

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 12. juni 2012 kl. 15:30
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

Endvidere deltog:

Teknisk direktør Bjarne Holm Markussen,
sekretariatschef Regin Atterdag Nordentoft,
Bygningsinspektør og byplanchef Sidsel Poulsen og
souschef Niel-Kristian Holm Ibsen.

Orienteringssag 16.2 "Forbedring af cykelforholdene
på Lyngby Hovedgade mellem Jernbanevej og
Nørgaardsvej" ophøjes til sag nr. 16 på dagsordenen.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Budget 2013-16 - opfølgning på kvalitetsmål	4
02	Besvarelse af spørgsmål fra Budgetkonferencen den 23. april 2012 - Teknisk Forvaltning	6
03	Handlekataloger til 1%-puljen vedr. budget 2013-16	8
04	Modgående initiativer vedr. 1. anslået regnskab 2012	10
05	Opsætning af ladestander - Firskovvej	12
06	Trafiksimuleringsmodel for Kgs. Lyngby	13
07	Vejbesigtigelse 2012	15
08	Den fortsatte iltning af Furesøen efter 2012	18
09	Ansøgning om opsætning af containere til indsamling af tøj	21
10	Handelsforeningens applikation (app) til parkering	23
11	Miljø- og servicemål Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S vand	24
12	Handleplan for reovering af kildepladsen ved Lyngby vandværk	26

13	LYS - LYD - VAND - idéforslag til strategi fra KulturNetværket	29
14	Likørstræde - Forskønnelse og udvikling	32
15	Lyngby Hovedgade 63 - Projekt til ændret anvendelse	33
16	Forbedring af cyklistforholdene på Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Jerbanevej	37
17	Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 12-06-2012	38
18	LUKKET SAG. Udbud af slidlag m.v.	43
19	LUKKET SAG. Betaling af vejafvandingsbidrag	45

1.

Budget 2013-16 - opfølgning på kvalitetsmål

Sagsfremstilling

Det er fra og med Budget 2011-14 indført, at kommunalbestyrelsen skal arbejde med en kvalitetskontrakt. Kvalitetskontrakten skal ses som et redskab til løbende at vurdere, hvordan kvaliteten i den kommunale opgavevaretagelse kan udvikles. Der skal hvert år, senest i forbindelse med vedtagelsen af budgettet, ske en opfølgning på kommunens kvalitetskontrakt, m.h.t. hvor kommunen er i forhold til at opfylde de fastsatte mål.

Kvalitetskontrakten og status for opfølgningen er tilgængelig for kommunens borgere på Brugerinformation.dk.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 28. november 2011 den seneste Kvalitetskontrakt samt status for opfølgning på de fastsatte mål. Kommunalbestyrelsen besluttede endvidere, at konkrete mål justeres i fagudvalgsregi, hvor forudsætningsgrundlaget er ændret.

I indeværende møde skal Teknik- og Miljøudvalget behandle status for opfølgningen på de fastsatte mål og eventuelle forslag til ændringer. I bilaget er vist Kvalitetskontrakten for udvalgets aktivitetsområder samt en opdateret status for opfølgningen på de enkelte mål.

Resultatet af fagudvalgets behandling af kvalitetskontrakten vil indgå i budgetbemærkningerne i Budgetforslag 2013-16, som behandles i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen i september 2012. Den endelige Kvalitetskontrakt og opfølgningsredegørelse skal afspejle budgetterne på de enkelte områder og derfor godkendes endeligt af Kommunalbestyrelsen i forbindelse med vedtagelsen af budgettet.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget tager opfølgningen til efterretning og foreslår eventuelle ændringer indarbejdet i Budgetforslag 2013-16. Kvalitetskontrakten og opfølgningsredegørelsen godkendes endeligt af kommunalbestyrelsen i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2013-16.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget tager opfølgningen til efterretning og indstiller eventuelle ændringer indarbejdet i Budgetforslag 2013-16.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Godkendt.

(C) tager forbehold for trafik anlæg mv. under henvisning til, at (C) er imod betalt parkering.

2.

Besvarelse af spørgsmål fra Budgetkonferencen den 23. april 2012 - Teknisk Forvaltning

Sagsfremstilling

På kommunalbestyrelsens budgetkonference den 23. april 2012 blev der stillet en række spørgsmål samt givet en række politiske tilbagemeldinger til nærmere belysning.

For så vidt angår Teknik- og Miljøudvalgets område blev der stillet følgende spørgsmål

16. Veje. Nedklassificering. Nyt lovforslag. Hvad er substansen af lovforslaget og hvad er konsekvenserne?

Endvidere blev der givet følgende tilbagemeldinger fra gruppearbejdet til nærmere belysning

B32. Slidlag - er det muligt at reducere niveauet igen

B33. Kan en del af arbejdet der udføres i teknisk forvaltning ske i en bedre koordination med forsyningen m.m.

Forvaltningen har i forbindelse med besvarelsen udarbejdet notat af 6. juni 2012, der er vedlagt sagen.

Økonomiske konsekvenser

Ikke afdækket på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at indholdet i notat af 6. juni 2012 indgår idet videre budgetarbejde for 2013-2016 samt at de eventuelle økonomiske konsekvenser analyseres nærmere.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:
Taget til efterretning.

3.

Handlekataloger til 1%-puljen vedr. budget 2013-16

Sagsfremstilling

Med henvisning til punkt nr. 2 behandlet i udvalgmøde den 08.05.12, har Teknisk Forvaltning udarbejdet specifikke handlekataloger, som mere indgående beskriver indhold og konsekvenser for gennemførelse af respektive forslag.

Fagudvalget skal med udgangspunkt i handlekatalogforslagene udpege de forslag, som man indstiller skal gå videre i budgetlægningsprocessen for budgetår 2013-16, svarende til et samlet oplæg på 1,0 mio. kr. årligt..

På baggrund af udvalgets drøftelse skal forslagene oversendes til Økonomiudvalget til den videre proces.

Forvaltningen skal bemærke, at det planlagte spareforslag (under 1%-puljen) vedr. Frederiksdal Fribad har vist sig mere kompliceret end forudsat, idet forpagningsaftale fortsat er under udarbejdelse. Såfremt forvaltningen måtte konkludere, at der vil kunne gennemføres sparetiltag i relation til den omtalte funktion, vil der blive fremsendt et decideret handlekatalog.

For at opnå besparelsen på 1,0 mio. kr./år med virkning fra B13 og fremover, kan forvaltningen pege på forslag "TR 2, løsningsmodel 2" ang. buslæskure, "GR 5" ang. Den Grønne Legeplads, GR 10 vedr. Takstforhøjelse på kolonihaver samt GR 11 vedr. Forhøjelse af gravstedsleje for urnegravsteder. Dette leverer 1.150.000 kr. årligt fra B14 og frem.

De ikke-valgte forslag fra Handlekataloget 2013-16 vil indgå i grundlaget for det videre analysearbejde med budgetudfordring 2013-16.

Økonomiske konsekvenser

Fremgår af hvert enkelt spareforslag.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk forvaltning anbefaler sagen til Økonomiudvalgets videre budgetproces.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Udvalget (A, V og O) peger på løsningsforslag TR 2, GR 10 samt GR 11, idet de to takstforslag justeres, så det samlede beløb på de 3 forslag, samlet andrager 1 mio. kr.

(F og C) ønsker sagen oversendt til Økonomiudvalget uden anbefaling, idet budgetlægningen fra 2013-2016 ønskes behandlet under et.

4.

Modgående initiativer vedr. 1. anslået regnskab 2012

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 blev oversendt til Økonomiudvalgets møde den 15. maj 2012 for at bringe bevillingerne på plads på Kommunalbestyrelsens møde den 21. maj 2012.

Som en konsekvens af en ubalance på 1,6 mio. kr. inden for driftsvirksomheden, foreslog Økonomisk Forvaltning, at der arbejdes videre med de modgående forslag til møderækken i juni, således at ubalancen kan neutraliseres.

Økonomiudvalget vedtog, at ubalancen udmøntes i fagudvalgene efter en fordeling på 3:3:3:7 af beløbet mellem børneområdet, teknik- og miljøområdet, social- og sundhedsområdet samt administrationen. Således har kravet til kompenserende besparelser ændret sig fra 2,0 mio. kr./år til 0,3 mio. kr./år siden sagsfremstillingen i maj (punkt 2 på Teknik- og miljøudvalgets møde).

Teknisk Forvaltning foreslår, at udmøntningen af Teknik- og Miljøudvalgets andel på 0,3 mio. kr./år (fra B12 og frem) af ubalancen inden for driftsvirksomheden findes inden for følgende modgående initiativer:

1. Handlekatalog "MI 2 - Olieforureningspulje", som vil bidrage med 0,1 mio. kr./år fra B12 og frem.
2. Handlekatalog "TR 2 - Buslæskure/løsningsmodel 1", som vil bidrage med 0,2 mio. kr./år fra B12 og frem.

De omtalte handlekataloger indgår også i sagen vedr. "Handlekataloger til 1%-puljen vedr. budget 2013-16" (sagsnr: 2012510129). Såfremt disse anvendes som modgående initiativer, vil handlekatalogerne ikke kunne anvendes i budgetfasen for B13-16 til brug for den pågående 1%-besparelse. "Løsningsmodel 2" under "TR 2" kan dog fortsat indgå i 1%-puljen.

Økonomiske konsekvenser

Fremgår af handlekatalogerne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget anvender handlekatalogerne MI 2 og TR 2/løsningsmodel 1 som modgående initiativer på i alt 0,3 mio. kr./år fra B12 og frem. Anbefalingen vil herefter overgå til videre behandling i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

(F) stillede forslag om, at julebelysningen inddrages, som besparelsesforslag for 2012, som erstatning for forvaltningens forslag 2.

For forslaget stemte 2 (F), imod stemte 5 (A, C og O).

Herefter anbefaler udvalget (A, C, V; og O) forvaltningens forslag 1 og 2, som modgående initiativer.

(F) stemmer imod.

5.

Opsætning af ladestander - Firskovvej

Sagsfremstilling

I forlængelse af Teknik og Miljøudvalgets behandling af sagerne om opsætning af ladestander på henholdsvis Nørgaardsvej og Jernbanepladsen, har forvaltningen modtaget en ansøgning fra ChoosEV, der sammen med FDM planlægger at opstille en ladestander til elbiler foran FDM's butik på Firskovvej 32.

Ladestanderen vil kunne betjene 2 elbiler. Der søges om en 10-årig aftale for opsætning af ladestanderen, som placeres på kommunalt ejet parkeringspladser.

ChoosEV opstiller og drifter ladestanderen, så der ligger ingen kommunale opgaver i projektet. Ladestanderne vil være tilgængelig for alle elbillister.

Økonomiske konsekvenser

ChoosEV og FDM finansierer opsætningen og driften af ladestanderen, hvorfor projektet er udgiftsneutralt for kommunen

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget angående særlig råden over vejareal § 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 skiltning ikke opsættes.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at udvalget drøfter sagen.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Drøftet. Udvalget godkender opstillingen under forudsætning for politiets accept.

6.

Trafiksimuleringsmodel for Kgs. Lyngby

Sagsfremstilling

Udviklings- og Strategiudvalget har på mødet den 7. februar 2012 i forbindelse med behandling af Kommuneplanstrategi 2011 blandet andet vedtaget, at notat - "Trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby - Vejledning" tages til efterretning, idet sagen sendes til Teknik- og Miljøudvalget med henblik på udarbejdelse af trafiksimuleringsmodel.

Der henvises endvidere til GRØNT LYS - klima-, Agenda 21- og kommuneplanstrategi, der på nuværende tidspunkt er i høring. Under afsnittet "Det gør vi", er det angivet, at "der udarbejdes en trafikmodel baseret på spidstimebelastning for Kgs. Lyngby med henblik på løbende at kunne vurdere de trafikale konsekvenser af fortætningsprojekterne", samt at "der udarbejdes et beslutningsgrundlag om lukning af Klampenborgvej for biltrafik, bortset fra busser og taxier.

På baggrund af emner og spørgsmål, der blev rejst på mødet i Udviklings- og Strategiudvalget den 6. december, har forvaltningen fået udarbejdet et notat - "Trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby - Vejledning". Notatet beskriver blandt andet de anvendte forudsætninger i trafikanalysen for Kgs. Lyngby, fordele og ulemper ved døgn-trafikmodel og ved spidstime-trafikmodel - herunder honoraroverslag og tidsplaner ved eventuel igangsættelse af udvidelser af trafikanalysen. Det anbefales at udarbejde en spidstimetrafik- og simuleringsmodel, der kan benyttes i forbindelse med udvikling af de forskellige projekter til vurdering af kapaciteter for kryds og strækninger i Kgs. Lyngby.

Udarbejdelse af spidstimetrafik- og simuleringsmodel for Kgs. Lyngby er blevet yderligere aktualiseret som følge af fastlæggelse af linieføring og placering af stationer for en letbane i Kgs. Lyngby. Forvaltningen har drøftet udarbejdelse af en sådan model med Metroselskabet, da det vurderes, at kommunen har brug for modellen som grundlag for at analysere konsekvenserne for trafikken som følge af valg af linieføring og barrierevirkning. Metroselskabet har ligeledes en interesse i, at der udarbejdes en spidstimetrafik- og simuleringsmodel for Kgs. Lyngby.

Metroselskabet har oplyst, at de i juni måned 2012 får foretaget krydstællinger i spidstimen på krydsene langs Ring 3, samt at de ved hjælp fra rådgiver får udarbejdet en spidstimetrafikmodel for Ring 3. Da Metroselskabet udelukkende ser på trafikforholdene på Ring 3, er det nødvendigt for kommunen at få foretaget en udvidelse af denne model til også at omfatte den resterende del af Kgs. Lyngby, så

det er muligt at analysere konsekvenserne for trafikken på det resterende vejnet. Forvaltningen har modtaget et sagen vedlagt honoraroverslag/tilbud fra Via Trafik på 450.000 kr., eksklusiv eventuelle tillægsydelse på 25.000 kr. for morgenspidstimestemodell og 149.000 kr. for lørdagstælling og lørdagsspidstimestemodell.

Opgaven forventes at tage ca. 3 måneder at udføre fra igangsættelse og tilbydes igangsat fra medio august 2012.

Forvaltningen anbefaler, at spidstrafik- og simuleringsmodellen etableres som en hverdags- og lørdagsmodell (morgen og aften) til i alt 624.000 kr.

Økonomiske konsekvenser

Udgifterne på 624.000 kr. for etablering af en spidstime- og simuleringsmodell vil kunne afholdes gennem een af nedenstående finansieringsmodeller

1. tillægsbevilling,
2. frigivne anlægsmidler til udførelse af slidlag i 2012,
3. ikke igangsatte projekter i 2012 som pt. foreslås overført til 2013 (cykelfelter på Lyngby Hovedgade og støjvold langs Helsingørmotorvejen).

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget er myndighed for området. Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen har beslutningskompetence med hensyn til finansiering af forslaget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at tilbud på 624.000 kr. for spidstimetrafik- og simuleringsmodell for Kgs. Lyngby accepteres, og at arbejdet finansieres af een af ovenstående 3 finansieringsmodeller.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Anbefalet, idet et samlet udvalg peger på finansieringsmodell 2.

7.

Vejbesigtigelse 2012

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning har den 23. - 26. april foretaget den årlige besigtigelse af kommunens private fællesveje og -stier med og uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen.

Forvaltningen fremlægger fortegnelse over de ved vejbesigtigelsen gjorte bemærkninger med forslag til istandsættelse og reparation af de private fællesveje og -stier med og uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen. Fortegnelsen er lagt på sagen.

De private fællesveje udgør i alt ca. 90 km.

Kommunen vedligeholder mod betaling 53 km af de private fællesveje (vedligeholdelseskontrakt med grundejerforeninger, vejlaug, grundejere m.m.).

Beskadigelser, som udgør en fare for trafikken (f.eks. dybe slaghuller), bliver repareret af Vejvæsenet (nødretsarbejder). Reparation af dybe slaghuller udføres af trafiksikkerhedsmæssige grunde også på de private fællesveje uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen.

Der påregnes udført nødretsarbejde på ca. 60 vejstrækninger, hvor grundejerne ikke har tegnet vedligeholdelseskontrakt med kommunen. Kommunen står ved disse arbejder i forskud med udgiften, indtil der efter en istandsættelse af vejen også kan foretages en fordeling af denne udgift på de enkelte ejendomme. Nævnte praksis har været gældende siden 1956.

På de veje, hvor grundejerne har tegnet kontrakt med kommunen om vedligeholdelse af vejen, udføres slidlaget med rødbrune granitskærver (benævnes overfladebehandling O.B.). Dette er i overensstemmelse med den slidlagsstrategi, som blev godkendt af Teknisk Udvalg den 15. maj 1997.

Teknisk Udvalg besluttede på mødet den 9. juni 2000, at grundejere, som har tegnet vedligeholdelseskontrakt med kommunen, skal have mulighed for at fravælge en overfladebehandling (O.B.) og i stedet vælge et pulverasfaltslidlag (P.A.). Efterfølgende har Teknisk Udvalg på mødet den 13. maj 2008 besluttet, at såfremt grundejerforeninger, vejlaug m.m. der har vedligeholdelseskontrakt med kommunen ønsker et andet slidlag end den rødbrune granitbelægning (overfladebehandling O.B.) - f.eks. et sort pulverasfaltslidlag (P.A.) - vil

kommunen refundere det beløb, som svarer til prisen på udførelse af den rødbrune granitbelægning.

Valg af pulverasfaltslidlag i stedet for et slidlag som overfladebehandling med rødbrune skærver kræver fuld enighed i grundejerforeningen og berørte grundejere.

Med baggrund i den foretagne besigtigelse kan det konstateres, at veje, hvor grundejerne har vedligeholdelseskontrakt med kommunen, har en rimelig god og forsvarlig vedligeholdelsesstandard.

Kørebaserne er i en rimelig god stand. Istandsættelsesarbejderne vil derfor i 2012 blive koncentreret om istandsættelse af fortove.

Vedligeholdelsesstandard på private fællesveje, hvor grundejerne ikke har vedligeholdelseskontrakt med kommunen, har generelt en mindre god og meget varieret vedligeholdelsesstandard.

Der bør gives påbud om istandsættelse til grundejere på ca. 130 vejstrækninger.

En væsentlig del af vejstrækningerne, hvor der påregnes udført nødretsarbejder, er sammenfaldende med de vejstrækninger, hvor grundejerne bør gives et påbud om istandsættelse af vejen.

”Vejbesigtigelse 2012” vil blive lagt på kommunens hjemmeside efter køreorden og efter alfabetisk rækkefølge (vedlagt sagen).

Forvaltningens bemærkninger om veje uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen er ikke et påbud til grundejerne om at foretage en istandsættelse af vejen i overensstemmelse med de gjorte bemærkninger. Bemærkningerne er en anbefaling til grundejerne om, at få foretaget den nævnte istandsættelse for at holde vejen på den mest optimale økonomiske måde.

Teknisk Forvaltning giver først et påbud om istandsættelse af en vej, såfremt skaderne på vejen vurderes at udgøre eller meget snart vil udgøre en gene/fare for trafikken.

Forvaltningens bemærkninger om veje med vedligeholdelseskontrakt med kommunen prioriteres og udføres i det omfang budgettet (grundejernes indbetalinger) strækker. Vedligeholdelseskontrakten (abonnementsordningen) skal være udgiftsneutral for kommunen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen. Ordningen med vedligeholdelseskontrakter er udgiftsneutral for kommunen, idet der kun udføres reparations- og vedligeholdelsesarbejder svarende til de af grundejerne indbetalte vejbidrag (vejafgift).

Udgiften til istandsættelse af private fællesveje, hvor grundejerne ikke har tegnet vedligeholdelseskontrakt med kommunen, påhviler ejeren (grundejeren) af den til den private fællesvej grænsende ejendom.

Beslutningskompetence

Beslutningskompetencen som vejmyndighed ligger hos Teknik- og Miljøudvalget.
Lovgrundlag: Lov om private fællesveje.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at de på vejbesigtigelsen gjorte bemærkninger med forslag til reparation og istandsættelse godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Godkendt, idet udvalget forudsætter, at forvaltningen meddeler de fornødne påbud til sikring af trafiksikkerheden.

8.

Den fortsatte iltning af Furesøen efter 2012

Sagsfremstilling

Baggrund

Furesø var omkring år 1900 en af Nordeuropas reneste og mest artsrige søer. Kraftige og tilbagevendende opblomstringer af alger på grund af udledning af urensset spildevand i midten af 1900-tallet ødelagde søens balance. Furesø er Danmarks fjerdestørste sø og med sine 38 meter den dybeste sø i landet. Søen har stor rekreativ og biologisk værdi.

Frederiksborg Amt og Farum Kommune gennemførte i 2003-2006 med økonomisk støtte fra EU Life-Nature program et restaureringsprojekt med det formål at genskabe en ren og artsrig sø. Projektet søgte at løse problemerne gennem opfiskning af skalle og brasen og ved udledning af ren ilt til bundvandet.

Furesø Kommune og Furesø Spildevand A/S er ifølge projektet og aftaler i forbindelse med kommunalreformen økonomisk forpligtet til at fortsætte iltningen af søen indtil udgangen af 2012.

Hvis iltningen skal fortsætte efter 2012, skal der gennemføres nyt udbud af opgaven. Der er blandt andet derfor behov for, at det meget snart bliver afklaret, om og i givet fald hvordan ilttilførslen skal fortsættes efter 2012. I første omgang er der behov for denne afklaring, indtil næste generation af de statslige vandplaner foreligger, forventeligt i 2015.

Det årlige driftsbudget til iltningen udgør ca. 1 mill. kr. Furesø Kommune har fået vurderet af effekten af ilttilførslen 2007-2011 til Furesø ved en rapport udarbejdet af rådgiveren Rambøll primo 2012. Rapporten konkluderer, at søen nu er i tydelig bedring og at iltningen har en positiv effekt for Furesøen.

Furesøens nuværende tilstand

Målsætningen for Furesø er fastsat som "god økologisk tilstand" i statens Vandplan for Øresund 2010-2015. Den nuværende tilstand af Furesø er så god, at søen i nogle perioder opfylder dette mål. Derfor er der ikke stillet krav om at begrænse tilledning af næringsstoffer til Furesøen i den nuværende vandplanperiode. Vandplanen skriver " Søen er et Natura 2000 område. Efter at den allerede vedtagne indsats (baseline) i oplandet til søen, herunder miljømilliardprojektet, er gennemført, viser modelberegninger, at der ikke er behov for en supplerende indsats over for den eksterne belastning. Søen opfylder allerede målsætningen i dag, muligvis som følge af, at der foregår restaurering af søen i form af iltning.

Uden iltning vil søen givetvis være præget af intern belastning”.

Ud fra Miljøministeriets konklusion i vandplanen kan det omvendt sluttes, at der vil være stor risiko for, at Furesøen ikke længere kan opfylde sit miljømål, hvis iltningen stoppes.

Af ovennævnte rapport fremgår, at Furesøens tilstand generelt er i bedring. Furesø opfyldte dog ikke målsætningen i 2011, hvor der var algeopblomstringer og lave sigtdybder i store dele af sommeren. Som følge af at Furesøen er blevet mere klarvandet, skete der i 2010 en voldsom opvækst af undervandsplanten vandpest i den del af søen, som betegnes Store Kalv. En sandsynlig forklaring på algeopblomstringen i 2011 er, at de mange vandplanter i 2010 har mobiliseret en stor del af den fosfor, der lå i sedimentet og dermed gjort den tilgængelig for algernes vækst efter nedbrydningen af planterne hen over vinteren 2010/2011.

I forbindelse med projektet ”Rent vand i Mølleåsystemet” er der foretaget en række modelsimuleringer af tilstanden i Furesøen, som også omfatter effekten af iltning. Disse modeller simulerer, at der vil ske en markant stigning i klorofylindholdet (dvs. koncentrationen af alger), hvis iltningen ophører, eller sagt med andre ord: Det vil have en markant negativ effekt på søens tilstand at stoppe iltningen. Den negative effekt kan vise sig som opblomstring af blågrønalger, som potentielt vil kunne forekomme om sommeren som masseopblomstring og give såvel væsentlige biologiske som æstetiske og rekreative negative konsekvenser.

Den seneste undersøgelse af sedimentet i Furesø er fra 2009 og blev udført i den dybeste del af Furesø. Her blev det fundet, at der i forhold til 1998 er sket en stigning i overfladesedimentets jernpulje. Dette betyder, at der er mulighed for en større tilbageholdelse af fosfor i sedimentet, så længe jernpuljen er iltet. Det konkluderes, at hvis ilttilførslen stoppes i Furesø, vil søen blive belastet af det fosfor, der i dag er bundet af jernet i sedimentet.

Såfremt miljømålet for Furesø ikke er opfyldt, når næste generation af statens vandplaner udkommer (i 2015), påregner forvaltningen, at der vil komme et krav i vandplanen om at nedbringe den eksterne spildevandsbelastning. Et sådant krav må forventes i høj grad at rette sig mod Furesø Spildevand A/S, som står for langt hovedparten af spildevandstilledningen til Furesø, i størrelsesorden 80-85 % af den spildevandsrelaterede fosforbelastning til Furesø sker fra Furesø Spildevand. Til sammenligning skal nævnes at Rudersdal Kommunes bidrag til fosforbelastningen er i størrelsesordenen 15-20%, mens Lyngby-Taarbæk Kommunes bidrag til udledningen af fosfor til Furesøen udgør ca. 1% af den samlede udledning af fosfor.

I Rambøll's rapport anbefales det af forsigtighedsgrunde at fortsætte iltningen, da Furesø er del af et Natura 2000-område og dermed underlagt en særlig beskyttelse mod forringelser. Hvis iltningen stoppes nu vil der blive iltfrit ved bunden i sensommeren i en årrække endnu til skade for bunddyr og fisk og der vil yderligere

kunne frigives en pulje af fosfor fra sedimentet i bunden af søen.

Teknisk Forvaltning anbefaler derfor at iltningen fortsætter – i første omgang frem til og med 2015. Furesø Kommune har foreslået, at finansieringen af den fortsatte iltning - der koster ca. 1 mill. kr. pr. år - i perioden 2013 til og med 2015 fordeles ligeligt mellem Furesø Kommune, Furesø Forsyning A/S, Rudersdal Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune svarende til 250.000 kr. pr. part.

Økonomiske konsekvenser

250.000 kr. pr. år fra 2013 frem til og med til 2015.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler økonomiudvalget at afsætte 250.000 kr. årligt på budgettet fra 2013 - 2015 (begge år inkl.) til sikring af den fortsatte iltning af Furesøen.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Anbefalet, idet udgiften søges overført til Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S efter nærmere forhandling.

9.

Ansøgning om opsætning af containere til indsamling af tøj

Sagsfremstilling

Røde Kors Butik Lyngby ansøger i brev af 11. april 2011 om tilladelse til at opsætte tøjcontainere på kommunens arealer. Det drejer sig om 10 - 15 tøjindsamlingscontainere på 6-8 udvalgte pladser. Containerne er nye eller renoverede blå containere i god stand.

Nr.	Sted	Antal containere	Placering	Ejer	Administrator
1	Eremitageparken 331-333	2	mur ved siden af affaldscontainere (ikke vejareal)	LTK, grundejerforening afgørende for tilladelse	Børnehuset Eremitagen
2	I.C. Modewegs Vej Frilandsmuseets Nordindgang	1 - 2	til venstre for LTFH kuber	Nationalmuseet, privat	
3	Skovridergårdsvej, status som offentlig p-plads	2	transformatorstation bag Posthuset	LTK	ØF
4	Virum Vandvej	2	overfor nr. 12, til venstre for LTFH kuber	LTK	Miljø & Vej
5	Abildgårdsvej / Grønnevej	1	til højre for LTFH kuber	LTK	Miljø & Vej
6	I.H. Mundts Vej, parkeringsplads ved Netto	2	i nærheden af LTFH kuber	LTK	Miljø & Vej
7	findes ikke				
8	Christian X's Alle 16	1 - 2	bag LTFH kuber	privat	privat
9	Kanalvej	2	til venstre for skur til indkøbsvogne	LTK	Miljø & Vej

Miljø & Vej foreslår, at der gives en tidsbegrænset tilladelse til opsætning af containere på vejareal nr. 3, 4, 5, 6 i vedlagt ansøgning, og et afslag til placering nr.

9. Der gives afslag til nr. 9 fordi bl.a., der skal fjernes 2 p-pladser. Tilladelsen gælder kun for et år ad gangen. Miljø & Vej har ingen hjemmel mht. placeringer 1, 2 og 8.

Udkast til betingelser: Vejbesigtigelse inden opsætningen, tilladelse gælder for 1 år af gangen, krav om oprydning en gang om ugen, vurdering af det visuelt, aftale om snitflade for oprydning af de tilstødende arealer med LTFH, samtykke fra Nordsjællands Politi.

Placeringer nr. 1, 2 og 8 er placeret på privatarealer, hvor ejerens tilladelse skal indhentes.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, idet det fortsættes, at ansøgeren afholder alle udgifter herunder opsætning, drift, renholdelse af tilstødende arealer, nedtagning, genetablering af arealerne m.m..

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget med hjemmel i § 102, stk. 1, pkt. 1 i lov om offentlige veje.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. der gives en tidsbegrænset tilladelse til at etablere containere til indsamling af tøj på kommunens vejarealer nr. 3, 4, 5 og 6, og
2. at der gives et afslag til placering nr. 9. Placeringer nr. 1, 2 og 8 er placeret på privatarealer, hvor grf. / ejerens tilladelse skal indhentes.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Godkendt, idet forvaltningens opmærksomhed henledes på vestkvarteret i Kgs. Lyngby centrum.

10.

Handelsforeningens applikation (app) til parkering

Sagsfremstilling

Handelsforeningen deltager i et pilotprojekt om udvikling af en applikation (app) til smartphones. Indholdet bliver i første fase bl.a. oplysninger om forretninger, 125 års jubilæet og vejret. Der vil desuden være en oversigt over udvalgte p-pladser i Bymidten. Udvikleren har telefonisk oplyst, at henvisningen til p-pladser "blot" er en oplysning om placering af pladserne. Oplysning om udnyttelsen af p-pladser og antal frie pladser kræver, at der indsamles informationer om dette, hvilket f. eks. vil foregå ved et p-henvisningssystem. Her vil oplysninger om frie pladser fremgå af dynamiske vejskiltene og vil også kunne vises på kommunens hjemmeside samt på smartphones.

Forvaltningen har på KMB sag nr. 8 i februar 2012 anbefalet, at sagen om et p-henvisningssystem først vurderes efter evaluering af den betalte parkering. På investeringsoversigten er en del af beløbet på i alt 3,4 mio. kr. således administrativt tidsforskudt til 2013

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår Teknik- og Miljøudvalget, at samarbejde med Handelsforeningens app om dynamisk p-henvisning vurderes i forbindelse med indførelse af et evt. p-henvisningssystem.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Godkendt, idet udvalget ønsker en nærmere redegørelse for de tekniske muligheder, isoleret set, i handelsforeningens system. Sagen fremlægges på ny på udvalgets møde i august 2012.

11.

Miljø- og servicemål Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S vand

Sagsfremstilling

Fastsættelse af miljø- og servicemål for Lyngby-Taarbæk Forsyning i relation til grundvandsbeskyttelse.

Baggrund

Miljø- og servicemål blev indført med Vandsektorloven, der fra 2011 indførte prislofter i vandsektoren. På baggrund af vandforsyningernes indberetning vedr. budget, regnskab samt investeringsplan, fastsætter Forsyningssekretariatet under Konkurrencestyrelsen et individuelt prisloft for de enkelte vandforsyningsselskaber. Indeholdt i prisloftet er et effektiviseringskrav på de almene driftsomkostninger. For nogle øvrige omkostninger i forsyningsselskabet, hvor vandforsyningsselskabet ikke har mulighed for at påvirke omkostningens størrelse, herunder miljø- og servicemål, godkendes omkostningerne som et tillæg til prisloftet og er derfor ikke omfattet af effektiviseringskravet. Det betyder, at omkostninger som følge af miljø- og servicemål kan indeholdes i forholdet 1:1 i taksten for vand.

Der er en række krav, der skal være opfyldt for, at Forsyningssekretariatet kan godkende en omkostning som et miljø- og servicemål herunder, at miljø- og servicemål skal være vedtaget af stat eller kommune og dermed pålagt vandforsyningsselskabet. Opgaverne skal være et tillæg til vandselskabets normale driftsopgaver og have en gavnlig effekt på det omgivende miljø.

Miljø- og servicemål for Lyngby-Taarbæk Forsyning

Lyngby-Taarbæk Forsyning var den 15. april 2012 forpligtiget til, at indberette budget- og regnskabstal for det kommende år til Forsyningssekretariatet. Det var på dette tidspunkt ikke muligt, at nå at udarbejde bindende aftaler imellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby-Taarbæk Forsyning. Lyngby-Taarbæk Forsyning har derfor kontaktet Forsyningssekretariatet, og har fået mulighed for, at eftersende endelige aftaler imellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby-Taarbæk Forsyning vedr. miljø- og servicemål. Forsyningssekretariatet vil efterfølgende vurdere om de enkelte mål kan godkendes som et miljø- eller servicemål i tilknytning til takstfastsættelsen. Accepteres miljø- og servicemålet ikke, skal opgaverne finansieres på anden vis af Lyngby-Taarbæk Forsyning eller de påtænkte opgaverne til grundvandsbeskyttelses udsættes.

Følgende opgaver i forbindelse med grundvandsbeskyttelse er relevante at fremsætte som miljø- og servicemål:

- Opgaver i tilknytning til indsatsplaner til grundvandsbeskyttelse.

- Udarbejdelse af grundvandsmodel
- Vandanalyser ud over de lovpligtige
- Undersøgelser af alternativ kildeplads indenfor kommunen.

Økonomiske konsekvenser

Nye eller ændrede miljø- og servicemål vil påvirke taksterne for vand.

Det fremgår af Lyngby-Taarbæk Forsynings beregninger at den forventede stigning i vandtakst ved gennemførelse af alle miljø- og servicemål vil være 2,25 kr/m³ vand.

Lyngby-Taarbæk Forsynings budgetoverslag er vedlagt sagen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk forvaltning foreslår, at udvalget bemyndiger forvaltningen til, inden udgangen af juli måned, at indgå en aftale med Lyngby-Taarbæk Forsyning vedr. miljø- og servicemål, der indebærer, at Lyngby-Taarbæk Forsyning udfører tiltag til grundvandsbeskyttelse. Omkostningerne for disse tiltag indregnes i Lyngby-Taarbæk Forsynings takst for vand.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Anbefalet, idet udvalget gerne ser mulighederne for vandindvinding i Dyrehaven genoptaget og undersøgt nærmere.

12.

Handleplan for reovering af kildepladsen ved Lyngby vandværk

Sagsfremstilling

Baggrund

Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt en handleplan for reovering af kildepladsen ved Lyngby vandværk. Baggrunden for reoveringen er, at kildepladsen er af ældre dato, samt, at der er en kendt forurening på kildepladsen.

I 2011 startede Krüger A/S, for Lyngby Taarbæk Forsyning, en indledende undersøgelse til afdækning af reoveringsbehovet på kildepladsen.

Det er en kendt problematik at der ved indvinding i byområder er udfordringer i fht. sikring af drikkevandskvaliteten. Krüger A/S har vurderet, at driften af kildepladsen ved Lyngby vandværk kan fortsætte med en målrettet styring af indvindings og afværgeboringer således, at forureningen på kildepladsen kortlægges og håndteres, så der fortsat kan leveres drikkevand til borgerne af en god kvalitet og drikkevand der lever op til kravene i den gældende lovgivning.

Den konstaterede forurening på kildepladsen

Der er konstateret klorerede opløsningsmidler i 3 borer (B13a, B28, B31) på kildepladsen. Fra alle 3 borer indvindes der grundvand fra kalkmagasinet. Der er konstateret BAM (et nedbrydningsprodukt fra pesticider) i 5 borer (B13a, B17a, B28, B29, B33). Fra borerne B13a, B28 og B33 indvindes der grundvand fra kalkmagasinet. Fra borerne B17a og B29 indvindes der vand fra, det højere liggende sandmagasin.

Siden 1994 er der blevet afværgepumpet for klorerede opløsningsmidler fra B13a og i 2002 blev B17a taget ud af produktionen, pga. et konstateret indhold af BAM i råvandet. B29 blev taget ud af produktionen i 2011 ligeledes pga. BAM.

Fremtidig drift af kildepladsen

For at kunne håndtere den fortsatte drift samt beskytte den fremtidige grundvandsressource har Lyngby-Taarbæk Forsyning, i samarbejde med Krüger A/S, udarbejdet en handlingsplan for den fortsatte overvågning og drift af kildepladsen.

I handlingsplanen indgår følgende punkter:

- Optimering af driften.
Det vurderes, at et hensigtsmæssigt oppumpningsmønster vil kunne reducere indholdet af BAM. Indholdet af klorerede opløsningsmidler vil erfaringsmæssigt forsvinde i forbindelse med vandbehandlingen.

- Afdækning af muligheden for etablering af ny kildeplads.
- Skærpet overvågning med vandkvaliteten.

Det vurderes, at et overvågningsprogram med tilhørende alarmkriterier vil sikre, at drikkevandet vil kunne overholde gældende krav til vandkvalitet ved afgang fra Lyngby vandværk.

Fortsat vandindvinding fra Lyngby kildeplads

Det er ikke realistisk, at den fortsatte indvinding fra kildepladsen kan ske ud fra en forventning om, at der ikke findes miljøfremmede stoffer i drikkevandet. Den fortsatte indvinding af drikkevand kan ske med en forventning om, at drikkevandskvaliteten lever op til den gældende lovgivning på området.

Drikkevandet leveret til borgerne skal fortsat leve op til bekendtgørelse nr. 1024 af 31/10 2011 om vandkvalitet og tilsyn med vandforsyningsanlæg.

Sikring af den fremtidige grundvandsressource

I løbet af 2012 vil Lyngby-Taarbæk Kommune samt flere nabokommuner modtage den statslige kortlægning af grundvandsressourcen. På baggrund af denne kortlægning skal Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejde en handleplan der beskriver Lyngby-Taarbæk Kommunes tiltag i forbindelse med beskyttelse af grundvandsressourcen. Dette sker for at sikre, at grundvand indvundet indenfor kommunens grænser fortsat er en ressource til drikkevand i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Etablering af ny kildeplads i Lyngby-Taarbæk Kommune

For at sikre at der i fremtiden fortsat kan leveres drikkevand der er indvundet indenfor kommunen vil det være relevant, at undersøge om der kan etableres nye indvindingsområder indenfor kommunen. Indvinding fra en ny kildeplads vil kunne supplere den eksisterende vandindvinding. Undersøgelser om mulighederne for etablering af en ny kildeplads vil være en længere proces der vil skulle ske i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning, hvor væsentlige aspekter i forhold til natur og overfladevand vil skulle inddrages.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgavens løses af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Beslutningskompetence

Teknik- og miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender, at

1. Lyngby-Taarbæk Forsyning udfører tiltag på Lyngby kildeplads i henhold til den udarbejdede handlingsplan (vedlagt sagen som bilag).
2. kvaliteten af drikkevand leveret til borgerne sker i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning.
3. forvaltningen indgår i arbejdet vedr. undersøgelsen af mulighederne for

etablering af en ny kildeplads indenfor kommunen.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Punkterne 1-3 Godkendt, idet udvalget gerne ser mulighederne for vandindvinding i Dyrehaven genoptaget og undersøgt nærmere.

13.

LYS - LYD - VAND - idéforslag til strategi fra KulturNetværket

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 6. december 2011, at forvaltningen skulle indlede en dialog med KulturNetværket. Desuden blev det fastsat, at de konkrete projekter fra kulturnetværket skal tage hensyn til beboerne.

KulturNetværket oplyser, at man er inspireret af de visioner, som er beskrevet i Vidensbyprojektet samt planerne for en kommende letbane fra Ishøj til Lundtofte. KulturNetværket syntes, at planen byder på mange muligheder. Kgs. Lyngby kan også profilere sig ved kunstnerisk udsmykning, sådan at ingen kan være i tvivl om, hvilken by de er kommet til. KulturNetværket har sammensat en række visioner/ideer til, hvordan man kunne implementere nye tanker, ny teknologi og et nyt image til bybilledet ved at fokusere på Lys - Lyd - Vand.

Forvaltningen har afholdt møde med KulturNetværket, den 29. marts 2012. Efterfølgende har KulturNetværket den 16. april 2012 fremsendt forslag om, at der udarbejdes en belyningsplan for Kgs. Lyngby, men også med "arme" ud til andre lokaliteter. Liste over væsentlige steder som ankerpunkter for en overordnet plan for kunstnerisk udsmykning er lagt på sagen sammen med Idékatalog LYS LYD VAND. En realisering af planen vil kunne understøtte de enkelte byrums identitet og medvirke til at forbinde og tydeliggøre forløb mellem vigtige mål i byen. KulturNetværket har desuden fremsendt eksempler på, hvad en samlet plan for forskønnelse af byrum kunne indeholde. Referencer og eksempler fremgår af Power Point af 15. april 2012. Kopi af dokumentet er lagt på sagen.

I forslag til strategi Grønt Lys er idéerne til nye byrum omtalt, under afsnittet byvisionen, side 8: "Byrummene skal også gøres mere indbydende. Det kan ske ved at indrette byens stræder og pladser, så de inviterer til et byliv, hvor mennesker med forskellig baggrund mødes. Byrummene skal i form og indretning pirre øjne og sanser, hvor lys, lyd og vand kan være væsentlige indslag. Og udformningen skal indbyde til sport, leg og bevægelse".

KulturNetværket har indhentet tilbud fra en lysarkitekt på, hvad en lysplan kunne koste. KulturNetværket anmoder i den forbindelse kommunalbestyrelsen om at støtte op om KulturNetværkets kommende ansøgning af fonde til udarbejdelse af lysplan.

KulturNetværket stiller desuden forslag om, at der nedsættes et kunstråd i kommunen, og om at kommunalbestyrelsen indleder et samarbejde med

KulturNetværket om Rådhusstorvet.

Teknisk Forvaltning vurderer, at udarbejdelse af strategi for forskønnelse af byens stæder, torve og pladser er helt i tråd med visionerne om byrum, der beskrives i Grønt Lys.

Økonomiske konsekvenser

Ved udarbejdelse af planlægning på området skal forvaltningen bruge inputs og hjælp fra forskellige konsulenter, f.eks. vedr. lyd, lys, vand, trafik, byliv mv. KulturNetværket har pt. anmodet om støtte til udarbejdelse af en lysplan. Det må forventes, at indhentning af hjælp til udarbejdelse af strategien vil være behæftet med en vis ekstraordinær økonomi, ligesom der skal allokeres kommunale planlægningsressourcer til området.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår vejarealer
Byplanudvalget for så vidt angår øvrige byrum

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget, for så vidt angår vejarealer,

1. Arbejdet med udarbejdelse af strategi for forskønnelse af byens stæder, torve og pladser afventer resultatet af høringen på kommuneplanstrategien GRØNT LYS
2. Tilkendegivelse overfor KulturNetværket om administrativ støtte til en lysplan for Kgs. Lyngby, og at man støtter op om KulturNetværkets arbejde og evt. ansøgning af fonde til udarbejdelse af en lysplan og en samlet plan for forskønnelse af byrum i kommunen.
3. at en samlet planlægningsarbejde med temaet LYS - LYD - VAND afventer høringsresultatet for GRØNT LYS, således at der indledningsvis kun arbejdes med temaet lys.
4. for så vidt angår Lyngby Torv (rådhusstorvet) inddrages dette ikke på nuværende tidspunkt under hensyn til den fremskredne planlægning og projektering.

Teknisk Forvaltning foreslår, at Byplanudvalget, for så vidt angår øvrige offentlige og offentlige tilgængelige byrum beslutter,

1. Arbejdet med udarbejdelse af strategi for forskønnelse af byens stæder, torve og pladser afventer resultatet af høringen på kommuneplanstrategien GRØNT LYS
2. Tilkendegivelse overfor KulturNetværket om administrativ støtte til en lysplan for Kgs. Lyngby, og at man støtter op om KulturNetværkets arbejde og evt. ansøgning af fonde til udarbejdelse af en lysplan og en samlet plan for forskønnelse af byrum i kommunen.
3. at en samlet planlægningsarbejde med temaet LYS - LYD - VAND afventer høringsresultatet for GRØNT LYS, således at der indledningsvis kun arbejdes med temaet lys.
4. for så vidt angår Lyngby Torv (rådhusstorvet) inddrages dette ikke på nuværende

tidspunkt under hensyn til den fremskredne planlægning og projektering.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Ad. 1 Godkendt.

Ad. 2 Ikke godkendt, idet udvalget tilkendegiver, at de støtter op om idéen med arbejdet, men finder også, at projektet overvejende bør drives af netværket selv, herunder ansøgning om fondsmidler m.m.

Ad. 3 Udgår.

Ad. 4 Godkendt.

14.

Likørstræde - Forskønnelse og udvikling

Teknik- og Miljøudvalget drøftede på mødet den 6. december 2011 sag om Likørstræde, og anmodede forvaltningen om at undersøge mulighederne for en forskønnelse og udvikling af Likørstræde. Samtidig besluttede udvalget, at kontakt til private grundejere skulle afvente den nærmere behandling af sagen.

Forvaltningen har set på forskellige referenceprojekter i nabokommunerne. Til inspiration vedlægges notat af 13.3.2012 om etablering af byrum på Frederiksberg.

Sag om evt. udarbejdelse af en strategi for forskønnelse af byens stræder, torve og pladser i Kgs. Lyngby behandles parallelt i Teknik- og Miljøudvalget samt Byplanudvalget. Det foreslås, at sagen om forskønnelse og udvikling af Likørstræde indgår som en del af sagen om udarbejdelse af en strategi for forskønnelse af byens stræder, torve og pladser i Kgs. Lyngby.

Økonomiske konsekvenser

Ingen på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk forvaltning foreslår, at sagen indgår som en del af sag om udarbejdelse af en strategi for forskønnelse af byens stræder, torve og pladser i Kgs. Lyngby, men at endelige stillingtagen afventer eventuelle tilkendegivelser fra høringsrunde hos tilstødende private grundejere langs kommunens stiforløb gennem Likørstræde. Høringsresultatet forelægges udvalgets møde den 12. juni 2012.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Udsat, idet der mangler tilkendegivelser fra de private grundejere i området.

15.

Lyngby Hovedgade 63 - Projekt til ændret anvendelse

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning har modtaget ansøgning af 8. maj 2012 om en ændret anvendelse af Lyngby Hovedgade 63 (Andersen & Martini).

Ansøger har fremsendt forslag til to alternative anvendelser, forslagene er sendt til udvalget:

Projekt til detailhandel og boliger, dateret 16.12.2011:

Der foreslås en bebyggelse med en dagligvarebutik på ca. 3.300 m² og en udvalgsvarerbutik på ca. 950 m² i stueetagen. På de øvrige 5 etager foreslås boliger og i kælder 2 parkeringslag. Det samlede etageareal er ca. 13.500 m² over terræn. Bebyggelsesprocenten er ca. 250. Bebyggelsen foreslås opført med facader i grålige tegl og med en stueetage i glas mod Lyngby Hovedgade. Tagformerne er varieret skrånende. Der foreslås udearealer for beboerne på taget af underliggende detailhandelsarealer, ligesom boligerne forsynes med altaner. Bebyggelsen nedtrappes til 3 etager mod bebyggelsen Frem.

Projekt til detailhandel og kontor, dateret 7. 05.2012:

Der foreslås en bebyggelse med en dagligvarebutik og udvalgsvarerbutik på samlet ca. 4.000 m² samt foyer til kontor i stueetagen på 230 m². På de øvrige 5 etager, inkl. tilbagetrukket penthouse, foreslås kontorer, og i kælder 2 parkeringslag. Det samlede etageareal over terræn er ca. 17.000 m². Bebyggelsesprocenten er ca. 300. Bebyggelsen har facader i grålige tegl og en stueetage i glas mod Lyngby Hovedgade. Indgangen til kontorfaciliteterne er markeret med større glaspartier ved hjørnet Lyngby Hovedgade - Frem. Mod bebyggelsen Frem nedtrappes bebyggelsen gradvist til én etage. Der foreslås grønne tage på bebyggelsen samt et overdækket atrium på 1. salen. Ansøger ønsker kun at arbejde videre med dette projekt, hvis der kan indgås aftale med en konkret bruger. Ansøger har efterfølgende fremsendt projekt dateret 6.6.2012, som har reduceret bebyggelsen med én etage og til en bebyggelsesprocent på 284.

Kommuneplan:

Ejendommen er omfattet af Kommuneplanramme 1.1.16 Andersen & Martini med en bebyggelsesprocent på max. 110, et max. etageantal på 3,5 og en bygningshøjde på max. 16 m. Ejendommen er en del af det regionale center og skal anvendes til detailhandel, anden publikumsorienteret service, boliger, kontor, liberalt erhverv samt offentlige formål. Dagligvarebutikker må ikke være større end 3.500 m² og udvalgsvarer må ikke være større end 2.000 m². Ny bebyggelse skal opføres med

2,5 - 3,5 etager og skal sikres en arkitektonisk sammenhæng med bybilledet mod Lyngby Hovedgade og Jægersborgvej. Ny bebyggelse skal markere strøggadens udstrækning og ankomsten til byen. Materialevalg og farvesætning skal tilpasses området. Det er ønsket, at ny bebyggelse er en publikumsmagnet, der kan give mere liv i denne del af hovedgaden. Området er stationsnært.

Projekterne er ikke i overensstemmelse med den gældende kommuneplanramme 1.1.16 med hensyn til bebyggelsesprocent, etageantal og højde. Der vil derfor skulle udarbejdes et kommuneplantillæg, såfremt et af projekterne ønskes realiseret.

Trafikale forhold:

Ejer har fremsendt en indledende trafikanalyse, dateret april 2012, som forholder sig til den ekstra trafik, som især dagligvarebutikken vil udløse. Trafikanalysen er sendt til udvalget. Det vurderes, at en ny bebyggelse til detailhandel og boliger vil medføre en trafikvækst på ca. 2.900 bilture/døgn og ca. 320/ i en eftermiddagsspidstid. I analysen foreslås det, at man anvender den eksisterende Gyldendalsvej som den vigtigste adgangsvej, og at der etableres en signalregulering ved adgangsvejen. Krydset koordineres med de øvrige kryds i området. Man foreslår tillige et nyt venstresvingsspor fra Lyngby Hovedgade til Gyldendalsvej. Som et alternativ til vejadgang fra Gyldendalsvej foreslås at åbne for gennemkørsel fra Lyngby Hovedgade til Frem.

Vurdering:

Teknisk Forvaltning vurderer, at mertrafikken afledt af dagligvarebutikken er et meget væsentligt emne i begge projekter. De trafikale følger vil derfor skulle belyses yderligere, hvis man beslutter at arbejde videre med projekterne. Der anlægges i øjeblikket cykelstier på denne del af Lyngby Hovedgade, hvilket vil indsnævre vejen. En ny venstresvingbane vil derfor være svær at etablere. Det vil yderligere være vanskeligt at etablere endnu et lyskryds. Som et alternativ vil man evt. kunne benytte Lyngby Hovedgade ved Frem som adgangsvej, hvilket vil indebære terrænmæssige ændringer samt etablering af endnu et ben i det eksisterende kryds Jægersborgvej - Lyngby Hovedgade. Der vil dog skulle udarbejdes en mere præcis og dybdegående trafikanalyse for at fastlægge den mest optimale løsning, forskellige løsninger, herunder rundkørsel, bør belyses.

Detailhandel:

Ansøger har desuden fremsendt en detailhandelsundersøgelse, dateret 12.04.2012. Detailhandelsundersøgelsen er sendt til udvalget. Analysen siger, at etableringen af et fuldsortimentsvarehus er en oplagt mulighed for at forbedre indkøbsforholdene i Kgs. Lyngby, og at dette kan styrke det samlede udbud i bymidten. Der gøres opmærksom på, at forsyningen af udvalgsvarer i denne del af Lyngby Hovedgade er markant svagere end den resterende del af hovedgaden. En dagligvarebutik på 3.500 m² vil betyde, at omsætningen vil blive reduceret i de eksisterende dagligvarebutikker i Kgs. Lyngby og i den østlige del af Lyngby samt i de nærmeste dele Gentofte og Gladsaxe Kommune. Analysen tager ikke stilling til, om

der er butikker, som bliver lukningstruede.

Vurdering:

Teknisk Forvaltning finder, at det aktuelle område bør gives en anvendelse, som kan generere mere byliv til denne ende af hovedgaden. Placering af en større dagligvarebutik kombineret med en attraktiv udvalgsvarebutik vil sandsynligvis kunne styrke handlen generelt i denne del af hovedgaden. Kombineret med boliger vil dette understøtte områdets nuværende karakter af blandet bolig og erhverv. Flere boliger vil betyde flere mennesker i området også efter arbejdstids ophør, hvilket ikke vurderes at være tilfældet med kontor anvendelsen. Ejendommene i området er på mellem 4 og 5 etager og med en udnyttelsesgrad på 94 % for Lyngby Hovedgade 59, 157 % for Jægersborgvej 1 og 191 % for Lyngby Hovedgade 86 A, jf. fremsendte oversigtskort. Såfremt der arbejdes videre med et projekt indeholdende boliger, vil det skulle udformes, så støjgener fra bane og vej minimeres.

Økonomiske konsekvenser

Ansøger har oplyst, at han er villig til at indgå i en dialog om en udbygningsaftale om udførelse af de nødvendige infrastrukturelle anlæg. Planlovens kapitel 5a giver mulighed for at indarbejde en udbygningsaftale i lokalplanen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget ved vejanlæg, Byplanudvalget ved udarbejdelse af lokalplanforslag og Økonomiudvalget ved udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, for så vidt gælder Teknik og Miljøudvalget, at

1. Teknisk Forvaltning bemyndiges til at indhente en af ejer udarbejdet trafikanalyse, der kan belyse de trafikale konsekvenser/løsninger som den valgte anvendelse indebærer, og
2. Teknisk Forvaltning bemyndiges til at indgå dialog med ejer om en udbygningsaftale omkring de infrastrukturelle forhold.

For så vidt gælder Byplanudvalget, at

1. projekterne drøftes med henblik på om der på nuværende grundlag kan ske en indstilling til Økonomiudvalget vedrørende fremtidig anvendelse, bebyggelsesprocent, højder og etageantal,
2. det beslutes, at et nyt projekt skal være af høj arkitektonisk kvalitet, der kan forstærke områdets karakter af et krydsningspunkt og forskønne ankomsten til byen,

For så vidt gælder Økonomiudvalget, at

1. Teknisk Forvaltning bemyndiges til at udarbejde kommuneplantillæg, der afspejler Byplanudvalgets beslutning.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Punkterne 1 og 2 Godkendt, at give bemyndigelsen, for så vidt angår Teknik- og Miljøudvalgets område.

16.

Forbedring af cyklistforholdene på Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Jerbanevej

Sagsfremstilling

Af ressourcemæssige årsager er dette projekt ikke påbegyndt endnu. Forvaltningen har forespurgt en leverandør af granitsten, der oplyser, at prisen for udenlandske granitsten er ca. 1/3-1/2 af prisen for bornholmske og svenske sten. Leveringstiden er ca. 3 måneder for alle sten. (Stenene skal saves for at blive jævne og efterfølgende behandles for at få friktion). Det anses derfor ikke for realistisk at udføre projektet i år. Det vil kunne forberedes så udformning og stentype fastlægges i år til udførelse i 2013.

Der er endnu ikke modtaget svar fra ansøgningen om tilskud fra regeringens cykelpulje.

Projektet er sat på liste over mulige anlægsprojekter, der vil kunne tidsforskydes.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender, at projektet igangsættes efter sommerferien med udførelse til 2013.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Udvalget ønsker, at projektet gennemføres i 2012 indenfor den afsatte og godkendte anlægsøkonomi. Endvidere godkendtes det, at forvaltningen gennemfører indkøb af stenmaterialer snarest muligt.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 12-06-2012

1. A/S Dyrehavsbakken - Status

A/S Dyrehavsbakken har jf. miljøgodkendelse af august 2011 fremsendt årsrapport for ekstern støj for sæson 2011. Rapporten konkludere, at der er påvist en mindre overskridelse af støj fra forlystelserne i perioden kl. 12.00-00.30, men at overskridelsen ikke er signifikant. Dvs. overskridelsen ligger inden for usikkerheden på målingen.

Klagerne over Lyngby-Taarbæk kommunes miljøgodkendelse august 2011 behandles af Natur- og Miljøklagenævnet.

Gentofte Kommune har efterfølgende klaget til nævnet over, at Lyngby-Taarbæk Kommune har givet tilladelse til etablering af forlystelsen De Vilde Mus jf. Miljøgodkendelse af august 2011, idet Gentofte ikke anerkender, at miljøgodkendelsen er gældende indtil Natur- og Miljøklagenævnet evt. træffer anden afgørelse i sagen. Natur- og Miljøklagenævnet har overfor forvaltningen bekræftet at Miljøgodkendelsen af august 2011 er gældende, idet klagen ikke har opsættende virkning. Etablering af en forlystelse jf. en påklaget miljøgodkendelse vil dog altid være på ejers eget ansvar.

2. Forbedring af cykelforholdene på Lyngby Hovedgade mellem Jernbanevej og Nørgaardsvej.

Af ressourcemæssige årsager er dette projekt ikke påbegyndt endnu. Forvaltningen har forespurgt en leverandør af granitsten, der oplyser, at prisen for udenlandske granitsten er ca. 1/2 - 1/3 af prisen for bornholmske og svenske sten. Leveringstiden er ca. 3 måneder for alle sten. (Stenene skal saves for at blive jævne og efterfølgende behandles for at få friktion). Det anses derfor ikke for realistisk at udføre projektet i år. Det vil kunne forberedes så udformning og stentype fastlægges i år til udførelse i 2013.

Projektet er sat på liste over mulige anlægsprojekter, der vil kunne tidsforskydes.

3. Resultatet af kommunernes skoletrafiktest og gratis materiale om unge og trafikadfærd til forældremøderne i udskolingen.

Lyngby-Taarbæk Kommune har igen i år deltaget i kommunernes Skoletrafiktest. I kommunernes Skoletrafiktest har Rådet for Sikker Trafik undersøgt kommunernes arbejde med at skabe sikker skoletrafik. Undersøgelsen fokuserer på kommunernes

samarbejde med blandt andet skoler og politi om at give børn og unge gode trafikvaner.

Lyngby-Taarbæk Kommune har scoret 60 point i testen, og med følgende bemærkning: " Kommunen arbejder engageret og ambitiøst med at klæde børn og unge på til at klare sig i trafikken. Kommunen har visioner om trafiksikkerhed og har fokus på de muligheder, der er for at arbejde med trafikpolitik på skoler i netværk på tværs af kommune, politi og skoler". Vinderen Aabenraa Kommune har scoret 87 point.

Sidste år scorede kommunen 45 point. De mange point kommunen har scoret i år skyldes primært at kommunen har udarbejdet "Trafiksikkerhedsplan 2012 - 2015", som Kommunalbestyrelsen vedtog den 26. marts. I trafiksikkerhedsplanen er der blandt andet fokus på udarbejdelse af trafikpolitik på skoler, oprettelse af VSP-samarbejde (vej - skole -politi) samt kampagner og undervisning som fremadrettet skal fremme en mere sikker trafikal adfærd. Kommunalbestyrelsen har besluttet at finansieringen af trafiksikkerhedsplanen indgår i budgetforhandlinger for Budget 2013 – 2016.

Som tak for arbejdet med at besvare Kommunernes Skoletrafiktest modtager kommunerne materiale om unge, risiko og trafikadfærd til forældremøderne i udskolingen. Materialet er baseret på et samarbejde med DR og en stor undersøgelse om unge og deres risikoadfærd. Undersøgelsen viser bl.a., at kammerater har mindre indflydelse end forventet, og at forældre er vigtige rollemodeller, der har gode muligheder for at præge deres børn.

Færdselsundervisningen har trange kår i udskolingen, og trafik indtager ikke en førsteplads i forældrenes bekymring, hvilket er uheldigt, fordi det netop er i trafikken, de unge kommer til skade. Der sker nemlig en seks-dobling af antallet af dræbte og tilskadedkomne fra 12 til 16-års alderen. Materialet er til alle skolerne i kommunen og indeholder bl.a. en kort film, fakta om unge samt et oplæg til debat.

4. Naturhandleplaner - ej færdig

Regeringen udsendte d. 8. december 2011 Natura 2000-planer for alle Natura 2000-områder i Danmark. Planerne er udarbejdet i henhold til Miljømålsloven og bekendtgørelsen om kommunalbestyrelsernes Natura 2000-handleplaner.

Natura 2000-områderne indeholder en særlig natur, der gør dem til internationale habitat- og fuglebeskyttelsesområder, men de repræsenterer samtidig de største og mest sårbare danske naturområder. Natura 2000-planen udmøntes i handleplaner.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der udarbejdet 2 Natura 2000 planer: "Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov, nr. 139" og " Nedre Mølleådal og Jægersborg Dyrehave, nr. 144." Planerne kan læses på www.nst.dk.

Indenfor 6 måneder skal der fremlægges et forslag til Natura 2000-handleplan for perioden til og med 2015.

Forslag til statens naturplaner har i 2010-2011 været udsendt i hhv. en teknisk forhøring og offentlig høring. Kommunens høringssvar blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 26. marts 2010 og 15. marts 2011.

Natura 2000 planerne opstiller mål for de registrerede naturtyper og arter, der udgør "udpegningsgrundlaget" i de udpegede Natura 2000 områder. Naturstyrelsen udarbejder efterfølgende handleplaner for de Natura 2000 områder, de selv ejer samt for de privatejede skovarealer, og kommunerne udarbejder handleplaner for egne arealer samt for privatejet arealer. Handleplanen skal beskrive de nødvendige indsatser, der kræves for at opfylde den statslige Natura 2000-plans mål for området.

Der er ingen registrerede naturtyper eller levesteder for de udpegede arter i Natura 2000 områderne, som ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune og som er privat- eller kommunaltejet. Derfor skal Lyngby-Taarbæk Kommune ikke udarbejde handleplaner.

Naturstyrelsen skal derimod udarbejde handleplaner inden for de Natura 2000-områder, der ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det er endvidere også Naturstyrelsens ansvar at sikre gennemførelse af de indsatser, der kræves for at opfylde de statslige målsætninger for Natura 2000-områderne.

Lyngby-Taarbæk Kommune har fået handleplanerne fra Naturstyrelsen i forhøring i maj 2012. Det forventes at udkast til Natura 2000 handleplanerne sendes ud i offentlig høring primo juni 2012. Herefter har kommunen og borgere 8 uger for at komme med bemærkninger til handleplanerne.

Natura 2000-handleplanen skal beskrive de nødvendige indsatser, der kræves for at opfylde den statslige Natura 2000-plans indsatsprogram for området i den første planperiode. Handleplanen skal indeholde

- en prioritering af den forventede forvaltningsindsats i planperioden
- en angivelse af mål og forventet effekt for de enkelte aktiviteter
- en beskrivelse af de metoder, som handleplanmyndigheden vil tage i brug i planperioden for at forbedre naturtilstanden eller fastholde en gunstig bevaringsstatus.

Lyngby-Taarbæk Kommune kan komme i berøring med Natura 2000 handleplanernes opstillede mål for "udpegningsgrundlaget" i forbindelse med myndighedsbehandling efter især Naturbeskyttelsesloven på de statsejede arealer og i forbindelse med evt. VVM-screeninger og/eller VVM-redegørelser af projekter.

De endelige Natura 2000-handleplaner skal vedtages senest den 8. december 2012.

Forvaltningens udkast til hørings svar i forbindelse med den offentlige høring af Natura 2000 handleplanerne vil blive forelagt på Teknik- og Miljøudvalgsmøde den 21. august 2012.

5. Visioner for Lokalbanen 2012-2025

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 20. april 2012 modtaget den endelige udgave af Movias "Visioner for Lokalbanen 2012-2025". Visionsplanen var i høring i perioden 11. nov. 2011 - 23. dec. 2011 og kommunens forslag til hørings svar blev behandlet på Kommunalbestyrelsen den 19. dec. 2011. "Visioner for Lokalbanen 2012-2025" og kommunens hørings svar af 22. dec. 2011 er langt som bilag på sagen.

I høringsmaterialet var vist en kobling mellem Lokalbanen og Letbanen via parkeringspladsen ved Kanalvej – hvilket kommunen i hørings svaret gjorde opmærksom på kunne komme i konflikt med fremtidige planer om at bebygge parkeringspladsen. I den endelige version er en eventuel kobling mellem Lokalbanen og Letbanen flyttet, så den løber langs den nordøstlige kant af parkeringspladsen.

I visionsplanen er nævnt, at en sammenlægning af Lyngby Lokalst. og Nørgårdsvej til et nyt standsningssted ved Klampenborgvej og etablering af stoppesteder på Klampenborgvej for S- og E-busser vil give markant bedre mulighed for omstigning mellem Nærumbanens tog og de hurtige tværgående busser. Endvidere vil placeringen give større nærhed til Lyngby Storcenter og forretningerne langs Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej.

I forbindelse med letbaneprojektet undersøger Movia og Lokalbanen i samarbejde med Metroselskabet, om der er forretningsmæssigt grundlag for en letbanestation på Klampenborgvej ved Nærumbanen.

6. Afsluttende orientering vedr. vandforureningshændelse i Taarbæk sommeren 2011

Udvalget blev den 13. september 2011 orienteret om den, på det tidspunkt, igangværende sag vedr. en konstateret forringet vandkvalitet i Taarbæk i sensommeren 2011. Denne orienteringssag er en opfølgning på forurenings sagens forløb.

Vedlagt som bilag er Lyngby-Taarbæk Forsynings redegørelse for forurenings sagens forløb.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har i redegørelsen konkluderet, at forureningen af drikkevandet med stor sandsynlighed er sket i forbindelse med renoverings arbejder

på ledningsnettet i perioden fra den 25. juli til 11. august 2011. Lyngby-Taarbæk Forsyning vurderer, at forureningen formentlig skyldes overfladevand fra regnskyl eller spildevand fra utætte kloaker, der i forbindelse med uforsigtigt udført ledningsarbejdet har forurennet vandledningsnettet.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har foretaget følgende tiltag for, at forhindre en lignede forureningshændelse:

- Gennemgang af arbejdsprocesser for ledningsreovering i samarbejde med entreprenør og rådgiver for Lyngby-Taarbæk Forsyning.
- Opfølgning på de generelle forhold omkring drikkevandssikkerhed, samt et øget fokus på vandkvalitet i forbindelse med indvinding, produktion og distribution.
- Evaluering af beredskabsplanen for konstateret forurening af drikkevandet.

Det er forvaltningens vurdering, at Lyngby-Taarbæk Forsyning hermed har gjort tiltag der mindsker risikoen for gentagelsestilfælde.

7. Letbane, linjeføring og DTU-problematik

Forvaltningen vil give en mundtlig status.

Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2012:

Taget til efterretning.

18.

LUKKET SAG.

-

19.

LUKKET SAG.

-

Status for opfølgning på Kvalitetskontrakten indenfor Teknik- og Miljøudvalgets område, i juni 2011.

Grønne områder og kirkegårde

Red. 6.6.12/mje

Tema	Mål	Målemetode	Indsatser for målet	Status
Grønne områder	Vi har fokus på at fremme borgernes muligheder for at dyrke motion i kommunens grønne områder. Målet er, at mange bruger den nyetablerede hjertestesti rundt om Lyngby Sø.	Webbaseret spørgeskemaundersøgelse.	<ul style="list-style-type: none"> • At hjertestien etableres og afmærkes rundt om Lyngby sø. • At den etablerede hjertestesti indgår i Motionsportalen og at der gennemføres en spørgeskemaundersøgelse. 	Hjertestien er etableret og indgår i de motionstilbud man kan finde på Motionsportalen. Motionsportalen er blevet til på baggrund af en borgerundersøgelse. Der er endnu ikke gennemført en spørgeskemaundersøgelse, Undersøgelsen forventes gennemført i september 2012.

Trafikanlæg m.v.

Tema	Mål	Målemetode	Indsatser for målet	Status
Skoleveje	At skabe trygge skoleveje. Målet er, at 90 % af kommunens skoleelever går eller cykler til skole i år 2015, og flere elever følger sig trygge i trafikken.	Gennemførelse og svarprocent på internetbaseret spørgeskemaundersøgelse blandt kommunens skoleelever fra børnehaveklasse til 9. klasse.	Projekter i projektkataloget i skolevejsredegørelsen gennemføres med de afsatte anlægsmidler i 2014, og i det omfang skolevejsprojekterne falder sammen med den generelle vedligeholdelse af vejnettet.	Det forventes at der foretages internetbaseret spørgeskemaundersøgelse i 2013 før udarbejdelse af ny Skolevejsundersøgelse. Der er gennemført en række projekter fra Skolevejsredegørelsen. Dels en række projekter udelukkende med skiltning og afmærkning. Endvidere er der foretaget 3 trafikale vurderinger af kryds med forslag til forbedring af krydsningspunkter, hvoraf kommunalbestyrelsen har frigivet anlægsmidler til gennemførelse af 2 mindre krydsombygninger. Der har der været fokus på udarbejdelse af Trafikpolitik på skolerne, og flere skoler har nu udarbejdet trafikpolitik.
Øget fremkommelighed i Lyngby midtby.	At det bliver nemmere at finde p-pladser og komme rundt i midtbyen.	Indhentning af udtalelser fra erhvervsforeningen og politiet.	Indførelse af betalt parkering og etablering af et p-henvisningssystem.	Arbejdet med at øge fremkommeligheden ved at indføre betalt parkering pågår. Betaltparkering forventes etableret i 3 kvartal af 2012. Betaltparkering vil blive evalueret efter ca. 1 års drift, herunder effekten på fremkommeligheden.

Miljø og natur

Tema	Mål	Målemetode	Indsatser for målet	Status
Reduktion af energiforbruget	Som en del af at være en klimakommune vil vi reducere energiforbruget i kommunale bygninger løbende med 2 % i både el- og opvarmningsforbruget	Ud fra energistyring opgøres besparelsen	Udføre energitiltag fra energibemærkningen med en tilbagebetalingstid op til 10 år. Energioptimere driften af de energiforbrugende anlæg. Udføre adfærdskampagner og optimere energistyringen.	Arbejdet pågår løbende. Forbruget for kommunens bygninger var i 2011 opgjort i mega watt timer til : El: 10.633 MWh Varme: 38.698 MWh Det er en reduktion i forhold til 2010 på 5,6% i elforbrug og 0,7 % i varmeforbrug.
Udarbejdelse af handleplaner til de statslige Vand- og Naturplaner	At borgerne oplever bedre vandkvalitet og højere naturkvalitet i kommunen frem mod 2015	Overholdelse af retskrav i forbindelse med Vand- og Naturplanerne.	Implementere af indsatskravene i de nye Vand- og Naturplanerne, herunder fokusering på tidsplan for implementering af indsatserne.	Vandhandleplaner sendes i offentlig høring senest den 22. juni 2012. Herefter er der mindst 8 ugers høringsfrist. Den endelige vandhandleplan skal være udarbejdet og godkendt senest 22. december 2012
Kvalitet i sagsbehandling	Kvalitetsstyringssystemet har som mål at sikre, at borgere og virksomheder i kommunen oplever <ul style="list-style-type: none">• faglig kvalitet• effektivitet• ensartethed i sagsbehandlingen på natur- og miljøområdet.	Der gennemføres årligt en intern og ekstern audit (kontrol), som skal identificere eventuelle forbedringsområder og afvigelser i kvalitetssystemet.	At opgaverne løses som beskrevet i kvalitetssystemet og at kvalitetssystemet løbende opdateres.	Målet om at sikre borgerne ensartet behandling mm. Er nået. Der er gennemført intern audit der bekræfter, at opgaverne løses i overensstemmelse med kvalitetstyringssystemet. Ekstern audit gennemføres i oktober 2012.

