

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 6. december 2011 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,
afdelingschef Kim Dahlstrøm og bygningschef Sidsel
Poulsen

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Lokalplan 233 for Taarbæk, reduktion af skovbyggelinje	4
02	Høring af visionsplan for Lokalbaneln A/S	6
03	Nyt gebyrprincip for erhvervs adgang til de kommunale genbrugstationer og beslutning om deltagelse i Vestforbrændings tilmeldeordning	7
04	Nye principper for sagsbehandling af ansøgninger om fritagelse for betaling af adm. gebyr for erhverv	11
05	Fastsættelse af takster for jordflytningsgebyrer 2012	14
06	Godkendelse og legalitetskontrol af takster for spildevand og vand	16
07	Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby	18
08	Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 06-12-2011	20
09	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Kulturværkets LYS - LYD - VAND	21
10	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Opsætning af offentlige toiletter	22
11	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Likørstræde	23

12	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Ændret skiltning for parkering bag Lyngby Rådhus	24
13	Mødeplan for 2012 for stående udvalg, Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen	25

1.

Lokalplan 233 for Taarbæk, reduktion af skovbyggelinje

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning er i øjeblikket ved at udarbejde en lokalplan for Taarbæk, Lokalplanforslag 233. Lokalplanen omfatter stort set hele Taarbæk samt en del af Bellevue Strandbad og restaurationen "Den Gule Cottage", jf. bilag 2 af 8. november 2011. Lokalplanens sydligste del af omfattes af skovbyggelinje i henhold til Naturbeskyttelseslovens § 17, jf. bilag 3 af 8. november 2011, jf. bilag 3. Skovbyggelinjen er en zone på 300 m omkring skove, hvis formål er at sikre skovenes værdi som landskabslementer samt at opretholde skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyrelivet. Der må ikke placeres bebyggelse, campingvogne eller lignende inden for skovbyggelinjen. Kommunalbestyrelsen er dispensationsmyndighed ved sager omhandlende skovbyggelinjen.

Teknisk Forvaltning foreslår, at skovbyggelinjen reduceres, så den følger matrikel 1aa Jægersborg Dyrehave, Taarbæk ved "Den Gule Cottage". Arealet, som foreslås udgået af beskyttelse omfatter den del af Bellevue Strandbad som er beliggende i Lyngby-Taarbæk Kommune samt del af den grønne plæne mellem strandbadet og "den Gule Cottage. Reduktionen vurderes ikke at betyde nogen forandring af oplevelsen af skovbrynet eller dens plante- og dyreliv, dels fordi det udgående areal i Kommuneplan 2009 er udlagt som landskabsområde, hvor der skal tages hensyn til landskabs-, kultur- og naturværdier, dels fordi selve skovbrynet ligger delvist skjult bag det udgående areal. Det kan derudover oplyses, at den sydlige del af Bellevue Strandbad, som ligger i Gentofte Kommune allerede har fået reduceret skovbyggelinjen. Ved en reduktion af arealet i Lyngby-Taarbæk Kommune vil der derfor være skabt både en administrativ ensretning for et anlæg som i øvrigt hænger sammen og en harmonisering af principperne for beskyttelse. Reduktionen vil desuden betyde en væsentlig administrativ lettelse for Teknisk Forvaltning i det nyanlæggelse i området vil kræve dispensation.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. skovbyggelinjen i den sydligste del af lokalplanområdet reduceres til at følge matrikel 1aa Jægersborg Dyrehave, Taarbæk ved "Den Gule Cottage", jf. bilag 1

- af 8. november 2011 fra Teknisk Forvaltning,
2. der søges om en "sindet reduktion" af skovbyggelinjen til Naturstyrelsen
Roskilde parallelt med Lokalplanforslag 233 for Taarbæk.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

- Ad.1 Godkendt, idet kortbilaget 1.1 tilrettes.
Ad.2 Godkendt.

2.

Høring af visionsplan for Lokalbanen A/S

Sagsfremstilling

Movia har sendt udkast til "Visioner for Lokalbanen 2012 - 2025" i høring frem til den 23. december 2011. Planen omhandler lokalbanerne i Nordsjælland (herunder Nærumbanen) og bygger på den tidligere regerings målsætning om at fordoble passagertallet frem 2030. Siden 2007 er der allerede opnået en fremgang på 30 %, bl.a. på grund af en række buslinjeændringer i yderområderne. Eneste bane, der ikke har haft fremgang, er Nærumbanen.

Rapporten nævner, at betalingsringen og letbanen kan være med til at øge passagertallet på Nærumbanen. God integration mellem Nærumbanen og letbanen er ønskelig, f.eks ved at optimere skiftemulighederne i Lyngby. Rapporten peger også på en mulig sammenkobling af banerne via Kanalvejsparkeringen.

Teknisk Forvaltning har udarbejdet det sagen vedlagte udkast til høringssvar.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at udkastet til høringssvar godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Anbefalet, idet formuleringen "og betænkelige ved," indskrives efter "ikke indstillet på" i 3 afsnit.

Udvalget noterede sig, at Movia vil fremsende nærmere supplerende kommentar vedrørende Letbanens foreslåede kobling til Nærumbanen.

3.

Nyt gebyrprincip for erhvervs adgang til de kommunale genbrugsstationer og beslutning om deltagelse i Vestforbrændings tilmeldeordning

Sagsfremstilling

Med den ny affaldsbekendtgørelse (afventer vedtagelse i Folketinget) der formentlig træder i kraft 1.1.2012 ændres principperne for opkrævning af virksomheders adgang til genbrugsstation til en tilvalgsordning. Det vil sige kommunerne skal etablere en ordning således, at virksomhederne frivilligt og mod betaling kan få adgang til genbrugsstation (tilvalgsordning).

Tilvalgsmodellens væsentligste elementer er i henhold til udkastet til bekendtgørelsen følgende:

- Kommunerne kan frit vælge mellem samt kombinere tilmelde- og betalingsmodellerne: abonnementsordning, klippekort eller betaling efter vægt.
- Der skal senest pr. 1. januar 2013 etableres mulighed for, at kommunerne kan give adgang til genbrugsstationen for virksomheder beliggende i andre kommuner.
- Kommunerne må ikke fastsætte mængdebegrænsninger for virksomhedernes adgang, men skal fortsat regulere adgangen på baggrund af størrelsen på køretøjet. Undtaget er farligt affald, hvor mængdegrænsen fortsat vil være 200 kg/år.
- Virksomhederne må aflevere affald, der i karakter svarer til husholdningsaffald.
- Gebyrerne vil variere fra kommune til kommune afhængigt af serviceniveau, antal tilmeldte virksomheder m.v.
- Ordningen evalueres efter 2 år.
- Kommunerne må kun videreføre abonnementsmodellen efter de første to år, hvis evalueringen viser, at ordningen er kostægte for virksomhederne, med andre ord afspejler de faktiske omkostninger for et besøg på genbrugsstationen.
- Kommunerne har ikke længere en egentlig kapacitetsforpligtelse, idet forpligtelsen kan opfyldes på anden måde, f.eks. ved at henvise til anden genbrugsstation.

Ny fællesordning i Vestforbrændings-regi: "Tilmeldeordningen"

Teknisk Chef-kredsen i I/S Vestforbrænding ønsker en løsning på tilvalgsmodellen, som giver ensartede gebyrer på tværs af kommunegrænserne og udnytter de stordriftsfordele, der er i en fællesordning. Derudover skal løsningen være langtidsholdbar og så let som mulig at administrere og benytte. På den baggrund opretter Vestforbrænding en ny fællesordning, som på vegne af kommunerne administrerer betalinger, information og kontrol (kaldet Tilmeldeordningen). Tilmeldeordningen er frivillig og deltagelse forudsætter, at der er indgået en aftale

mellem den enkelte kommune og Vestforbrænding.

På Teknisk Chef -mødet den 3. november 2012 (referat vedlagt i bilag) var opbakning til den foreslåede løsning og de principper, den bygger på, samt at alle kommuner starter op samtidig, og at der arbejdes på, at det bliver med start fra d. 1. januar. Dette gøres velvidende, at den politiske behandling af regulativer og gebyrer ikke er afsluttet i alle kommuner på dette tidspunkt.

Betaling pr. besøg og årsabonnement

I Vestforbrændings tilmeldeordning kan virksomhederne i 2012 vælge, om de vil betale pr. besøg på genbrugsstationen, eller om de vil betale for et årsabonnement, der giver fri adgang i hele 2012. Endvidere vil gebyrerne være differentieret i forhold til forskellige køretøjskategorier. For farligt affald er afregningen efter vægt, dog er de første 5 kg indeholdt i de ovennævnte generelle gebyrer.

Beregning af gebyret

Beregning af, hvad et besøg på genbrugsstationen koster, tager udgangspunkt i følgende tre omkostningsgrupper:

- Omkostninger til administration, information og stikprøvekontrol forbundet med den nye tilmeldeordning fordeles ud på det forventede antal betalingspligtige virksomhedsbesøg.
- Faste omkostninger til bemanning, arealer mv. De faste omkostninger er fastsat på baggrund af en "gennemsnitlig" genbrugsstation og fordeles ud på det forventede antal betalingspligtige virksomhedsbesøg.
- Omkostninger til transport og behandling af affaldet, "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer". De faste udgifter er fordelt på det forventede antal betalingspligtige virksomhedsbesøg. For så vidt angår de variable omkostninger, er det indregnet, at virksomheder medbringer større mængder affald pr. besøg end husholdningerne.

Ved at sammenlægge omkostninger for et gennemsnitligt virksomhedsbesøg for disse tre omkostningsgrupper findes den samlede gennemsnitlige omkostning for et enkelt virksomhedsbesøg. På baggrund af dette nøgletal beregnes gebyret for de forskellige køretøjskategorier for henholdsvis et enkelt besøg og et årsabonnement.

Fordeling af gebyrmidler mellem kommunerne og Vestforbrænding:

- Tilmeldeordningen godtgøres først, dvs. Vestforbrændings udgifter til håndtering af tilmeldeordning omkring administration, IT værktøjer, information og stikprøvekontrol.
- Resten af gebyrmidlerne fordeles mellem kommunernes direkte omkostninger i forbindelse med drift af genbrugsstationerne og med kommunernes indirekte omkostninger til "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer", som omfatter behandling og transport af affald (Forholdet er 74,8% til fællesaktiviteten og 25,2% til kommunerne direkte driftsomkostninger med efterfølgende opdateringer).

- Kommunernes andel fordeles i forhold til antal virksomhedsbesøg i 2010 (med efterfølgende opdateringer).

Vestforbrænding har bedt advokatfirmaet Bech-Bruun om en juridisk vurdering, der skal belyse om opkrævning af ens gebyrer er lovlig. Bech-Bruun påpeger i notatet:

- At det er væsentligt at forebygge, at der foregår krydssubsidiering mellem omkostninger fra husstande og virksomheder.
- At beregningerne skal være velunderbyggede.
- At beregningerne må bero på et vist skøn fra kommunalbestyrelsens side.
- At kommunerne er under et betydeligt tidspres for at implementere ordningen per 01.01.12 senest 01.04.12.
- At modellen skal kunne efterreguleres for at undgå misforhold mellem husholdninger og virksomheders bidrag til ordningen.

Fastsættelse af takster for affaldsområdet

I henhold til Miljøbeskyttelsesloven §48 og affaldsbekendtgørelsens §58 skal kommunalbestyrelsen i et gebyrblad fastsætte gebyrer for affaldsplanlægning, etablering, drift og administration af affaldsordninger.

Da ordningens lovlighed endnu ikke er afklaret og Teknisk Forvaltning ikke har modtaget forslag til den endelige gebyrfastsættelse for 2012 fra Vestforbrænding og fra Lyngby-Taarbæk Forsyning, foreslår Forvaltningen, at forslag til gebyr for 2012 ekstraordinært forelægges direkte Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

Et over- eller underskud på tilmeldeordningen betales af virksomhederne. Affaldsområdet skal hvile i sig selv. Over- eller underskuddet udlignes via kommunernes opkrævning af administrationsgebyr. (Jf. Bilag 16 i uddrag fra VF's indstilling dateret den 3. november 2011 vedlagt i bilag).

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler at:

1. Teknisk Forvaltning bemyndiges til at indgå aftalen med I/S Vestforbrænding, når den endelige aftale og juridiske vurdering foreligger.
2. Lyngby-Taarbæk Kommune går ind for opkrævning af ens gebyrer på tværs af kommunegrænserne, såfremt det juridisk vurderes at være lovligt
3. Lyngby-Taarbæk Kommune tilmelder sig Vestforbrændings fællesordning for virksomheders betaling for adgang til genbrugsstationen - "Tilmeldeordning" - under forudsætning af, at Bestyrelsen i I/S Vestforbrænding godkender etableringen en ny fællesordning for erhvervs adgang og betaling for adgang til genbrugsstationen.

4. Teknisk Forvaltning bemyndiges til at undersøge en alternativ mulighed til at drive en tilmeldeordning i henhold til den nye affaldsbekendtgørelse, såfremt det juridiske grundlag for tilmeldeordningen ikke vurderes lovligt.
5. Teknisk Forvaltning bemyndiges til ekstraordinært at fremlægge gebyrer for affaldsområdet 2012 for Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen når "Tilmeldeordningens" lovlighed og forslag til gebyrer foreligger.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Anbefalet punkterne 1-5.

4.

Nye principper for sagsbehandling af ansøgninger om fritagelse for betaling af adm. gebyr for erhverv

Sagsfremstilling

Miljøstyrelsen har revideret Affaldsbekendtgørelsen, vi afventer den endelige vedtagelse, som forventes at træde i kraft per 01.01.12. Det medfører bl.a. en justering af de eksisterende regler for opkrævning af erhvervsaffaldsgebyr, som er fastlagt i § 65. Disse ændringer vil påvirke opkrævning af administrationsgebyret samt behandling af ansøgninger om fritagelser.

I henhold til udkastet til den reviderede Affaldsbekendtgørelse § 65 er reglerne for fritagelser vist i en kort form nedenfor:

- stk.1 og 2. Kommunalbestyrelsen må ikke opkræve gebyr hos en nærmere defineret type af virksomheder.
- stk. 3. Kommunalbestyrelsen må ikke opkræve gebyr hos virksomheder, som overfor kommunen dokumenterer, at de har en årlig omsætning under 300.000 kr. Omsætningen opgøres for det indkomstår, som ligger to år før gebyråret.
- stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan fritage virksomheder fra et eller flere af gebyrerne, hvis kommunalbestyrelsen kan lægge til grund, at virksomheden ikke har en egentlig affaldsproduktion.
- stk. 5. Kommunalbestyrelsen fastsætter en årlig skæringsdato for, hvornår anmodning om fritagelse efter stk. 3 og 4 skal være modtaget hos kommunen.

De nye regler kombineret med den nye tilmeldeordning for virksomheders adgang til genbrugspladsen vil få indflydelse på opkrævningen af administrationsgebyret i 2012.

Administrationsgebyret dækker over udgifter til administration og håndtering af gebyrer til virksomheder, affaldsplanlægning, administration af indsamlings- og anvisningsordninger for virksomheder, konkrete anvisninger om håndtering af affald fra virksomheder, registrering af affaldsdata samt drift af den nationale affaldsdatabase og regulativedatabase. Administrationsgebyrets størrelse afhænger af antal virksomheder, der er tilmeldt ordningen og kan variere fra år til år.

Den samlede gebyrindtægt skal dække den del af omkostningerne, der vedrører virksomhederne. Affaldsområdet skal økonomisk hvile i sig selv. Det betyder, at jo færre virksomheder, der opkræves gebyr, jo færre virksomheder er der til at dække udgifterne, hvilket skal udlignes over gebyropkrævningen.

Fritagelsesprincipper

Teknisk Forvaltning foreslår, at de virksomheder, som er omfattet af § 65 stk. 4-5 følger de gældende regler og tager udgangspunkt i de fritagelsesprincipper, som er skitseret nedenfor, når der foretages en konkret behandling af ansøgninger:

- At der foretages en helhedsvurdering baseret på ansøgningen, så der kan ydes en rimelig service og vejledning.
- Proportionalitetsprincippet anvendes i forhold til affaldsmængden.
- Erhvervsaffald skal håndteres i henhold til erhvervsaffaldsregulativet.
- Virksomhederne er pligtige til selv at indhente og fremsende dokumentation. Derefter undersøges hos SKAT og CVR om oplysningerne er korrekte.
- Virksomhederne er ansvarlige for, at oplysningerne hos SKAT og i CVR er korrekte. Kun åbenlyse fejl kan medføre fritagelse for betaling af gebyret, det kan eksempelvis være, hvis en virksomhed bliver registreret, som ophørt med tilbagevirkende kraft.

Teknisk Forvaltning forventer, at ændringen om at hæve omsætningsgrænsen til kr. 300.000 jvf. Udkastet til Affaldsbekendtgørelsen § 65. stk. 3 vil reducere antallet af ansøgninger om fritagelser. Der er nogle undtagelser for § 65 stk. 3, hvor nogle virksomheder ikke bliver filtreret fra ud fra omsætningskriteriet på under kr. 300.000,-. Det omhandler:

- Lønsumsregistrerede virksomheder, de skal ved påtegnet regnskab af registreret revisor eller ved selvangivelse dokumentere, at omsætningen i 2010 var under 300.000 kr.
- Læger, som er hospitalsansatte. De har ofte et CVR nr. til udskrivning af recepter, men sjældent en omsætning. De fratrækkes ikke automatisk, da deres indtægt er momsfri. Det er vanskeligt at dokumentere, at der ikke har været en omsætning. Hvis de ikke har haft en omsætning, udarbejder de ikke et årsregnskab og omsætningen fremgår først på selvangivelsen, når der har været en omsætning.

Økonomiske konsekvenser

ingen, da affaldsområdet skal hvile i sig selv. Overskud eller underskud bliver periodiseret over 3. år.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler at:

1. Principperne for fritagelse for opkrævning af administrationsgebyr godkendes.
2. Teknisk Forvaltning bemyndiges til at foretage evt, konsekvensændringer, såfremt den endelige Affaldsbekendtgørelse ændres af centrale myndigheder i forhold til det foreliggende udkast.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:
Anbefalet punkterne 1 og 2.

5.

Fastsættelse af takster for jordflytningsgebyrer 2012

Sagsfremstilling

I Lyngby-Taarbæk Kommune kan langt hovedparten af den jord, der graves op og flyttes, betegnes som affald. Det er overskudsjord, som ikke genanvendes direkte, men bortskaffes til rensning eller deponering. Når jord er affald, skal kommunens udgifter til planlægning, etablering, drift, administration samt registrering af oplysninger og forskudsvis dækning af planlagte investeringer på affaldsområdet opkræves gennem gebyrer, jf. miljøbeskyttelseslovens § 48 og affaldsbekendtgørelsen.

