved vejarbejder. En bedre koordinering kan f.eks. sikre:

- At der ikke udføres samtidige vejarbejder, som "spærrer for hinanden" eller oplagte alternative ruter.
- At flere samtidige vejarbejder eller flere på hinanden følgende vejarbejder samles til ét (under samme afmærkning).

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes at kunne føre til bedre koordinering:

1. Fuld implementering af overbliksværktøjet i Vejdirektoratet.
2. Udvidelse af Vejdirektoratets overbliksværktøj til at omfatte kommuner samt andre vejbestyrelser og infrastrukturejere. Herunder skal den fremtidige anvendelse af Trafikman afklares.
3. Fastlæggelse af prioriteringsaftaler ved planlægningskonflikter.
4. Bedre uddannelse af entreprenører og bygherrer i afmærkning og planlægning af vejarbejder (er i gang i VEJ EU regi).
5. Oplysningskampagne overfor vejbestyrelser vedr. vigtigheden af at udmelde vejarbejder til offentligheden.
6. Forbedret og koordineret tilsyn ved vejarbejder.

Implementering

Der forventes ikke skelnet mellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet. Der forventes en tidsmæssig forskydning af implementeringen som starter internt i Vejdirektoratet og successivt udvides til at omfatte kommuner og andre vejbestyrelser/infrastrukturejere.

Parter

Indsatsen forventes i første omgang primært at omfatte Vejdirektoratet. På sigt forventes alle vejbestyrelser og politikredse involveret.

Økonomi

Omkostninger til etablering og drift af overbliksværktøjet afholdes af Vejdirektoratet. Politiet og kommunale parter forventes at afholde eventuelle udgifter som er direkte relateret til egne systemer og processer, f.eks. dækning af ressourcer til indmelding af vejarbejder i systemet.



5.2.2 Smidiggørelse af godkendelsesprocessen for vejarbejder

Status og udfordringer

Frem til i dag har alle ansøgninger om råden over vejareal været behandlet manuelt ved fremsendelse af dokumenter mellem entreprenører, vejmyndighed og, hvor det er påkrævet, politiet. Vejdirektoratet har ultimo 2011 indført en digital rådighedsansøgning som skal være fuldt implementeret i forhold til alle ansøgninger i løbet af 2012. Vejmyndigheden har i dag 10 arbejdsdage til sagsbehandlingen - politiets eventuelle godkendelse sker inden for 7 arbejdsdage iht. almindelig forvaltningsskik.

Mål

Godkendelsesprocessen effektiviseres med kortere og smidigere sagsbehandling til følge.

Forventede effekter

En optimering af godkendelsesprocessen forventes at medføre større smidighed og fleksibilitet som vil tilgodese koordineringen af vejarbejder. Da processen i dag er relativ lang søger entreprenører ofte om længere tid end de egentlig skal bruge - denne "buffer" forventes at kunne nedbringes med færre "afspærringstimer" til følge.

Indsatsen forventes endvidere at give en effektiviseringsgevinst i form af et reduceret ressourceforbrug hos de enkelte parter.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes at kunne føre til en optimering af godkendelsesprocessen:

- a. Fuld implementering af den digitale rådighedsansøgning i Vejdirektoratet
- b. Evt. udvidelse af den digitale rådighedsansøgning til andre vejbestyrere
- c. Digitalisering af politiets godkendelsesproces
- d. Opdeling af ansøgninger til politiet i "trivielle" og "komplicerede", således at politiet i højere grad hurtigt kan behandle de "trivielle".
- e. Indgå aftaler om forhåndsgodkendelse af afmærkninger.

Implementering

Der forventes ikke skelnet imellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet. Der forventes en tidsmæssig forskydning af implementeringen som starter internt i Vejdirektoratet og successivt udvides til at omfatte kommuner og andre vejbestyrelser/infrastrukturejere samt politiet.

Parter

De primære parter er Vejdirektoratets myndighedsansvarlige, øvrige vejbestyrelses myndighedsansvarlige og politiet.

Økonomi

Omkostninger til digitalisering af rådighedsansøgningen afholdes primært af Vejdirektoratet. Politiet og kommunale parter forventes dog at afholde udgifter som er direkte relateret til egne systemer og processer, f.eks. eventuelle udgifter ved opkobling til systemet. Udgifter til sagsbehandlingsressourcer forventes reduceret i forhold til det nuværende.



5.2.3 Faste omkørselsruter ved større forstyrrelser i trafikafviklingen

Status og udfordringer

Ved færdselsuheld eller vejarbejder på vejnettet som helt eller delvist spærrer vejen i længere tid, henvises der i dag ikke normalt til alternative ruter. Udgangspunktet er, at trafikanterne så vidt muligt skal forblive på vejen, hvilket dels skyldes manglende viden om trafikken på de mulige alternative veje og dels, at de mulige alternative veje hører under en anden vejbestyrer.