Journalnr. :
Dato : 06.06.2012
Skrevet af : mrr /3510

NOTAT

om

Kommunalbestyrelsens budgetkonference 23. april 2012.
Besvarelse af spørgsmål m.v. på Teknik- og Miljøudvalgets område.

Spørgsmål:

16. Nedklassificering. Nyt lovforslag. Hvad er substansen af lovforslaget, og hvad er konsekvenserne?

Svar:

Lovforslaget ligger fortsat til behandling og er endnu ikke vedtaget.

Ordlyd:

"Vejmyndigheden for en offentlig vej skal offentliggøre, at den agter at nedlægge en vej som offentlig vej. Det foreslås, at de nugældende frister for nedlæggelsesproceduren ændres, således at hvis vejen agtes opretholdt som privat vej fællesvej eller privat vej for en enkelt ejendom, kan vejmyndigheden tidligst 1 år efter offentliggørelsen træffe beslutning her om, og den endelige beslutning skal være truffet senest 2 år efter offentliggørelsen.

I dag er fristen henholdsvis 4 og 6 år. Hermed sikres dels, at de berørte grundejere fortsat får mulighed for at indrette sig på at skulle sørge for vejens fremtidige vedligeholdelse som privat, herunder eventuelt at få oprettet vejlaug og lignende, dels at endelig beslutning træffes inden for en rimelig tid".

Hvis lovforslaget vedtages indebærer det, at kommunen kan forcere processen med omklassificeringen med op til 2-3 år – i bedste fald og uden hensyn til klagevirkninger.

De eventuelle budgetmæssige fremrykkede konsekvenser på det nye grundlag – såvel lov, drifts- som anlægsmæssigt – er ikke klarlagt på nuværende tidspunkt.

Det gennemførte udbud på området vil påvirke den mulige besparelse. Endvidere vil betalingsprofilen på det projekterede udbud på anlægsområdet/ asfaltslidlag, (evt. funktionsudbud), tillige skulle justeres.

Disse analyser vil være teoretisk gennemført i løbet af sommeren 2012.

Gruppernes tilbagemelding fra Budgetkonferencen

Spørgsmål:

B32 Slidlag – er det muligt at reducere niveauet igen?

Svar:

Forvaltningen er påbegyndt foranalyser omkring et udbud på asfaltområdet, (funktionsudbud).

Den nuværende bevilling ligger på ca. 8 mio. kr. om året, idet der i 2014 og 2015 er afsat ekstra 3 mio. kr. hvert af årene til sikkerhedsmæssige istandsættelsesarbejder i forbindelse med besluttet omklassificering af ca. 20 km. offentlige veje.

Det nuværende registrerede efterslæb på vejnettet er ca. 10-15 mio. kr., (2010 niveau). Denne registrering forventes at skulle opjusteres efter Vejdirektoratets planlagte kontrol af udvalgte vejstrækninger i kommunen i sensommeren 2012.

I lyset af det projekterede udbud og forventede gunstige priser i relation hertil samt forventet gennemført omklassificering, (planlagt 2014/2015), kan det ikke afvises, at der kan lægges en fremtidig besparelse ind på anlægskontoen for slidlag m.v.

På nuværende tidspunkt er det forvaltningens vurdering, at kontoen ikke bør reduceres med mere end max. 2 mio. kr. årligt – tidligst fra 2014.

Der forelægges særskilt sag i juni 2012 på TMU og ØK vedrørende udbud på området og forvaltningen vil hen over sommeren 2012 kvalificere vurderingen i takt med forventede analyseresultater fra Vejdirektoratet og teknisk konsulent.

B33. Kan en del af det arbejde der udføres i Teknisk Forvaltning ske i en bedre koordination med forsyningen m.m.?**Svar:**

Forvaltningen arbejder for tiden på en **ejerstrategi** i forhold til LTF A/S, (forsyningen).

Denne vil klart medvirke til at skabe tydeligere synlighed og forståelse - i respektive organisationer - af rollefordelingen.

Der gennemføres løbende parallelt koordineringsarbejde på såvel medarbejder som på ledelsesplan, alt med henblik på bedre koordinering.

Så generelt vil der altid kunne ske en bedre koordination i teknisk forvaltning. En grundlæggende forudsætning er bl.a., at LTF A/S og forvaltningen får drøftet tidsterminer og frister for fremsendelse af ansøgnings-/ myndighedsmateriale.

Bjarne Holm Markussen

1. Aktivitet

Juletræ på torvet

2. Beskrivelse af forslaget

Der vil ikke være nogen form for kommunal andel i juletræsarrangementet på rådhusetorvet i Lyngby. Alternativet vil være, at handelsforeningen må afholde alle omkostninger ved tændingen.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Igen direkte, idet handelsforeningen selv vil skulle forestå udgifter forbundet med opsætning af juletræ på torvet, opsætning/nedtagning af scene samt afvikle affald forbundet med arrangementet omkring selve træets tændning.

4. Implementering

Budgetår 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter	-196	-196	-196	-196
Indtægter				
I alt	-196	-196	-196	-196

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.	-90	-90	-90	-90
Årsværk	-0,24	-0,24	-0,24	-0,24
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Julebelysning

2. Beskrivelse af forslaget

Støtte til handelsforeningens julebelysning.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Handelsforeningen må selv betale alle omkostninger ifm. byens julebelysning.

4. Implementering

Budgetår 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter	-200	-200	-200	-200
Indtægter				
I alt	-200	-200	-200	-200

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Genbrug Juletræ

2. Beskrivelse af forslaget

Det årlige genbrug juletræ-arrangement ophører, eller man kan vælge at drosle dele af aktiviteterne ned.

Traditionen har omtrent eksisteret i 20 år og er et af de større brugerrelaterede arrangementer i kommunen. Det afspejles i besøgstallet. I 2010 besøgte 2.000 borgere Baunegården. I 2011 var tallet steget til ca. 2.500. (3.000 har man oplevet et enkelt år.)

Ordningen har signaleret genanvendelse, bæredygtighed og har været i tråd med kommunen som klimakommune. Man har opfordret borgerne til at møde op og aflevere deres brugte juletræ. Til gengæld har man honoreret de fremmødte med et bytte i form af en beplantning.

I 2010 stillede man ligeledes skarpt på kommunens visioner for fremdriften af elbiler i området. Arrangementet blev ledsaget af supplerende fremstød, hvor man skabte synlighed omkring øvrige kommunale aktiviteter: Biblioteksbus, sundhedscentret/sundhedsbus. Der blev afprøvet udendørs motionsredskaber, som forløber/promotion for dem, man vil opstille ved Lyngby Sø. Foruden motion og sundhed var også frivillighed i fokus.

I 2011 var bl.a. fremstød fra Kræftens Bekæmpelse og Diabeteforeningen med til at sætte fokus på forebyggelse – hvilket fungerede som et understøttende tiltag i relation til kommunens sundhedscenter. En køkkenstand med eksempler på muligheder for genanvendelse af mad var til at skabe opmærksomhed på, hvordan samfundet kan bidrage både i produktionsleddet og på konsumentensiden til en reduktion af spilmængder – både til gavn for miljøet og vores medmennesker. Bl.a. leverer firmaer overskudsproduktion til centrale køkkener i København – mad som distribueres videre til de hjemløse.

Til arrangementet indgår underholdning samt let traktering i form af gløgg og æbleskiver – serveret via de lokale spejdere. (afregningen bistår spejderne i deres egne aktiviteter.)

3. Konsekvenser for serviceniveau

Via økonomiafsnit 5 kan man vælge at lade arrangementet bortfalde helt, eller "blot" reducere i dele af de udgiftsbærende elementer. En reduktion kan få indflydelse på antal besøgende og dermed muligheden for at lade fremstøddet fungere som en slags oplysningskanal på et samfundsmæssigt og kommunalt plan.

Da arrangementet ligeledes belønner spejderne for deres indsats, vil et stop for dette bidrag få en uhensigtsmæssig betydning for denne brugergruppes mulighed for at anholde egne aktiviteter. På den vis vil det være til ugunst for forenings- og fritidslivet på området.

4. Implementering

2014 og overslagsår- Der er allerede bestilt aktiviteter for 2013, hvorfor et ophør tidligst kan få virkning fra kalenderåret 2014.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter i alt:	0	-90	-90	-90
- heraf planter m.m.	0	-15	-15	-15
- heraf spejder m.m.	0	-10	-10	-10
- heraf løn og andre ydelser	0	-57	-57	-57
- heraf underholdning	0	-8	-8	-8
Indtægter i alt:	0	0	0	0
-	0	0	0	0
I alt	0	-90	-90	-90

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Det kan oplyses, at der ultimo august afgives bestillinger til arrangementets gennemførelse året efter. Derfor vil et opgavestop først være muligt fra 2014, idet en endelig beslutning (omkring handlekataloger) først foreligger med budgetaftalens slutbehandling senest 15. okt. '12.

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.	0	-22	-22	-22
Årsværk	0,00	-0,06	-0,06	-0,06
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Nej – besparelse.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Sankt Hans-arrangementer – ophør af kommunalt opstøttende funktioner

2. Beskrivelse af forslaget

De sidste, få tilbageværende aktiviteter i Teknisk Forvaltnings regi fjernes. Der leveres i dag bistand til arrangementet i Taarbæk Havn: Man bringer flåde til vandet (efteropmagasinering i kommunalt regi) og sørger for dens klargøring. Desuden leveres bålgrene uden beregning. Til spejdernes og Virum-Sorgenfri Håndboldklubs midsommerarrangementet i Furesøparken leveres ligeledes grene. Derudover genoprettes græsareal ved bålområdet efterflg.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Der vil fremad ikke blive leveret materiale eller hjælp til Sankt Hans-fester/arrangementer uden 100% egenbetaling. Dette vil kun kunne gøres mod bestilling efteråret før, da grenmaterialer skal skaffes ved vinterbeskæringen.

Frivillige arrangører må således finde finansiering til opgaverne andre steder – f.eks. via arrangementernes indtægter (salg fra boder mv.) eller gennem virksomhedssponsorater mv.

4. Implementering

Budgetår 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter	-24	-24	-24	-24
Indtægter				
I alt	-24	-24	-24	-24

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.	-12	-12	-12	-12
Årsværk	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja, i den udstækning, aktiviteter fortsætter under vilkår med fuld brugerbetaling. Ellers vil effekten være en besparelse.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Lukning af Den Grønne Legeplads (Frederiksdalsvej 23, Virum)

2. Beskrivelse af forslaget

Aktiviteterne på legepladsen bliver afviklet fuldt ud, for så vidt angår Teknisk Forvaltnings ressourceanvendelse på stedet. Huset og grunden kunne afhændes til anden brug i kommunen. En stor del af legepladsen er overflade på et stort forsinkelsesbassin og vurderes derfor svær at sælge. En egentlig engangsgevinst ved frasalg af grunden er derfor både usikker, hvad angår tidsperspektiv for realisering og slutpris. Klausuler på grunden gør, at man ikke må bygge på grunden, idet man skal kunne komme til regnvandbassinet. Man kunne også forestille sig grunden overgå til naboinstitutionen – Børnehuset Blå (som servicerer vuggestue- og børnehavnebørn). Grundet disse ubekendte indgår egentlig overdragelsesforretning ikke i handlekatalogets estimerede ressourcegevinst. Evt. nedtagning af legepladsens udstyr og evt. anden afvikling af grunden er der ikke regnet økonomiske konsekvenser på. Kataloget forholder sig udelukkende til den fremadrettede besparelse på driftssiden i Teknisk Forvaltning.

Der har siden budgetgodkendelsen for 2012 pågået forhandlinger ml. Børne- og Fritidsforvaltningen og Teknisk Forvaltning i forsøget på lade stedets resterende medarbejder overgå til anden forvaltning til afhjælpning af børneområdets fremtidige kapacitetsmæssige udfordringer. Det har ikke været muligt at gennemføre en sådan samkøring.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Kommunen står tilbage uden et sted, hvor dagplejemødre, institutioner, forældre, bedsteforældre og ikke mindst børn, har mulighed for at lege under beskyttede forhold – deslige gennem andre aktiviteter, end de normalt gør.

Ligeledes ophører forekomsten af en slags værested for unge mennesker, der ikke bryder sig om at være under opsyn. Stedet bidrager i dag til muligheden for dialog med denne brugergruppe. Et afsagn SSP-samarbejdet vil mærke konsekvenserne af, hvis stedet lukkes. Lederen på legepladsen er i dag en integreret del af SSP-samarbejdet og grundet sin daglige gang på legepladsen kommer denne medarbejder i kontakt med en stor del af de unge mennesker, som på hver deres måde, er en udfordring i det kommunale system.

Man kan forestille sig, at en overdragelse af stedet til børnehuset ved siden af kan have driftsoptimerede karakter – idet et større udendørsareal for børnene evt. kan muliggøre omlægninger i disponeringen af indendørsarealet. Måske endda med indvirkning på stedets normering (ikke konfirmeret af Børne- og Fritidsforvaltningen).

4. Implementering

Medio 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter	-200	-600	-600	-600
Indtægter				
I alt	-200	-600	-600	-600

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.	-190	-380	-380	-380
Årsværk	-0,50	-1,00	-1,00	-1,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

Beløbet i 2013 tager højde for, at dele af aktiviteterne ikke kan afvikles med fuld effekt.

7. Effektivisering

Nej – besparelse.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Nedlukning af aktiviteterne i Den Gamle Have, som vil overgå til udlejning.

2. Beskrivelse af forslaget

Alle Teknisk Forvaltnings aktiviteter på arealet og i bygninger lukkes ned. Det vil medføre, at alt omkring blomster, drivhus, indendørsbeplantning, udsmykning m.m. stoppes med udgangen af år 2013.

Traktørstedet (kiosksalg og delvis facilitator på bespisningsarrangementer) vil skulle overgå til alm. udlejning. Man kan også vælge at lade den nuværende forpagtningsaftale fortsætte. Det kan dog besværliggøre mulighederne for at finde interessede lejre til de øvrige lejemål.

Der ligger 2 tjenesteboliger på grunden (á ca. 65 m² og 85 m²). Disse kan enten overgå til udleje på frie markedsvilkår, eller indføres i fremtidigt kontraktgrundlag overfor fremtidig lejer af drivhus m.m. Sidstnævnte kan gøre lejemålet mere attraktivt.

Offentligt toilet og p-pladser fortsætter uændret.

Udvendig drift og vedligehold af den omkringliggende park med fortidsminder fortsætter i kommunalt regi.

Stedet (såvel arealer som bygninger) er forholdsvist vedligeholdelseskrævende, hvorfor det ikke skal påregnes, at den store leje kan komme ind via anden part. Stedet anses af samme grund ikke for overvejende driftsrentabelt. Kommunen bør, i forsøg på afhændelse, nok satse på, at få en forretningsdrivende ind, som til fulde kan se potentialet af drivhuset til understøttelse af egentlig produktion, men som samtidig kan se muligheder i stedet som afsætningsplatform for slutbrugeren. At der samtidig kan omsættes via caféløsning eller lign. kan være en fordel for den rette "idémand". Måske allerede etablerede erhvervsdrivende inden for gartneribranchen (planteskole/havecenter eller lign.) kunne have interesse i et evt. overdragelsestilbud.

Ny udlejer vil alene opnå råderet over bygninger. Alle øvrige omkringliggende arealer vil blive opretholdt med fuld offentlig adgang, idet der skal være fri passage til park samt båd-/kanoudulejning på Mølleåen. Bagved drivhuset dog ligger et mindre grønt areal, som man kan overveje at lade fremtidig lejer råde over.

De mange fredningslinier på stedet i Frederiksdal gør, at området ikke vil være aktuelt som egentligt salgsemne – Derfor beskæftiger løsningen sig her udelukkende med en udlejningsmodel. Selv om kommunen ikke kan påregne meget indtægt (her sat til 0 kr. indtil videre), vil fordelene ved løsning alligevel bidrage med sparede driftsudgifter til bl.a. ejendomsskat, el m.m.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Det vil ikke længere blive købt blomster direkte på Grønttorvet i Valby. Egenproduktion af sommerblomster vil ligeledes ophøre. I dag indkøbes småplanter som herefter fremdrives via kommunens gartnere m.fl. Dette har både en prismæssig gevinst (de mindre blomster er billigere i indkøb sammenholdt med det endeligt fuldt udvoksede produkt) samt den fordel, at gartnerieleverne får en god forståelse for pasning og fremdrift af blomster. Elevuddannelsen vil blive reduceret ud fra et kvalitetsmæssigt synspunkt, idet nogle basisopgaver indskrænkes. Når det grønne område ikke længere kan købe billige blomster ind og have et sted at få dem til at gro, vil det medføre øgede udgifter til indkøb af færdigt udvoksede blomster.

Udsmykning og indendørsbeplantning må købes andre steder af brugerne, eller via evt. ny forretningsdrivende på lejemålet. Alternativt vil det grønne områdes folk fortsat kunne levere blomsterarrangementer for div. afdelinger i kommunen, men mod til fuld brugerbetaling (inkl. medgået arbejdstid). Indtægtsbudgettet regulerer sidstnævnte blomster- og plantearbejderopgaver, som bestilles internt idag.

Dele af drivhuset anvendes i dag under vintersæson til opmagasinering af større, særligt plejkrævende planter – primært fra Sophienholm. Dette vil der skulle findes en alternativ løsning på efterflg.

4. Implementering

Budget 2014 og overslagsår.

5. Økonomi

Løsningsmodel 1 – lejemål uden de 2 lejligheder:

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter		-372	-372	-372
Indtægter		307	307	307
I alt	0	-65	-65	-65

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Løsningsmodel 2 – lejemål inkl. de 2 lejligheder:

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter		-352	-352	-352
Indtægter		382	382	382
I alt	0	30	30	30

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Model 2 rummer ikke nogen besparelse, men fordyrelse i relation til den nuværende budgetlægning på området. Den udvidede løsningsmodel kan dog muligvis bidrage til, at lejemålet samlet set bliver nemmere at overdrage. Måske endog til en højere pris. Denne er ikke værdisat her.

Opsigelse af forpagtningsaftale indgår ikke i de økonomiske overslag – hverken for model 1 eller 2. Vælges denne gennemført, vil kommunen forventeligt tabe nettoindtægter på dette. Men igen – et sådant valg, kan gøre stedet nemmere at overdrage til ny lejer over samlet ejendom.

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.		-300	-300	-300
Årsværk	0,00	-0,79	-0,79	-0,79
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

Kun dele af den nuværende stilling vil ophøre. Der vil fortsat skulle udføres div. driftsopgaver vedr. park m.m.

7. Effektivisering

Nej – besparelse.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Driftsstop på del af Furesøparken – sidearealet mellem Furesøvej og spejderhus

2. Beskrivelse af forslaget

Ved afhændelse af det ovenfor nævnte areal kan der opnås en driftsbesparelse.

Afhændelse kan ydermere generere en engangsindtægt, såfremt man frasælger det aktuelle stykke jord. Man kan også forestille sig en løsning af arealoptimerede karakter, idet man kan anvende grunden til andre kommunale – evt. institutionslignende – formål. Området har også på et tidspunkt været anvendt til pavillonløsning med etablering af midlertidig børnehave. Selve afhændelsen er der ikke taget stilling til her.

Handlekataloget inddrager alene de driftsbesparende foranstaltninger, der vil kunne hjemtages, såfremt grunden fragår Teknisk Forvaltnings nuværende vedligeholdelsesforpligtelse. Denne indbefatter græsslåning, beskæring af busketter og træer samt vedligeholdelse af beplantningsbælter.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Umiddelbart ingen, da den største del af parken stadig holdes intakt. Området har et p-areal, som spejderne til tider anvender til boldspil. Disse kan fremover foregå andre steder i parken, eller kommunen bredt set.

4. Implementering

Budgetåret 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter			-40	-40
Indtægter				
I alt	0	0	-40	-40

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Først efter ny lokalplan og afsluttet salgsforløb kan driften af området ophøre. I kombination med den nuværende situation på boligmarkedet, formodes dette ikke at være realiserbart før udgangen af 2014 – måske endda 2015.

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.			-30	-30
Årsværk	0,00	0,00	-0,08	-0,08
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

Nej – ikke umiddelbart.

8. Høring

Ja, der er en fredning, som skal ophæves. Derudover skal ny lokalplan muliggøre boligbyggeri på arealet. Først omkring 01.04.14 forventes ny lokalplan at ligge endeligt færdigbehandlet. Forud for denne proces skal Fredningsnævnet for København have afgjort, hvorvidt en ophævelse af landskabsfredningen på arealet kan imødekommes. Der må dog tages forbehold for udfaldet – Der er ingen garantier for, at en ændring reelt kan opnås.

(Den del af parken som man forudsætter bibeholdt i kommunalt regi er iøvrigt ikke underlagt fredning.)

Der foreligger ingen servitutter på grunden, som gør, at det ikke skulle være muligt at sælge denne fra.

1. Aktivitet

Driftsstop af den nordlige del af park ved Lindevangen

2. Beskrivelse af forslaget

Såfremt man vælger at afhænde den nordlige del af dette anlæg, vil den daglige drift blive reduceret.

Den forventelige engangseffekt (indtægt) ved egentligt frasalg af grunden indgår ikke i sparekataloget. Flere løsninger kan tænkes i spil her – Arealanvendelse til specifikt kommunalt formål (f.eks. institution) kan også være en løsning, som kan få optimerende karakter.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Anlægget til fritidsbrug reduceres. Græsarealet benyttes i dag til boldspil, men der er omkringliggende private haver, hvorpå sådanne aktiviteter kan foregå i fremtiden. Kongevejen Skole ligger i nærheden og har boldbaner, hvor man alternativt kan opholde i forbindelse med den slags aktiviteter.

Områdets sydlige del bevares med legeplads og mosehul. Samme sted opretholdes ligeledes skøjtebane om vinteren.

4. Implementering

Budgetåret 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter			-40	-40
Indtægter				
I alt	0	0	-40	-40

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Først efter ny lokalplan og afsluttet salgsforløb kan driften af området ophøre. I kombination med den nuværende situation på boligmarkedet, formodes dette ikke at være realiserbart før udgangen af 2014 – måske endda 2015.

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.			-30	-30
Årsværk	0,00	0,00	-0,08	-0,08
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Nej - ikke umiddelbart.

Ja, der skal gennemføres lokalplanændring, som tillader byggeri på grunden. Først omkring 01.04.14 forventes ny lokalplan at ligge endeligt færdigbehandlet. Der må dog tages forbehold for udfaldet – Der er ingen garantier for, at en ændring reelt kan opnås.

1. Aktivitet

Driftsstop på p-plads – Nørgaardsvej 2A

2. Beskrivelse af forslaget

Området på 794 m² er på nuværende tidspunkt udlagt til offentligt vejareal og dækker over i alt 42 p-pladser, hvoraf 30 kan anvendes af offentligheden inden for et begrænset tidsrum over ugedagene. Der er planer om at lade i alt 28 pladser overgå til betalt parkering.

På nuværende tidspunkt afspejler lokalplanen, at naboejendommens beboere samt omkringliggende forretningsdrivende har mulighed for at anvende dele af pladserne – Det har dog aldrig været intentionen, at denne adgang skulle foregå med ubetinget langtidsparkering.

Afhængelse af arealet vil forventeligt kunne bidrage til en engangsindtægt for kommunen. Derudover vil en række vedligeholdelsesopgaver kunne spares på driften i størrelsesordenen ca. 14.000 kr. årligt (8.000 kr. under 'det sorte område' og 6.000 kr. under 'det grønne område'). Opgaverne indbefatter hækkklipping, andre gartneriske opgaver, renholdelse af arealet for papiraffald, løvfaldshåndtering samt vinterbekæmpelse. Disse kan ikke ophøre, før grunden er solgt. Dette vurderes tidligst at ske medio/ultimo 2015.

Forud ligger en juridisk udredning af alternativer for salg til ny ejer samt evt. etablering af ny lokalplan, som kan muliggøre evt. bebyggelse på grunden – måske suppleret med p-areal i dele af etagerne.

Vejloven foreskriver, at offentlig vej skal opretholdes helt/delvist, hvis denne er eneste udgangsvej. Dette er et element, som skal afdækkes nærmere – evt. med afklaring af evt. alternative løsninger.

Ydermere skal man være beredt på, at der er en lovsikret ret, som foreskriver, at omkringboende har fortrinsret til køb af grunden, såfremt denne ligger på offentlig vej. Det skal inden frasalget overvejes, om man bør lade arealet tilbagegå til alm. ejendomsareal.

Lokalplanens nuværende retsvirkninger skal afklares, for så vidt angår naboers delvise råderet over p-pladserne. Det skal udredes, om det vil koste kommunen noget at købe sig fri af denne binding – eller om fremtidig bebyggelse er betinget af, at skulle rumme et tilsvarende antal p-pladser til disposition for denne gruppe af personer.

Under alle omstændigheder må Teknisk Forvaltning understrege, at antallet af p-pladser i denne del af byen er absolut nødvendige. Et evt. frasalget skal derfor erstattes enten med p-pladser et sted i nærheden – Hvilket ikke umiddelbart er til at få øje på. Alternativt må man sikre sig, at løsningen med et frasalget alene kan gennemføres, såfremt man kræver, at ny ejer supplerer det nye byggeri med en p-løsning, som i samme målestok garanterer min. 42 p-pladser på arealet.

En afhændelse af grunden vil bremse planerne for hjemtagelse af indtægter via betalt parkering. Af samme grund modregnes mulige sparede driftsudgifter med ikke-realiserbare p-indtægter. Sidstnævnte vil i givet fald udgøre 28/400 af 1,2 mio. kr. (= 84.000 kr.) På driftssiden vil et frasalget således ikke kunne svare sig isoleret set. Dog kan engangsindtægten ved salg af grunden påvirke kommunens likviditet positivt i retning af en engangsindtægt. Grunden blev overtaget i 1981 til knap 900.000 kr. Fagforvaltning er ikke i nærværende sparekatalog gået nærmere ind i en prissætning efter nutidsværdi.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Ingen umiddelbart – Det skal dog sikres, at antallet af p-pladser i evt. ny ejerstruktur forbliver uændret, både for så vidt angår offentlige p-pladser og de delvist private.

4. Implementering

Der skal udarbejdes lokalplanændringer og afdækkes juridiske aspekter. Sidenhen skal grunden udbydes til salg. Et forsigtigt skøn vil være, at man medio/ultimo 2015 vil kunne stoppe driftsopgaverne på grunden – såfremt handlekataloget godkendes.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter				
Indtægter				
I alt	0	0	0	0

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Skemaet er tomt:

Der kommenteres ikke med nogen konkret økonomisk opsummering, idet et frasalg på driftssiden – jf. ovenstående beskrivelse - vil koste min. 70.000 kr. årligt i kraft af merudgifter! Dertil må påregnes mulige engangsomkostninger til konsulenter – herunder advokat m.m. Disse skal opvejes af den indtægt, kommunen vurderer at kunne få for grunden. En forsigtig konklusion kan være, at kommunen inden for 10-20 år sætter til på at frasælge grunden.

Såfremt man beslutter, at arbejde videre med idéerne om afhændelse, skal budgetområdet kompenseres med de netto 70.000 kr. årligt fra og med salgstidspunktet – dvs. ca. budgetåret 2015 og fremover!

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Nej – forholdsvis kortvarig gevinst, som ikke kan hentes hjem via budgetområdet selv, men som reguleres fra andre konti i centralt regi.

8. Høring

Ja – lokalplanændring.

1. Aktivitet

Forhøjelse af leje for kolonihaver i Lyngby-Taarbæk Kommune.

2. Beskrivelse af forslaget

For at sikre den nødvendige balance (fuld brugerbetaling) mellem udgifter og indtægter samt forenkle opkrævningsopgaven, foreslås lejen for kolonihaver forhøjet og til delvist ensrettet pris.

Der er 426 kolonihaver fordelt på 9 kolonihaveforeninger (samt 10 dyrkningshaver i Pipers Park og 41 ved Eremitageparken).

Der er på nuværende tidspunkt en nedsat lejepris for pensionister, og der opkræves desuden forskellige lejepriser afhængig af, hvilken forening kolonihaven tilhører. Der opkræves i dag priser ml. 490 kr. og 1.230 kr. årligt. For pensionister er ligger spændet ml. 245 kr. og 615 kr. årligt.

Udgifter til kolonihaverne er budgetteret til 337.300 kr./år i 2013 og frem (fratrasket udlæg til ejendomsskat, vand og renovation). På indtægtssiden er der planlagt indbetalinger for 184.000 kr. på årsbasis (fratrasket udlignet mellemværende vedr. ejendomsskat, vand og renovation). Differencen mellem de 2 poster er således på nuværende tidspunkt 153.300 kr./år. Således varetages området i dag med en indirekte kommunal tilskudsandel på ca. 45%.

Forvaltningen foreslår, at man fremadrettet ensretter priserne i de dyreste af haveforeningerne: Således vil Lundtoftehaverne koste 1.341 kr./år, Fuglsang 1.112 kr./år, Virumgård 1.319 kr./år.

Priserne i haveforeningerne Bredely, Ermelunden Lundtoftegård, Lyngen, Stadion, og Troldehøj vil samtidig få opreguleret priserne til ensartede 719 kr./år.

Forslag til nye takster er oplyst i indeværende års priser, hvorfor de sidenhen skal opløftes til endeligt prisniveau for 2013, i overensstemmelse med KLS fremskrivningsprocent på området.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Ingen.

4. Implementering

Det konkrete forslag om forhøjelse af leje har endnu ikke været drøftet med kolonihaveforbundet, men vurderes at kunne påbegyndes fra 2013.

Der afventes en lovmæssig præcisering omkring takstudregning baseret på markedslejepriser. Når denne foreligger kan det medføre ændringer i kolonihavetaksterne på ny. Priserne indgår ikke som en del af kommunens officielle takstblad og vil derfor ikke være underlagt reglerne herfor.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter				
Indtægter	-153	-153	-153	-153
I alt	-153	-153	-153	-153

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Stigning i gravstedsleje for urnegravsteder

2. Beskrivelse af forslaget

Lejeprisen for urnegravsteder hæves i forhold til det lejede areal inklusive pasning. Prisen på 1 m² græs (periode 10 år) hæves fra 3.869,-kr. og til 5.564,-kr. (beløbet over hele perioden). Tilpasset forholdsmæssigt vil det ligeledes medføre ændringer på urnegravsteder, som udgør ½ m², 1½ m² og 3 m².

3. Konsekvenser for serviceniveau

Efter en implementeringsperiode er der ingen konsekvenser. I starten vil det formentlig virke overvældende på kunderne, da prisen er 25% højere end i nabokommunerne. Det er væsentligt at pointere, at indtægtsforøgelsen alene er en tilnærmning af de reelle omkostningsniveau.

4. Implementering

Budget 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter				
Indtægter	-140	-140	-140	-140
I alt	-140	-140	-140	-140

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Events og motionsarrangementer ("arrangementskonto") – ophør af aktiviteter

2. Beskrivelse af forslaget

Ophør af kommunal finansiering af opgaver forbundet etablering af midlertidig skiltning og afspærring samt oprydning af vejareal ifm. tilladelser til særlig råden over vej. Disse gives bl.a. til kommunens egne aktiviteter og "fremmede" aktiviteter f.eks. sundhedsdag, DM i street-fodbold, Lyngbynatten, Sjælsø Rundt, Virum Høstfest, og VM i landevejscykling.

I 2012 anvendes arrangementskontoen til Lyngby Handelsforenings jubilæum, og afspærring af torvet ifm. Ramasjang Lives udsendelse den 25.05.12.

Private, der ansøger om råden over vej, afholder alle udgifter ifm. arrangementet – F.eks B.T. Halvmaraton og Eremitageløbet er allerede brugerbetalt.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Ophør af tilskud til arrangementer vil medføre, at arrangører skal afholde alle udgifter forbundet med arrangementet – d.v.s. ændring til 100 % brugerbetaling. For kommunen, betyder det, at arrangementer som f.eks. Sundhedsdag skal betales igennem projektets eget budget. Lyngby og Virum Handelsforeninger skal selv betale alt ifm. med deres arrangementer.

Teknisk Forvaltning vil således fremadrettet ikke kunne videreføre arrangementer uden specifik særbevilling i hver enkelt tilfælde.

4. Implementering

Budgetåret 2013 og overslagsår.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter	-63	-63	-63	-63
Indtægter				
I alt	-63	-63	-63	-63

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitssløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Nej – besparelse.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Buslæskure – øgede reklameindtægter

2. Beskrivelse af forslaget

Forslaget indeholder indtægt for tildeling af reklameretten på de reklamebærende buslæskærme, hvor ejendomsretten pr. 01.01.2012 er overgået til kommunen. Der er allerede under budget 2012 og frem indarbejdet en indtægtsmæssig forventning på 1,0 mio. kr./år.

Som fremført i sagsfremstilling på møde 09.05.12 foreligger der mulighed for en opskrivning af de indtægtsmæssige forventninger til aftalens videreførelse.

Til imødegåelse af behovet for modgående initiativer allerede fra budgetåret '12 (afledt af budgetrevisionen pr. 29.02.12) kan man således vælge at anvende disse merindtægter til delvis imødegåelse af et ufinansieret udgiftspres på 0,3 mio. kr. – Som det er meddelt skal findes inden for sektorens egen totalramme allerede fra budgetåret 2012 og frem.

Løsningsmodel 1:

En opskrivning, som modgående initiativ, vil ændre indtægtskravet på området fra nuværende 1,0 mio. kr./år fra B12 og frem til korrigerede 1,2 mio. kr. i alt/år fra B12 og frem. Dette giver en likviditetsmæssig gevinst på 0,2 mio. kr./år således, at "blot" 0,1 mio. kr. udestår til afbalancering af manko vedr. kompenserende besparelser afledt af 1. anslået regnskab '13.

Løsningsmodel 2:

En opskrivning vil ændre indtægtskravet på området fra nuværende 1,0 mio. kr./år (evt. 1,2 mio. kr./år, hvis model 1 også godkendes) til 1,55 mio. kr. om året (evt. 1,75 mio. kr./år i alt såfremt løsningsmodel 1 også godkendes). Løsningsmodel 2 kan anvendes som handlekatalog med virkning fra B13 og frem.

Løsningsmodel 3:

Denne vil muligvis optræde på et senere tidspunkt i budgetprocessen (ca. august) i det omfang, der kan skitseres evt. restrende kontraktmæssigt råderum. Dette vil alene kunne anbefales for budgetåret 2013 og frem, da virkning tidligst kan indtræde fra næste år. Forvaltningen afventer endelige forhandlinger med interesserede samarbejdspartnere.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Serviceniveauet forbliver opretholdt, idet en vedligeholdelses- og renholdelsesaftale indgår i aftalen, som løber i perioden 01.01.-31.12.2012.

4. Implementering

Budgetår 2012 og overslagsår.

5. Økonomi

Løsningsmodel 1:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter				
Indtægter	-200	-200	-200	-200
I alt	-200	-200	-200	-200

Løsningsmodel 2:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter				
Indtægter		-550	-550	-550
I alt	0	-550	-550	-550

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Aftalen vil gå til endelig politisk godkendelse umiddelbart efter sommerferien.

1. Aktivitet

Permanente billboards på kommunale bygninger og midlertidige reklamer på offentligt vejareal

2. Beskrivelse af forslaget

Nye kanaler for reklameindtægter:

Forslaget omfatter opsætning af permanente reklamer på søjler og gavle eller foranstaltet ifm. ombygninger af kommunale ejendomme.

Forslaget omfatter desuden opsætning af midlertidige reklamer på offentligt vejareal – byggepladshegn og stilladser, som etableres på vejarealet og dels opsætning af reklamer på kommunalt ejet areal ifm. ombygninger af kommunale ejendomme.

Forslaget omfatter ikke reklamer på buslæskærme – Her henvises til separat handlekatalog for denne opgave.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Ingen.

4. Implementering

Reklamer i det offentlige rum spiller en stigende rolle. Lyngby bymidte har en række bymæssige og arkitektoniske kvaliteter, der bør respekteres ifm. evt. ændrede retningslinjer for udendørs reklamer.

Opsætning af permanente reklamer på bygninger vil ikke være i overensstemmelse med den politik, der hidtil er fulgt, og som kommunen håndhæver over for private bygherrer.

Såfremt reklameindtægterne skal øges, skal kommunens politik på området ændres. Der bør i så fald udarbejdes nye retningslinjer for opsætning af reklamer. Forvaltningen kan ikke anbefale at gældende praksis (retningslinier) ændres, idet det vil forringe de visuelle og arkitektoniske udtryk af bybilledet.

For så vidt angår midlertidige reklamer på stilladser, byggepladshegn gives kun tilladelse til opsætning af reklamer, der handler om det byggeri, der opføres. F.eks: "Her opføres nye butikker", med angivelse af butikkernes navn og dato for, hvornår butikkerne åbner.

De nye salgsfremmende foranstaltninger vurderes at kunne have 1/2-effekt i '13 og fuld effekt fra '14 og fremover. Der vil ca. hvert 4 år skulle påregnes genforhandling af kontrakt.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016	2017
Udgifter	50	0	0	0	50
Indtægter	-200	-400	-400	-400	-400
I alt	-150	-400	-400	-400	-350

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Teknisk Forvaltning har forespurgt kommunens samarbejdspartner på reklameområdet om det økonomiske potentiale i opsætning af reklamer som beskrevet i forslaget. Teknisk Forvaltning har modtaget oplysninger om indtægtpotentiale på 10 enkeltsidede scrollingbaserede (3 plakater i hver) billboards (á 8 m2 pr. enhed permanent monteret på kommunale bygninger.)

Forvaltningen har alene angivet den garanterede indtægt til kommunen. Der er inkalkuleret en vis afmatning i markedet.

Potentialet vil afhænge af, hvordan og i hvor stort et omfang, der tillades reklamer samt realiseringsgrad på den enkelte enhed.

Der er alene indregnet et begrænset omfang af konsulentbistand til opgaven omkring kontraktindgåelse (gentages ca. hvert 4. år), eftersom aftalen formodes at holde sig under de lovmæssigt fastsatte tærskelværdier for udbud (jf. EUs udbudsdirektiv og Tilbudsloven).

Hvert 4. år indgår således et udgiftsbudget med 50.000 kr. begyndende fra B13 og gentaget i budgetårene 2017, 2021, 2025, 2029 og så fremdeles.

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

Der må forventes et øget pres på myndighedsbehandlingen ifm. behandling af klager. Dette er ikke indregnet i forslaget. Man må formode, at disse ophører/eller reduceres over tid.

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Stop for shuttlebusforsøg

2. Beskrivelse af forslaget

På Økonomiudvalgets møde den 17.04.2012 blev det besluttet at indføre feriekøreplan på buslinje 182/183. Dette får virkning fra 9. december 2012. Reduktionen i driften vil forventeligt medføre en besparelse på ca. 600.000 kr. årligt efter fuld indfasning. Udvalget godkendte samtidig, at besparelsen på de 600.000 kr. skulle anvendes til fremtidige tiltag ifm. arbejdet om motorvejsshuttlebusser til Danmarks Tekniske Universitet.

Hvis man vælger ikke at iværksætte forsøget som planlagt, vil der hermed opnås en besparelse på 600.000 årligt fra B13 og frem.

Man kan vælge at udskyde projektet eksempelvis til letbanens endelige linieføring ligger klar – Dette er senest med udgangen af 2014. Alternativt kan man vente til letbanens ibrugtagning omkring år 2019/2020. På det tidspunkt skal der i givet fald etableres nyt finansieringsgrundlag, idet det oprindelige med dette sparekatalogs evt. vedtagelse, vil falde væk.

3. Konsekvenser for serviceniveau

(Den indledningsvise finansiering af shuttlebusforsøget blev etableret via driftsreduktion på buslinierne 182 og 183. Af sagsfremstilling overfor fagudvalg (i møde den 10.04.12) fremgik, at den bevillingsmæssige omprioritering ville medføre et forringet serviceniveau.)

Forsøget med motorvejsshuttlebussen er endnu ikke påbegyndt, hvorfor busbrugerne ikke på den bekostning vil opleve en direkte ændring i udbud eller serviceniveau, såfremt forsøget ikke igangsættes alligevel. Studerende indgik i spørgeskemaundersøgelser som optakt til shuttlebusprojektet. Man må formode, at disse personer samt uddannelsesinstitutionen, de er tilknyttet, ad egen vej har holdt sig orienteret omkring den videre politiske stillingtagen. Der kan derfor være skabt nogle forventninger blandt disse interessenter, som med en evt. omgørelse af planerne vil blive skuffet over alligevel ikke at blive tilgodeset.

4. Implementering

Såfremt det besluttes, at forsøget med motorvejsshuttlebus ikke skal påbegyndes, kan besparelsen således opnås fra allerede fra primo 2013. Handlekataloget kan anvendes til brug for budgetlægningen i B13-16.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter	-600	-600	-600	-600
Indtægter				
I alt	-600	-600	-600	-600

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Nej – besparelse.

8. Høring

Nej. (Movia er ikke involveret i denne beslutning.)

1. Aktivitet

Reduktion af afgang på særlige busruter i Virum

2. Beskrivelse af forslaget

Udvalgsdrøftelser 08.05.12, omkring handlekatalogers videre fremdrift, ledte til ønsket om, at det blev nærmere belyst, hvilke muligheder der forelå for frekvensændringer/reduktioner på buslinierne 170 og 190. Jf. vedlagt ruteoversigt for hhv. 170 og 190 kører begge busser mellem Lyngby St. og Holte St. Buslinie 170 betjener Furesø kvarteret og Virum. Buslinie 190 kører via Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby og erhvervsområdet Teknikerbyen (Virumregionen).

3. Konsekvenser for serviceniveau

Forud for budgetprocessen har Lyngby-Taarbæk Kommune anmodet Movia om leverancen af et "Mulighedskatalog", som skal anviser løsninger for besparelsetiltag på busdriften i kommunen. Mulighedskataloget er behandlet på økonomiudvalgsmøde den 21.02.2012.

Movia har vurderet kommunens buslinier med henblik på, hvor det er muligt at opnå besparelser til mindst mulig gene for de mange borgere og pendlere til Lyngby-Taarbæk Kommune, som dagligt anvender den kollektive trafik. Trafikselskabet informerer i deres Mulighedskatalog om, hvor vigtigt det er, at der opretholdes og videreudvikles et godt trafiktilbud i den kollektive bustrafik for at undgå en "negativ spiral" med fald i passagertal, dårligere indtægter og derved stigende udgifter for kommunen. Det er derfor vigtigt, at overveje og analysere grundigt, hvis der skal reduceres i busdriften.

Specifikt for afgrænset område vedr. Virum har Movia medtaget forslag til ændringer på buslinie 190 – herunder:

- A) Buslinie 190 nedlægges i kommunen (hvilket nødvendigvis medfører en omlægning af buslinje 353),
- B) Nedlæggelse af afgangene på buslinie 190 om aftenen og i weekenden,
- C) Nedlæggelse af sene afgang på buslinie 190.

Flere detaljer om de nævnte forslag kan ses af vedlagte bilag, som er et uddrag af Movias Mulighedskatalog (ovennævnte forslag er her kaldt B-C-D). Det skal bemærkes, at det er forslag på *skitseniveau*. For at vurdere om forslagene kan realiseres, og i så fald hvornår, skal Movia udarbejde mere detaljerede analyser, for at vurdere konsekvenser og muligheder for hvert enkelte forslag.

Movia har ikke medtaget buslinie 170 i Mulighedskataloget, hvorfor det anbefales kun at arbejde videre med ønsker for ændringer af linie 190. Når 170 ikke indgår, skyldes det, at Movia ikke kan anbefale yderligere justeringer på linien.

Busbestilling for driftsåret 2013 er allerede afgivet til Movia. Derfor kan kommunen tidligst søge at optage nye ændringer under busbestillingen for 2014. Busser som kører over flere kommunegrænser, kræver enighed om ændringerne de berørte kommuner imellem. Evt. ændringer på buslinje 190 skal således koordineres med Rudersdal Kommune. Evt. ændringer på 353 (forslag A), som kører til Helsingør St., skal koordineres med alle de kommuner, bussen kører gennem.

For at opnå en besparelse på buslinje 190 anbefaler Teknisk Forvaltning, at Movias skitserede muligheder analyseres nærmere. Dette vil skulle ske i samarbejde med Movia ifm. busbestilling 2014, som først afgøres endeligt i indhold ultimo april 2013.

Forud skal kommunen indlevere ændringsforlag til Movia. Dette kan ske i perioden primo juni-medio august '12 (screening-fasen).

Fra primo september-medio november '12 foregår skitseplanlægning på baggrund af revideret oplæg til arbejdsprogram. Grovskitsen bliver i denne proces justeret, således at der findes frem til sammenhængende løsninger. På dette plan drøfter Movias arbejdsgruppe og involverede parter, hvor man ser muligheder for løsninger og konsekvenser – herunder betjeningsmæssige fordele/ulemper samt økonomiske forhold.

Dialogen munder ud i et beslutningsoplæg, som skal undergå behandling i kommunerne. Her vil evt. bindinger også fremgå.

Inden medio december '12 skal denne slutbehandling gennemføres. (I nogle kommuner foregår dette på embedsmandsplan, andre steder på politisk niveau.) Der kan opstå justeringsbehov derefter.

Medio januar ('13) orienterer Movia om respektive tilbagemeldinger fra kommunerne.

I perioden frem til ultimo april ('13) pågår finpudsninger og her vil detailplanlægningen afklare mere præcist, hvordan økonomien endeligt – evt. korrigeret - ser ud og hvordan køreplanændringer vil træde i kraft. Først ultimo april '13 bliver det helt klart i hvilket omfang kommunens ændringsforslag kunne gennemføres. Og hvis kun delvist, hvilken justeret løsning, man er nået endeligt frem til.

Den meget sene afgørelse gør i princippet, at handlekatalogets nuværende økonomiske estimater kan nå at ændre sig af flere omgange. Først med udgangen af april næste år, ved kommunen helt præcist, hvorvidt fremlagte ændringsforslag kunne gennemføres. Dette betyder derfor, at næste års budgetarbejde skal indeholde en justering af evt. vedtagne handlekataloger fra budgetaftalen året før. Alternativt kan man vælge at lade justeringen indgå i budgetopfølgning samme år busbestillingen ligger klar!

De store usikkerheder opstår særligt, når der fremsendes ønske om linieændringer, som ikke kun vedr. kommunen selv. Handlekatalogets indhold er af sådan karakter.

Det anbefales under alle omstændigheder, at besparelser tidligst må indregnes med virkning fra 2014, såfremt disse måtte have med busbestilling-2014 at gøre. Til trods herfor foreligger alligevel den ubekendte faktor, at man først med den endelige busbestilling bliver helt klar på, hvordan de underliggende operatøraftaler kan justeres. Mindre ændringer kan således vise sig mulige at gennemføre samme år, som busbestillingen blev slutgodkendt. Hermed kan man allerede i ny køreplan for december '13 lade dele af busbestillingen for 2014 træde i kraft. Specifikke linienedlæggelser er ofte mere komplekse og kan kræve længere opsigelsesforløb, inden effekt indtræder. Derfor kan selv indarbejdede fulde driftsreduktioner for 2014 vise sig nødvendige at justerede efterfølgende.

Handlekataloger vedr. busbestillingerne vil derfor altid skulle tages med forbehold – med risiko for beløbsmæssig justering samt med risiko for justering i ikrafttrædelsestidpunkt!

4. Implementering

Det er ikke i Mulighedskataloget oplyst, hvornår ændringerne kan træde i kraft – Det afhænger af muligheden for nye køreplaners ikrafttrædelse samt af operatøraftalers opsigelsesvarsler.

Movia har dog telefonisk oplyst, at forslag B og C *forventeligt* kan træde i kraft i december 2013 og således have fuld budgeteffekt i 2014. Disse tidspunkter skal dog alene opfattes som vejledende. Movia kan ikke komme meget noget endeligt bud, før forslagene er nærmere belyst.

Trafiksekskabet kan ikke oplyse tidshorisont for iværksættelse af forslag A, idet ændringerne kalder på komplekse justeringer. Det skal desuden undersøges, hvor store ændringer der kan foretages inden for kontrakterne mellem Movia og underleverandører (operatører). Forslag A kan være vanskelig at gennemføre grundet bindinger i disse underliggende kontrakter – De nærmere forhold og muligheder i den sammenhæng skal i givet fald derfor også undersøges.

5. Økonomi

Forslag A (Movias forslag B i Mulighedskatalog):

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter				-3.300
Indtægter				
I alt	0	0	0	-3.300

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Besparselsen for forslag A er sat til at gælde fra budgetåret 2016. Movia kan ikke sige noget om detaljerne, før nærmere analyser er gennemført. Besparelsens størrelse skal også tages med forbehold, idet udgifter til ændringer på linie 353 ikke er medregnet. Af samme grund må den forventede besparelse ventes at blive mindre end ovenfor anført. Såfremt dette løsningsforslag godkendes, skal man være forberedt på, at fagforvaltning længere fremme i årene, der kommer, når den eksterne økonomi er faldet endeligt på plads, vil anmode om en nedjustering af sparekravet, så dette er i fuld overensstemmelse med Movias endelige realiseringsgevinst (fratrasket endeligt modgående udgifter).

Forslag B (Movias forslag C i Mulighedskatalog):

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter		-1.700	-1.700	-1.700
Indtægter				
I alt	0	-1.700	-1.700	-1.700

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Forslag C (Movias forslag D i Mulighedskatalog):

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter		-50	-50	-50
Indtægter				
I alt	0	-50	-50	-50

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Movia har i forslag C vurderet en samlet besparelse på 100.000 kr. til Lyngby-Taarbæk Kommune og Rudersdal tilsammen. Ovenstående skøn på 50.000 kr. i besparelse til Lyngby-Taarbæk Kommune skal derfor tages med forbehold. Evt. justering af dette beløb vil indgå i det kommende års budgetrevisioner ('13), såfremt afvigelsen bliver af nævneværdig karakter.

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Nej – besparelse.

8. Høring

Ja – Idet forslagene også berører busdriften i flere andre kommuner, skal disse høres om forslagene. Der skal opnås enighed om den valgte løsning i berørte kommuner.

Derudover er Movias underleverandører kontraktreguleret inden for en forholdsvis snæver margin. Det skaber begrænsninger i manøvrerummet for busbestillinger. Kommunen har ikke detailadgang til de specifikke kontrakter.

2.4.3 Korridoren Lyngby st. – campus.

Rapporten fra Tetraplan illustrerer muligheder for at betjene uddannelsesområdet anderledes. På baggrund af rapporten anbefaler Movia, at tiltagene deles op i to kategorier hhv. tiltag der kan implementeres ved køreplansskiftet december 2012 og tiltag med en længere tidshorisont med en mulig implementering fra december 2013-2014.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

B) Buslinje 190 nedlægges i kommunen, linje 353 omlægges og ressourcer allokeres til forsøg med en shuttlebus.

Linje 190 kører mellem Lyngby St. og Holte St. og betjener undervejs DTU, Ørholm Erhvervsområde, Ørholm St. og Virum Torv. På en gennemsnitlig hverdag anvendes linjen af ca. 1.550 passagerer og af ca. 850 i weekenden. Ud fra passagerdata fremgår det, at linjen i stor grad anvendes til at forbinde DTU med oplandet og Lyngby St. Tilskudsbehovet er 3,3 mio. kr.

Forslag: Nedlæggelse af buslinjen i kommunen, omlægning af buslinje 353 og allokering af ressourcerne til en forsøgsordning med en shuttlebus. (For beskrivelse af forslaget om forsøgsordning se afsnit om "Fejl!

Henvissningskilde ikke fundet.

Fordele: Relativ stor besparelse. Betjeningen af uddannelsesområdet forenkles ved at det udelukkende er 300S, 330E og E-buslinjerne, der betjener strækningen. Rapporten fra Tetraplan peger desuden på fordele ved en bedre opkobling på Lokalbansen.



Ulemper: Lyngbygårdsvej betjenes ikke længere af buslinjen, men passagererne kan enten benytte buslinjerne 180E/181E eller stoppestederne på Klampenborgvej (buslinjerne 182/183/388).

På kortet illustrerer de gule markeringer, hvilke stoppesteder buslinje 190 ikke længere vil betjene. Tabellen nedenfor illustrerer, hvor mange passagerer der anvender stoppestederne.

	Retn. 1, hverdag		Retn. 2, hverdag		Samlet anvendelse hverdag	Retn. 1, weekend		Retn. 2, weekend		Samlet anvendelse weekend
	På	Af	På	Af		På og Af	På	Af	På	
Stoppesteder	På	Af	På	Af	På og Af	På	Af	På	Af	På og Af
A. Engelunds Vej	21	24	32	18	47	7	38	16	5	33
Danmarksvej	9	9	19	11	24	2	6	11	7	13
Lundtofte Kirke	6	27	21	10	32	1	20	22	5	24
Nøjsomhedsvej	25	35	48	15	61	21	49	43	8	61
Ørholm St.	11	6	3	6	13	2	6	6	4	9
Skodsborgvej	2	14	4	1	10	2	7	10	7	13
Samlet	74	115	121	53	187	35	126	108	36	153

De to stoppesteder på Ørholmvej, Ørholm St. og Skodsborgvej, har en meget lav anvendelse på henholdsvis 13 og 10 passagerer pr hverdag og 9 og 13 i weekenden. Desuden er der i størrelsesordenen 300m til stoppested på linje 194.

De fire stop på Lundtoftevej derimod har en noget højere anvendelse, men også her er der i størrelsesordenen 300m til et stoppested for buslinjerne 182/183 mod Lyngby st. Dog kan de ikke komme direkte til Holte St.. Fra Lundtofte Kirke er tætteste stop på Lundtoftegårdsvej, hvor linje 353 kører mod enten Helsingør eller Lyngby. Dette stop ligger dog 700m væk. Dette stop er også det mest anvendte både i hverdagene og i weekenden.

Som erstatning for nedlæggelse af buslinje 190 kan buslinje 353 omlægges. I dag kører buslinje 353 via Lundtoftegårdsvej – Anker Engelundsvej – Lundtoftevej - Sorgenfrigårdsvej – Klampenborgvej til Lyngby st. I stedet kan buslinjen omlægges til Lundtoftegårdsvej –Lundtoftevej – Toftebæksvej – Lyngby Lokal st. – Kanalvej til Lyngby st.

Vurderet besparelse: -3,3 mio. kr.

C) Nedlæggelse af afgangene på buslinje 190 om aftenen og hele weekenden.

I den nuværende køreplan køres der om aftenen i forvejen ikke via DTU/erhvervsområdet. Efter kl. 18 anvendes linje 190 på en gennemsnitlig hverdag ca. af 115 passagerer på strækningen Lyngby St. – Virum Torv i begge retninger.

Forslag: Afgangene om aftenen og i weekenden nedlægges så buslinjen kun kører mellem Holte st. (- Vejlsøparken –) til Virum Torv/Teknikerbyen.

Fordele: Forenkling af trafiktilbuddet og tilpasning til efterspørgslen.

Ulemper: Rejsende til og fra Lyngbygårdsvej vil fortsat have flere linjer at vælge imellem på Klampenborgvej, men der vil blive en længere afstand til stoppestederne. Der vil desuden være to kortere strækninger på Lundtoftevej og Ørholmvej, hvor passagererne vil få en relativ lang gangafstand.

Vurderet besparelse: -1,7 mio. kr.

D) Nedlæggelse af sene afgang på buslinje 190.

På fredage er der indsat ekstra afgang på buslinje 190 tæt på midnat.

Forslag: Afgangene nedlægges i kommunen. Afhængigt af beslutning i Rudersdal Kommune kan de sene afgang fortsat køre mellem Holte st. (- Vejlsøparken –) til Virum Torv/Teknikerbyen.

Fordele: På baggrund af passagertællinger kan det konkluderes, at afgangene har et lavt passagertal, og at der findes andre rejsemuligheder på den del af afgangene, som kører i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Ulemper: Et ringere trafiktilbud da de nuværende passagerer skal ændre valg af buslinje afhængigt af rejsetidspunkt.

Vurderet besparelse: Der vil være en mindre besparelse (<100.000) for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommune tilsammen.

170 Holte st.

Gyldig i perioden: 11-12-2011 til 09-12-2012

Lyngby st.	51	<u>Lyngby st.</u>
Lyngby Hovedgade		<u>Lyngby Kirke</u>
		<u>Lyngby Mølle</u>
Kongevejen		<u>Sorgenfri Slot</u>
		<u>Æblevænget</u>
Skovbrynet		<u>Kongevejen</u>
Hummeltoftevej		<u>Sorgenfri st.</u>
Grønnevej		<u>Sorgenfri Torv</u>
		<u>Løvgårdsvej</u>
		<u>Sorgenfrivænget</u>
		<u>Virumvej</u>
		<u>Vangeledet</u>
Frederiksdalsvej		<u>Virum Torv</u>
		<u>Kirkebakken</u>
		<u>Parcelvej</u>
Furesø Parkvej		<u>Parcelvej</u>
		<u>Virum Overdrevsvej</u>
Furesøvej		<u>Furesø Parken</u>
		<u>Søndervej</u>
Højdevej		<u>Furesøvej</u>
		<u>Arnevej</u>
		<u>Parcelvej</u>
Parcelvej		<u>Kildevældsvej</u>
		<u>Veilemosevej</u>
Dronninggårds Allé		<u>Tesch Allé</u>
		<u>Mosevej</u>
		<u>Pile Skov</u>
Rønnebærvej		<u>Holte Midtpunkt</u>
Holte Stationsvej		<u>Holte st.</u>

190 Holte st.

Gyldig i perioden: 11-12-2011 til 09-12-2012

Lyngby st.	41	<u>Lyngby st.</u>
Klampenborgvej		<u>Lyngby Storcenter</u>
		<u>Firskovvej</u>
Lyngbygårdsvej		<u>Sorgenfrigårdsvej</u>
		<u>Bauneporten</u>
Lundtoftegårdsvej	51	<u>Sti til Bauneporten</u>
		<u>Anker Engelunds Vej</u>
Akademivej		<u>DTU, Bygning 450</u>
Nils Koppels Allé		<u>DTU, Bygning 404</u>
Anker Engelunds Vej		<u>DTU</u>
Lundtoftevej		<u>Anker Engelunds Vej</u>
		<u>Danmarksvej</u>
		<u>Lundtofte Kirke</u>
		<u>Nøjsomhedsvej</u>
Nøjsomhedsvej		<u>Lundtofte Skole</u>
		<u>Kulsviervej</u>
Ørholmvej		<u>Ørholm st.</u>
		<u>Skodsborgvej</u>
Skodsborgvej		<u>Teknikerbyen</u>
		<u>Holmeparken</u>
Frederiksdalsvej		<u>Kongevejen</u>
		<u>Virum st.</u>
Grønnevej		<u>Virum Torv</u>
		<u>Parkvej</u>
		<u>Vejlesøparken</u>
Vejlesøvej		<u>Ved Holte st.</u>
Rønnebærvej		<u>Holte Midtpunkt</u>
Holte st.		<u>Holte st.</u>

1. Aktivitet

Leje for råden over plads foran Lyngby Rådhus

2. Beskrivelse af forslaget

Ifm. der gives tilladelse til råden over pladsen foran Lyngby Rådhus foreslås, at der fra år 2013 opkræves leje på 2.000 kr. + administrationsgebyr (ca. 9% af beløbets størrelse dvs. 180 kr.) Beløbet er en døgnpris, hvorfor arrangementer over flere dage, således skal ganges op med antallet af dage, man disponerer over arealet. Administrationsgebyret vil kun blive pålagt én gang med et fast beløb pr. arrangement. Hermed belastes arrangementer af flere dages varighed ikke af et højere gebyr end alm. dagsarrangementer. Lejen er ikke underlagt moms.

Det forudsættes at evt. udgifter til toiletter og forbrug afholdes af lejer. Tilladelsen vil afspejle, hvilke krav der stilles til arrangøren på punkter for bl.a. oprydning og affaldshåndtering. Det vil sikre, at kommunen ikke efterflg. står tilbage med en udgiftspost til oprydning.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Ingen – Der vurderes forsat at være juletræsarrangementer og andet, som allerede foregår i dag. Dette vil dog i stedet blive afholdt under fuld brugerbetaling. Det vurderes endvidere, at når rådhuset står ombygget i løbet af 2013, så stiger antallet af arrangementer – Det kunne f.eks. være med afholdelse af torvedage, "farmers market" o.lign. Letbanens tilblivelse, længere ude i fremtiden, vil øjensynligt øge interessen yderligere for aktiviteter på dette centrale sted i kommunen.

4. Implementering

Forvaltningen budgetterer forsigtigt med 5 arrangementer det første år og 10 arrangementer årligt derefter. Dette skyldes, at den nye ordning skaber uklarhed over, hvor mange private/frivillighedsbaserede/forenings-/erhvervs-arrangementer, der vil kunne afvikles under den nye form for brugerbetaling. Kommunen har med andre ord ingen erfaring med udlejning af pladsen.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter				
Indtægter	-10	-20	-20	-20
I alt	-10	-20	-20	-20

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Nej. Nuværende lokalplan vil ikke være til hindring for de skitserede aktiviteter på torvet.

1. Aktivitet

Ansøgning om "Blå Flag"-klassificering ophører

2. Beskrivelse af forslaget

Der vil fremadrettet ikke kunne ansøges om tildeling af Friluftsrådets "Blå Flag"-klassificering. Det vil berøre Frederiksdal Fribad og Taarbæk Havn.

Et stop for opgaven vil medføre færre udgifter til selve ordningen i form af kontingent og andre mindre varekøb. Det reducerede tidsforbrug i myndighedsfunktioner vil være af forholdsvis begrænset størrelse. Der vil ikke fragå egentlige personalemæssige ressourcer i afdelingen, idet den frigivne tid vil komme andre opgaver til gavn.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Opgaven er ikke lovbunden, men der vil fortsat skulle gennemføres lovpligtige undersøgelser af badevandskvaliteten og badestedet vil optræde på applikationen til den lovbundne badevands-"app".

Der vil ikke længere være behov for presseomtale vedr. tildeling af Blå Flag, idet dette ikke gives inden for kommunegrænsen.

Badestederne vil ikke optræde på Blå Flags hjemmeside og applikationer til smartphones. Der vil ikke være nogen synlig sikkerhed i form af blå flag for badegæster. Der vil ikke være formidling af badestedets aktuelle vandkvalitetsmålinger. Der vil ikke være 5 Blå Flags arrangementer v/ hhv. Frederiksdal Fribad og 3 i Taarbæk Havn.

4. Implementering

Der fremsendes ikke ansøgning om tildeling af Blå Flag fra år 2013 og fremover.

5. Økonomi

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Udgifter	-20	-20	-20	20
Indtægter				
I alt	-20	-20	-20	20

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2013	2014	2015	2016
Personale				
Kr. Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Oprydning efter olieforurening

2. Beskrivelse af forslaget

Halvering af den nuværende øremærkede bevilling til oprydning efter olieforurening.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Budgettet til forureningsundersøgelser og/eller oprydning efter olieforureninger vil blive meget begrænset. Bevillingen har dog ikke de senere år været anvendt til fulde.

En reduceret driftsbevilling vil indskrænke manøvrerummet. Det vil påvirke håndteringen af sager uden påbudsadressat. Sager i denne kategori beløber sig typisk fra 30.000-200.000 kr. afhængig af, hvilken type sag der er tale om. Der kan forekomme væsentlig større sager, hvor beløbsrammen overstiger 200.000 kr. Der vil ikke internt være muligheder for at imødegå fremtidigt udgiftspres via kompenserende besparelser. I sådanne tilfælde må man politisk være indstillet på, at fagforvaltning fremadrettet vil være nødsaget til at søge tillægsbevilling til opgavens videre varetagelse i driftsåret.

4. Implementering

Budgetår 2012 og overslagsår. Forslaget kan indgå enten som modgående initiativ fra B12 og frem (løsningsmodel 1A), eller som spareforslag i budgetlægningen for B13-16 (løsningsmodel 1B).

5. Økonomi

Løsningsmodel 1A:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter	-100	-100	-100	-100
Indtægter				
I alt	-100	-100	-100	-100

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Løsningsmodel 1B:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter	0	-100	-100	-100
Indtægter				
I alt	0	-100	-100	-100

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

Nej.

8. Høring

Nej.

1. Aktivitet

Buslæskure – øgede reklameindtægter

2. Beskrivelse af forslaget

Forslaget indeholder indtægt for tildeling af reklameretten på de reklamebærende buslæskærme, hvor ejendomsretten pr. 01.01.2012 er overgået til kommunen. Der er allerede under budget 2012 og frem indarbejdet en indtægtsmæssig forventning på 1,0 mio. kr./år.

Som fremført i sagsfremstilling på møde 09.05.12 foreligger der mulighed for en opskrivning af de indtægtsmæssige forventninger til aftalens videreførelse.

Til imødegåelse af behovet for modgående initiativer allerede fra budgetåret '12 (afledt af budgetrevisionen pr. 29.02.12) kan man således vælge at anvende disse merindtægter til delvis imødegåelse af et ufinansieret udgiftspres på 0,3 mio. kr. – Som det er meddelt skal findes inden for sektorens egen totalramme allerede fra budgetåret 2012 og frem.

Løsningsmodel 1:

En opskrivning, som modgående initiativ, vil ændre indtægtskravet på området fra nuværende 1,0 mio. kr./år fra B12 og frem til korrigerede 1,2 mio. kr. i alt/år fra B12 og frem. Dette giver en likviditetsmæssig gevinst på 0,2 mio. kr./år således, at "blot" 0,1 mio. kr. udestår til afbalancering af manko vedr. kompenserende besparelser afledt af 1. anslået regnskab '13.

Løsningsmodel 2:

En opskrivning vil ændre indtægtskravet på området fra nuværende 1,0 mio. kr./år (evt. 1,2 mio. kr./år, hvis model 1 også godkendes) til 1,55 mio. kr. om året (evt. 1,75 mio. kr./år i alt såfremt løsningsmodel 1 også godkendes). Løsningsmodel 2 kan anvendes som handlekatalog med virkning fra B13 og frem.

Løsningsmodel 3:

Denne vil muligvis optræde på et senere tidspunkt i budgetprocessen (ca. august) i det omfang, der kan skitseres evt. restrende kontraktmæssigt råderum. Dette vil alene kunne anbefales for budgetåret 2013 og frem, da virkning tidligst kan indtræde fra næste år. Forvaltningen afventer endelige forhandlinger med interesserede samarbejdspartnere.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Serviceniveauet forbliver opretholdt, idet en vedligeholdelses- og renholdelsesaftale indgår i aftalen, som løber i perioden 01.01.-31.12.2012.

4. Implementering

Budgetår 2012 og overslagsår.

5. Økonomi

Løsningsmodel 1:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter				
Indtægter	-200	-200	-200	-200
I alt	-200	-200	-200	-200

Løsningsmodel 2:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter				
Indtægter		-550	-550	-550
I alt	0	-550	-550	-550

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

7. Effektivisering

Ja.

8. Høring

Aftalen vil gå til endelig politisk godkendelse umiddelbart efter sommerferien.

1. Aktivitet

Oprydning efter olieforurening

2. Beskrivelse af forslaget

Halvering af den nuværende øremærkede bevilling til oprydning efter olieforurening.

3. Konsekvenser for serviceniveau

Budgettet til forureningsundersøgelser og/eller oprydning efter olieforureninger vil blive meget begrænset. Bevillingen har dog ikke de senere år været anvendt til fulde.

En reduceret driftsbevilling vil indskrænke manøvrerummet. Det vil påvirke håndteringen af sager uden påbudsadressat. Sager i denne kategori beløber sig typisk fra 30.000-200.000 kr. afhængig af, hvilken type sag der er tale om. Der kan forekomme væsentlig større sager, hvor beløbsrammen overstiger 200.000 kr. Der vil ikke internt være muligheder for at imødegå fremtidigt udgiftspres via kompenserende besparelser. I sådanne tilfælde må man politisk være indstillet på, at fagforvaltning fremadrettet vil være nødsaget til at søge tillægsbevilling til opgavens videre varetagelse i driftsåret.

4. Implementering

Budgetår 2012 og overslagsår. Forslaget kan indgå enten som modgående initiativ fra B12 og frem (løsningsmodel 1A), eller som spareforslag i budgetlægningen for B13-16 (løsningsmodel 1B).

5. Økonomi

Løsningsmodel 1A:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter	-100	-100	-100	-100
Indtægter				
I alt	-100	-100	-100	-100

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

Løsningsmodel 1B:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Udgifter	0	-100	-100	-100
Indtægter				
I alt	0	-100	-100	-100

Beløbene er i 2012-niveau (-=forbedring, +=forværring)

6. Personalemæssige konsekvenser

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015
Personale				
Kr.				
Årsværk	0,00	0,00	0,00	0,00
Gennemsnitsløn (1.000 kr.)	380			

Beløbene er i 2012-niveau (-=personaleafgang, +=personaletilgang)

Nej.

8. Høring

Nej.