Kommunen fastsætter, hvordan gebyret opkræves og størrelsen på gebyret. Opkrævningen skal ske efter reglerne i affaldsbekendtgørelsen og følger dermed retningslinjerne for erhvervs- og husholdningsaffaldsgebyrer. Retningslinjerne er uændret i forhold til opkrævning af gebyr for jordflytning i 2011.

Gebyrernes størrelse skal afspejle udgiften til opgaven og således "hvile i sig selv". Overskud eller underskud vil derfor blive udlignet i de efterfølgende år.

Gebyret opkræves hos alle husholdninger i kommunen, herunder sommerhuse og kolonihaver. Gebyret opkræves hos den der har tinglyst adkomst på ejendommen. Gebyr til boligerne fordeles ligeligt og opkræves sammen med de øvrige affaldsgebyrer for husholdninger.

For virksomheder skal gebyrberegningen foretages på grundlag af registreringen i CVR-registret (det centrale virksomhedsregister) og på P-nummer (produktionsenhedsnummer) niveau. En væsentlig del af virksomhederne og institutionerne er fritaget for at betale gebyrer. Fritagelser sker på grundlag af branchekoder og virksomhedsformer kombineret med antal ansatte, samt virksomheder med en omsætning under 50.000 kr. ekskl. moms. Gebyr til virksomheder fordeles ligeligt og opkræves sammen med de øvrige affaldsgebyrer for virksomheder.

Der foreligger p.t. et udkast til ny affaldsbekendtgørelse. Såfremt dette bliver vedtaget af centrale myndigheder, vil det betyde, at der er meget færre virksomheder som opkræves gebyr. Dette medføre, at taksten for virksomheder skal revurderes og kommer til at stige væsentligt.

Med de oplysninger der foreligger på nuværende tidspunkt betyder det, at der skal opkræves 168 kr. ekskl. moms hos virksomhederne og 29 kr. ekskl. moms hos

husholdningerne i 2012. Beregninger for udgifterne fremgår af vedlagte bilag til sagen.

Da husholdningsgrundtaksten opkræves ½-årligt skal jordflytningsgebyret til husholdningerne således også opkræves af to omgange i 2012. Gebyret til virksomhederne opkræves sammen med erhvervsaffaldet gebyropkrævningen, som kun opkræves en gang om året, hvilket medfører at jordflytningsgebyret til erhverv også vil blive opkrævet en gang om året.

Økonomiske konsekvenser

Ordningen er udgiftsneutral da den er brugerfinansieret.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at taksten på 29 kr. ekskl. moms, fordelt på to opkrævninger, for jordflytningsgebyr til husholdninger for 2012 godkendes.
2. Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at taksten på 168 kr. ekskl. moms, opkræves af en omgang, for jordflytningsgebyr til erhverv for 2012 godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Anbefalet punkterne 1 og 2.

6.

Godkendelse og legalitetskontrol af takster for spildevand og vand

Sagsfremstilling

På Teknik og Miljøudvalgets møde den 15. november 2011 udsattes sagen. Sagen fremlægges på ny.

Det har på tidspunktet for udarbejdelsen af indstillingen ikke kunne bekræftes, at de endelige takstforslag foreligger. Når dette er muligt efter forestående bestyrelsesmøde i LTF A/S den 6. december 2011, vil de blive forelagt udvalget til orientering på mødet eller udsendt efter udvalgsmødet i forbindelse med forberedelse af Økonomiudvalgets dagsorden.

Sagen vedlægges senest modtagne takstoversigt af 7. november 2011 fra LTF A/S, idet endelig godkendt takstblad forventes modtaget efter bestyrelsens møde den 6. december 2011.

Det er forvaltningens vurdering, at der skal foretages legalitetskontrol af taksterne for vand og spildevand således, at gældende lovgivning overholdes. Der sker med henvisning til Vandforsyningsloven § 52a og § 53, stk. 1. og Betalingsloven § 1 stk. 4 og § 3, stk. 1.

Forvaltningen har noteret sig, at der ikke gennemføres legalitetskontrol med bistand fra eksternt rådgiver, som oprindeligt foreslået ved drøftelsen af sagen ved udvalgets møde den 15. november 2011.

Legalitetskontrollen for så vidt angår 2012 vil alene bero på det modtagne sagsmateriale (indstilling, protokol + takstbilag) fra LTF A/S' bestyrelsesmøde den 6. december 2011.

Økonomiske konsekvenser

Ordningen er udgiftsneutral, da den er brugerfinansieret.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Taksterne anbefales til godkendelse på baggrund af LTF A/S bestyrelses fremsendte takster og materialer af 27. oktober 2011, med efterfølgende bilag.

Det Konservative Folkeparti tager forbehold.

7.

Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby

Sagen blev udsat på mødet den 15. november 2011 i Teknik- og Miljøudvalget. Sagen forelægges på ny.

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 17. maj 2011 fået forelagt rapport "Detailundersøgelse 2010, analyse og vurdering af Bilka-placering". På mødet besluttede udvalget, at der skal udarbejdes en trafikanalyse, inden der tages stilling til et evt. projekt på Firskovvej. Kommunalbestyrelsen har på mødet den 27. juni 2011 godkendt, at der omdisponeres midler til udarbejdelse af trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby.

Trafikanalysen for det centrale Kgs. Lyngby forelægges nu og er vedlagt som bilag.

Kommunalbestyrelsen har ønsket at få klarlagt de trafikale konsekvenser af en række byudviklingsprojekter af forskellig karakter varierende fra udvidelser af eksisterende bebyggelser til etablering af nye større bolig- og erhvervsbyggerier, etablering af letbane og herunder en mulig lukning af Klampenborgvej.

Til brug for analysen er udarbejdet en overordnet trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby for at undersøge ændringer i trafikken ved ændringer i plandata og i vejnettet. Der er opstillet og undersøgt 6 scenarier for 2020 for igangværende, planlagte og fremtidige projekter.

Det foreslås, at der arbejdes videre med:

- trafikanalysens resultater for at give de bedste forudsætninger for udvikling af Firskovvejsområdet, letbanen (herunder en evt. vejlukning af Klampenborgvej), allerede planlagte projekter i Kgs. Lyngby (Fokusstrategi for Kgs. Lyngby, 2008) samt udvikling i henhold til Videnbystrategien, og
- en nærmere økonomisk vurdering af rapportens anbefalinger og finansieringsmuligheder ved udbygningsaftaler m.v.

Økonomiske konsekvenser

Videre analyser kan medføre udgifter til ekstern rådgiver. Der er vedlagt notat af 28.november 2011 med overslagspris for model- og konsekvensberegning af ekstra scenarier samt overslagspris for udarbejdelse af spidstimemodel for Kgs. Lyngby.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget

1. tager trafikanalysen til efterretning, og
2. at der på baggrund af trafikanalysens resultater arbejdes videre med en overordnet og individuelle trafik- og parkeringsstrategier for udvikling af Kgs. Lyngby.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Ad.1 Taget til efterretning.

Ad.2 Godkendt, idet der arbejdes videre i 4 hovedspor:

- Bilkas evt. komme og evt. forlængelse af Fireskovvej
- Letbanens gennemførelse, og evt. lukning af Klampenborg vej
- Kanalvejsprojektet
- Kommuneplanens fortætningsstrategi i Lyngby centrum

8.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 06-12-2011

1. Status for indsigelser over afgørelse om Miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken

Afgørelse om miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken blev offentliggjort i Det Grønne Område og Villabyerne den 2. og 3. august og klagefristen var fastsat til 1. september 2011 kl. 12.00.

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget følgende klager inden for den fastsatte tidsfrist:

1. Christian Madsen, Klima, natur og miljøchef i Gentofte Kommune. Med tilhørende navngivne bilag 26 stk.
2. Susanne Thorkilsen, Ordrup Jagtvej 2, 2920 Charlottenlund, formand for Skovshoved-Klampenborg Grundejerforening og Birgitte Thygesen, Formand for Skovshoved-Klampenborg Grundejerforenings Bakkeudvalg. Med tilhørende navngivne bilag 3 stk.
3. Ole Kien, Dyrehavevej 54, 2930 Klampenborg. Ole Kien repræsenterer 36 medunderskrivere/beboere.

Klagerne blev sendt til Natur- og Miljøklagenævnet den 5. september 2011. Forvaltningens bemærkninger til klagerne er efter aftale med Natur- og Miljøklagenævnet indsendt ultimo november 2011.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Taget til efterretning.

9.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Kulturnetværkets LYS - LYD - VAND

Paul Knudsen (V) har anmodet om optagelse af punkt på dagsordenen med følgende baggrundsmateriale:

Problemstilling

Skrivelse af 27. november 2011 til Kommunalbestyrelsens medlemmer fra Kulturnetværket i Lyngby-Taarbæk Kommune, skitse til pilotprojekt af 25. november 2011 samt idekatalog af 24. oktober 2011.

Kulturnetværket foreslår, at der skabes et ideforslag til en lysplan for en kunstnerisk udsmykning både i det centrale Lyngby, men også med "arme" ud til vigtige punkter i området.

Økonomiske konsekvenser

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt af forvaltningen.

Kompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til udvalgets drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Udvalget anmoder forvaltningen om at indlede en dialog med kulturnetværket.

De konkrete projekter fra kulturnetværket skal tage hensyn til beboerne.

10.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Opsætning af offentlige toiletter

I e-mail af den 29. november 2011 anmoder Dorete Dandanell (F) og Paul Knudsen (V) om følgende:

"På vegne af SF's og Venstres grupper anmoder Dorete Dandanell og Paul Knudsen om optagelse af sag på førstkommende møde i Teknik- og Miljøudvalget vedrørende opsætning af offentlige toiletter.

For at give borgerne mulighed for at komme på toilettet i det offentlige rum og for at sikre visse lokalområder mod uønsket tisseri, foreslås det at undersøge mulighederne for at opsætte offentlige toiletter, eventuelt reklamefinansierede, i f.eks. Virumparken, i Kgs. Lyngby centrum og andre steder, hvor folk samles."

Forvaltningen fremlægger sagen til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Udvalget anmoder forvaltningen om at undersøge muligheden for at opsætte offentlige tilgængelige toiletter, idet det forudsættes, at de opstilles og drives udgiftsneutralt.

11.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Likørstræde

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen har med udgangspunkt i Kommunalbestyrelsens møde den 31. oktober 2011 anmodet om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende gang - og opholdsarealer i Likørstrædet.

Økonomiske konsekvenser

Forvaltningen har ikke afdækket disse på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forelægges til drøftelse, idet forvaltningen på mødet vil fremlægge oversigtskort med angivelse af bl.a. ejerforhold.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Sagen blev drøftet.

Udvalget anmoder forvaltningen om at undersøge mulighederne for en forskønnelse og udvikling af Likørstræde. Kontakt til de private grundejere afventer nærmere behandling.

12.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Ændret skiltning for parkering bag Lyngby Rådhus

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen har med udgangspunkt i Kommunalbestyrelsens møde den 31. oktober 2011 anmodet om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende ændring af skiltningen for parkering bag Lyngby Rådhus, (personaleparkeringen på "Højen").

Ændringen forelås ændret med henblik på, at flere bliver klar over, at de kan benytte parkeringspladserne her uden for Rådhusets åbningstid.

Økonomiske konsekvenser

Forvaltningen har ikke afdækket disse på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse, idet forvaltningen på mødet vil redegøre nærmere for den nuværende skiltning.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Udvalget anmoder forvaltningen om at informere i kommunens faste annonce i Det Grønne Område, om parkeringsmulighederne bag rådhuset.

Endvidere ønsker udvalget, at registreringsnumrene fjernes fra parkeringspladserne, således at der ikke er faste pladser. Sagen oversendes derfor til Økonomiudvalget.

13.

Mødeplan for 2012 for stående udvalg, Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget har den 20. september 2011 godkendt den vedlagte mødekalender for 2012.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

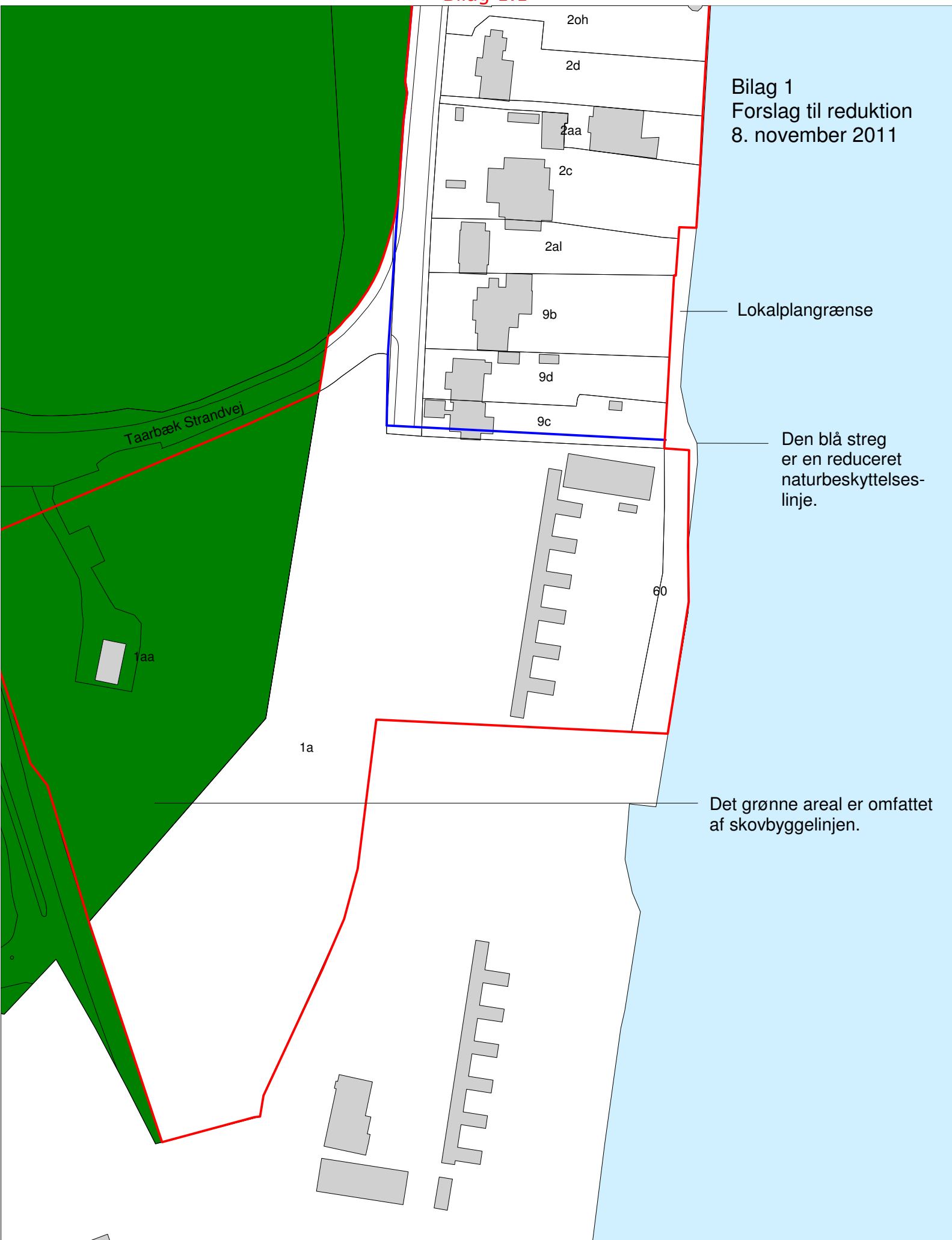
Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at mødekalenderen for 2012 godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. december 2011:

Godkendt.



Bilag 1
Forslag til reduktion
8. november 2011

Lokalplangrænse

Den blå streg
er en reduceret
naturbeskyttelses-
linje.

Det grønne areal er omfattet
af skovbyggelinjen.





Dato:
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 Teknik- og Miljøudvalgets møde den 6. 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 en løsning som vist på side 33, da der er planer om at bygge 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
Tlf. 45 97 35 10

Teknisk Forvaltning

Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00
Fax. 45 97 35 20

odm@ltk.dk
www.ltk.dk

14-NOV '11 08:59



Lyngby Taarbæk Kommune
Lyngby Torv
2800 Lyngby

Sagsnummer
ThecaSag-108105
Movit-2241009

Sagsbehandler TFR
Direkte 36 13 16 00
Fax -
TFR@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

11. november 2011

Høringsbrev vedrørende visionsplan for Lokalbaneln A/S

Vedlagt fremsendes "Visionsplan for Lokalbaneln A/S 2012-2025" til høring i de berørte kommuner i perioden **11.11.2011 – 23.12.2011**.

Baggrund.

Movia har sammen med Lokalbaneln A/S udarbejdet en visionsplan for den videre udvikling af lokalbanerne i Nordsjælland og Nærumbaneln, idet den nuværende "Lokalbaneplan 2006-2015" med tilhørende investeringsprogram er ved at rinde ud. Dertil kommer at samfundsudviklingen, og de indtil nu indhøstede erfaringer, kræver at vi på nuværende tidspunkt får taget stilling til hvorledes Lokalbaneln A/S kan bidrage til opfyldelse af Folketingets målsætning om dobbelt så mange passagerer på jernbanerne i 2030.

Herudover er arbejdet blevet yderligere aktualiseret ved beslutningen om at bygge et nyt supersygehus syd for Hillerød, samt den nye regerings planer om at etablere en betalingsring om København og mulige takstnedsættelser i den kollektive trafik.

Planen.

Der er ikke er taget endelig stilling til finansieringen af de foreslåede projekter, da der mangler en endelig vurdering af, hvor mange passagerer disse projekter kan generere. De kommunale høringssvar og de endelige passagertalsvurderinger vil indgå i den endelige plan.

Den videre proces.

Planen forelægges Movias bestyrelse den 2.februar 2012, hvorefter den afleveres til videre politisk behandling i Region Hovedstaden. Movia vil indarbejde hovedkonklusioner fra visionsplanen i Movias Trafikplan 2013, der forventes færdig i efteråret 2012.

Kommunens høringssvar bedes være Movia i hænde **SENEST DEN 23.12.2011**.