En anvisning af trafik til andre veje kan i dag kun iværksættes af politiet og kræver skiltning fra gang til gang eller manuel dirigering ved politi eller hjemmeværn. Det samme er gældende ved større arrangementer eller begivenheder, hvor trafikken er svær at afvikle. Vejdirektoratet råder i dag over særlige containervogne med faste skilte som kan anvendes til midlertidig skiltning af en omkørselsrute. Disse containervogne er placeret på udvalgte stationer hos Vejdirektoratets beredskabsentreprenør.

Den manglende anvisning til alternative ruter betyder ikke, at trafikanterne nødvendigvis afholder sig fra at køre væk fra en vej, hvor der er et fremkommelighedsproblem. Trafikanter med lokal kendskab vil selv finde ud på det omliggende vejnet og vælge en anden rute, ligesom de fleste trafikanter i dag har rutevejvisningsudstyr i bilen med mulighed for at beregne alternative ruter. En fastlæggelse af faste omkørselsveje kan ligeledes være med til at sikre, at den ekstra trafik ikke truer trafiksikkerheden på mindre lokalveje.

Endelig kan forskellige medieudbydere (radio/TV) finde på at anvise alternative ruter. Vejbestyrelserne står her uden indflydelse på valg af rute.

En anden form for "omkørsel" kan være at lede trafikanterne over i offentlig transport. Dette gøres i dag kun i meget begrænset omfang, typisk via medierne.

Information til de kollektive trafikselskaber, i forbindelse med længere og vedvarende vejarbejder og planlagte hændelser på Det Strategiske Vejnet, er ligeledes et ønske, således at selskaberne kan omlægge ruter og informere passagerne derom.

Mål

Der etableres et overordnet net af omkørselsruter på Det Strategiske Vejnet som kan bruges ved både planlagte og ikke-planlagte forstyrrelser af trafikken. Omkørselsruter etableres både for niveau 1, 2 og 3 veje.

Der skabes gode muligheder for at skifte transportmiddel på en let, hurtig og overskuelig måde.

Forventede effekter

Muligheden for hurtigt at kunne anvise alternative ruter eller transportformer forventes at øge såvel fremkommeligheden som trafikanttilfredsheden.

Vejbestyrelsernes mulighed for aktivt at påvirke et rutevalg vil øge trafiksikkerheden og fremkommeligheden på det samlede vejnet, da faste skilte omkørselsruter gerne skulle begrænse antallet af trafikanter der "ukontrolleret" kører ud på det sekundære vejnet (f.eks. på ikke-egnede veje som fordelings- og lokalveje).



Der må forventes en vis negativ effekt i forhold til naboer til aflastningsveje som i perioder kan blive mere trafikerede. Visse steder vil det ikke være muligt eller hensigtsmæssigt at etablere omkørselsruter, f.eks. på nogle af adgangsvejene til havnene.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes nødvendige for at etablere faste omkørselsruter:

Etablering af omkørselsnet:

- a. Udpegning af mulige fralednings- og tilledningspunkter på Det Strategiske Vejnet.
- b. Fastlæggelse af eventuel fast skiltning af omkørselsruter.
- c. Kommunikation til offentligheden om omkørselsruterne.

Aftaler om fraledning af trafik:

- d. Fastlæggelse af kriterier for fraledning af trafik.
- e. Indgåelse af aftaler om processen ved fraledning (hvordan), herunder kommunikation mellem vejbestyrere samt udsendelse af information til trafikanter.
- f. Dialog med udbydere af rutevejledningssystemer om anvisning af trafikanter til Det Strategiske Vejnet.

Ændring af transportform:

- g. Anvisningsaftaler med de kollektive trafiksselskaber ved omlægning af trafik.
- h. At anvise trafikanterne muligheder for at "skifte til andre transportformer.
- i. At informere de kollektive trafiksselskaber om planlagte hændelser.

Implementering

Der forventes ikke skelnet imellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet, da omkørselsruterne typisk vil gå på tværs af niveauerne. Der kan tænkes en tidsmæssig forskydning af implementeringen som starter med at etablere omkørselsruter for niveau 1 og herefter niveau 2 og 3.

Parter

De involverede parter er Vejdirektoratet, politiet, kommunerne og evt. medier og serviceudbydere. Der forventes behov for stor inddragelse af lokale parter fra VD, politikredse og de enkelte kommuner.

Økonomi

Omkostninger til etablering og skiltning af omkørselsruter forventes afholdt af de pågældende vejbestyrere.

5.2.4 Trafikalt beredskab

Status og udfordringer

Trafikalt beredskab dækker over de indsatser som iværksættes for at håndtere akutte eller ikke-planlagte hændelser på vejnettet, herunder ulykker, andre trafikfarlige hændelser og vejrlig.



Politi, rednings- og sundhedsberedskab samt vejmyndighederne samarbejder i dag om håndtering af ulykker på vejene. På statsvejnettet bidrager Vejdirektoratet til indsatsen ved afspærring af skadested samt eventuel trafikstyring. Dette varetages af T.I.C. og Vejdirektoratets beredskabs-entreprenør. På planlægningsniveau er, i et samarbejde mellem bl.a. Vejdirektoratet, politiet og kommunale beredskabschefer, udarbejdet en fælles "Instruktion til indsatspersonale ved ulykker på motorvejen".