ChoosEV
OUR MISSION - NO EMISSION

FDM & ChoosEV Ladestander

Lyngby-Taarbæk kommune

Indledning

- FDM og ChoosEV planlægger at opstille en ladestander til elbiler foran FDMs butik på Firskovvej 32
- Parkeringspladserne som vil blive betjent er kommunale, derfor denne ansøgning
- ChoosEV opstiller og drifter ladestanderen, så der ligger ingen kommunale opgaver i projektet
- FDM medfinansierer opsætningen (kommunen medfinansierer ikke)
- Der ønskes en 10 årig aftale med Lyngby-Taarbæk kommune omkring ladestanderens placering
- Ladestanderen vil være tilgængelig for alle elbillister

Ladestanderen

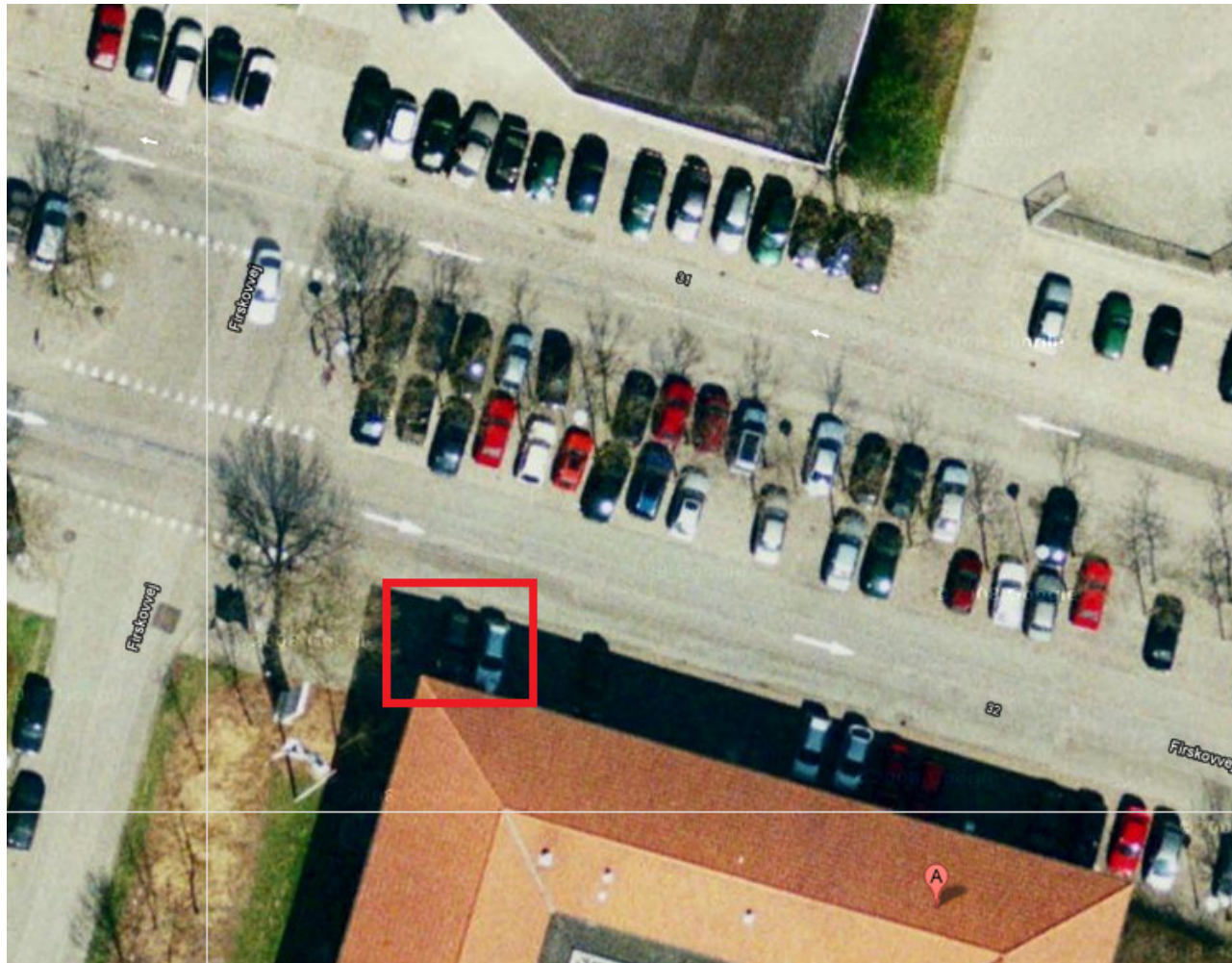
- Ladestanderen opsættes i ChoosEVs grønne farve
- Ladestanderen kan lade to biler samtidigt og der foreslås at som minimum en plads bliver forbeholdt elbiler
- Der kræves et 'Menneskes' tilslutningskabel for at kunne benytte ladestanderen (den standard som alle nye biler kommer med)
- Ladestanderen kan lade op til 32A 3-faset (fremtidssikret)
- Opsætningen sikres af autoriseret elinstallatør
- ChoosEV sikrer at standeren opdateres hvis nye standarder skulle blive dominerende



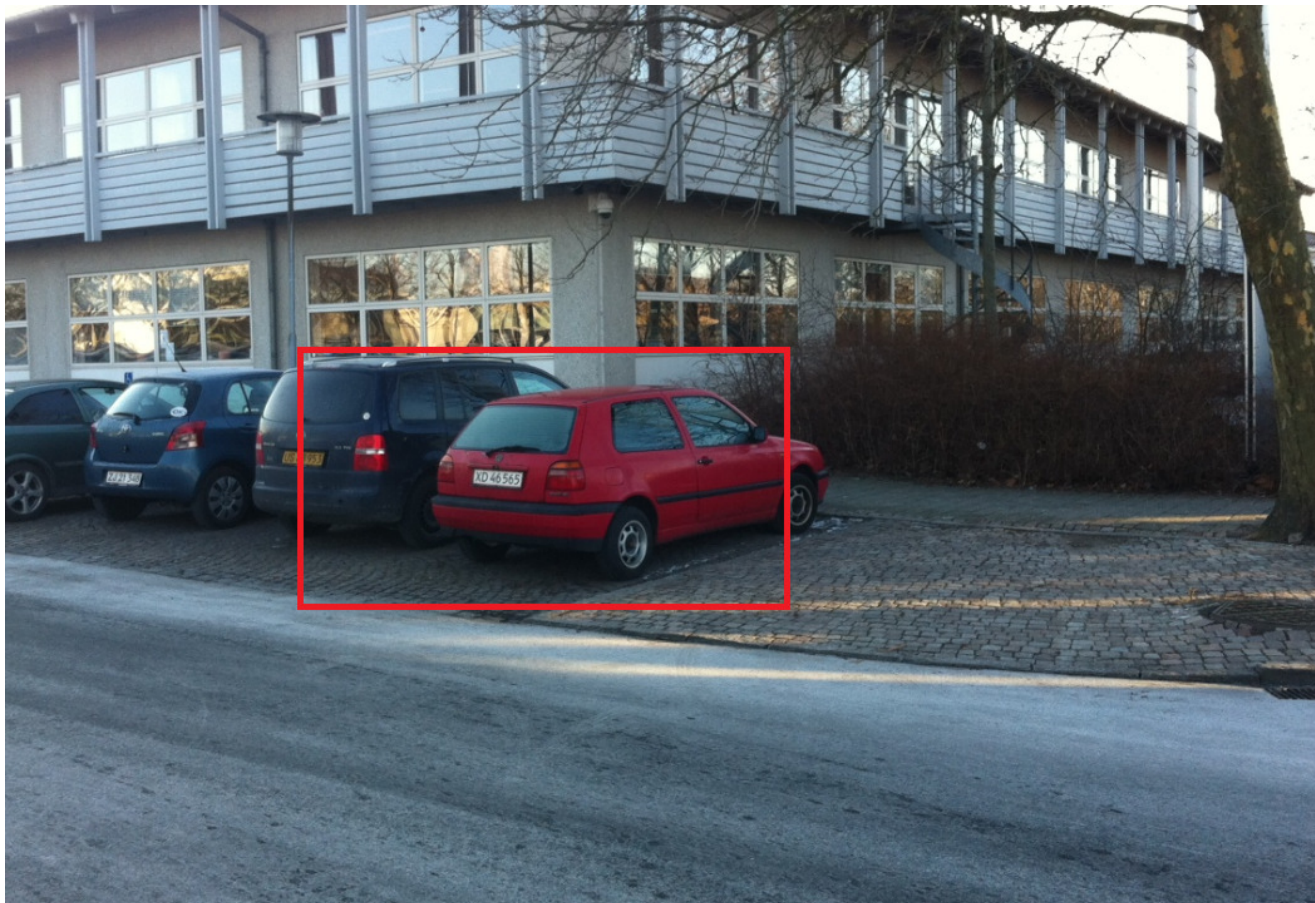
Ladestanderen detaljeret

Application area	Public, semi-public charging	Mechanical data	
Version	Indoor, outdoor	Housing	Stainless steel
Electrical specifications		Exterior finish	Standard: two colors (signal white RAL9003, anthracite grey RAL7016), other RAL colors on request
Rated input voltage/frequency	400 VAC/50 Hz	Anti-graffiti coating	Optional
Rated input current	80 A	Dimensions	
Max. permissible cable cross-section	5 x 50 mm ²	Measurements W x H x D (without base)	490 x 1650 x 280 mm
Residual-current protection	Residual-current protective device 30 mA class A (class B, optional)	Weight	approx. 100 kg
Temperature monitoring	Per socket, interior	Ambient conditions	
Energy metering	Optional: Calibrated meter per socket and feed-in meter panel	Ambient operating temperature	-25°C bis +40°C
Three-phase charging		Ambient temperature for storage/transport	-40°C bis +70°C
Rated output voltage/frequency	400 VAC/50Hz	Protection class	IP44 per EN 60529
Outlet type	Type 2 per IEC 62196, opt. type 3	Protection from mechanical impact	Per IEC/EN 61851-1
Charging mode	Mode 3 per IEC 61851	Standards and regulations	
Types of electric vehicle connection	Case A (cable permanently attached to vehicle) and B (cable fitting)	CE mark	Approved by externally accredited laboratory
Charging current/output capacity	3 x 32 A/22 kW	Electric vehicle conductive charging system – Part 1: General requirements	IEC/EN 61851-1
Line protection	3 x 32 A	Electric vehicle conductive charging system – Part 22: AC electric vehicle charging station	EN 61851-22
Plug locking	Electromechanical	Plugs, socket-outlets, vehicle couplers, and vehicle inlets – Conductive charging of electric vehicles	IEC 62196-2/VEDE-AR-E-2623-2-2
Single-phase charging		Information technology equipment – Radio disturbance characteristics – limits and methods of measurement	EN 55022
Rated output voltage/frequency	230 VAC/50 Hz	Electromagnetic compatibility (EMC)	EN 61000-3-2
Outlet type	Household outlet (type A, type D, type E, type F, type G, type H, type I, and type L) Modes 1 and 2	Electromagnetic compatibility and radio spectrum matters (ERM), Parts 1, 3, and 17	EN 301 489-1/-3/-17
Charging mode	Modes 1 and 2	Global system for mobile communications (GSM)	EN 301 511
Types of electric vehicle connection	Case A (cable permanently attached to vehicle) and B (cable fitting)	Low-voltage switchgear and control gear assemblies (Part 1: General rules)	IEC 61439-1
Charging current/output capacity	16 A/3.7 kW	Environmental testing	EN 60068
Line protection	1 x 16 A	Energy metering	MID modules B/D, per EN 50470-1/-3
Operating and display elements		Installation – operation – maintenance	
Identification	RFID (Mifare Classic; options on request)	Contact protection	IP20/IP XXB, safe from touch by fingers and back of the hand per EN 60529
Display elements	LCD 7" color display (with four lines)	Remote maintenance	Residual-current circuit-breaker can be reset from the control center
User-interface language	National language (opt. language switching 1+3)	Parameterization	microSD, Webserver, XML
Status indicator	LED status rings optional (half ring for each charging outlet)		
Communications			
Ethernet	Yes		
Integrated GSM/GPRS modem (quad-band)	Optional		
Integrated UMTS modem	Optional		
RFID (13.56 MHz)	Yes		
WLAN	On request		
Power line communication	On request		

Placering Firskovvej 32



Placering Firskovvej 32



Tak for
opmærksomheden

Lyngby-Taarbæk Kommune

Trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby

Vejledning

NOTAT
30. januar 2012
mkk / ms

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	2
1.1	Hvad har modellen været benyttet til.....	2
1.2	Eksempel på beregningsresultat.....	2
2	Trafikken i Kgs. Lyngby 2000 - 2011	3
3	Trafikken i Kgs. Lyngby efter 2011	6
3.1	Generelt om prognoseberegninger	6
3.2	Prognoseberegninger i den eksisterende døgnmodel	6
4	Udvidelse af eksisterende trafikmodel	7
4.1	Fordele og ulemper ved døgnmodel	7
4.2	Fordele og ulemper ved spidstimemodel	8
4.3	Fordele og ulemper ved mikrosimuleringsmodel	8
4.4	Løbende driftsomkostninger	8
4.5	Honorar og tidsforbrug.....	9
5	BILAG: Grundlag og forudsætninger for døgnmodel	11
5.1	Beregningsforudsætninger	12
6	Bilag: Scenarier og plandata	14
6.1	Scenarier	14
6.2	Plandata	14

1 Indledning

Der er på nuværende tidspunkt udarbejdet en overordnet trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby. Modellen er opbygget i programmet Visum hen over sommer / efterår 2011. Den udarbejdede model er en døgnmodel (indeholdende tal for trafikken over et helt døgn), der ikke tager højde for særlige spidsbelastningsperioder som fx eftermiddagens myldretid eller handelstrafikken lørdag formiddag. Denne metode er valgt, for at tage højde for usikkerheder omkring den fremtidige udvikling og usikkerheder omkring biltrafikkens faktiske rutevalg i spidsbelastningsperioderne.

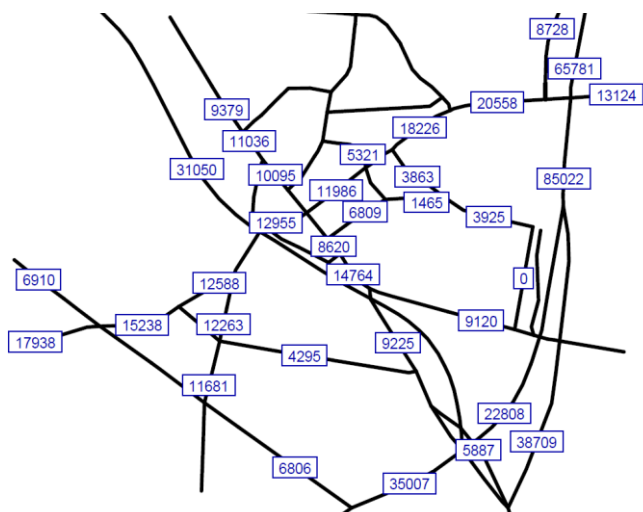
Modellen er udarbejdet, så det er muligt i fremtiden at holde den ajour med nye trafiktællinger samt at udbygge den til en spidstimmemodel.

1.1 Hvad har modellen været benyttet til

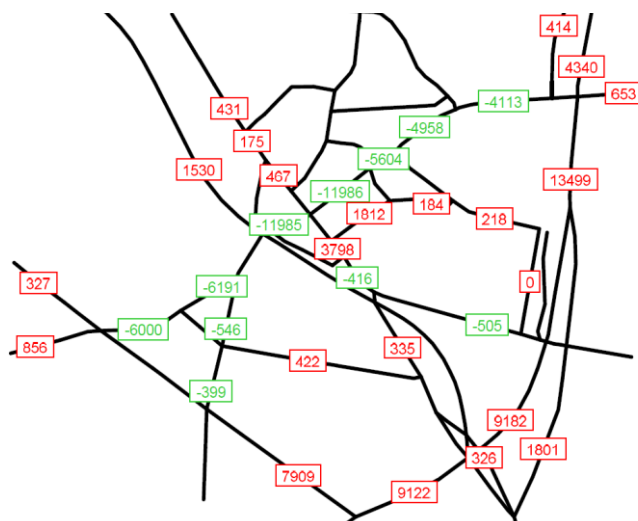
Modellen har været benyttet til at belyse konsekvenserne af fremtidige udviklingsprojekter i Lyngby. Den er ligeledes benyttet til at belyse konsekvenserne ved en lukning af Klampenborgvej samt etablering af forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej. De opstillede scenarier samt plandata og ny trafik fra udviklingsprojekterne er vedlagt som bilag 6.

1.2 Eksempel på beregningsresultat

Døgnmodellen viser resultaterne som ændret trafikintensitet på de enkelte vejstrækninger i forhold til udgangspunktet (dagens eksisterende trafikintensitet). Resultaterne vises grafisk som et simpelt kortudsnit af Kgs. Lyngby indeholdende modellens vejnet.



Figur 1: Eksisterende trafikintensitet (ÅDT)



Figur 2: Beregnede ændringer i trafikintensitet (ÅDT)

2

Trafikken i Kgs. Lyngby 2000 - 2011

Vejdirektoratet fører løbende registreringer over udviklingen i biltrafikken i hele landet. Siden 2000 har den årlige vækst i biltrafik varieret mellem et fald på 1,5 % (2008-2009) og en stigning på 3,2 % (2006-2007). I hele den 10-årige periode fra 2000 til 2010 har der været en vækst i biltrafikken på ca. 9 %, se Tabel 1.

År	Hele året	Vækst p.a.
2000	100,0	
2001	99,7	-0,3%
2002	101,9	2,2%
2003	103,3	1,4%
2004	105,0	1,6%
2005	106,0	1,0%
2006	108,5	2,4%
2007	112,0	3,2%
2008	112,3	0,3%
2009	110,6	-1,5%
2010	109,2	-1,3%

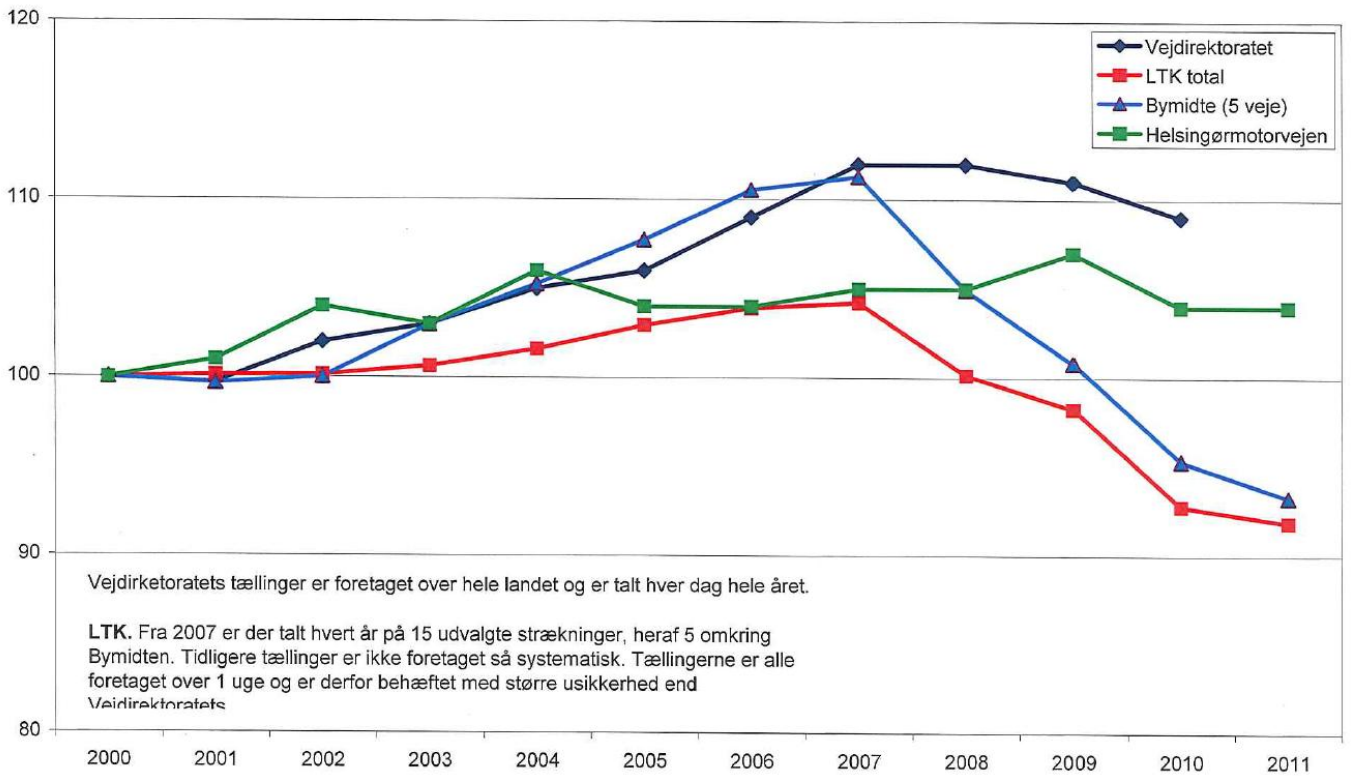
Tabel 1: Årlig udvikling over de sidste 10 års trafikintensitet i hele landet. Indeks: 2000 = 100. (Vejdirektoratet)

Lyngby-Taarbæk Kommune fører inden for kommunegrænsen løbende registreringer over udviklingen i biltrafikken. Fra 2007 har Lyngby-Taarbæk Kommune talt hvert år på 15 udvalgte strækninger, heraf fem omkring Bymidten. Tidligere tællinger er ikke foretaget så systematisk. Tællingerne er alle foretaget over en uge og er derfor behæftet med større usikkerhed end Vejdirektoratets tællinger (der bygger på et større datagrundlag).

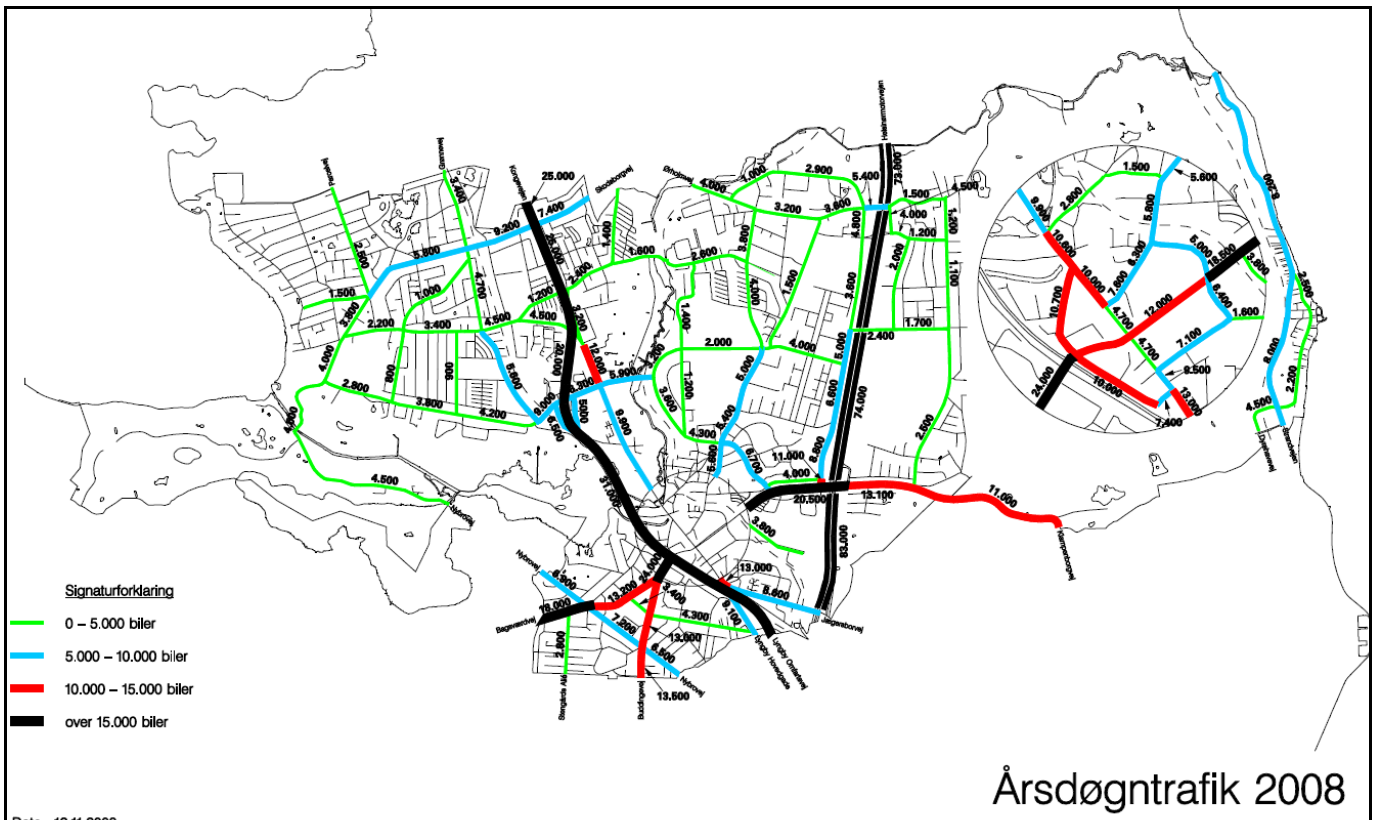
Tællinger for hele landet (udført af Vejdirektoratet) og fra Lyngby-Taarbæk Kommune er vist samlet på Figur 3. Det ses at trafikintensiteten i og omkring Kgs. Lyngby var stigende fra 2000-2007 og faldene fra 2007 frem til 2011. Vejdirektoratets data viser en tilsvarende tendens men dog med et mindre udsving. Hvordan trafikintensiteten vil udvikle sig efter 2011 siger de eksisterende tællinger ikke noget præcist omkring.

Et samlet billede af trafikintensiteten for hele Lyngby-Taarbæk Kommune for 2008 er vist på Figur 4. Figuren giver et billede af trafikintensiteten i kommunen, når den er på det højeste eller nær det højeste niveau inden for den seneste 10-års periode.

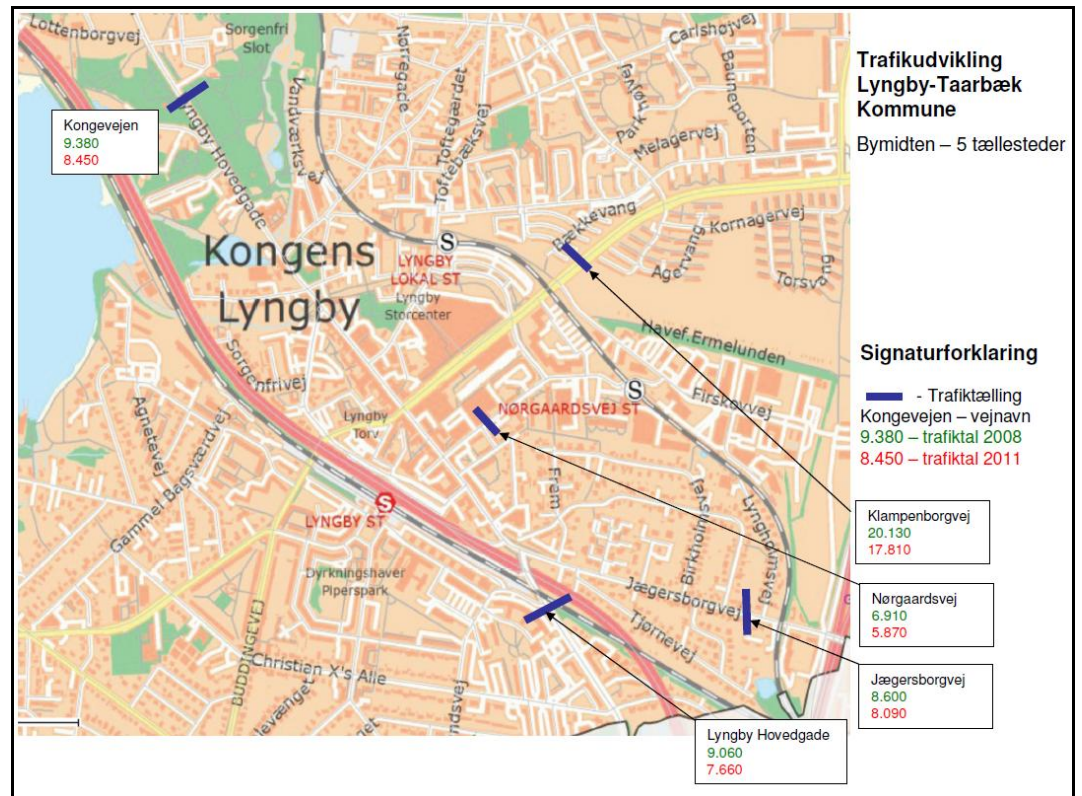
De 15 udvalgte strækninger, hvor der løbende foretages tællinger er vist på Figur 5 og Figur 6.



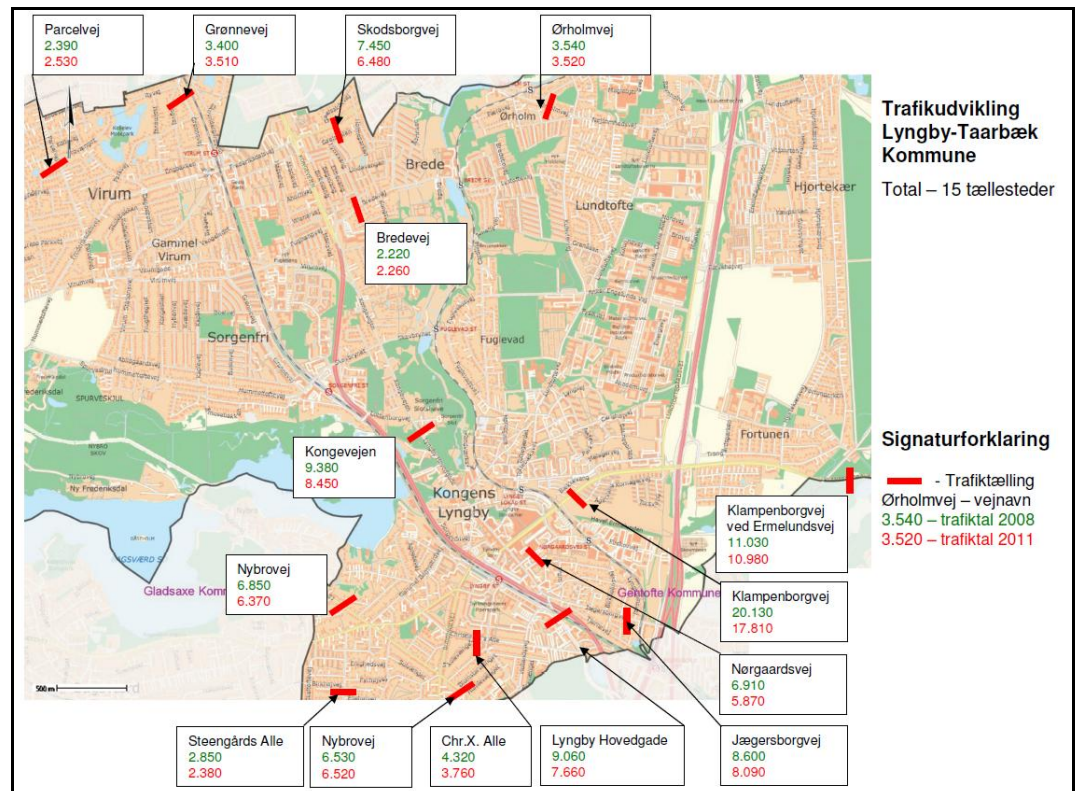
Figur 3: trafiktællinger i Lyngby fra 2000-2011. Trafikudvikling. Indeks: 2000 = 100.



Figur 4: Årsdøgntrafikken i Lyngby-Taarbæk kommune, 2008.



Figur 5: Lokalteter for faste tællestationer i det centrale Kgs. Lyngby.



Figur 6: Lokalteter for faste tællestationer i randområdet af Kgs. Lyngby.

Af figur 3 ses det, at der i bymidten og i hele kommunen (LTK total) er registreret en faldende trafikintensitet de seneste 4 år. Graferne for Bymidten og LTK- total viser kun trafikens udvikling for den ene uge om året, hvor trafiktællingerne er foretaget. Det største fald i trafikintensiteten er registreret på tællingerne i Bymidten (tællestederne kan ses i figur 5). Lyngby-Taarbæk Kommune vurderer at faldet i trafikintensitet i Bymidten kan skyldes finanskrisen, men kommunen har ikke tal for handlen i det centrale Kgs. Lyngby, der kan bekræfte dette. Det er dog sandsynligt, at økonomisk usikkerhed i samfundet generelt har medvirket til et fald i bilejerskab samt mindre anvendelse af bilen.

3 Trafikken i Kgs. Lyngby efter 2011

Beregning af trafikmængder i fremtidige scenarier er generelt forbundet med stor usikkerhed og giver sjældent et eksakt billede af virkeligheden, blandt andet fordi de afhænger af forudsætninger og forventninger til forskelligartede projekter. I praksis kan udefrakommende forhold (som fx samfundsudvikling med hensyn til bilejerskab, benzinpriser og generel vækst i samfundet) påvirke trafikintensiteten, ligesom lokale forhold og årstidsbetingede forhold kan skabe betydelige variationer.

3.1 Generelt om prognoseberegninger

Når trafikmængder skal beregnes fremadrettet er der grundlæggende to beregninger, der skal foretages: 1) fremskrivning af eventuel eksisterende trafik og 2) beregning af ny trafik skabt af nye byggeprojekter (etagemeter til bolig, kontor, erhverv osv.).

Ses der eksempelvis på et lille, isoleret erhvervsområde kan det være rimeligt at antage, at den trafikale udvikling udelukkende påvirkes af antallet af arbejdspladser. Tilføjes der 50 % flere arbejdspladser / etagemeter stiger trafikintensiteten 50 % og fjernes der arbejdspladser falder trafikintensiteten tilsvarende.

Når der ses på et større byområde som Kgs. Lyngby (der består af mange forskellige arealanvendelser) er det nødvendigt at se på ændringerne i både den eksisterende trafik og ny trafik skabt af udviklingsprojekter (som fx planer for Lyngby Idrætsby og udvikling af områderne omkring Firskovvej).

3.2 Prognoseberegninger i den eksisterende døgnmodel

Miljøministeriets turrater, der angiver et forventet antal bilture for hver ny etagemeter der etableres, er benyttet til at beregne ny trafik til og fra de forskellige byudviklingsprojekter. Anvendelse og antal etagemeter er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Når der i forbindelse med modelberegningerne forudsættes, at de planlagte byudviklingsprojekter gennemføres, vurderes det også rimeligt at forudsætte en positiv vækst i samfundet generelt og dermed også en positiv vækst i den eksisterende biltrafik. Der er regnet med en lille positiv vækst på 0,5 % pr. år i den kommende ti-årige periode. Det svarer til en samlet vækst i perioden fra

2010 til 2020 på ca. 5 %. Det er næsten en halv så stor vækst, som der er registreret i den forudgående ti-års periode. Dermed er der taget højde for, at trafikintensiteten i de seneste år er registreret med en lille negativ vækst.

Normalt anvender Vejdirektoratet en fremskrivningsfaktor på 1,5 % pr. år i forbindelse med modelberegninger. Dette er også anvendt i tidligere prognoseberegninger for Lyngby-Taarbæk Kommune udført af Via Trafik. De seneste års registreringer med en lille negativ vækst retfærdiggør at anvende en lavere fremskrivningsfaktor i modellen, men af hensyn til fremtidssikring af modellens resultater og ud fra et ønske om at sikre robusthed i resultaterne benytter modellen således en lille positiv vækst.

I døgmodellen for det centrale Kgs. Lyngby er der benyttet trafiktal fra 2008 som udgangspunkt for dagens situation. Det skyldes primært to årsager:

- 2008 var sammen med 2007 det år med den højeste trafikintensitet i det centrale Lyngby. Ved at benytte trafiktallene for 2008, bliver resultaterne for kapacitetsberegninger mere robuste og sikret over for fremtidige stigninger i trafikken.
- Det seneste samlede billede med døgntrafik for hele det kommunale vejnet er tilbage fra 2008, se Figur 3. Ved at benytte tallene for 2008, var det overflødigt at foretage supplerende nye døgntællinger. Arbejdet med modellen blev udført hen over sommeren 2011, hvor det ikke var muligt at foretage nye tællinger, da ferie påvirker trafikken i væsentlig grad.

I forbindelse med konsekvensvurderinger er døgntrafikken omregnet til spidstimetrafik ved hjælp af udleverede krydstællinger fra perioden 2008-2010. Det vurderes samlet set at konklusionerne ville være de samme, hvis der havde været kendskab til 2011-tal for hele det kommunale vejnet.

4 Udvidelse af eksisterende trafikmodel

4.1 Fordele og ulemper ved døgmodel

Fordele ved en døgmodel er, at den kan vise de overordnede forskelle for trafikken indenfor et større område (fx en hel eller den del af en kommune). Modellen viser ændringer i trafikstrømmene ved ændringer i vejnettet og/eller anvendelsen af arealer. En døgmodel kan hurtigt give et overblik over de overordnede konsekvenser ved ændringer i vejnettet eller trafikmængder.

En døgmodel kan efterfølgende udbygges til en time model uden at det tidligere arbejde er spildt.

Ulemperne er blandt andet, at døgmodellen ikke alene kan benyttes til kapacitetsberegninger for kryds, da svingbevægelser ikke kan udtrækkes på time-niveau.

Opbygningen af en døgmodel i Lyngby er en fordel, da området der er indeholdt i de udførte undersøgelser dækker et stort geografisk område. Der eksisterer et fornuftigt grundlag i form af snittællinger på døggniveau (se Figur 4) samt plandata for de enkelte zoner.

4.2 Fordele og ulemper ved spidstimemodel

Fordelene ved en spidstimemodel er, at den kan benyttes til at se ændringerne i trafikken i spidstimen og i de enkelte svingbevægelser (typisk for et mindre udvalgt område som fx en del af en kommune eller et byområde). Trafikmængder fra modellens svingbevægelser på timeniveau kan benyttes direkte til at lave kapacitetsberegninger. Desuden kan trafikmængderne benyttes direkte i simuleringsmodeller for mere detaljerede kapacitetsberegninger.

En spidstimemodel vil kræve nye supplerende tællinger af trafikken i Kgs. Lyngby, især krydstælling. Derudover er der sandsynligvis behov for at udføre en nummerskrivningsanalyse. Hvis der sker ændringer i vejnettet kan det kræve nye tællinger og modellen skal efterfølgende tilpasses. En spidstimemodel skal i højere grad end en døgnmodel holdes ajour for at give et retvisende billede.

4.3 Fordele og ulemper ved mikrosimuleringsmodel

En simuleringsmodel er at foretrække, når der skal laves kapacitetsberegninger for f.eks. et eller flere signalregulerede kryds. En simuleringsmodel der indeholder flere kryds og lange strækninger kan ligeledes benyttes til at vurdere forholdene for busser og gennemkørende biler. En simuleringsmodel benyttes normalt til at vurdere på kølængder, køretidsforsinkelser, antal stop og rejsetider. En simuleringsmodel kan også benyttes til at visualisere forskellige situationer.

En simuleringsmodel er en meget detaljeret og omfattende model, hvor de mindste ændringer kan betyde store ændringer i afviklingen af trafik. Derfor kræver en simuleringsmodel, at den konstant bliver holdt ajour. Det kræves ofte, at der bliver udført tidssvarende tællinger.

Trafikinputtet til en simuleringsmodel kan fås direkte fra en spidstimemodel, hvilket er nødvendigt, hvis der skal simuleres for et større område. Skal der simuleres for et enkelt kryds eller få kryds kan tællingerne lægges direkte ind i modellen. Analyseres der på et større område er det således nødvendigt også at have en spidstimemodel til rådighed.

4.4 Løbende driftsomkostninger

Løbende driftsomkostninger ved den eksisterende model eller ved en udvidet model knytter sig overordnet til indsamling af nye kryds- og snittællinger samt efterfølgende kalibrering af modellen.

Derudover knytter der sig også udgifter til ændringer i modellens opbygning, der løbende skal tilpasses ændringer i gadebilledet (som fx nye veje, ændrede buslinjer og ændrede signaler).

De følgende overordnede prisoverslag tager udgangspunkt i, at alt arbejde med trafikmodellen udføres af Via Trafik (med undtagelse af udførelse af tællinger, hvilket Lyngby-Taarbæk Kommune selv er ansvarlig for). I den forbin-

delse kan der eventuelt laves en aftale om en ressourceperson med fast tilknytning til kommunen eller en serviceaftale, hvor Via Trafik forpligter sig til at have ressourcer og udstyr til at kunne stå for vedligeholdelse af trafikmodellen.

En modelkørsel (døgn- eller spidstيمodel):

- 10.000 kr. ekskl. moms.

Konsekvensvurdering gennem vurdering af spidstimeandel og Dankap-beregninger:

- 25.000 kr. ekskl. moms.

Mere omfattende beregninger i en Vissim simuleringsmodel gives der ikke et overslag på, da honoraret i højere grad vil afhænge af det faktiske arbejde, der skal udføres.

Ændring af vejnettets opbygning:

- Fra 10.000 kr. ekskl. moms. (afhænger af omfanget)

Lyngby-Taarbæk Kommune har også den mulighed at få overdraget den eksisterende trafikmodel og derefter selv stå for vedligeholdelse samt modelberegninger.

Startomkostninger for Lyngby-Taarbæk Kommune knyttet til uddannelse af nøglepersoner samt indkøb af licens:

- 300.000 – 500.000 kr. ekskl. moms.

4.5

Honorar og tidsforbrug

Nedenstående honoraroverslag er grove skønsmæssige overslag og betragtes ikke som et egentligt tilbud.

Udarbejdelse af spidstيمodel på baggrund af døgnmodel

Opgradering af den eksisterende overordnede trafikmodel til en spidstيمodel for det centrale Kgs. Lyngby. Beløbet inkluderer trafiktællinger, nummerskrivningsanalyser samt modelarbejde:

- 290.000-550.000 kr. ekskl. moms.

Den lave pris er en spidstيمodel for en normal hverdag. Den anden pris er gældende, hvis modellen også skal indeholde en lørdagsspidstime.

Der vil blive foretaget tællinger for ca. 10 kryds, hvor der ikke allerede foreligger tællinger samt enkelte tællinger ved større parkeringsanlæg. Nummerskrivningsanalysen skal afdække trafikmønsteret i det centrale Kgs. Lyngby (p-søgeringen) da der allerede foreligger en nummerskrivningsanalyse for den gennemgående trafik på Klampenborgvej.

Størstedelen af beløbet skal bruges til tællinger og nummerskrivningsanalyser (ca. 200.000 for en hverdag og tilsvarende for en lørdag).

Udarbejdelse af mikrosimuleringsmodel på baggrund af spidstime-model:

Opbygning af en samlet model i programmet Vissim for en spidstime (fx eftermiddagsspidstime):

- 150.000 kr. ekskl. moms.

Udbygning af vissim-model til at indeholde flere forskellige spidstimeperioder – fx lørdagsspidstime (meromkostning bl.a. grundet ændring af signaler til også at omfatte lørdagsprogrammer):

- 50.000 kr. ekskl. moms.

Generelt tidsforbrug ved igangsættelse af udvidelser

Fra igangsættelse af en opgave med udvidelse af den eksisterende døgnmodel må der forventes en periode på 1 – 2 måneder før et resultat kan overdrages til Lyngby-Taarbæk Kommune. Ligeledes afhænger leveringsperioden af hvornår eventuelle tællinger/nummerskrivningsanalyse kan foretages. I vinterhalvåret kan tællinger ikke foretages under ekstreme vejrforhold. Om sommeren er det vanskeligt at foretage repræsentative tællinger fra midt juni til midt august.

5 **BILAG: Grundlag og forudsætninger for døgmodel**

Den eksisterende døgmodel er opbygget som en overordnet trafikmodel primært på baggrund af plandata for arealanvendelse. Miljøministeriets turrater er benyttet til beregning af omfanget af bilture.

Døgmodellen er kalibreret ud fra blandt andet trafikintensitet, oplysninger om signalanlæg samt en modelkørsel fra OTM-modellen¹ mht. overordnet rutevalg.

Modellen tager ikke højde for kapaciteten af det nuværende (eller et fremtidigt) vejnet. Derfor vil trafikken blive fordelt ud på modellens vejnet på de korteste og hurtigste ruter. Altså der hvor rejsetiden er kortest. Dog er signalgruppeplaner og hastighedsbegrænsninger indarbejdet i modellen hvilket bevirker en modstand blandt andet på grund af stop for rødt.

En af de grundlæggende forudsætninger for trafikmodellen er, at der ikke er indlagt kapacitetsbegrænsninger på vejene. Det betyder, at der kan forekomme "uendelig" meget trafik på selv de mindste veje. Denne regel er fra-vejet to steder i modellen på baggrund af ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Biltrafik gennem Bondebyen og på Lyngbygårdsvej er pålagt en ekstra stor "modstand" for at tvinge biltrafikken i modellen til at køre igennem bymidten eller alternativt benytte Motorring 3. De indledende modelkørsler indikerer, at det, i tilfælde af høj trafikbelastning i bymidten, er sandsynligt, at Bondebyen og Lyngbygårdsvej vil blive belastet af ekstra trafik. Derfor kan det blive nødvendigt at etablere supplerende hastighedsdæmpende foranstaltninger, etablere sving-forbud eller gennemføre vejlukning.

Foruden de indlagte modstande omkring Bondebyen og Lyngbygårdsvej er det vurderet, at kapacitetsbegrænsninger på vejnettet ikke ville have ændret resultaterne væsentligt for døgmodellen. Ved opbygning af en spidstimestmodel er det imidlertid vigtigt at indarbejde kapacitetsbegrænsninger på vejnettet, da det kan have stor betydning for afviklingen af spidstimetrafikken.

Der er regnet med en lille positiv vækst på 0,5 % pr. år frem til scenarierne i 2020. Det svare til en samlet vækst i den 10-årige periode fra 2010 til 2020 på ca. 5 %.

Ses der på Letbanens effekt (den kommende letbane, der forventes at blive placeret i Ring3 korridoren) for alle kommunerne, hvor korridoren går igennem, forventes der et fald i biltrafikkens trafikarbejde på under 1 %.² Det vil være misvisende for trafikmodellen at benytte den samme effekt af letbanen i hele Kgs. Lyngby. Effekten vil være størst nærmest korridoren og nærmest stoppestederne.

¹ OTM-modellen er en overordnet model for hele hovedstadsområdet, og den giver derfor ikke noget klart billede for det centrale Kgs. Lyngby alene. OTM-modellen kan indikere hvordan overordnede projekter, som fx etablering af letbane og lukning af Klampenborgvej, påvirker rutevalget for de største veje omkring Lyngby.

² Transportministeriet, Ring 3 – Letbane eller BRT, Rapport, juli 2010. Udarbejdet af Cowi.

I fire snit, der omkranser det centrale Kgs. Lyngby sker der stort set ikke en stigning i trafikintensiteten. For hele trafikmodellen regnes der med en lille naturlig årlig vækst i biltrafikken. Letbanens effekt indregnes på den måde, at de centrale zoner i trafikmodellen inden for p-søgeringen friholdes for denne vækst.

5.1

Beregningsforudsætninger

Modellen er opbygget for at kunne afspejle trafikken i 2020. Trafikmodellen er opbygget og kalibreret ud fra følgende:

- Zonesystem på 45 zoner samt 12 portzoner. Zonerne er mest detaljerede omkring centrum for at kunne vurdere ændringer i trafikken bedst muligt. For mere detaljerede beregninger, kan modellen på et senere tidspunkt opdeles i flere zoner.
- Modellen er kalibreret efter plandata: befolkningstal, boligtype, fordeling af erhverv (m²) samt typen af erhverv. Plandata er udleveret af Lyngby-Taarbæk Kommune fra udtræk i deres GIS system. Opdeling af erhverv er sket i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune. Plandata er ved hjælp af miljøstyrelsens turrater omsat til trafikmængder til hver zone.
- Modellen er opbygget som en ÅDT model.
- ÅDT tællinger (2008) for vejnettet er benyttet i kalibreringen. For at optimere modellen yderligere kan der foretages nye snit- og krydstællinger på døgnniveau i det centrale Lyngby.
- Der er ikke indlagt kapacitetsbegrænsninger på vejene. Det betyder, at der kan forekomme "uendelig" meget trafik på små veje. Det er et ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune for at kunne se trafikens fri bevægelser.
- Antal spor og hastighedsbegrænsninger er indlagt som i 2011.
- Forsinkelse i signalregulerede kryds er indlagt efter udleverede signalgruppeplaner fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Forsinkelse i vigepligtsregulerede kryds er indlagt ud fra gennemsnitsforsinkelser. For at optimere modellen yderligere kan den præcise forsinkelse fastlægges ved observationer for alle svingbevægelser.
- Postkortanalyse fra 2001 er benyttet til at kalibrere biltrafikkens rutevalg for de gennemkørende ture. Siden 2001 er der sket mange ændringer i det centrale Lyngby. Derfor kan der være sket ændringer for dette rutevalg. Kalibreringen kan optimeres ved at foretage en ny nummerskrivningsanalyse for det centrale Lyngby.
- Trafikmodellen bruges til at se ændringer i trafikken ved ændringer i plandata (fx byudviklingsprojekter) eller ændringer af vejnettet (fx åbning/lukning af veje).
- Trafikmodellen kan bruges til at evaluere på de overordnede strømme, og ikke enkelte svingbevægelser.
- Området der modelleres strækker sig over det centrale Kgs. Lyngby. Modellens begrænsede omfang gør, at bilister kan have et anderledes rutevalg ved fx en vejlukning. For at undgå store udsving af biltrafikkens rutevalg, er der foretaget en modelberegning i OTM-modellen til brug i forbin-

delse med kalibrering af modellen. For at optimere modellen yderligere kan det geografiske omfang af modellen udvides.

- Trafikmodellen benyttes til at udpege belastede kryds i 2020 samt udregne ændringerne i trafikintensitet ved forskellige scenarier. Ændringerne kobles med eksisterende krydstællinger, hvorefter der foretages overordnede kapacitetsberegninger for at fastslå konsekvenserne af den ændrede trafikintensitet.

6 Bilag: Scenarier og plandata

6.1 Scenarier

Der er opstillet en række scenarier for 2020, se Tabel 2. Scenarierne giver et bud på en sandsynlig udvikling i Kgs. Lyngby med hensyn til byudviklingen.

	2020						
	0	0+	1	2	3	4	5
Generel trafiktilvækst	•	•	•	•	•	•	•
Letbane med / uden lukning af Klampenborgvej	•						
Letbane med lukning af Klampenborgvej		•	•	•	•	•	•
Forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej		•	•	•	•	•	•
Bayer, Nørgaardsvej 32	•	•	•	•	•	•	•
Lyngby Tømmerhandel	•	•	•	•	•	•	•
Bilka med placering på							
• Firskovvej 40 – 44			•			•	•
• Kanalvejsgrunden				•			
• Oven på banen					•		
Lyngby Idrætsby						•	•
Gasværksvej						•	•
DTU- udbygning						•	•
Rådhusudbygning						•	•
Omdannelsesprojekter på Firskovvej							•
Kanalvejsgrunden							•
Lundtofte erhvervsområde							•
Andersen & Martini A/S, Lyngby Hovedgade 63							•
Posthuskarren/Likørstræde udbygning							•
Udbygning på Nørgaardsvej:							
J. Fog, Nørgaardsvej 40							•
De Forenede Dampvaskerier A/S, Nørgaardsvej 24							•
Vidensby							•

Tabel 2: Oversigt over scenarier.

På baggrund af modelkørsler i trafikmodellen og dialog med Lyngby-Taarbæk Kommune er det besluttet, at scenario 1 – 5 indeholder en lukning af Klampenborgvej for biltrafik.

En lukning af Klampenborgvej for biltrafik vil på langt sigt skabe de bedste forudsætninger for en trafikalt fredeliggenhed af bymidten samt give den kommende letbane de bedste forudsætninger for høj fremkommelighed. Det ses blandt andet ved at sammenligne differencekortene for scenario 0 med Klampenborg henholdsvis åben og lukket.

6.2 Plandata

På baggrund af Miljøministeriets turrater er der beregnet nye ture til og fra de forskellige byudviklingsprojekter. Anvendelse og antal etagemeter er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Den ny trafik er angivet som årsdøgntrafik, ÅDT (køretøjer både til og fra lokaliteten/projektet i løbet af 24 timer). I praksis beregnes den ny trafik i hverdagsdøgntrafik (HvDT), når turraterne benyttes. Omskrivningen fra HvDT til ÅDT sker ofte ved hjælp af en omskrivningsfaktor på ca. 0,9, da weekendtrafikken generelt set er lavere end på hverdage. Imidlertid er det ofte formiddagstrafikken om lørdage, der er dimensionsgivende for detailhandel. Det er valgt ikke at skelne mellem ÅDT og HvDT da detailhandel indgår i mange af projekterne.

I kolonnen længst til højre er den ny trafik korrigeret for eksisterende trafik. Turraterne tager ikke højde for at et supermarked (som eksempel) vil genere mindre ny trafik, hvis det placeres direkte ved siden af et andet eksisterende supermarked, hvor en del af de potentielle kunder i forvejen færdes. Projekter der indeholder detailhandel skal derfor nedskrives ligesom projekter, der placeres på en i forvejen trafikeret lokalitet skal nedskrives. Kontorerhverv kan typisk ikke nedskrives i samme grad. Korrektionen for eksisterende trafik er baseret på en faglig vurdering ud fra tilsvarende bycentre.

Projekt	Anvendelse	Etagemeter [m ²]	Ny trafik ift. turrater [ÅDT]	Ny trafik korrigeret for eksisterende trafik [ÅDT]
Bayer Nørgaardsvej 32	Kontor	5.000	207	186 * ³
Lyngby Tømmerhandel	Kontor	12.000	552	497 * ³
DTU-udbygning	Kontor	70.000	2.800	2.520 * ³
Lyngby Idrætsby (Stadion)	Kontor	10.000	460	414 * ³
Lyngby Idrætsby (Lundtoftegårdsvej)	Kontor	15.000	690	621 * ³
Gasværksvej	Blandet		3.391	2.035 * ¹
	<i>Detailhandel</i>	<i>7.000</i>		
	<i>Kontor</i>	<i>3.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>1.000</i>		
Bilka (Firskovvej)	Blandet	12.200	6.676	5.007 * ²
Bilka (Kanalvejgrunden)	Blandet	12.200	6.676	4.006 * ¹
Bilka (Motorvej/station)	Blandet	12.200	6.676	4.006 * ¹
Firskovvej	Blandet		2.633	1.975 * ²
	<i>Bolig</i>	<i>2.500</i>		
	<i>Detailhandel</i>	<i>10.000</i>		
Kanalvejsgrunden	Blandet	25.000	7.000	4.200 * ¹
Lundtofte erhvervsområde	Erhverv, industri og produktion	14.000	644	580 * ³
Andersen & Martini A/S Lyngby Hovedgade 63	Blandet		3.764	2.258 * ¹
	<i>Detailhandel</i>	<i>8.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>2.500</i>		
Rådhusudbygningen	Blandet		1.026	616 * ¹
	<i>Kontor</i>	<i>8.000</i>		
	<i>Detailhandel</i>	<i>1.500</i>		
Posthuskarreen / Likørstræde	Kontor	5.000	207	186 * ³

J. Fog og De Forenede Damp- vaskerier, Nørgaardsvej 40 og 24	Blandet		865	779 * ³
	<i>Kontor</i>	15.000		
	<i>Bolig</i>	7.000		
Videnby (Fortunbyen)	Bolig	20.000	500	450 * ³
Videnby (Dyrehavegård)	Blandet		3.050	2.745 * ³
	<i>Bolig</i>	60.000		
	<i>Kontor</i>	50.000		
Videnby (Det centrale Kgs. Lyngby)	Blandet		1.485	1.337 * ³
	<i>Bolig</i>	20.000		
	<i>Kontor</i>	25.000		

Tabel 3: Ny trafik fra nye projekter beregnet på baggrund af Miljøministeriets turrater.

**¹ 40 % reduktion pga. meget central beliggenhed.*

**² 25 % reduktion pga. central beliggenhed eller høj andel af detailhandel.*

**³ 10 % reduktion pga. eksisterende servicetrafik i området.*



Fwd: SV: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby
Sagsnummer: 20120510161
Oprettet: 24-05-2012
Dokumentejer: Jytte Olander

Modtaget

Tilbud

Emne: Fwd: SV: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby
Oprettet: 24-05-2012
Dokumentdato: 24-05-2012
Fysisk placering:

Modtager

E-post: Jytte Olander/Teknisk/LTK

Journalnøgle(r): 05.13.00 - P15 Færdselsregulering/trafiksikkerhed i almindelighed, Kommunale planer og planforslag omfattende hele kommunen

Besked:

Tekst:

Fra: Jytte Olander/Teknisk/LTK
Dato: 24-05-2012 09:59:11
Til: Jytte Olander/Teknisk/LTK@LTK
Emne: Fwd: SV: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby

Fra: Mogens Møller <mm@viatrafik.dk>
Til: 'Ole Dam Mortensen' <odm@ltk.dk>, 'Bent Napstjert' <BNA@m.dk>
Dato: 02-05-2012 15:56
Emne: SV: Vedr.: Fwd: SV: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby

Hej Ole og Bent

Efter aftale fremsendes revideret tilbud med små justeringer og ændret slutopstilling.

Håber at I kan bruge dette i bestræbelserne på at komme videre.

Honoraroverslag/tilbud på spidstimetrafik- og simuleringsmodel for Kgs. Lyngby

Honoraroverslaget er udarbejdet på baggrund af møde d. 17. april 2012 med Metroselskabet og Lyngby-Taarbæk Kommune samt efterfølgende telefonsamtale.

Ydelserne 1 og 2 udføres for Lyngby-Taarbæk Kommune (LTK). Ydelse 3 udføres for Metroselskabet (MS).
Tal i parentes er tillægspriser på evt. ekstraydelser, som ikke er indeholdt i det samlede tilbud.

Ydelser	Pris (kr. ekskl. moms)	Bemærkning
<i>1. Grundlag for trafikmodellen</i>		
Nummerskrivningsanalyse og 10 krydstælling for en hverdag	250.000	Bluetooth benyttes til nummerskrivning som grundlag for trafikmodel.
Evt. tillæg for lørdagstælling	(+100.000)	Ekstra ydelse
<i>2. Spidstimetrafikmodel for hverdags eftermiddag</i>		
Opbygning og kalibrering af Visum spidstimetrafikmodel	125.000	
Udbygning af eksisterende Vissim trafiksimuleringsmodel	100.000	
Evt. tillæg for morgensspidstimemodell	(+ 25.000)	Ekstra ydelse
Evt. tillæg for lørdagsspidstimemodell	(+ 49.000)	Ekstra ydelse
<i>3. Letbane trafiksimulering</i>		
Udbygning af vissim trafiksimuleringsmodel med letbane, option (MS)	270.000	
Honorar i alt pkt. 1,2 og 3	745.000	Ekskl. tillægsydelser
Evt. tillægsydelser til pkt. 1 og 2 som udføres efter nærmere aftale	(+174.000)	Lørdagstælling samt morgen- og lørdagsspidstimemodell
<i>Rabat ved udførelse af trafiksimuleringsmodel for både LTK og MS samtidig</i>	-150.000	Rabatten fratrækkes det samlede honorar, hvis begge opgaver kan udføres samtidig
Honorar i alt, rabat fratrukket	595.000	Ekskl. tillægsydelser
Evt. tillægsydelser til pkt. 1 og 2 kan udføres efter nærmere aftale	(+174.000)	Lørdagstælling samt morgen- og lørdagsspidstimemodell
Honorar MS, ydelse 3	270.000	
Honorar LTK, ydelse 1 og 2, rabat fratrukket	325.000	Ekskl. tillægsydelser
Evt. tillægsydelser til pkt. 1 og 2 kan udføres efter nærmere aftale	(+174.000)	Lørdagstælling samt morgen- og lørdagsspidstimemodell

Opgaven forventes at tage ca. 3 måneder at udføre fra igangsættelse. Da trafiktællinger skal udføres før eller efter juli, kan igangsættelse ske enten primo juni 2012 eller medio august 2012.

Med venlig hilsen

Mogens Møller



Søvej 13B
3460 Birkerød

tlf: 4820900
0
dir: 4820900
3

www.viatrafik.dk
fax: 4820900
1

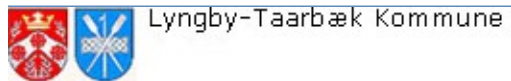
Fra: Ole Dam Mortensen [mailto:odm@ltk.dk]
Sendt: 26. april 2012 14:42
Til: Mogens Møller
Cc: Morten Stenberg
Emne: Vedr.: Fwd: SV: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby

Hej Mogens og Morten.

Tak for tilbudet. Vi kigger på det og vender tilbage.

Med venlig hilsen

Ole Dam Mortensen
Civilingeniør



Sekretariat & Udvikling
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby

Telefon: 4597 3000 (Rådhus)
Telefon: 4597 3612 (Direkte)

E-post: odm@ltk.dk



Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby
Sagsnummer: 20120510161
Oprettet: 01-06-2012
Dokumentejer: Jytte Olander

Modtaget

E-post Emne: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby Oprettet: 01-06-2012 Dokumentdato: 01-06-2012 Fysisk placering: GoPro Afsender E-post: Niels-Kristian Holm Ibsen/Teknisk/LTK	Journalnøgle(r): 05.13.00 - P15 Færdselsregulering/trafiksikkerhed i almindelighed, Kommunale planer og planforslag omfattende hele kommunen Besked:
--	---

Tekst:

Fra: Niels-Kristian Holm Ibsen/Teknisk/LTK
Dato: 01-06-2012 12:59:05
Til: Christina Lund/Teknisk/LTK@LTK
Emne: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby

bedes journaliseret på udvalgssag

Med venlig hilsen

Niels-Kristian Holm Ibsen
Souschef

Miljø og Vej
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby

Telefon: 4597 3000 (Rådhus)
Telefon: 3580 (Direkte)

E-post: nhi@ltk.dk

----- Videresendt af Ole Dam Mortensen/Teknisk/LTK den 29-05-2012 20:14 -----

Fra: Mogens Møller <mm@viatrafik.dk>
Til: 'Ole Dam Mortensen' <odm@ltk.dk>
Cc: Jytte Olander <jyt@ltk.dk>
Dato: 29-05-2012 17:14
Emne: SV: Vedr.: SV: Vedr.: Fwd: SV: Simuleringsmodel for Kgs. Lyngby

Revideret Honoraroverslag/tilbud på spidstimetrafik- og simuleringsmodel for Kgs. Lyngby

Honoraroverslaget er udarbejdet på baggrund af møde telefonsamtale mellem Via Trafik (Mogens Møller) og Lyngby-Taarbæk Kommune (Ole Dam Mortensen) fredag d. 25. maj 2012.

Ydelserne 1 og 2 udføres for Lyngby-Taarbæk Kommune (LTK).

Det forudsættes, at evt. trafiksimulering af letbaneløsninger gennem Lyngby udføres af Metroselskabet uafhængigt af denne opgave. Dog forventes, at Metroselskabet udfører trafiktællinger på Klampenborgvej i 2-3 kryds, som vil kunne anvendes af LTK i det videre arbejde.

Tal i parentes er tillægspriser på evt. ekstraydelser, som ikke er indeholdt i det samlede tilbud.

Ydelser	Pris (kr. ekskl. moms)	Bemærkning
<i>1. Grundlag for trafikmodellen</i>		
Nummerskrivningsanalyse og 8 krydstælling for en hverdag	225.000	Bluetooth benyttes til nummerskrivning som grundlag for trafikmodel. Det forudsættes at MS udfører tællinger i mindst 2 kryds, som kan anvendes af LTK
Evt. tillæg for lørdagstælling	(+100.000)	Ekstra ydelse
<i>2. Spidstimetrafikmodel for hverdags eftermiddag</i>		
Opbygning og kalibrering af Visum spidstimetrafikmodel	125.000	
Udbygning af eksisterende Vissim trafiksimuleringsmodel	100.000	
Evt. tillæg for morgensspidstimemodell	(+ 25.000)	Ekstra ydelse
Evt. tillæg for lørdagsspidstimemodell	(+ 49.000)	Ekstra ydelse

Honorar i alt pkt. 1 og 2	450.000	Ekskl. tillægsydelse
Evt. tillægsydelse til pkt. 1 og 2 som udføres efter nærmere aftale	(+174.000)	Lørdagstælling samt morgen- og lørdagsspidstimmemodel

Opgaven forventes at tage ca. 3 måneder at udføre fra igangsættelse, og kan tilbydes igangsat fra medio august 2012.

Med venlig hilsen

Mogens Møller



Søvej 13B
3460 Birkerød
www.viatrafik.dk

tlf: 4820900
0
dir: 4820900
3
fax: 4820900
1

Lyngby-Taarbæk Kommune
Teknisk Forvaltning
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

Teknik- og Miljøudvalget den 12-06-2012
Bilag 9



11. april 2012

Anmodning om tilladelse til opsætning af tøjcontainere på kommunens arealer.

Røde Kors indledte i 2011 et samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune om støtte til socialt udsatte familier og mindreårige uledsagede flygtninge bosiddende i kommunen. I 2012 udvides den eksisterende besøgstjeneste for ældre og kvindenetværket til støtte for voldsramte kvinder.

Røde Kors finansierer hovedsageligt disse aktiviteter fra den nyåbnede Røde Kors butik på Lyngby Hovedgade og det er derfor af stor betydning at der også er et velfungerende system for indsamling af brugt tøj og sko. Som en del af samarbejdet med kommunen har Røde Kors derfor drøftet dette med kommunens ledelse.

Røde Kors i Lyngby-Taarbæk anmoder således om at tilladelse til at opstille i alt 10-15 af de velkendte tøjindsamlingscontainere på 6-8 udvalgte pladser med gode tilkørsforhold i kommunen. Containerne er nye eller renoverede blå containere i god stand og tømmes løbende af frivillige Røde Kors medarbejdere.

Der vedlægges forslag til placering, der også skal tjene det formål at give en idé til evt. andre og alternative placeringer.

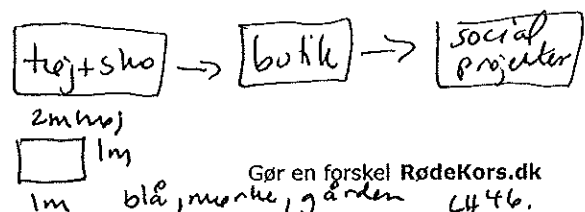
Jeg står naturligvis gerne til rådighed for spørgsmål og yderligere information.

Med venlig hilsen

Jakob Dahl Christiansen
Bestyrelsesmedlem
jakob@dahl-christiansen.dk
Telefon 20 24 25 39

- Borgmester
P - Teknik- og Miljø
udvalg formand.

bred
social udsatte forældre
flygtning
kvinde netværket



Nr.: 1

Sted: Børnehuset Eremitagen

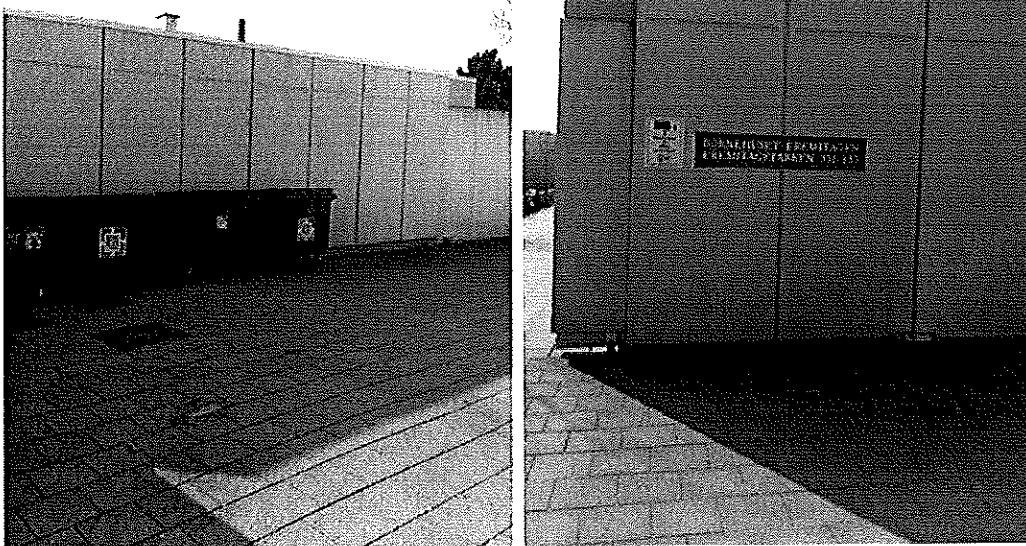
Bydel: Hjortekær

Adresse: Eremitageparken 331-333

Placering: Ved mur ved siden af affaldscontainere

Antal containere: 2

Areal ejer: LTK



Nr.: 2

Sted: Parkeringspladsen, Frilandsmuseets Nordindgang

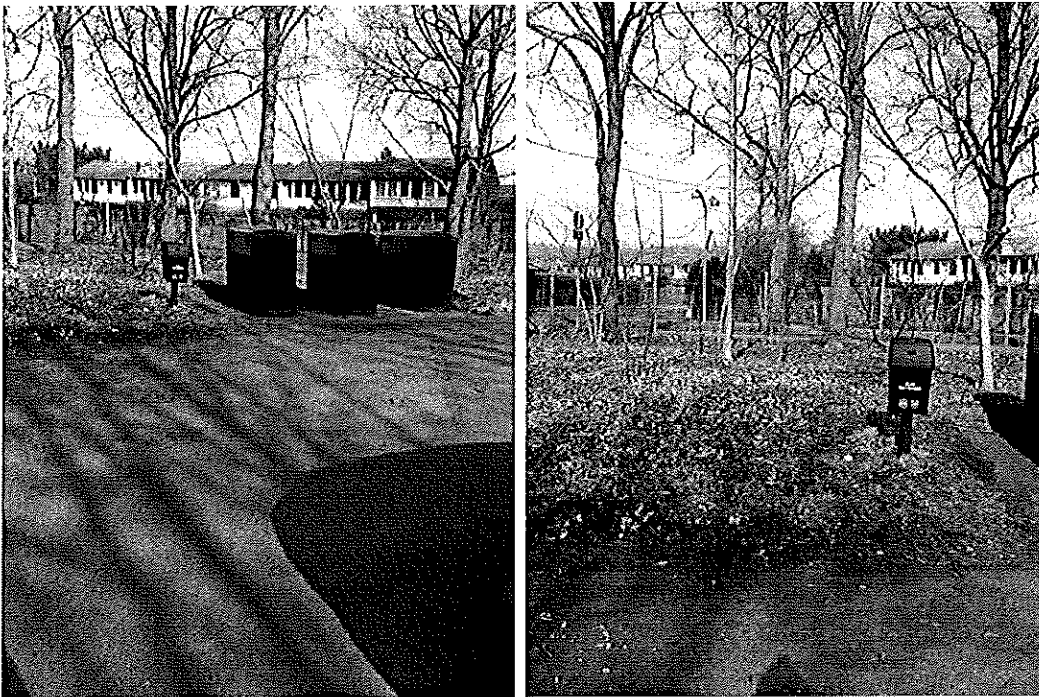
Bydel: Brede

Adresse: I.C. Modewegs Vej

Placering: Til venstre for LTFH kuber

Antal containere: 1-2

Areal ejer: LTFH/LTK



Nr.: 3

Sted: Virum Station

Bydel: Virum

Adresse: Skovridergårdsvej 65

Placering: Tom plads ved transformatorstation (Bag posthuset)

Antal containere: 2

Areal ejer:



Nr.: 4

Sted: Virum Vandvej

Bydel: Virum

Adresse: Virum Vandvej 12/Virum Overdrevs Vej

Placering: Til venstre for LTFH kuber

Antal containere: 2

Areal ejer:



Nr.: 5

Sted: Sorgenfri Torv

Bydel: Sorgenfri, Virum

Adresse: Abildgaardsvej 35/Grønnevej

Placering: Til højre for LTFH kuber

Antal containere: 1

Areal ejer:



Nr.: 6

Sted: Netto Sorgenfri

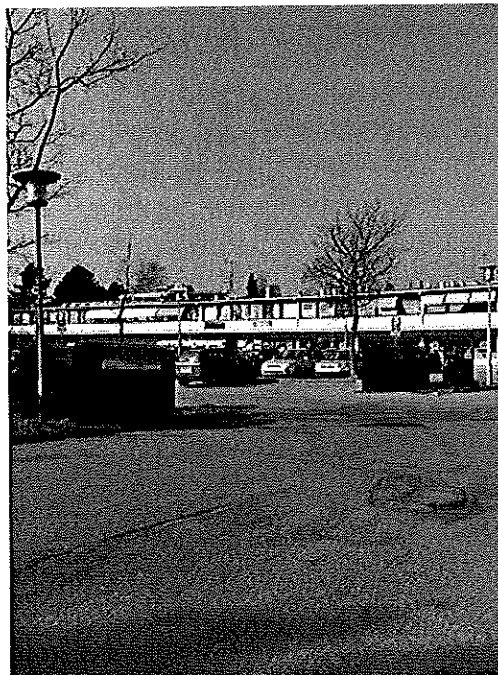
Bydel: Sorgenfri, Virum

Adresse: I. H. Mundts Vej 25

Placering: Parkeringsplads ved Netto

Antal containere: 2

Areal ejer: LTK



Nr.: 8

Sted: Christian X Alle

Bydel: Lyngby

Adresse: Christian X Allé 16

Placering: Bag LTFH kuber

Antal containere: 1-2

Areal ejer:



Nr.: 9

Sted: Parkeringsplads Kanalvej

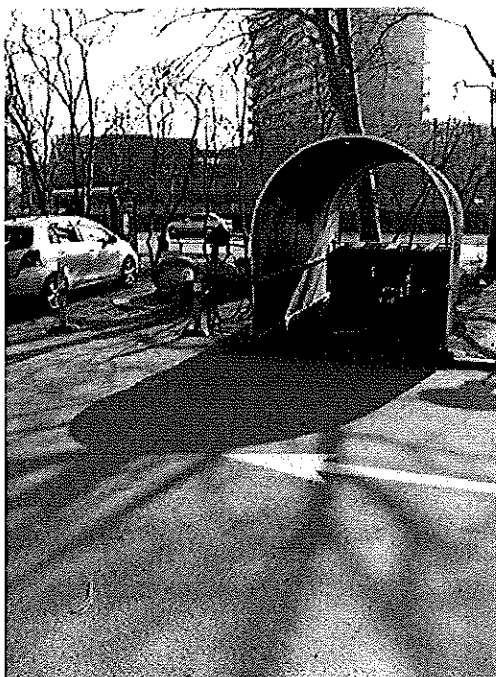
Bydel: Lyngby

Adresse: Kanalvej

Placering: Til venstre for skur til indkøbsvogne (vest)

Antal containere: 2

Areal ejer: LTK



Lyngby-Taarbæk Kommune
Miljø og Vej

Dato: 17-04-2012
Ref.: Ela
Sagsnr.: S2012-0191
Dok.nr.: D2012-9912

Oplæg til fremtidige investeringer på drikkevandsområdet

I henhold til Vandsektorloven, skal Lyngby-Taarbæk Forsyning i april måned indgive oplysninger om de planlagte investeringer, der forventes udført i 2013. Herunder også investeringer som vedrører Miljø- og servicemål.