Uddybende spørgsmål kan rettes til undertegnede på mail tfr@moviatrafik.dk

Venlig hilsen


Tommy Frost
Områdechef

Movia

Visioner for Lokalbanen

2012-2025

Version til høring

November 2011

COWI A/S

Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Movia

Visioner for Lokalbanen

2012-2025

Version til høring

November 2011

Projektnr. P74748
Dokumentnr.
Version 1.0
Udgivelsesdato 07.11.2011

Udarbejdet THRD/JSE
Kontrolleret JACH
Godkendt

Indholdsfortegnelse

Executive Summary	2
1 Indledning	5
Behovet for en Vision for Lokalbansen	5
1.1 Status på gældende plan	6
2 Ændringer i omverdenen	8
2.1 Projekter	8
2.2 Organisation	14
2.3 Andre ændringer	15
3 Visioner, potentialer og udviklingsmuligheder	17
3.1 Visioner for Lokalbansen	23
4 Konkretisering af visionen gennem 3 udviklingspakker	24
4.1 Grundpakken	25
4.2 Tillægspakke 1	29
4.3 Tillægspakke 2	31
5 Markedsføring og partnerskaber	35
6 Økonomi	Under udarbejdelse

Bilagsfortegnelse

Bilag A	Resultater af Borgerundersøgelsen
Bilag B	Stationsudvikling

Executive Summary

Visionsplan for Lokalbansen er en plan, der er udarbejdet under følgende rammer:

- Hvorledes leves op til den tidligere regerings målsætning om at fordoble passagerantallet frem til 2030
 - Lokalbansen A/S har siden indførelse af stærkt forbedrede køreplaner, nye tog, opgraderede stationer, hurtige tog, nye opgraderede buslinjer (R-linjer) der går på tværs af banenet, 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 Lokalbansen 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 bør de infrastrukturelle forhold for Lokalbansen A/S være omkring Hillerød station og den nye station ved det planlagte supersygehus syd for Hillerød for at kunne bidrage til målsætningens opfyldelse.
- Lokalbansen A/S har i dag ca. 6 mio. kunder/år. Udfordringen består således i at få udviklet koncepter for togbetjeningen på Lokalbansens 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:
 - *Betalingsring i København*
 - *Takstnedsættelser i den kollektive trafik*
 - *Nyt supersygehus syd for Hillerød*
 - *Planer for ombygning af Hillerød station*
 - *Etablering af letbanen i Ring 3*
 - *Mulig ny ringforbindelse og H-H forbindelse*
 - *Nyt større centerbyggeri i Helsingør*
 - *Stor ombygning af Helsingør station inklusive busterminal, der vil gøre skift mellem bus og tog mere optimal*

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 af-dække behov og ønsker, som skal til for at tiltrække potentielle nye kunder. Konklusionen er, at hvis nye kunder skal tiltrækkes til brug af Lokalbansen 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 til København dermed også forbedres
- Kendskabet til Lokalbansen A/S 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

Ønsker fra potentielle kunder, overordnede samfundsforventninger, sygehus, betalingsring, 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	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte togforbindelser på tværs af Hillerød • Ny station ved supersygehuset • Forøget stationsnærhed 	<ul style="list-style-type: none"> • Ombygning af Hillerød Station • Etablering af ny station ved det nye Supersygehus i Hillerød Syd • Tilpasning af stationsstrukturen • Gennemførelse af et "Stationsudviklingsprojekt"
Tillægspakke 1	<ul style="list-style-type: none"> • Betjening af den østlige del af Hillerød • Flere standsningsmuligheder på Lille Nord 	<ul style="list-style-type: none"> • Krydsningsstation i Hillerød Øst • Krydsningsstation i Kvistgård

Tillægspakke 2	<ul style="list-style-type: none"> • Integration mellem Nærumbanen og Letbane på Ring 3 • 3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Hillerød og Helsingør • 3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Gilleleje og Helsingør 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 alternative muligheder for integration af Nærumbanen og Letbanen på Ring 3 • Ny Krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup Station samt på Helsingør Station
----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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.

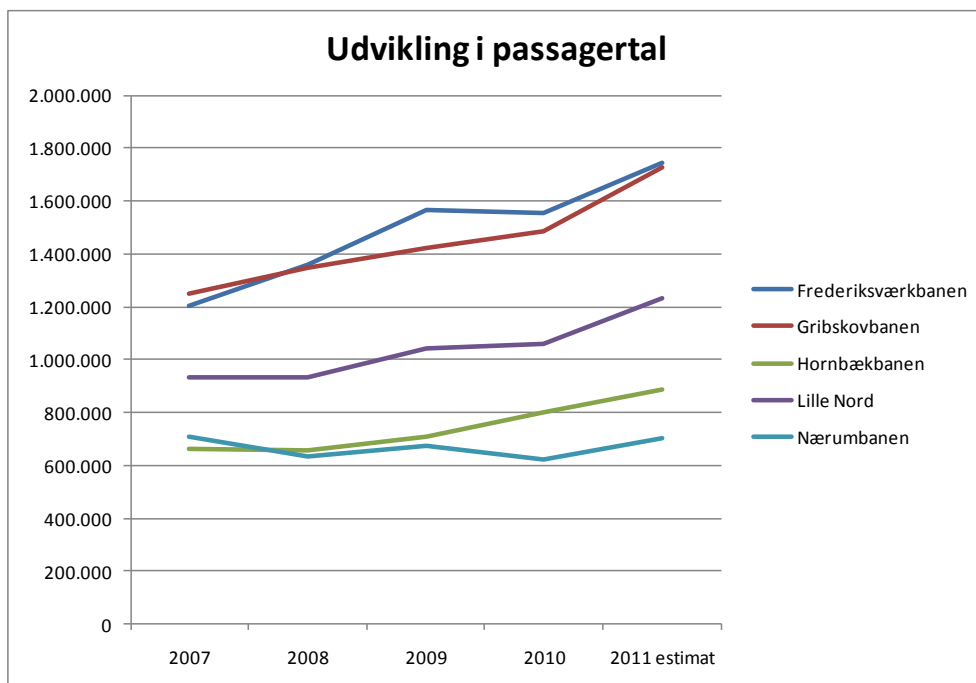
Udover de mange aktiviteter der skal gennemføres på spidsbelastningstidspunkterne for at tilgodese de mange nye pendlere skal der også ske en øget indsats, rettet mod fritidssegmentet blandt andet via markedsføring samt forbedrede køreplaner uden for myldretiderne og optimerede korrespondancer. Den store succes på R-nettet skyldes blandt andet en stor forøgelse af kundeantallet udenfor myldretiderne.

1 Indledning

1.1 Behovet for en Vision for Lokalbansen

Ønsket med denne Vision for Lokalbansen A/S har været at fokusere på de transportmæssige forbedringer, herunder rejsetider, frekvens og komfort - og mindre på det tekniske og infrastrukturelle tiltag, såsom skinner, sveller og krydsningsstationer.

I 2006 blev der udarbejdet en Lokalebaneplan for perioden indtil 2015. Lokalbansen har på baggrund af planen fra 2006-2015 udviklet sig meget positivt. Passagertallet på Lokalbansen 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 Lokalbansens strækninger. Kilde: Lokalbansen.

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. Regeringen har fremlagt planer om en betalingsring, der vil øge kravene til den service, som Lokalbansen kan levere. Den politiske målsætning for jernbanen er, at antallet af passagerer skal fordobles frem til 2030; dette vil stille krav om, hvorvidt Lokalbansen kan levere et endnu mere attraktivt produkt.

På baggrund af den succeshistorie, som Lokalbansen har været over de sidste år og de udfordrende nye krav der nu stilles til udviklingen af Lokalbansens togdrift, er det logisk at opstille en ny vision for Lokalbansen, der kan bygge videre på succesen og udstikke retningslinjerne for de kommende års udvikling. Det er denne Visionsplan, som du sidder med i hænderne.

1.2 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 Regio-sprintertog. 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 del af strækningen med 60 kg skinner (UIC 60). På Gribskovbanen er der gennemført skinneudveksling mellem Slotpavillionen 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.

På Frederiksværkbanen er Borupgård trinbræt blevet lukket.

Der er gennemført en sammenbinding af togløbene på Hornbækbanen og Gillelejebanen, således at passagererne kan komme fra Hornbækbanen mod Hillerød 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.

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 det 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.

2 Ændringer i omverdenen

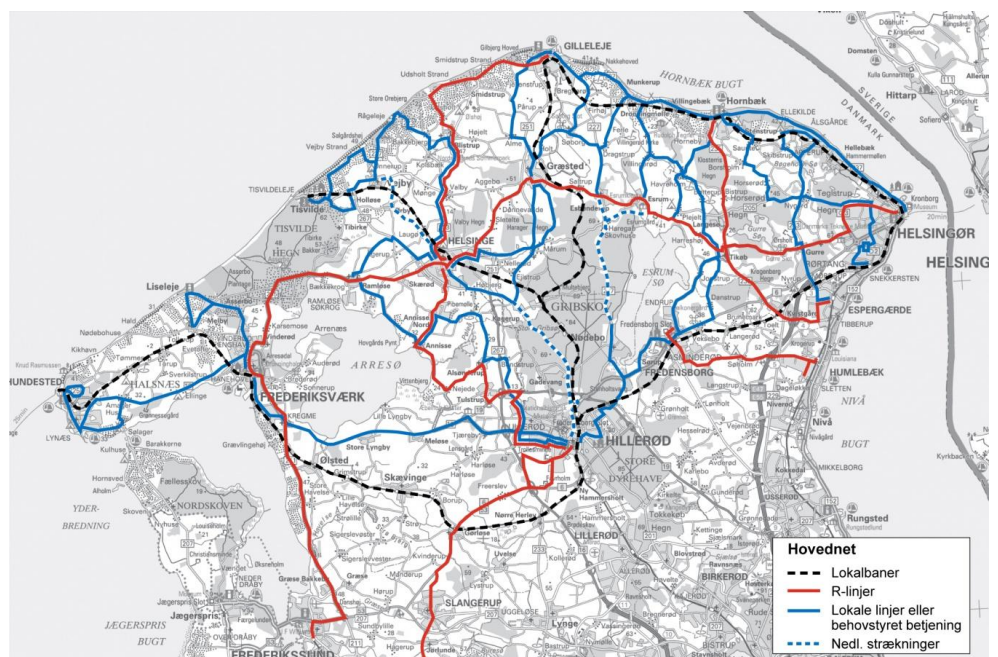
Afsnittet beskriver udefrakommende ændringer, der er gennemført, planlagt gennemført eller forventes gennemført og som har indflydelse på Lokalbansens passagergrundlag.

2.1 Projekter

2.1.1 R-net

Kommunerne i Nordsjælland, Movia og Lokalbansen har i samarbejde udviklet og fra december 2010 etableret R-nettet, der omfatter Lokalbansens 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)

Lokalbaner og R-linjer(røde) i Nordsjælland



På R-nettet tilbydes ½-times 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 Lokalbansens køreplaner, da korrespondancer og frekvens skal overholdes. Såfremt Lokalbansens køreplaner ændres skal de øvrige linjer i R-nettet tilpasses i overensstemmelse hertil.

2.1.2 Hillerød St.

Hillerød Station har som det mest centrale trafikknudepunkt i Nordsjælland særdeles stor betydning for Lokalbansens samlede aktiviteter. Sporanlægget på selve Hillerød Station ejes og drives af Banedanmark. Lokalbansen A/S betaler i lighed med DSB S-tog A/S en km-baseret infrastrukturafgift til Banedanmark for brug af stationens sporanlæg.

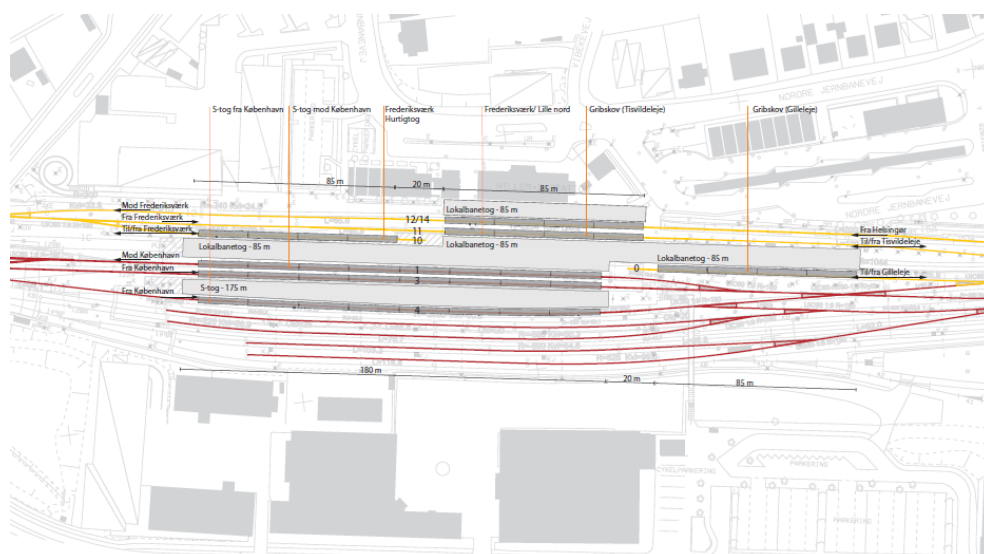
I forbindelse med udmøntningen af transportdelen af den Grønne Politik har Banedanmark vurderet mulighederne for udvidelse af kapaciteten på S-banens Hillerødgren. I den forbindelse er der arbejdet med kapaciteten på Hillerød st. Banedanmark har i samarbejde med DSB og Hillerød Kommune udarbejdet et skitseprojekt for ombygning af Hillerød Station for udvidelse af kapaciteten på Hillerød st., så det bliver muligt at køre med 5 minutters drift på S-banen. Ombygningen berører også Lokalbansens spor, hvor det forventes, at det bliver muligt at køre gennem Hillerød Station ad nye spor, der forbinder Frederiksværkbanens og Gribskovbanens/Lille Nords spor.

Forbindelsen vil give Lokalbansen mulighed for at føre tog fra Gribskov- og Hornbækbanen samt Lille Nord til den nye station ved Hillerød Syd og det nye Supersygehus og derved 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 Lokalbansens strækninger vil øge kvaliteten af Lokalbansens 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 optageområde.

Banedanmarks skitseprojekt til ny sporplan på stationen i Hillerød.



Kilde: Banedanmark.

2.1.3 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 Lokalbansen.

Den nye station vil give grundlag for mange passagerer (arbejdstagere på sygehuset, ambulante patienter og besøgende) til Lokalbansen, 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 Lokalbansens tog kan køre gennem Hillerød station. Dette giver mulighed for at ét tog i timen fra hver strækning nord for Hillerød kan føres igen til Hillerød Syd. En forudsætning for, at flere tog kan føres til Hillerød Syd er at denne station etableres som krydsningsstation.

Ideoplæg til ny station i Hillerød Syd.



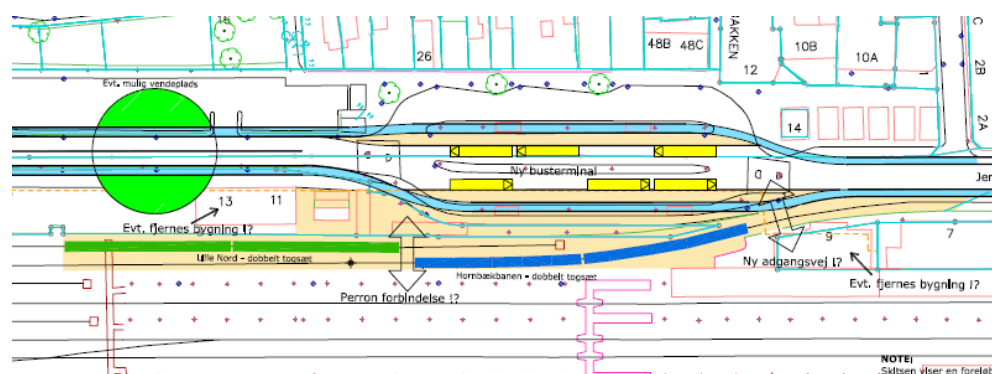
Ny station syd for Hillerød. Ideoplæg til muligheder og anbefalinger. Kilde: Banedanmark.

2.1.4 Helsingør rejsecenter

Helsingør Kommune har i samarbejde med Movia, Lokalbaneln, 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. Lokalbaneln 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 Lokalbanelns tog bliver kortere.

Ombygningen af rejsecentret, der indgår som et af knudepunkterne i R-nettet, vil lette omstigningen mellem busser og Lokalbanelns tog og mellem Lokalbanelns strækninger og dermed medvirke til, at korrespondancerne i R-nettet kan overholdes og dermed tiltrække flere passagerer til Lokalbaneln.

Illustration, der viser den planlagte terminal.



Kilde: Helsingør Kommune /COWI.

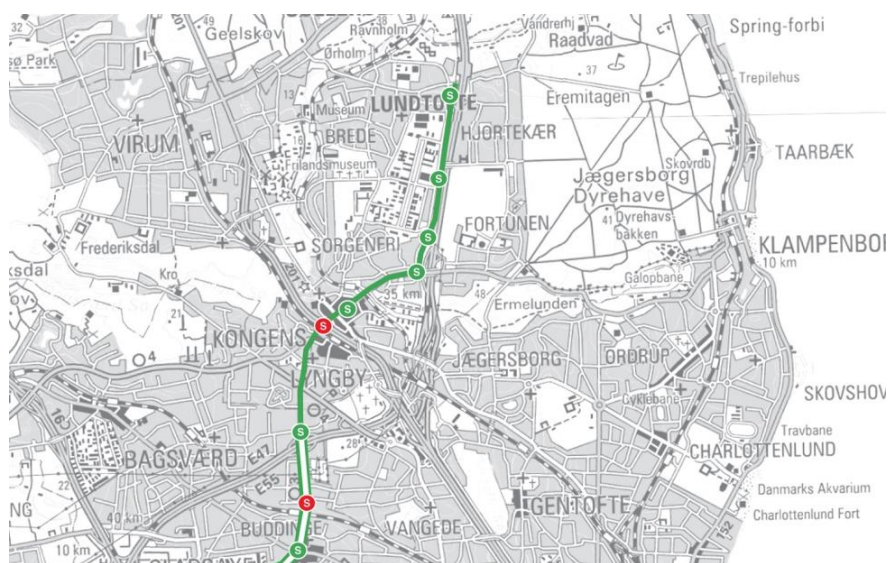
2.1.5 Letbane Ring 3

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.

Nærumbaneln krydser letbanen ved Klampenborgvej i Lyngby. Der er dog i de foreløbige planer ikke planer om etablering af omstigningsstandsningsssted her. Letbanens nærmeste standsningsssted i forhold til Nærumbanelns standsningsssted Lyngby Lokal er et stop ved Lyngby Storcenter (gangafstand 400-500 meter afhængig af hvor standsningssstedet på letbanen placeres).