Vejdirektoratets beredskabsentreprenør håndterer desuden fjernelse af tabte genstande og trafikfarlige henstillede køretøjer samt afhjælpning af diverse trafikfarlige forhold i forbindelse med akut opståede skader på vej og vejudstyr. Ved indmelding af trafikfarlige forhold på kommunale veje, udsender Vejdirektoratet sit beredskab, hvis dette er til rådighed. Alternativt sætter kommunerne deres eget kommunale redningsberedskab ind.

Det trafikale beredskab dækker også håndtering af vejrlig, f.eks. vintervejr, storm og skybrud. Vinterberedskabet er via Vinterudvalget koordineret mellem alle vejbestyrelserne i Danmark. Vinterudvalget står bag "Strategi for vintertjeneste på stats- og kommuneveje" samt en række systemmæssige værktøjer som VejVejr, Vinterman og Vintertrafik.dk.

Beredskab i forbindelse med storm håndteres af de enkelte vejbestyrelser og i skærpede situationer af politiet. Vejdirektoratet formidler information om f.eks. varsling og spærring af Øresundsbroen og Storebæltsforbindelsen som følge af kraftig vind og storm. Vejdirektoratet, ved T.I.C., fungerer tillige som informationsberedskab ved større hændelser.

I forhold til skybrud er der i 2011 startet et samarbejde omkring fælles beredskabs- og kommunikationsplaner mellem Vejdirektoratet, politiet og Københavns Kommune, Hvidovre Kommune og Brøndby Kommune. Der er på kommunalt niveau dannet et "Regnvandsforum", hvor Vejdirektoratet også deltager.

Mål

- En forkortelse af den tid det tager at opdage en hændelse, at genoptage trafikafviklingen og at genskabe normal trafik efter en hændelse.
- At begrænse vejrligets indflydelse på trafikafviklingen.

Forventede effekter

Et forbedret trafikalt beredskab forventes at medføre, at trafikanterne oplever færre og mere kortvarige gener ved akut opståede hændelser, dels ved en bedre afmærkning og information om hændelser, og dels ved en hurtigere afhjælpning af hændelserne.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes at kunne føre til en optimering af beredskabet:



Beredskab ved ulykker og trafikale hændelser:

- a. Øget samarbejde mellem politi, rednings- og sundhedsberedskab samt vejbestyrelser om afmærkning af og information om ulykker.
- b. Forhåndsftaler med forsikringsselskaber omkring hurtig fjernelse af forulykkede køretøjer fra vejen.
- c. Udarbejdelse af en fælles trafikale beredskabsplan for Det Strategiske Vejnet.
- d. Nedsættelse af udkaldstider for Vejdirektoratets beredskab.
- e. Øget kameradækning for manuel/assisteret overvågning af vejstrækninger.
- f. Evt. forbedret kommunikation mellem vejbestyrelser og øvrige beredskabsaktører.

Beredskab ved vejrlig:

- a. Samarbejder om vinterberedskab og storm fortsættes uændret.
- b. Samarbejde om øget beredskab ved skybrud er i gang i visse kommuner med udarbejdelse af fælles beredskabs- og kommunikationsplaner. Samarbejdet udvides, hvor det er relevant.

Implementering

Implementering af de forskellige typer beredskab kan ske uafhængigt af hinanden og kan køre i flere tempi. Udkaldstider for Vejdirektoratets beredskab kan tænkes differentieret på de tre niveauer af veje, ligesom niveauet af overvågning (f.eks. kameradækning) kan tænkes differentieret.

Parter

Ulykker og trafikalt beredskab: De primære involverede parter er Vejdirektoratet, politiet, de kommunale redningsberedskaber og de regionale sundhedsberedskaber. Herudover kan tænkes involveret private interessenter som Falck og Dansk Autohjælp samt forsikringsselskaber.

Vejrlig: De involverede parter er Vejdirektoratet, kommuner samt øvrige vejbestyrelser.

Økonomi

Udgifter til et skærpet beredskab, f.eks. kortere udkaldstider, samt deltagelse i øget samarbejde på området forventes dækket af de pågældende vejbestyrelser.

5.2.5 Fælles trafikinformation og trafikstyring

Status og udfordringer

Brugen af avanceret trafikstyring og informationsmuligheder varierer meget på det danske vejnet. En sammenhængende og koordineret trafikstyring eksisterer ikke for det samlede vejnet. En af årsagerne er, at de grundlæggende trafikdata ikke findes eller ikke udveksles på nuværende tidspunkt. En anden årsag er, at den begyndende brug af ITS (Intelligente Transport Systemer) i kommunerne og VD ikke er koordineret og styret i forhold til det samlede vejnet.