Nedenstående er foreløbig meldt ind som Miljø- og servicemål. Miljø- og servicemålene er ikke godkendt af KMB, men da der kommer en høringsproces i juni måned, er det aftalt med Forsyningsekretariatet, at vi på det tidspunkt kan sende endelig dokumentation på de aftaler, der bliver lavet mellem LTK og LTF. Derved har vi mulighed for at få de aftaler, som KMB godkender, lagt ind under Miljø- og servicemål og dermed ind under vores prisloft, som en driftsomkostning.

Undersøgelse af alternativ kildeplads

I Lyngby-Taarbæk Kommune indvindes i dag ca. 1.2 mio m³ vand til drikkevand fra hhv. Lyngby- og Dybendal vandværker. Herudover tilkøbes ca. 2 mio m³ vand fra Sjælsø Vandværk til dækning af behovet for drikkevand i kommunen.

Kvaliteten af det grundvand, som i dag indvindes i Lyngby-Taarbæk Kommune, er præget af lokale forureninger. På Lyngby kildeplads er der konstateret BAM og klorerede opløsningsmidler i flere borer og på Dybendal kildeplads ses et forhøjet indhold af salt i nogle af borerne. På den baggrund vil det være hensigtsmæssigt at undersøge alternative muligheder for kildepladser i kommunen.

I den forbindelse kan området i og lige udenfor Jægersborg Dyrehave være oplagte steder at undersøge både kvaliteten og kvantiteten af grundvandet. Risikoen for forurening vil her være meget begrænset og foreløbige undersøgelser tyder på at der er gode muligheder for indvinding af rent grundvand til drikkevand.

Området er udpeget som Natura 2000 område, så en eventuel vandindvinding vil kun kunne tillades såfremt det kan dokumenteres at der ikke vil ske en påvirkning af miljøet.

Det har tidlige været på tale at foretage geologiske undersøgelser af grundvandet i området. Dette blev dog påklaget af Dansk Naturfredningsforening og LTK besluttede i 1999 at der ikke skulle foretages undersøgelser i området.

En geologisk undersøgelse af en alternativ kildeplads formodes at indebære geofysiske målinger af undergrunden, samt undersøgelsesboringer med tilhørende analyser i forskellige niveauer. Et forsigtigt bud på omkostningerne vil være i omegnen af 2 mio.

Indsatsplan til grundvandsbeskyttelse

**Lyngby-Taarbæk
Forsyning A/S**

Hjortekærbacken 12
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +4572283360
Direkte +4541779710

Forsyning@lth.dk
www.lth.dk

Naturstyrelsen har siden 1998 udført en kortlægning af områder med særlige drikkevandsinteresser og grundvandsdannende oplande til almene vandværker, med henblik på en udpegning af de områder, hvor grundvandet er særligt følsomt overfor en eller flere typer af forurening. I disse udpegede særligt følsomme områder skal kommunerne udarbejde en indsatsplan til beskyttelse af grundvandet.

Naturstyrelsen Roskilde har udmeldt at kortlægningen i Lyngby-Taarbæk Kommune vil være færdig i foråret 2012. Kommunen har herefter ét år til at udarbejde en handlingsplan for de udpegede følsomme områder. Det betyder at Lyngby-Taarbæk Forsyning, som forventes at være den udførende part af handlingsplanen, skal i gang med opgaven i foråret 2013.

Da vi ikke på nuværende tidspunkt ved, hvilken indsatsplanlægning der er nødvendig til beskyttelse af grundvandet, har vi været nødsaget til at estimere et foreløbigt budget, således at vi har mulighed for at gå i gang med indsatsen, når planen foreligger. Budgettet er sat til 3 mio.

Sløjfning af boringer

På både Dybendal og Lyngby kildepladser, ligger der flere kendte og ukendte gamle drikkevandsboringer. Disse boringer er ikke forsvarligt sløjfet og de er dermed adgangsveje for forurening af forskellige stoffer ned til grundvandet.

Da boringerne ligger i og omkring kildepladserne, er det af afgørende betydning for beskyttelsen af grundvandsmagasinerne, at boringerne bliver fundet og forsvarligt sløjfet i henhold til brøndborerbekendtgørelsen.

Det forventes at opgaven kommer til at koste omkring 1 mio.

Vandanalyser

Lyngby-Taarbæk Forsyning foretager løbende analyser af drikkevandet. Ud over de lovpligtige analyser, udføres der antal et antal ekstra analyser, for løbende at sikre at kvaliteten af drikkevandet er i orden. Der bliver udført ekstra analyser for ca. 100.000 kr. årligt.

Fælles Grundvandsmodel

Gentofte, Gladsaxe, Hørsholm, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner, samt tilhørende Forsyninger, har indledt et samarbejde om en fælles grundvandsmodel. Baggrunden for samarbejdet med en fælles grundvandsmodel er blandt andet at der opnås en fælles forståelse af:

- udstrækningen af indvindingsoplandene og de grundvandsdannende oplande
- størrelsen af grundvandsdannelsen
- interaktion mellem grundvand og overfladevand

Samarbejdet er indledt for at give en samlet forståelse af grundvandsdannelsen og indvindingen fra Fredensborg i nord til Gladsaxe i syd, i daglig tale kaldet Mølleåens opland og Nivå opland.

Økonomi i alt

Undersøgelse af alternativ kildeplads:	2,0 mio
Indsatsplaner til grundvandsbeskyttelse:	3,0 mio
Sløjfning af gamle boringer	1,0 mio
Fælles grundvandsmodel	0,2 mio
Vandanalyser	0,1 mio
I alt	6,3 mio

Venlig hilsen

Ellen Langfrits

Vicedirektør

De forventede omkostninger til Miljø- og Servicemål i 2013 (mio. kr)	
Opgaver i tilknytning til grundvandsbeskyttelse	4,0
Udarbejdelse af grundvandsmodel	0,2
Vandanalyser ud over de lovpligtige	0,1
Undersøgelse af alternativ kildeplads indenfor kommunen	2,0
Total	6,3

De forventede antal solgte m³ vand i 2013 udgør 2,8 mio m³

Den forventede vandtakst på Miljø- og Servicemål i 2013 udgør hermed 6.3 mio /2.8 mio = **2,25 kr/m³**



FORSLAG TIL HANDLINGSPLAN

Dato: 9. januar 2012	Ref.: JES	Side: 1 af 15
--------------------------------	---------------------	-------------------------

Vedr.:
Status og fremtidig drift af Lyngby kildeplads

Fra:
Krûger A/S
Jens Sølling (jes@kruger.dk)
Liselotte Clausen (llc@kruger.dk)

Til:
Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S – Vand:
Lennart Stigsen (lfs@ltf.dk)
Arne Hansen (arh@ltf.dk)
Ellen Langfrits (ela@ltf.dk)

1. INDLEDNING

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S blev på et møde med Lyngby-Taarbæk Kommune torsdag den 5. oktober 2011 opfordret til at udarbejde en handlingsplan for den fremtidige vandindvinding ved Lyngby Vandværk. Opfordringen skyldtes fund af pesticider og klorerede opløsningsmidler i vandet fra flere boringer på vandværkets nuværende kildeplads.

På mødet blev der drøftet forskellige forslag til fremtidig driftsstrategi, herunder:

- driftsoptimering af den nuværende indvinding
- renovering af kildeplads - ombygning og sløjfning af boringer
- afsøgning af nye indvindingsområder
- videregående vandbehandling med eksempelvis kulfiltrering på vandværket til fjernelse af miljøfremmede stoffer

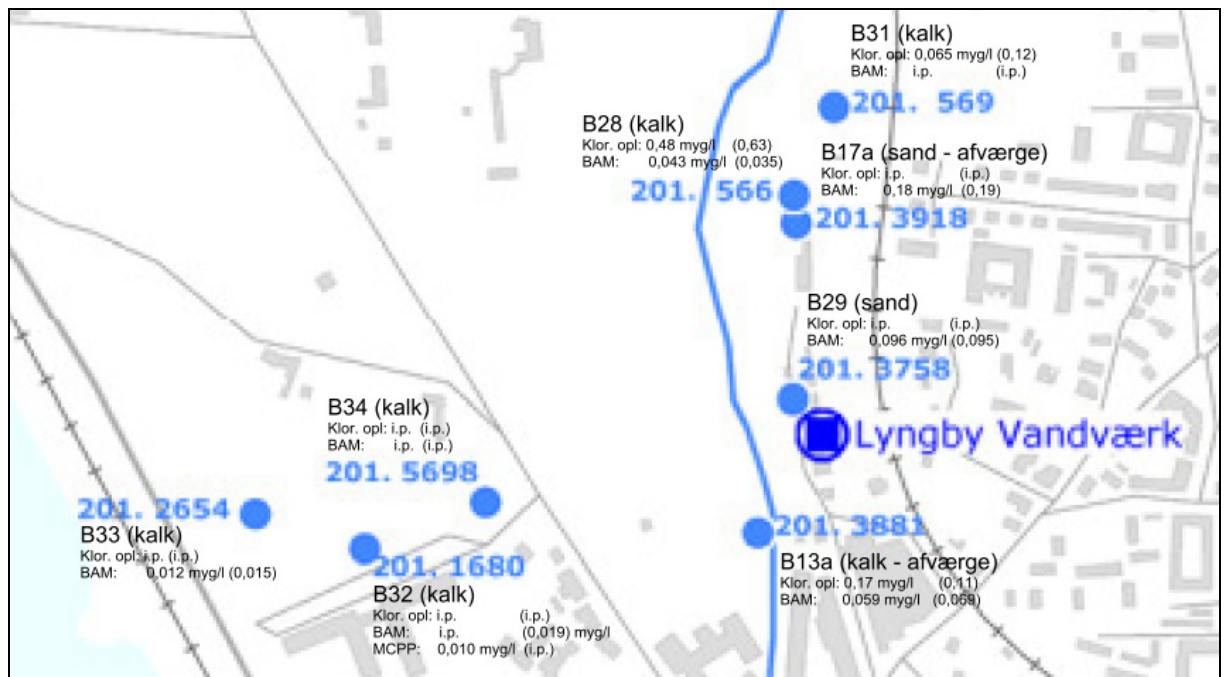
Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste på mødet, at kommunen generelt praktiserer "nul tolerance" i forhold til miljøfremmede stoffer i grundvandet. Videregående vandbehandling kan derfor kun accepteres, hvis Lyngby-Taarbæk Forsyning ikke kan finde alternativer og i øvrigt kan godtgøre, at det kun er for en tidsbegrænset periode.

2. STATUS OG BAGGRUND

Lyngby-Taarbæk Forsyning har planlagt en renovering af kildepladsen ved Lyngby Vandværk i 2011/2012. Med henblik på at vurdere renoveringsbehovet og sikre den mest optimale løsning for vandindvindingen har Krüger indledningsvis forestået

- dataindsamling og –bearbejdning af boringsdata, vandkvalitet m.m.
- besigtigelse af de 8 indvindingsanlæg på kildepladsen
- supplerende vandanalyser
 - o 1. gang i august 2011
 - o 2. gang i september 2011

Resultatet af vandprøvetagningsrunderne bekræftede desværre de tidligere fund af miljøfremmede stoffer; se figur 2.1.



Figur 2.1 Fund af klorerede opløsningsmidler og pesticider september 2011. I parentes () er angivet tidligere fund

Råvand

Det fremgår af figur 2.1, at der er gjort fund af klorerede opløsningsmidler i 3 boringer – B13a, B28 og B31. Alle 3 boringer henter vandet i kalken. Der er primært gjort fund af nedbrydningsprodukterne cis-1,2-dichlorethylen og vinylklorid.

Der er afværgepumpet for klorerede opløsningsmidler i B13A siden 1994. Vandet herfra indgår således ikke i drikkevandsproduktionen.

Derudover er der gjort fund af pesticidnedbrydningsproduktet, 2,6-dichlorbenzamid (BAM) i 5 boringer – B13a, B17a, B28, B29 og B33.

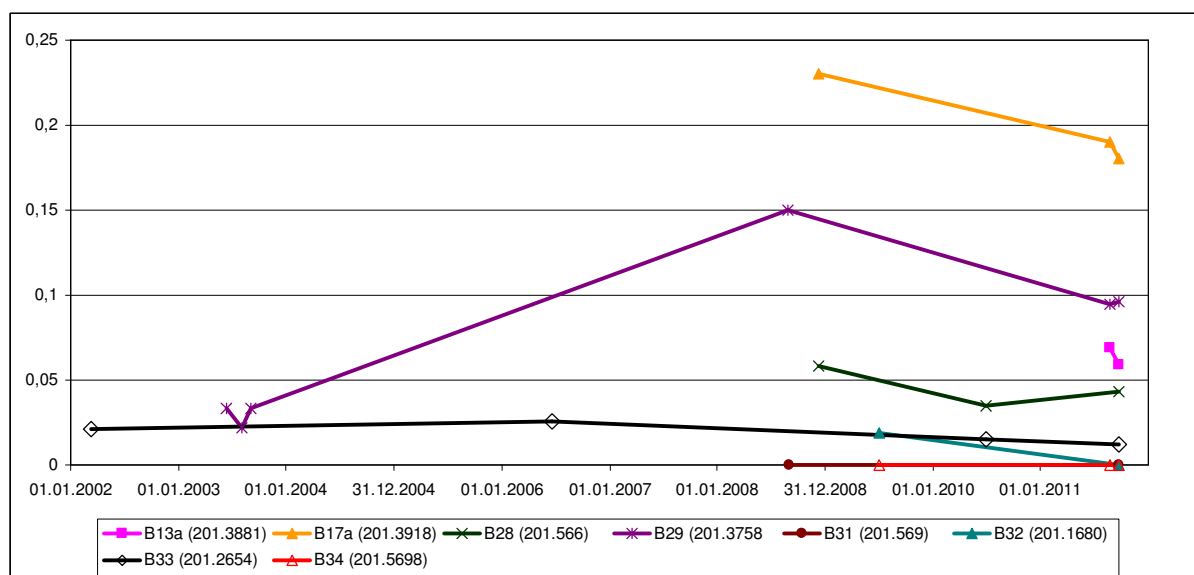
BAM er et nedbrydningsprodukt fra pesticiderne dichlobenil og chlorthiamid, og er til dato det pesticid, som har forurennet flest drikkevandsboringer. Det har været forbudt at sælge moderstofferne til BAM siden 1997, men BAM findes fortsat på landsplan i ca. 20 % af de undersøgte vandforsyningsboringer.

Der er afværgepumpet for BAM i B17A siden 2002. Vandet herfra indgår således ikke i drikkevandsproduktionen.

Der er tidligere påvist BAM på meget lavt niveau i boring B32. I den seneste analyse er der - i stedet for BAM – gjort fund af MCPP i lave koncentrationer i vandet fra B32.

MCPP (mechlorprop) tilhører gruppen af phenoxysyrer, som tidligere var nogle af de mest anvendte pesticider i landbruget, men i dag er MCPP kun tilladt i plænerensningsmidler.

I figur 2.2 er vist tidsserier for BAM i vandet fra boringerne.



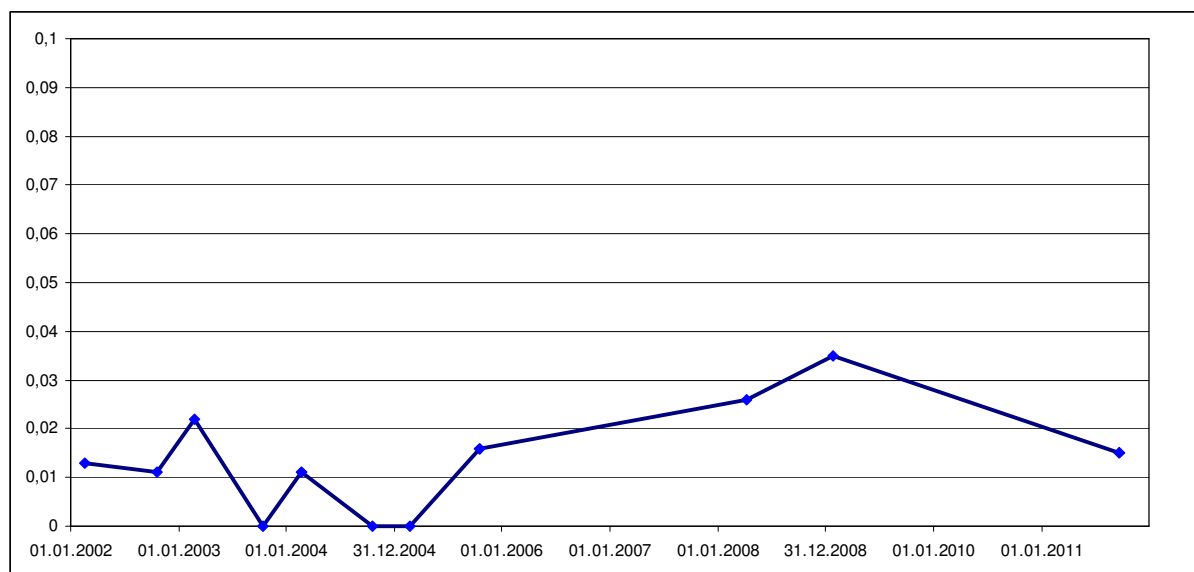
Figur 2.2 Fund af 2,6-dichlorbenzamid (BAM) i råvandet fra boringerne

I B29 er indholdet af BAM faldende, men tangerer fortsat grænseværdien for drikkevand på 0,1 µg/l; sammenhold figur 2.1 og 2.2. Boringen er taget ud af drift i september 2011, mens der er afværgepumpet fra B17a i en årrække.

Rentvand

Ifølge tidsserier fra GEUS' Jupiter-database er der på intet tidspunkt påvist klorerede opløsningsmidler i drikkevandet ved afgang fra Lyngby Vandværk.

Derimod er der påvist BAM ved afgang fra vandværket. Indholdet er lavt og og faldende; se figur 2.3. NB: B29 er kortvarigt taget i drift ved vandprøvetagningen for at få repræsentative analyser, som afspejler det hidtidige driftsmønster.



Figur 2.3 Fund af 2,6-dichlorbenzamid (BAM) i drikkevandet ved afgang vandværk

Nuværende drift på kildepladsen

Der er afværgepumpet for en forurening med klorerede opløsningsmidler i B13a siden 1994.

I 2002 blev afværgepumpningen på B17a for en forurening med BAM påbegyndt.

I B29 har indvindingen været indstillet siden fund af BAM, påvist i analyser fra august 2011.

3. DISKUSSION

Kildepladsen ved Lyngby Vandværk er placeret i umiddelbar nærhed af bymæssig bebyggelse med de trusler, som dette indebærer mod grundvandskvaliteten.

De fund af miljøfremmede stoffer der allerede er gjort i grundvandet fra kildepladsens borer, kan det vise sig urealistisk at praktisere "nul tolerance" i grundvandet.

Driftsteknisk vil det med et passende overvågningsprogram og en række alarmkriterier være muligt til enhver tid at overholde gældende krav til vandkvaliteten ved afgang vandværk. I en periode kan det dog være nødvendigt at iværksætte afværgetiltag for at sikre ressourcen på længere sigt. Disse tiltag kan sættes ind på kildeplads og vandværk, i form af afværgepumpning og/eller videregående vandbehandling. Tiltagene forudsætter godkendelse fra ressource- og tilsynsmyndigheden, Lyngby-Taarbæk Kommune.

De tiltag som i statsligt og kommunalt regi tages i anvendelse for at sikre den fremtidige grundvandsressource, skal på sigt resultere i, at de trusler som hidtil har forurenede grundvandsressourcen under Lyngby-kildepladsen elimineres. Der er derfor en berettiget forventning om, at de forureninger, som i øjeblikket truer på sigt vil klinge ud og forsvinde. Usikkerheden består blandt andet i varigheden (hvor længe forureningerne vil udgøre en trussel) og i mængderne (hvor store er forureningerne).

Vandindvinding i byområder kan være problematisk og har andre steder i Storkøbenhavn – Hvidovre og snart også på Bagsværd Vandværk - resulteret i, at der er givet tilladelse til i en begrænset periode at foretage videregående vandbehandling i form af kulfiltrering.

I det udkast til ny vandforsyningsplan, som er forelagt Lyngby-Taarbæk Forsyning, er der lagt op til etablering af en ny kildeplads i Store Dyrehave. En sådan kildeplads er et supplement, snarere end et alternativ til den nuværende vandindvinding.

I det følgende forudsættes det, at Lyngby-Taarbæk Kommune vil tillade Lyngby-Taarbæk Forsyning at producere drikkevand, så længe Lyngby Vandværk i øvrigt kan overholde gældende krav til vandkvaliteten ved afgang vandværk.

4. VURDERINGER OG FORSLAG TIL SUPPLERENDE UNDERSØGELSER

Med henblik på at vurdere om de forureningsramte indvindingsboringer kan levetidsforlænges ved en ombygning eller om de skal sløjfes, er der behov for en nærmere undersøgelse af følgende forhold:

- potentielle kilder til forurening med klorerede opløsningsmidler
- transportveje ned i grundvandsmagasinet, blandt andet via boringskonstruktionen
- indvindingens påvirkning af strømningsforhold i og mellem grundvandsmagasiner

4.1 Klorerede opløsningsmidler

I forbindelse med Naturstyrelsen Roskildes kortlægning af grundvandsbeskyttelsen i området er der i fase 1 beskrevet 3 punktkilder, der potentielt udgør en trussel mod grundvandsindvindingen ved Lyngby Vandværk, nemlig:

- Mortonsvej 18
- Jernbanevej 1
- Lyngby Hovedgade 44 A-C

Ud over klorerede opløsningsmidler er der på to af lokaliteterne gjort fund af olieprodukter og aromatiske kulbrinter (BTEX). Krüger er derudover bekendt med en lokalitet på Nørgårdsvej 24 i Lyngby, som Region Hovedstaden afværgepumper fra, netop for klorerede opløsningsmidler.

I forbindelse med den videre kortlægning vil der blive foretaget nye flux-beregninger med henblik på at vurdere truslen fra disse (og andre) forureningskilder, i forhold til blandt andet drikkevandsindvindingerne. Lyngby-Taarbæk Kommune bistår med oplysninger til dette arbejde.

På kildepladsen ved Lyngby Vandværk er forureningen med klorerede opløsningsmidler kun påvist i kalken. Opløsningsmidlerne nedbrydes under reducerede forhold til blandt andet cis-1,2- dichlorethylen og vinylklorid. Det er disse stoffer, som er påvist ved Lyngby Vandværk, mens "moderstofferne" tri- og tetrachlorethylen (TCE og PCE) kun er påvist i meget lave koncentrationer i boring B13A.

Den nuværende beluftning på Lyngby Vandværk er tilstrækkelig effektiv til at "strippe" vandet for de klorerede opløsningsmidler og sikre, at de ikke optræder i drikkevandet.

Det anbefales, at Lyngby-Taarbæk Forsyning afventer resultatet af Naturstyrelsens arbejder og i stedet fokuserer på en driftsoptimering, som sikrer, at forureningen med klorerede opløsningsmidler ikke spredt sig yderligere; se senere afsnit.

4.2 Transportveje

Forureningen med BAM (2,6-dichlorbenzamid) stammer fra brug af totalukrudtsmidlerne Prefix og Casaron. Midlerne har været forbudt siden 1997, men har typisk været anvendt i indkørsler samt på grusstier og ubefæstede pladser. Forureningen antager derfor en diffus til fladeagtig karakter, som gør det vanskeligt at målrette en kildeopsporing. Baseret på fordelingen af fund, bebyggelserne i området og en antagelse om, at sandlagene uden vandindvinding vil afvande til Mølleåen, vurderes det, at hovedparten af den diffuse forurening med BAM stammer fra området øst for Mølleåen.

Forureningen har oprindeligt været koncentreret til sandlagene over kalken, men er som følge af vandindvindingen trukket ned i kalken, enten via de geologiske lag eller via utætte boringskonstruktioner (skorstenseffekt).

Geologiske profilsnit gennem området viser stærkt varierende lerdækker over kalk og sekundære sandmagasiner, stedvis med direkte hydraulisk kontakt mellem sand og kalk. Det kan derfor ikke udelukkes, at vinduer i dæklagene kan udgøre en direkte transportvej for overfladevand til de underliggende grundvandsmagasiner.

Boringerne kan også - som følge af tæring i stålcasing eller mangelfuld forsegling af forerør - kortslutte kontakten mellem vandførende lag og terræn.

Med henblik på at afklare en sådan skorstenseffekt i indvindingsboringerne anbefales det, at der udføres TV-inspektion og borehulslogning i henhold til nedenstående tabel 4.1. Udvælgelsen er blandt andet sket på baggrund af boringsalder, filtersætning og vandkvalitet i de enkelte boringer.

Boring	13a	17a	28	29	31	32	33	34
TV-inspektion	X		X		X	X		
Borehulslogning								*
- gamma-, resistivitet- og porøsitetolog		X		X		X	X	
- flow-, temperatur- og ledningsevnelog						X	X	
- kaliberlog						X	X	
Niveaubestemte vandprøver						X	X	X
*Boringen er logget i forbindelse med etableringen i 2003								

Tabel 4.1 Forslag til undersøgelser i de enkelte boringer

Med gamma- og porøsitetologgen kan forseglingen omkring forerørerne undersøges, og kan kombineret med resistivitetsloggen udskille markante geologiske zoner, herunder mergellag i kalken.

Med flow-, temperatur- og ledningsevneloggen kan indstrømningsfordelingen i de åbne kalkboringer lokaliseres. Kombineret med niveaubestemte vandprøver kan det afklare, om indstrømningsniveauer skal afspærres eller boringer afproppes.

I B34 udtages niveaubestemte vandprøver med henblik på at vurdere, hvad der kan være årsagen til det stigende indhold af klorid i boringen. Boringen er således ikke forureningstruet, men kan have behov for en ændring i indstrømningsfordelingen i borehullet.

4.3 Indvindings påvirkning af trykforholdene lateralt og vertikalt

Miljøstyrelsen Roskilde har i fase 1 kortlægningen vurderet, at trykniveauet i sand- og kalklag er næsten ens. Vurderingen er baseret på pejlinger i relativt få boringer, hvorfor trykgradienten mellem sand- og kalklag reelt er ukendt, i særdeleshed under pumpning.

Med henblik på at vurdere trykforholdene anbefales det, at:

- etablere korte boringer til det øverste sandlag umiddelbart ved siden af boringerne B13A, B28, B29, B31 og B32
- filtersætte ovennævnte boringer for pejling og evt. vandprøvetagning
- nedsætte tryksonder med dataloggere i de 5 ovennævnte nye boringer og i de 8 indvindingsboringer. I alt 13 stk.
- registrere vandstandsvariationer i ovennævnte boringer, kombineret med en registrering af pumpeydelse i alle boringer

På baggrund af vandstandsregistreringerne kan trykforholdene lateralt og vertikalt under forskellige driftsbetingelser kortlægges.

Resultaterne fra undersøgelsen skal således danne grundlag for den fremtidige driftsstrategi på kildepladsen, i forhold til at reducere risikoen for en spredning af forureningerne.

5. FORSLAG TIL HANDLINGSPLAN

I det følgende er der givet forslag til:

- driftsoptimering
- afsøgning af nye indvindingsområder
- skærpet overvågning af vandkvaliteten
- overvågning af vandstandsforholdene
- videregående vandbehandling

En renovering af boringerne på kildepladsen afventer resultatet af de undersøgelser, som er foreslået i afsnit 4. Undersøgelserne kan formentlig også afklare, hvordan sløjfningen eller uddybningen af en given boring skal gennemføres. Hvis undersøgelserne eksempelvis sandsynliggør, at der er risiko for skorstenseffekt fra den givne boring, kan det vise sig nødvendigt at foretage en overboring af det eksisterende forerør, før boringen enten sløjfes eller uddybes.

Lyngby-Taarbæk Forsyning må påregne en reduktion i indvindingskapaciteten på ca. 80 m³/t i en kortere eller længere periode – jf. tabel 5.1. Denne reduktion skal opvejes ved etablering af nye boringer; se afsnit 5.2.

5.1 Driftsoptimering

Mens mulighederne for at sikre den fremtidige vandindvinding ved Lyngby Vandværk undersøges, er der i nedenstående tabel 5.1 givet forslag til, hvordan Lyngby Forsyning kan reducere indholdet af BAM i drikkevandet ved et hensigtsmæssigt oppumpningsmønster fra boringerne. I prioriteringen af boringerne er der kun sekundært inddraget indhold af klorerede opløsningsmidler, da de erfaringsmæssigt forsvinder i vandbehandlingen; se afsnit 2.

Boring	13a	17a	28	29	31	32	33	34
Status	Afværge	Afværge	Aktiv	Stoppet	Aktiv	Aktiv	Aktiv	Aktiv
Nuværende pumpeydelse, m ³ /t	2,5	2,5	61	0 (19)	72	20	20	15
BAM-/MCPP-indhold, µg/l	0,059	0,18	0,043	0,096	i.p.	0,019	0,015	i.p.
Klorerede opløsningsmidler, µg/l	0,17	i.p.	0,48	i.p.	0,065	i.p.	i.p.	i.p.
Forslag til ny pumpeydelse, m ³ /t	0	?	20	Afværge?	72	20	20	15
Forslag til prioritering	0	0	1A	0	1A	2	2	1

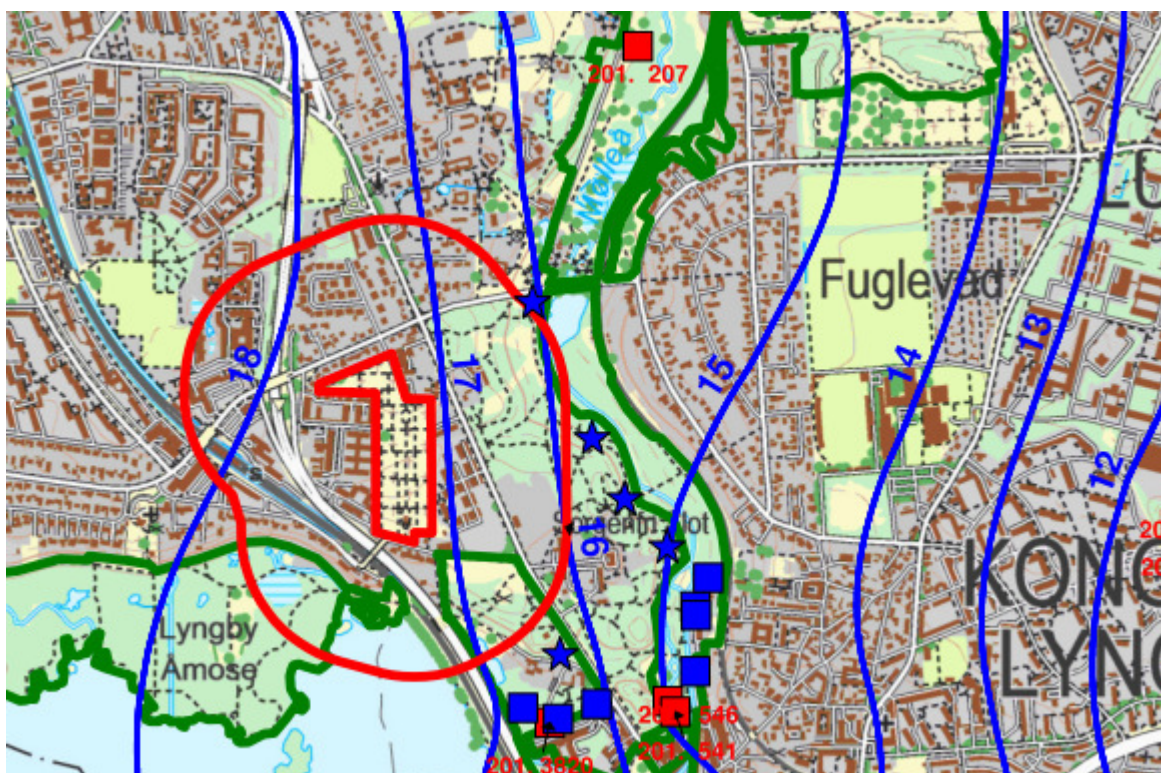
Tabel 5.1 Forslag til nye pumpeydelser og prioritering af boringer

Det anbefales, at pumpeydelsen i boring 28 reduceres til 20 m³/t og ALTID kører samtidig med boring 31. Herved reduceres risikoen for, at BAM-forureningen i boring 28 spredes sig til boring 31. Samlet set vil de 2 boringer herefter levere vand med et BAM-indhold på <0,01 µg/l. I boring 29 kan pumpeforsøg sandsynliggøre, om der er behov for at iværksætte en afværgepumpning. Afværgepumpningen i boring 13a stilles i bero, i hvert fald midlertidigt, da risikoen for at trække yderligere BAM-forurening ned i kalken er større end risikoen for at sprede de klorerede opløsningsmidler til de andre boringer. Kortlægningen af trykforholdene i kalk- og sandlag kan formentlig afklare, om boringen helt kan sløjfes; jf. afsnit 4.3.

5.2 Afsøgning af nye indvindingsområder

Muligheden for at placere nye vandindvindingsboringer i umiddelbar nærhed af den eksisterende kildeplads er begrænset. Derfor skal mulighederne for at uddybe eksisterende boringer også undersøges; jf. de supplerende undersøgelser i afsnit 4.

I figur 5.1 er vist, hvordan en respektafstand på 300 meter til en kirkegård nord for Lyngby Sø – på figuren markeret med rødt - begrænser placeringen af boresteder. Tilsvarende kan de fredede områder langs Mølleåen og i Friboeshvileparken - på figuren markeret med grønt – begrænse placeringen af boresteder.



Figur 5.1 Forslag til boresteder (markeret med blå stjerner). Med blå og røde firkanter er angivet placeringen af indvindingsboringer og pejleboringer. Med rød streg er angivet respektafstand til kirkegård og med blå streger grundvandspotentialet i kalken (Region Hovedstaden 2008)

De fredede områder er pålagt restriktioner for den fremtidige arealanvendelse. I henhold til Kommuneplanramme 8.5.40 er det fredede område langs Mølleå-dalen udlagt som et rekreativt område, hvor der ikke må opføres nye bygninger. Dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger. Udvidelserne skal ske under hensyntagen til eksisterende værdier i området; det være sig kulturhistoriske, bygningsarkitektoniske eller landskabelige værdier. Bevarings- og friluftsområde, våd- og skovområde samt vandværk. I det fredede område ved Friboeshvileparken har Lyngby-Taarbæk Forsyning etableret den nyeste boring 34 i 2003.

Mod opfyldelse af en række vilkår, herunder synlighed (anlæggets visuelle fremtræden) kan det lykkes at få tilladelse til at etablere sådanne tekniske anlæg i et fredet område. Inden anlæggelsen skal projektet forelægges fredningsmyndighederne.

Parken omkring Sorgenfri Slot er ikke pålagt tilsvarende fredningsmæssige restriktioner. Den er i henhold til Kommuneplanramme 8.5.49 udlagt som et rekreativt område, hvor der kun må opføres nye mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse. Dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger. Placering og udformning af nye bygninger samt udvidelse af eksisterende bygninger skal ske under hensyntagen til eksisterende værdier i området; det være sig kulturhistoriske, bygningsarkitektoniske eller landskabelige værdier.

Med en passende udformning af de fremtidige indvindingsanlæg, i form af underjordiske råvandsstationer, vurderes sandsynligheden for at få tilladelse til at etablere borer i Sorgenfriparken for at være mere gunstig. Adgangsforholdene vurderes, med de fornødne foranstaltninger i form af køreplader, ligeledes at være gunstig i forhold til et sådant anlægsarbejde.

Analyser af vandet fra Lyngby Forsynings pejleboring, DGU-nr. 201.207 har ikke påvist miljøfremmede stoffer i vandet nord for Skovbrynet. Chancerne for at komme fri af forureningen med klorerede opløsningsmidler ved flytte borer mod nord vurderes derfor som lovende. Boringerne skal etableres med produktionsfilter i kalken og observationsfiltre i ovenliggende sandlag. Herved kan potentielle grundvandstruende forureninger i de øvre lag følges og afværgetiltag gennemføres, inden kalkmagasinet forurenes.

I figur 5.1 er borestederne placeret med passende mellemrum langs Mølleåen og i Friboeshvileparken. De endelige placeringer skal følges op med en konkret besigtigelse, så de optimeres med respekt for de lokale forhold.

5.3 Skærpet overvågning af råvand og drikkevand

Overvågningen af vandkvaliteten fra borer og drikkevand anbefales skærpet i henhold til tabel 5.2, som minimum indtil renoverings- og borearbejderne er tilendebragt og de nye borer er sat i produktion.

Analysepakke/Prøvested	13a	17a	28	29	31	32	33	34	Rentvand*
Boringskontrol - uorganiske parametre - sporstoffer	1	1	1	1	1	1	1	1	
Pesticider	2	2	2	2	2	1	1	1	2
Klorerede opløsningsmidler	2	2	2	2	2	1	1	1	2
Aromatiske kulbrinter (BTEX)	2	2	2	2	2	1	1	1	2
* Ud over de analyser, der i forvejen foretages ved afgang vandværk									

Tabel 5.2 Forslag til analyseomfang og –hyppighed (antal pr. år)

Analysefrekvensen er generelt forøget til en årlig boringskontrol (i dag hvert 4. år), suppleret med analyse for miljøfremmede stoffer hvert ½ år i borerne langs Mølle Åen og i rentvandet.

5.4 Overvågning af vandstandsforholdene

En overvågning af vandstandsforholdene sikres bedst ved nedsætning af tryktransducere og dataloggere i henhold til anbefalingerne i afsnit 3.3. Baseret på pumpeforsøgene forventes det, at der kan udledes acceptable vandstandsband, som bo-

ringerne skal styre inden for, for at undgå en spredning af forureningerne med klorede opløsningsmidler og BAM.

5.5 Videregående vandbehandling

Den nuværende beluftning af råvandet fra boringerne er tilstrækkelig til, at de klorede opløsningsmidler ikke kan påvises ved afgang vandværk. Derimod kan indholdet af BAM kun fjernes ved videregående vandbehandling. Erfaringerne med aktivt kul på andre vandværker er gode, men må først bringes i anvendelse når alle indvindingsmuligheder er afdækket; jf. Lyngby-Taarbæk Kommunes udmelding om "nul tolerance" i indledningen.

6. TIDSPLAN

I tabel 6.1 er der på baggrund af de skitserede aktiviteter i handlingsplanen opstillet forslag til en tidsplan.

De supplerende undersøgelser, som ikke kræver boretilladelse fra kommunen, skal hurtigst muligt iværksættes.

Ansøgning om etablering af korte og dybe boringer skal først behandles af kommunen. De korte boringer placeres i umiddelbar nærhed af eksisterende boringer og etableres kun med henblik på vandstandspejling og vandprøvetagning. Der er derfor en forhåbning om, at kommunen relativt hurtigt kan meddele boretilladelse til disse. Boringerne er således en forudsætning for det efterfølgende pumpeforsøg. NB: I eksisterende boringer kan automatiske vandstandspejlere med fordel nedsættes hurtigst muligt.

Renoveringsarbejderne er afhængige af resultaterne fra de supplerende undersøgelser og fra pumpeforsøget, hvorfor de tidligst kan igangsættes i 3. kvartal af 2012.

År	2012				2013				2014			
	Kvartal	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
Supplerende undersøgelser												
Etablering af korte boringer												
Pumpeforsøg												
Renoveringsarbejder												
Etablering af dybe boringer												
Boreundersøgelser												
Etablering af råvandsstationer, -ledninger og installationer												

Tabel 6.1 Tidsplan. Med blå er angivet myndighedsbehandling og med rødt egne arbejder

Det må påregnes, at boretilladelsen til de dybe boringer er længere tid undervejs, blandt andet for at sikre den fornødne partsinddragelse. Boringerne forventes derfor tidligst etableret i 4. kvartal 2012, mens boreundersøgelser, herunder prøvepumpninger, vandanalyser og borehulslogninger efterfølgende kan udføres i 4 kvartal 2012 og 1. kvartal 2013.

Hvis boreundersøgelserne kan sandsynliggøre, at den fremtidige vandindvinding er bæredygtig, såvel kvantitativt som kvalitativt, fremsendes ansøgning om endelig vandindvindingstilladelse til Lyngby-Taarbæk Kommune. Denne tilladelse er en forudsætning for de efterfølgende anlægsarbejder med etablering af råvandsstationer, -ledninger og -installationer.

Lyngby-Taarbæk Forsyning kan ud fra den skitserede tidsplan forvente at få råvand fra de nye borer ind på Lyngby Vandværk primo 2014. I den mellemliggende periode skal forsyningen påregne at køre med skærpet overvågning og reduceret indvindingskapacitet. Oppumpningsmønstret skal løbende revideres i forhold til de resultater, som undersøgelser, vandanalyser m.m. giver anledning til.

13. MARTS 2012 – PLAN&BYG

INPIRATION TIL FORSKØNNELSE AF LIKØRSTRÆDE

FREDERIKSBERG KOMMUNE

SOLBJERG PLADS. DE HUNDREDE VANDPYTTERS PLADS



Mørk natursten dækker Solbjerg Plads. Der er fræset små riller i stenene, så når regnen falder, forvandles pladserne til et levende vandlandskab med hundrede små pytter.

Lavt over pladsen svæver to lysende vandtåger. I underlaget er der 32 højtalerbrønde, der udsender lyde - måske endda koncerter på hele pladsen.

I den hvide have på pladsens nordøstlige hjørne skaber hvide blomster, buske og træer en blød og frodig modvægt til pladsens hårde sten. Her dæmpes storbyens larm og støj. Fra en bænk kan man nyde blomster og planter, se på de legende børn eller bare hvile ben og ører et øjeblik.

Pladsens vand, haven og de åbne flader er oplagte legesteder for byens børn. Gangbesværede, kørestolsbrugere og borgere med barnevogne eller rollatorer kan nemt komme rundt på pladsen. Der er nedlagt opmærksomhedsfelter og ledelinier for synshandicappede.

Bilister og cyklister kan sive langs pladsens sydlige og østlige sider.

Pris

Hver lydbrønd koster ca. 100.000 kr. Tekniske installationer (32. lydkanaler mv.) 500.000 kr. – 1 mio. kr. Desuden har man prioriteret at anvende penge til en lyddesigner for at få en høj lyd kvalitet.

Oplyst af:

Vej- og Parkafdelingen

Smallegade 1, 4. sal værelse 89 A
2000 Frederiksberg
Tlf: 3821 4220



BELYSNING

Markeringslys anvendes i mange byrum på Frederiksberg.
Hvert lys koster ca. 30.000 kr. (10. -15.000 kr. pr. lampe og 10. -15.000 kr. til teknik pr. lampe).

SOLBJERGVEJ. MELLEM GYMNASIUM OG STATIONSBYGNING



Her er bilfrit. Kun cykler og fodgængere kan glide forbi på stien, der er en del af den 10 km grønne cykel- og gangsti, som løber fra Lyngbyvej i nord gennem Frederiksberg og videre til Valby.

Om aftenen vil en speciel belysning give oplevelsen af, at træernes bladsilhuetter afspejles på pladsens belægning.

På torvet foran de fredede stationsbygninger kan cafeborde tiltrække tørstige og sultne gæster.



Lyngby-Taarbæk
Kommune

Målförhold	1:767
Dato	9/5-2012



07.05.2012

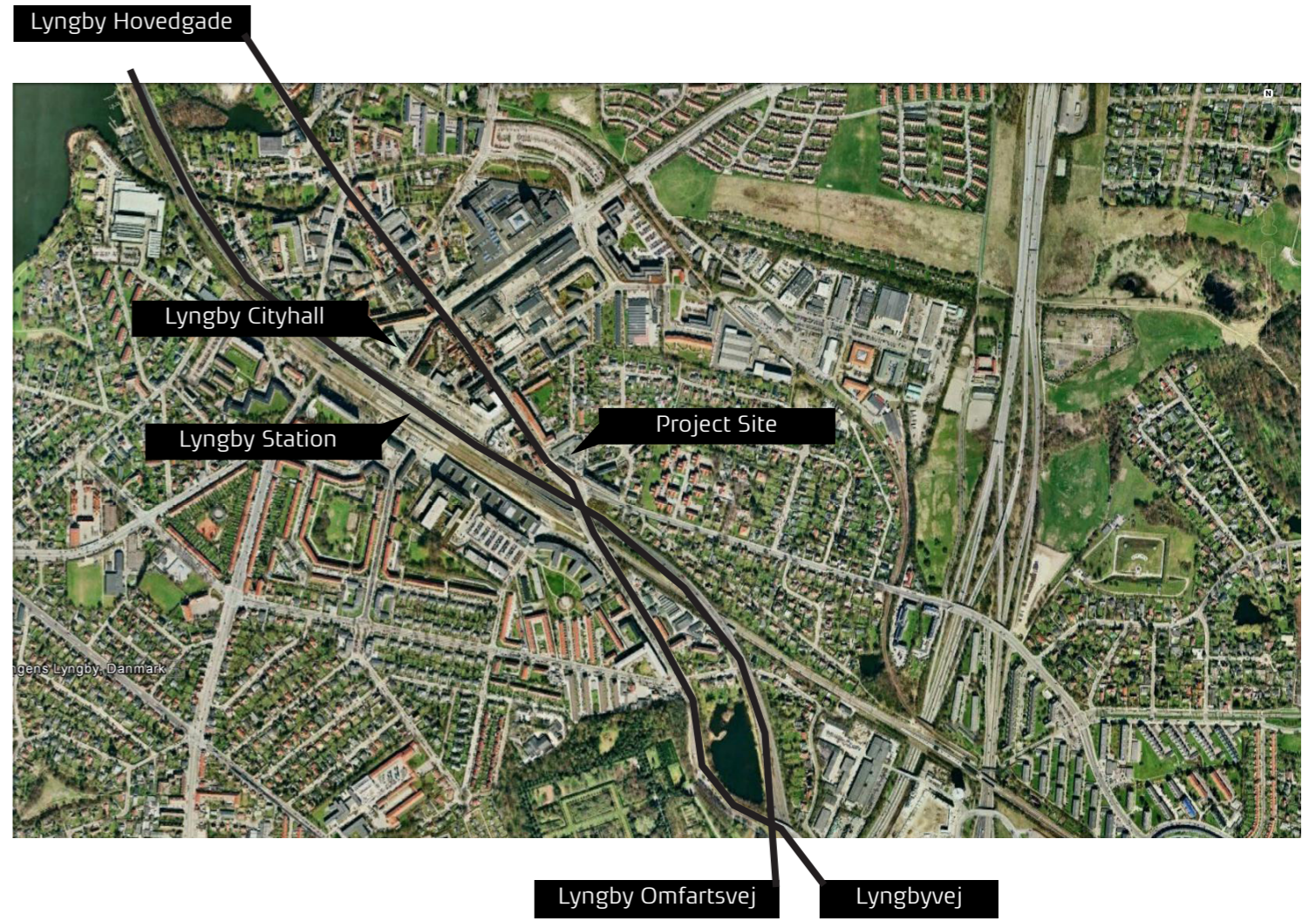
LYNGBY HOVEDGADE OFFICE AND RETAIL

ARKITEMA ARCHITECTS
PEOPLE IN ARCHITECTURE



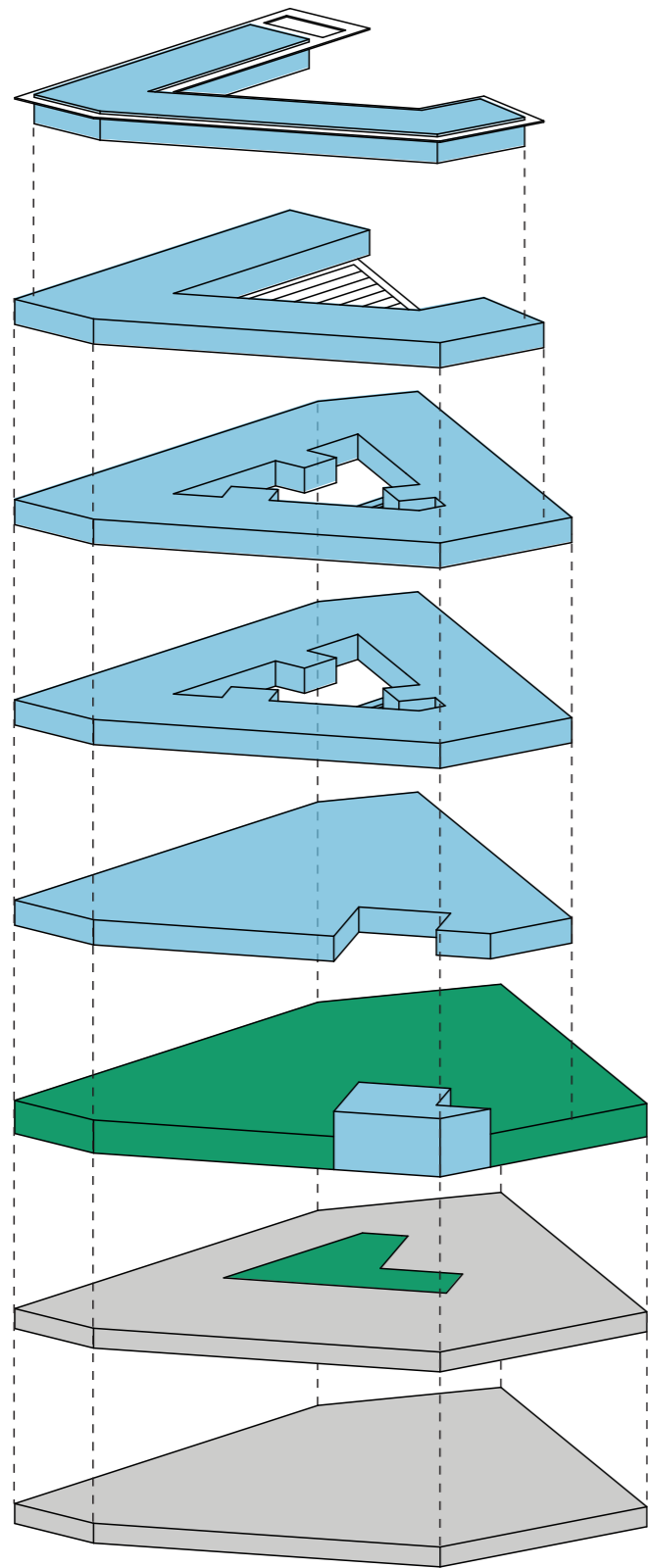


10 Km

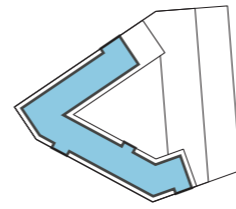








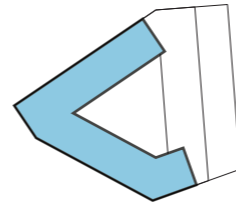
LEVEL 05



OFFICE
1262 M²

5 TELEPRESENCE
1 MPACT
58 FTE

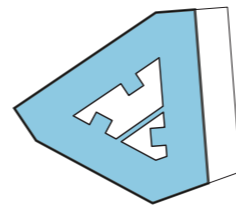
LEVEL 04



OFFICE
1830 M²

3 STANDARD MEETING ROOMS
160 FTE

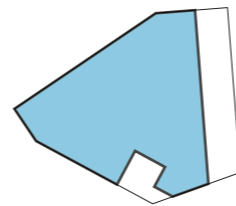
LEVEL 02+03



OFFICE
2 X 2955 M²

12 STANDARD MEETING ROOMS
4 TELEPRESENCE
2 MPACT
492 FTE

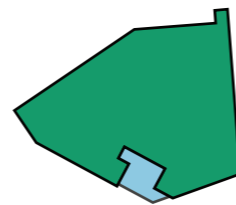
LEVEL 01



OFFICE
3306 M²

3 STANDARD MEETING ROOMS
LOCKER ROOMS + FITNESS
CANTEEN
92 FTE

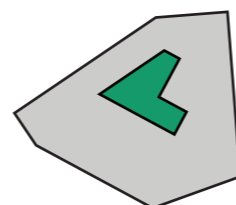
LEVEL 00



OFFICE
231 M²

RETAIL STORE
3988 M²

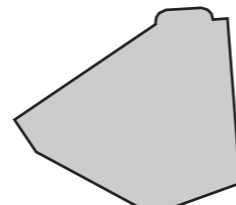
LEVEL -01



RETAIL STORAGE
500 M²



PARKING
3880 M²
109 SPACES

LEVEL -02

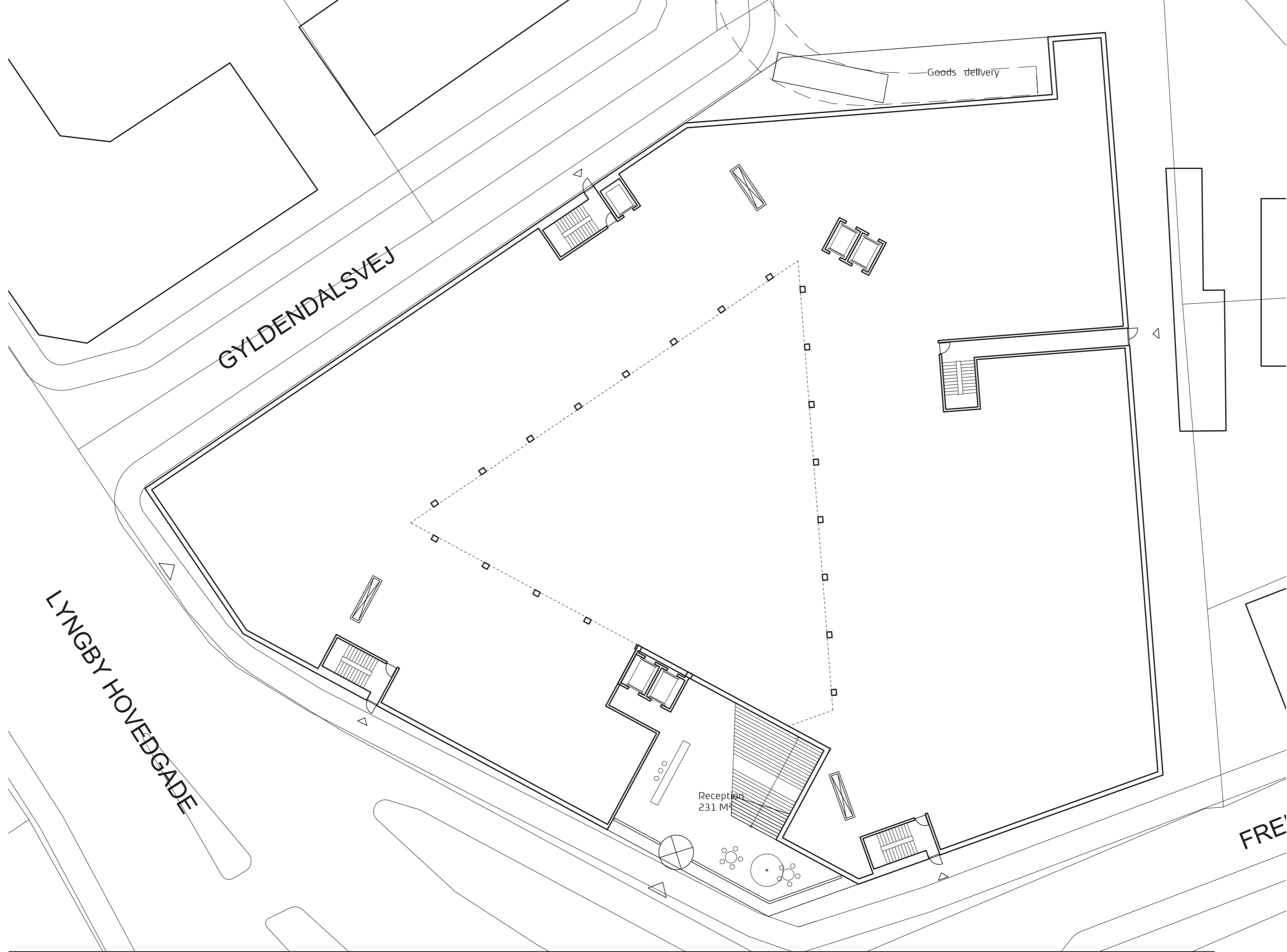


PARKING
4482 M²
142 SPACES

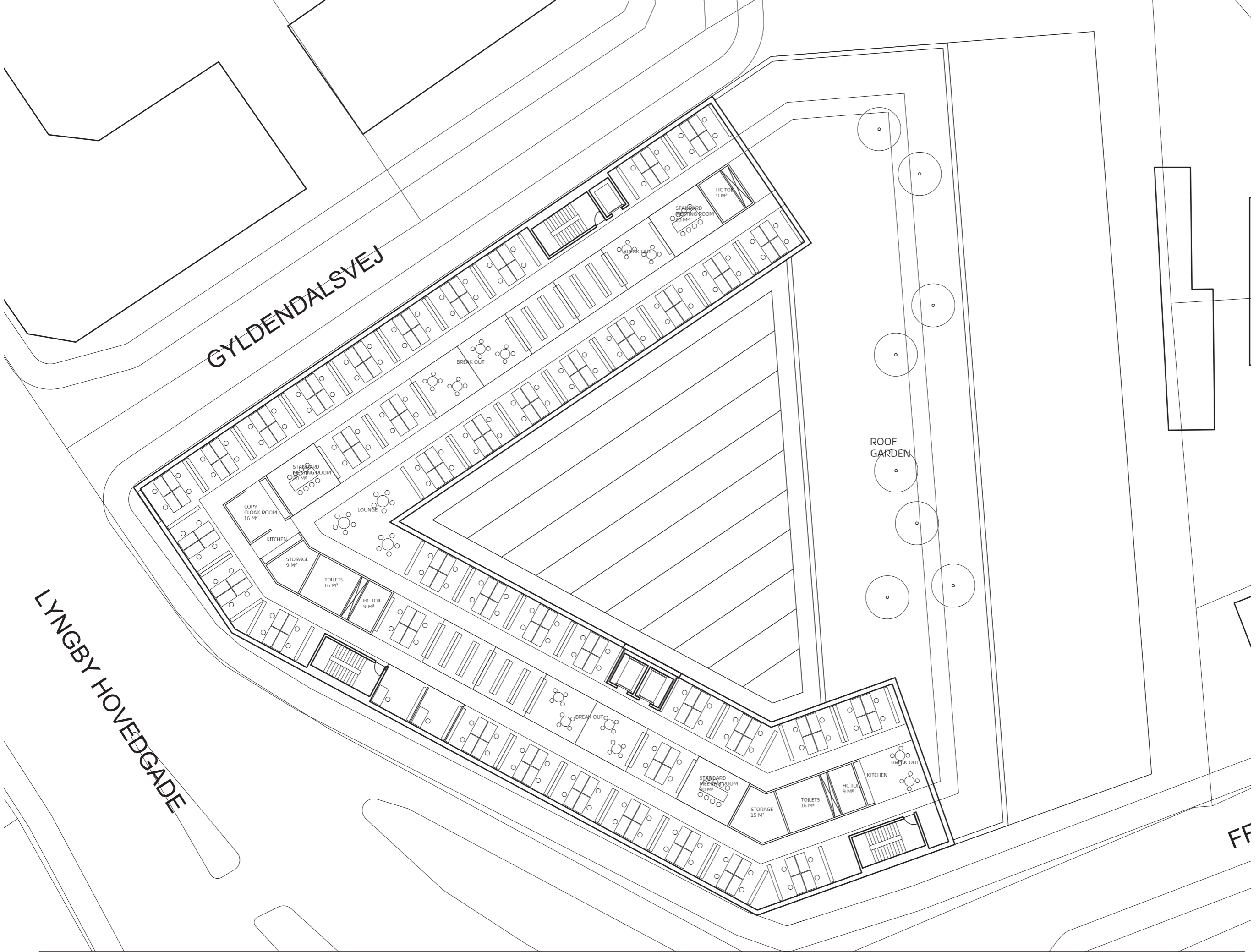
GROSS AREA

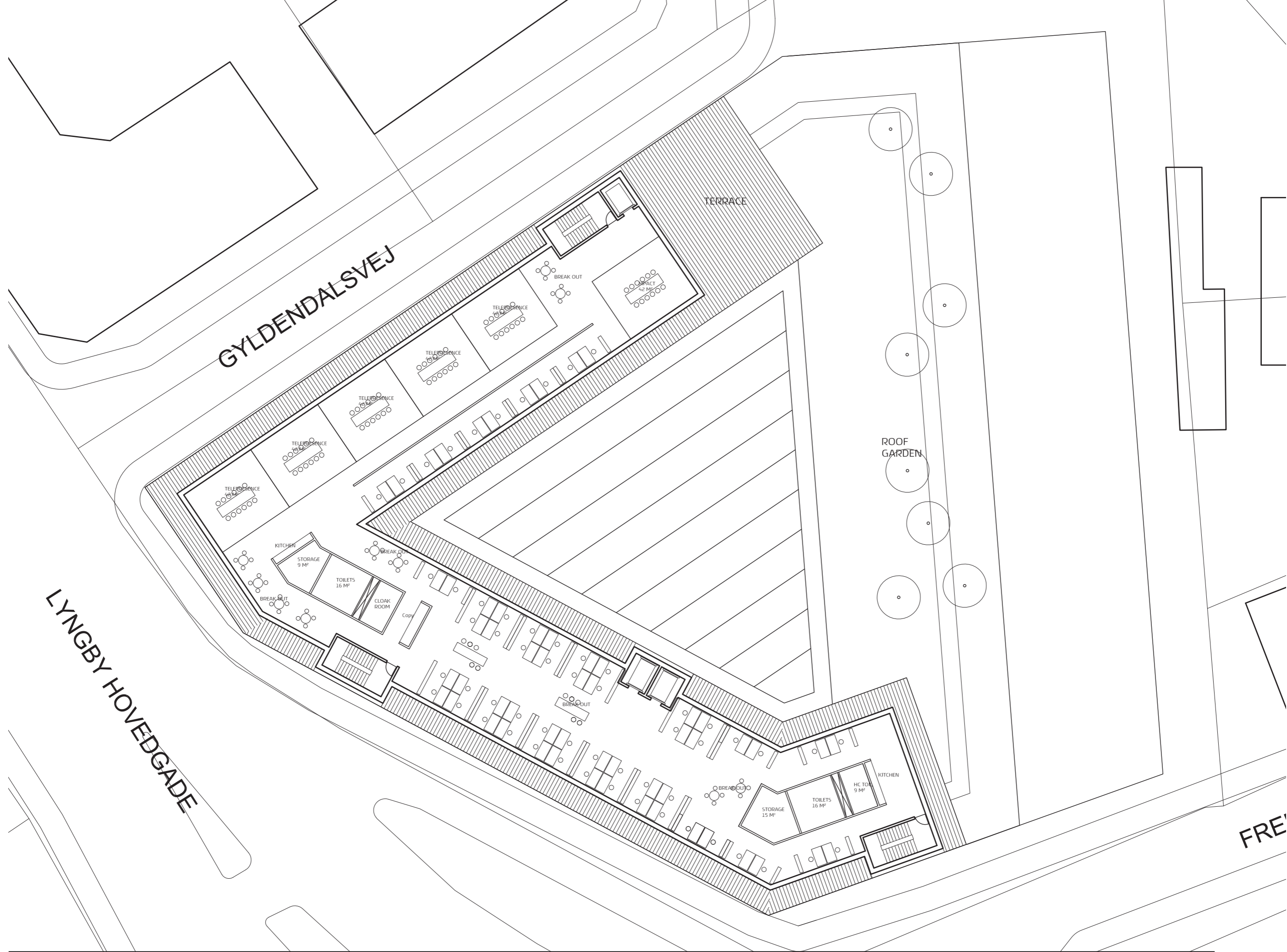
	OFFICE	12539 M ²
	RETAIL STORE	4488 M ²
	PARKING	8362 M ²

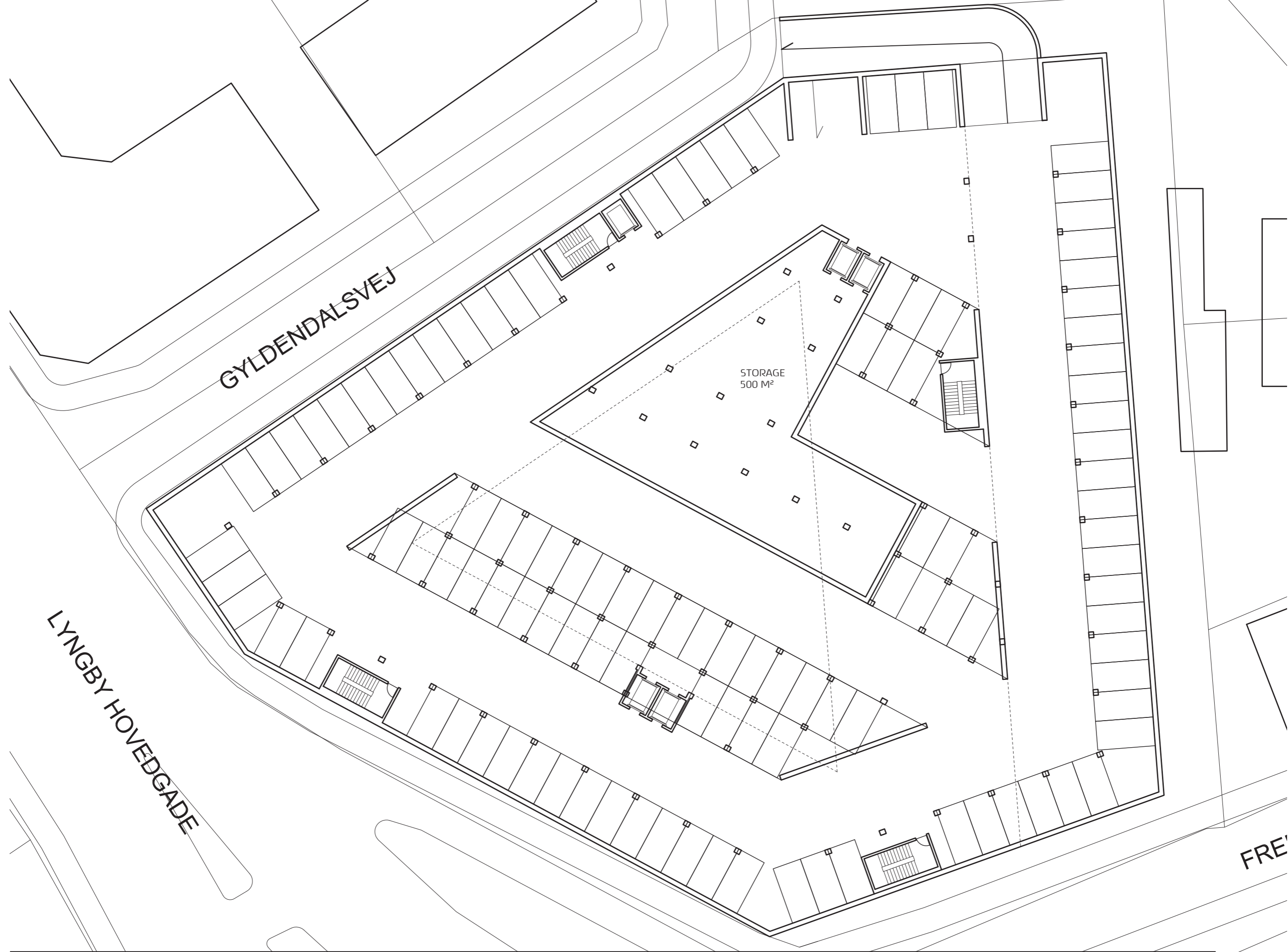
	FTE	
	TOTAL	802

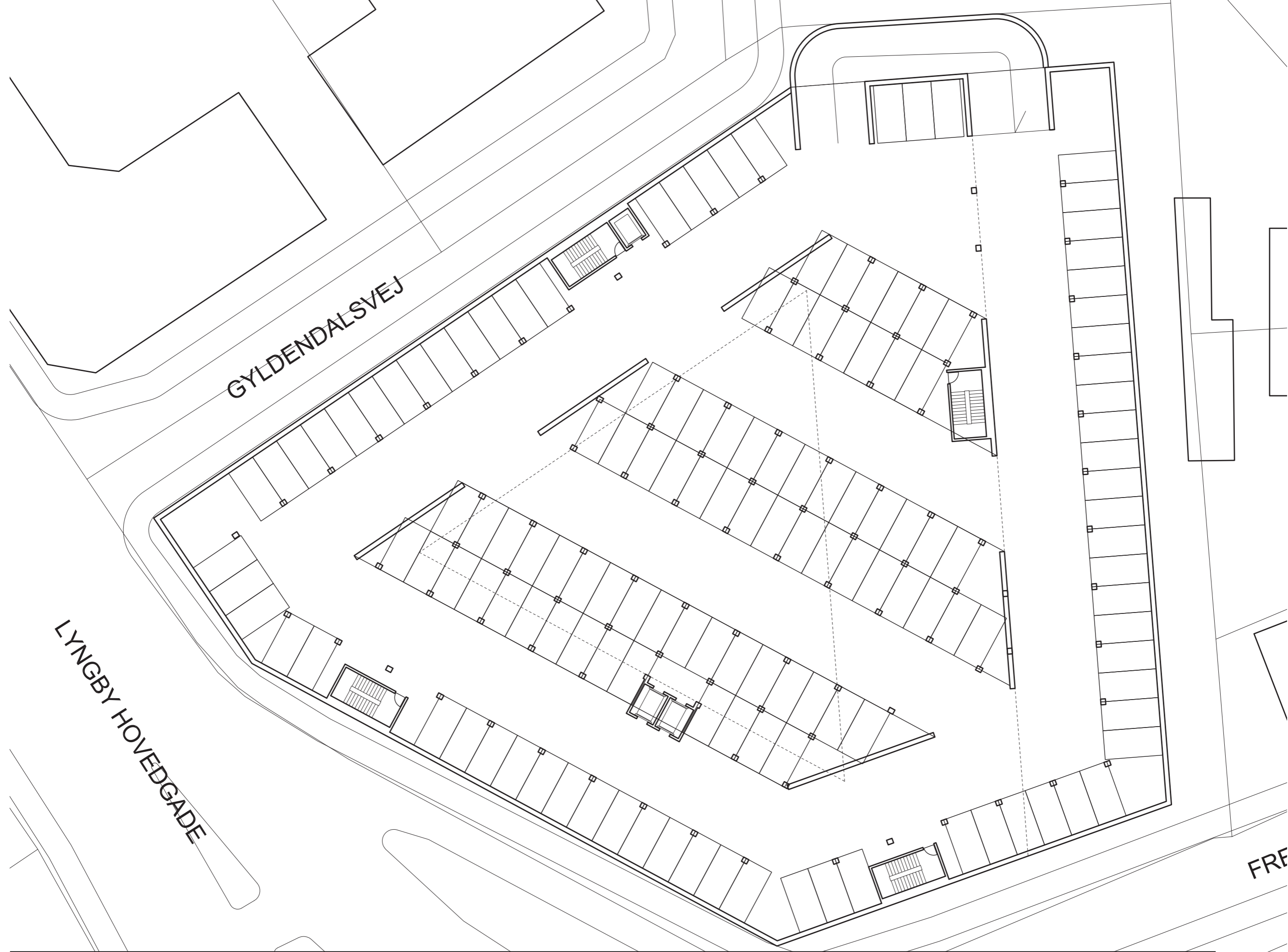












GYLDENDALSVEJ

LYNGBY HOVEDGADE

FRE



Rådhusgården - Penthouse Canopy and brick stone facade
Aarhus



Slotsmøllen - Penthouse Canopy
Kolding



Light grey brick stone

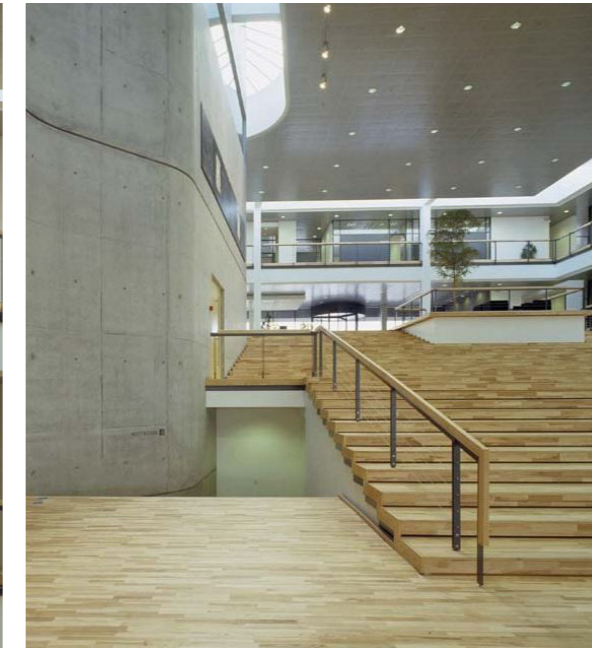
Mikado House
Copenhagen



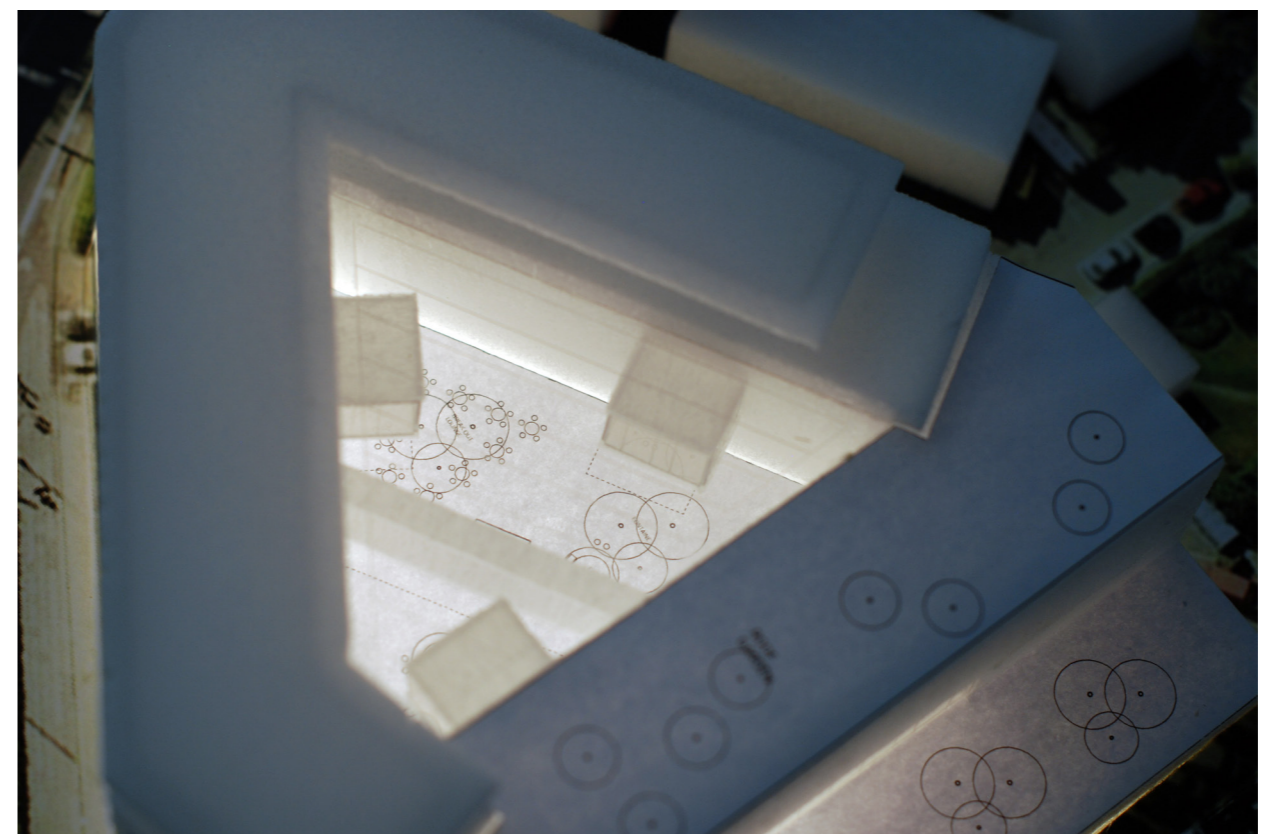
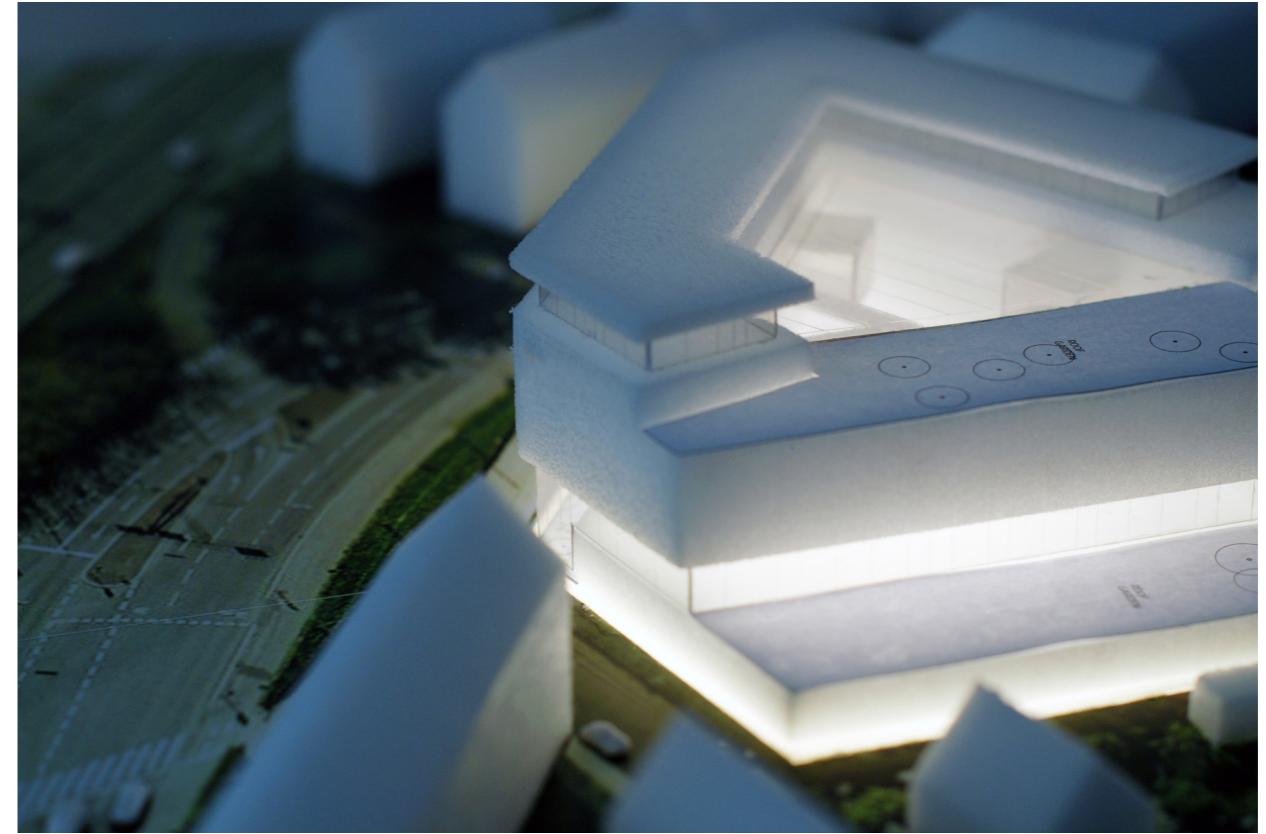
Landbrugets Hus
Horsens