De to baners tætte placering giver en oplagt mulighed for at integrere Nærumbaneln i den kommende letbane, så Nærumbanelns passagermæssige opland styrkes betragteligt. Der er dels mulighed for at etablere et omstigningsstandsningsssted de to baner imellem, dels mulighed for at integrere driften samt værktøds- og depotanlæg på Nærumbaneln i letbanen.

Letbanens linjeføring gennem Lyngby og krydsningen med Nærumbanen.



Kilde: Ring 3 Letbane eller BRT? Transportministeriet 2010.

2.1.6 Helsing C

Gribskov Kommune forventer, at der fortsat skal ske en stor udvikling af Helsing by både med hensyn til boliger og erhverv. Omkring og over stationen i Helsing planlægges etableret et nyt indkøbscenter. Etablering af centret medfører nedrivning af den nuværende stationsbygning og flytning af busterminalen fra syd til nordsiden af sporene. Herudover nedlægges den eksisterende baneoverskæring og der etableres en viadukt for vejtrafikken sydøst for stationen. I tilknytning til centret etableres 365 p-pladser. Centret bygges henover perroner og spor, hvorved ventefaciliteterne for Lokalbansens passagerer forbedres. Det bliver endvidere muligt at foretage tørskoet skift mellem tog og busser, da busterminalen også placeres under centret.

Den fortsatte udvikling af Helsing by samt etableringen af centret vil med stor sandsynlighed tiltrække flere passagerer til Lokalbansens Tisvildeleje-strækning.

Helsingør Stationscenter (gadeniveau).



Kilde: Ideoplæg. Århus Arkitekter 2011.

2.2 Organisation

Strukturreformen i 2007 medførte ændringer i organiseringen af den kollektive trafik. Reformen medførte, at de hidtidige trafikselskaber blev nedlagt og at finansieringen af busdriften i hovedstadsområdet overgik fra amterne, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune til primærkommunerne og regionerne. Det er således primært kommunerne, der finansierer den lokale buskørsel i kommunerne, mens regionerne finansierer lokalbanedriften samt enkelte regionale buslinjer, der forbinder ikke-banebetjente rejserelationer.

Kommunerne fastlægger omfanget af buskørslen og søger så vidt muligt at undgå parallellkørsel med baner og regionalt finansierede buslinjer, således at der ikke anvendes midler både fra kommuner og region til at supportere de samme rejserelationer. Kommunerne er således primært interesseret i den kollektive trafikbetjening internt i kommunerne, mens regionerne fokuserer på de regionale rejsestrømme.

Trafikselskabet Movia, der har ansvaret for bus- og lokalbanetrafikken på Sjælland, opdelt som konsekvens af strukturreformen lokalbanerne i to selskaber: Lokalbansen A/S og Regionstog A/S. Lokalbansen A/S varetager driften af lokalbanerne i Region Hovedstaden, mens Regionstog varetager driften af lokalbanerne i Region Sjælland. I forbindelse med dannelsen af de to lokalbaneselskaber blev Østbanen i 2009 udskilt fra Hovedstadens Lokalbansen, og aktiver og drift blev overdraget til Regionstog.

2.3 Andre ændringer

2.3.1 Cykler gratis med toget

Fra januar 2011 er der indført gratis medtagning af cykler på alle Lokalbansens 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.

2.3.2 Betalingsring

En betalingsring omkring København vil formentlig medføre en reduktion i antallet af personbiler, der kører ind til København i størrelsesordenen 10-20 %. En del af disse vil søge p-pladser i Københavns umiddelbare nærhed og derfra lade rejsen foregå med kollektiv transport, mens andre bilister måske vil vælge at rejse kollektivt en større del af vejen fra hjemmet til København.

Behovet for langtidsparkeringspladser og p-pladser for cykler i tilknytning til Lokalbansens stationer specielt i områder med bymæssig bebyggelse må forventes at stige i begrænset omfang som følge af betalingsringen. Konsekvensen vil samtidig kun være en mindre tilgang af passagerer. Bag denne vurdering ligger en antagelse om, at bilister fra Nordsjælland i højere grad vil vælge at køre til stationer, hvor togene har højere frekvens og hvor en rejse til Københavns centrum kan foregå uden skift (S-tog og Kystbanen). På Nærumbanen vil væksten dog nok være lidt større, da denne ligger betydelig tættere på København.

En væsentlig forudsætning for at gøre Lokalbansen attraktiv i denne forbindelse er høje frekvenser og god korrespondance til S-tog og Kystbanen.

2.3.3 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 2018. 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.

Transportinfrastruktur i Hovedstadsregionen



Kilde: Region Hovedstaden, Regional Udviklingsplan, juni 2008.

2.3.4 Rejsekort

Fase 1 i Rejsekortimplementeringen, der primært omfatter overførsel af klippekort-produktet til rejsekort rulles 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 (klippe-kort 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. Lokalbansen vil løbende følge udviklingen og tilpasse salgsorganisationen i forbindelse med de ændrede behov.

3 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 Lokalbansen.

På baggrund af de undersøgte potentialer og udviklingsmuligheder (se bilag A for en mere uddybende beskrivelse) kan der peges på en række centrale forhold i forhold til Lokalbansens fremtidige udvikling.

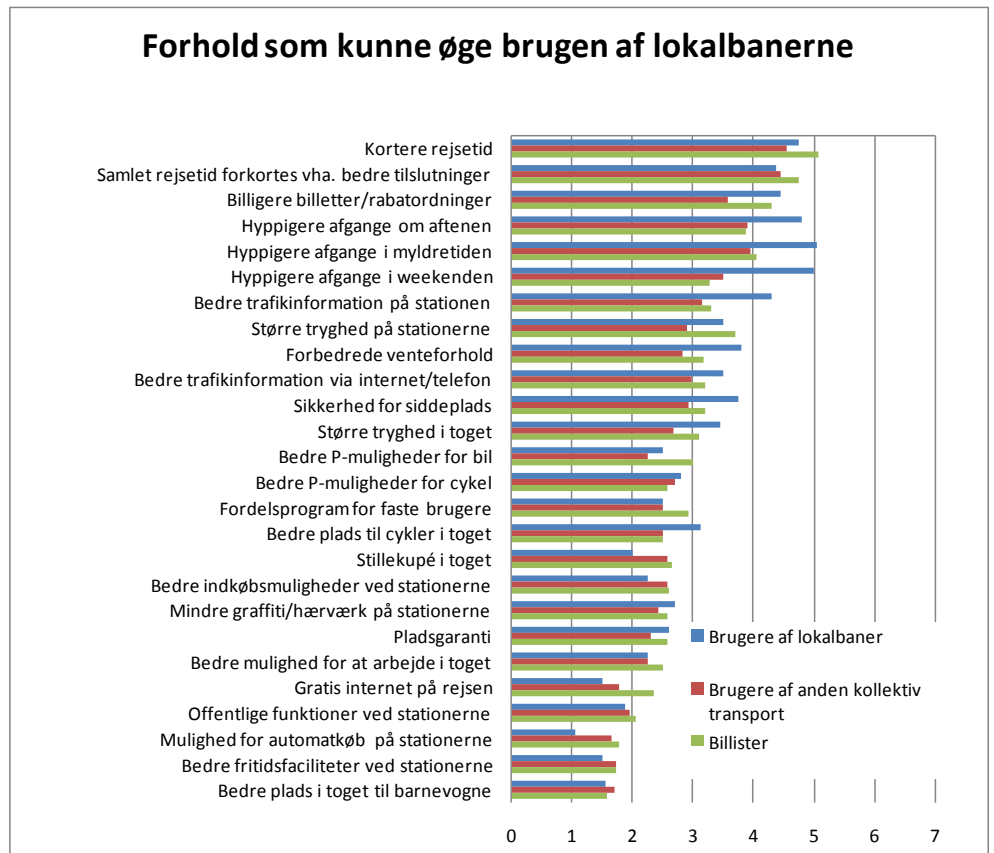
Mobilitetstendenser

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

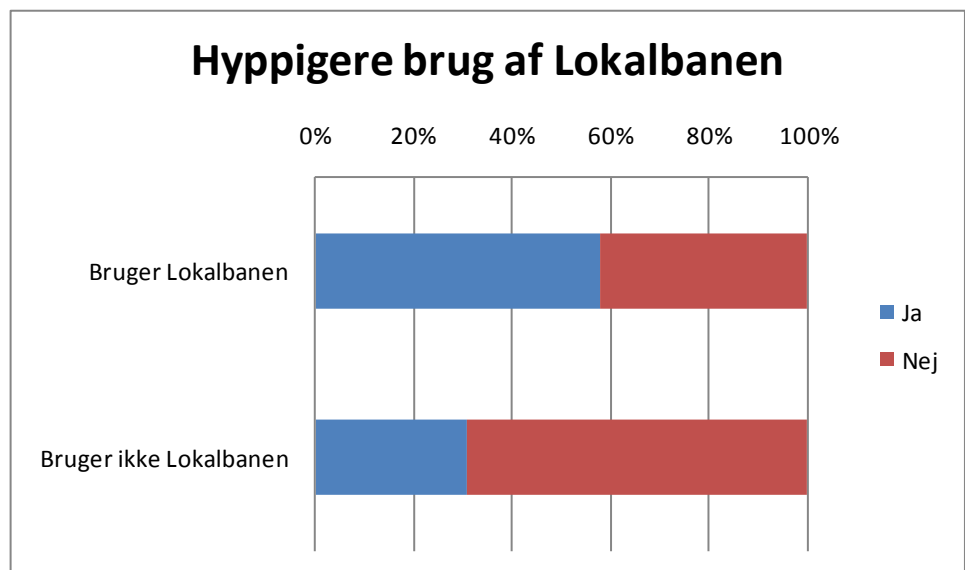
Den gennemførte Borgerundersøgelse peger som det vigtigste på at:

- 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



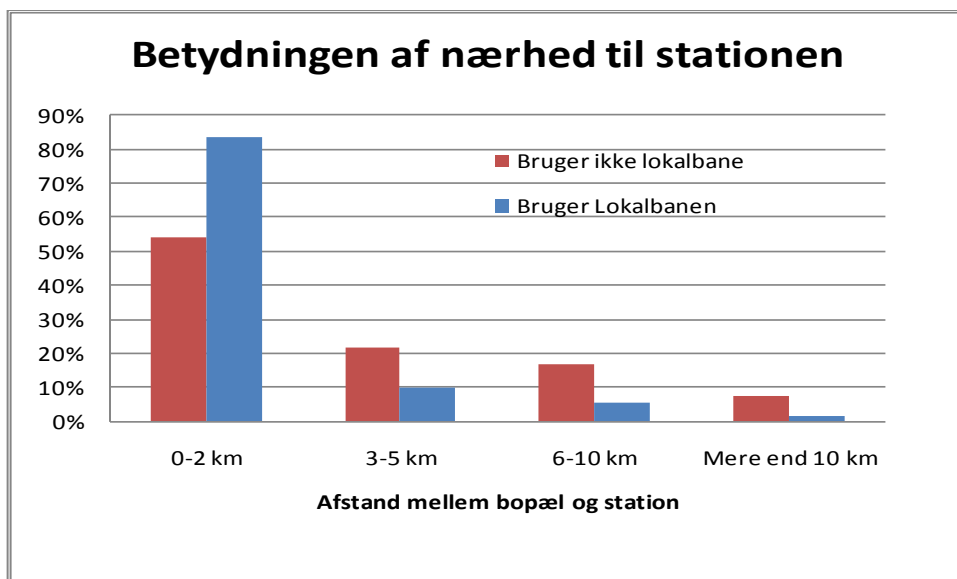
Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbansens opland. COWI 2011.

- Figuren herunder viser, at nuværende brugere i langt højere grad er tilbøjelige til at gøre mere brug af Lokalbansen end ikke-brugere. Der bør derfor fokuseres på tilbud, der kan lokke borgere, som ikke normalt bruger Lokalbansen, ind i toget.



Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbansens 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.

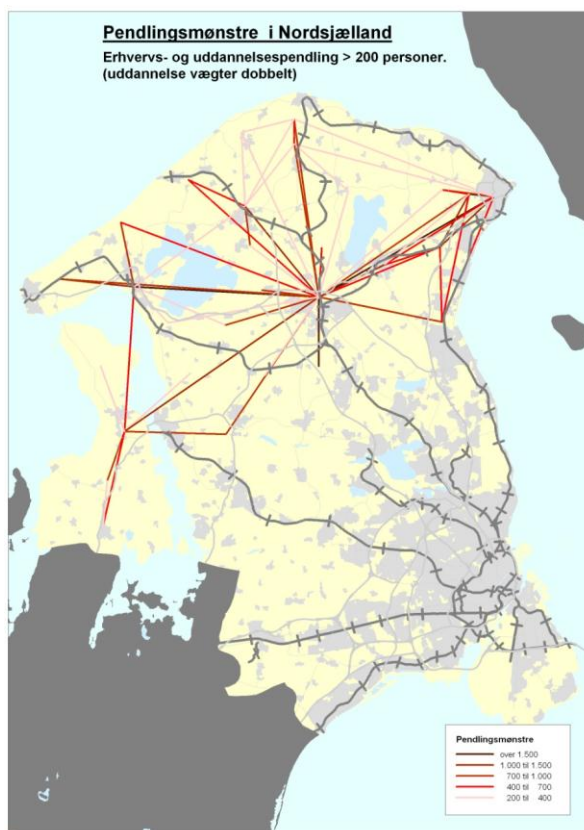


Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbansens opland. COWI 2011.

Pendleranalysen

På kortet herunder ses pendlingsstrømmene i det nordsjællandske område, og som det fremgår, er det karakteristisk, at:

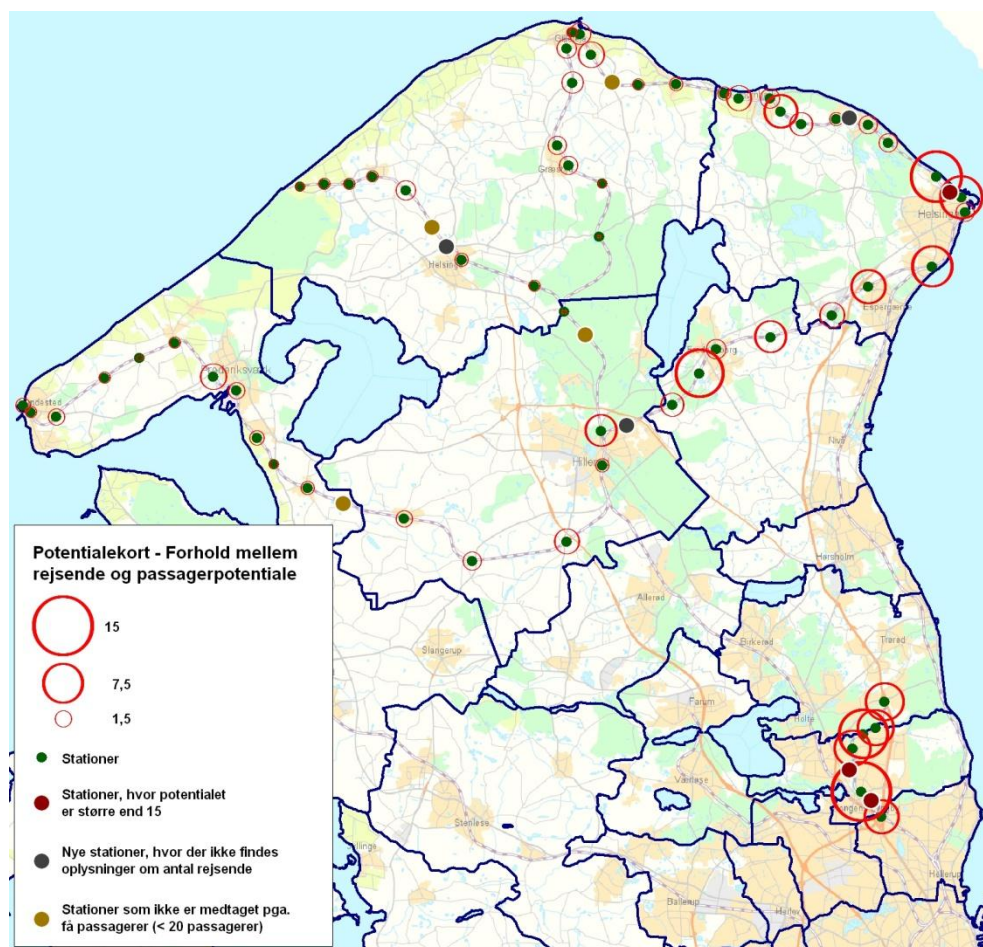
- Pendlingen foregår i stor udtrækning til/fra influensområdernes umiddelbare naboerområder
- Der er en relativ stor pendling til byerne i banernes endepunkter, Hillerød og Helsingør
- Der er en stor pendling til områder, der ikke er direkte betjent af banerne, men som ligger langs det øvrige kollektive 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).



Pendlingsmønstre i Nordsjælland. Kilde: COWI 2007

Analyse af passagerpotentialer

En gennemført passagerpotentialanalyse 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 herunder. Ringene angiver forholdet mellem det nuværende antal rejser til/fra stationerne og potentialet.



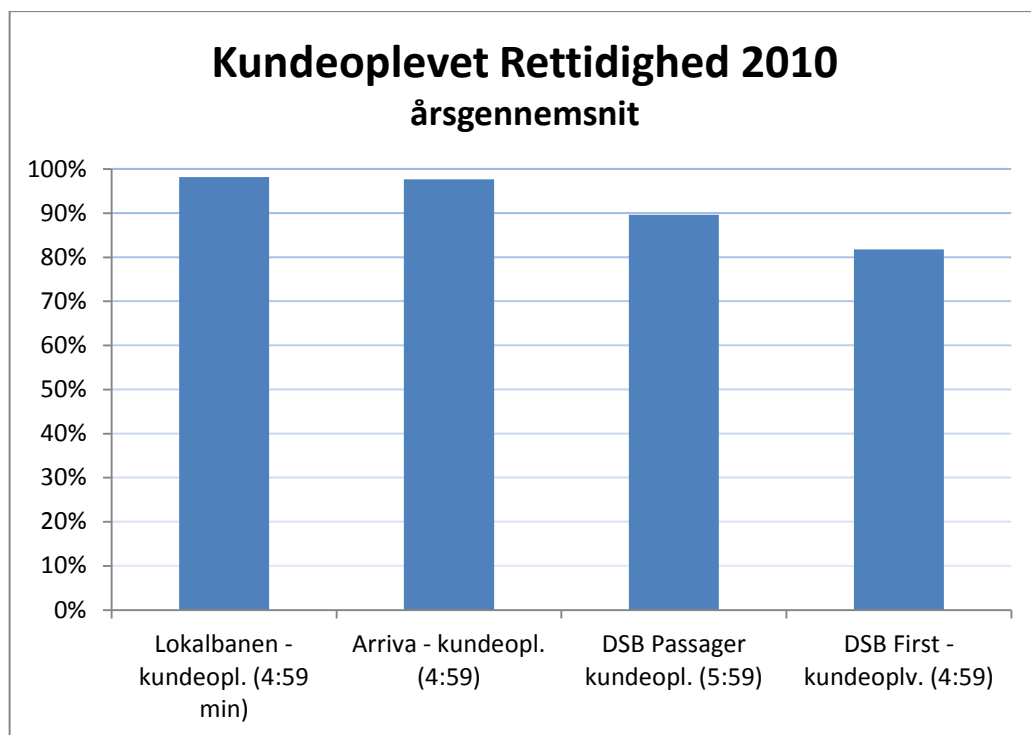
Passagerpotentiale på Lokalbanelens strækninger. Passagerpotentialet opgjort som antallet af indbyggere, arbejdspladser og uddannelsespladser i en 1200 m radius fra stationen. Kilde: COWI 2011.