Vejdirektoratet har et landsdækkende trafikinformationscenter, T.I.C. som udsender trafikinformation for det rutenummererede vejnet. Dette gøres via en række medier som Internet, Tekst-TV, web-TV, radio mv. Der er i visse områder et samarbejde med kommunerne om regionale trafik-



portaler. Disse dækker regional trafik på tværs af transportformer og informerer både om trafiktilstande på vejene og kollektiv trafik. Kommuner, trafikselskaber, lufthavne m.fl. indgår i samarbejdet.

En udfordring for Det Strategiske Vejnet er, at der mangler realtidstrafikdata for en stor del af vejnettet. Vejbestyrelserne kan reelt ikke se/vide, hvad der sker på vejnettet. Resultatet af dette er, at trafikanterne ikke kan få fuld information til brug for deres beslutninger.

Trafikstyring omfatter både fast og variabel skiltning, signalstyring og afmærkning på vejen. Trafikstyring er i høj grad reguleret af vejreglerne men kan opleves uensartet af trafikanterne på forskellige dele af vejnettet. Vejdirektoratet anvender i stigende grad variabel skiltning som styres fra T.I.C. Ligeledes er der trafiksystemer ved tunnelerne som styres af det lokale politi. Kommunerne har kun i begrænset omfang variabel trafikstyring, f.eks. parkeringsanvisningsskilte, men flere systemer er på vej, bl.a. ved Nordhavnstunnelen i København og Marselistunnelen i Århus.

Signalanlæg på statsveje styres og overvåges af Vejdirektoratet. De større kommuner (f.eks. København, Århus, Aalborg og Odense) har egne overvågningscentraler, andre kommuner er koblet op på Vejdirektoratets overvågning, og endelig er der også en del uovervågede kommunale anlæg.

Mål

En sammenhængende og koordineret trafikinformation og trafikstyring på tværs af Det Strategiske Vejnet.

Forventede effekter

En forbedret og koordineret trafikstyring forventes at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden på vejene.

En forbedret og koordineret trafikinformation forventes at sikre, at trafikanterne føler sig velinformerede om trafikforhold på vejene og i den kollektive trafik.

En bedre udnyttelse af det samlede vejnet får trafikanterne til at opleve en bedre sammenhæng i informationen og styringen.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes nødvendige for at kunne etablere fælles trafikinformation og trafikstyring:

- a. Etablering af fælles dataopsamling og -præsentation på tværs af vejbestyrere.
- b. Indsamling af realtidstrafikdata på Det Strategiske Vejnet.
- c. Koordineret trafikinformation på tværs af vejbestyrere og de kollektive trafikselskaber, herunder videreudvikling af samarbejdet omkring trafikportaler - evt. en fælles landsdækkende trafikportal.
- d. Samarbejdsaftaler på tværs af vejbestyrelser og politi omkring trafikstyring på Det Strategiske Vejnet inkl. tunnelstyring.
- e. Samarbejdsaftaler om strategisk signalstyring ved omlægning af trafik.



Implementering

En differentiering på de tre niveauer af veje kan tænkes relevant i forhold til etablering af fast dataopsamlingsudstyr og variable trafiksystemer. I det omfang dataopsamling sker via GPS data fra køretøjer, vil der dog ikke være basis for differentiering.

I forhold til trafikinformation forventes ikke skelnet mellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet.

Parter

De involverede parter er Vejdirektoratet, politiet og kommunerne og i forhold til trafikinformation også medierne.

Økonomi

Vejdirektoratet afholder udgifter til etablering og drift af en fælles trafikdatabase for opsamling og behandling af realtidstrafikdata. Som udgangspunkt opsamles realtidstrafikdata primært fra mobile GPS-enheder på køretøjer, hvilket ikke forventes at påføre kommunerne ekstraudgifter. Udgifter til specifikke trafikstyringssystemer afholdes af de pågældende vejbestyrelser.



6.0 DEN VIDERE PROCES

Godkendelsen af Det Strategiske Vejnet kan forløbe på følgende vis:

HVAD	HVORNÅR
FASE 1 KONCEPTUET	
Høring af de valgte parter.	Fra 5. marts til 20. maj 2012.
Orientering om høringsprocessen på møde med Branchen	19. marts 2012
Opsamling på høringen og sammenskrivning af indkomne kommentarer.	maj+ juni+ juli 2012.
Resultatet af høringen fremlægges for Ministeren og branchen.	Efterår 2012.
Beslutning om udpegningen og indsatserne til Det Strategiske Vejnet.	Efterår 2012.
FASE 2 PLANLÆGNING OG IMPLEMENTERING	
Nedsættelse af tværgående grupper til igangsætning af indsatserne på Det Strategiske Vejnet.	November 2012.
Indgåelse af frivillige aftaler, mellem politi, kommuner og vejdirektoratet.	Primo 2013.
Godkendelse af anbefalinger for brugen af Det Strategiske Vejnet og igangsætning af indsatserne.	April 2013.
FASE 3 OPFØLGNING	
Status for indsatserne på Det Strategiske Vejnet.	August 2013.
Beslutning om det videre forløb med Det Strategiske Vejnet.	Oktober 2013.
Evaluering af indsatserne på Det Strategiske Vejnet	April 2014