HK Huset
Copenhagen



CCI Europe
Aarhus



Lyngby-Taarbæk Kommune
Att.: Sidsel Poulsen
Lyngby Rådhus, Lyngby Torv 1
2800 Lyngby

KPC København A/S
Borupvang 2D, 1. sal
DK-2750 Ballerup
Telefon +45 70 12 35 30
Telefax +45 70 12 35 11
CVR 30 91 35 74

Mobil +45 22 72 76 50
E-mail lkr@kpc.dk

Vor sag
Lyngby Hovedgade, A&M

Vor ref
LKR/LKR

Dato
8. maj 2012

Vedr.: Forespørgsel Lyngby Hovedgade 63

KPC København A/S har indgået en købsaftale med Andersen & Martini A/S vedrørende deres ejendom beliggende Lyngby Hovedgade 63 med henblik på en udvikling af ejendommen.

Efter nogle indledende møder med forvaltningen, har vi udarbejdet to skitseforslag til projektet som nærmere beskrevet nedenfor.

Med nærværende brev ønsker vi at anmode om en principiel stillingtagen til, at der kan arbejdes videre med et projekt på ejendommen, og igangsætning af en lokalplan, der muliggør det ene af de to projektscenarier med de skitserede volumener og anvendelser.

Projektets anvendelse:

Begge projektforslag indeholder detailhandel i stueetagen. Hovedparten af arealet i stueetagen vil blive disponeret med et fuldsortimentsvarehus på 3.500 m² butik og lager samt 200 m² velfærdsarealer. Dette vil give et mærkbart supplement til dagligvareudvalget centralt i Kgs. Lyngby.

Dermed understøtter projektet Lyngby-Taarbæk Kommunes fokusstrategi for Kgs. Lyngby fra 2008:

- "Bebyggelsen bør være en publikumsmagnet, som kan give mere liv i den del af hovedgaden" (Fokusstrategi for Kgs. Lyngby, s. 17).

Butiksanvendelsen understøttes desuden af ICPs anbefaling ved fremlæggelse af Lyngby-Taarbæk Kommunes Detailhandelsanalyse 2010:

- "Der bør ske en fortsat udbygning centralt i Kgs. Lyngby – et varehus på 3500 m² vil komplettere det attraktive butiksudbud" (referat af møde i Udviklings- og Strategiudvalgets møde den 18. januar 2011, punkt 1, s. 4).

Ovenpå butikkerne i stueetagen arbejdes med to muligheder:

- Kontorerhverv udformet som domicil
- Etageboliger til privat udlejning

Den gældende kommuneplanramme 1.1.16 for ejendommen muliggør begge anvendelser.

Opførelse af projektet til kontordomicil kræver, at der indgås aftale med en konkret bruger. Vi er aktuelt i dialog med en stor virksomhed i lokalområdet, som har brug for nye lokaler og gerne vil blive i Lyngby. Hvis det ikke lykkes at indgå en aftale med denne bruger om placeringen, vil projektet i stedet skulle realiseres med boliger.

Beslutning om, hvilken af de to muligheder, der kan og skal realiseres, vil naturligvis blive truffet senest i forbindelse med igangsætning af udarbejdelsen af en ny lokalplan for ejendommen.

Projektets udformning:

Bygningen er højest – op til 6 etager – ud mod Lyngby Hovedgade. Ved at trække bebyggelsen frem mod Lyngby Hovedgade, opnås et markant byggeri, der markerer gadeforløbet langs Lyngby Hovedgade. Bygningsmassen aftrappes gradvist ned mod de bagvedliggende boliger på Frem af hensyn til beboerne i dette område. Facaden på byggeriet er tænkt udført i tegl for at passe ind i helheden af teglstensbygninger langs med Lyngby Hovedgade.

Dermed understøtter projektet med sin størrelse og udformning Lyngby-Taarbæk Kommunes fokusstrategi for Kgs. Lyngby fra 2008:

- "Bebyggelsen kan erstattes af en højere og mere fremtrædende bebyggelse, så området er mere helstøbt og integreret i Hovedgaden" (Fokusstrategi for Kgs. Lyngby, s. 17).

Indgangene til butikkerne i stueplan vil være åbne og orientere sig mod de øvrige butikker langs Lyngby Hovedgade i krydset mellem Lyngby Hovedgade og Gyldendalsgade.

På erhvervsdomicilet vil tagformen være udført som en tilbagetrasket penthouse der vil indeholde den øverste etage i byggeriet. I boligprojektet er tagformen en skrånende tagflade med forskellige hældninger i varierende retning, der kan optage aftrapningen mod Frem. På facaden vil den væsentligste forskel mellem erhvervs- og boligprojektet være, at boligprojektet vil indebære altaner.

Detailhandel:

For at understøtte beslutningen om udvikling af ejendommen, er vi af forvaltningen blevet bedt om at få udarbejdet et notat om de forventede konsekvenser for detailhandelen som følge af den forventede fremtidige anvendelse. Konklusionen i ICPs notat er, at der forventes at være basis for et fuldsortimentsvarehus på placeringen, og at dette varehus vil supplere dagligvareudvalget i Kgs. Lyngby godt.

Trafik:

I forhold til trafikafvikling, har vi på forvaltningens foranledning ladet Rambøll undersøge forholdene og udarbejde et foreløbigt notat. Rambølls konklusion er, at projektet vil kunne trafikbetjenes på en acceptabel måde både via Gyldendalsvej og ved etablering et fjerde ben i krydset mellem Lyngby Hovedgade og Jægersborgvej. Rambøll anbefaler dog Gyldendalsvej-løsningen. Den endelige løsning anbefales valgt og udformet i tæt samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommunes vejafdeling.

Den videre proces:

Vi er indstillet på, at KPC får udarbejdet mere udførlige analyser af både trafik- og detailhandelsforhold i forbindelse med en kommende lokalplanproces.

Derudover indgår vi gerne en dialog med Lyngby-Taarbæk Kommune om en udbygningsaftale vedrørende udførelse af de nødvendige infrastrukturelle anlæg, der nødvendiggøres af projektet.

Såfremt det ønskes, vil vi meget gerne præsentere projektet og notaterne i forbindelse med den politiske behandling af forespørgslen, og deltager gerne i et møde om projektet med Lyngby-Taarbæk Kommunes politiske ledelse.

Venlig hilsen
KPC København A/S

A blue ink signature of Peter Christophersen, written in a cursive style.

Peter Christophersen, udviklingsdirektør

A blue ink signature of Jesper Jørgensen, written in a cursive style.

Jesper Jørgensen, afdelingsdirektør

Bilag:

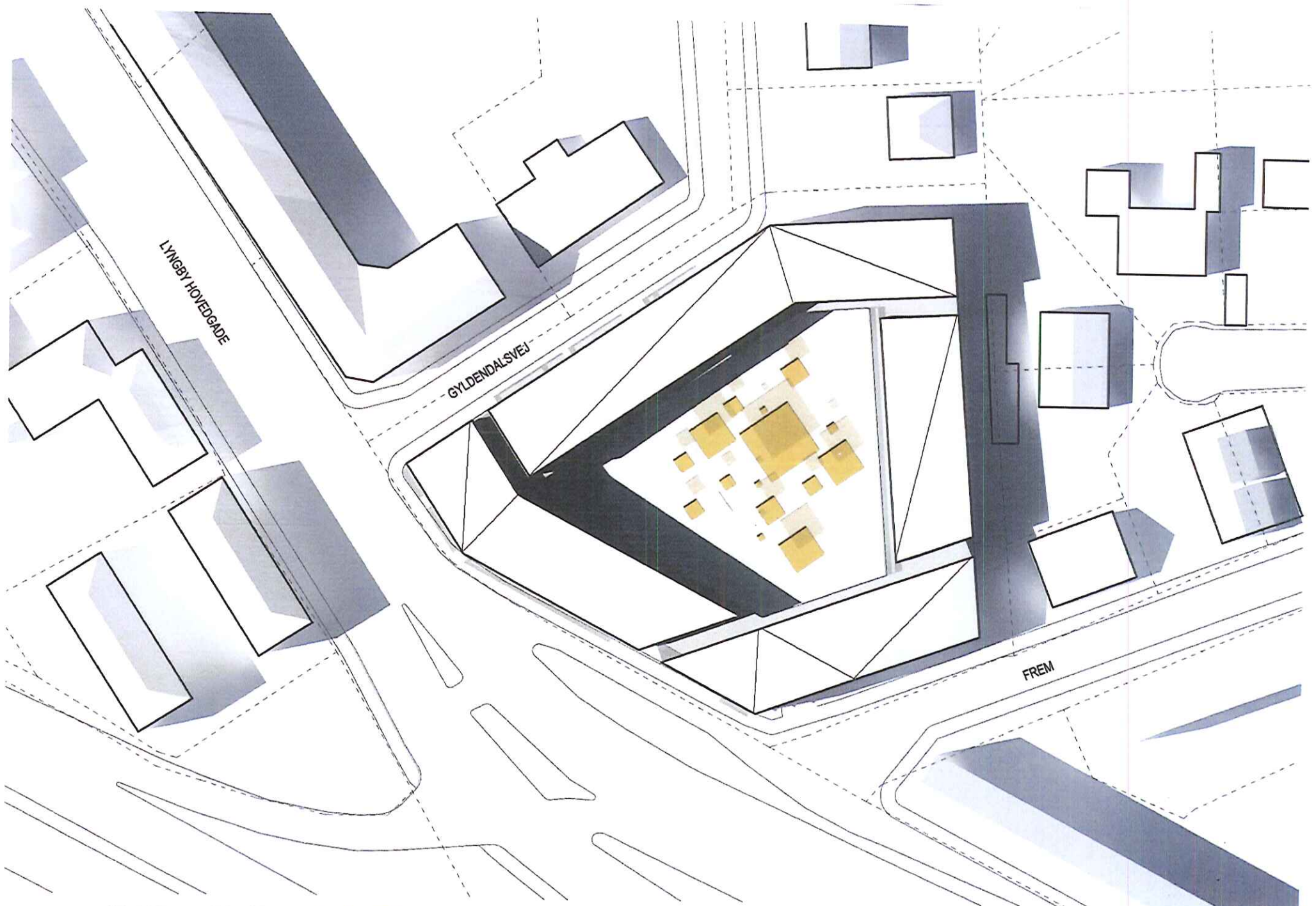
1. Projektmappe for kontorprojekt, Arkitema, 7. maj 2012
2. Projektmappe for boligprojekt, Arkitema, 16. december 2011
3. Notat om detailhandel, ICP, 12. april 2012
4. Notat om trafikafvikling, Rambøll, 16. april 2012

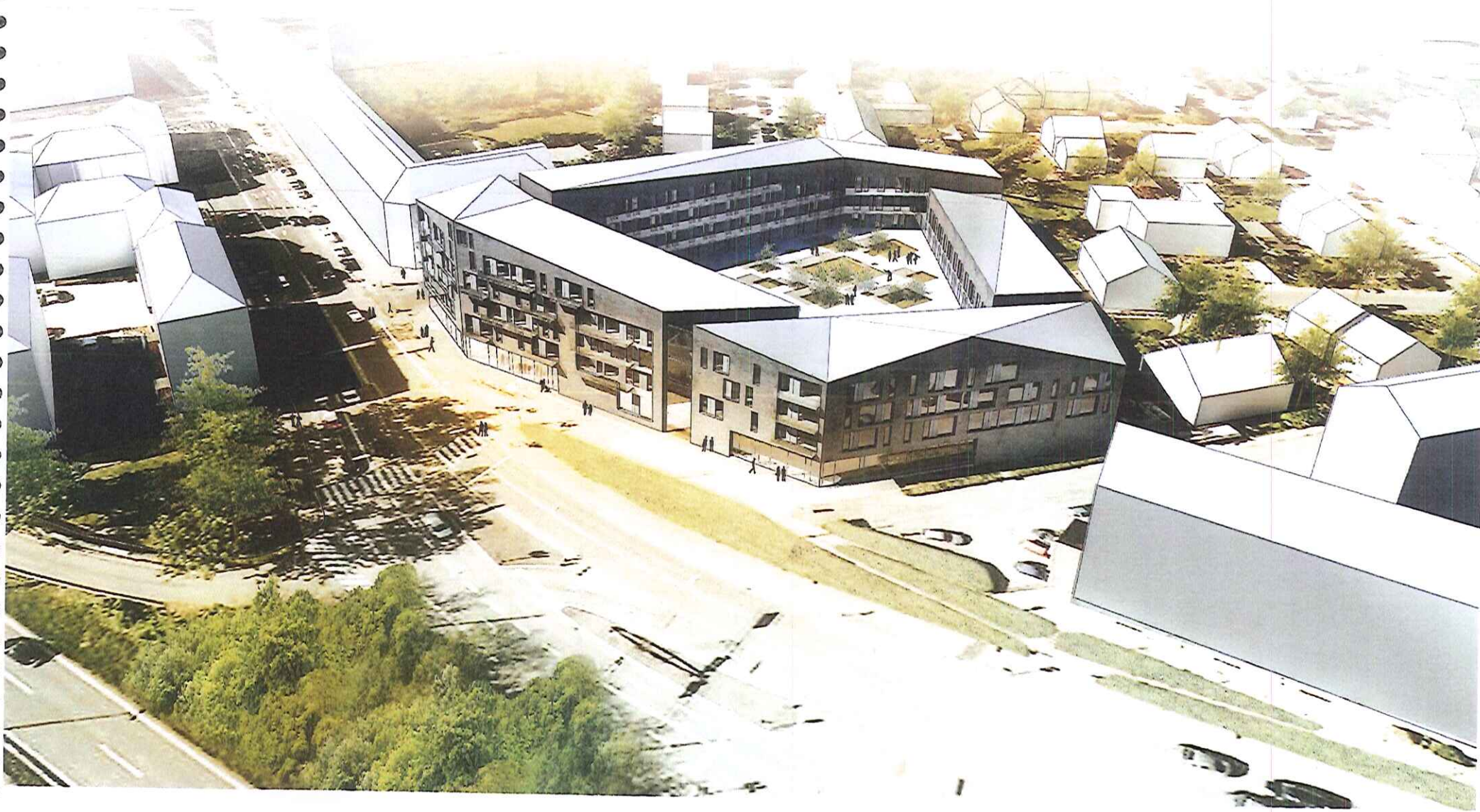


ARKITEMA ARCHITECTS

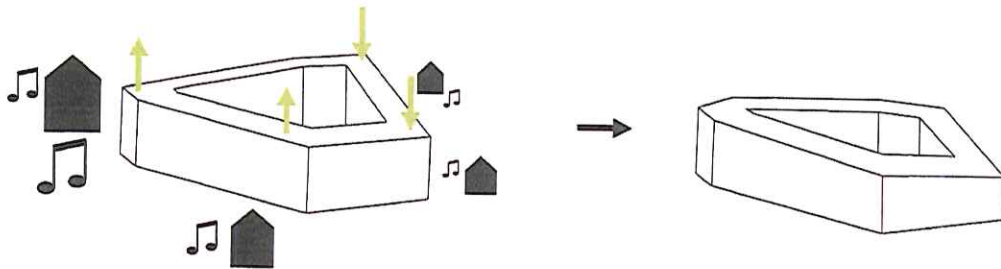
16.12.2011

LYNGBY HOVEDGADE
ERHVERV OG BOLIGER

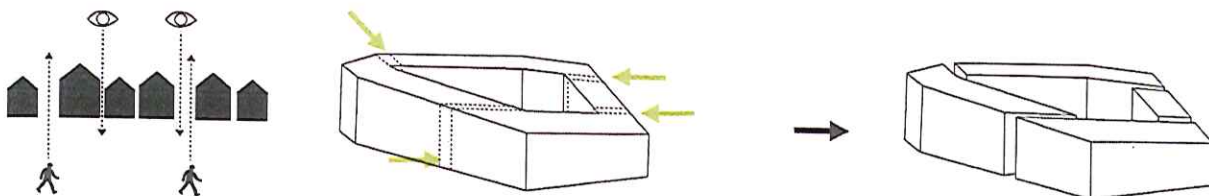




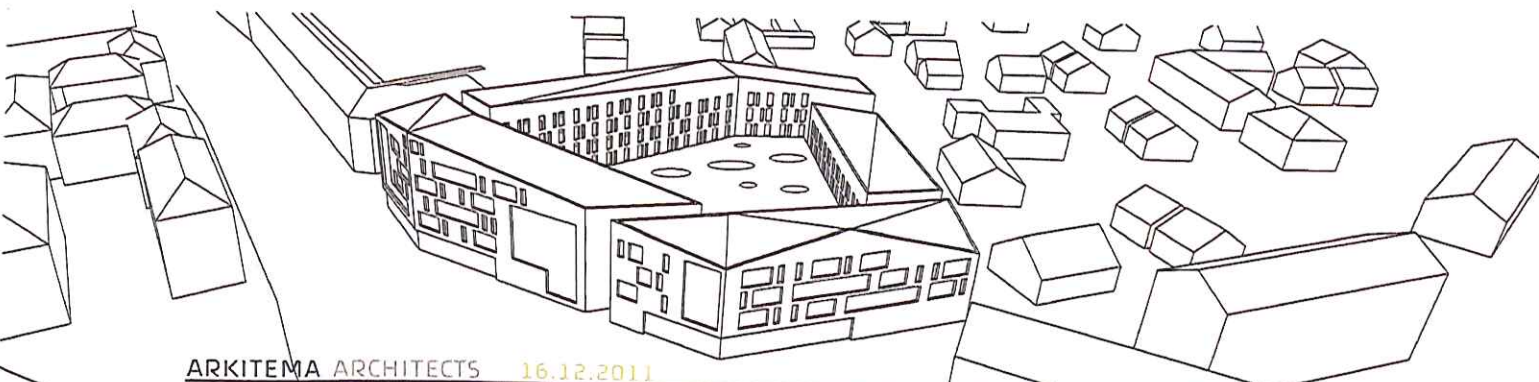
skala/støj



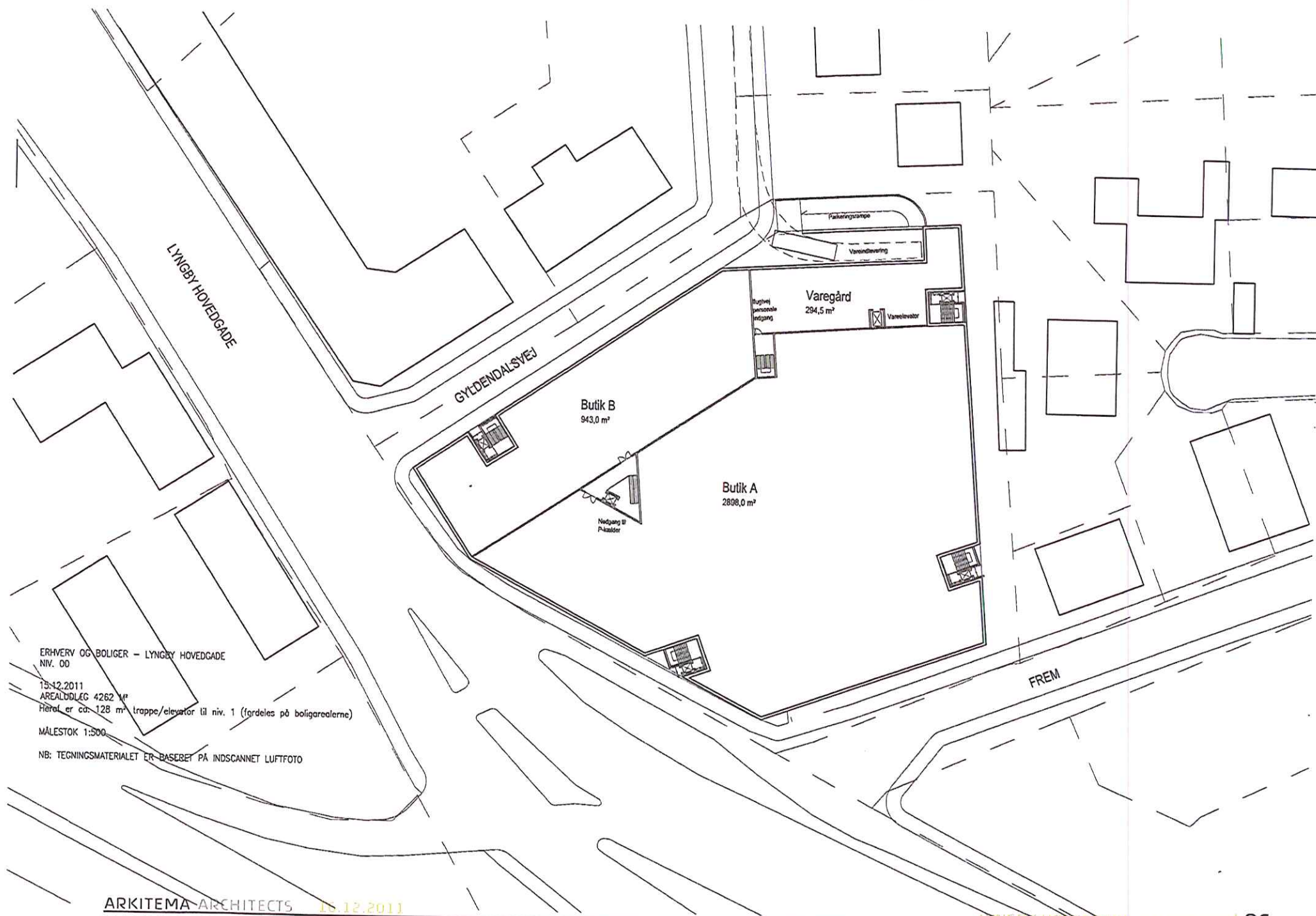
transparens og bevægelse



opholdsrum





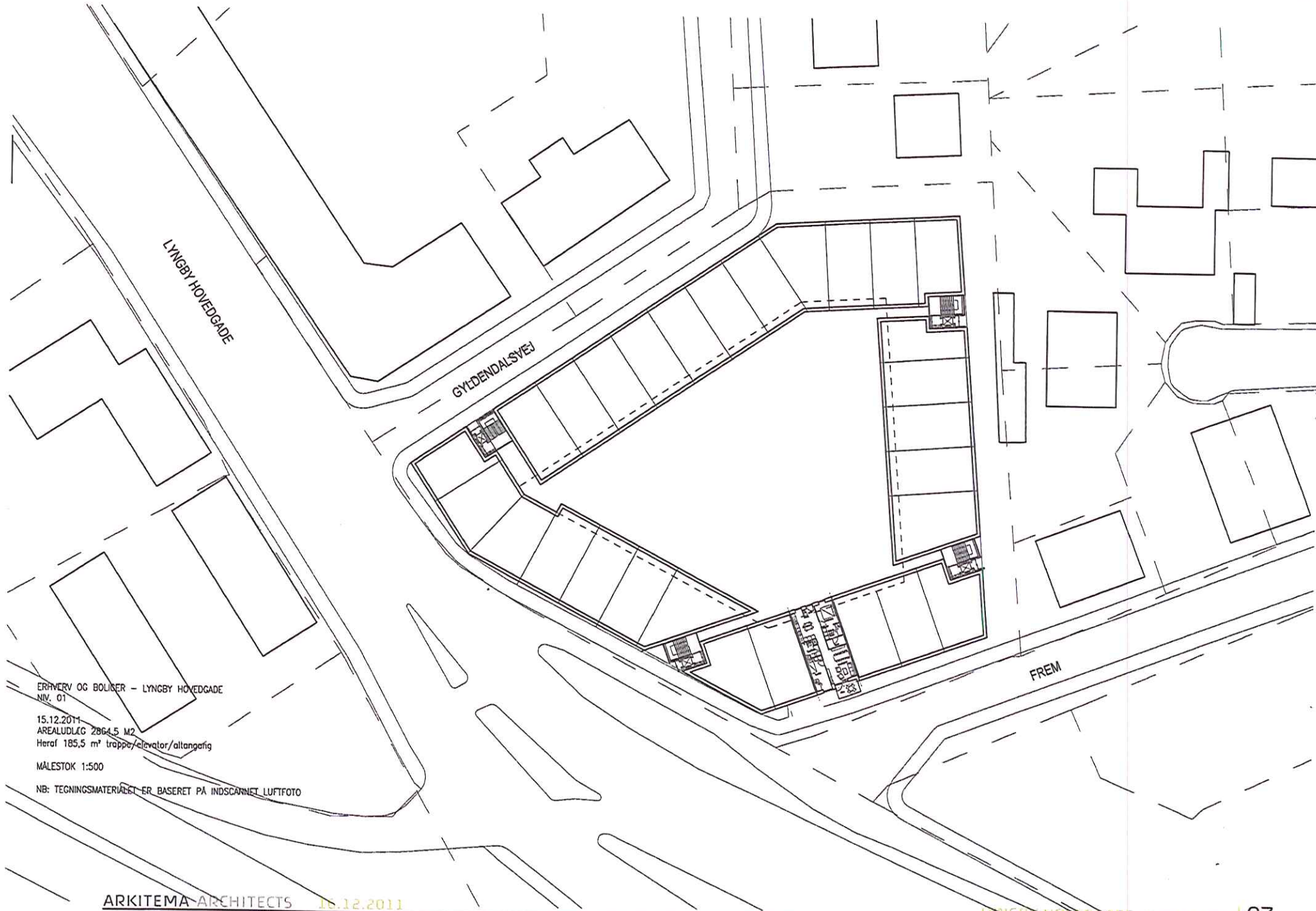


ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HOVEDGADE
NIV. 00

13-12-2011
AREALBOLIG 4262 M²
Herof er ca. 128 m² trappe/elevator til niv. 1 (fordeles på boligarealerne)

MÅLESTOK 1:500

NB: TEGNINGSMATERIALET ER BASERET PÅ INDSCANNET LUFTFOTO



LYNGBY HOVEDGADE

GYLDENDALSVEJ

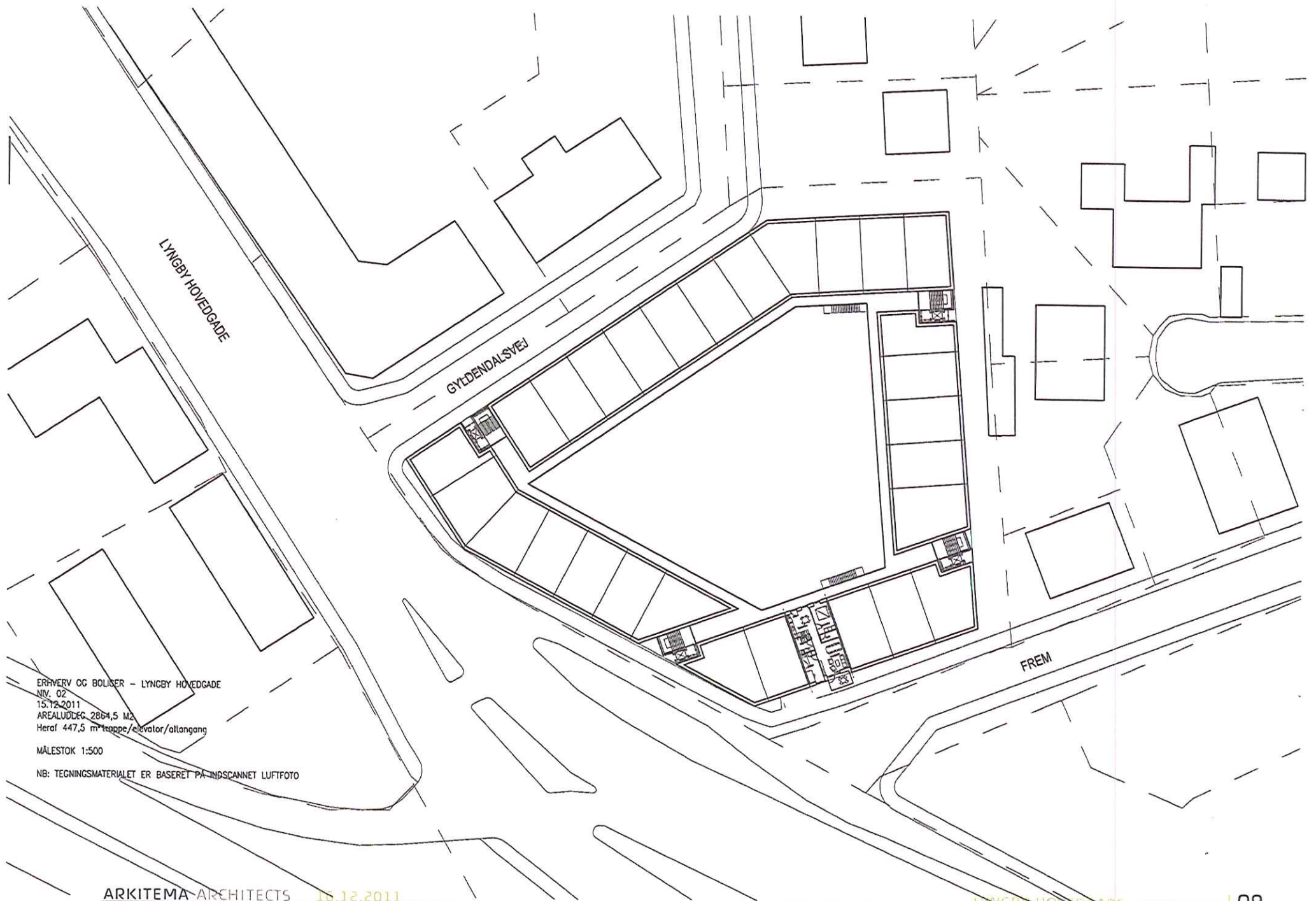
FREM

ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HOVEDGADE
NIV. 01

15.12.2011
AREALUDLÆG 2864,5 M2
Heraf 185,5 m² trappe/elevator/altangang

MÅLESTOK 1:500

NB: TEGNINGSMATERIALET ER BASERET PÅ INDSCANNET LUFTFOTO



ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HØVEDGADE
NV. 02
15.12.2011
AREALUDLEG. 2864,5 M²
Heraf 447,5 m² trappe/elevator/altgang

MÅLESTOK 1:500

NB: TEKNINGSMATERIALET ER BASERET PÅ INDSCANNET LUFTFOTO



ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HOVEDGADE
NIV. 03

15.12.2011
AREALUDLÆG T970_M2
Heraf 301,2 m² trappe/elevator/allangefig
MALESTOK 1:500

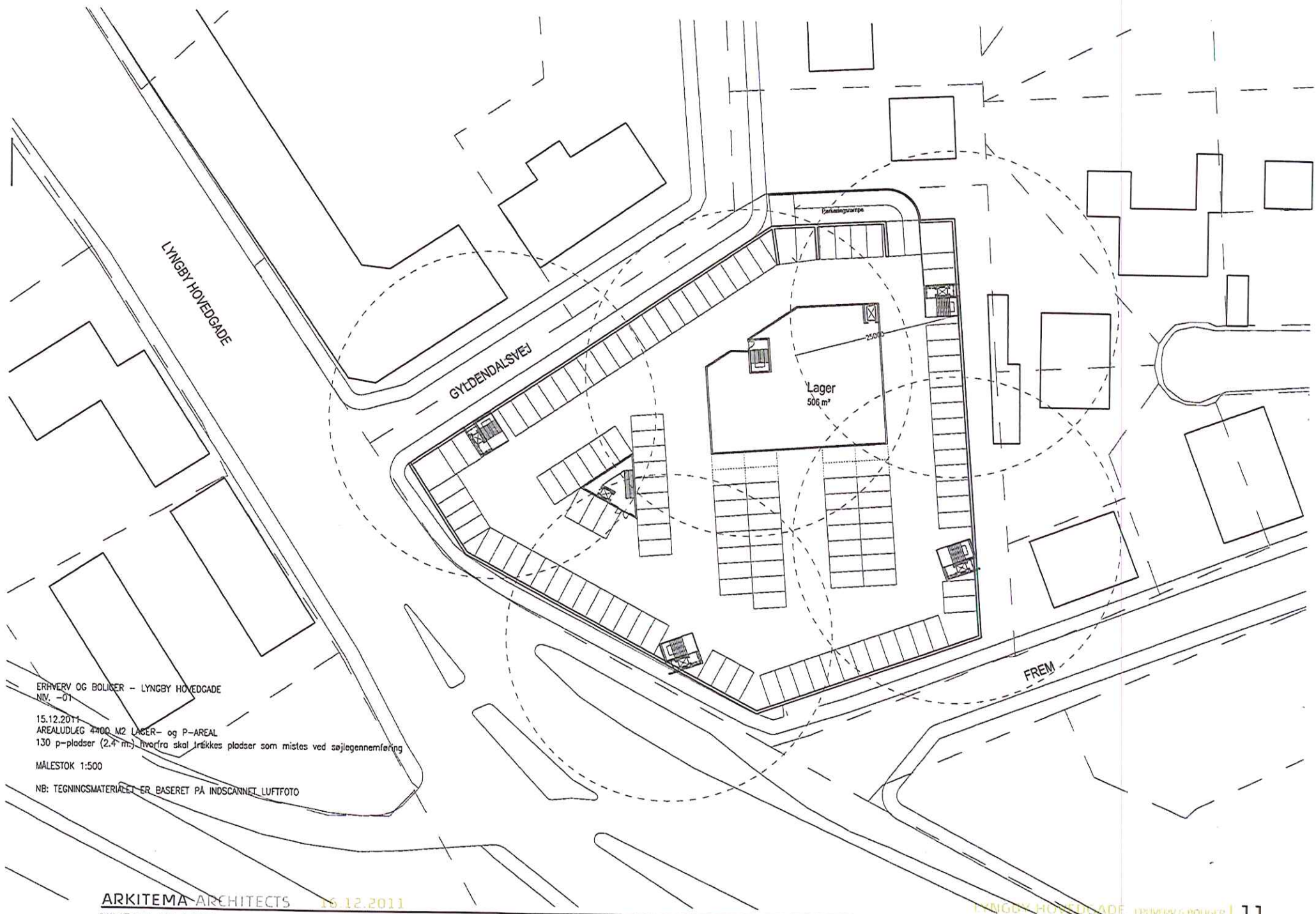
NB: TEGNINGSMATERIALET ER BASERET PÅ INDSCANNET LUFTFOTO



ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HØVEDGADE
NIV. 04

15.12.2011
AREALUDLÆG 993,5 M2
Heraf 148,5 m² trappe/elevator/allangang
MALESTOK 1:500

NB: TEGNINGSMATERIALET ER BASERET PÅ INDSCANNET LUFTFOTO

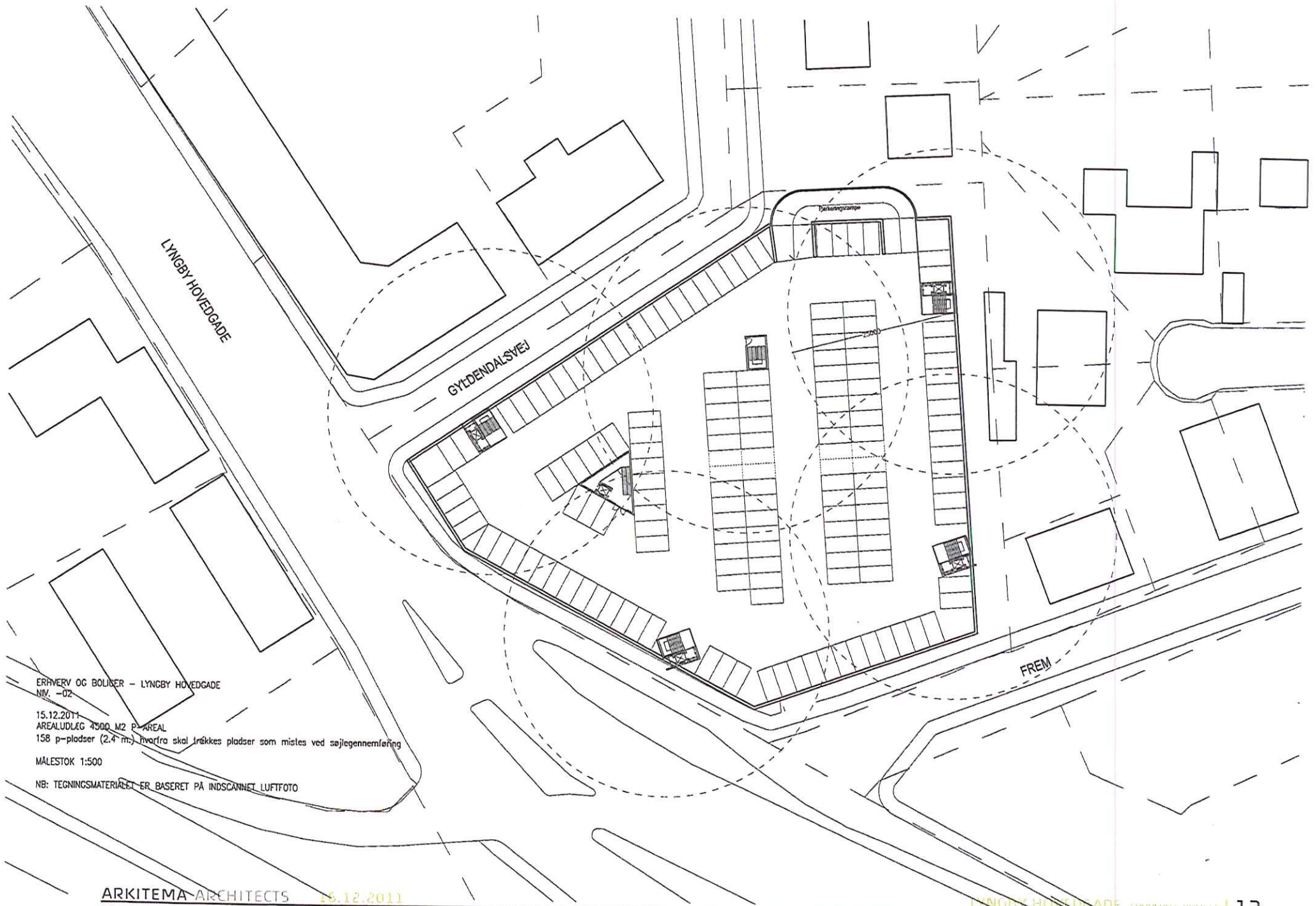


ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HØVEDGADE
 NIV. -01

15.12.2011
 AREALUDLÆG 4100 M2 LAGER- og P-AREAL
 130 p-pladser (2,4 m), hvorfra skal trækkes pladser som mistes ved søjlegennemføring

MÅLESTOK 1:500

NB: TEGNINGSMATERIALET ER BASERET PÅ INDSCANNET LUFTFOTO



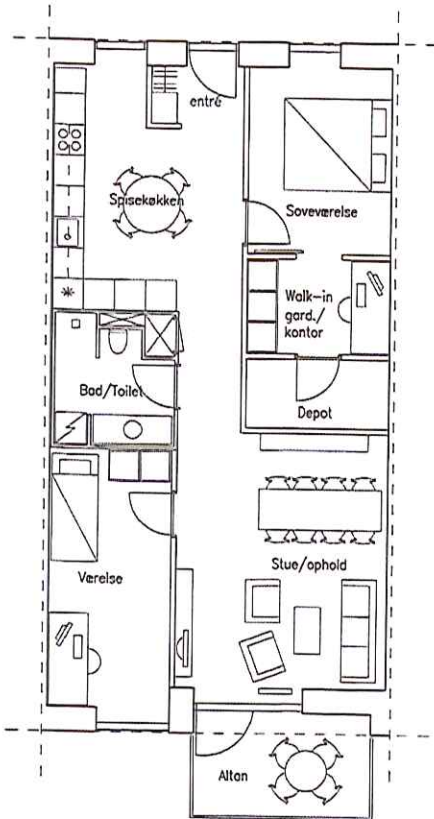
ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HØVEDGADE
NV. -02

15.12.2011
AREALUDLÆG 4300 M² P-AREAL
158 p-pladser (2,4 m.) hvortil skal trækkes pladser som mistes ved søjlegennemføring

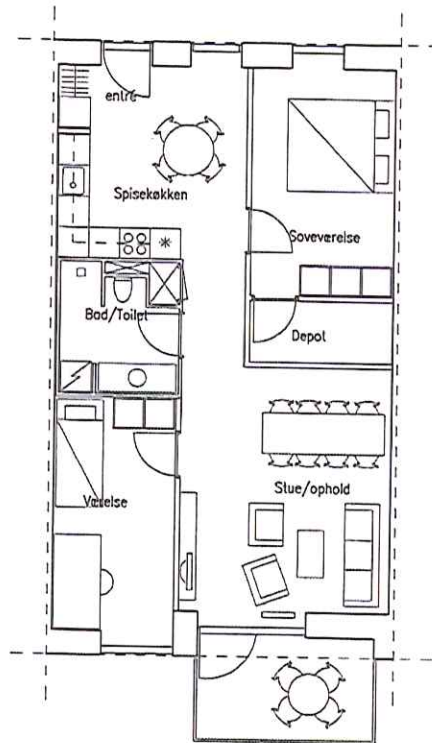
MALESTOK 1:500

NB: TEGNINGSMATERIALET ER BASERET PÅ INDSCANNET LUFTFOTO

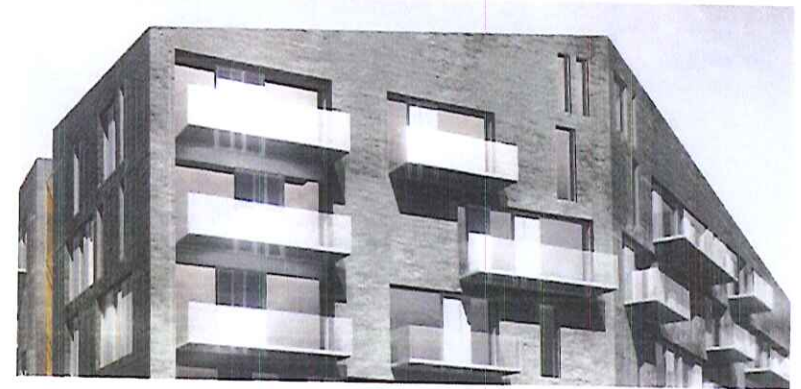


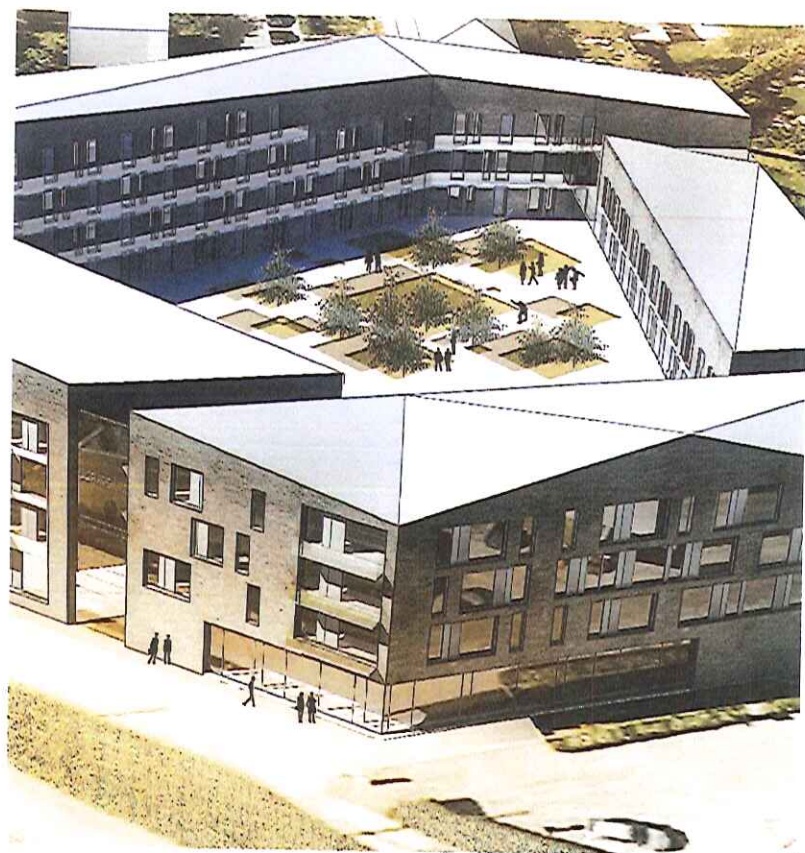


ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HOVEDGADE
 Eksempel på boligindretning
 15.12.2011
 Modulmål 6800x13500 mm
 Areal: BBR ca. 100 m² inkl. altangang og trapper
 MALESTOK 1:100



ERHVERV OG BOLIGER - LYNGBY HOVEDGADE
 Eksempel på boligindretning
 15.12.2011
 Modulmål 6800x12000 mm
 Areal: BBR ca. 100 m² inkl. altangang og trapper
 MALESTOK 1:100

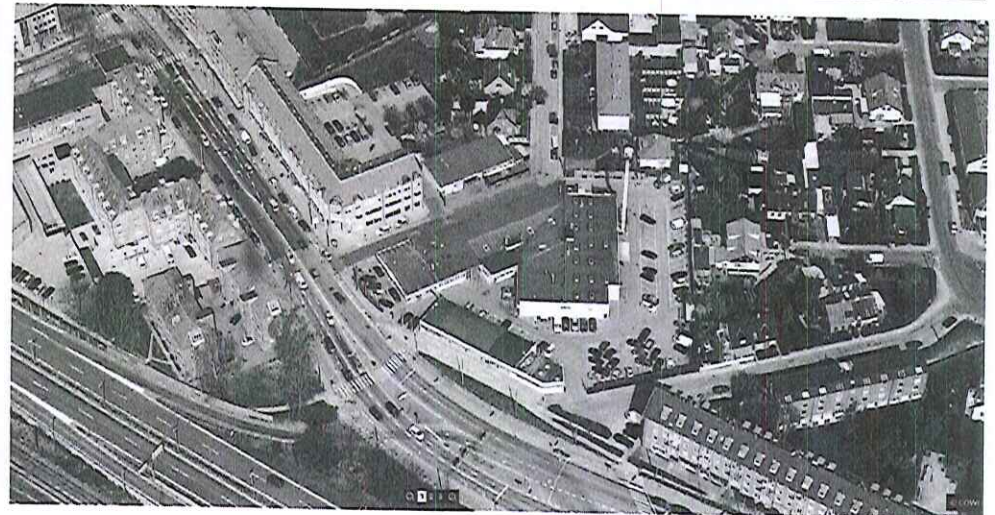
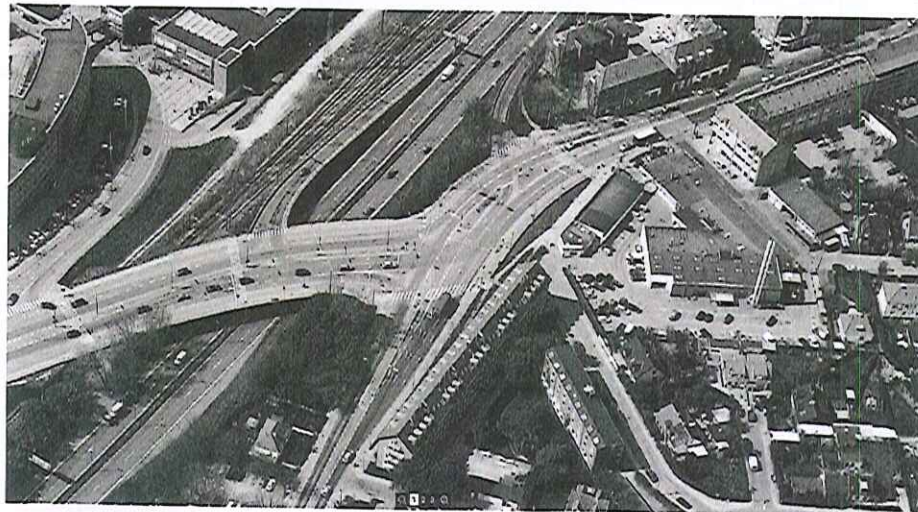
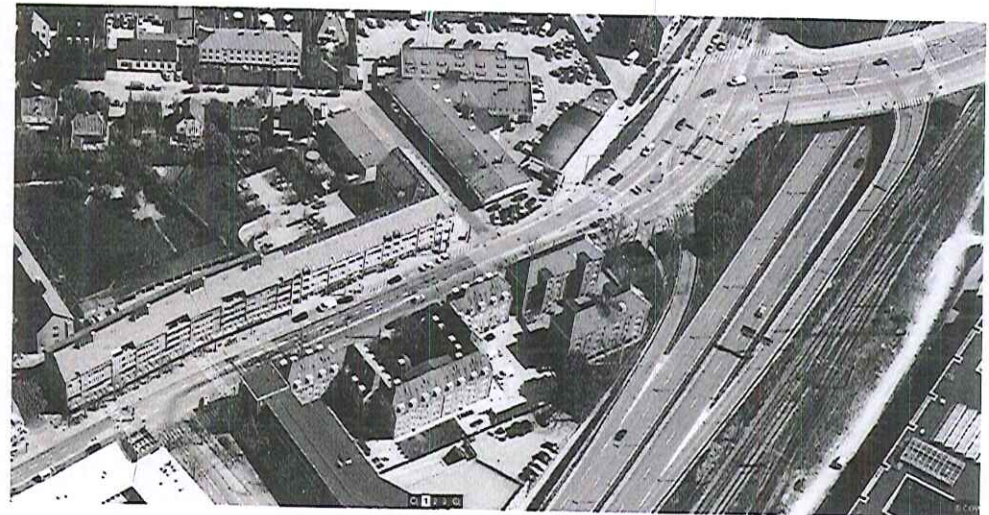
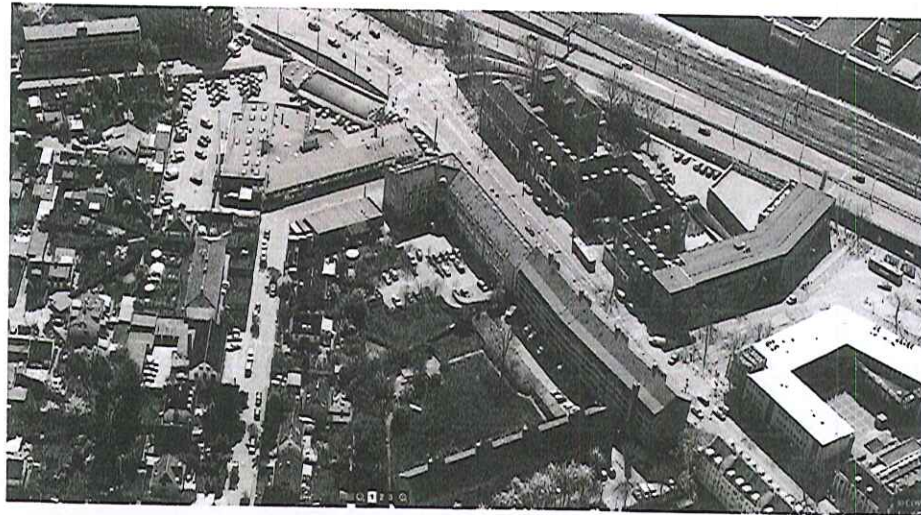




AREALOPGØRELSE

Niveau	Funktion	Areal	Fordeling			
Niveau -02	Parkering	4.500 m ²	Parkeringskælder +Lager	8.900 m ²		
	I alt	4.500 m ²				
Niveau -01	Parkering	3.894 m ²	Butik +Varegård	4.135 m ²		
	Lager	506 m ²				
	I alt	4.400				
Niveau 00	Butik A	943 m ²	Boliger +trapper/elevator/ altangange	8.821 m ²		
	Butik B	2.863 m ²				
	Varegård	329 m ²				
	*1 Trappe/ elevator	128 m ²				
	I alt	4.263 m ²				
Niveau 01	Boliger	2.679 m ²	Niv. 01	29 stk.		
	Trappe/ elevator	186 m ²			Niv. 02	29 stk.
	I alt	2.865 m ²			Niv. 03	20 stk.
Niveau 02	Boliger	2.417 m ²	Niv. 04	10 stk.		
			Trappe/ elevator/ altangang	448 m ²	Total	88 stk.
	I alt	2.865 m ²			Gennemsnitsareal	100 m²
	Niveau 03	Boliger	1.669 m ²			
Trappe/ elevator/ altangang		301 m ²				
I alt		1.970 m ²				
Niveau 04	Boliger	845 m ²				
	Trappe/ elevator/ altangang	149 m ²				
	I alt	994 m ²				
Total		21.856 m²				

*1 Tæller med i boligarealet



Til
KPC

Dokumenttype
Rapport

Dato
April 2012

Udkast

KPC

TRAFIKANALYSE FOR EJENDOMMEN LYNGBY HOVEDGADE 63

KPC
TRAFIKANALYSE FOR EJENDOMMEN LYNGBY
HOVEDGADE 63

Revision **3**
Dato **2012-04-16**
Udarbejdet af **HDJ**
Godkendt af **CM**

Ref. 12651047

INDHOLD

1.	Baggrund	1
2.	Byggeprojektet	1
3.	Trafik til/fra ejendommen	2
4.	Afvikling af trafikken	2
4.1	Biladgang via Gyldendalsvej	3
4.2	Biladgang via Frem	3
5.	Forslag til videre fremgangsmåde	4

1. BAGGRUND

KPC har bedt Rambøll gennemføre nærværende trafikanalyse for ejendommen Lyngby Hovedgade 63. Trafikanalysen har til formål at beregne de trafikale konsekvenser af et byggeprojekt på grunden og komme med forslag til vejadgang til ejendommen, inkl. evt. ombygninger af det eksisterende vejnet.

Byggeprojektet omfatter en nedrivning af den eksisterende ejendom, som i dag huser en bilforretning med salg af nye biler og værksted, og nybyggeri af et kombineret bolig- og erhvervsbyggeri på 13.-14.000 m².

2. BYGGEPROJEKTET

Ejendommen er beliggende på Lyngby Hovedgade 63, jf. fig. 1.



Fig. 1 Luftfoto af grunden (indrammet), Google Earth

Der er i dag vejadgang fra Gyldendalsvej, Lyngby Hovedgade og Frem. Sidstnævnte er lukket mod Lyngby Hovedgade. Der planlægges følgende byggeri på grunden:

Anvendelse	Etageareal (m ²)
Detailhandel, dagligvarer	3.363
Detailhandel, udvalgsvarer	943
Bolig (i alt 88 boliger)	8.821
Sum	13.127

Tabel 1 Planlagt byggeri

Byggeriet vil indeholde en parkeringskælder i to niveauer med ca. 270 p-pladser, nogenlunde svarende til følgende p-norm:

- Detailhandel: 1 p-plads pr. 35 m²
- Boliger: 1,5 p-plads pr. bolig.

3. TRAFIK TIL/FRA EJENDOMMEN

Trafikken til/fra det nye byggeri er beregnet i tabel 2.

	Etageareal (m ²)	Turrate Ture/døgn Pr. 100 m ²	Ture/døgn	Spidstimepct. (%)	Spidstimetrafik (ture/time) - afrundet
Dagligvarer	3.363	75	2.522	10	250
Udvalgsvarer	943	35	330	10	30
Boliger	8.821	3,5	309	40	130
I alt	13.127	-	3.161	-	410

Tabel 2 Beregnet døgn- og spidstimetrafik ved byggeprojektet på Lyngby Hovedgade (trafik i begge retninger tilsammen).

Turraterne for detailhandel er forudsat reduceret med ca. 30 % i forhold til de "normale" gennemsnitlige værdier for dagligvarebutikker, fordi der er forudsat en p-norm på 1 p-plads pr. 35 m², som er ca. 30 % under den normale p-norm for detailhandel (1 p-plads pr. 25 m²). For boligerne er der forudsat en turrate på 3,5, svarende til lejligheder med relativt højt bilejerskab.

For at beregne væksten af trafikken til/fra ejendommen, er den eksisterende bilforretnings trafik vurderet i tabel 3 ud fra oplysninger om ansatte og kunder.

	Trafikanter	Ture/døgn	Spidstimepct. (%)	Spidstimetrafik (ture/time)
Ansatte	25	40	25	10
Kunder/dag	50	200	40	80
I alt	-	300	-	90

Tabel 3 Vurderet trafik til/fra den eksisterende bilhandel (trafik i begge retninger tilsammen).

På denne baggrund ses, at trafikvæksten vil andrage ca. 2.900 bilture/døgn og ca. 320 ture/time i en spidstime om eftermiddagen.

4. AFVIKLING AF TRAFIKKEN

Lyngby-Taarbæk Kommune har oplyst den eksisterende årsdøgntrafik på de overordnede veje omkring ejendommen Lyngby Hovedgade 63:

- Lyngby Hovedgade nord for Jægersborgvej: 10.-11.000 biler/døgn
- Lyngby Hovedgade syd for Jægersborgvej: 7.800 biler/døgn
- Jægersborgvej: 8.100 biler/døgn

De 3 vejstrækninger er to-sporede og mødes i et signalreguleret kryds, der desuden er koordineret med det signalregulerede kryds Lyngby Hovedgade/nordgående rampetilslutning til motorvejen.

De oplyste trafikbelastninger vurderes ikke at medføre kapacitetsproblemer i myldretiderne i dag.

Følgende alternative løsningsforslag er vurderet:

4.1 Biladgang via Gyldendalsvej

Den eksisterende Gyldendalsvej foreslås udpeget til den vigtigste adgangsvej til ejendommen, som det er tilfældet i dag, jf. fig. 2.

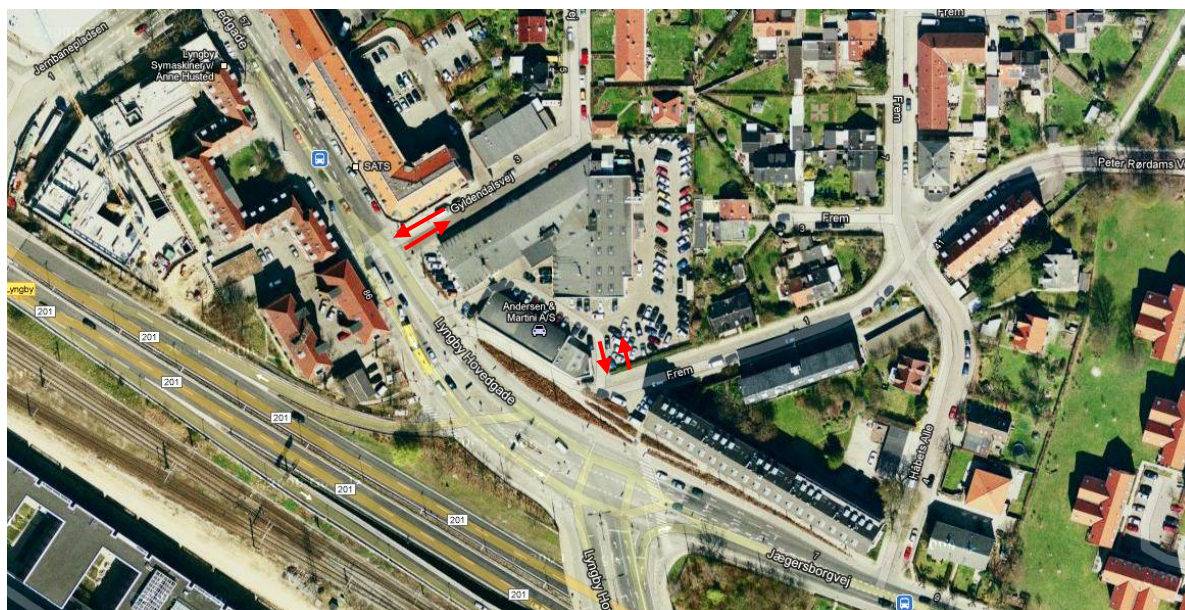


Fig. 2 Biladgang via Gyldendalsvej

Der foreslås etableret signalregulering af krydset Lyngby Hovedgade/Gyldendalsvej, som koordineres med signalreguleringen af krydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/rampetilslutning. Det skal i givet fald undersøges, om dette er geometrisk og kapacitetsmæssigt muligt.

Der vurderes at være plads til et venstresvingspor på Lyngby Hovedgade, da kørebanen er 10-11 m bred. På grund af venstresvingsporet på Lyngby Hovedgade mod Stationsvej, vil der dog kun blive plads til et venstresvingspor på ca. 20 m mod Gyldendalsvej, svarende til at der kan holde ca. 3-4 biler. Dette behøver imidlertid ikke at være et problem, fordi hovedparten af trafikken til ejendommen skønnes at komme fra syd.

4.2 Biladgang via Frem

Som alternativ kan Frem udpeges som adgangsvej til ejendommen og søges tilsluttet Lyngby Hovedgade i det eksisterende signalregulerede kryds Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej, jf. fig. 3.

Løsningen vil kræve en betydelig ombygning af krydset, herunder terrænarbejder ved Frem's tilslutning til Lyngby Hovedgade, hvor der i dag er en niveauforskel. Herudover vil de skæve vinkler kræve en vurdering af, om krydsudformningen vil indebære trafiksikkerhedsmæssige ulemper, hvilket først vil kunne afklares efter udarbejdelse af et skitseprojekt for krydset. Umiddelbart vurderes denne udbygning at kunne afvikle den forøgede trafik til/fra ejendommen.