Prognose for befolknings- og erhvervsudvikling

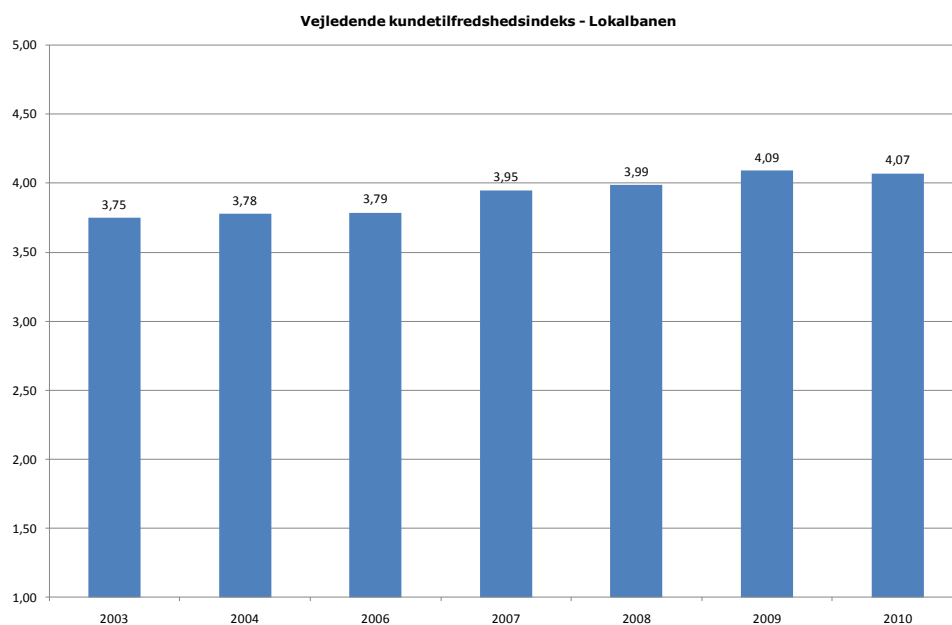
Prognose for befolknings- og erhvervsudvikling viser, at det på længere sigt vil være sandsynligt med en forøget pendling ind mod København, da en stor del af arbejdspladsvæksten vil komme til at foregå der.

Analyser af kundetilfredshed og produktkvaliteten

Analyserne af Lokalbanelens produktkvalitet og tilfredsheden blandt kunderne viser, at der har været en stigende kundetilfredshed, som de seneste to år har stabiliseret sig på stabilt højt niveau, lige som den præsterede rettidighed hos Lokalbanelen er blandt de bedste i Danmark.



Kundeoplevelt rettidighed Lokalbansen og andre jernbanevirksomheder. Tallene i parentes angiver den tidsmæssige grænse for hvornår toget betragtes som rettidigt. Kilde: Lokalbansen.



Kundetilfredshed mål på en skala fra 1-5 (5 = mest tilfreds). Kilde: Lokalbansen.

3.1 Visioner for Lokalbansen

En helt overordnet langsigtet målsætning for Lokalbansen 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 Lokalbansen:

- 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 Lokalbansen 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 markedsføringsmæssige 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 Lokalbansen frem imod 2025, og som beskrives nærmere i det følgende afsnit.

4 Konkretisering af visionen gennem 3 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 højst 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
Grundpakken	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte togforbindelser på tværs af Hillerød • Ny station ved supersygehuset • Forøget stationsnærhed 	<ul style="list-style-type: none"> • Ombygning af Hillerød Station • Etablering af ny krydsningsstation ved det nye Supersygehus i Hillerød Syd • Tilpasning af stationsstrukturen • Gennemførelse af et "Stationsudviklingsprojekt"
Tillægspakke 1	<ul style="list-style-type: none"> • Betjening af den østlige del af Hillerød • Flere standsningsmuligheder på Lille Nord 	<ul style="list-style-type: none"> • Krydsningsstation i Hillerød Øst • Krydsningsstation i Kvistgård

Tillægspakke 2	<ul style="list-style-type: none"> • Integration mellem Nærumbanen og Letbane på Ring 3 • 3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Hillerød og Helsingør • 3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Gilleleje og Helsingør 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 alternative muligheder for integration af Nærumbanen og Letbanen på Ring 3 • Krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup Station samt på Helsingør Station
----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Oversigt over hovedelementerne i de 3 Udviklingspakker.

4.1 Grundpakken

Grundpakken er som navnet antyder udtryk for et sæt af basisaktiviteter, der tilsammen udgør fundamentet i en udviklingsstrategi for Lokalbansen. 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 Station mellem de nordlige banestrækninger (Gribskovbanen og Lille Nord) og Frederiksværkbanen. Dette projekt er grundstenen i Lokalbansens fremtidige udvikling.

En direkte gennemkørsel på Hillerød Station 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 Nordsjælland. Lokalbansen 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 3 nordlige lokalbanestrækninger, og derved øge antallet af tog til 4 i timen i hver retning - 2 med forbindelse til/fra Tisvildeleje, 1 ad Lille Nord og 1 til/fra Helsingør/Gilleleje.

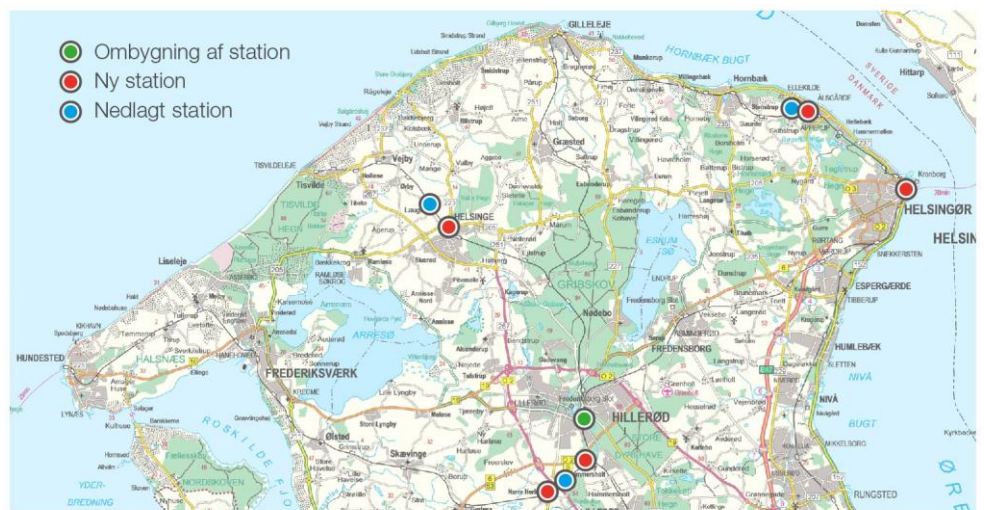
Forudsatte projekter

I Grundpakken er forudsat gennemført følgende anlægsprojekter:

- **Ombygning af Hillerød stations sporanlæg.** Med dette projekt vil til-

gængeligheden til og betjeningen af Hillerøds nye supersygehus blive optimal, idet ombygningen af Hillerød station vil muliggøre gennemkørsel fra de nordlige banestrækninger (Gribskovbanen og Lille Nord) 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 hospitalet 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 4 tog i timen (forudsat direkte gennemkørsel på Hillerød Station) på Frederiksværkbanen. 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 Station.**



Derudover forudsættes gennemførelse af det såkaldte "**Stationsudviklingspro-**

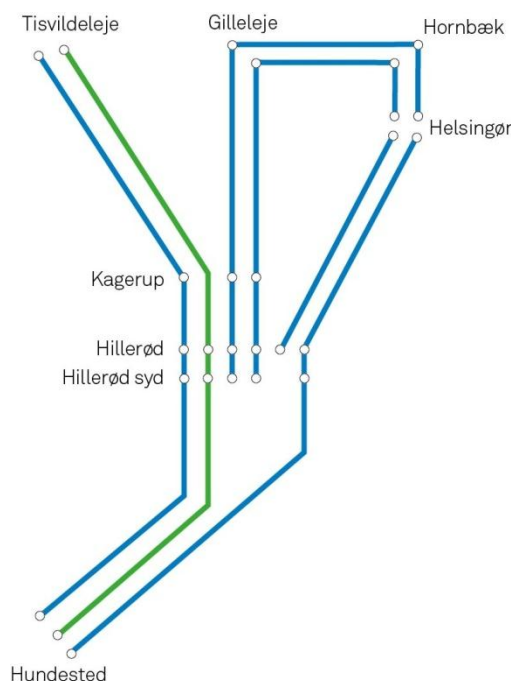
jekt" (nærmere beskrevet i Bilag B), med det formål at udvikle banens stationer og derigennem forbedre kvaliteten af Lokalbansens produkt (se også bilag B).

Forudsatte køreplaner

Som en del af Lokalbansens 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 Station og Gribskovbanen samt Lille Nord. Med etablering af en krydsningsstation på Hillerød Syd Station er der mulighed for at køre ekstra tog til/fra Hillerød og Hillerød Syd stationer.

En principskitse over togdriften på Lokalbansens 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).
- Gillelejestrækningen, Hornbækstrækningen, Frederiksværkstrækningen:
Indførelse af halvtimesdrift på søndage (ca. kl.11 – 19) i skolernes sommerferie (kan finansieres ved bortfald af hurtigtog på Frederiksværkbanen)

<p>på hverdage i samme periode)</p> <ul style="list-style-type: none">• Gillelejestrækningen, 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-minutters drift på linje B (på hverdage)
<p>Konsekvenser for R-Nettet</p> <p>Køreplanerne for linjerne i R-nettet kan fortsætte uændret og nuværende korrespondancer mellem R-buslinjerne og lokalbanerne kan opretholdes uændret.</p> <p>Perioden med ½-timesdrift på R-linjerne skal afstemmes med ½-times driften på Lokalbaneln</p>
<p>Forventet passagereffekt</p> <p>Passagereffekterne er under vurdering</p>
<p>Forudsat vedligeholdelses/-reinvesteringsniveau</p> <p>Movia og Lokalbaneln har ladet NIRAS gennemføre 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 3 scenarier: Scenario 1: Grundscenariet Scenario 2: Fornyelsesscenariet Scenario 3: Øget funktionalitet</p> <p>I tilknytning til Grundpakken er der forudsat et investeringsomfang, som baserer sig på fornyelser frem for levetidsforlængelse og dermed en længere levetid for anlæggenes, svarende til scenario 2.</p>

4.2 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 Station, en høj frekvens på 4 tog/time i hver retning mellem Hillerød Station og Fredensborg Station. Endvidere bliver betjeningen langs Lille Nord generelt forbedret.

Forudsatte projekter

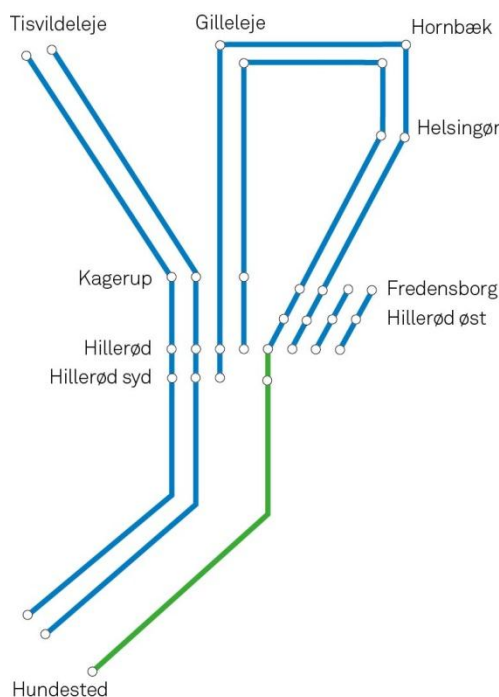
I Tillægspakke 1 er der forudsat gennemført følgende anlægsprojekter:

- Etablering af **krydsningsstation i Hillerød Øst**. Dette vil muliggøre standstill ved både Grønholt og Kratbjerg på alle afgange og øger derved passagertallet på Lille Nord. En forudsætning herfor er endvidere at genetablere krydsningen ved Kvistgård.
- Reetablering af **krydsningsstation i Kvistgård** (i sammenhæng med ny krydsningsstation, se ovenfor).



Forudsatte køreplaner

En principskitse over togdriften på Lokalbanelns 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 (stoptog) Hillerød - Fredensborg

Kræver 1 yderligere togsæt i drift

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

Passagereffekterne er under vurdering

Forudsat vedligeholdelses/-reinvesteringsniveau

I forhold til Grundpakken er der forudsat et investeringsomfang svarende til Infrastrukturanslyns scenario 2, dvs. fornyelse i forbindelse med udskiftning af anlægskomponenter. Desuden - i modsætning til Grundpakken - er også implementering af togkontrol og perronmodernisering (perronhøjde) omfattet.

4.3 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 Lokalbansens produkt på Nærumbanen, Gribskovbanen og Hornbækbanen.

Med aktivitetspakke 2 øges frekvensen mellem Helsingør og Hillerød, idet der indsættes et ekstra tog imellem disse stationer. Tilsvarende øges frekvensen på Hornbækbanen, hvor 2 hurtigtog vil køre mellem Helsingør og Gilleleje.

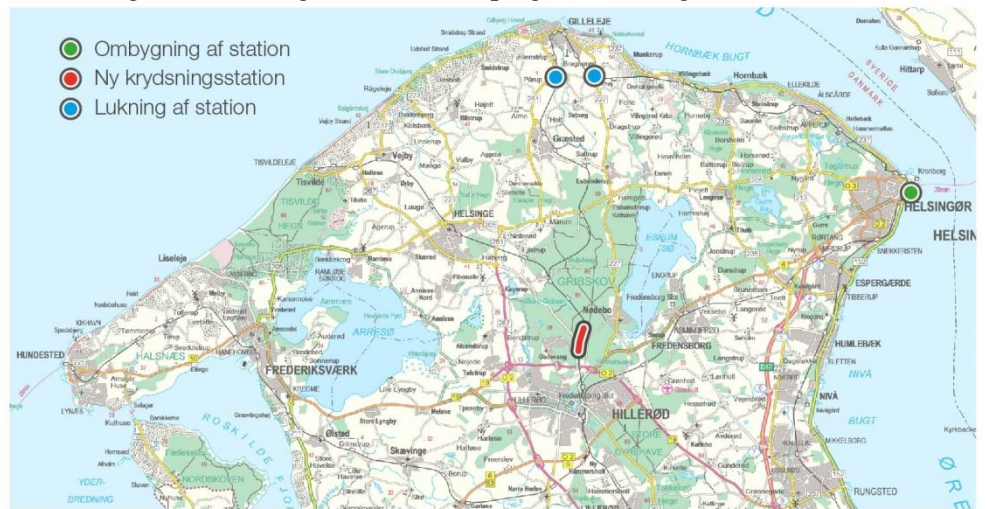
For så vidt angår Nærumbanen rummer Tillægspakke 2 forslag til integration med den kommende letbane på Ring 3.

Forudsatte projekter

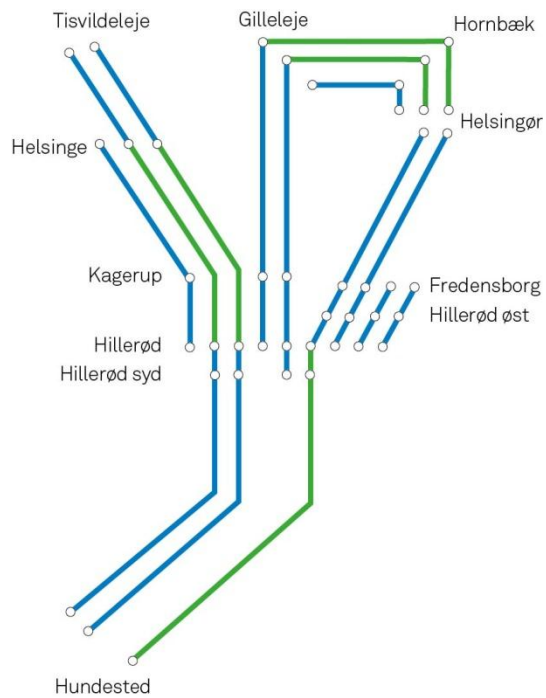
- **Integration af Nærumbanen i den kommende letbane på Ring 3.** Med etablering af en letbane langs Ring 3 opstår nye muligheder for at integrere Nærumbanen i regionens øvrige kollektive transportsystem. Endvidere vil det åbne mulighed for at etablere en depotfunktion for letbanen på den nuværende værkstedsgrund i Lyngby. Der er principielt tre muligheder for at integrere Nærumbanen med letbanen:
 - Den ene mulighed består i at optimere skiftemulighederne mellem de to baner ved at flytte eksisterende standsningssteder på begge baner. Letbanen er planlagt til at skulle køre på Klampenborgvej, hvor den krydser Nærumbanen mellem standsningsstederne Lyngby Lokal og Nørgaardsvej. Der er som udgangspunkt ikke planlagt standsning for letbanen der, men ved Lyngbycenteret. Ved at etablere et nyt standsningssted på både Nærumbanen og Letbanen, hvor de to baner mødes, vil passagerudvekslingen kunne optimeres.
 - Den anden mulighed vil være at etablere en fysisk forbindelse mellem Letbanen og Nærumbanen ved krydset Klampenborg/ Kanalvej. Dette vil indebære, at der anlægges et spor - antageligt på tværs af parkeringspladsområdet øst for Kanalvej. En sådan løsning vil desuden 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.
 - En tredje mulighed vil være - udover at forbinde Letbanen og Nærumbanen i Lyngby - at videreføre Letbanen langs Helsingørsmotorvejen, hvor den kunne forbindes med Nærumbanen på Nærum station. Der ville i princippet som alternativ kunne etableres en sløjfe, således at togene kører langs Lundtoftegårdsvej i den ene retning og langs den nuværende Nærumbane (gennem Mølleådal) i den anden retning. Fordelen ved denne løsning er, at pendlingen fra Nærumbanens opland i en hvis udstrækning er rettet mod lokaliteter langs Ring 3, hvorfor pendlingen fra Nærumbanen vil være sydrettet, mens pendlingen er nordrettet i retning

mod Lundtofte. Materiellet kunne derved udnyttes optimalt.