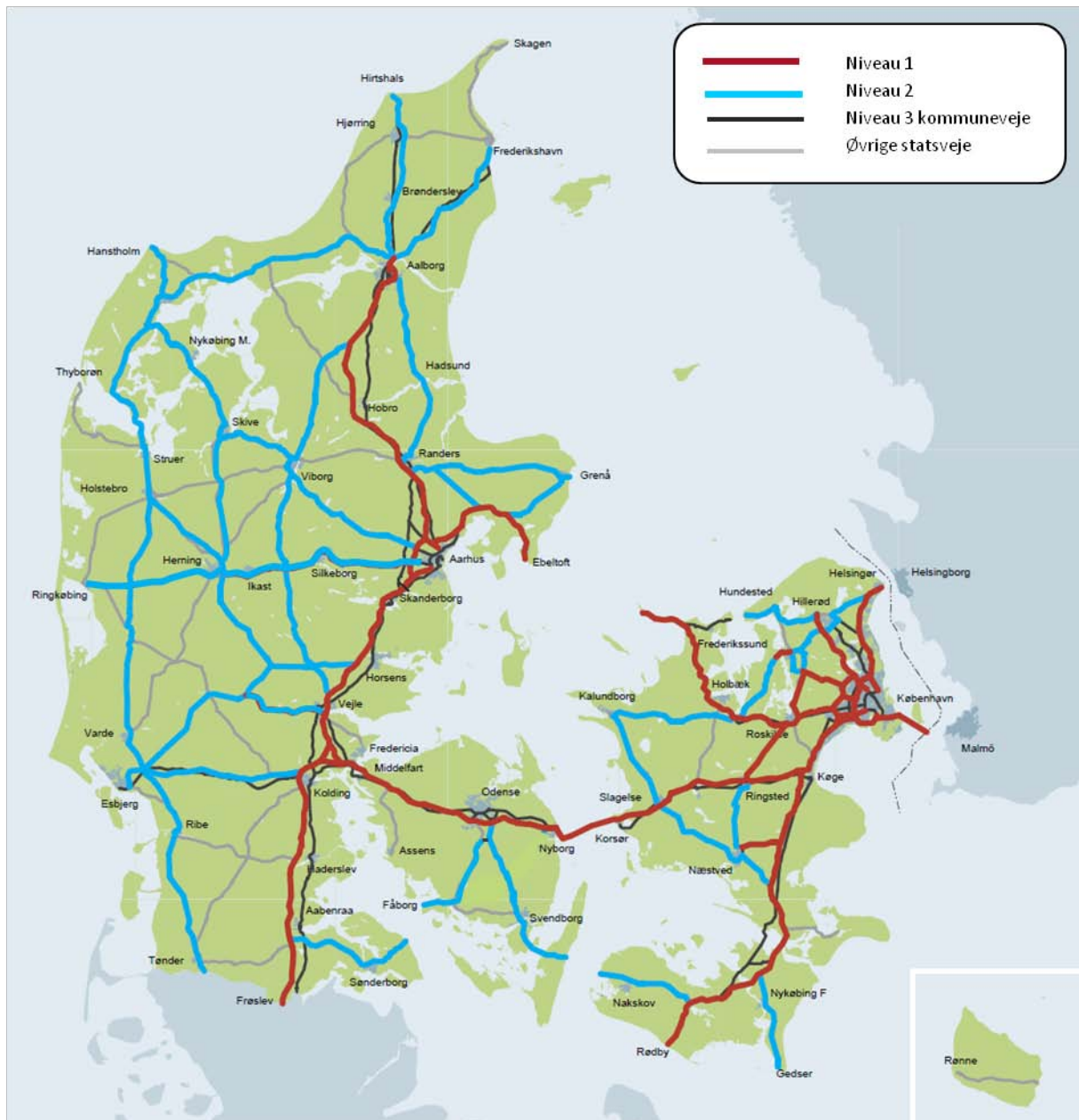


BILAG 1: VEJE MED HØJ TRAFIKBELASTNING