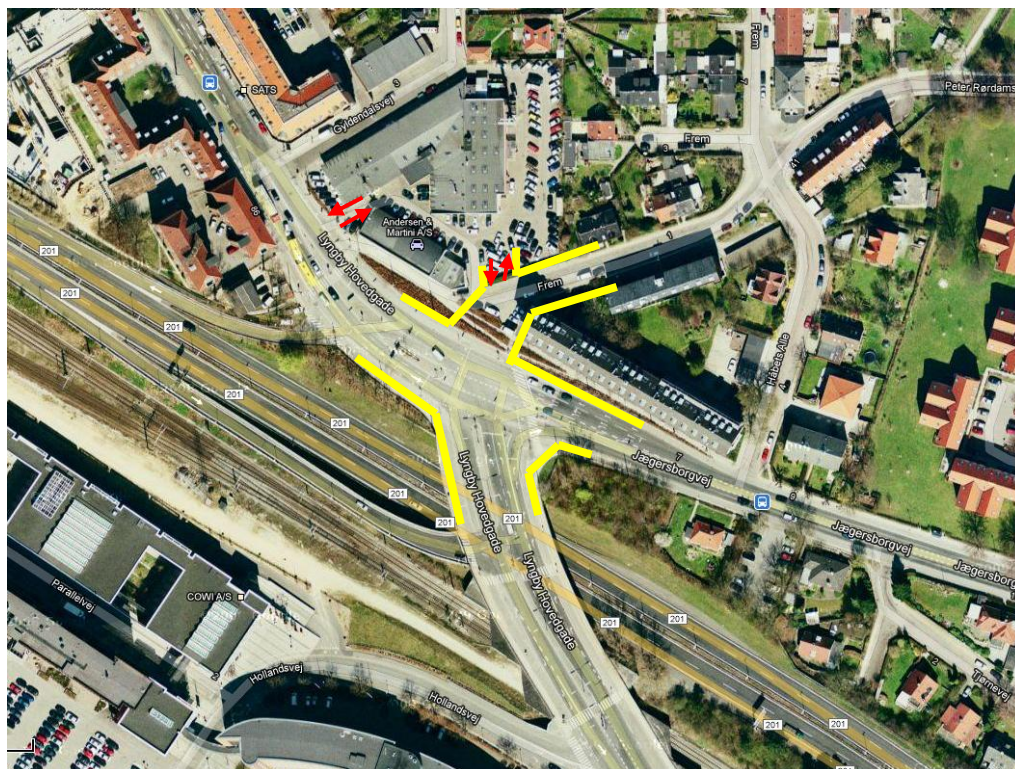


Fig. 3 Biladgang via Frem

5. FORSLAG TIL VIDERE FREMGANGSMÅDE

De foreslåede løsninger skal nærmere vurderes og drøftes med Lyngby-Taarbæk Kommune med henblik på, at få vejafdelingens foreløbige vurdering, inden der foretages en nærmere bearbejdning af dem.

Umiddelbart forekommer en signalregulering af krydset Lyngby Hovedgade/Gyldendalsvej som den bedste løsning. Den skal i givet fald nærmere undersøges geometrisk og signalteknisk, men vurderes at være realistisk og økonomisk overkommelig.



ICP A/S
Rødovre Centrum 2
DK- 2610 Rødovre
Tel.: +45 39 62 04 33
Fax: +45 39 62 01 52
www.icp.dk

Rødovre, den 12. april 2012

Overordnet vurdering af udviklingsmuligheder og eventuelle konsekvenser af etablering af 4.500 m² detailhandel på Lyngby Hovedgade 63 (Andersen & Martini).

KPC A/S har bedt Institut for Center-Planlægning (ICP) om at komme med en række overordnede betragtninger omkring hvilke udviklingsmuligheder og hvilke eventuelle konsekvenser en etablering af især et varehus på 3.500 m², men også en eller to udvalgswarebutikker på tilsammen indtil 1.000 m² på Lyngby Hovedgade 63 (Andersen og Martini) kan have på den nuværende detailhandelsstruktur i markedsområdet.

Der etableres omkring 150 p-pladser til varehuset og de en til to udvalgswarebutikker.

Nuværende forhold

ICP gennemførte i 2010-2011 en detailhandelsanalyse for Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor man bl.a. opgjorde butikkernes omsætning og bruttoareal, beregnede det potentielle forbrug samt opgjorde kommunens handelsbalance.

I Lyngby-Taarbæk kommune var der ultimo 2010 370 butikker. Den samlede detailhandelsomsætning i kommunen i 2009 var på knap 5 mia. kr. incl. moms, heraf udgjorde dagligvareomsætningen knap 1,8 mia. kr.

Kommunens største udbudspunkt er Kgs. Lyngby, hvor der lå 260 butikker med en samlet omsætning på ca. 4 mia. kr, hvoraf dagligvareomsætningen alene udgjorde ca. 900 mio. kr. Generelt er der et meget attraktivt udbud af især udvalgswarebutikker på Lyngby Hovedgade. Den del, der ligger sydøst for Nørgårdsvej er dog markant svagere end den resterende del, på trods af at Kgs. Lyngbys næststørste dagligvarebutik SuperBest, Lyngby Hovedgade 80 ligger her.

I alt var der ca. 100 dagligvarebutikker i hele kommunen, hvoraf de ca. 30 lå i Kgs. Lyngby.

Ca. 85 % af kommunens ca. 270 udvalgswarebutikker lå i Kgs. Lyngby.

Kommunens eneste varehus er Føtex i Lyngby Storcenter. Butikken skønnes at have et bruttoareal på omkring 2.500 m².

I langt de fleste bymidter af Kgs. Lyngbys størrelse og karakter ligger der et fuldsortimentsvarehus.

Foruden butikkerne var der ca. 70 andre kundeorienterede servicefunktioner i stueplan som f.eks. 30 spisesteder foruden banker, ejendomsmæglere, frisører, klinikker o.l.

Kommunens næststørste udbudspunkt er området omkring Virum Torv og Geels Plads, her lå der 24 butikker med en samlet omsætning på ca. 220 mio. kr.

Endelig er der Sorgenfri Torv med en samlet omsætning på ca. 175 mio. kr.

Det samlede detailhandelsforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune var i 2009 knap 3,1 mia. kr. incl. moms fordelt med ca. 1,6 mia. kr. på dagligvarer og knap 1,5 mia. kr. på udvalgsvarer.

Ser man på forholdet mellem den realiserede omsætning og det potentielle forbrug, var dette inden for dagligvarer på 109 % for Lyngby-Taarbæk kommune, mens forholdet på udvalgsvaresiden var 215 %.

Det vil sige, at dagligvareomsætningen i butikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune var 9 % højere end dagligvareforbruget i kommunen. Hermed må forbrugerne fra kommunens opland få dækket en del af deres dagligvareforbrug ved køb i Lyngby-Taarbæk kommune.

Tilsvarende er udvalgsvareomsætningen 115 % højere end udvalgsvareforbruget i kommunen. Det vil sige, at udvalgsvaredetailhandelen i kommune har en endog meget stor betydning i oplandet uden for kommunen.

Da ICP i 1998 gennemførte en tilsvarende detailhandelsanalyse var forholdet mellem omsætning og forbrug inden for dagligvarer på 111 % og inden for udvalgsvarer på 222 %. Således kan man konstatere, at Lyngby generelt har mistet betydning som indkøbssted i de forløbne 12 år.

Dagligvarebutikkerne i Kgs. Lyngby har i dag en relativt høj omsætning pr. m².

Arealeffektivitet indenfor dagligvarer (kr. incl. moms i 2009-priser/m² bruttoareal)

Kommune	Arealeffektivitet inden for dagligvarer (kr. incl. moms i 2009-priser/m ² bruttoareal)
Lyngby-Taarbæk	45.000
København	43.000
Ballerup	39.000
Rødovre	35.000
Greve	29.000
Høje-Taastrup	28.000

Dette kan betyde, at forbrugerne opfatter, at de ikke har tilfredsstillende indkøbsforhold på dagligvareområdet.

Det er ICP's vurdering, at etableringen af et fuldsortimentsvarehus vil være en oplagt mulighed for at forbedre indkøbsforholdene for kunderne i Kgs. Lyngby samt overordnet styrke det samlede udbud i bymidten og dermed være med til at vende udviklingen med det faldende forhold mellem omsætning og forbrug, hvor man samtidig holder kunderne i den absolutte bymidte.

Hvor vil kunderne komme fra?

Kgs. Lyngby er et af de betydeligste udbud især inden for udvalgsvarer på Sjælland uden for Københavns City. Det er det markante udvalgsvarerforbrug, der betinger, at Kgs. Lyngby i dag har et opland, der overordnet dækker hele den nordlige del af Sjælland. Hovedparten af kunderne kommer dog fra Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Gentofte, Rudersdal, Hørsholm, Herlev kommuner og den nordlige del af Københavns kommune.

Inden for **dagligvareområdet** er det egentlige opland mere begrænset og vurderes især at udgøre Lyngby-Taarbæk kommune, Jægersborg samt Gentofte og Vangede i Gentofte kommune samt Bagsværd og til dels Buddinge i Gladsaxe kommune.

Projektet på Lyngby Hovedgade 63 vil forøge dagligvarearealet i Kgs. Lyngby med 20-25 %.

Det vurderes, at dagligvarekunderne til et varehus på 3.500 m² primært vil komme fra bydelene Lyngby, Hjortekær, Ulrikkenborg og Lundtofte i Lyngby-Taarbæk kommune og fra især Jægersborg, Gentofte og Vangede i Gentofte kommune. Der vil i et vist omfang også komme kunder fra Bagsværd og Buddinge i Gladsaxe kommune.

Ser man på **udvalgsvarerområdet**, vil kunderne til udvalgsvarerudbuddet i varehuset være nogenlunde identisk med kunderne til dagligvareudbuddet.

Etableringen af 1.000 m² udvalgsvarerbutikker vil forøge udvalgsvarerarealet i Kgs. Lyngby med ca. 1 %.

Kunder vil, afhængigt af butikkernes karakter, komme fra stort set det samme opland som den øvrige udvalgsvareretailhandel i Kgs. Lyngby har - Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Gentofte, Rudersdal, Hørsholm, Herlev kommuner og den nordlige del af Københavns kommune.

Hvilke butikker vil opleve omsætningsmæssige konsekvenser?

Det vurderes, at en del af de forbrugere, som den nye dagligvarebutik vil betjene, i dag både handler deres dagligvarer i Kgs. Lyngby samt i dagligvarebutikker i nærheden af deres bopæl og i et vist omfang i dagligvarebutikker tæt på deres arbejdsplads.

Således vurderes det, at etableringen af et varehus på 3.500 m² på Lyngby Hovedgade 63 vil betyde en omsætningsreduktion i **dagligvarebutikkerne** i Kgs. Lyngby og i den østlige del af Lyngby-Taarbæk kommune samt i dagligvarebutikkerne i den vestlige del af Gentofte kommune og den nordøstlige del af Gladsaxe kommune.

Således må det konstateres, at balancen i dagligvarehandelen forrykkes både i Kgs. Lyngby, men også mellem hovedcentret og bydels- og lokalcentrene.

På det foreliggende grundlag kan der ikke tages stilling til, hvorvidt etableringen vil betyde, at der er butikker, der bliver lukningstruet.

Inden for **udvalgsvarer** vurderes det, at de nye butikker kun vil have relativt begrænset overordnet betydning for det eksisterende udbud.

Den fremtidige konkurrencesituation

De nærmere vurderinger af de omsætningsmæssige konsekvenser vil i væsentlig grad afhænge af antagelser og forudsætninger om, hvilke potentielle butiksp projekter der kan tænkes at blive realiseret parallelt med etableringen af projektet på Lyngby Hovedgade 63.

Konsekvenser for bylivet i Kgs. Lyngby og bydels- og lokalcentre i Lyngby-Taarbæk Kommune?

Helt overordnet vurderes det, at etableringen af varehuset og udvalgs varebutikkerne i Lyngby Hovedgade 63 alt andet lige vil betyde, at bylivet i den sydøstligste del af Kgs. Lyngby bliver styrket.

Hvorvidt eller i hvilket omfang etableringen kan få negative konsekvenser for bylivet i den resterende del af Kgs. Lyngby eller i de øvrige udbudspunkter, der kan miste omsætning som konsekvens af etableringen, kan nærmere beskrives, når de omsætningsmæssige konsekvenser er beregnet og vurderet.

ICP A/S



06.06.2012

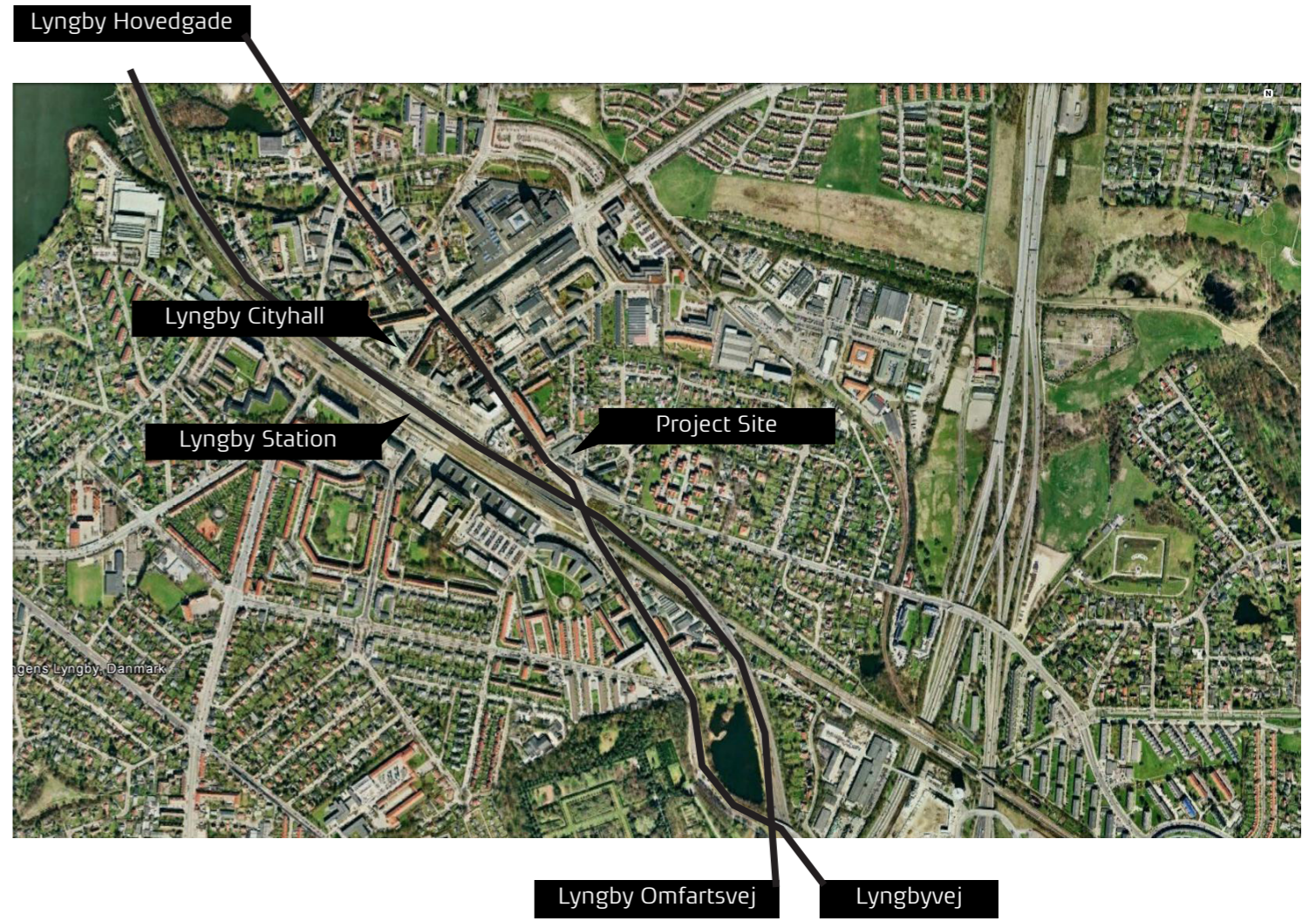
LYNGBY HOVEDGADE OFFICE AND RETAIL

ARKITEMA ARCHITECTS
PEOPLE IN ARCHITECTURE



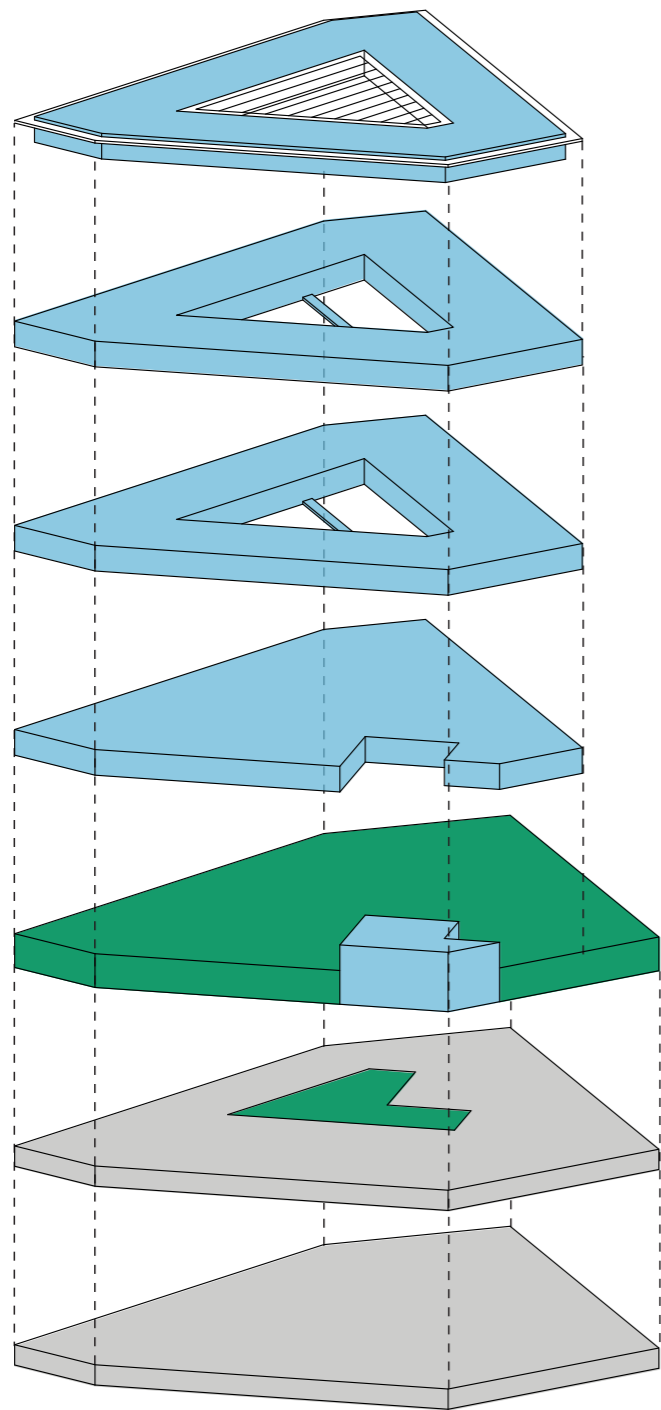


10 Km

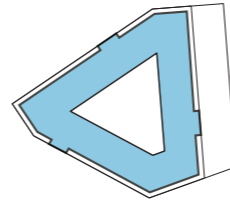






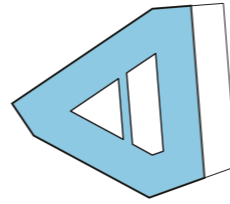


LEVEL 04



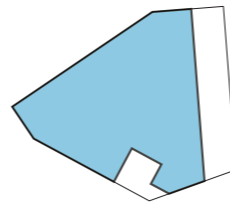
OFFICE
2305 M²
OPEN OFFICE + 6 PRIVATE OFFICES
MANAGEMENT AREA
182 FTE (NORMADIC WORKERS)

LEVEL 02+03



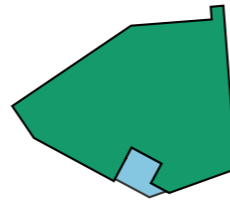
OFFICE
2 X 2.815 M²
OPEN OFFICE + 9 PRIVATE OFFICES
482 FTE (48 NORMADIC WORKERS)

LEVEL 01



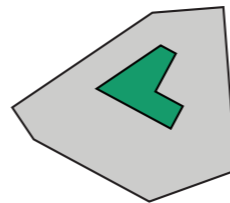
OFFICE
3.147 M²
OPEN OFFICE + 3 PRIVATE OFFICES
71 FTE (8 NORMADIC WORKERS)

LEVEL 00



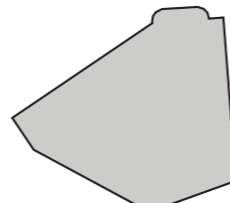
OFFICE
296 M²
RECEPTION
2 FTE
RETAIL STORE
3988 M²

LEVEL -01






RETAIL STORAGE
500 M²
PARKING
3880 M²
132 SPACES

LEVEL -02

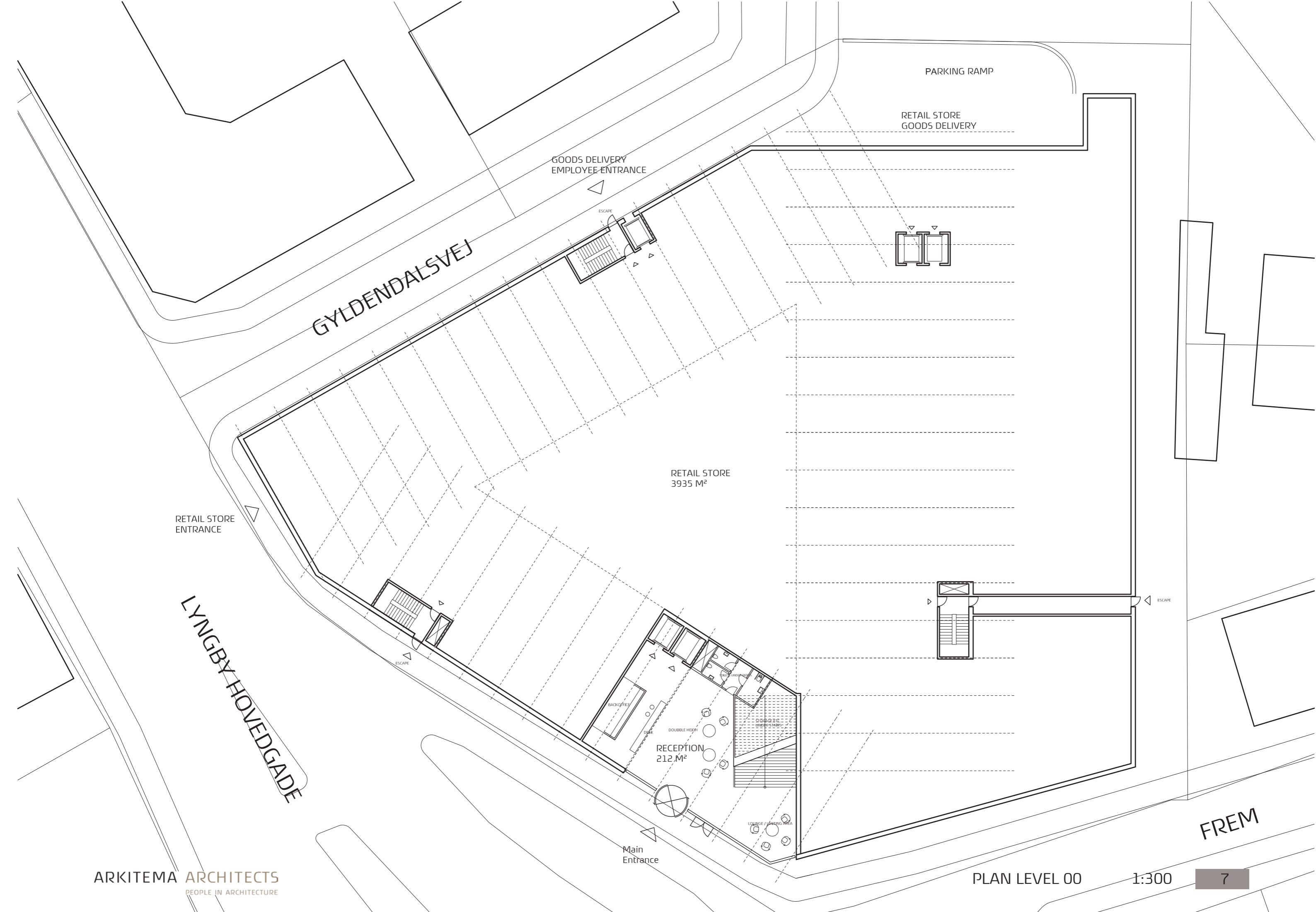


PARKING
4480 M²
142 SPACES

GROSS AREA

	OFFICE	11.378 M ²
	RETAIL STORE	4435 M ²
	PARKING	8360 M ² (274 SPACES)
	FTE TOTAL	737 (68 NORMADIC WORKERS)
	GROSS AREA RATIO	11.380 / 737 = 15.4 (11.380 / 669 = 17,0)





PARKING RAMP

RETAIL STORE
GOODS DELIVERY

GOODS DELIVERY
EMPLOYEE ENTRANCE

GYLDENDALSVEJ

RETAIL STORE
3935 M²

RETAIL STORE
ENTRANCE

LYNGBY HØVEDGADE

RECEPTION
212 M²

BACK OFFICE

DOUBLE HEIGHT

LOUNGE / SITTING AREA

Main
Entrance

FREM

PARKING RAMP

RETAIL STORE
GOODS DELIVERY

GOODS DELIVERY
EMPLOYEE ENTRANCE

ESCAPE

RETAIL STORE
3935 M²

RETAIL STORE
ENTRANCE

- COMMON SPACE
- CLOSED COMMON SPACE
- TEAM AND BREAK OUT AREA
- PRIVATE OFFICE
- CORPORATE MEETING CENTER
- MEETING ROOM
- PHONE BOX
- EMERGENCY RESPONSE ROOM
- MANAGEMENT AREA
- STAIRS / ELEVATOR
- COFFEE POINT / KITCHEN
- INSTALLATION
- TOILETS
- COPY / PLOT / WARDROBE
- STORAGE
- IT MAINTENANCE / SERVER / RECYCLING

Main Entrance

RECEPTION
212 M²

BACKOFFICE

TOILET

DOUBLE MEET

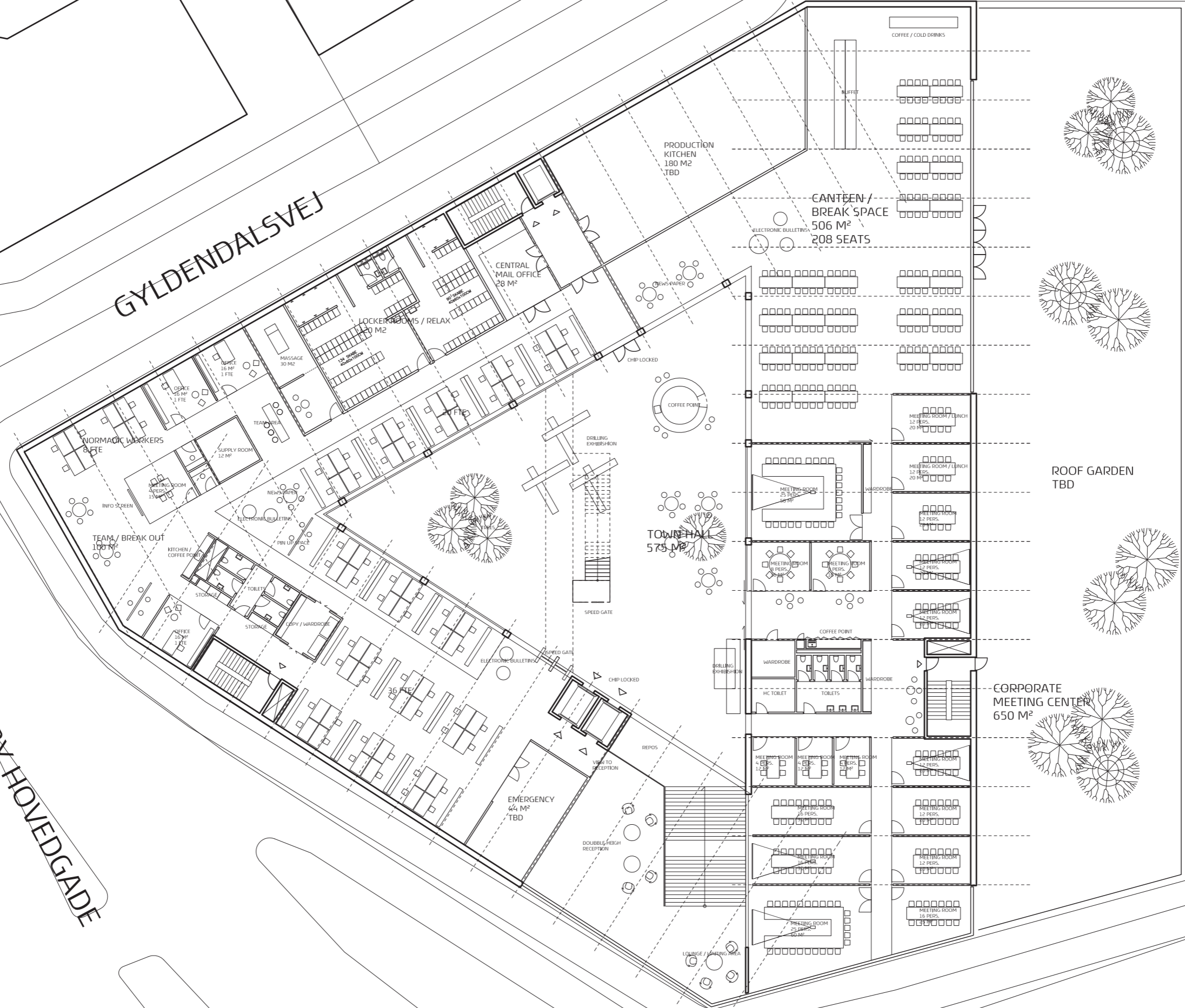
LOUNGE / SMOKING AREA

ESCAPE

GYLDENDALSVEJ

LYNGBY HØVEDGADE

FREM





- COMMON SPACE
- CLOSED COMMON SPACE
- TEAM AND BREAK OUT AREA
- PRIVATE OFFICE
- CORPORATE MEETING CENTER
- MEETING ROOM
- PHONE BOX
- EMERGENCY RESPONSE ROOM
- MANAGEMENT AREA
- STAIRS / ELEVATOR
- COFFEE POINT / KITCHEN
- INSTALLATION
- TOILETS
- COPY / PLOT / WARDROBE
- STORAGE
- IT MAINTENANCE / SERVER / RECYCLING

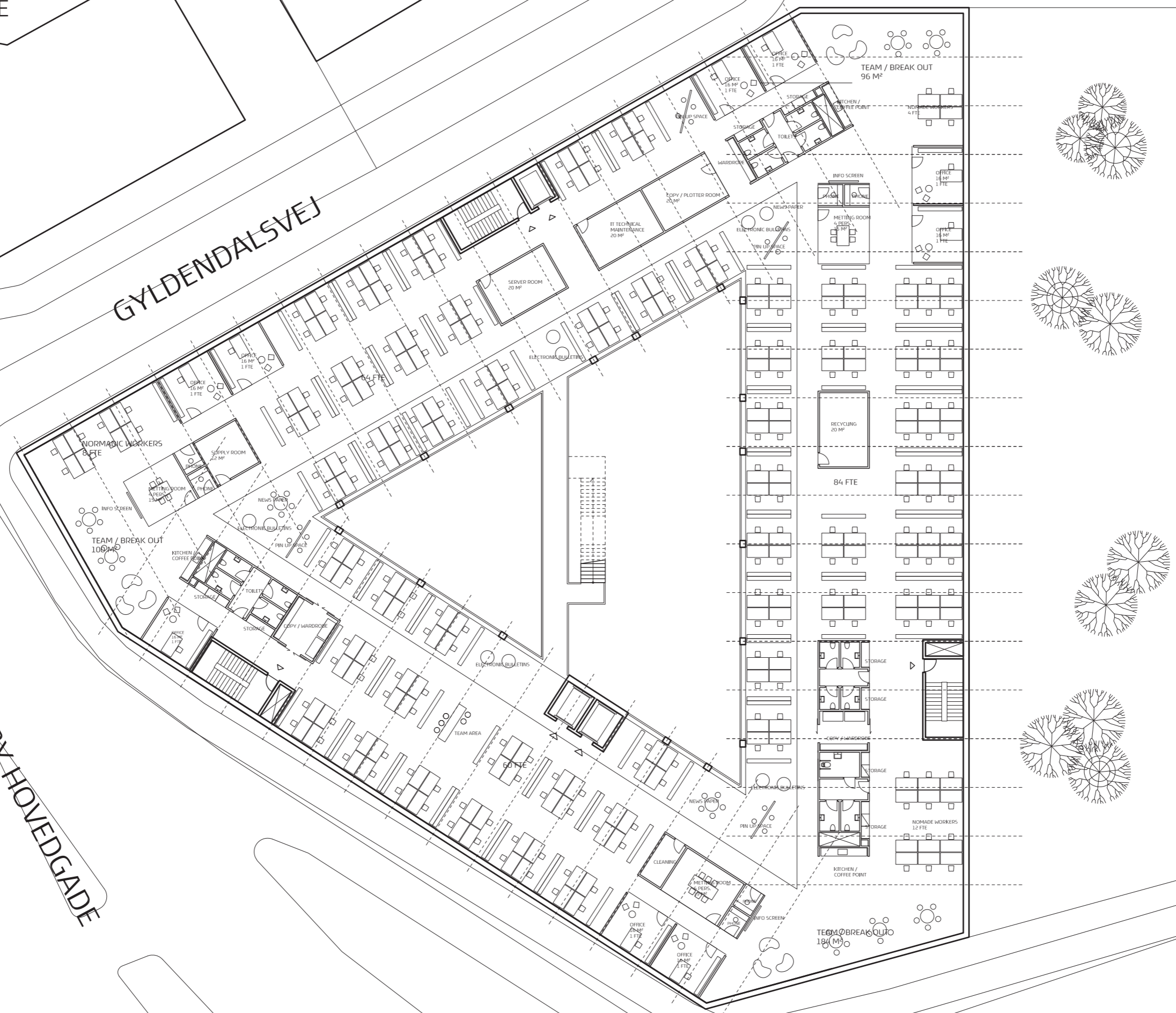


241 FTE

GYLDENDALSVEJ

LYNGBY HØVEDGADE

FREM





- COMMON SPACE
- CLOSED COMMON SPACE
- TEAM AND BREAK OUT AREA

- PRIVATE OFFICE
- CORPORATE MEETING CENTER
- MEETING ROOM
- PHONE BOX
- EMERGENCY RESPONSE ROOM
- MANAGEMENT AREA

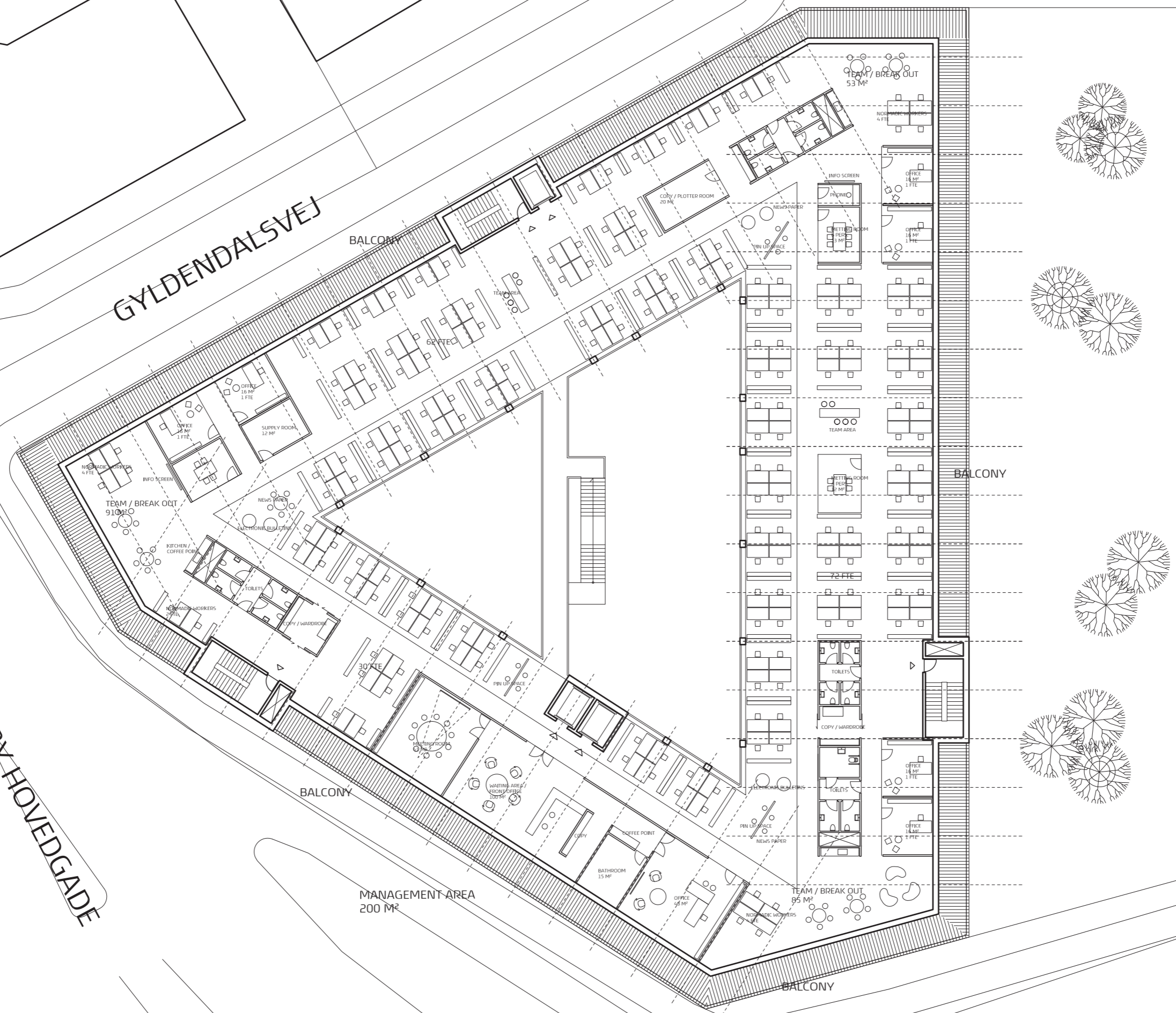
- STAIRS / ELEVATOR

- COFFEE POINT / KITCHEN
- INSTALLATION
- TOILETS
- COPY / PLOT / WARDROBE
- STORAGE
- IT MAINTENANCE / SERVER / RECYCLING

GYLDENDALSVEJ

LYNGBY HØVEDGADE

FREM





- COMMON SPACE
- CLOSED COMMON SPACE
- TEAM AND BREAK OUT AREA

- PRIVATE OFFICE
- CORPORATE MEETING CENTER
- MEETING ROOM
- PHONE BOX
- EMERGENCY RESPONSE ROOM
- MANAGEMENT AREA

- STAIRS / ELEVATOR

- COFFEE POINT / KITCHEN
- INSTALLATION
- TOILETS
- COPY / PLOT / WARDROBE
- STORAGE
- IT MAINTENANCE / SERVER / RECYCLING

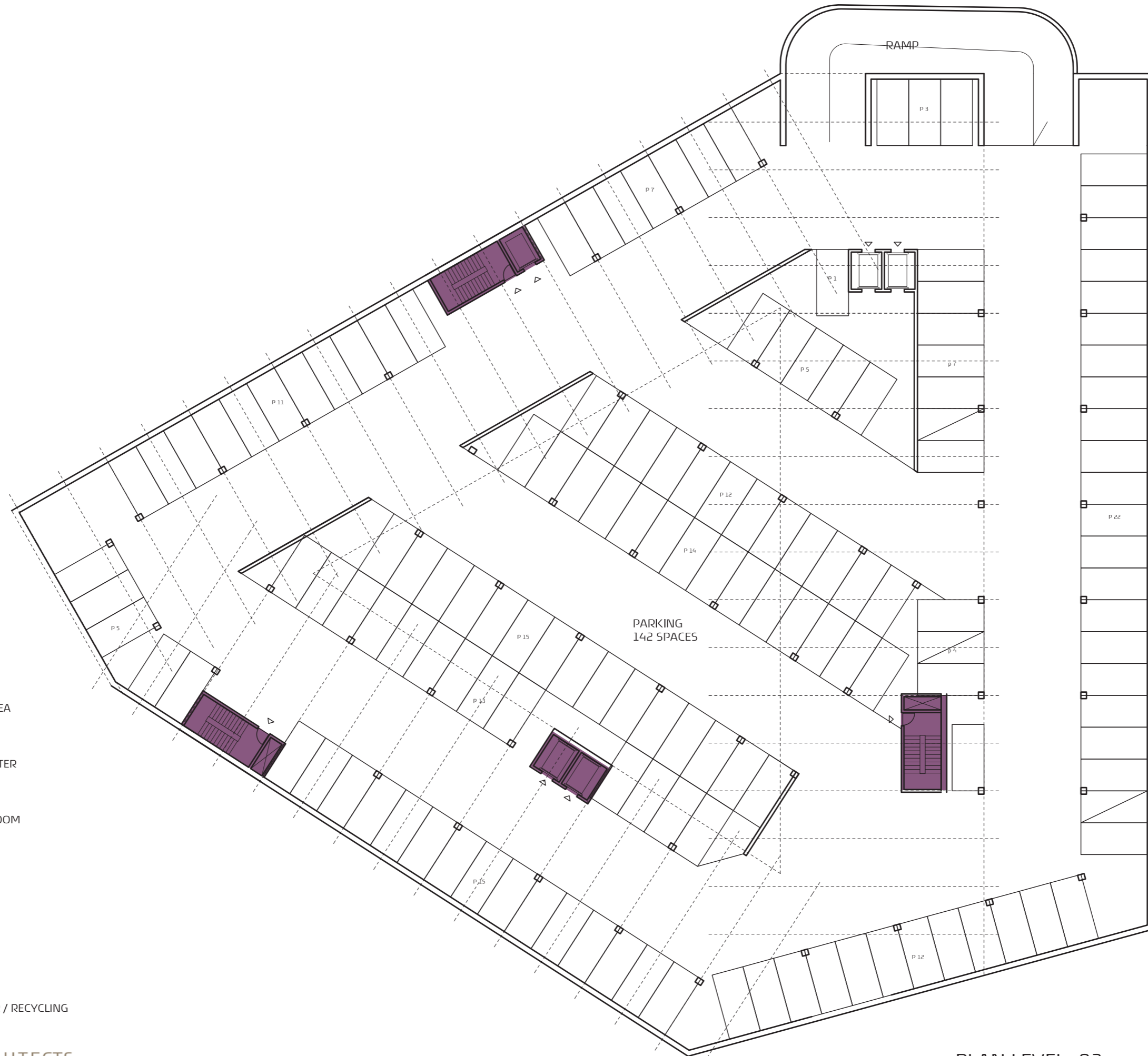


- COMMON SPACE
- CLOSED COMMON SPACE
- TEAM AND BREAK OUT AREA

- PRIVATE OFFICE
- CORPORATE MEETING CENTER
- MEETING ROOM
- PHONE BOX
- EMERGENCY RESPONSE ROOM
- MANAGEMENT AREA

- STAIRS / ELEVATOR

- COFFEE POINT / KITCHEN
- INSTALLATION
- TOILETS
- COPY / PLOT / WARDROBE
- STORAGE
- IT MAINTENANCE / SERVER / RECYCLING



- COMMON SPACE
- CLOSED COMMON SPACE
- TEAM AND BREAK OUT AREA
- PRIVATE OFFICE
- CORPORATE MEETING CENTER
- MEETING ROOM
- PHONE BOX
- EMERGENCY RESPONSE ROOM
- MANAGEMENT AREA
- STAIRS / ELEVATOR
- COFFEE POINT / KITCHEN
- INSTALLATION
- TOILETS
- COPY / PLOT / WARDROBE
- STORAGE
- IT MAINTENANCE / SERVER / RECYCLING

PROJECT DATA

	Number	Size pr. unit (m²)	Size in total (m²)
Common areas			
Reception (lounge, back office, toilets, storage)	1	296	296
Lunch/canteen facilities	1	506	506
Production kitchen with goods reception	1	180	180
Café / "coffee point"	12	2 in town hall / meeting center + 10 across office levels	
Lockers / showers / physical therapy	1	150	150
Meeting room and lounge areas			
Team areas / informal meeting space within open office	10	Equally distributed across office levels	
Meeting room 2-4 seats	10	13	130 ¹⁾
Meeting room 6-8 seats / lunch rooms	8	20	160 ²⁾
Meeting room 10-16 seats	8	24	192 ³⁾
Conference room 20-30 seats	2	59	118 ⁴⁾
Toilets etc.	1	50	50
Support rooms			
Print / copy / plotter room	10	Equally distributed across office levels	
IT Technical /maintenance / storage	2	20	80
Server room	2	20	80
Supply room	2	12	80
Recycling room	2	20	80
Storage	TBD	Equally distributed across office levels (Closets etc)	
Cloak / wardrobe	10	Equally distributed across office levels	
Offices			
Private offices	27	16	432
Open space offices	737	9	6633 ⁵⁾
Other			
Town Hall	1	575	575
Mail room	1	28	28
Facilities management office	1	200	200
Sit room / emergency response room	1	44	44

1) 3 in corporate meeting center, 7 across office levels

2) 4 in corporate meeting center, 5 across office levels

3) 8 in corporate meeting center

4) 2 in corporate meeting center

5) Approx.

Estimated Number	Estimated size pr. unit (m²)	Estimated size pr. in total (m²)
1	200	200
1	800	800
1	TBD	TDB
TBD	15-25	15-25
1	150	150
TBD	15-25	Collaboration zones in workspace
7-9	10-15	70-135
7-9	15-25	105-225
7-9	20-30	140-270
2-3	40-60	80-180
?	?	?
TBD	8-10	?
1-3	15-20	45-60
1-3	15-20	45-60
1-3	10-12	30-36
TBD	?	?
TBD	?	?
TBD	?	?
27	15-20	400-550
613	8-10	5000-6100
TBD	?	?
TBD	?	?
TBD	?	?
40-50	40-50	40-50



Rådhusgården - Penthouse Canopy and brick stone facade
Aarhus



Slotsmøllen - Penthouse Canopy
Kolding

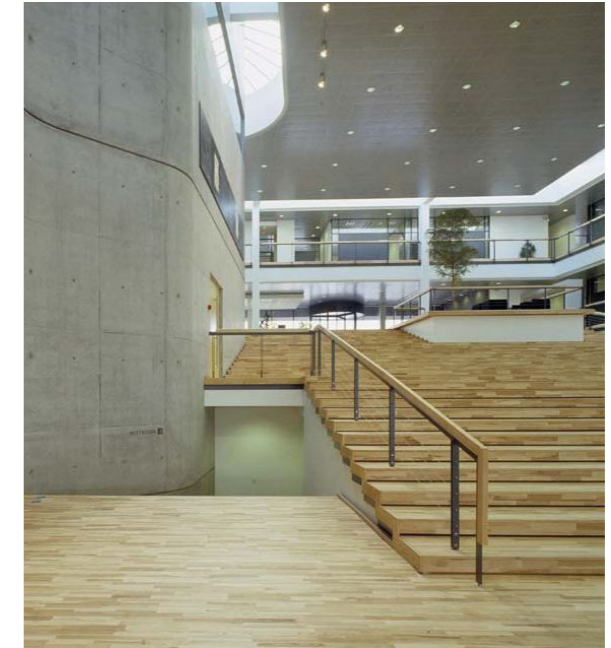


Light grey brick stone

Mikado House
Copenhagen



CCI Europe
Aarhus



Dato: 22.12.2011
Ref.: ODM
J.-nr.: 20111110311

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Høring af visionsplan for Lokalbanen A/S

Tak for udkastet til visionsplan, som er behandlet på kommunalbestyrelsens møde den 19. december 2011. På mødet er det besluttet at sende følgende bemærkninger til planen:

Lyngby-Taarbæk Kommune er opmærksom på passagerudviklingen for de enkelte baner, herunder at Nærumbanen som den eneste ikke har haft fremgang i perioden 2007-2011. Vi er enige i planens målsætninger og de midler/aktiviteter, der er nævnt.

Vedrørende målet om at sikre god integration mellem Nærumbanen og letbanen deltager vi gerne i et møde om mulighederne. Vi er dog ikke indstillet på og betænkelige ved en løsning som vist på side 33, da der er planer om at bebygge parkeringspladsen ved Kanalvej.

Omkring "forøget stationsnærhed" kan det oplyses, at Lyngby-Taarbæk Kommune i forbindelse med høringen af debatoplægget om Fingerplan 2012 har foreslået en bredere fortolkning af stationsnærhedsprincippet, hvor også udvalgte lokalbanestationer indgår i denne vurdering. Konkret ønsker kommunalbestyrelsen at kunne afgrænse stationsnære områder omkring stationerne Nørngaardsvej, Lyngby Lokalstation, Fuglevad og Ravnholm.

Venlig hilsen

Bjarne Holm Markussen

Teknisk direktør

Ole Dam Mortensen

Civilingeniør

**Teknisk
Forvaltning**

Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00
Fax. 45 97 35 20

odm@ltk.dk
www.ltk.dk

Visioner for Lokalbanen 2012-2025



Udgivet marts 2012 af: Trafikselskabet Movia

Tekst og layout: COWI A/S

Foto: Lokalbanen A/S

Tryk: COWI A/S

Udgave: 2

Oplag: 200

ISBN: 978-87-994138-3-6

Indholdsfortegnelse

Sammenfatning	4
Indledning	6
Behovet for en Vision for Lokalbanen	6
Status på gældende plan	6
Ændringer i omverdenen	8
Projekter	8
Organisation	12
Andre ændringer	13
Visioner, potentialer og udviklingsmuligheder	14
Visioner for Lokalbanen	17
Konkretisering af visionen gennem tre udviklingspakker.....	17
Grundpakken	18
Tillægspakke 1	20
Tillægspakke 2	22
Samlet økonomi	24
Nye banestrækninger	25
Markedsføring og partnerskaber	26

Sammenfatning

Visioner for Lokalbanen er en visionsplan, der er udarbejdet under følgende rammer:

- Hvorledes leves op til den tidligere regerings målsætning om at fordoble passagerantallet frem til 2030.
 - Lokalbanen A/S har siden indførelse af stærkt forbedrede køreplaner, nye tog, opgraderede stationer, gratis cykelmedtagning, hurtige tog, nye opgraderede buslinjer (R-linjer) der går på tværs af banenettet, fjernelse af diverse buslinjer, der har kørt parallelt med jernbanen etc. opnået en passagerfremgang på ca. 30 % siden 2006. De nye buslinjer alene har givet en fremgang på ca. 10 % til Lokalbanen A/S. Visionsplanen giver en række konkrete bud på, hvorledes nye kunder kan tiltrækkes og nuværende kunder kan fastholdes, således at den før nævnte målsætning kan indfries.
- Hvorledes de infrastrukturelle forhold for Lokalbanen A/S bør være omkring Hillerød st. og den nye station ved det planlagte supersygehus syd for Hillerød for at kunne bidrage til målsætningens opfyldelse.
- Lokalbanen A/S har i dag over 6 mio. kunder/år. Udfordringen består således i at få udviklet koncepter for togbetjeningen på Lokalbanens strækninger, der kan være medvirkende til dels at understøtte målsætningen om "dobbelt op" i 2030, dels at kunne understøtte øvrige på nuværende tidspunkt kendte projekter og politiske beslutninger, nemlig:
 - *takstnedsættelser i den kollektive trafik*
 - *nyt supersygehus syd for Hillerød*
 - *planer for ombygning af Hillerød st.*
 - *etablering af letbanen i Ring 3*
 - *mulig ny ringforbindelse og H-H forbindelse*
 - *nyt større centerbyggeri i Helsingør*
 - *stor ombygning af Helsingør st. inklusiv busterminal, der vil optimere skift mellem bus og tog.*

For at underbygge hvorledes der tiltrækkes nye kunder, der ikke kommer af sig selv, er der i arbejdet med visionsplanen lavet en borgerundersøgelse for at afdække behov og ønsker, som skal til for at tiltrække potentielle nye kunder. Konklusionen er, at hvis nye kunder skal tiltrækkes til Lokalbanen A/S, skal der specielt fokuseres på følgende områder:

- Kerneproduktet (rejsetid + frekvens) skal forbedres yderligere
- Nærhed til stationerne skal øges
- Der skal satses på pendling mod (og gennem) Hillerød og Helsingør
- Integrationen med den øvrige kollektive trafik skal styrkes – og mulighederne for at pendle mod København dermed også forbedres
- Kendskabet til Lokalbanen A/S skal forbedres gennem markedsføring og attraktive tilbud
- Information for den enkelte rejsende skal forbedres i samarbejde med de øvrige trafikvirksomheder
- Den høje kundetilfredshed skal fastholdes.

Ønsker fra potentielle kunder, overordnede samfundsforventninger, sygehus, større stationsændringer etc. kan gennemføres på forskellige niveauer. I det følgende er disse mål opdelt i en række midler for at opnå målene.



Pakke	Produktforbedringer	Aktiviteter
Grundpakke	Direkte togforbindelser på tværs af Hillerød	Ombygning af Hillerød st.
	Ny station ved supersygehuset	Etablering af ny station ved det nye supersygehus i Hillerød Syd
	Forøget stationsnærhed	Tilpasning af stationsstrukturen
		Gennemførelse af et "Stationsudviklingsprojekt"
Tillægspakke 1	Betjening af den østlige del af Hillerød	Krydsningsstation i Hillerød Øst
	Flere standsningsmuligheder på Lille Nord	Krydsningsstation i Kvistgård
Tillægspakke 2	Integration mellem Nærumbanen og Letbane på Ring 3	2 alternative muligheder for integration af Nærumbanen og Letbanen på Ring 3
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Hillerød og Helsingør	Ny krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup st. samt på Helsingør st.
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Gilleleje og Helsingør	

Et vigtigt element for, at disse mål og aktiviteter kan gennemføres – udover en økonomi, der kan sikre en målgennemførelse – er et godt partnerskab med bl.a. kommuner, DSB og Banedanmark. Dels for at opnå forbedrede stationer/stationspladser/busterminaler, dels for at kunne etablere en så god infrastruktur – inkl. trafikinformation mv. – som muligt.

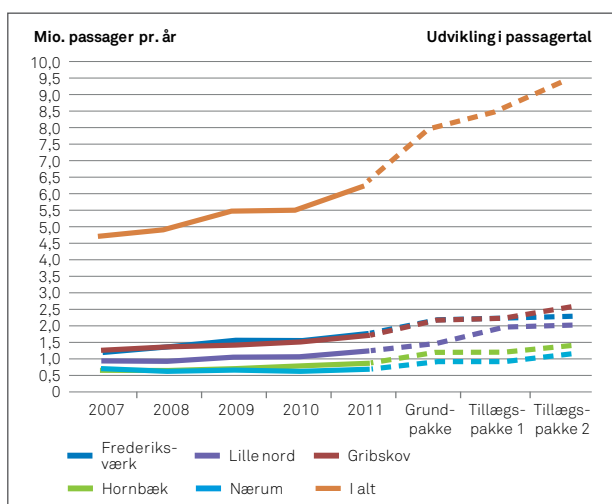
Udover de mange aktiviteter, der skal gennemføres på spidsbelastningstidspunkterne for at tilgodese de mange nye pendlere, skal der også ske en øget indsats rettet mod fritidssegmentet bl.a. via markedsføring samt forbedrede køreplaner uden for myldretiderne og optimerede korrespondancer. Den store succes på R-nettet skyldes blandt andet en stor forøgelse af kundeantallet uden for myldretiderne.

Den økonomiske effekt af at gennemføre grundpakken og tillægspakkerne kan ses i nedenstående skema. Anlægsomkostninger omfatter alene investeringer, der er direkte knyttet til de forbedringer, som er indeholdt i pakken. Omkostninger til fornyelse af jernbanenettet, som er en nødvendighed for fortsættelsen af den nuværende drift frem til 2025 (i alt ca. 700 mio. kr.) er forudsat afholdt særskilt. Ligeledes er ombygningen af Hillerød st. til gennemkørsel for Lokalbanens tog forudsat gennemført i Banedanmarks regi – og er ikke en del af nedenstående anlægsomkostninger.

Samlet set vil omkostningerne til grundpakken og de to tillægspakker kunne tilbagebetales over en årrække som følge af forøgede passagerindtægter (ekskl. renter).

Udviklingen i passagertallene som følge af grundpakken og de to tillægspakker er vist i figuren, hvor udviklingen i passagertallet fra 2007 til 2011 er fremskrevet.

Samlet set vil grundpakken og tillægspakkerne give en forventet passagervækst på 46% i forhold til dagens situation og 90% i forhold til situationen i 2008, hvor regeringens målsætning om dobbelttop blev lanceret.



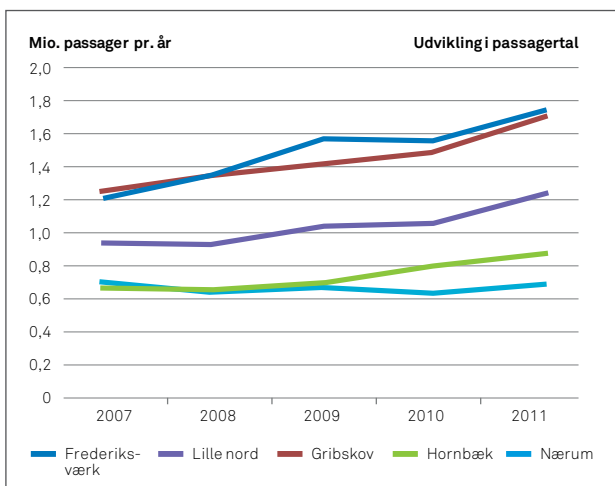
Mio kr.	Anlægsomkostninger	Øgede årlige driftsomkostninger	Passagereffekt	Øgede årlige passagerindtægter
Grundpakken	58	11,5	1.694.000 (+27 %)	22,4
Tillægspakke 1	51	4,8	580.000 (+8 %)	7,7
Tillægspakke 2	68	12,1	584.000 (+8 %)	7,7
Sum	177	28,4	2.858.000 (+46 %)	37,8

Indledning

Behovet for en vision for Lokalbanen

Ønsket med denne Visioner for Lokalbanen A/S' har været at fokusere på de produktmæssige forbedringer, herunder rejsetider, frekvens og komfort – og mindre på de tekniske og infrastrukturelle tiltag, såsom skinner, sveller og krydsningsstationer.

I 2006 blev der udarbejdet en Lokalebaneplan for perioden indtil 2015. Lokalbanen har på baggrund af planen fra 2006-2015 udviklet sig meget positivt. Passagertallet på Lokalbanen er siden 2007 steget med 30-40 % på stort set alle banestrækninger. Den eneste undtagelse er Nærumstrækningen, hvor passagertallet har ligget på samme niveau i hele perioden.



De seneste års udvikling i passagertallene på Lokalbanens strækninger. Kilde: Lokalbanen.

Samtidig har en række ting i omverdenen ændret sig voldsomt siden 2006. Der er gennemført en kommunalreform og sket en ændring af loven om kollektiv transport i hovedstadsområdet. Begge disse ændringer har betydet nye vilkår og muligheder for den kollektive transport.

Der er nu væsentlig mere fokus på kollektiv transport i hovedstadsregionen, end der har været før. Den politiske målsætning for jernbanen er, at antallet af passagerer skal fordobles fra 2009 frem til 2030. Dette vil stille krav om, at Lokalbanen skal levere et endnu mere attraktivt produkt.

I forhold til denne målsætning er Lokalbanen allerede kommet et stykke ad vejen. Vækstraten for de fem baner siden 2008 er vist i den følgende tabel:

Strækning	Frederiksværk	Gribskov	Hornbæk	Ll. Nord	Nærum
Index 2011	128	128	135	132	111

Vækst fra 2008 til 2011 på Lokalbanens strækninger (2008 = indeks 100)

På baggrund af den succeshistorie, som Lokalbanen har været over de sidste år og de udfordrende nye krav, der nu stilles til udviklingen af Lokalbanens togdrift, er det logisk at opstille en ny vision for Lokalbanen, der kan bygge videre på succesen og udstikke retningslinjerne for de kommende års udvikling. Det er denne visionsplan, som du sidder med i hænderne.

Status på gældende plan

De væsentligste målsætninger fra Lokalplanen 2006-15 var følgende:

- Bedre komfort og service
- Kortere rejsetid
- Forøget frekvens.

Komfort og service vil primært forbedres ved anskaffelse af nye tog og ved at give standsningsstederne et kvalitetsløft. Kortere rejsetid vil kunne opnås ved at opgradere infrastrukturen til kørsel med op til 100 km/t, og ved at nedlægge nogle af de mindst benyttede trinbrætter. Forøget frekvens opnås ved at udarbejde nye driftsoplæg, der udnytter fordelene ved de nye tog og den opgraderede infrastruktur.

På nuværende tidspunkt er anskaffelsen af nye tog gennemført og der er introduceret nye Lint 41-tog på alle strækninger undtagen Nærumbanen, hvor der tidligere var anskaffet Regiosprintertog. De gamle Y-tog er således helt udfasede på alle strækninger, som det var planen.

Hvad angår infrastruktur er der på Frederiksværkbanen gennemført en opgradering (skinneudveksling) af den yderste 13 km lange del af strækningen med 60 kg/m skinner (UIC 60). På Gribskovbanen er der gennemført skinneudveksling mellem Slotpavillonen og Kagerup – en strækning på ca. 7 km.

På den baggrund er der gennemført en ny køreplansstruktur på Frederiksværkbanen. Frederiksværkbanen er blevet opgraderet til 100 km/t og fra køreplansskiftet januar 2009

er der indsat et ekstra tog på hverdage, således at der kører tre tog i dagtimerne i hver retning. Det ekstra tog er et hurtigt tog, der kun standser ved de større stationer på strækningen og således bidrager til en kortere rejsetid.

I forbindelse med opgraderingen af Frederiksværkbanen blev Borupgård trinbræt lukket.

Erfaringerne fra opgraderingen af Frederiksværkbanen er anvendt som grundlag for udviklingen af denne Visionsplan.

Der er endvidere gennemført en sammenbinding af togløbene på Hornbækbanen og Gillelejebanen, således at passagererne kan komme fra Hornbækbanen mod Hillerød og omvendt uden at skifte tog. Dette har bidraget til at opfylde målet om kortere rejsetid.

På Lille Nord er køreplansstrukturen ændret således, at der nu er forbedret frekvens og rejsehastighed og der er åbnet et nyt trinbræt i Kratbjerg.

Lokalbanen A/S har i planperioden bygget et nyt værksted og frasolgt de gamle administrationsbygninger. Dette har bidraget til at effektivisere driften. Ligeledes har ændrede åbningstider i de bemandede billetsalg, der nu holder lukket om lørdagen, bidraget til en mere effektiv drift.

Lokalbanen A/S har i perioden sammen med Movia deltaget i R-net-projektet, som har bidraget afgørende til at binde tog og busser sammen i Nordsjælland.



Ændringer i omverdenen

Afsnittet beskriver udefra kommende ændringer, der er gennemført, planlagt gennemført eller forventes gennemført og som har indflydelse på Lokalbanens passagergrundlag.

Projekter

R-net

Kommunerne i Nordsjælland, Movia og Lokalbanen har i samarbejde udviklet og fra december 2010 etableret R-nettet, der omfatter Lokalbanens strækninger i Nordsjælland samt buslinjerne Gilleleje st. – Helsingør st. (linje 360 R), Hillerød st. – Helsingør st. (Linje 380R) og Helsingør st. – Græsted – Helsingør st. (linje 390R). Nettet forventes udbygget med tre R-buslinjer yderligere: Frederikssund st. – Frederiksværk st. – Helsingør st. (nuværende linje 320) og Hornbæk st. – Tikøb – Mørdrup st. – Espergærde st. (nuværende linje 340) og Fredensborg st. - Humlebæk (nuværende linje 370E)

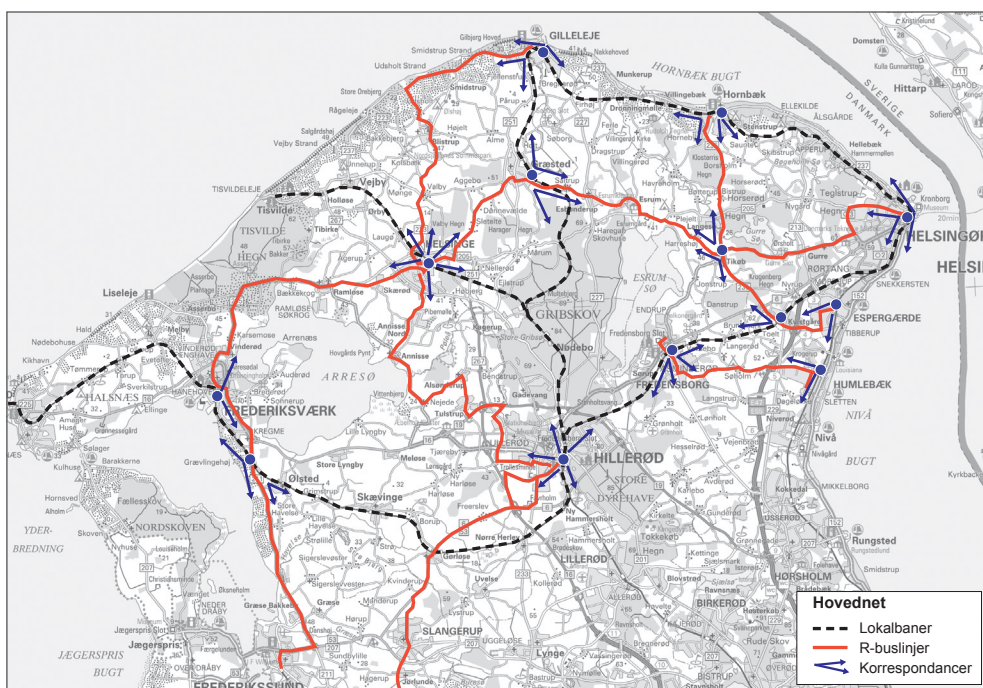
På R-nettet tilbydes halvtimes drift i dagtimerne på hverdage og times drift aften og weekend. Der er faste korrespondancer i knudepunkterne i nettet, der sikrer et sammenhængende overordnet net i området.

R-nettet giver bindinger på Lokalbanens køreplaner, da korrespondancer og frekvens skal overholdes. Såfremt Lokalbanens køreplaner ændres skal de øvrige linjer i R-nettet tilpasses i overensstemmelse hertil.

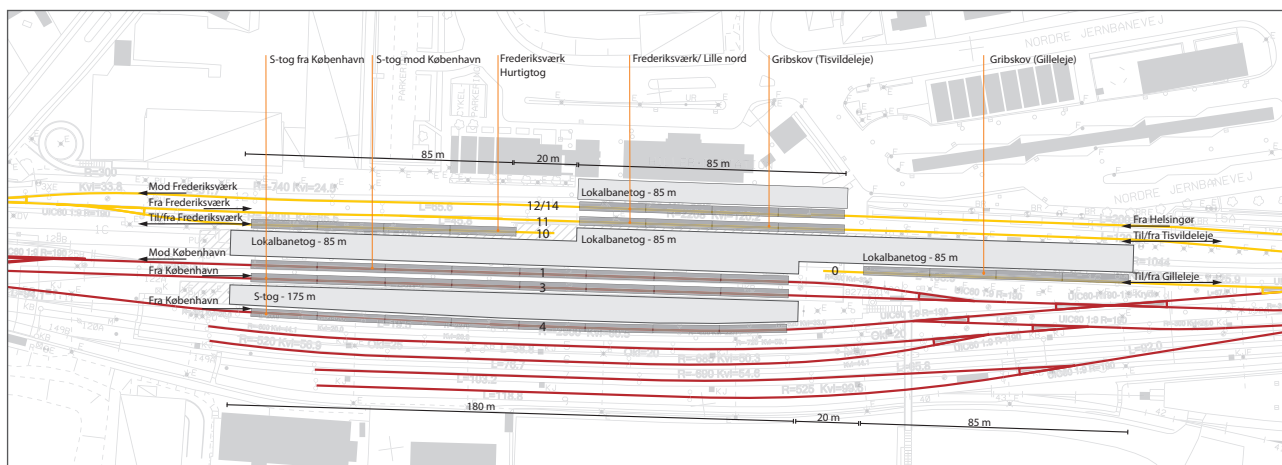
Hillerød st.

Hillerød st. har som det mest centrale trafikknudepunkt i Nordsjælland særdeles stor betydning for Lokalbanens samlede aktiviteter. Sporanlægget på selve Hillerød st. ejes og drives af Banedanmark. Lokalbanen A/S betaler i lighed med DSB S-tog A/S en km-baseret infrastrukturgift til Banedanmark for brug af stationens sporanlæg.

I forbindelse med udmøntningen af transportdelen af den Grønne Politik har Banedanmark vurderet mulighederne for udvidelse af kapaciteten på S-banens Hillerødgren. I den forbindelse er der arbejdet med kapaciteten på Hillerød st. Banedanmark har i samarbejde med DSB og Hillerød Kommune udarbejdet et skitseprojekt for ombygning af Hillerød st. for udvidelse af kapaciteten på Hillerød st., så det bliver muligt at køre med 5 minutters drift på S-banen. Ombygningen berører også Lokalbanens spor, hvor det forventes, at det bliver muligt at køre gennem Hillerød st. ad nye spor, der forbinder Frederiksværkbanens og Gribskovbanens/Lille Nords spor.



Lokalbaner og R-buslinjer (røde) i Nordsjælland



Forbindelsen vil give Lokalbanen mulighed for at føre tog fra Gribskov- og Hornbækbanen samt Lille Nord til den nye station ved Hillerød Syd og det nye supersygehus og dermed skabe direkte adgang fra store dele af Nordsjælland direkte til sygehuset. Samtidig bliver det muligt at køre med tog direkte fra Hundested til Helsingør, Gilleleje og Helsingør-Tisvildeleje. Muligheden for at rejse gennem Hillerød st. og dermed rejse uden skift mellem Lokalbanens strækninger vil øge kvaliteten af Lokalbanens kerneprodukt og tiltrække yderligere passagerer.

Øst for stationen i området op mod Carlsbergvej udvides Hillerød Campus med ekstra 800 uddannelsespladser for fysioterapeuter, pædagoger, sygeplejersker og socialrådgivere. Antallet af studiepladser i Campus-området bliver i alt 2.200 og ca. 120 ansatte. Hertil kommer ca. 2.000-2.500 årlige deltagere i kurser af kortere eller længere varighed, som vil benytte uddannelsesinstitutionerne i tilknytning til Campus. Udover de 10.000 etagemeter, der er planlagt bygget på nuværende tidspunkt, rummer området yderligere 40.000 etagemeter, som også forventes udnyttet til uddannelsesformål, hvilket vil øge passagergrundlaget yderligere.

Ombygningen af stationen er en forudsætning for at den nye station Hillerød Syd og det nye sygehus, der placeres tæt herved kan betjenes med direkte tog fra Helsingør, Fredensborg, Gilleleje, Græsted, Tisvildeleje, Helsingør og øvrige dele af sygehusets nordlige optageområde.

Banedanmarks skitseprojekt til ny sporplan på stationen i Hillerød.
Kilde: Banedanmark.