- 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
- Etablering af mulighed for krydsning mellem lokalbanetog på ombygget **Helsingør Station** i forbindelse med Helsingør Kommunes projekt.
- Lukning af standsningsstederne Pårup og evt. Søborg



Forudsatte køreplaner



Ændringer i grundproduktet:

- 2 tog i timen Hillerød–Tisvildeleje

(nonstop Hillerød-Helsingør)

- 1 tog i timen (stoptog) Hillerød-Helsingør
- 2 tog i timen Hillerød – Gilleleje - Helsingør (på Hornbækbanen standses kun ved Gilleleje Øst, Dronningmølle, Hornbæk, Karinebæk, Skibstrup/Apperup, Ålgårde, Grønnehave og ”Kronborg”). På Gribskovbanen standses også ved Slotspavillonen.
- + 1 tog i timen (stoptog) Helsingør - Gilleleje

Kræver 3 yderligere togsæt i drift.

Konsekvenser for R-Nettet

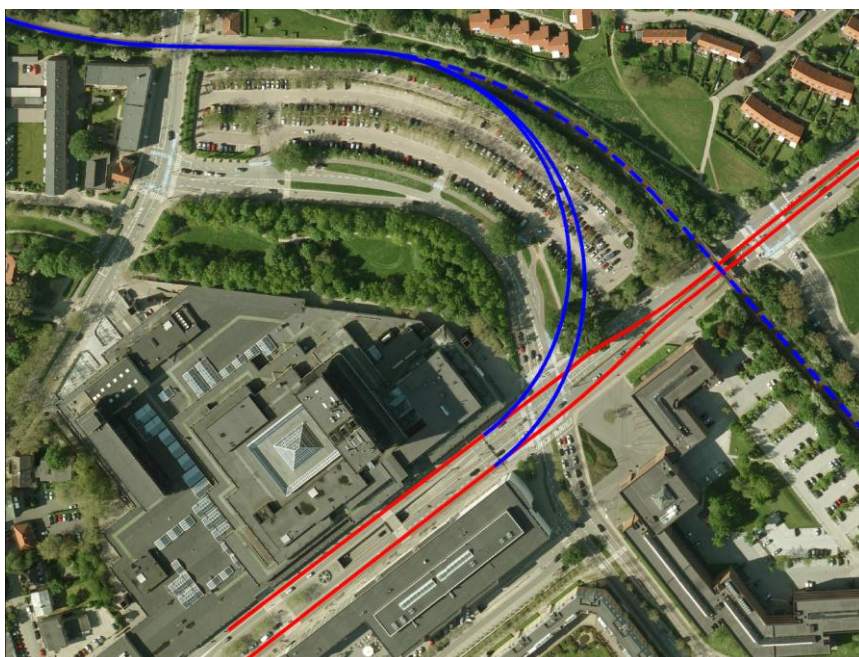
Den nuværende køreplanskitse betyder, at enkelte af de nuværende korrespondancer på Gilleleje- og Hornbækstrækningen ændres, hvorved nogle overgangstiderne forlænges. Sammenhængen i R-nettet bevares.

Forventet passagereffekt

Passagereffekterne er under vurdering

Forudsat vedligeholdelses/-reinvesteringsniveau

I forhold til Grundpakken, og som i Tillægspakke 1, er der forudsat et investeringsomfang svarende til Infrastrukturanslysens scenario 3, dvs. fornyelse i forbindelse med udskiftning af anlægskomponenter. Desuden - i modsætning til Grundpakken - er også implementering af togkontrol og perronmodernisering (perronhøjde) omfattet.



Skitse ring af mulig tilslutning mellem Nærumbanen og letbanen på Ring 3 ved krydset Klampenborgvej og Kanalvej

5 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 nuværende men ikke mindst tiltrække nye rejsende til toget. Lokalbanen ser markedsføring som et vigtigt element i realiseringen af Lokalbanelplanen.

Rammerne er udstykket 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 markedsføringstiltag 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 i afsnit 2 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 C, 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 ovennævnte Stationsudviklingsprojekt 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, Fredensborg og Hundested station.

Bilag A Resultater af Borgerundersøgelsen

Tendenser og trends indenfor mobilitet

Mobilitet er et bredt begreb, der i grunden dækker over behovet for at transportere noget. Folks mobilitet foregår i hverdagen typisk lokalt eller regionalt mellem bolig, arbejdsplads, familie og venner eller kulturelle tilbud og andre fritidsaktiviteter. I ferierne rækker mobiliteten oftest længere til fjernere destinationer i andre landsdele eller til udlandet.

I dagens netværksbaserede samfund, hvor kommunikationsteknologien for alvor har vundet indpas, og der er et udtalt behov for til enhver tid at kunne komme i kontakt med omverdenen, spiller mobilitet generelt en meget væsentlig rolle. Det gælder i høj grad også den fysiske individuelle mobilitet. Ikke alene den unge generation har et stort behov for at komme omkring, også den ældre del af befolkningen foretager flere og længere rejser i dag end for blot få årtier siden. Det må forventes, at denne tendens fortsætter i fremtiden, og at det samlede mobilitetsbehov derfor vil forøges.

Den moderne rejsende forventer en effektiv og hurtig transport, med ingen eller kun få afbrydelser, hvor informationer om rejsen, og eventuelle afvigelser fra rejseplanen samt alternative transportmuligheder løbende bliver gjort tilgængelig.

I et samfund, hvor fleksibilitet og kommunikationsteknologi løser de geografiske bindinger, bliver grænserne mellem arbejde og fritid blødt op. Hjemmearbejde bliver måske endnu mere udbredt. De tidligere meget faste pendlingsmønstre kan som konsekvens blive lidt mere udvandet, til gengæld bliver behovet for høj tilgængelighed og større geografisk rækkevidde større. Den stadig mere aktive fritid blandt børn, unge og voksne afspejler sig også i behovet for transport.

Det øgede behov for mobilitet i befolkningen stiller store krav til transportsystemerne og transportudbuddet samt kvaliteten heraf. Et væsentligt tema i den aktuelle danske mobilitetsdiskussion er manglen på finansielle midler til at foretage nye infrastrukturinvesteringer med. Andre vigtige temaer er transportens miljøbelastning og den sparsomme plads til nye infrastrukturanlæg i byområderne. Med en forventning om et øget mobilitetsbehov i fremtiden samtidig med en knaphed på finansiell og fysisk kapacitet er en væsentlig udfordring, hvordan den nuværende infrastruktur udnyttes bedre, hver især og i samspillet mellem privat og kollektiv transport.

"Mobility management" er et paraply-begreb, som på efterspørgselssiden sigter mod at opnå en bedre udnyttelse af transportsystemerne gennem kommunikation, organisation, koordinering og information. Ofte etableres nye partnerskaber omkring udvikling af mere bæredygtig transport, ligesom der sigtes mod at opnå nogle adfærdsændringer og indføre nye vaner i forbindelse med transporten.

På udbudssiden vil overordnet fysisk planlægning, koordinering med transportplanlægning på tværs af transportformer og anvendelsen af nye teknologier, herunder brugerinformation, være medvirkende til at fremme et sammenhængende lokalt, regionalt og nationalt transportsystem.

Hovedresultater fra Borgerundersøgelsen

En nyligt gennemført interviewundersøgelse blandt borgerne i lokalbanernes dækningsområde har givet indsigt i, hvem der typisk rejser med lokalbanerne samt hvilke forhold der får folk til at benytte lokalbanerne og hvilke, der omvendt udgør en barriere for at skifte bilen ud med toget.

Undersøgelsen viser, at kollektivbrugere grundlæggende ikke adskiller sig fra bilister målt på de typiske sociale indikatorer. Den faktor, der primært afgør den enkeltes valg af transportmiddel er muligheden for at benytte bilen. Men undersøgelsen peger på, at også andre forhold har betydning, det gælder bl.a. afstanden til lokalbanestationen og rejsetiden mellem bolig-arbejde. Desuden afhænger interessen for at bruge Lokalbaneln af, om man kender produktet i forvejen. Som noget væsentligt viser undersøgelsen, at kerneproduktet er det, som kunderne prioriterer højest, dvs. kort rejsetid, høj frekvens, gode skiftemuligheder. Andre relaterede services og funktionaliteter, som for eksempel faciliteter på og omkring stationerne, mulighed for at arbejde i toget og renlighed betragtes som værende mindre væsentlige.

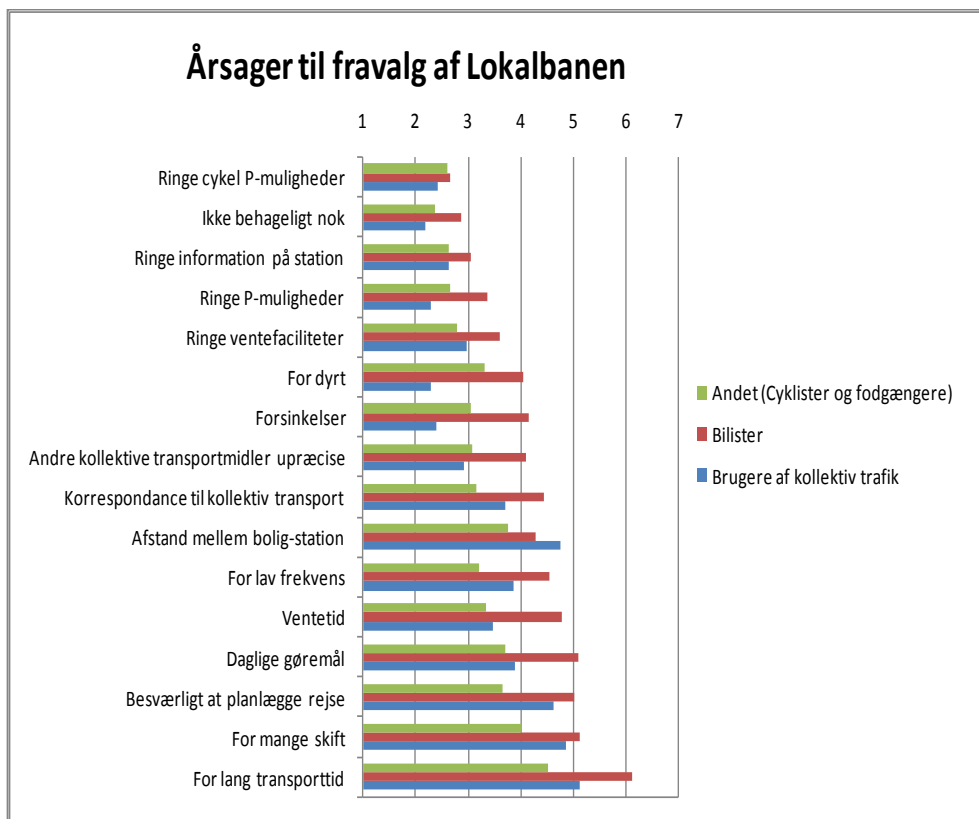
På baggrund af Borgerundersøgelsen tegner der sig samlet set et billede af, at udviklingsmulighederne for Lokalbaneln først og fremmest består i at styrke kerneproduktet og tilbyde højfrekvente forbindelser med gode tilslutningsmuligheder til andre kollektive transportforbindelser. Ikke alene i myldretiden, men også i de øvrige dagtimer, om aftenen og i weekenderne. Størst potentiale for overflytning af rejsende synes at være blandt borgere, der bor nær stationerne, og i stor afstand fra deres arbejdsplads. Når først folk har prøvet at benytte toget, er der større interesse for at gøre det igen. Det indikerer, at ukendskab til produktet i sig selv udgør en barriere, hvilket taler for at skabe større opmærksomhed om Lokalbanelns produkter gennem information og kampagner samt at øge lokalbanernes synlighed i nærområdet, specielt med tydelig markering af stationer og standsningssteder.

De væsentligste resultater af Borgerundersøgelsen uddybes i det følgende.

Årsager til fravalg af Lokalbaneln

Som led i undersøgelsen er spurgt til, hvilke forhold der kan forklare fravalget af lokalbanerne. Selvom vægtningen er lidt forskellig - bilister tillægger generelt de enkelte forhold større betydning - fremhæver bilister, kollektivbrugere og cyklister i store træk de samme forhold. Figuren viser, at årsager som 'for lang transporttid', 'For mange skift', 'Besværligt at planlægge rejse' vejer tungt i årsagerne til fravalg af letbaneln. Forhold som 'Ringe p-muligheder', 'Ringe cykel P-muligheder', 'Ringe information på stationen' og 'ikke behageligt nok' vejer knap så tungt i årsagerne til fravalg.

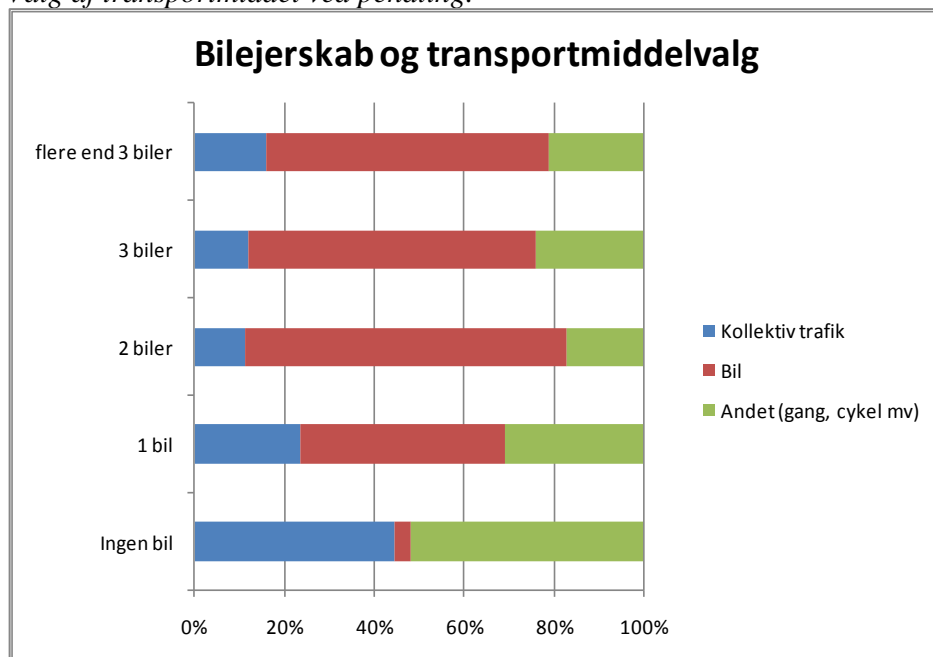
Årsager til fravalg af lokalbanerne -
 vurderet på en skala fra 1-7 (1= ingen betydning og 7 = afgørende betydning).



Kilde: Interviewundersøgelse i lokalbanernes opland. COWI 2011.

Bilejerskabet og transportmiddelvalget

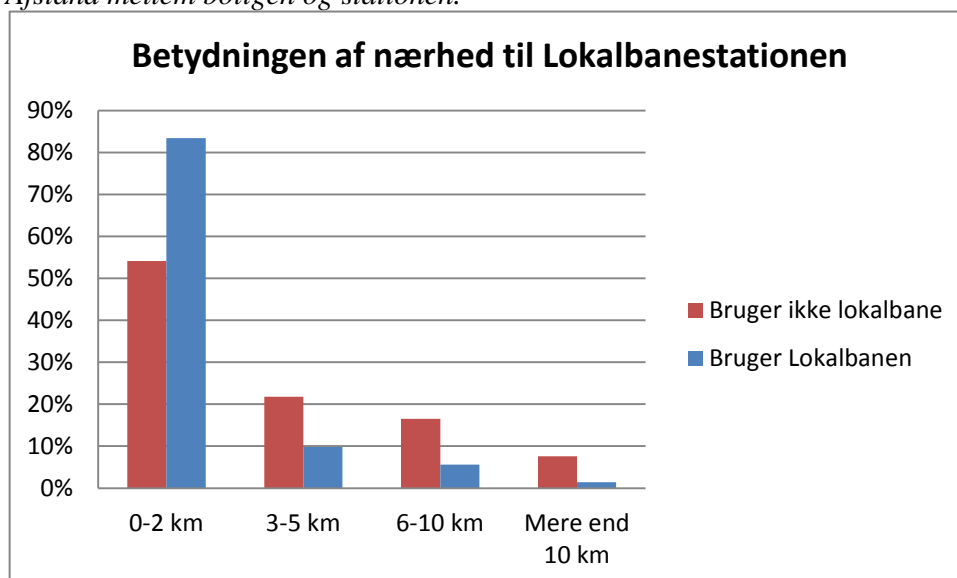
Undersøgelsen viser, at bilejerskab eller rådighed over én eller flere biler har afgørende betydning for, om pendlere er tilbøjelige til at bruge kollektiv transport. Disponerer husstanden over bil, så bruges den også til pendling. I husstande med 2-3 biler er sandsynligheden for at der vælges kollektiv transport til pendlerrejsen kun godt 12%. Er der flere end 3 biler i husstanden stiger brugen af kollektiv trafik lidt igen til omkring 16%. Denne gruppes størrelse i stikprøven er dog relativt begrænset.

Valg af transportmiddel ved pendling.

Kilde: Interviewundersøgelse i lokalbanernes opland. COWI 2011

Nærhed til lokalbanestationen

Afstanden fra hjemmet til stationen synes at have stor betydning for valg af toget som transportform. Som det fremgår nedenfor er andelen af brugere af lokalbanerne, som bor tæt på stationen markant større end andelen af ikke-brugere.