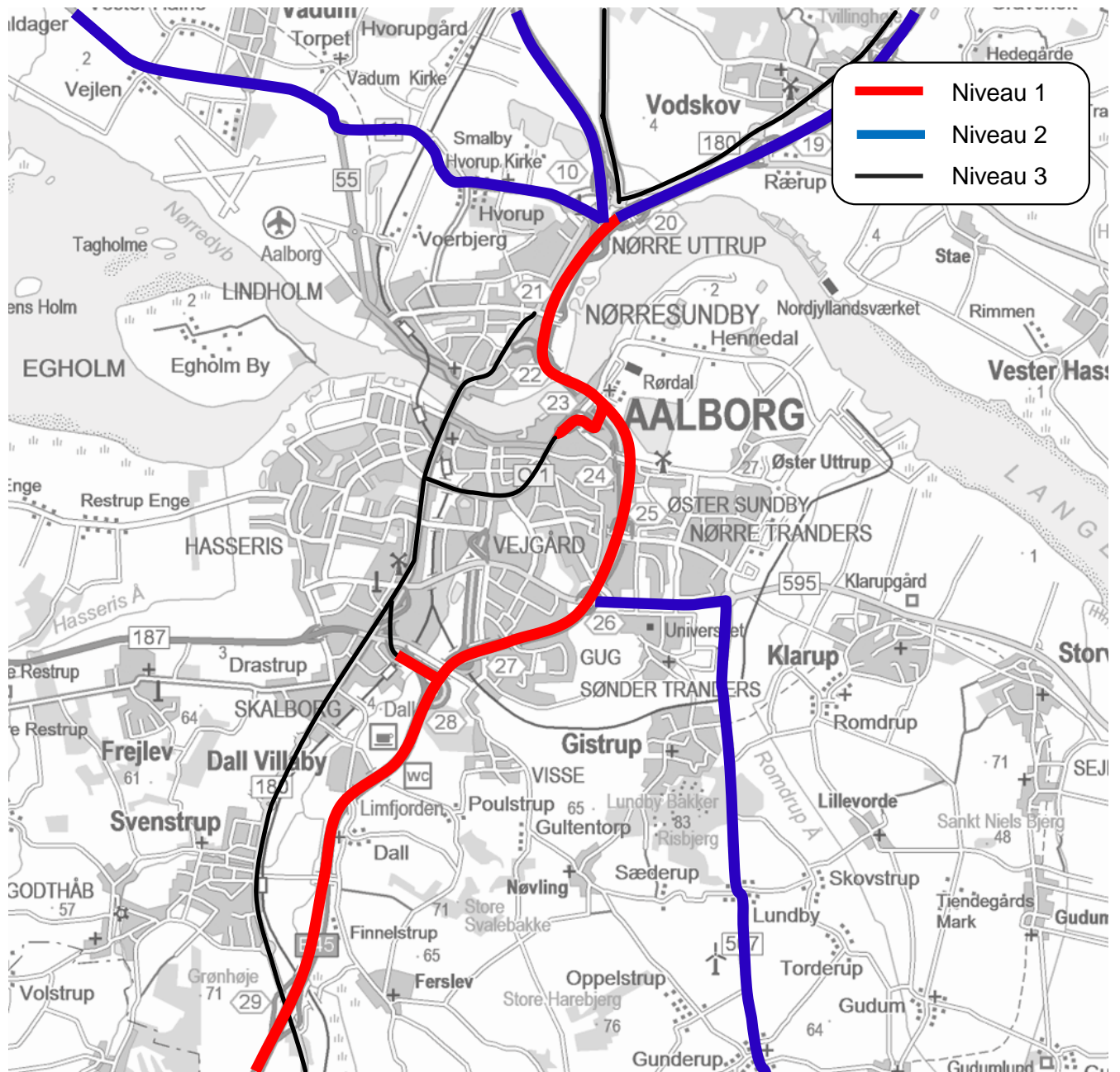
Antal timer på statsveje, hvor belastningen er over 50 % af vejens kapacitet