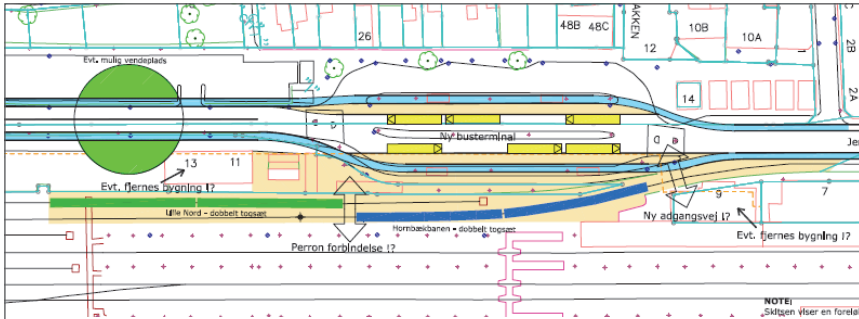
Hillerød Syd/Supersygehus

Region Hovedstaden har besluttet at etablere nyt supersygehus syd for Hillerød til afløsning af eksisterende sygehuse i Frederikssund, Helsingør og Hillerød. I forbindelse med sygehuset forventes etableret ny station (Hillerød Syd) for både S-tog og Lokalbanen.

Den nye station vil give grundlag for mange passagerer (arbejdstagere på sygehuset, ambulante patienter og besøgende) til Lokalbanen, der vil betjene en stor del af sygehusets optageområde (Helsingør, Hillerød, Gribskov, Halsnæs, Fredensborg, Allerød og Frederikssund Kommuner). En forudsætning for at der kan etableres direkte forbindelser fra Lille Nord og Gribskov- og Hornbækbanen er, at Lokalbanens tog kan køre gennem Hillerød st. Dette giver mulighed for, at ét tog i timen fra hver strækning nord for Hillerød kan føres igennem til Hillerød Syd. En forudsætning for, at flere tog kan føres til Hillerød Syd er, at denne station etableres som krydsningsstation.



Ny station syd for Hillerød. Ideoplæg til muligheder og anbefalinger.
Kilde: Banedanmark.



Illustration, der viser den planlagte terminal.
Kilde: Helsingør Kommune /COWI.

Helsingør rejsecenter

Helsingør Kommune har i samarbejde med Movia, Lokalbanen, DSB, Scandlines og Banedanmark defineret et projekt, der har til formål at forbedre omstigningsforholdene ved Helsingør Rejsecenter (station, bus- og færgeterminal). Projektet omfatter en flytning af togene på Lille Nord fra spor 1 nærmest færgeterminalen til en placering umiddelbart ved siden af Hornbækbanens tog og busterminalen. Lokalbanen ønsker, at der etableres krydsningsmulighed på stationen. Samtidig ombygges busterminalen og pladsen omkring den, så terminalen bliver mere overskuelig og gangvejene mellem busserne samt mellem busser og Lokalbanens tog bliver kortere.

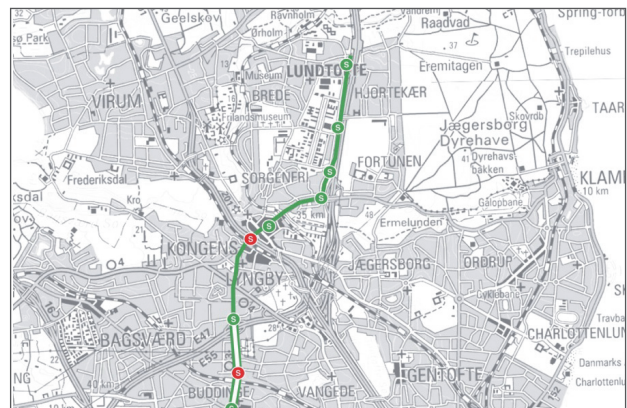
Ombygningen af rejsecentret, der indgår som et af knudepunkterne i R-nettet, vil lette omstigningen mellem busser og Lokalbanens tog og mellem Lokalbanens strækninger og dermed medvirke til, at korrespondancerne i R-nettet kan overholdes og dermed tiltrække flere passagerer til Lokalbanen.

Letbane Ring 3

Kommunerne langs Ring 3 og Region Hovedstaden vil med støtte fra Transportministeriet anlægge letbane fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd langs Ring 3 inden 2020. Letbanen vil forbedre tværforbindingen mellem byfingrene og S-banerne.

Nærumbanen krydser letbanen ved Klampenborgvej i Lyngby. Der er dog i de foreløbige planer ikke planer om etablering af omstigningsstandsning her. Letbanens nærmeste standsningssted i forhold til Nærumbanens standsningssted Lyngby Lokalst. er et stop ved Lyngby Storcenter (gangafstand 400-500 meter afhængig af, hvor standsningsstedet på letbanen placeres).

De to baners tætte placering giver en oplagt mulighed for at integrere Nærumbanen i den kommende letbane, så Nærumbanens passagermæssige opland styrkes betragteligt. Der er mulighed for at etablere et omstigningsstandsningsssted de to baner imellem, alternativt er der mulighed for at integrere driften samt værksteds- og depotanlæg på Nærumbanen i letbanen.



Letbanens linjeføring gennem Lyngby og krydsningen med Nærumbanen.
Kilde: Ring 3 Letbane eller BRT?
Transportministeriet 2010.

drift blev overdraget til Regionstog A/S.

Andre ændringer

Cykler gratis med toget

Fra januar 2011 er der indført gratis medtagning af cykler på alle Lokalbanens strækninger. Den gratis ordning har medført, at antallet af cykler i togene er blevet fordoblet fra 2010 til 2011.

Fra foråret 2012 udbygges cykelflexrummet i LINT-togene med henblik på, at der bliver bedre plads til det øgede antal cykler og således, at de øvrige passagerer generes mindst muligt.

Den gratis cykelmedtagning vil sandsynligvis fortsat øges og dermed fortsat øge presset på pladsen i materiellet.

Den gratis cykelmedtagning har haft en positiv effekt på passagertallet i 2011. Gratis cykelmedtagning udvider stationsoplandet og gør det nemmere og hurtigere at komme til og fra stationerne, når stationen ligger udenfor en typisk gangafstand på 600 meter.

Ny Ringforbindelse og fast HH-forbindelse

Der arbejdes med planer om etablering af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg og etablering af jernbane og motorvej som en ny ringforbindelse omkring det storkøbenhavnske område, da kapaciteten af Øresundsbroen vil være fuldt udnyttet, når den faste forbindelse over Femern Bælt etableres i 2020. Forbindelsen vil primært tjene til at forbedre forholdene for den internationale trafik mellem Sverige og kontinentet.

På banesiden vil anlægget først og fremmest tilgodese godstrafikken, men banen vil også skabe forbindelser fra Nordsjælland mod den sydlige del af hovedstadsområdet, så det bliver muligt at rejse mellem disse to områder uden at skulle køre igennem København. Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til den detaljerede linjeføring og dermed udformning af krydsning og/eller kobling mellem Lille Nord og en eventuel fremtidig baneforbindelse mellem HH og ringforbindelsen. Den konkrete udformning af sporanlægget kan enten betyde en styrkelse eller en svækkelse af Lille Nord. På nedenstående kort vises veje, baner og den udlagte transportkorridor vest om København.

Mobility management

Visionsplanen skal også ses i sammenhæng med det samarbejde om bæredygtig transport, der foregår i partnerskab af Gate 21 og de bestræbelser der i øvrigt foregår for at styrke



mobility management

Transportinfrastruktur i Hovedstadsregionen

Kilde: Region Hovedstaden, Regional Udviklingsplan, juni 2008.

Rejsekort

Fase 1 i rejsekortimplementeringen, der primært omfatter overførsel af klippekortproduktet til rejsekort, blev rullet ud på lokalbanerne i slutningen af november 2011. Medio 2012 vil alle busruter og togstrækninger i hovedstadsområdet være med i Rejsekortet. Et nyt landsdækkende kontantbilletsystem samt periodekort på Rejsekort forventes på plads i løbet af 2014.

I takt med, at passagererne går over til at bruge rejsekortet og nogle af de nuværende billetprodukter (klippekort og periodekort) udfases, vil salgsorganisationen i den kollektive trafik ændre sig. Samtidig vil passagerernes vaner omkring køb af billetter ændre sig fra køb i billetsalgssteder til selvbetjening via Internettet og automater. Behovet for billet- og kortsalgssteder vil reduceres. Lokalbanen vil løbende følge udviklingen og tilpasse salgsorganisationen i forbindelse med de ændrede behov.

Visioner, potentialer og udviklingsmuligheder

Lokalbanen har gennemført forskellige analyser af togproduktet og rejsevanerne blandt de nuværende og potentielle kunder. Sammen med vurderinger af fremtidige mobilitetstendenser og prognoser for befolknings- og erhvervsudviklingen giver resultaterne af disse undersøgelser grundlag for at opstille nogle konkrete mål og visioner for Lokalbanen.

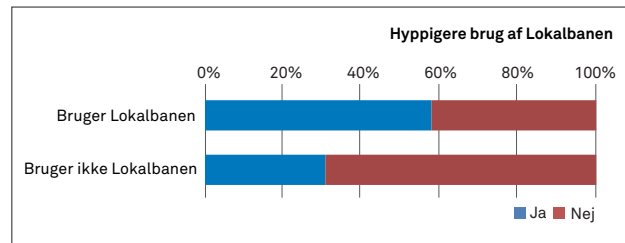
På baggrund af de undersøgte potentialer og udviklingsmuligheder kan der peges på en række centrale forhold i forhold til Lokalbanens fremtidige udvikling.

Mobilitetstendenser

De generelle tendenser indenfor mobilitet peger på, at det er vigtigt at se lokalbanerne som en del af transportkæden og ikke som en selvstændig enhed. Dette kræver koordinering med andre transportformer, gode overgangsmuligheder og integrerede informationssystemer.

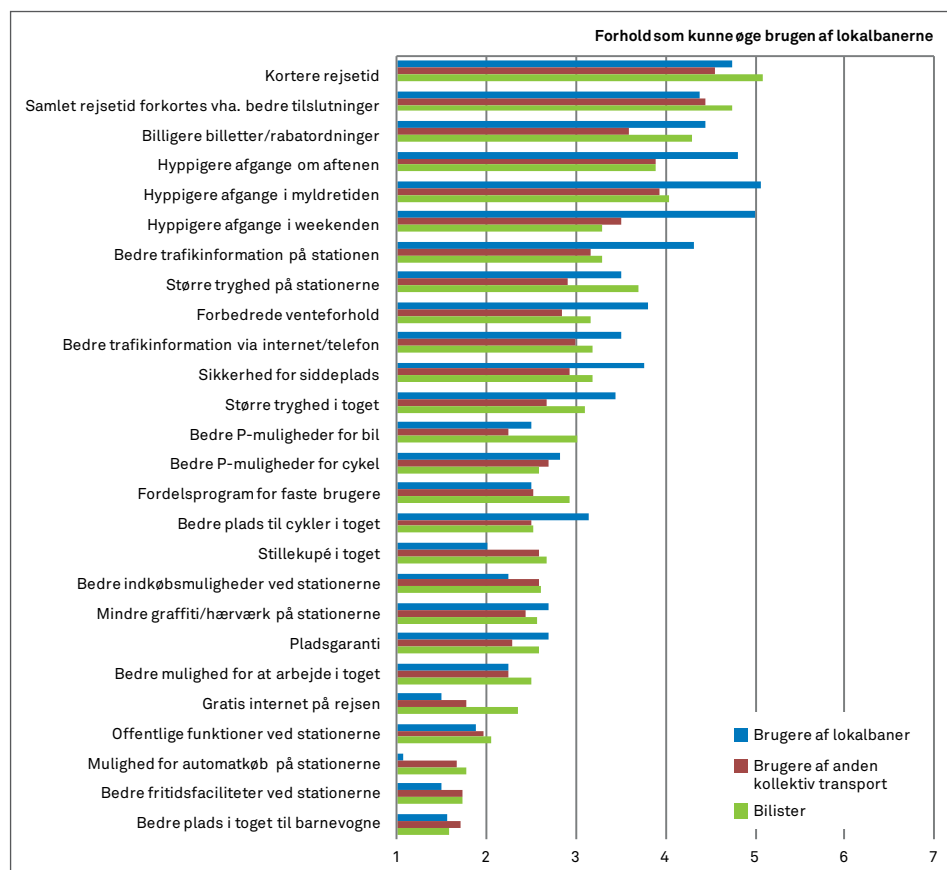
Borgerundersøgelsen

Den gennemførte Borgerundersøgelse peger som det vigtigste på følgende:



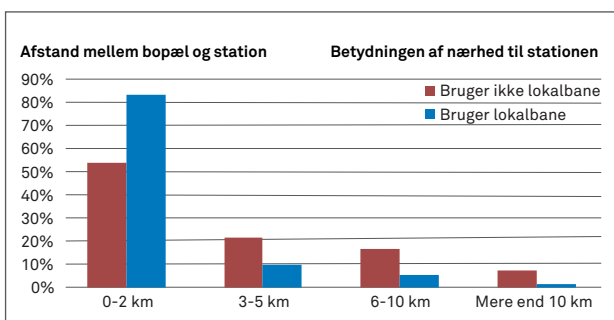
Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbanens opland. COWI 2011.

- Kerneproduktet er helt afgørende for, at borgerne vælger lokalbanerne, som en del af deres transport. Der skal derfor fortsat fokuseres på kortere rejsetider og højere frekvens.
- De nuværende brugere er i langt højere grad tilbøjelige til at gøre mere brug af Lokalbanen end ikke-brugere. Der bør derfor fokuseres på tilbud, der kan lokke brugere, som ikke normalt bruger Lokalbanerne, ind i toget. (se figuren herunder).



Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbanens opland. COWI 2011.

- Nærheden til en station spiller en afgørende rolle i forhold til at benytte lokalbanetog. Som det fremgår af figuren herunder, er der en meget tydelig sammenhæng mellem kort afstand til stationen og brugen af lokalbanerne. Derfor bør der fokuseres på tiltag, der kan medvirke til, at flere borgere kommer til at bo i stationsnære områder. Dette omfatter først og fremmest nye stationer/flytning af stationer eller forbedring af adgangsveje.

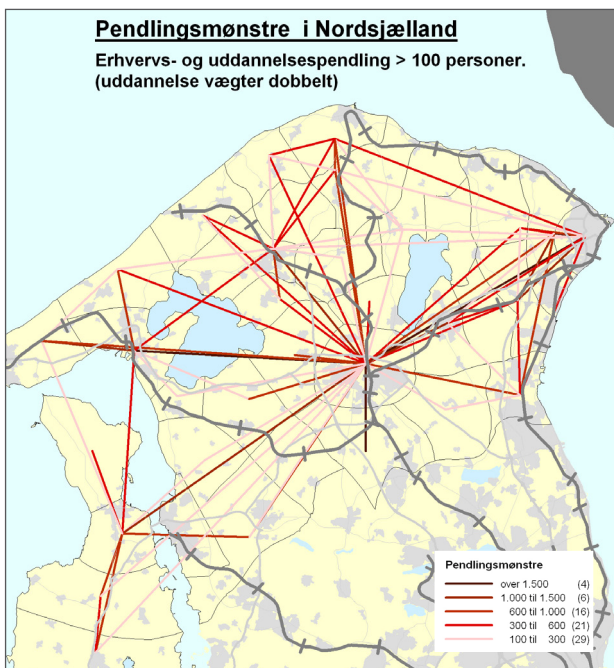


Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbanens opland, COWI 2011.

Pendleranalysen

På kortet herunder ses pendlingsstrømmene i det nordsjællandske område, og som det fremgår, er det karakteristisk, at:

- Pendlingen foregår i stor udtrækning til/fra influensområdernes umiddelbare naboområder

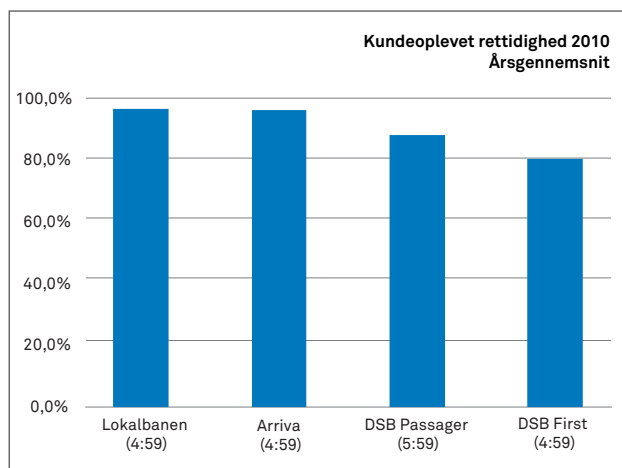


Pendlingsmønstre i Nordsjælland. Kilde: COWI 2007

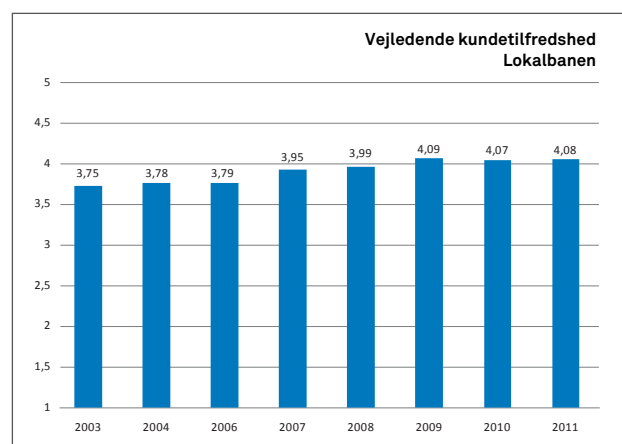
- Der er en relativ stor pendling til byerne i banernes endepunkter, Hillerød og Helsingør
- Der er en stor pendling til områder, der ikke er direkte betjent af banerne, men som ligger langs det øvrige kollektive trafiknet. Derfor er det vigtigt, at der skabes gode korrespondancer mellem banerne og det øvrige kollektive trafiknet (S-tog, Kystbane, S-busser, R-busser mm).

Analysen af kundetilfredshed og produktkvaliteten

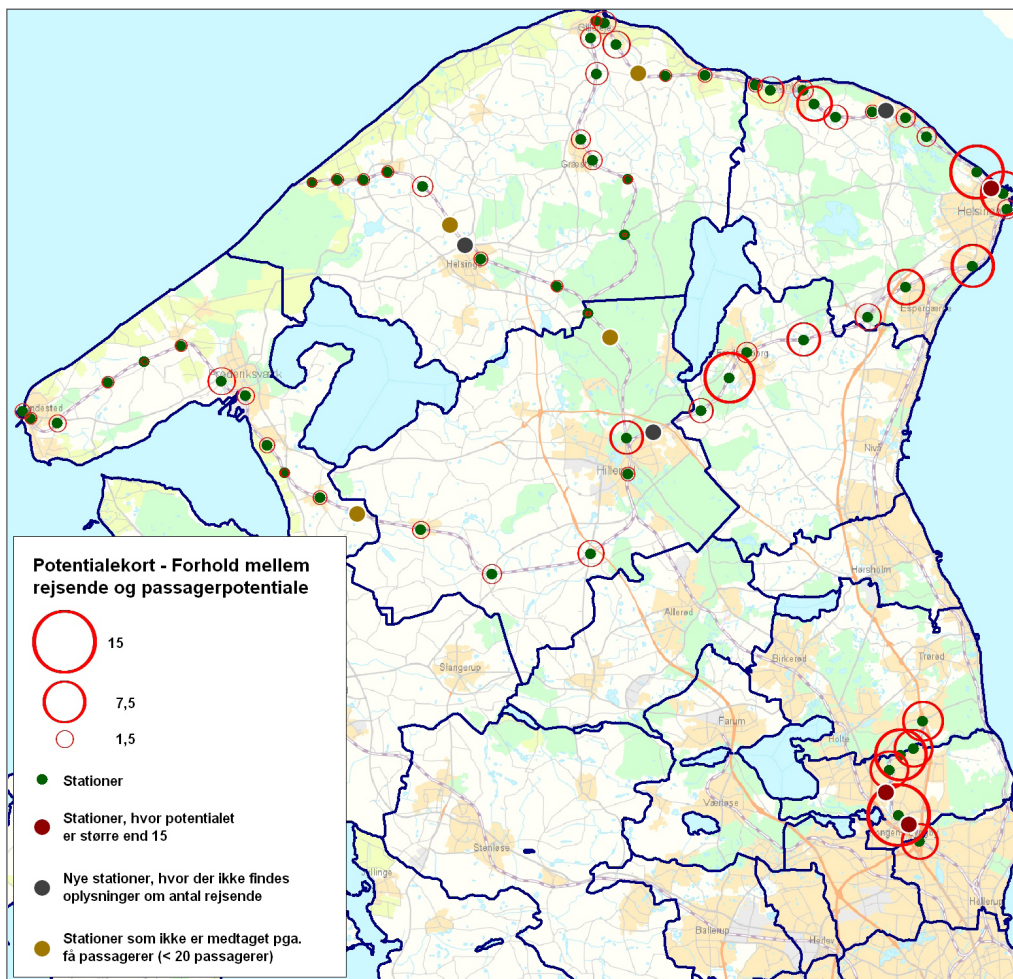
Analyserne af Lokalbanens produktkvalitet og tilfredsheden blandt kunderne viser, at der har været en stigende kundetilfredshed, som de seneste tre år har stabiliseret sig på højt niveau, lige som den præsterede rettidighed hos Lokalbanen er blandt de bedste i Danmark.



Kundeoplevelt rettidighed Lokalbanen og andre jernbanevirksomheder. Tallene i parentes angiver den tidsmæssige grænse for hvornår toget betragtes som rettidigt. Kilde: Lokalbanen.



Kundetilfredshed målt på en skala fra 1-5 (5 = mest tilfreds). Kilde: Lokalbanen.



Passagerpotentiale på Lokalbanens strækninger. Passagerpotentialet opgjort som antallet af indbyggere, arbejdspladser og uddannelsespladser i en 1.200 m radius fra stationen. Kilde: COWI 2011.

Analyse af passagerpotentiale

En gennemført analyse af passagerpotentialet viser, at der er et betydeligt potentiale at arbejde med på Lille Nord op mod Helsingør og videre mod Gilleleje. En oversigt over potentialet på de nuværende stationer er illustreret på kortet herover. Ringene angiver forholdet mellem det nuværende antal rejser til/fra stationerne og potentialet.

Prognose for befolknings- og erhvervsudvikling

Prognose for befolknings- og erhvervsudvikling viser, at det på længere sigt vil være sandsynligt med en forøget pendling ind mod København, da en stor del af arbejdspladsvæksten vil komme til at foregå der.

Visioner for Lokalbanen

En helt overordnet langsigtet målsætning for Lokalbanen er at leve op til regeringens målsætning om en fordobling af antallet af togrejsende i 2030. Med afsæt i det overordnede mål om en betydelig passagervækst i fremtiden og på baggrund af resultaterne af de gennemførte analyser, er der opstillet følgende konkrete visioner for Lokalbanen:

- Kerneproduktet skal forbedres yderligere
- Nærhed til stationerne skal øges
- Der skal satses på pendling mod (og gennem) Hillerød og Helsingør
- Integrationen med den øvrige kollektive trafik skal styrkes – og mulighederne for at pendle til København dermed også forbedres
- Kendskabet til Lokalbanen skal forbedres gennem markedsføring og attraktive tilbud
- Information for den enkelte rejsende skal forbedres i samarbejde med de øvrige transportselskaber
- Den høje kundetilfredshed skal fastholdes.

Der er derfor udarbejdet et idekatalog med en lang række driftsmæssige, infrastrukturelle og markedsføringsmæs-

sige tiltag, som på forskellig vis bidrager til at opfylde de overordnede målsætninger og visioner. Disse indgår på forskellig vis i de tre såkaldte udviklingspakker, som er oplæg til udviklingen af Lokalbanen frem imod 2025, og som beskrives nærmere i det følgende afsnit.

Konkretisering af visionen gennem tre udviklingspakker

Der er defineret en konkret strategi for opnåelse af de langsigtede mål i 2025. Denne er udmøntet i tre såkaldte "udviklingspakker", der er bygget op omkring lokalbanestrækningerne, og som samtidig er udtryk for en prioritering. Udviklingspakkerne består af en "grundpakke" og to "tillægspakker". Grundpakken repræsenterer de højest prioriterede aktiviteter.

De tre udviklingspakker er alle bygget op omkring samme input-output logik, baseret på det rationale, at forbedringer i infrastrukturen – det være sig f.eks. spor, stationer eller rullende materiel – leder til en bedre køreplan, og dermed til et bedre produkt, der igen leder til flere rejsende.

I det følgende beskrives de tre pakker:

Pakke	Produktforbedringer	Aktiviteter
Grundpakke	Direkte togforbindelser på tværs af Hillerød	Ombygning af Hillerød st.
	Ny station ved supersygehuset	Etablering af ny krydsningsstation ved det nye supersygehus i Hillerød Syd
	Forøget stationsnærhed	Tilpasning af stationsstrukturen
Tillægspakke 1	Betjening af den østlige del af Hillerød	Gennemførelse af et "Stationsudviklingsprojekt"
	Flere standsningsmuligheder på Lille Nord	Krydsningsstation i Hillerød Øst
Tillægspakke 2	Integration mellem Nærumbanen og Letbane på Ring 3	Krydsningsstation i Kvistgård
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Hillerød og Helsingør	To alternative muligheder for integration af Nærumbanen og Letbanen på Ring 3
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Gilleleje og Helsingør	Ny krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup st. samt på Helsingør st.

Oversigt over hovedelementerne i de tre udviklingspakker.

Grundpakken

Grundpakken er, som navnet antyder, udtryk for et sæt af basisaktiviteter, der tilsammen udgør fundamentet i en udviklingsstrategi for Lokalbanen. De indeholdte aktiviteter og forventede effekter af grundpakken er beskrevet mere uddybende i det følgende.

Pakkens hovedindhold

Hovedelementet i grundpakken er etablering af gennemkørselsmulighed på Hillerød st. mellem de nordlige banestrækninger (Gribskovbanen og Lille Nord samt Hornbækbanen) og Frederiksværkbanen. Dette projekt er grundstenen i Lokalbanens fremtidige udvikling.

En direkte gennemkørsel på Hillerød st. vil, sammen med etablering af en ny station ved det kommende supersygehus i Hillerød Syd, åbne vejen for en betragtelig forøgelse af passagertallet. En væsentlig del af de nye passagerer vil være personale, patienter og besøgende til sygehuset, der vil få sit hovedoptageområde i den nordlige del af Nordsjælland. Lokalbanen vil kunne komme til at spille en betydelig rolle i den sammenhæng, mens S-banens vil være mindre.

Derudover vil den direkte forbindelse på tværs af Hillerød gøre toget til et attraktivt transportalternativ omkring Hillerød, der sammen med Helsingør er områdets vigtigste pendlerbyer.

Såfremt der også etableres et ekstra perronspor ved den nye station, vil det være muligt få direkte forbindelse til/fra de tre nordlige lokalbanestrækninger, og derved øge antallet af tog til fire i timen i hver retning – to med forbindelse til/fra Tisvildeleje, et ad Lille Nord og et til/fra Helsingør/Gilleleje.

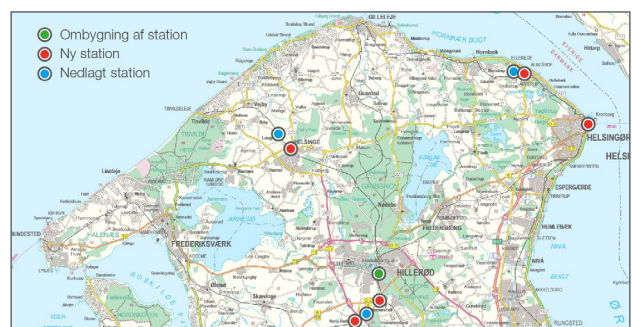
I grundpakken ligger også en forbedring af omstigningen mellem Nærumbanen og den kollektive trafik på Klampenborgvej i Kongens Lyngby ved at sammenlægge standsningsstederne Lyngby Lokal st. og Nørgaardsvej til et nyt standsningsted ved Klampenborgvej og her skabe omstigning til S- og E-busser.

Forudsatte projekter

I grundpakken er forudsat gennemført følgende anlægsprojekter:

- **Ombygning af Hillerød stations sporanlæg.** Med dette projekt vil tilgængeligheden til og betjeningen af Hillerøds nye supersygehus blive optimal, idet ombygningen af Hillerød st. vil muliggøre gennemkørsel fra de nordlige banestrækninger (Gribskovbanen og Lille Nord, samt Hornbækbanen) til Frederiksværkbanen.

- **Etablering af ny station ved det planlagte supersygehus ved Hillerød Syd** med mulighed for krydsning og vending af lokalbanetog. Den nye station skal betjene både S-banen og Frederiksværkbanen. Afstanden til sygehuset vil være mellem 300 og 500 meter, og der vil blive anlagt både busholdeplads og P-pladser samt cykelparkering. Stationen forventes betjent hvert 10. minut med S-tog (Hillerød-København) og med fire lokalbanetog i timen i hver retning (forudsat direkte gennemkørsel på Hillerød Station). Den nye station betyder endvidere, at rejsende på Frederiksværkbanen vil kunne forkorte rejsetiden med tog til/fra København ved at foretage omstigning til S-banen her.
- **Tilpasning af stationsstrukturen** giver mulighed for at opnå en kortere afstand til bebyggede områder langs lokalbanenettet. Konkret peges på følgende:
 - Flytning af standsningssted ved **Brødeskov** og etablering af nyt trinbræt ved **Nr. Herlev** for at give større nærhed til boligområde
 - Flytning af **Laugø** til placering ved **Helsing Nord** af hensyn til nærhed til byen
 - Flytning af **Skibstrup** til placering ved **Apperup** såfremt byudviklingsplanerne realiseres
 - Trinbræt ved Kulturværftet etableres.
- **Etablering af center ved Helsing st.**
- Derudover forudsættes gennemførelse af det såkaldte **"Stationsudviklingsprojekt"**, med det formål at udvikle banens stationer og derigennem forbedre kvaliteten af Lokalbanens produkt.



- **Sammenlægning af Lyngby Lokalst. og Nørgaardsvej** til nyt standsningsted ved **Klampenborgvej** og etablering af stoppesteder på Klampenborgvej for S- og E-busser giver markant bedre mulighed for omstigning mellem Nærum-

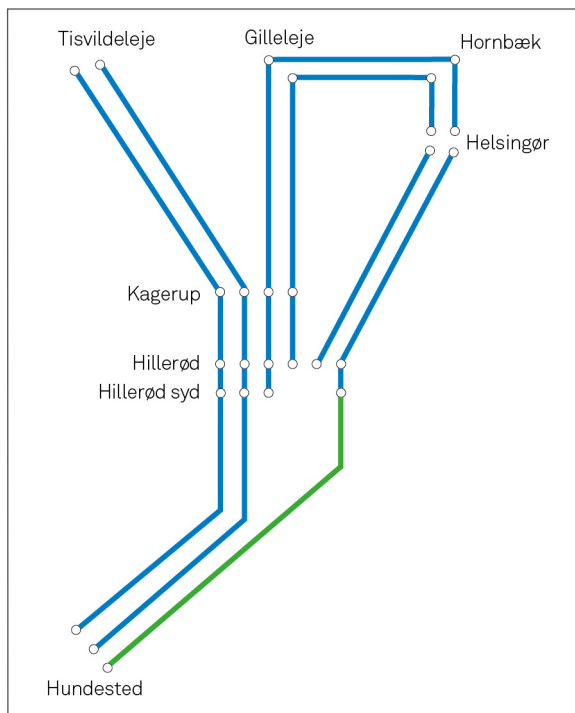
banens tog og de hurtige tværgående busser samt en større nærhed til Lyngby Storcenter og forretningerne langs Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej.

Forudsatte køreplaner

Som en del af Lokalbanens vision er det målsætningen at forbedre det udbudte produkt i forhold til i dag, og i den sammenhæng udgør køreplanerne kernen. Forbedringerne vil ske i form af hyppigere togafgange, kortere rejsetider og hurtigere forbindelser imellem nøglestationer.

Med grundpakken indføres direkte gennemkørsel mellem Hillerød Syd st. og Gribskovbanen (og Hornbækbanen) samt Lille Nord. Med etablering af en krydsningsstation på Hillerød Syd st. er der mulighed for at køre ekstra tog til/ fra Hillerød og Hillerød Syd st.

En principskitse over togdriften på Lokalbanens strækninger med de aktiviteter, der er forudsat i grundpakken, er illustreret nedenfor.



Ændringer i grundproduktet:

- Hillerød-Gilleleje-Helsingør: Indførelse af halvtimesdrift i butikstid på lørdage (som på Frederiksværkbanen og Tisvildeleje-strækningen i nuværende køreplan).
- Gribskovstrækningen, Hornbækstrækningen, Frederiksværkstrækningen: Indførelse af halvtimesdrift på søndage (ca. kl.11-19) i skolernes sommerferie (kan

finansieres ved bortfald af hurtigtog på Frederiksværkbanen på hverdage i samme periode).

- Gribskovstrækningen, Hornbækstrækningen, Frederiksværkstrækningen og Lille Nord: Forlængelse af eksisterende halvtimesdrift på hverdage frem til kl. ca. 21.
- Nærumbanen: Udvidelse af tidsrum med 10-minuttersdrift til samme perioder som S-togene har 10-minuttersdrift på linje B (på hverdage).

Ovennævnte punkter kræver en øget produktion på 233.000 togkm til mertrafik og yderligere to togsæt og samt 250.000 togkm til forstærkningskørsel.

Konsekvenser for R-Nettet

Køreplanerne for linjerne i R-nettet kan fortsætte uændret og nuværende korrespondancer mellem R-buslinjerne og lokalbanerne kan opretholdes uændret.

Perioden med halvtimesdrift på R-buslinjerne skal afstemmes med halvtimes driften på lokalbanerne.

Forventet passagereffekt

Passagereffekten er beregnet ud fra det forventede antal arbejdspladser, ambulante behandlede og besøgende på det nye sygehus. Ved driftsudvidelser er anvendt erfaringstal fra tilsvarende driftsudvidelser. Antallet af passagerer på nye stationer er vurderet på grundlag af antallet af boliger og arbejdspladser indenfor en radius på 600 meter fra stationen og erfaringstal fra stationer med tilsvarende oplande langs banerne. På det nye standsningssted ved Kulturværftet er antallet af nye passagerer udover et antal, der overflyttes fra Helsingør og Grønnehave dog skønnet. Effekten af etablering af nyt standsningssted på Nærumbanen ved Klampenborgvej er skønnet.

- Frederiksværkbanen: + 474.000 pr. år (+28 %)
- Gribskovbanen: + 457.000 pr. år (+27 %)
- Hornbækbanen: +299.000 pr. år (+34 %)
- Lille Nord: + 234.000 pr. år (+19 %)
- Nærumbanen: +231.000 pr. år (+33 %)

Samlet 1.694.000 nye passagerer pr. år (+27 %)

Økonomi

Investeringer direkte forbundet med grundpakken: 58 mio. kr.
 Øgede driftsomkostninger: 11,5 mio. kr. pr. år.
 Øgede indtægter: 22,4 mio. kr. pr. år.
 Tilbagebetalingstiden (ekskl. renter): 5-6 år.

Tillægspakke 1

Tillægspakkerne 1 og 2 er at opfatte som supplement til grundpakken beskrevet ovenfor. Den første tillægspakke rangerer prioriteringsmæssigt højere end tillægspakke 2. Pakkens indhold beskrives i det følgende.

Pakkens hovedindhold

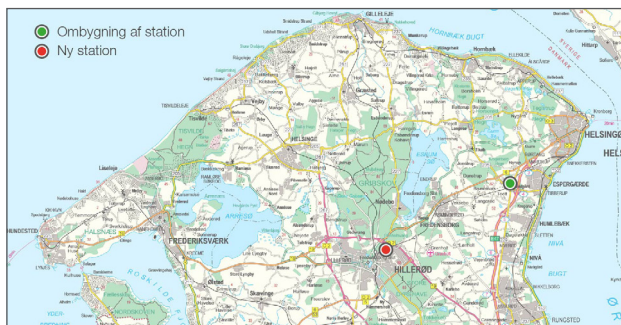
Tillægspakke 1 retter sig mod at skabe forbedringer på banestrækningen Lille Nord. Den består af få tiltag, som til gengæld har stor betydning for produktet.

Med tillægspakke 1 bliver Hillerød trafikalt bundet godt sammen med banen. Anlæggelse af en ny station i Hillerød Øst sikrer, sammen med gennemkørselsmuligheden på Hillerød st., en høj frekvens på fire tog/time i hver retning mellem Hillerød st. og Fredensborg st. Endvidere bliver betjeningen langs Lille Nord generelt forbedret.

Forudsatte projekter

I tillægspakke 1 er der forudsat gennemført følgende anlægsprojekt:

- Etablering af **krydsningsstation i Hillerød Øst**. Dette vil muliggøre standsning ved både Grønholt og Kratbjerg på alle afgange og øger derved passagertallet på Lille Nord. En forudsætning herfor er endvidere at genetablere krydsningsstationen ved Kvistgård.



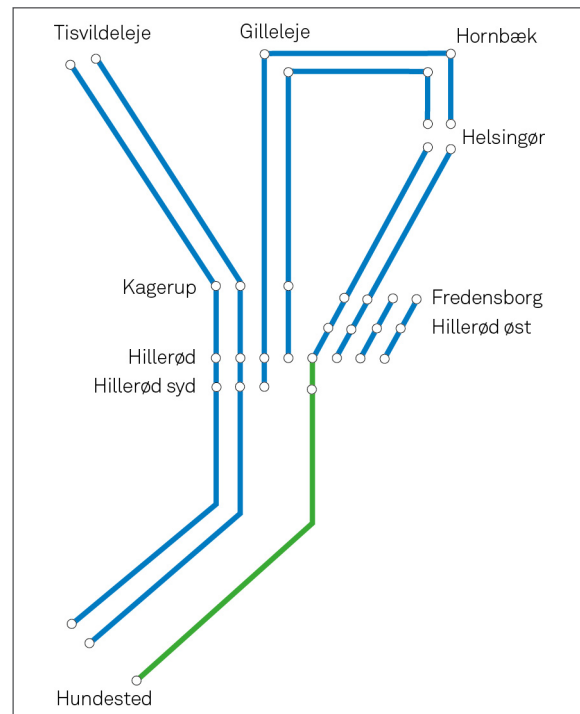
Forudsatte køreplaner

En principskitse over togdriften på Lokalbanens strækninger med de aktiviteter, der er forudsat i tillægspakke 1, er illustreret nedenfor.

Ændringer i grundproduktet:

- 2 tog i timen Hillerød-Helsingør med stop ved alle stationer (inkl. ny Hillerød Øst, Grønholt og Kratbjerg)
- 1 - 2 tog i timen Hillerød-Fredensborg

Kræver et yderligere togsæt i drift og en øget produktion på 125.000 togkm.



Konsekvenser for R-Nettet

Køreplanerne for linjerne i R-nettet kan fortsætte uændret og nuværende korrespondancer mellem R-buslinjerne og lokalbanerne kan opretholdes uændret.

Forventet passagereffekt

Passagereffekten er skønnet ud fra erfaringer fra tidligere udvidelser af driften (Frederiksværkbanen).

Frederiksværkbanen: + 48.000 pr. år (+2 %)
 Gribskovbanen: + 48.000 pr. år (+2 %)
 Hornbækbanen: Ingen forventet passagertilvækst
 Lille Nord: + 484.000 pr. år (+33 %)
 Nærumbanen: Ingen forventet passagertilvækst
 Samlet 580.000 nye passagerer pr. år (+7 %)

Økonomi

Investeringer: 51 mio. kr.
 Øgede driftsomkostninger: 4,75 mio. kr. pr. år.
 Øgede indtægter: 7,7 mio. kr. pr. år.
 Tilbagebetalingstid: 17 år



Tillægspakke 2

Tillægspakke 2 er en yderligere udvidelse i forhold til grundpakken og tillægspakke 1, og de omfattede projekter hører til blandt de lavest prioriterede. Indholdet af denne pakke beskrives nærmere i det følgende.

Pakkens hovedindhold

Tillægspakke 2 rummer projekter, der vil medvirke til at styrke Lokalbanens produkt på Nærumbanen, Gribskovbanen og Hornbækbanen.

Med tillægspakke 2 øges frekvensen mellem Helsingør og Hillerød, idet der indsættes et ekstra tog imellem disse stationer. Tilsvarende øges frekvensen på Hornbækbanen, hvor to hurtigtog vil køre mellem Helsingør og Gilleleje.

For så vidt angår Nærumbanen rummer tillægspakke 2 forslag til integration med den kommende letbane på Ring 3.

Forudsatte projekter

- Integration af Nærumbanen i den kommende letbane på Ring 3.

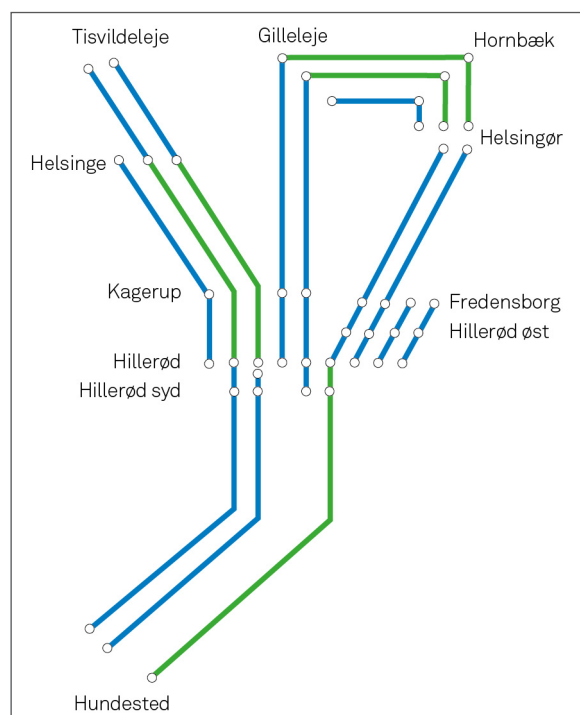
Med etablering af en letbane langs Ring 3 opstår nye muligheder for at integrere Nærumbanen i regionens øvrige kollektive transportsystem. Endvidere vil det åbne mulighed for at etablere en depotfunktion for letbanen på den nuværende værkstedsgrund i Lyngby. Udover etableringen af et fælles standsningssted på Klampenborgvej, som omtalt under grundpakken, er der yderligere to muligheder for at integrere Nærumbanen med letbanen:

- Den ene mulighed vil være at etablere en fysisk forbindelse mellem letbanen og Nærumbanen, hvor de to baner krydser hinanden. Dette vil indebære, at der etableres en sporforbindelse mellem letbanen og Nærumbanen. En sådan løsning vil kræve en harmonisering af systemerne (signaler, rullende materiel, drift mv.) på de to baneanlæg. Herved vil der kunne køres med letbanetog direkte til/fra Nærum. Løsningen vil samtidig indebære, at driften på Nærumbanen mellem Klampenborgvej og Jægersborg st. falder bort. I stedet vil omstigning mellem Nærumbanen og S-banen foregå på Lyngby st.
- En anden mulighed vil være – udover at forbinde letbanen og Nærumbanen i Lyngby – at videreføre letbanen langs Helsingørmotorvejen fra den planlagte endestation i Lundtofte til Nærum st., hvor den kunne forbindes med Nærumbanen.

- Etablering af en ny krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup.

I forbindelse med indførelse af hurtigtog på Tisvildeleje-strækningen er der behov for at etablere en længere strækning med dobbeltspor syd for Kagerup (I teknisk forstand omtalt som krydsningsstation).

- Etablering af mulighed for krydsning mellem lokalbanetog på ombygget Helsingør st. i forbindelse med Helsingør Kommunes projekt.
- Lukning af standsningsstederne Pårup og Søborg, som er en forudsætning for den nye køreplan på Hillerød-Gilleleje-Helsingør-strækningen.



Ændringer i grundproduktet:

- 2 tog i timen Hillerød-Tisvildeleje (nonstop Hillerød-Helsingør)
- 1 tog i timen Hillerød-Helsingør
- 2 tog i timen Hillerød-Gilleleje-Helsingør (på Hornbækbanen standses kun ved Gilleleje Øst, Dronningmølle, Hornbæk, Karinebæk, Skibstrup/Aperup, Ålsgårde, Grønnehave og "Kulturværftet"). På Gribskovbanen standses også ved Slotspavillonen.
- +1 tog i timen Helsingør-Gilleleje, stopper ved alle stationer

Ovennævnte punkter kræver yderligere tre togsæt i drift og en øget produktion på 294.000 togkm (ekskl. ændringerne på Nærumbanen).

Konsekvenser for R-Nettet

Den nuværende køreplansskitse betyder, at enkelte af de nuværende korrespondancer på Gilleleje- og Hornbækstrækningen ændres, hvorved nogle af overgangstiderne forlænges. Sammenhængen i R-nettet bevares.

Forventet passagereffekt

Den forventede passagereffekt er beregnet dels på baggrund af erfaringer fra driftudvidelsen på Frederiksværkbanen, dels på baggrund af skøn (Sammenkobling af Nærumbane og letbanen).

Frederiksværkbanen: + 30.000 pr. år (+1 %)
Gribskovbanen: + 319.000 pr. år (+14 %)
Hornbækbanen: + 197.000 pr. år (+17 %)
Lille Nord: + 39.000 pr. år (+2 %)
Nærumbanen: + 184.000 pr. år (+20 %)

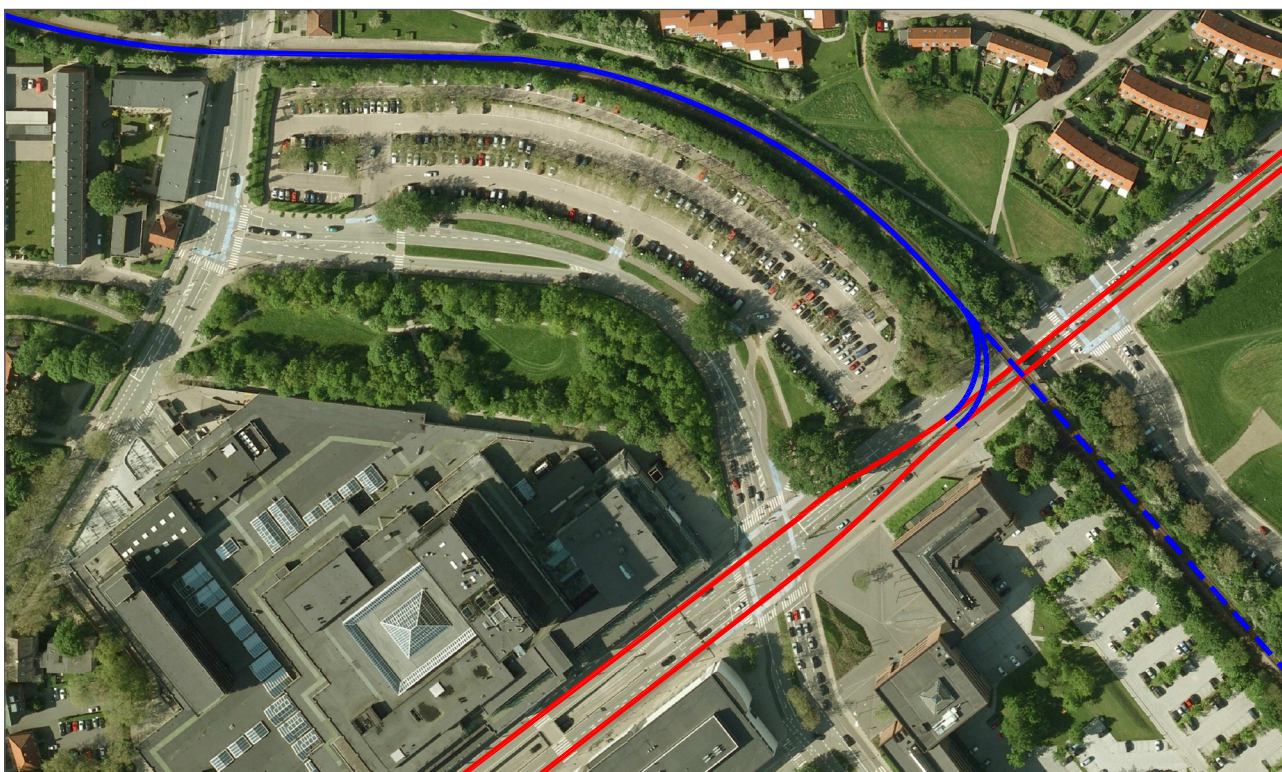
Samlet 584.000 nye passagerer pr. år (+8 %)
(ekskl. Nærumbanen).

Økonomi

Investeringer: 68 mio. kr. (ekskl. Nærumbanen)
Øgede driftsomkostninger: 12,1 mio. kr. pr. år.
(ekskl. Nærumbanen)

Øgede indtægter: 7,7 mio. kr. pr. år. (ekskl. Nærumbanen)

Tilbagebetalingstid: De øgede passagerindtægter ved tillægspakke 2 kan ikke dække investeringsomkostninger og de øgede driftsomkostninger, hvorfor investeringerne ikke tilbagebetales.



Skitsering af mulig tilslutning mellem Nærumbanen og letbanen på Ring 3 ved krydset Klampenborgvej og Kanalvej.

Samlet økonomi

I det følgende afsnit beskrives den samlede økonomi for de foreslåede forbedringer i grundpakken og de to tillægspakker. Man skal imidlertid være meget opmærksom på de forudsætninger, der ligger til grund for beregningerne og de er derfor først trukket frem. Prisniveau for alle beregninger er 2010-priser.

For at fortsætte den nuværende drift i planperioden er en række omkostninger til infrastrukturfornyelse nødvendige. NIRAS har i september 2010¹⁾ gennemført en analyse af infrastrukturen med henblik på at få overblik over anlæggenes tilstandsniveau og det fremtidige investerings- og reinvesteringsbehov i perioden 2016-25. I denne Infrastrukturanalyse fra 2010 opstilles tre scenarier:

Scenario 1: Grundscenariet

Scenario 2: Fornyelsesscenariet

Scenario 3: Øget funktionalitet.

I denne sammenhæng er der for grundpakken og de to tillægspakker forudsat fornyelsesscenariet, som svarer til det nødvendige investeringsomfang for at fortsætte den eksisterende drift frem til 2025.

I nedenstående oversigt er vist den samlede økonomi for fornyelsesscenariet:

	2016-2020	2021-2025
Reinvesteringer infrastruktur	399 mio. kr.	290 mio. kr.

Disse reinvesteringsomkostninger giver således ikke umiddelbart hverken øgede driftsindtægter eller -udgifter, da der alene er tale om omkostninger til opretholdelse af den eksisterende infrastrukturs ydeevne i forhold til den nuværende driftssituation. Reinvesteringerne er derfor ikke medtaget i hverken grundpakke eller tillægspakker.

Togmateriellet er så relativt nyt, at der ikke forventes reinvesteringer i planperioden. Der er derfor ikke ved en fortsættelse af den nuværende drift lagt omkostninger ind til togmateriel.

Nyt materiel er forudsat anskaffet og finansieret på samme gunstige vilkår som, det eksisterende materiel og indgår som en del af driftsomkostningerne.

Overslaget over anlægsomkostninger er i alle pakker ekskl. moms. Såfremt NAB (Ny Anlægs Budgettering – som er Transportministeriets standardmetode) anvendes, skal der tillægges et korrektionstillæg på 50 %. I anlægsoverslagene indgår ikke omkostninger til eventuelle arealan-skaffelser.

Omkostningerne til gennemførelse af stationsudviklingsprojektet er ikke medtaget.

Beregningen af driftsomkostningerne er baseret på realiserede tal fra 2010-regnskabet, og er de direkte driftsrelaterede omkostninger, idet det forudsættes, at øvrige omkostninger ikke påvirkes af hverken grundpakken eller tillægspakkerne.

Ligeledes er der ikke taget hensyn til, at investeringerne tidsmæssigt ligger før gevinsterne kan høstes.

Endelig skal det fremhæves at de beregnede passagereffekter forudsætter, at Banedanmark gennemfører ombygningen af Hillerød st. som beskrevet. Omkostningerne til dette er ikke indregnet i planen.

De samlede indtægter og udgifter ved gennemførelsen af pakkerne kan ses i nedenstående skema:

Mio. kr	Anlægsomkostninger	Øgede årlige driftsomkostninger	Øgede årlige passagerindtægter
Grundpakken	58	11,5	22,4
Tillægspakke 1	5	4,8	7,7
Tillægspakke 2	68	12,1	7,7
Sum (ekskl. reinvestering infrastruktur)	177	28,4	37,8

Økonomioversigten viser, at de samlede øgede passagerindtægter i de tre pakker overstiger forøgelsen i driftsomkostningerne og at de øgede årlige passagerindtægter vil tilbagebetale de foretagne investeringer (ekskl. renter) i forbindelse med pakkerne over en årrække.

¹⁾ Infrastrukturanalyse af Lokalbanen og Regionstog, NIRAS, september 2010, Udarbejdet af NIRAS for Movia, Lokalbanen og Regionstog

Nye banestrækninger

Det falder uden for denne plans rammer at foreslå og vurdere evt. nye banestrækninger i tilknytning til Lokalbanens strækninger. Forslag om nye banestrækninger skal behandles gennem selvstændige analyser og vurderinger vedr. mulige linjeføringer, passagergrundlag, anlægs- og driftsomkostninger mm.

I denne plan skal dog nævnes tre forslag, der har været nævnt i områdets kommuner:

Græsted-Helsingør

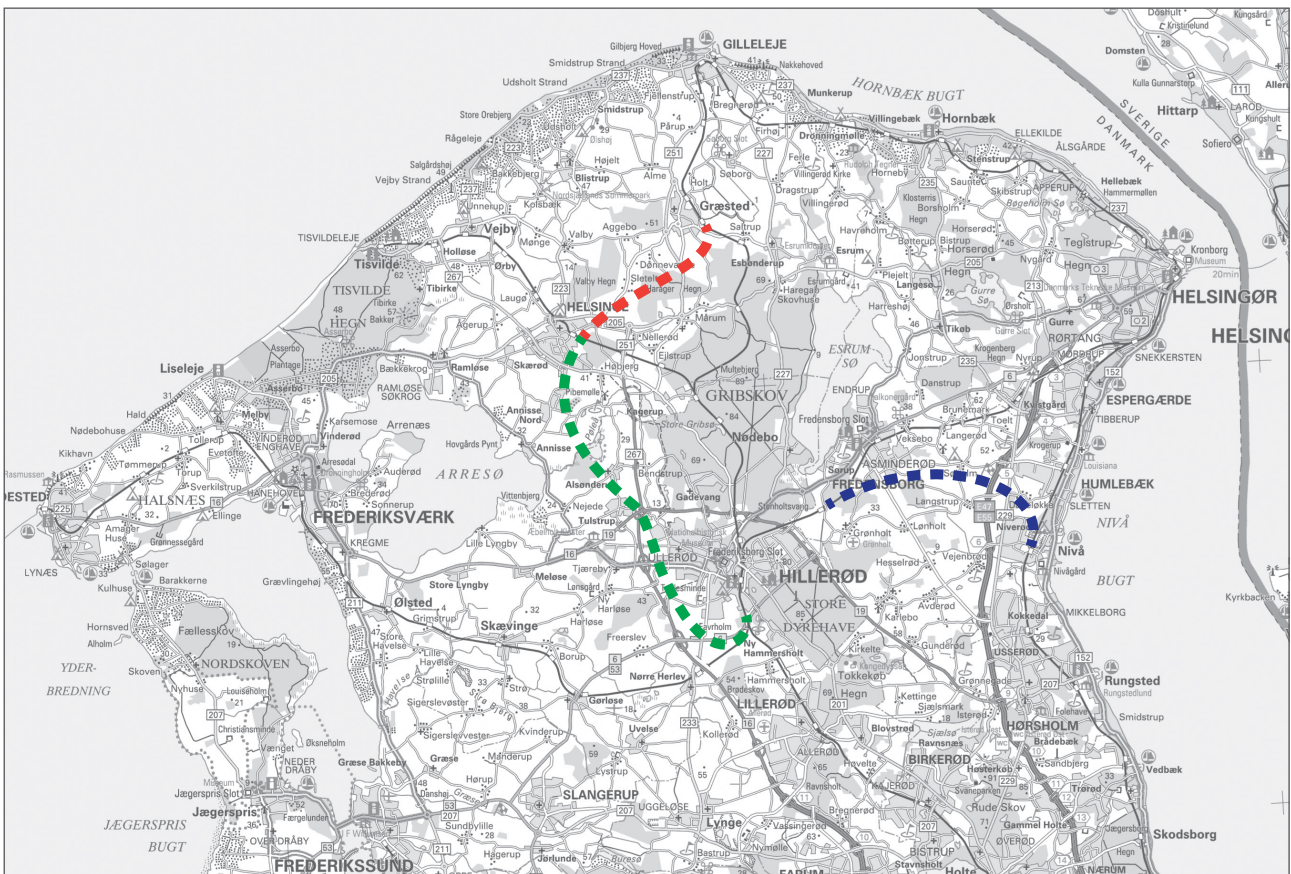
Det er foreslået at etablere en ny bane mellem Græsted og Helsingør, således at Helsingør bliver Gribsskovbanens delingspunkt i stedet for Kagerup. Strækningen mellem Græsted og Kagerup nedlægges samtidig.

Hillerød-Helsingør

Der er foreslået en ny linjeføring for banen mellem Hillerød og Helsingør, således at den føres syd og vest om Hillerød, betjener det nye sygehus, samt byområderne, den vestlige del af Hillerød (Ullerød), Tulstrup, Alsønderup og Anisse Nord.

Hillerød-Humlebæk/Nivå/Kokkedal

Det er foreslået at etablere en ny banestrækning fra Hillerød til Humlebæk/Nivå/Kokkedal st. på Kystbanen, således at områderne mellem de to byer bliver banebetjent og med henblik på en bedre sammenbinding af Fredensborg Kommunes østlige og vestlige del.



Forslag til nye lokalbanestrækninger

Markedsføring og partnerskaber

Lokalbanen lægger stor vægt på markedsføring og har i de seneste år iværksat en lang række initiativer med det formål at skabe større opmærksomhed om den gennemførte produktudvikling. Det gælder f.eks. indførelse af R-net samt øvrige produktforbedringer.

Også i fremtiden vil der blive brugt meget energi på at videreføre og udvikle markedsføringen, både for at fastholde de nuværende, men ikke mindst tiltrække nye rejsende til toget. Lokalbanen ser markedsføring som et vigtigt element i realiseringen af Visionsplanen.

Rammerne er udstukket med Lokalbanens markedsføringsstrategi baseret på en markedsanalyse gennemført i 2007. De fremtidige markedsføringsinitiativer vil primært være målrettet pendlere og fritidsrejsende, som er udpeget til at være de to største kundesegmenter.

Lokalbanens markedsføringsstrategi hviler på tre ben:

- Markedsføring af produktforbedringer hos Lokalbanen
- Markedsføring af fælles initiativer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet
- Markedsføring af Lokalbanen som det oplagte transportmiddel – bl.a. i samarbejde med lokale events og aktiviteter.

Lokalbanen vil gennemføre egne lokale markedsførings tiltag, hvor det er relevant, men søger aktivt at indgå i markedsføringssamarbejder både lokalt og i forhold til

den samlede kollektive transport i hovedstadsområdet. Lokalbanen er meget opmærksom på styrken ved at gennemføre markedsføring og produktforbedringer på tværs af transportudbud af hensyn til at gøre det mere forståeligt og enkelt for kunderne.

I forbindelse med udvikling af lokalbanestationerne spiller kommunerne en betydende rolle i relation til forbedring af de fysiske forhold på de stationsnære arealer, herunder adgangsveje og pladser. Som nævnt tidligere indgår Lokalbanen i en række samarbejder med først og fremmest kommuner omkring større og mindre udviklingsprojekter, der indbefatter stationer og stationsområder. Konkrete, aktuelle eksempler herpå findes i Helsingør, Hillerød og Helsingør.

Den løbende dialog og samarbejde med de relevante kommuner er derfor vigtig i bestræbelserne på at forbedre adgangsforholdene og tilslutningsmulighederne for de rejsende på lokalbanestationerne.

I tilknytning til stationsudviklingsprojektet er der behov for også at rette fokus på de eksisterende adgangsforhold omkring stationerne. Sandsynligvis for at spare tid vælger passagerer på nogle stationer at benytte alternative veje for at komme til og fra perronerne. Denne trafik, der bl.a. medfører ødelæggelse af opsatte hegn, kan i yderste konsekvens udløse farlige situationer, og der er derfor gode grunde til at vurdere mulighederne for at etablere nogle mere direkte adgangsveje. Problemerne er bl.a. identificeret ved Gilleleje st., Fredensborg st. og Hundested st.





MOVIA
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Tel: 36 13 14 00

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S

Slutrapport 01-05-2012



August 2011

DRIKKEVANDSFORURENING I TAARBÆK

INDHOLD

1	Indledning.....	1
2	Sammenfatning.....	2
3	Lyngby Taarbæk forsynings anlæg.....	3
3.1	De tekniske anlæg.....	3
3.2	Analyseprogram.....	5
4	Sagsgennemgang.....	6
4.1	Renoveringsopgaver.....	6
4.2	Den aktuelle forureningssag.....	7
5	Kildeopsporing.....	9
6	Diskussion.....	12
7	Konklusion.....	13
8	Opfølgende tiltag.....	14

Slettet: 2

Slettet: 3

Slettet: 2

Slettet: 3

Slettet: 2

Slettet: 4

BILAG 1 – Oversigt over prøver i.f.m. forurening i Taarbæk

BILAG 2 – Logbog

BILAG 3 - Tilsynsrapport nr. 25

BILAG 4 - Kontrolplan for entreprenør

BILAG 5 - Skærpet tilsyn for bygherrerådgiver

1 INDLEDNING

Torsdag d.11. og fredag d.12. august blev der i 2 analyserunder af drikkevandet hos LTF A/S påvist Coliforme bakterier og E-coli over kvalitetskravet i enkelte prøver i private installationer. Anmeldelse blev modtaget fra en forbruger på Taarbæk Strandvej med oplysning om kløe på kroppen.

Denne rapport beskriver dels forløbet efter konstatering af forureningshændelsen, dels de tiltag, der blev foretaget af Lyngby Taarbæk Forsyning for at mindske risikoen for at tilsvarende forureninger opstår igen, herunder LTF's tekniske tilsyn, gennemgang af driftsforhold, skærpet overvågning af vandkvaliteten, kontakt med laboratoriet, kildeopsporing og opfølgende tiltag.

Rapporten er udarbejdet af Lyngby-Taarbæk Forsyning og har været forelagt og drøftet i den lille koordinationsgruppe, bestående af

- Lennart Fugl Stigsen, Arne Hansen, Ellen Langfrits og Bente Bindslev, Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S

•

2 SAMMENFATNING

Lyngby Taarbæk Forsyning er i gang med at gennemføre et meget omfattende renoveringsarbejde.

Renoveringsarbejderne gennemføres flere steder i kommunen samtidig og dels med hjælp fra entreprenørfirmaet Munck Forsyningsledninger, dels ved egne folk. Den største renoveringsopgave i 2011 foregik i Taarbæk, hvor Munck var entreprenør og NIRAS førte tilsyn. Arbejdet blev afleveret d. 26. august 2011. LTF's normale analyseprogram i måneden før 11.8.2011 viser ingen tegn på Coliforme bakterier eller forhøjede kimtal.

De analyser, der er udtaget efter 11.8.2011, viser alene Coliforme bakterier og høje kimtal i området omkring renoveringsarbejderne i Taarbæk og ikke i det øvrige distributionssystem (bortset fra en analyse fra Lyngby Vandværk).

Prøven fra Lyngby Vandværk er fra en udendørs hane – og da efterfølgende omprøve ikke viser tegn på Coliforme bakterier anses den for uden sammenhæng med forureningen i Taarbæk.

3 LYNGBY TAARBÆK FORSYNINGS ANLÆG

3.1 De tekniske anlæg

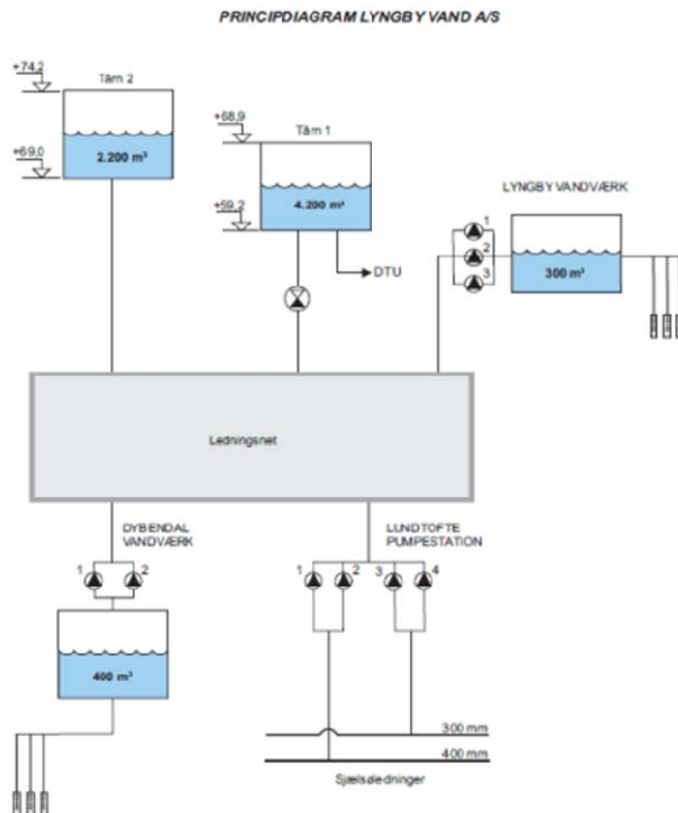
Lyngby Taarbæk Forsyning A/S driver to vandværker, Lyngby Vandværk og Dybendal Vandværk.

Lyngby Taarbæk Forsyning køber den største del af vandet fra Sjælsø Vandværk, hvorfra vandet når LTF via Lundtofte Pumpestation.

Den årlige udpumpning fra Lyngby-Taarbæk Forsyning udgør ca. 3,2 mio. m³ / år, hvoraf ca. 37 % produceres på Lyngby Taarbæk Forsynings egne vandværker (hhv. Lyngby Vandværk ca. 0,6 mio. m³/år og Dybendal Vandværk med ca. 0,6 mio. m³/år).

Forsyningen modtager årligt ca. 2 mio. m³ fra Sjælsø Vandværk.

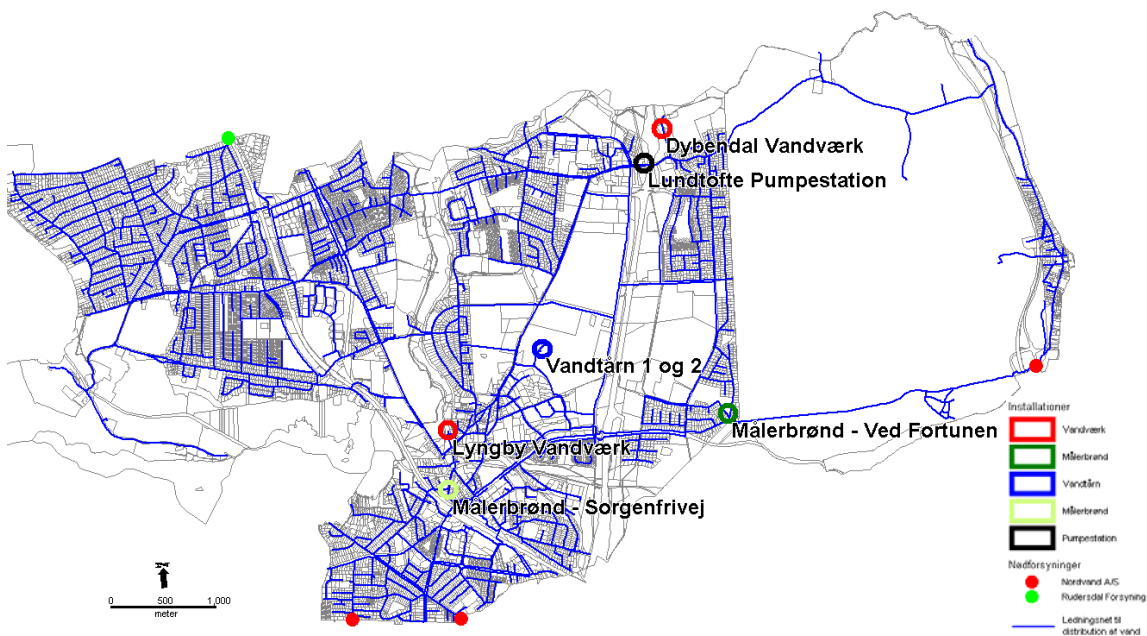
Forsyningens ledningsnet består af ca. 207 km ledning, som er vist på situationssplanen figur 3.2. Ledningsnettet forsyner ca. 52.000 forbrugere, som samlet har et årligt forbrug på ca. 3,1 mio. m³.



Figur 3.1 Principdiagram

Som det ses af principdiagrammet på figur 3.1 udpumpes der til ledningsnettet fra Dybendal og Lyngby vandværk samt fra Lundtofte Pumpestation, hvor der importeres vand fra Nordvand via Sjælsø ledningerne.

Ledningsnettet er forsynet med to højdebeholdere, Tårn 1 og Tårn 2, som er placeret på Danmarks Tekniske Universitet (DTU). Tårn 2 fungerer som almindelig højdebeholder for Lyngby forsyningsledningsnet. Tårn 1 fungerer som reservoir for DTU, som udelukkende forsynes med vand fra Tårn 1. Der strømmer kun vand fra Tårn 1 til ledningsnettet mellem kl. 01 og 06. I tilfælde af driftsforstyrrelser er det muligt at hente vand fra tre nødforsyningsforbindelser fra Nordvands ledningsnet og et punkt fra Rudersdal Forsynings ledningsnet. Ud over målinger fra SRO anlæg ved udpumpninger og vandtårne, måles tryk og flow i målerbrønde på ledningsnettet. Målerbrøndene er placeret på henholdsvis Sorgenfrivej og Ved Fortunen som vist på figur 3.2.



Figur 3.2 Ledningsnettet

Som det fremgår af figur 3.2 forsynes Taarbæk fra to sider – nordfra og sydfra.

3.2 Analyseprogram

I henhold til bekendtgørelse nr. 1024 af 31. oktober 2011 skal LTF sammensætte og gennemføre et analyseprogram, der – baseret på en udpumpet vandmængde på 3,2 mio. m³ årligt - som minimum skal indeholde:

- **på ledningsnettet:** 31 analyser pr. år
- **på vandværket:** 3 analyser med normal kontrol og 1 med udvidet kontrol. Desuden skal der årligt udføres 1 kontrol med sporstoffer og 4 med organisk mikroforurening

Som beskrevet ovenfor modtager LTF en større andel af den distribuerede vandmængde fra Sjælsø Vandværk. Vandværket drives af Fællesudvalget for vandindvinding ved Sjælsø og administrativt varetages driften, herunder en del af analyserne af Nordvand.

LTF gennemfører et analyseprogram, der 2 gange hver uge (mandag og torsdag) omfatter mindst 13 analyser med relevans for LTF, hvoraf 4 - 6 stammer fra selve vandværket og 7 fra kontrolpunkter i distributionssystemet, heraf 1 fra Lundtofte Pumpestation. LTF anvender Milana som laboratorium.