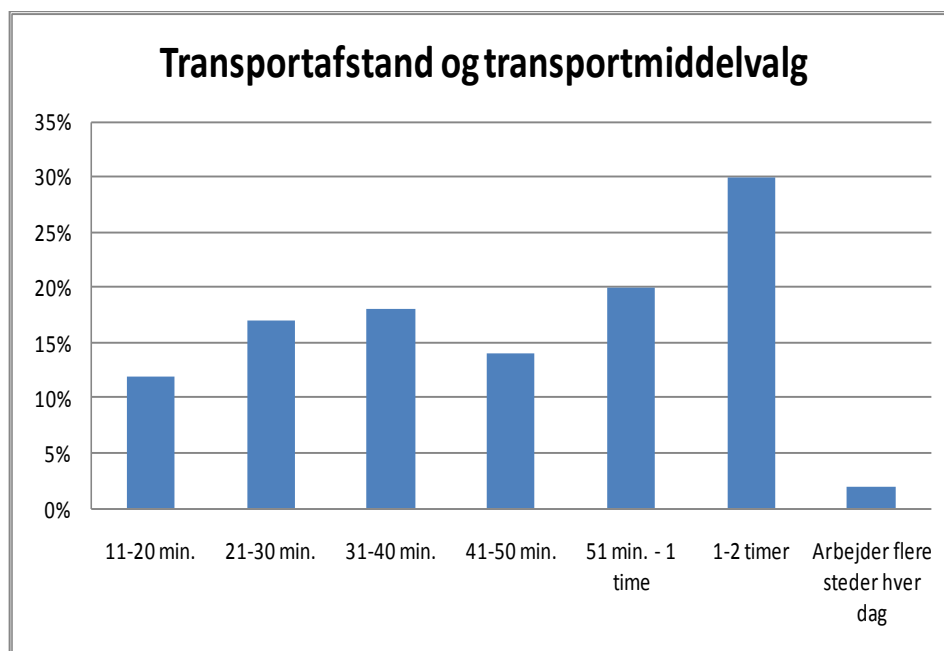
Afstand mellem boligen og stationen.

Kilde: Interviewundersøgelse i lokalbanernes opland. COWI 2011

Pendlingsrejsens længde

Sandsynligheden for at folk vil benytte kollektiv transport er større, hvis pendlerafstanden er stor - sandsynligheden øges specielt når den samlede rejsetid er mere end en time.

Betydningen af pendlerafstanden for valg af kollektiv transport til pendling.

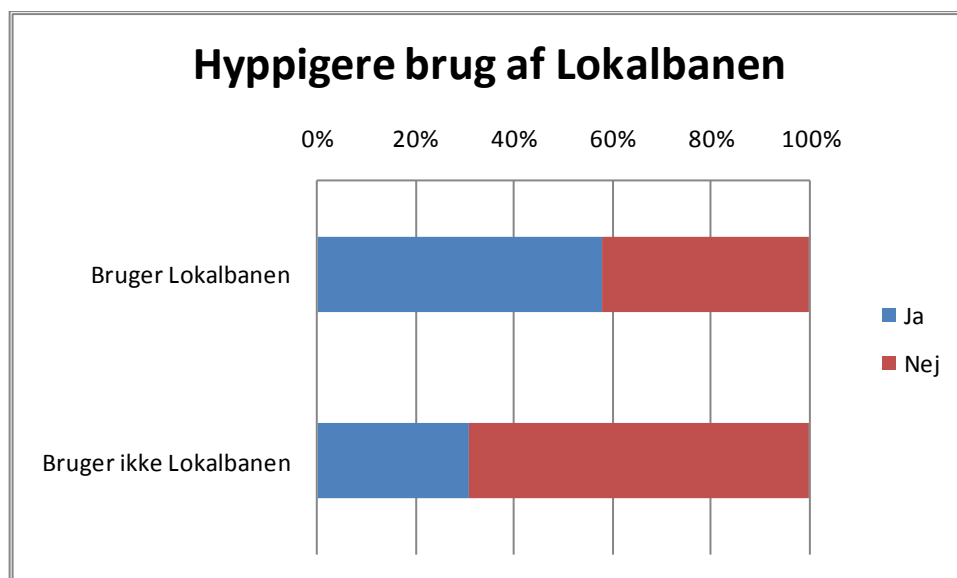


Kilde: Interviewundersøgelse i lokalbanernes opland. COWI 2011

Figuren viser også at folk, der har skiftende arbejdssteder i løbet af dagen, ikke vurderer kollektiv transport som et muligt alternativ til bilen.

Kendskab til lokalbanerne

De nuværende brugere af lokalbanerne er i højere grad indstillet på at køre mere med tog, end folk der ikke jævnligt benytter banen som transportmiddel. Således vurderer 58% af de adspurgte brugere, at de godt kan forestille sig øget benyttelse, mens kun 31% af ikke-brugerne forestiller sig at gøre brug af lokalbanerne.



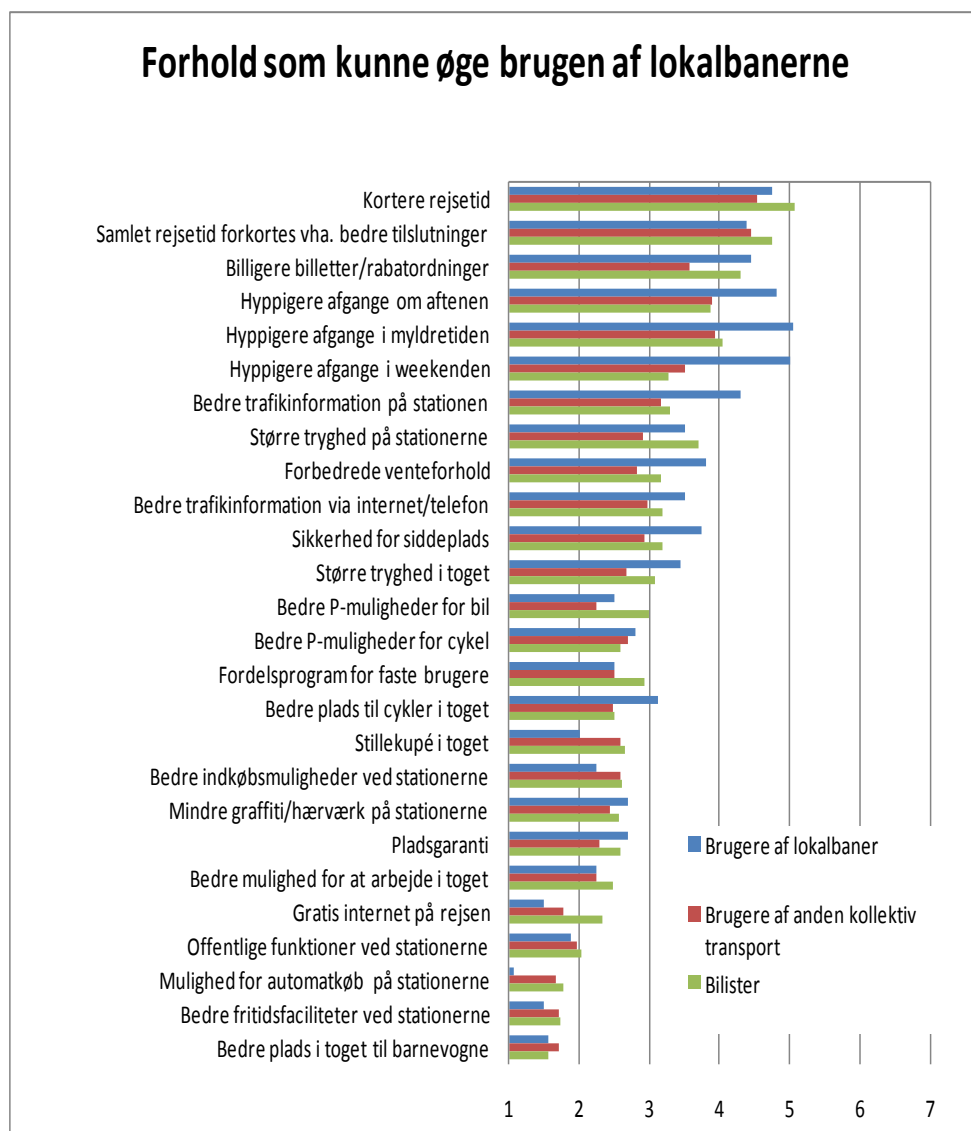
Kilde: Interviewundersøgelse i lokalbanernes opland. COWI 2011

Kerneproduktet har afgørende betydning

For at gøre Lokalbansens produkt endnu mere attraktiv skal kerneproduktet forbedres yderligere, hvis man spørger nuværende og potentielle brugere. Som det fremgår af figuren lægges især vægt på en kort rejsetid, gode tilslutninger til andre kollektive transportmidler, høj frekvens både dag, aften og weekend og lavere priser.

Trafikinformation vægtes også højt. Det er måske særligt værd at hæfte sig ved de forhold, som de nuværende lokalbane-brugere mest lægger vægt på, nemlig hyppigere afgang i myldretid, aften og i weekenden, kortere rejsetid og billigere billetter eller rabatordninger. Andre forhold som f.eks. tryghed, siddeplads, komfort og services i toget og på stationen, cykel- og bilparkering har relativt mindre betydning for de adspurgte brugere i forhold til kerneproduktet..

Lokalbanebrugere, brugere af anden kollektiv transport og bilisters vurdering af hvilke forhold, der vil kunne øge brugen af lokalbanerne.
(1= ingen betydning og 7 = afgørende betydning).

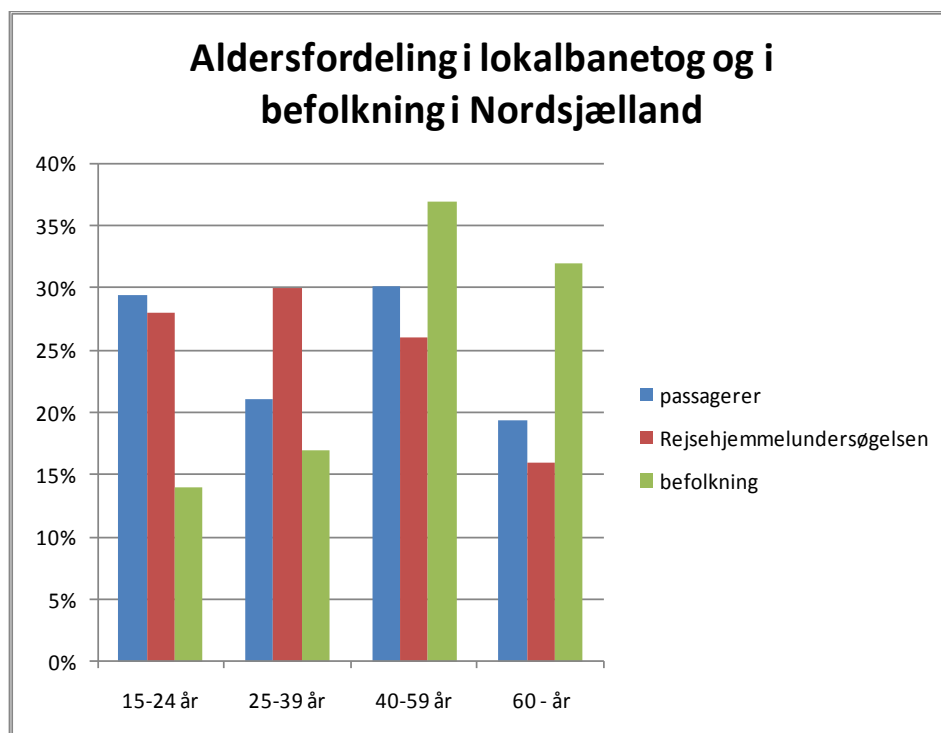


Kilde: Interviewundersøgelse i lokalbanernes opland. COWI 2011

Hvem er vores kunder

Lokalbanens kunder kan karakteriseres med afsæt i den nyligt gennemførte kvalitetsmåling i uge 40 2010 blandt de rejsende i togene.

Undersøgelsen viser, at tæt på 1/3 af Lokalbansens kunder er unge mellem 15 og 24 år, mens halvdelen er i aldersgruppen 25-59 år. De ældre udgør ca. 1/5 af passagererne i togene i dag.

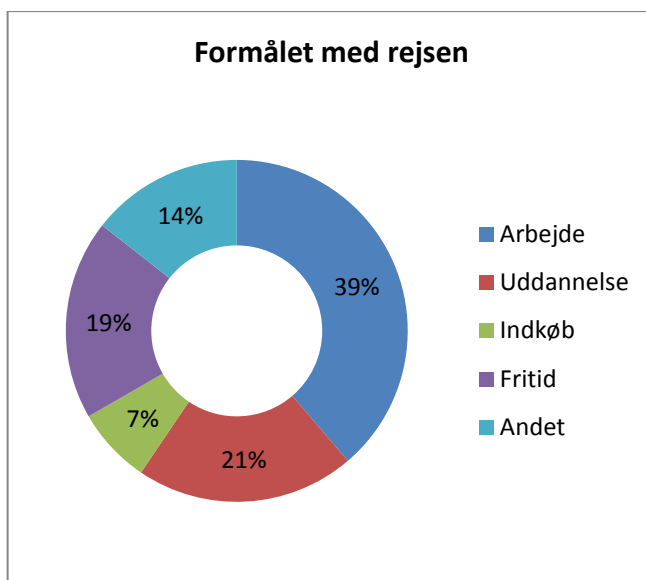


Kilder: Lokalbanelnernes kvalitets-undersøgelse 2010, Rejsehjemmelundersøgelsen 2010-2, Danmarks Statistik(Landsdel Nordsjælland 2011)

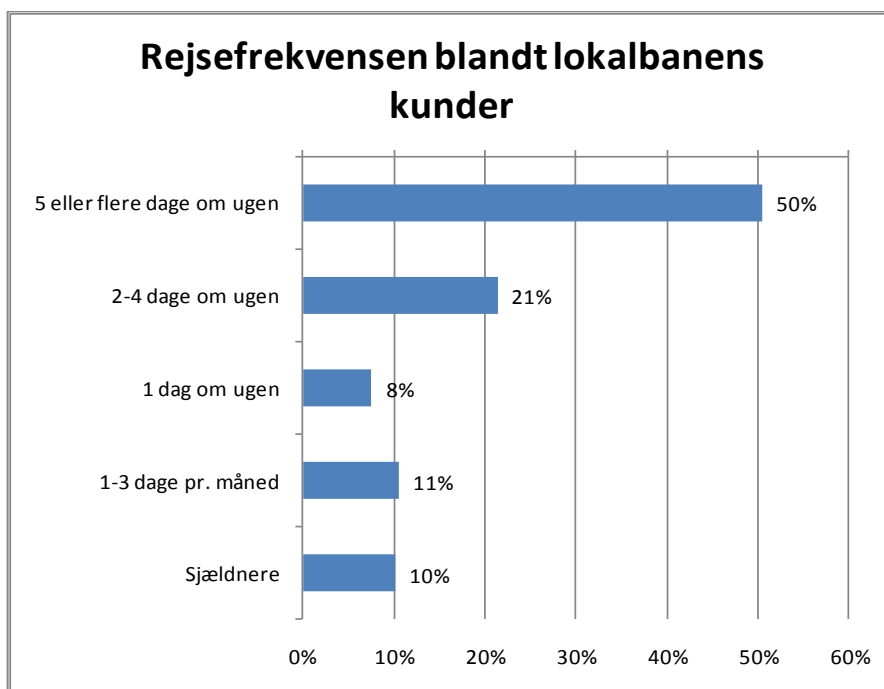
Lokalbanens kunder fordeler sig aldersmæssigt noget anderledes end befolkningen i øvrigt i det nordsjællandske område. I sammenstillingen er udeladt 0-14 årige, da disse ikke indgår i kvalitetsundersøgelsen. Sammenlignes passagerernes aldersfordeling med aldersfordelingen i Nordsjælland korrigeret for 0-14 årige, ses at aldersgrupperne 15-24 og 25-39 år er noget overrepræsenteret i togene, mens aldersgrupperne over 40 år er noget underrepræsenteret. Det er bemærkelsesværdigt, at lokalbanerne har så godt fat i aldersgruppen fra 25-39 år. Sammenlignes aldersfordelingen med aldersfordelingen, fra Rejsehjemmelundersøgelsen i hele hovedstadsområdet kan den samme fordeling genfindes nogenlunde. Her er gruppen af 25-39 årige endnu større end på lokalbanerne

De ældre udgør en - relativt set - lille del af Lokalbanens kunder, nemlig kun 19% i forhold til denne aldersgruppes andel på 32% i den korrigerede befolkningsfordeling. Dette hænger naturligt sammen med at transportbehovet for denne aldersgruppe er anderledes end i de øvrige aldersgrupper, der er præget af bolig-arbejdssteds- eller bolig-uddannelsesstedsrejser.

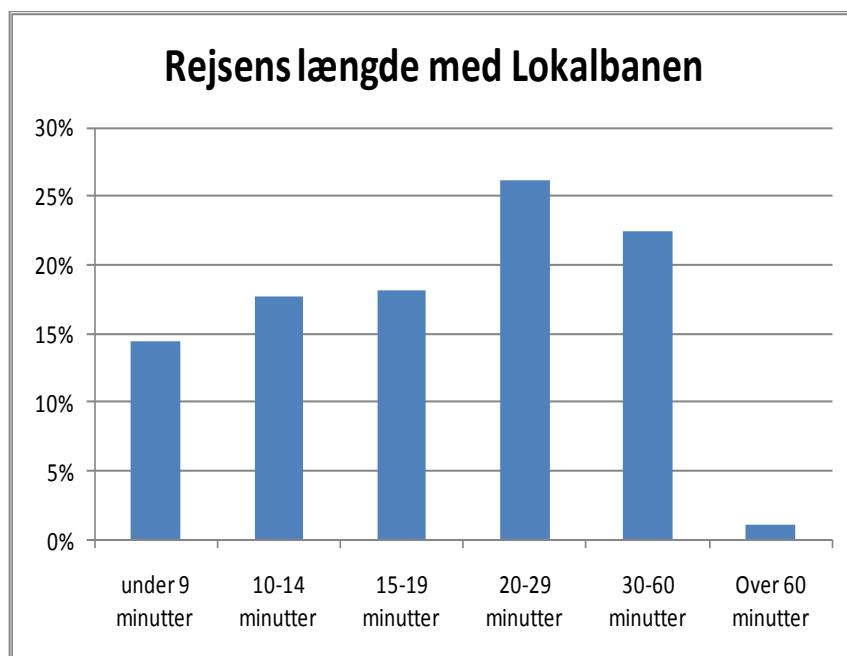
Den største del, dvs. 60% af kunderne benytter toget til pendling ifm. arbejde og uddannelse. Fritidsrejser udgør 19% af rejserne, mens 14% af togrejserne har andet formål end indkøb, fritid eller pendling til arbejde hhv. uddannelse. Det er dog ikke klart hvilke formål disse rejser tjener, men det kunne f.eks. være rejser til/fra behandling på sygehus.