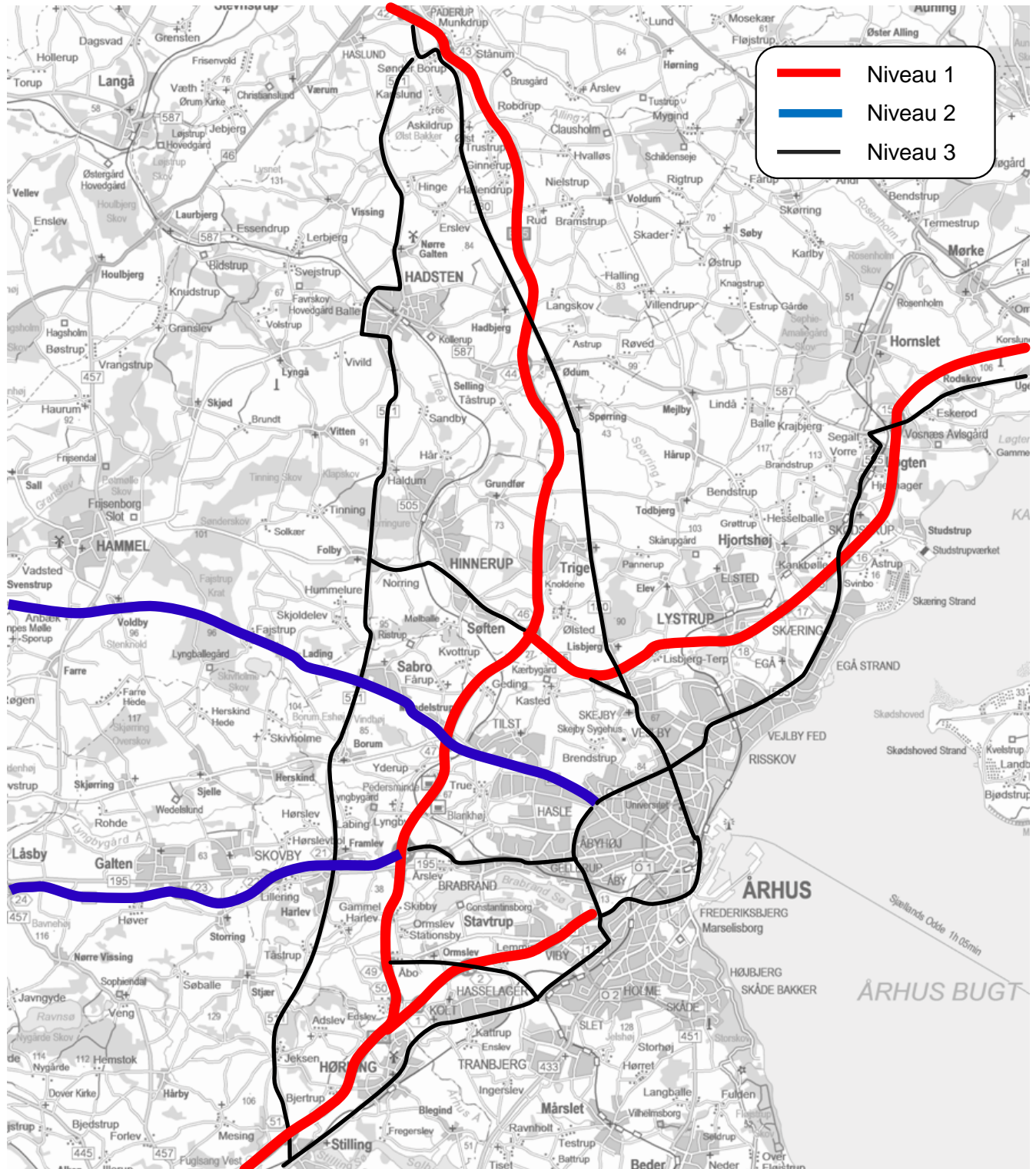
BILAG 2: DET STRATEGISKE VEJNET



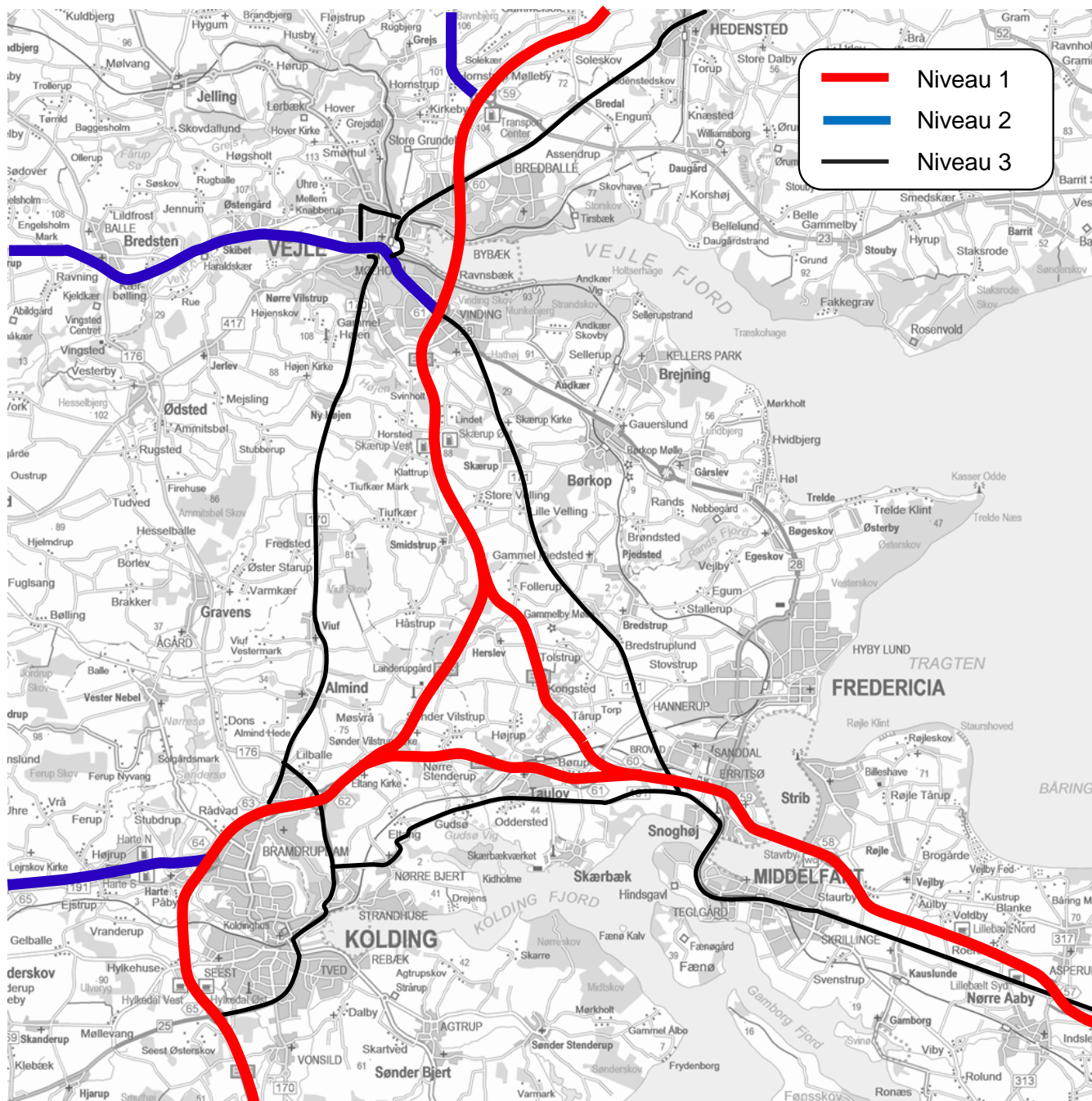
BILAG 3A: DET STRATEGISKE VEJNET – AALBORG



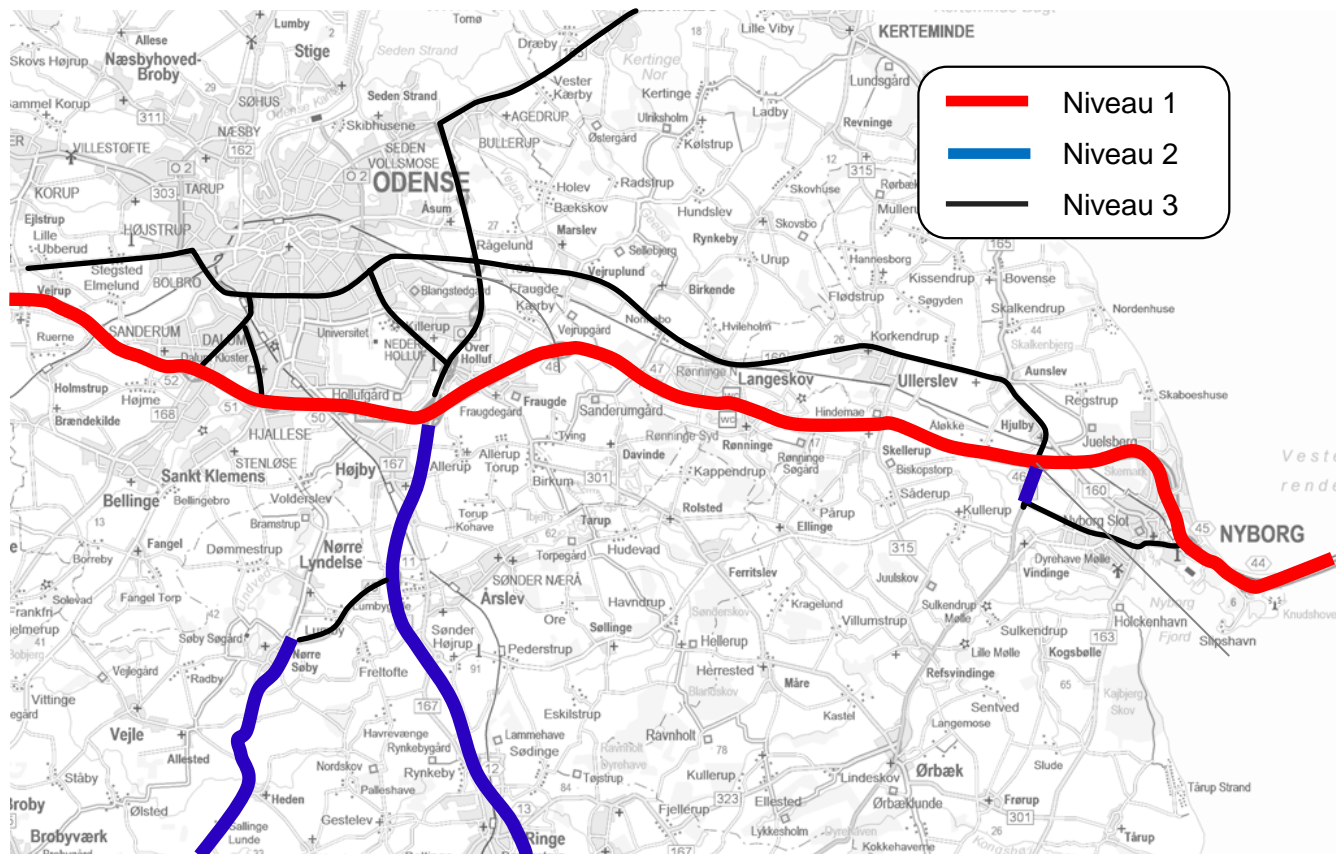
BILAG 3B: DET STRATEGISKE VEJNET - AARHUS



BILAG 3C: DET STRATEGISKE VEJNET – TREKANTOMRÅDET



BILAG 3D: DET STRATEGISKE VEJNET - ODENSE OG ØSTFYN



BILAG 3E: DET STRATEGISKE VEJNET – STORKØBENHAVN