Prøvetagninger udover dette analyseprogram udføres for LTF af Dons laboratorium.

Seneste analyser i måneden før 10. august:

- 11.7.2011: Der er taget 3 prøver i vandtårnene samt en fra Rådvad Vandrehjem og børnehaven i Eremitageparken
- 14.7.2011: Der er taget 3 prøver i vandtårnene
- 18.7.2011: Der er taget 3 prøver i vandtårnene samt en på Frederiksdalsvej 46 i Virum
- 21.7.2011: Der er taget 3 prøver i vandtårnene
- 25.7.2011: Der er taget 3 prøver i vandtårnene samt en på Taarbæk Havn
- 1.8.2011: Der er taget 3 prøver i vandtårnene, en i børnehaven I. H. Mundtsvej, samt en i børnehaven i Eremitageparken.
- 4.8.2011: Der er taget 3 prøver i vandtårnene

Der er d. 11.8.2011 rutinemæssigt taget prøver i vandtårnene og 2 steder på nettet samt på Lundtofte Pumpestation.

Der er ingen af de nævnte analyser, der viser tegn på Coliforme bakterier eller høje kimtal.

4 SAGSGENNEMGANG

4.1 Renoveringsopgaver

Lyngby Taarbæk Forsyning er i gang med at gennemføre et meget omfattende renoveringsarbejde.

Renoveringsarbejderne gennemføres flere steder i kommunen samtidigt og udføres dels med hjælp fra entreprenørfirmaet Munck Forsyningsledninger dels ved egne folk.

Der arbejdes som nævnt på flere steder samtidigt og netop nu foregår der arbejde på følgende steder:

- På Kollemosevej, Mosebakkens og Kollevej

- I Taarbæk nord

- I Taarbæk syd

Renoveringsopgaverne i Taarbæk udføres af Munck Forsyningsledninger med udgangspunkt i udbud og kontrakt for rammeaftale, december 2009 og efterfølgende entreprisaftale for de enkelte år (i Taarbæk for 2010 og 2011).

Munck udfører nødvandsforsyning til forbrugerne. I den nødvandsforsyning tages i brug udføres BQ analyser, der giver indikation af om der er risiko for dårlig vandkvalitet.

I udbudsmaterialet fremgår følgende:

- SAB afsnit 2.3.13: Udgravninger skal til stadighed være tørre. Eventuel nedbør og indtrængende grundvand skal drænes med pumpe eller lign.

- SAB afsnit 3.3.3: Entreprenøren skal sikre, at rørender fra det tidspunkt rørene forlader fabrikken til svejsproceduren påbegyndes, er lukkede med propper således at der ikke sker nogen forurening. Når ledningen ligger i udgravningen skal enderne lukkes med rørkoblinger eller svejsemuffer. Under arbejdets udførelse skal der udvises den største omhyggelighed til undgåelse af forurening.

- SAB afsnit 3.3.4 beskriver forholdsreglerne omkring interimsvand.

- SAB afsnit 4.2 beskriver skylning og desinfektion af forsyningsledningerne herunder krav til prøvetagning/analyser.

- SAB, Bilag 3 Udbudskontrolplanen angiver de egenkontroller som entreprenøren skal udføre

- SAB, Bilag 4 angiver proceduren for desinfektion af drikkevandsledningerne.

Disse forholdsregler er løbende blevet præciseret i diverse byggemødereferater gennem de ca. to år, hvor samarbejdet har fundet sted.

Tilsyn med alle arbejderne udføres af NIRAS i henhold til rammeaftale mellem LTF og NIRAS og i overensstemmelse med delaftaler for de enkelte år. Omfanget af tilsynet er i henhold til delaftalerne defineret som projektledelse og møder, samprojektering og kontrahering, gennemgang af byggesagsarkiv samt byggeledelse, tilsyn og aflevering. Byggeledelse og tilsyn er nærmere defineret i ”Ydelsesbeskrivelsen for anlæg og planlægning, kapitel 4” og udgør således stikprøvevis tilsyn, der dokumenteres i tilsynsnotater.

4.2 Den aktuelle forureningssag

Den aktuelle forureningssag tager som nævnt udgangspunkt i en forbrugerhenvendelse 10. august.

Efterfølgende aktiviteter er løbende noteret i logbøger udført af to medarbejdere (driftsleder Lennart Stigsen og specialkonsulent Bente Bindslev).

Forløbet kan beskrives som følger:

Onsdag d. 10. august 2011

Beboeren på Taarbæk Strandvej anmelder kløe efter bad som menes at være forårsaget af vandet. Vagthavende aftaler med prøvetagningsfirmaet Dons og beboeren, at der udtages prøver i ejendommen den efterfølgende dag.

Torsdag d. 11. august 2011

Der foretages én analyse hos anmelder samt én fra en brandhane i Taarbæk, repræsenterende hovedledningen.

Fredag d. 12. august 2011

Svaret på Coliforme fra torsdagens analyser kommer fredag d. 12. Prøven fra installationen hos anmelder viser 2 Coliforme bakterier, medens prøve fra brandhane ikke viser Coliforme bakterier.

Resultater på torsdagens rutinemæssigt planlagte prøver på tårnene, ved Lundtofte Pumpestation og på nettet, viser ingen tegn på Coliforme bakterier eller forhøjede kimtal. Skylning af ledningsnettet påbegyndes fredag eftermiddag.

På baggrund af prøven fra Taarbæk Strandvej 112 tages der prøver, for at bestemme udbredelse samt kilde af en eventuel forurening. Der udtages i alt 11 prøver, i Taarbæk området, vandtårne, de to vandværker og Lundtofte Pumpestation. Anmelderen på Taarbæk Strandvej anbefales mundtligt at koge vandet eller anvende kildevand, indtil resultat foreligger.

Lørdag d. 13. august 2011

Analyseresultat på Coliforme kommer lørdag d. 13. En prøve fra Lyngby Vandværk (udendørs hane) samt en prøve fra anmelderen viser 1 Coliform bakterie. Hos anmelderen konstateres desuden 1 E-coli. Øvrige prøver viser ikke Coliforme bakterier. Lyngby Vandværk udpumpning stoppes lørdag p.g.a. fund af Coliform bakterie. Beredskabet informeres, straks efter modtagelse af analyseresultater for E-coli (møde afholdes på Falck station lørdag eftermiddag). Myndighe-

den og Embedslægen informeres. I samråd med Beredskabet anbefales skriftligt til anmelderen på Taarbæk Strandvej at koge vandet.

Skylning af ledningsnettet, der er startet fredag eftermiddag, intensiveres lørdag. Ligeledes anbefales beboerne på Taarbæk Strandvej 112 at skylle deres interne vandinstallation.

Prøver udtages lørdag på de to steder, hvor der fredag var konstateret Coliforme bakterier.

Munck forsyning, der arbejder i området, kontaktes for information om ledningsnettet i området, der præges af interim rørforring.

Søndag d. 14 august 2011

Analyseresultater på kimaltal 37 kommer søndag d. 14. og viser forhøjede kimaltal i prøverne på nettet i Taarbæk. Vandtårne, vandværker og pumpestation viser normale værdier.

På grundlag af analyseresultater for Kimaltal 37, modtaget søndag, udvides området der skylles. Også søndag udtages prøver de to steder, hvor der fredag var konstateret Coliforme bakterier. Lyngby Vandværk genstartes søndag, da omprøven er ren. Yderligere prøver bekræfter dette.

Mandag d. 15. august 2011

Der tages fornyede prøver 17 steder på ledningsnettet. Resultatet af disse prøver indløber med følgende responstid: 18 timer for Coliforme bakterier, 48 timer for kim 37 og 72 timer for kim 22. Onsdag ligger alle resultater klar.

Under prøvetagning spørges der til generelle gener. Der er fortælles om (tynd mave etc.) fra beboere i Taarbæk. Ca. 5-6 tilfælde inden for de seneste måneder. Der udtages 2 'store' prøver (20 liter) til eventuel DNA-analyse på Dyrehaven brandhane og Nordlyvej skylleledning.

Tirsdag d. 16. – Torsdag d. 18. august 2011

Onsdag kommer resultatet af mandagens prøver, som ikke viser Coliforme bakterier, men høje kimaltal i Taarbæk området.

Der fortælles om flere tilfælde af maveonde.

Som led i kildesporing indledes drøftelse med Munck, vedr. aktiviteter i området i dagene op til forureningen. Hjemmesiden orienterer om situationen onsdag.

Fredag d. 19. august

Der tages 8 prøver fredag.

Mandag d. 22. august 2011

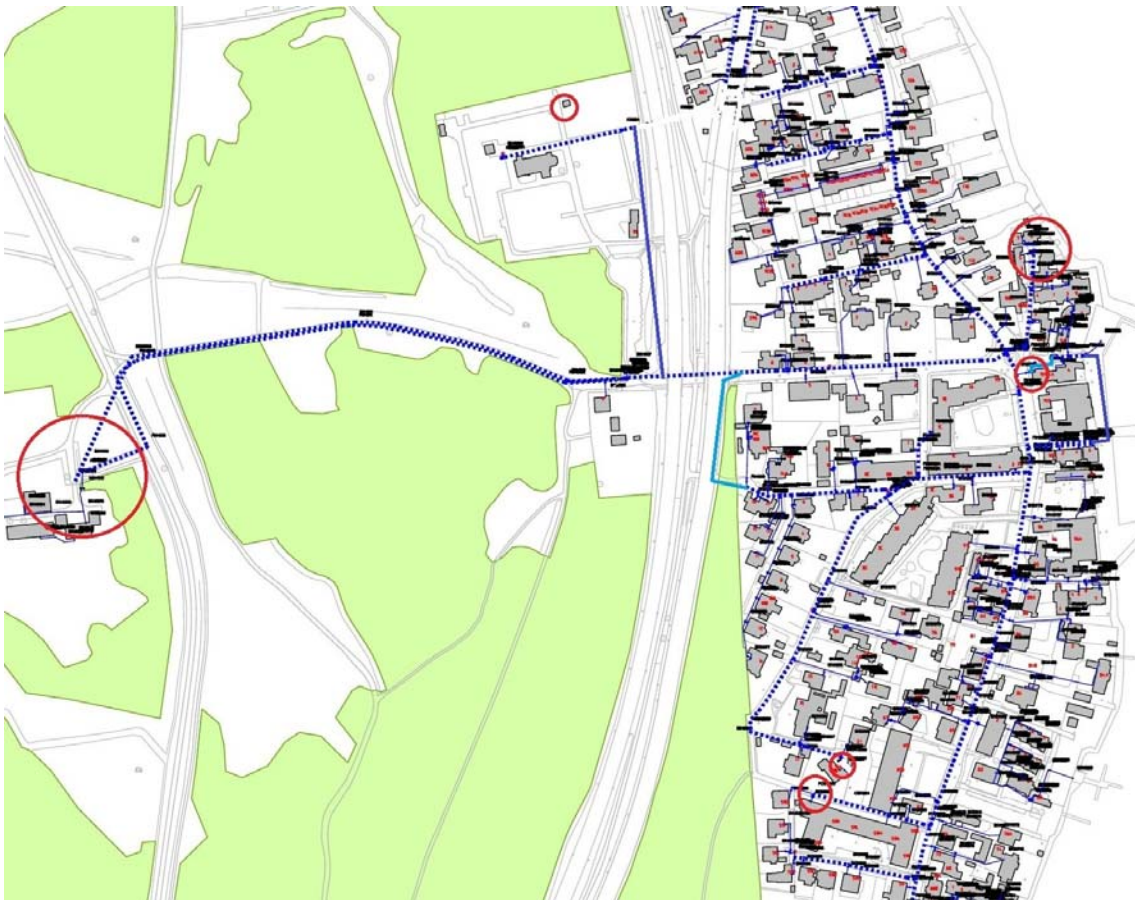
Resultatet af fredagsprøver kommer mandag d. 22. august og viser ingen Coliforme bakterier, men forhøjede kimaltal i Taarbæk. Der tages 12 prøver mandag.

Tirsdag d. 23. august – fredag d. 26. august 2011

Der tages nye prøver onsdag (11 stk.) – en af disse viser én Coliform bakterie. Der skylles fortsat.

Fredag d. 26. august 2011

Resultatet af mandagsprøver kommer fredag d. 26. og viser ingen Coliforme.
Kintal 37 i Taarbæk er faldet markant og overholder grænseværdier.



Skylleplan 23/8 2011-09-19

5 KILDEOPSPORING

Lyngby Taarbæk Forsyning har udført en omfattende kildeopsporing, idet der er taget knap 100 analyser i området i perioden 11. august til 31. august 2011. Prøverne viser at der ikke er fundet E-coli i ledningsnettet, men udelukkende på én privat ejendom. Derudover er der taget kontakt til forbrugerne og registeret for tegn på sygdom.

På trods af de mange prøver med tilhørende analyser og forbrugerkontakt, er det ikke lykkedes at dokumentere fuldt ud, hvad kilden til forureningen har været.

Følgende mulige kilder har dog været drøftet:

- Flere kraftige regnskyl i perioden juli - august
- Oversvømmelser af arealer omkring ledningsreoveringen med kloakvand
- Utætte kloaker i åbne ledningsgrave
- Udgravninger i områder med mikrobiologisk forurenede jord (f.eks. fra utætte kloaker)
- Forkert samling af multijoint
- Ledningsbrud ved Havnevej
- Hændelse i forbindelse med skylning af ledning
- Utilstrækkelig rengøring af ledninger før i driftssætning
- Uhygiejnisk opbevaring af store fittings

Forkert samling af multijoint

Denne episode omhandler samme placering som nedenfor.

Den forkert samlede multijoint har givet risiko for indsvivning af vand fra udgravning.

Ledningsbrud ved Havnevej

Fredag den 8. juli 2011 blev der konstateret et ledningsbrud på vandledningen i udgravningen på Havnevej. Dette resulterede i at der ingen vandforsyning var til beboerne i den sydlige ende af Taarbæk (syd for rundkørslen).

Bruddet sket på en samling (multijoint) mellem den gamle ledning og interimsvandledningen.

Dette brud betød samtidig vand i udgravningen og risiko for jord og beskidt vand i ledningen.

Arne Hansen fra LTF oplyser, at LTF aftalte med Munck, at LTF lukkede for vandet og startede retableringen. Forløbet beskrives således:

- LTF lukker for vandet ved skydeventil ud for Taarbæk Strandvej 40 og ved skydeventil til Røde Cottage.
- Udgravning tømmes for vand
- Multijoint konstateres "skudt af"
- Skydeventilen før multijointen lukkes og ventilerne ud for Taarbæk Strandvej 40 og Rød Cottage åbnes igen, således at beboerne på Havnevej, Ndr. Møllevej og Nordlyvej igen har vandforsyning

-
- Munck ankommer og udfører en korrekt samling af multijointen, hvorefter ledningen skylles og sættes i drift.

Det skal fremhæves, at der den 25. juli 2011 er taget en analyse i det område der var berørt af denne episode og at prøven ikke viste tegn på Coliforme bakterier eller forhøjede kimtal. Dette tyder på, at episoden den 8. juli ikke kan være årsag til forureningen.

Andre episoder

Den 10. og 11. juli blev der konstateret en utæt stikledning ved Nordlyvej 6B.

Stikledningen var netop reableret. Det viste sig at være et brud på en ikke ny-etableret del af stikledningen.

Den 16. august 2011 har der været et brud på en stikledning til Svenskevej 1.

Seneste episoder

Ifølge DMI har der været store regnskyl i weekenden 6. – 7. august og igen mandag den 8. august 2011.

6 DISKUSSION

Forløbet omkring forureningssagen, som den er beskrevet, rejser følgende kommentarer:

- Der synes en overvejende sandsynlighed for at forureningen er opstået omkring de renoveringsarbejder, der foregår i Taarbæk, idet der ikke er konstateret forurening andre steder i systemet (der ses bort fra den Coliforme bakterie på Lyngby Vandværk, der formodentlig har sin egen historie).
- Forureningen vurderes ikke at kunne stamme fra ledningsbruddet den 8. juli 2011, idet analyse fra 25. juli ikke viste tegn på forurening, og idet de angivne sygdomstilfælde i så fald ville være sket tidligere.
- Forureningen kan mere sandsynligt stamme fra vand i udgravningen som følge af de ekstreme regnskyl eller utætte kloakker. Således faldt der meget regn i weekenden 6. - 7. august 2011 og igen mandag den 8. august.
- Et tilsyn den 24.8. viser jf. tilsynsrapport nr. 25, bilag 4, at Munck har folk, der efter at have arbejdet med kloakvand fortsætter med at arbejde med rentvandsledningen – situationerne som denne kan ligeledes have forårsaget forureningen.
- Der er ikke udført DNA analyser eller massespektrometri til nærmere undersøgelse af, hvor de coliforme bakterier stammer fra, idet der ikke er påvist E-coli i ledningsnettet, men udelukkende på én privat ejendom. LTF har vurderet at det ikke vil være rimeligt at bruge 60.000 kr. på en DNA analyse, da det vurderes at den bakterielle opblomstring af E-coli må antages at komme fra den private ejendom, hvor den er fundet.
- Hvad angår forhøjet kimtal, er det LTF's vurdering, at DNA analyser heller ikke her med sikkerhed vil kunne fastslå, hvor forureningen stammer fra. De store regnmængder koblet sammen med omfattende ledningsrenoveringer, vil alt andet lige gøre det meget vanskeligt – selv med en DNA analyse – at lokalisere forureningen til en bestemt lokalitet.
- Der er ikke planer om at udføre yderligere undersøgelser, da forureningen er ophørt og der dermed ikke længere er problemer med vandkvaliteten i området.
- Der er som foreskrevet i beredskabsplanen, taget store vandprøver til kølig opbevaring, hvilket muliggør ovennævnte DNA prøver/massespektrometri prøver.

7 KONKLUSION

Det må på baggrund af det beskrevne forløb konkluderes, at forureningen med stor sandsynlighed stammer fra renoveringsarbejder udført af Munck Forsyningsledninger.

Det må ligeledes konkluderes, at forureningen stammer fra en episode efter 25. juli og formodentlig tæt på 11. august 2011, idet der ikke har været meldt om sygdom eller andre gener før denne dato.

Det har ikke været muligt at identificere en konkret episode i denne periode, der er årsag til forureningen. NIRAS har ikke i den angivne periode konstateret kritiske forhold eller registreret hændelser, der kunne være baggrund for forureningen.

Selv om LTF ikke har foretaget nærmere analyser af det forurenede vand, er der meget der taler for, at der er tale om overfladevand fra regnskyl eller kloakvand fra utætte ledninger, der i forbindelse med utilstrækkelige forsigtighed i udgravningen er årsag til forureningen.

8 OPFØLGENDE TILTAG

Lyngby Taarbæk Forsyning gennemførte på baggrund af sagen følgende tiltag for at forebygge forurening af drikkevandet:

- Gennemgang af arbejdsprocesser for ledningsreovering i dialog mellem LTF, NIRAS og Munck:
Entreprenøren Munck har udformet en kontrolplan og dermed selv sat fokus på deres arbejdsprocedurer. Hermed registreres dagligt kvaliteten på gravehuller og smedearbejde. Kontrolplanen indsættes i Muncks KS-mapper. Se bilag 4.
Bygherrerådgiver NIRAS har udarbejdet et oplæg til skærpet tilsyn ved omkoblinger og arbejde på åbne vandbaner. Det skærpede tilsyn tilrettelægges i forhold til projektets stade. Se bilag 5.
Fremover benyttes kun kimtalsanalyser incl. coliforme bakterier og ikke Bactiquantanalyse alene.
- Opfølgning på DDS (Dokumenteret Drikkevandssikkerhed) og risikoanalyse på indvinding, produktion og distribution.
Hændelsen i Taarbæk har bidraget til opbygning af en forstærket kultur i Vandforsyningen, der fokuserer på vandkvalitet og forebyggelse af risici, der truer målene for vandkvaliteten. Ved fremtidig ledningsreovering anvendes drikkevandssikkerhedsplanen til daglig kontrol. Bilag 4.
- Evaluering af beredskabsplan.
Beredskabsplanen er gennemgået til den årlige revision og af konkrete ændringer kan nævnes, at kontakten mellem Forsyningen og embedslægen fremover skal ske gennem Beredskabsvagten. Herudover har vi præciseret Forsyningsdirektørens placering i telefonkæden, således at han kontaktes tidligt i en krisesituation.

BILAG 1 – Oversigt over prøver i forbindelse med forureningen i Taarbæk

Lyngby-Taarbæk Vandforsyning

Prøver i forbindelse m. Taarbæk Ledningsnet

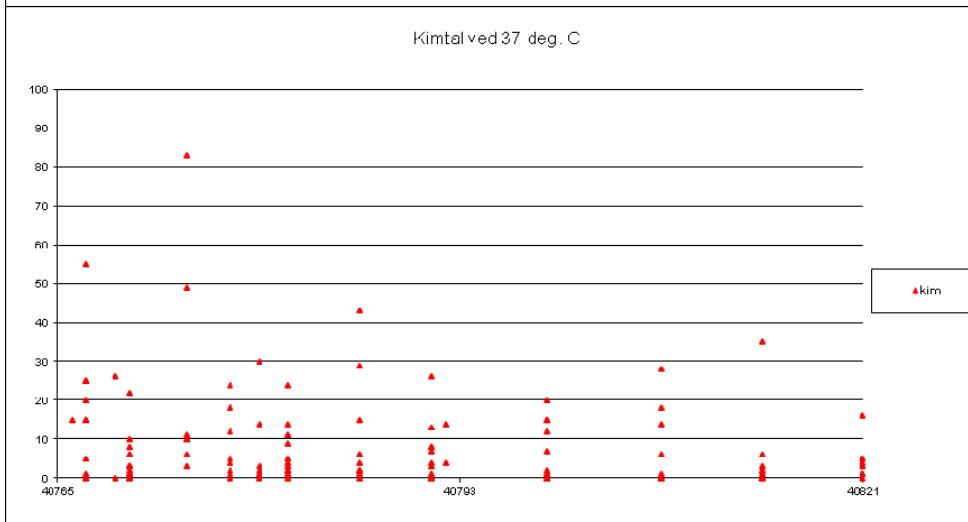
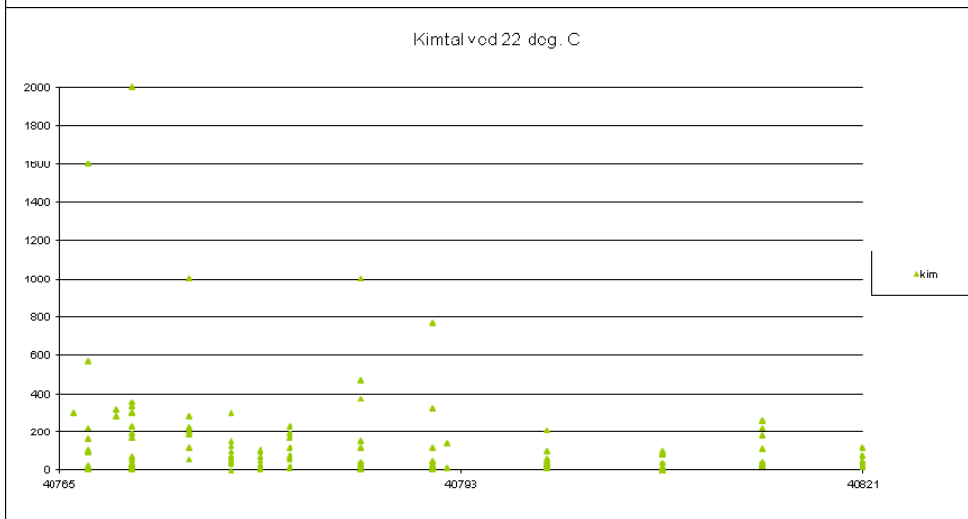
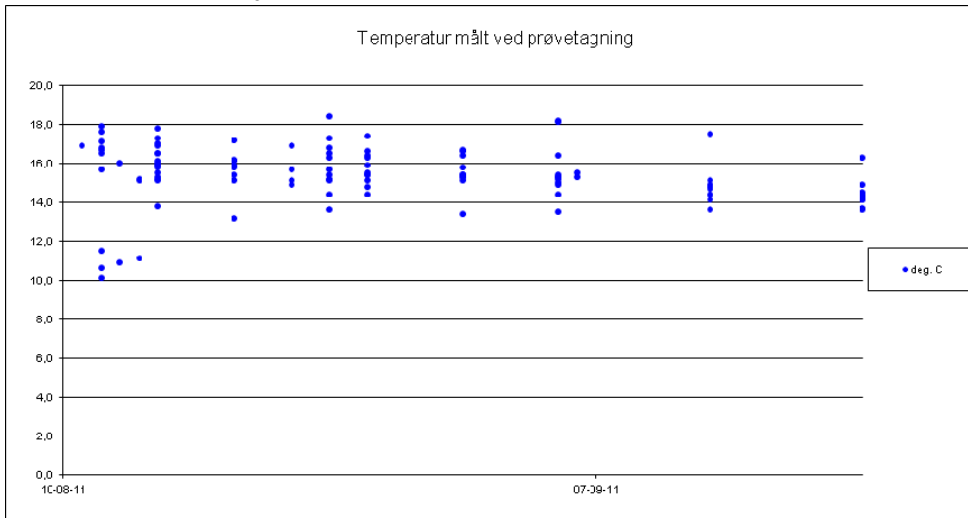
kl.
03.09.2011 09:30

MIKROBIOLOGISK UNDERSØGELSE

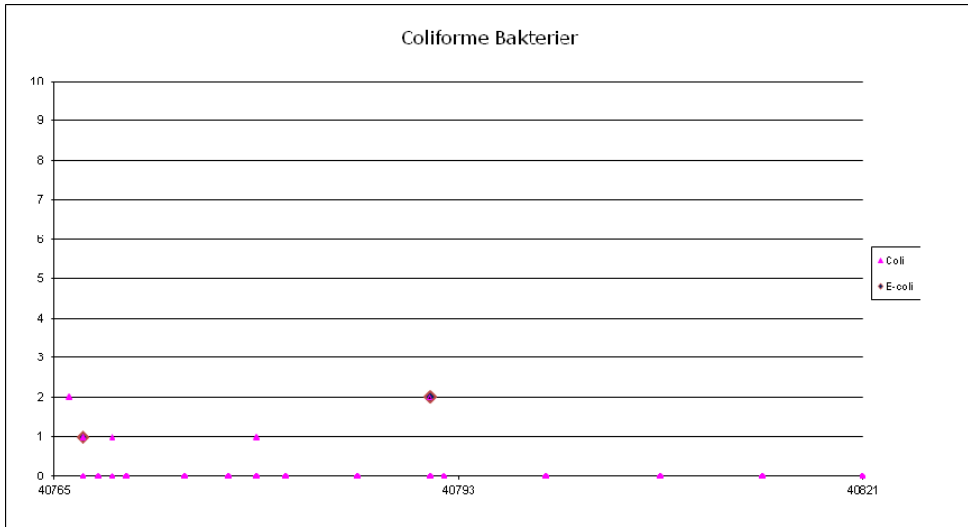
Analyse-rapport	Prøvelokation:	Dato	Kl.	Temp.*	Coliforme	Kim 37	Kim22
nr.				°C	pr. 100 ml	pr. ml	pr. ml
14611	Taarbæk Str.vej 112, Køkken	11-08-11	10:25	16,9	2	15	300
14612	Taarbæk Str.vej 114, Køkken	12-08-11	15:08	16,5	< 1	15	570
14613	Nordlyvej 7	12-08-11	15:15	18,5	< 1	10	60
14614	Taarbæk Str.vej 112, Køkken	12-08-11	15:25	16,8	< 1	25	165
14615	Taarbæk Str.vej 112, Kælder	12-08-11	15:35	15,7	1! / 1!	55	220
14616	Taarbæk Str.vej 59P, Restaurant	12-08-11	16:03	17,1	< 1	15	1600
14617	Taarbæk Str.vej 52 A	12-08-11	16:10	17,9	< 1	20	20
14618	Taarbæk Str.vej 134	12-08-11	16:20	16,7	< 1	25	95
14619	Svenskevej 52, Rådvad Kro	12-08-11	16:50	17,6	< 1	5	11
14625	Dybendal VV afgang værk	12-08-11	17:00	10,1	< 1	< 1	105
14624	TF Lundtofte, Hane 314	12-08-11	17:10	11,5	< 1	< 1	3
14623	Lyngby VV afgang værk	12-08-11	17:35	10,6	1!	1	3
14620	Taarbæk str.vej 112 udv.hane	13-08-11	12:55	16	< 1	-	-
14626	Lyngby VV afgang værk	13-08-11	13:30	10,9	< 1	-	-
14627	Lyngby VV afgang værk	14-08-11	13:50	11,1	< 1	-	-
14622	Taarbæk Str.vej 112, Køkken	14-08-11	13:21	15,2	< 1	26	280
14621	Taarbæk str.vej 112 udv.hane	14-08-11	13:20	15,1	1	<1	315
14658	Taarbæk Str.vej 114	15-08-11	15:32	15,9	< 1	3	230
14659	Taarbæk Str.vej 112, Kælder	15-08-11	15:30	15,3	< 1	22	300
14660	Taarbæk Str.vej 112, Køkken	15-08-11	15:28	-	< 1	3	355
14661	Taarbæk Str.vej 59 A, Pizzeria	15-08-11	15:45	16,9	< 1	6	20
14662	Taarbæk Str.vej 52 A	15-08-11	15:50	16,5	< 1	< 1	2
14663	Taarbæk Str.vej 146, Køkken	15-08-11	15:20	16,0	< 1	10	20
14664	Nordlyvej 7	15-08-11	16:18	17,3	< 1	1	30
14665	Taarbækdalsvej 13	15-08-11	17:50	15,9	< 1	1	55
14666	Lorenzensvej 7	15-08-11	16:55	16,5	< 1	< 1	72
14667	Taarbæk Str.vej 105 I	15-08-11	17:00	17,0	< 1	8	190
14668	Taarbæk Str.vej 102, Kiosk	15-08-11	16:20	17,8	< 1	3	>2000
14669	Taarbæk Str.vej 18, udv. hane	15-08-11	18:02	15,5	< 1	2	9
14670	Taarbæk Str.vej 84, Inst.	15-08-11	16:50	16,1	< 1	6	31
14671	Taarbæk Kirke, v. kontor	15-08-11	17:35	13,8	< 1	3	300
14672	Brandhane, Strandmøllen	15-08-11	16:07	15,8	< 1	< 1	170
14673	Brandhane, Peter Liepsvej	15-08-11	16:00	15,2	< 1	< 1	3
14674	Brandhane, Dyrehaven 6	15-08-11	17:20	15,1	< 1	1	330
14699	Taarbæk Str.vej 112, Kælder	19-08-11	15:17	15,4	< 1	106	205
14700	Taarbæk Str.vej 146, Køkken	19-08-11	15:28	17,2	< 1	10	55
14701	Taarbækdalsvej 15, Børnehave	19-08-11	14:40	15,8	< 1	6	225
14702	Kirkevej 1B	19-08-11	15:35	15,9	< 1	10	185
14703	Taarbæk Str.vej 22	19-08-11	14:54	16,1	< 1	83	280

14704	Taarbæk Str.vej 84, Inst.	19-08-11	15:05	16,2	< 1	11	115
14705	Taarbæk Kirke, v. kontor, lad løbe	19-08-11	15:48	13,2	< 1	3	> 1000
14706	Dyrehaven 6, inde på gården	19-08-11	16:01	15,1	< 1	49	> 1000
14747	Taarbæk Str.vej 112, Køkken	22-08-11	14:52	-	< 1	24	98
14730	Taarbæk Str.vej 102, Restaurant, køkkøn-håndvask	22-08-11	15:05	-	< 1	2	51
14748	Nordlyvej, skyllehane i vej	22-08-11	14:57	-	< 1	18	300
14749	Taarbæk Str.vej 84, Børnehavn, Køkken	22-08-11	15:15	-	< 1	5	33
14750	Bødkervej 59 G, Skyllehane	22-08-11	15:23	-	< 1	4	75
14751	Taarbækdalsvej 15, Børnehavn	22-08-11	15:27	-	< 1	4	46
14752	Taarbækdalsvej 19 B, udv.hane	22-08-11	15:35	-	< 1	<1	31
14753	Taarbæk Str.vej 18, udv. hane	22-08-11	15:45	-	< 1	1	1
14754	Dyrehaven, Brandhane v. Dyrehaven 6	22-08-11	14:50	15,1	< 1	12	130
14755	Dyrehaven 6, inde på gården, køkken	22-08-11	15:00	16,9	< 1	18	68
14756	Taarbæk Kirke, toilet	22-08-11	15:25	14,9	< 1	< 1	150
14757	Taarbæk Kirke, v. kontor	22-08-11	15:16	15,7	< 1	< 1	73
14764	Taarbæk Str.vej 112, Køkken	24-08-11	13:20	16,8	< 1	30	73
14731	Taarbæk Str.vej 102, Restaurant, køkkøn-håndvask	24-08-11	12:15	17,3	< 1	1	15
14765	Nordlyvej, skyllehane i vej	24-08-11	11:55	16,5	< 1	< 1	105
14766	Nordlyvej 9	24-08-11	12:00	15,1	< 1	14	28
14767	Taarbæk Str.vej 84, Børnehavn, Køkken	24-08-11	13:35	15,7	< 1	1	3
14768	Taarbækdalsvej 15, Børnehavn	24-08-11	12:30	15,4	!	3	4
14769	Taarbækdalsvej Skylle	24-08-11	12:25	16,3	< 1	< 1	100
14770	Dyrehaven, Brandhane v. Dyrehaven 6	24-08-11	12:42	14,4	< 1	2	70
14771	Dyrehaven 6, inde på gården, køkken	24-08-11	12:55	18,4	< 1	< 1	25
14772	Taarbæk Kirke, toilet	24-08-11	13:05	15,2	< 1	< 1	74
14773	Taarbæk Kirke, v. kontor	24-08-11	13:06	13,6	< 1	< 1	50
14774	Taarbæk Str.vej 112, Køkken	26-08-11	11:40	15,5	< 1	14	80
14775	Taarbæk Str.vej 102, Restaurant, køkkøn-håndvask	26-08-11	11:27	16,6	< 1	1	55
14776	Nordlyvej, skylle ledn.	26-08-11	11:19	15,4	< 1	2	170
14777	Nordlyvej 9	26-08-11	11:25	16,3	< 1	< 1	17
14778	Bødkervej 59 G, Skylle ledn.	26-08-11	12:39	16,4	< 1	5	7
14779	Taarbæk Str.vej 84, Børnehavn, Køkken	26-08-11	11:11	15,9	< 1	11	120
14780	Taarbækdalsvej 15, Børnehavn	26-08-11	12:33	15,4	< 1	24	190
14781	Taarbækdalsvej 19B, Skylle ledn.	26-08-11	12:36	17,4	< 1	2	230
14782	Dyrehaven, Brandhane v. Dyrehaven 6	26-08-11	11:55	14,8	< 1	4	190
14783	Taarbæk Kirke, toilet	26-08-11	12:24	15,1	< 1	9	170
14784	Taarbæk Kirke, v. kontor	26-08-11	12:20	14,4	< 1	3	68
	Taarbæk Str.vej 112, udv. hane	31-08-11	13:05	16,7	< 1	6	41
	Taarbæk Str.vej 102, Restaurant, køkkøn-håndvask	31-08-11	11:40	16,6	< 1	1	19
	Nordlyvej, skyllehane i vej	31-08-11	11:15	15,4	< 1	2	370
	Nordlyvej 9	31-08-11	11:25	16,4	< 1	6	28
	Bødkervej 59 G, Skylle ledn.	31-08-11	12:55	15,3	< 1	29	470
	Taarbæk Str.vej 84, Børnehavn, Køkken	31-08-11	12:47	15,8	< 1	2	6
	Taarbækdalsvej 15, Børnehavn	31-08-11	12:35	15,4	< 1	< 1	4
	Taarbækdalsvej 19B, Skylle ledn.	31-08-11	12:25	15,4	< 1	43	> 1000
	Dyrehaven, Brandhane v. Dyrehaven 6	31-08-11	12:15	15,1	< 1	2	120
	Taarbæk Kirke, toilet	31-08-11	11:55	15,3	< 1	4	30
	Taarbæk Kirke, v. kontor	31-08-11	12:00	13,4	< 1	15	150

Prøver udtaget i Taarbæk, perioden 10/8 - 26/10
2011



Prøver udtaget i Taarbæk, perioden 10/8 - 26/10
2011



Bilag 2 - Logbog

Onsdag d. 10. August 2011

Charlotte M. M. L. Sørensen, Taarbæk Strandvej 112 kontakter Lyngby-Taarbæk forsyning. (Bilag 1)

Torsdag d. 11. August 2011

Der udtages prøver i Tårnbæk.

Dato	Kl.	Prøvelokation
11-08-2011		Brandhane bag gule cottage
11-08-2011	10:25	Tårnbæk Str.vej 112 Køkken

Fredag d. 12. August 2011

Der kommer svar på coliforme over middag, som viser 2 coliforme bakt. i prøve udtaget på køkkenhanen 112. Ingen coliforme på brandhane bag gule cottage. Yderligere prøver udtages til bestemmelse af berørt område og kildeopsporing.

Under prøvetagning fortælles om følgende symptomer i tårnbæk, området nær havnen: Maveonde, løs mave og kløe efter bad.

Prøver udtaget i Tårnbæk

12-08-2011	15:08	Tårnbæk Str.vej 114
12-08-2011	15:15	Nordlyvej 7
12-08-2011	15:25	Tårnbæk Str.vej 112, køkken
12-08-2011	15:35	Tårnbæk Str.vej 112, kælder
12-08-2011	16:03	Tårnbæk Str.vej 59P, Restaurant
12-08-2011	16:10	Tårnbæk Str.vej 52A
12-08-2011	16:20	Tårnbæk Str.vej 134
12-08-2011	16:50	Svenskevej 52, Rådvad kro
12-08-2011	17:10	Dybendal Vandværk
12-08-2011	17:35	Lundtofte Pumpestat.
12-08-2011	17:35	Lyngby Vandværk

Skylning fra skyllehane Nordlyvej til strandkant startes

Tårnbæk strandvej 112 får besked på at hæve temperatur på varmtvandsbeholder og skylle installation.

At forsigtighedshensyn anbefales 112 at drikke kildevand indtil prøveresultater foreligger (beboer er gravid)

Lørdag d. 13. August 2011

Lørdag morgen intensiveres skylning for enden af Nordlyvej

Svar på Fredagsprøver modtages på telefon over middag: 1 E-coli på Strandvej 112 og 1 Coliform på Lyngby Vandværk ingen af de andre prøver viser coliform.

Tårnbæk Strandvej og Lyngby Vandværk behandles separat, da det er usandsynligt at en coliform forurening finder vej fra vandværk til en ejendom uden at vise sig andre steder undervejs. Prøve udtaget på Lyngby Vandværk er fra en udendørshane, hvor der spules haveredskaber.

Driftsprøver viser intet unormalt på vandtårne eller pumpestation

En uofficiel koge anbefaling gives mundtligt til Charlotte, Tårnbæk strandvej 112 og nødvendigheden af en grundig skylning af installation gentages.

Tilsynsmyndigheden forsøges kontaktet, idet der ringes til Miljø & Vej Bjarke Tind/Rebekka Kyndesen.

Kommunens Tekniske Chef, Bjarne Markussen kontaktes og informeres om situationen. Ca. 14:30

Beredskabet iværksættes, idet beredkabschefen kontaktes og informeres om situationen. Et møde aftales kl. 15:00

Omrørve på Lyngby Vandværk udtages kl. 13:30 hvorefter udpumpning stoppes indtil resultat foreligger.

Prøver på Tårbæk udtages for at følge udvikling i ejendom 112 samt Lyngby Vandværk

13-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 112, udv. hane
13-08-2011	xx:xx	Lyngby Vandværk

Møde med Niels Chr. Bøgvad, Viceberedskabschef og Robert A.D. Falkenberg, Udrykningsleder afholder kl. 15:00 Høstvej 12-14. Vandforsyningsvagten Lennart F. Stigsen fremlægger de udførte og de planlagte tiltag:

-Prøvetagning og stop af Lyngby Vandværk til resultat af omrørve foreligger. Er den negativ skylles filtre og udpumpning startes.

-Kogepåbud gøres officiel efter godkendelse af embedslægen.

Det aftales at tiltagene udføres (kogepåbud efter samråd med embedslægen) og beredskabschefen holdes informeret om udvikling over telefon. Hvis påkrævet afholdes nyt møde.

Søndag d. 14 August 2011

Svar på Lørdags-prøver modtages ved 8-tiden. Ingen coliforme bakt. i de udtogene prøver. Beredskabschefen informeres om dette. Det aftales at bibeholde reduceret skyl og opretholde kogepåbud til flere resultater foreligger.

Efter udført filterskyl startes Lyngby udpumpning 09:17

DonsLab sender sms besked kl. 14:26:20

Hej Lennart: Kimtal 37 i Taarbæk generelt høje. Brandhaner og Rådvad OK. Kimtal 22 på Taarbæk Strvej 112 = 300!! Kimtal 37 i kælder =55!! Brandhane OK! Du er velkommen til at ringe. Mvh Morten

Dons kontaktes og situationen drøftes. På dette nye grundlag besluttes det at udvide Tårbæk skyl.

Beredskabschefen kontaktes for at informere om ny situation. Da telefonen ikke tages indtales besked på telefonsvarer.

Ny Skylleplan iværksættes i Tårbæk ved 17-tiden. (Bilag 4)

Nortylvej 9	skyllehane i vej til strandkant	
Taarbæk Strandvej 104	interrim ledning til vejafløb	
Taarbæk dalsvej 19A	Udendørshane via priv. Installation til afløb (Kontakt: 26372770)	Måler start: 4451
Bødkerbakken 59G	skyllehane i vej til afløb	
Taarbæk Kirke	Toilethane til afløb, (pasrør sat i målerbrønd)	
Dyrehaven 6	Brandhane til terræn, (hovedskyl, reduceret tors. 18/8 eftermiddag)	

Beboerne dyrehaven 6, skovriddergården får mundtligt kogepåbud.

Der skylles så vidt muligt på alle blinde ender i tårbæk området. Da brandhaner er nedlagt og ikke alle skylleventiler etableret, blev der improviseret.

Prøver udtages for at følge udvikling i Tårbæk og på Lyngby Vandværk.

14-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 112, udv. hane
14-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 112, Køkken
14-08-2011	xx:xx	Lyngby Vandværk

Mandag d. 15 August 2011

Tilsynsmyndigheden informeres om Weekendens begivenheder. (ca. kl. 9) Flere prøveresultater modtages fra Dons. Resultat fra Milanas torsdagsprøve modtages. Ingen tegn på forhøjet kim på vandtårne. Milanas prøve på Tårbæk skole viser forhøjet kim 37 og 22

Møde aftales med Bent Lundgren fra Munck kl. 13:00. På mødet spørges der ind til forholdene omkring renoeringen. Det kommer frem at kloak er i meget dårlig stand i området og man har opserveret flere lækager under renoeringen. Særlige forholde omkring rundkørslen Tårbæk Havn er et gammelt bassin med overløb

til hav. Pumper placeret bag sejklub pumper fra bassin til kloakbrønd på Tårbæk strandvej ud for sejklub.
Ved kraftige regnskyl kan der ske sammenblanding her.

Prøver udtages i Tårbæk samt på ledning nord og syd for

15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 52A
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 114
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 112, kælder
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 112, Køkken
15-08-2011	xx:xx	Norlyvej 7, køkken
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 146, køkkenhane
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk dalsvej 13
15-08-2011	xx:xx	Lorenzensvej 7
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 105 I
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 102, kiosk
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 22
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 84, inst.
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Kirke ved kontor
15-08-2011	xx:xx	Brandhane Strandmøllen
15-08-2011	xx:xx	Brandhane Peter Lipsvej
15-08-2011	xx:xx	Brandhane Dyrehaven 6
15-08-2011	xx:xx	Tårbæk Str.vej 59 A, pizzeria
15-08-2011	xx:xx	Lyngby Vandværk

Under prøvetagningerne fortælles der om følgende Symptomer

Tårbæk strandvej 112	Tynd mave, kløe på kroppen, blod i afføring
Tårbæk strandvej 114	Tynd mave, kløe på kroppen
Norlyvej 7	Tynd mave, kløe på kroppen
Tårbæk Strandvej 52A	Allergi
Boveskovgård	Tynd mave
Norlyvej 9	Maveonde
Ydermere fra Personale der har arbejdet i tårbæk	
Prøvetager Dons Lab.	Tynd mave
Vagt vandforsyning	Maveonde
Specialarbejder	Maveonde

Tirsdag d. 16. August 2011

Følgende sendes til tilsynsmyndigheden:

-BQ-metoden

Vedhæftet er sammenfaldende analyser med 2 analysemetoder og et eksempel på hvordan en BQ metode kan snyde når der er coliforme bakt. i vandet.

Baseline på Brovænget var 200 ved BQ-metoden. Havde man alene baseret prøvetagning på denne var ledningen sat i drift.

Ledningen er nu kloreret og skyller stadig.

-Coliforme bakt. i vandet Tårbæk Strandvej 112

Det er meget sandsynligt at de coliforme bakterier vi ser i Tårbæk stammer fra en tilkobling af en ny ledning der er godkendt efter BQ-metoden.

Den tilkoblede ledningsstrækning skete ned i rundkørslen, Tårbæk havn. Torsdag d. 11/8

-Maveonde skovridergård.

Sandsynligvis også tilkobling af ny ledning, kombineret med alder på vand, da strækningen der ud, er lang og forbruget lille.

-Maveonde omkring Tårnbæk Havn

Ved kraftige regnskyl kan kloakbassinet rundkørslen Nordre molevej løbe over, tillige er kloakledningerne meget gamle og sikkert utætte. Der sker en oppumpning fra bassin til kloak ud for Tårnbæk sejlkлуб, hvor kloakvand kan løbe over i ledning forbundet med vejbrønde, og ved kraftige regnskyl give kloakvand på vejene i området.

Efter disse regnskyl kan der være kloakvand i og omkring havnebassinet, samt kloakbakterier på lavtliggende veje, stier og haver.

Kontakt med kloakbakterier kan det give akut maveonde og koldsved, som varer en halv dags tid, og efterfølges som regel af løs mave.

Ved mildere tilfælde blot utilpashed og løs mave. Øvrige symptomer: Diarre, kvalme, hovedpine, ledsmerter

-Kløe på kroppen

Soppes der eller bades i havvand med kloakbakterier kan det give kløe på de udsatte steder. Ved efterfølgende brusebad kan man forledes til at tro at vandet fra bruseren har forårsaget generne.

Kløe kan også forårsages af høje kim-37 værdier i vandinstallationen

-Hvordan sikrer man sig.

Få en lægelig vurdering om Vaccination mod Stivkrampe, leverbetændelse, .. er hensigtsmæssig

Undgå at bade efter kraftige regnskyl og hold generel høj hygiejne. Desinficer evt. hænder før madlavning.

Tilsynsmyndigheden opfordres til at informere borger i Taarbæk området om forhold og hvilke forholdsregler de kan tage.

Onsdag d. 17. August 2011

Følgende tekst foreslås til kommunens hjemmeside

Drikkevandskvaliteten i Taarbæk

-der er ingen generelle restriktioner på brugen af drikkevandet i Taarbæk.

Efter en henvendelse om maveonde fra en borger i Taarbæk, er der hen over weekenden den 13. og 14. august 2011, udtaget flere prøver af drikkevandet i Taarbæk.

Der blev konstateret overskridelser af kvalitetskravene for drikkevand blandt andet for coliforme bakterier i enkelte prøver, derfor har enkelte borger fået direkte besked om at koge vandet før det anvendes.

Ledningssystemet er herefter blevet gennemskyllet og der er taget yderligere prøver. Embedslægen fået forelagt analyseresultaterne og vurderet, at der nu ingen sundhedsrisiko er ved at bruge vandet som normalt.

Der skal fortsat leveres drikkevand af en tilfredsstillende kvalitet i Taarbæk. Den normale kontrol med vandets kvalitet i ledningsnettet er blevet intensiveret og drikkevandskvaliteten følges løbende.

Årsagen til den forringede drikkevandskvalitet kan formodentlig skyldes store nedbørsmængder i området kombineret med reovering af vandledning.

Eventuelle henvendelser kan rettes til Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S, tlf. 72 28 33 60 eller Lyngby-Taarbæk Kommune Miljø & Vej, tlf. 45 97 35 00

Prøvetagning:

17-08-2011

Dybendal Vandværk

Torsdag d. 18. August 2011

Dyrehaven 6 Brandhane til terræn, (hovedskyl, reduceret tors. 18/8 eftermiddag)

Skyl på brandhane udfør skovriddergården i dyrehaven reduceres. Vandet stemmer op mod en asfalteret sti.

Skovløberen er bange for at vejfyld skylles væk.

Kontakt i dyrehaven: Jens Peter Fisher (72543155)

Fredag d. 19. August 2011

Prøver udtages i Tårnbæk. Her tilstræbes at komme ud i enderne af ledningsnettet, samt ind på installationerne hvor der har været skyllet.

19-08-2011	14:40	Tårnbækdalsvej 15, Børnehaven
19-08-2011	14:54	Tårnbæk Str.vej 22, udv. hane
19-08-2011	15:05	Tårnbæk Str.vej 84, inst.
19-08-2011	15:17	Tårnbæk Str.vej 112, kælder
19-08-2011	15:28	Tårnbæk Str.vej 146, k'økken
19-08-2011	15:35	Kirkevej, sidste hus udv. hane
19-08-2011	15:48	Tårnbæk Kirke, v. kontor
19-08-2011	16:01	Dyrehaven 6, inde på inst.

Sagen overleveres til Arne Hansen, vagt i weekenden

Lørdag d. 20. August 2011

Søndag d. 21. August 2011

Mandag d. 22. August 2011

Svar på kim 37 i fredagsprøverne viser generelt høje kim 37 værdier i området.

Skyl på brandhane ved skovriddergården øges. Brandslange ført over asfalteret sti

Der udtages prøver i Tårnbæk, så vidt muligt på skyllesteder

Tirsdag d. 23. August 2011

Efter besigtigelse af skyllesteder med rrk og arh besluttet det at iværksætte en kraftig skylning, især på skylleventilerne Tårnbækdalsvej 19, Bødkerbakken og Norlyvej. 32 mm.

Ved 17-tiden, PE ledning monteres og der skylles for fuld åben ventil. Ved skylningens start kommer der luftlommer, brunt vand og stumper af PE. Skylningen fortsættes natten over.

Onsdag d. 24. August 2011

Skylning reduceres for prøvetagning og der udtages prøver på skyllesteder og i installationer med høje kim-tal. 4 prøvesteder udvælges til samtidig BQ-analyse.

Torsdag d. 25. August 2011

Måler Tårnbæk Strandvej 112 skiftet. Stikledning gennemskyllet 10 min. For fuld åben ventil. Der er fri passage og ingen tegn på tilstopning. Ikke umiddelbart tegn på urenheder i nedtaget måler, ud over det man normalt finder.

Fredag d. 26. August 2011

SMS modtaget fra donsLab kl. 10:46:45 Tårnbæk ledningsnet 37 grader alle ok

Fredag d. 26. August 2011

Måler nedtaget på Tårnbæk Strandvej 112 undersøgt. Måler har svag lugt af strandkant (råden tang)

Returskyl af måler giver svagt gul skummende væske. Kontrollforsøg af 4 målere nedtaget samme dag viser at målere, der henstår over weekend, ikke giver samme lugt eller væske ved returskyl.

Sandsynligvis har indhold i måler "gæret" over weekenden.

På dette grundlag tilbydes beboer i 112 skylning af installation. Det bør overvejes om lignende tiltag skal gøres på andre installationer i området. Fx Norlyvej 7 og 9

Lennart Fuql Stigsen

Fra: Lennart Fuql Stigsen
Sendt: 10. august 2011 11:39
Til: Bente Bindslev
Cc: Birgitte Myrthue Thorsen; Arne Hansen
Emne: Prøvetagning i ejendom, Taarbæk Strandvej 112

Charlotte M.M.L Sørensen (26203341) Taarbæk Strandvej 112, mener at vandet i ejendommen forårsager kløe på kroppen og beder os om at undersøge, om vandet fejler noget.
Dons Lab. der har planlagt Udvidet kontrol på ledningsnettet, omfattende spormetaller, i morgen(Virum og Taarbæk), tager prøve i ejendom bakt. + nikkel. Mellem 10:00-12:00

Venlig hilsen

Lennart Fuql Stigsen

Maskinmester

Lyngby-Taarbæk Forsyning
Lyngby Vandværk
Gammel Lundtoftevej 9A
2800 Kgs. Lyngby

Telefon: 72 28 33 60 (Omstilling)
Telefon: 41 77 97 44 (Mobil)
Telefax: 45 93 92 83 (Lyngby Vandværk)

E-post: lfs@lth.dk
E-post: forsyning@lth.dk

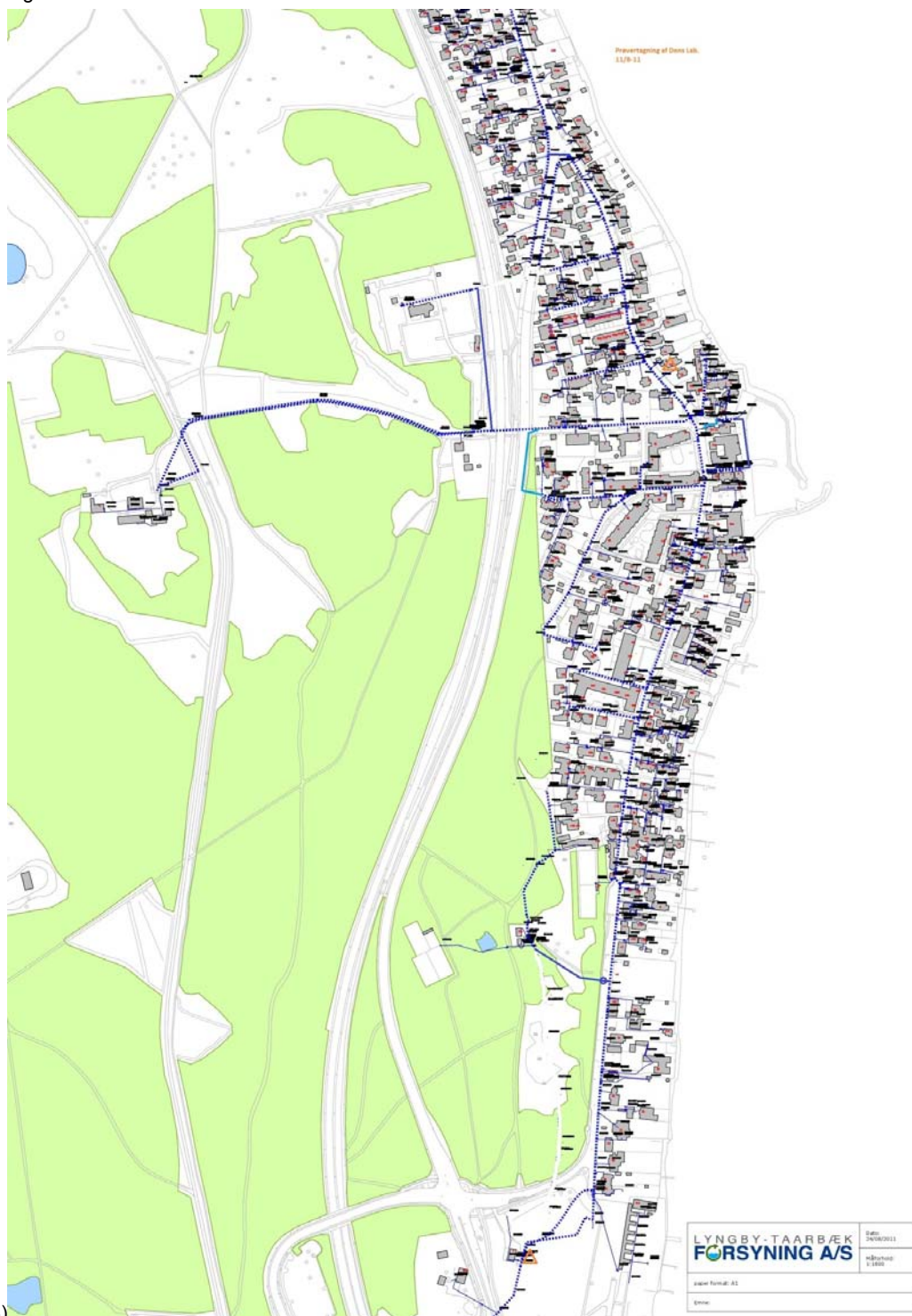
www.lth.dk

LYNGBY-TAARBÆK
FORSYNING A/S

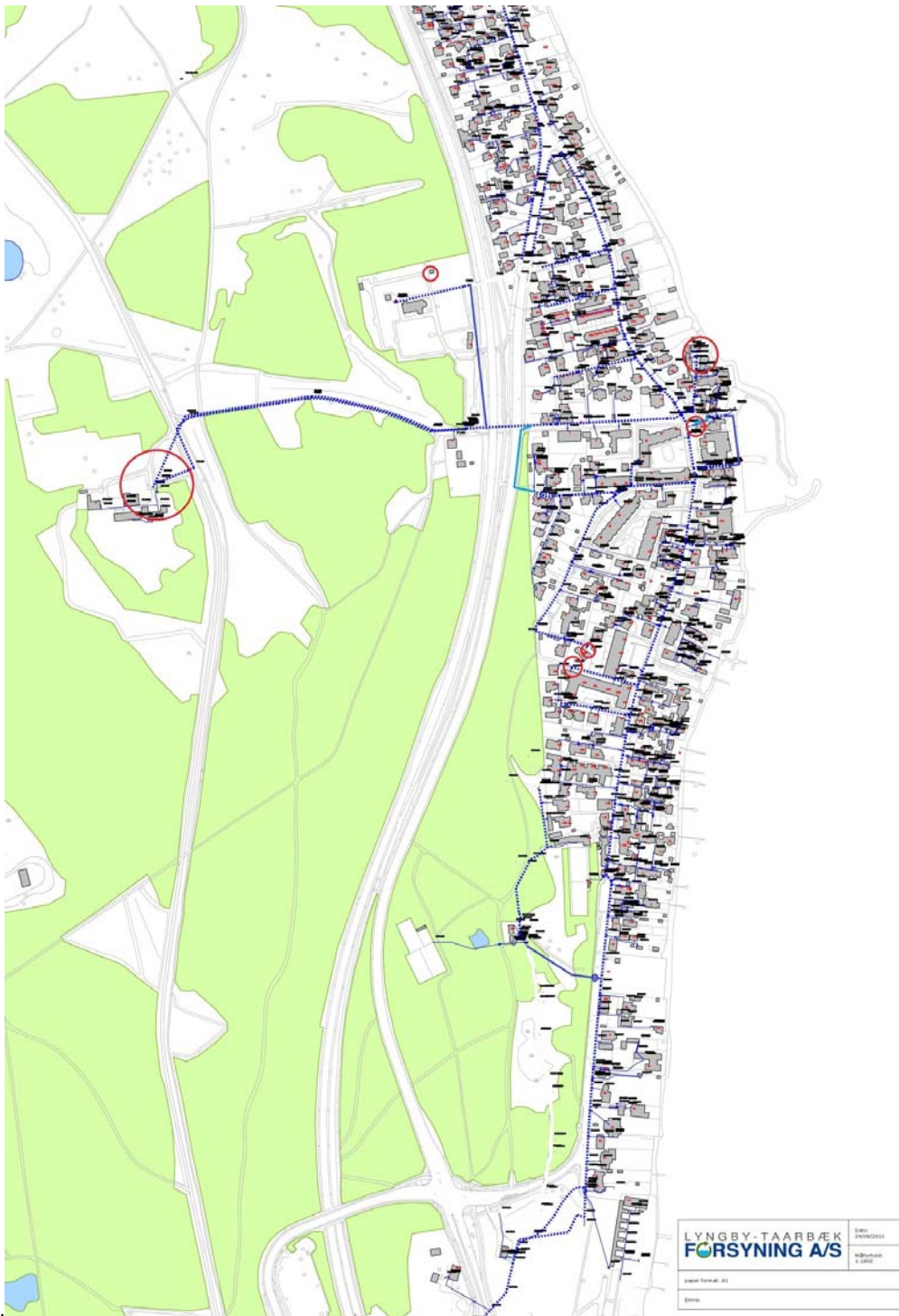
Bilag 2) Ledningsplan for Taarbæk-området, på basis af oplysninger fra
Munck

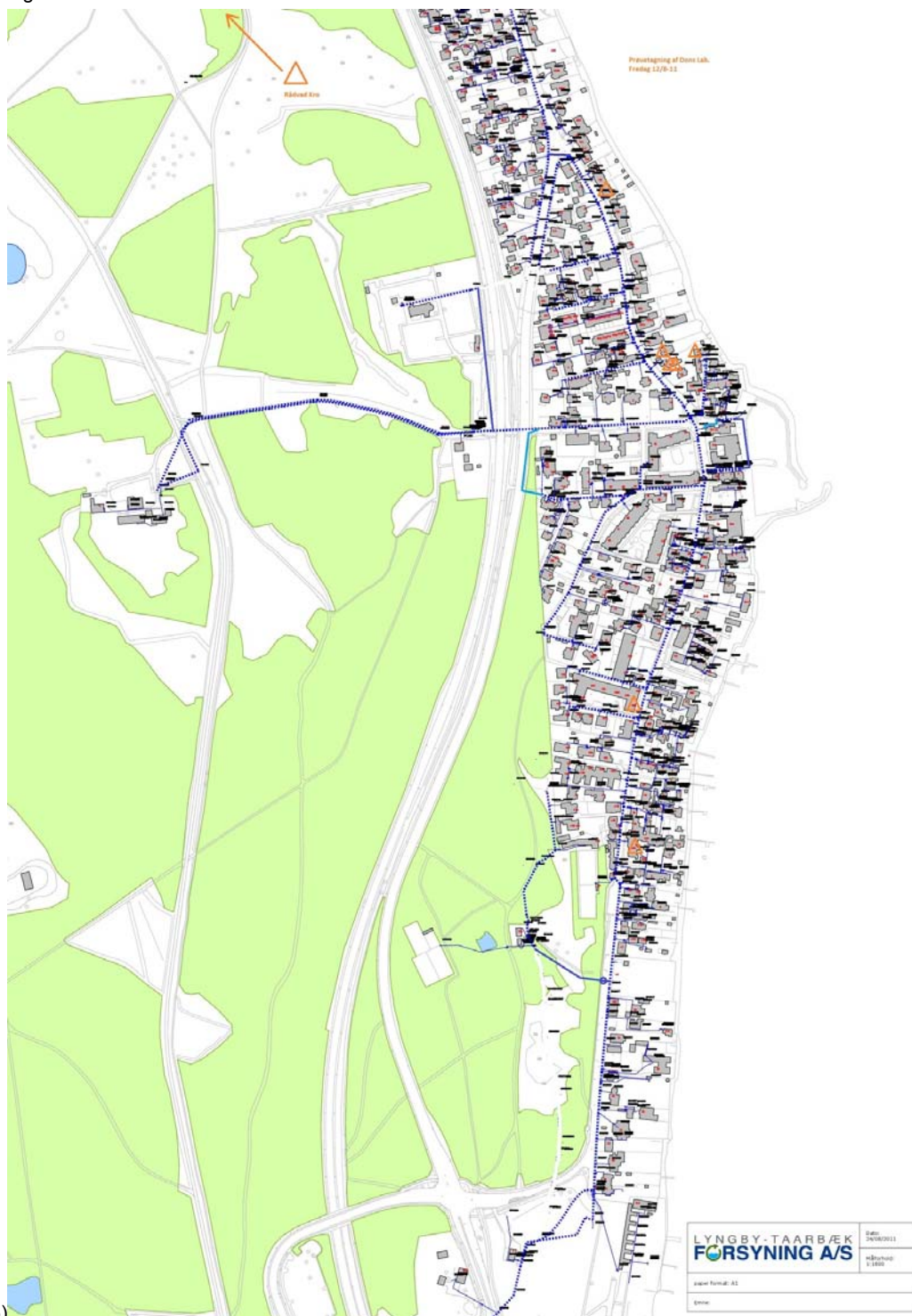


LYNGBY-TAARBÆK FORSYNING A/S	Side: 14/02/2011
	Skala: 1:200
Projekt: Forsyning A/S	
Elev: _____	



Bilag 4) Udvidet skyl iværksat Søndag d.





TILSYNSRAPPORT NR. 25



Nedenfor er angivet et udsnit af Tilsynsrapport nr. 25, fra NIRAS.

Sagsnr.: 202326	Sektor: VAFO	nr 25	Side: 1 af 2
Sagsnavn: Ledningsrenovering 2010		Rev.:	Dato: 24/8-2011

ENTREPRISE / ARBEJDE:

Entreprise / Leverance: Renovering af vandledninger 2010

Entrepreneur / Leverandør: Munck

TILSYNETS BEMÆRKNINGER:

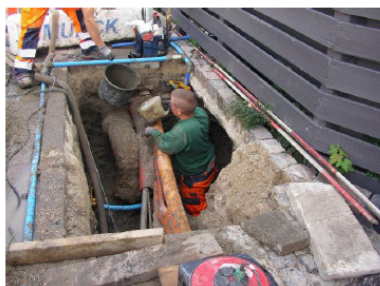
- | | | |
|--|--|---|
| 1. Trafikforhold, skiltning og afspærring <input type="checkbox"/> | 2. Rørlager <input type="checkbox"/> | 3. Arbejdsareal og -gruber samt ledningsgrav <input type="checkbox"/> |
| 4. Rørvejning <input type="checkbox"/> | 5. Rørinstallation/lægning <input type="checkbox"/> | 6. Røds og skader på rør <input type="checkbox"/> |
| 7. Tætning ml. eksisterende og PE rør <input type="checkbox"/> | 8. Tilfyldning <input type="checkbox"/> | 9. Retablering <input checked="" type="checkbox"/> |
| 10. Tilstutninger <input type="checkbox"/> | 11. Stikledning, Tilstutninger <input checked="" type="checkbox"/> | 12. Afstivning af arbejdsgruber dybere end 1,7 m <input type="checkbox"/> |

Besigtiget / position:


- Taarbæk Strandvej

Ad 1. Stikledning Taarbæk Strandvej 104

Tilsynet og bygherren (CLO) konstaterede, at Muncks gravefolk som lige har fortaget tømming af kloakvand samt jordarbejder i beskiddet stikhullet umiddelbart derefter påbegynder at udføre ledningsarbejder og omkobling af stik, endvidere blev der lagt an til at anvende det samme PE-rør som har været nede i hullet (interrimsvand) og dermed har været i kontakt med kloakvand til omkobling og montering af ny stophane. Det blev påtalt overfor Munck at gravefolk og andre "beskidte" folk ikke må udføre vvs arbejder, samt at ledning skal være nye, stophane og andet fittings som skal anvendes skal være afproppet eller indpakket. Munck skal sikre sig, at det kun er "rene" smede der åbner vandbanerne og udføre vvs-arbejder. Munck informerer deres medarbejder om at de skal være påpasselige med at overholde de instrukser og procedure der er når der arbejder med vandledninger.



BILAG 4 – Kontrolplan for entreprenøren

	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Lyngby-Taarbæk Vand A/S Sagsnummer: 1115 2003
	Stik	Hovedledning	Forsyningsledning	
Adresse			Dato	

Vand er et levnedsmiddel. Det stiller særlige hygiejniske krav, både til materialer, arbejdstilrettelæggelse og til den personlige hygiejne.

KONTROLAKTIVITETER				
Opbevaring af rør og fittings	Metode	Frekvens	Kontrollant	Bemærkninger (hvad udføres her?)
Rør og formstykker skal opbevares længst muligt i den emballage, som fabrikken har leveret.	Visuelt	Dagligt		
Rørbundter og løse rør opbevares på en plan og jævn bund.	Visuelt	Dagligt		
PE-rør skal altid leveres med pløstpropper fra fabrik for at beskytte mod indtraængende smuds m.v.	Visuelt	Dagligt		
Ved lagning af rør og formstykker skal det sikres, at de ikke deformeres, blømduses (forurenes) og at der særligt ikke opstår skadelige påvirkninger på dem	Visuelt	Dagligt		

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Tracéet tørt	Vand i tracéet	Utæt kloak?	Andet

	Metode	Frekvens	Kontrollant
Inden arbejdet	Visuelt	Dagligt	
Rør, ventiler, fittings og lign. kontrolleres/udbedes for blærende rørpropper, aftækning og lign., som skal sikre mod indtraængende snev.			
Inden montage udføres der en visuel inspektion for evt. indvendige fremmedlegemer, snev m.v.			
Vask hænder i vand og sæbe evt. engangs handsker. Brug evt. hygiejniske vådservietter.			
Værktøj og udstyr holdes rent og rør brug desinficeres med sprit. Opbevares i lukkede rene beholdere.			
Alt bliver nøje rengjort og sprittet af.			

	Metode	Frekvens	Kontrollant
Under arbejdet	Visuelt	Dagligt	
Der må ikke forekomme åbne rørender i renderne.			
Ved udtagning af rørpropper i forbindelse med sammensvejsning skal det sikres, at der er frigrævet ordentligt og der er rent omkring rørenderne.			
Udgravningen skal mindst være så dyb at røret er gravet frit og kan holdes tørt.			
Vand skal pumpes væk og må ikke stige så højt at det kan trænge ind i vandbanen.			
Rør holdes afproppet og fittings opbevares i emballage som først fjernes lige inden montage.			
Alle overflader, rørender, fittings m.m. desinficeres med sprit.			
Eventuelle spåner må ikke komme ind i rør, de skal opsamles i pose og må ikke ligge tilbage på arbejdsstedet.			

BILAG 5 – Skærpet tilsyn for bygherren

Forslag til skærpet tilsyn af 30.august 2011 fra NIRAS:

Emne	NIRAS tilsyns-krav	Munck	Dokumentation
Tilslutninger og omkoblinger vedr. forsynings- og transportledninger (før skylning, tryk side)	Alle tilslutninger skal tilses ved omkobling inden skylning må påbegyndes	Munck underretter tilsynet mindst dag før planlagt omkobling.	Dokumenteres i tilsynsrapport samt på oversigts tegning som godkendt samling og udført korrekt iht. procedure
Tilslutninger og omkoblinger vedr. forsynings- og transportledninger (efter skylning, og godkendt vandprøve)	Fuldtidstilsyn af omkoblingen til enten eks. eller nye vandledninger.	Munck underretter tilsynet mindst dag før planlagt omkobling	Dokumenteres i tilsynsrapport samt på oversigts tegning som godkendt samling godkendt samling og udført korrekt iht. procedure.
Stikledninger, anboringer samt tilkoblinger	Fuldtidstilsyn af alle arbejder ifm. anboringer og tilslutninger til eks stik. (ingen vandprøver ved dette arbejde)	Munck underretter tilsynet mindst dag før planlagt omkobling	Dokumenteres i tilsynsrapport samt på oversigts tegning som godkendt samling godkendt samling og udført korrekt iht. procedure.
Alle rørarbejder som indebærer åbne vandbaner	Fuldtidstilsyn af alle arbejder	Munck underretter tilsynet mindst dag før ifm arbejder i åbne vandbaner	Dokumenteres i tilsynsrapport samt på oversigts tegning som godkendt samling godkendt samling og udført korrekt iht. procedure.