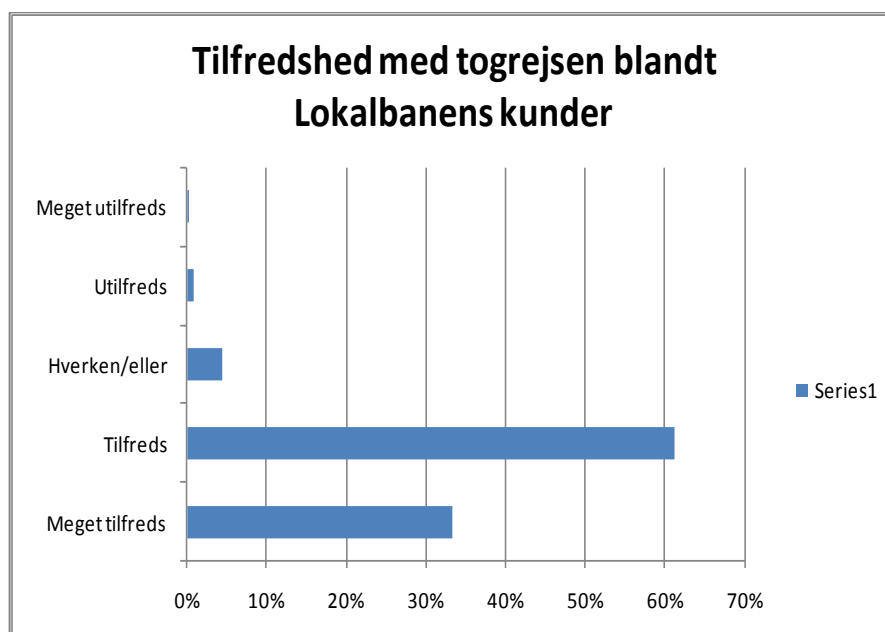
Lokalbanens kunder er typisk trofaste brugere. Næsten 80% af kunderne benytter Lokalbanens produkt hver uge, og halvdelen af alle er faste kunder, der benytter toget dagligt.



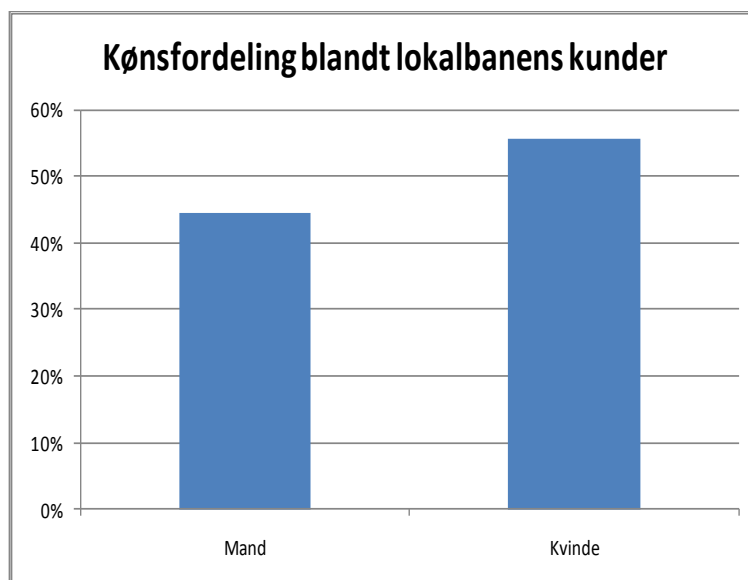
Rejselængden med Lokalbaneln er generelt kort til mellemlang. 77 % rejser kortere tid end 30 minutter med banen og kun 1 % rejser længere tid end 1 time



Kunderne er ikke alene trofaste, de er også ganske godt tilfredse med det produkt de oplever. Kun 1% er utilfredse, og slet ingen er meget utilfredse med Lokalbanelns produkt. 94% af kunderne er tilfredse eller meget tilfredse.



Og så er kvinderne lidt oftere at finde blandt de rejsende i Lokalbanelnetogene, idet de ifølge kundeundersøgelsen udgør 56% af kunderne.



Pendlingsanalyser

Der er for hver strækning gennemført en pendlingsanalyse. Resultaterne er vist grafisk, hvor banens influensområde, der er det område banen betjener, er markeret med gråt, mens de områder som der pendles til og fra er markeret med blå nuancer. Jo mørkere nuance jo flere pendlere. Områdeinddelingen i analysen er baseret på sogne.

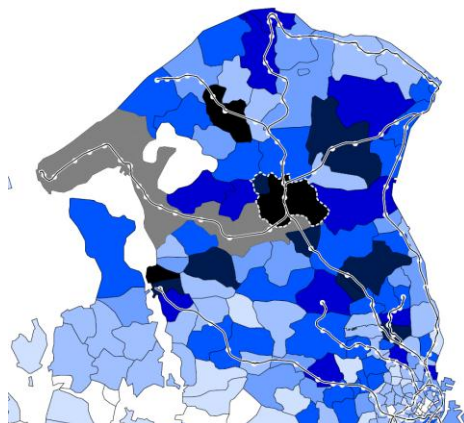
Figurer, der viser 'pendling fra' banens influensområde, viser hvor pendlere fra banens influensområde pendler hen. Figurer med 'pendling til' viser hvor pendlere, der rejser til banens influensområde kommer fra.

Pendlingsanalyserne for alle strækninger viser en række fælles træk:

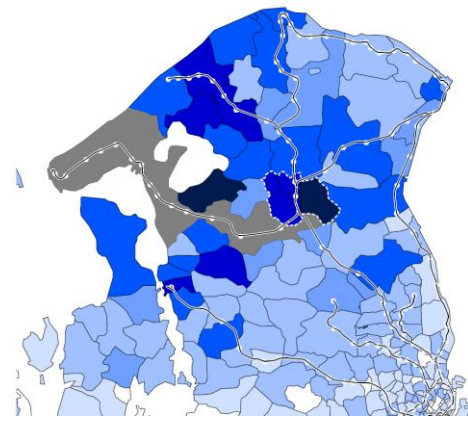
- Pendlingen foregår i stor udstrækning til/fra influensområdernes umiddelbare naboområder
- Der er en relativ stor pendling til byerne Hillerød og Helsingør
- Der er en stor pendling som foregår til områder, som ikke er direkte betjent af banerne, men som ligger langs det øvrige kollektive trafiknet, hvorfor det er væsentligt, at der skabes gode korrespondancer mellem banerne og det øvrige kollektive trafiknet (S-tog, Kystbane, S-busser, R-busser mm).

Frederiksværk-strækningen

Pendling fra strækningen



Pendling til strækningen



Pendlingen fra Frederiksværk-strækningen er rettet mod de større bymæssige bebyggelser i Nordsjælland (Hillerød, Helsingør, Fredensborg, Slangerup, Frederikssund og Birkerød). Der er også en del pendling mod København og især området langs Ring 4.

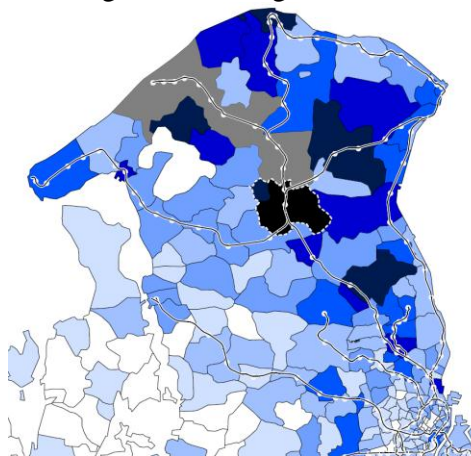
Pendlingen ind på strækningen kommer især fra Hillerød og Store Lyngby samt Tisvilde, Helsingør, Ramløse og Slangerup.

Den interne pendling i banens influensområde er relativ stor. Frederiksværk er et væsentligt rejsemål på banen.

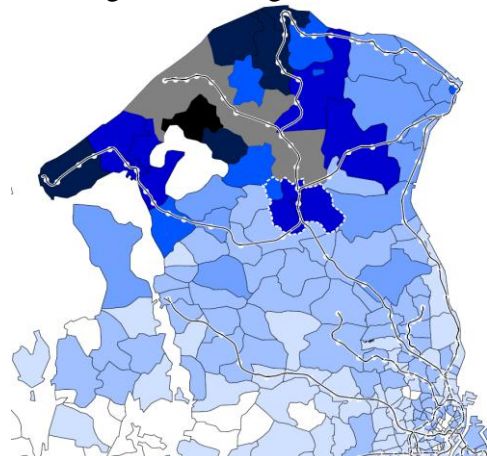
Pendling ift. banens influensområde	Antal pendlere pr dag
Fra Hillerød	684
Til Hillerød	4.456
Internt i influensområdet	16.084
Pendling ud af området	13.149
Pendling ind i området	4.137

Tisvildeleje-strækningen

Pendling fra strækningen



Pendling til strækningen



Pendlingen fra Tisvildeleje-strækningen er især rettet mod Hillerød, Fredensborg, Gilleleje og Ramløse

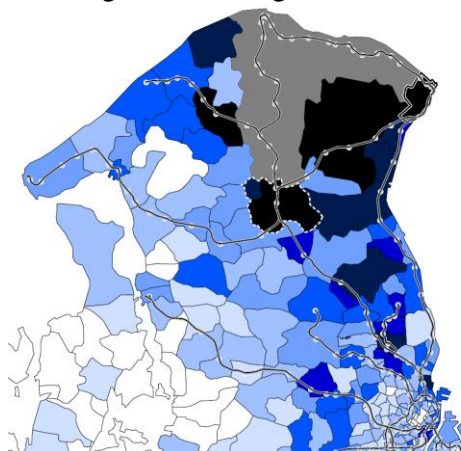
Indpendlingen kommer især fra Hundested, Ramløse, Annisse, Gilleleje, Smidstrup, Udsholt og Græsted.

Udpendlingen er relativ stor og er rettet mod Birkerød, Lyngby, Hellerup, områderne omkring Nærumbanen og langs Ring 4.

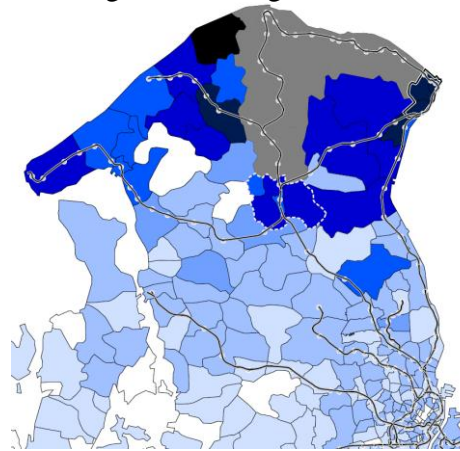
Pendling ift. banens influensområde	Antal pendlere pr dag
Fra Hillerød	514
Til Hillerød	2.420
Internt i influensområdet	5.470
Pendling ud af området	7.220
Pendling ind i området	5.318

Gilleleje- og Hornbækstrækningen

Pendling fra strækningen



Pendling til strækningen



Pendlingen fra Gilleleje-Hornbækstrækningen er især rettet mod banestrækningernes endepunkter (Hillerød og Helsingør) samt influensområdets umiddelbare nærområder: Helsinge, Smidstrup, Udsholt, Blistrup, Tikøb, Kvistgård og Mørdrup. Der er endvidere en del pendling til Birkerød-Hørsholm området, Lyngby, Hellerup og områderne langs Ring 4 samt til den centrale del af København.

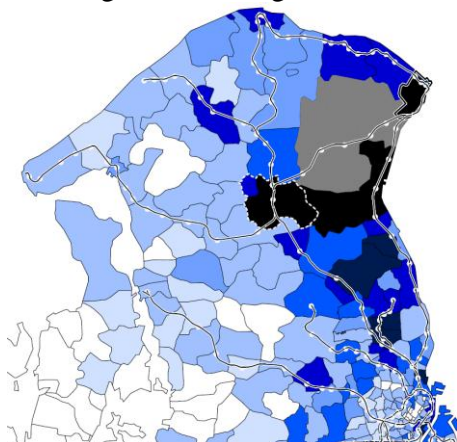
Pendlingen ind i banens influensområde kommer primært fra Helsingør, Smidstrup, Udholdt og Helsinge samt fra Mørdrup og Espergærde.

Der er relativ stor pendling internt i banens influensområde. Gilleleje og Græsted er 2 store rejsemål internt på banen.

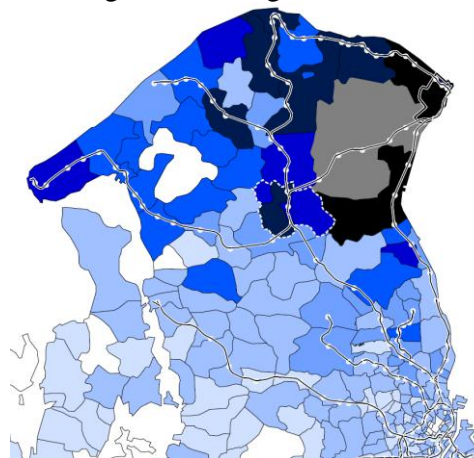
Pendling ift. banens influensområde	Antal pendlere pr dag
Fra Hillerød	416
Til Hillerød	2.784
Fra Helsingør	1.208
Til Helsingør	2.798
Internt i influensområdet	10.380
Pendling ud af området	12.386
Pendling ind i området	4.556

Lille Nord

Pendling fra strækningen



Pendling til strækningen



Pendling fra Lille Nords influensområde går udover til Helsingør og Hillerød i banens ender til områderne syd og øst for banen, Asminderød og Humlebæk. Herudover en del pendling til Birkerød og Hørsholm samt Lyngby (området langs Nærum-banen), Hellerup og den centrale del af København.

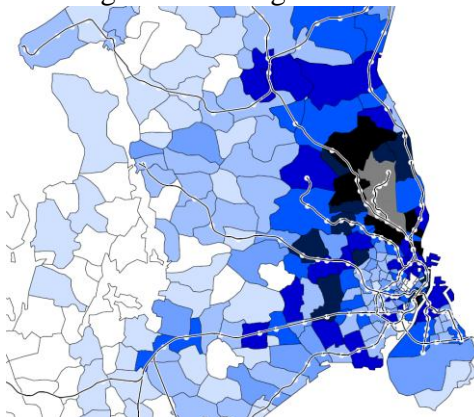
Pendlingen til Lille Nords influensområde kommer fra områderne i umiddelbar nærhed af influensområdet: Hillerød, Esbønderup, Esrum, Hornbæk, Ålsgårde, Helsingør, Humlebæk, Alsønderup. Der er endvidere en del pendling fra Helsingør.

Pendlingen fra banens influensområde går primært til/fra Helsingør,

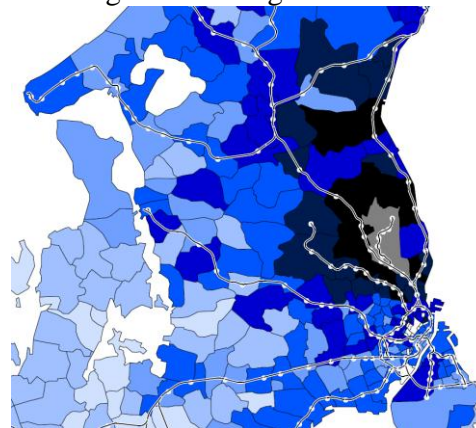
Pendling ift. banens influensområde	Antal pendlere pr dag
Fra Hillerød	966
Til Hillerød	2.814
Fra Helsingør	4.928
Til Helsingør	3.334
Mellem Hillerød og Helsingør	1.468
Internt i influensområdet	8.268
Pendling ud af området	10.774
Pendling ind i området	7.324

Nærumbanen

Pendling fra strækningen



Pendling til strækningen



Pendling ud fra området, som er betjent af Nærumbanen er rettet mod områderne tæt på Nærumbanens influensområde (Birkerød, Hørsholm, Holte, Virum, Lyngby, Gentofte, Ordrup, Charlottenlund). Herudover er der en del pendling til Hellerup, Østerbro og det centrale København. Endelig er der pendling til områder langs Ring 3 og Ring 4.

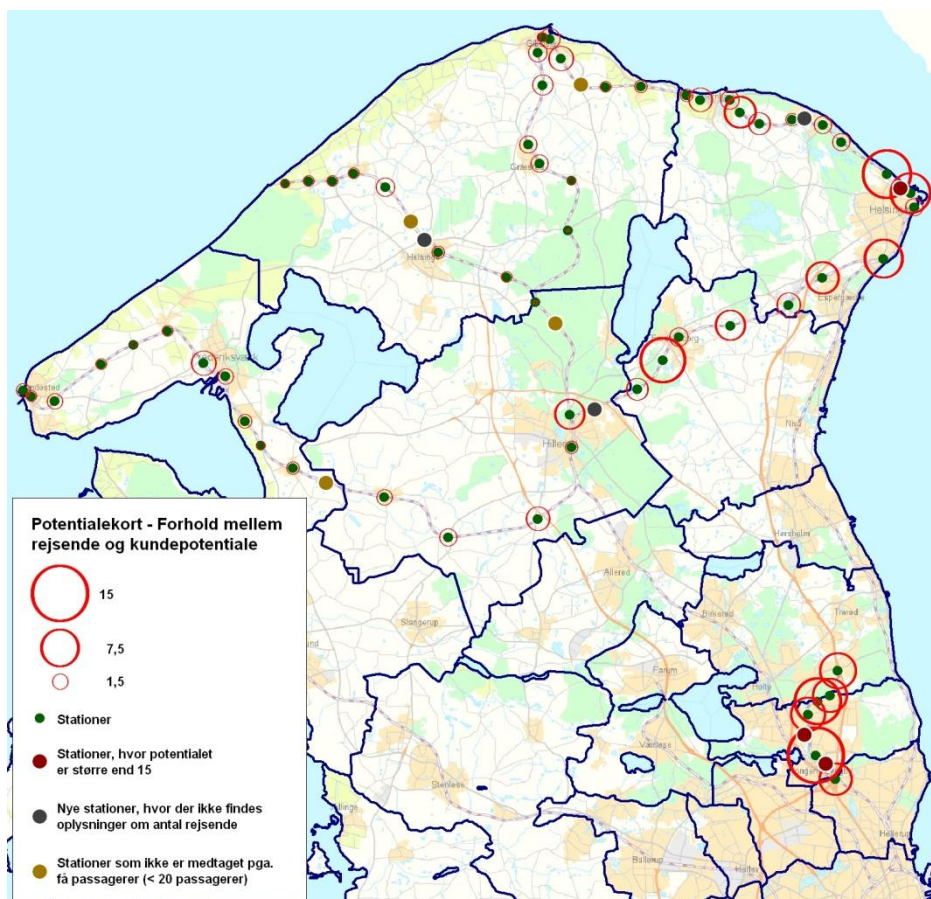
Pendling ind til Nærumbanens influensområde kommer fra naboområderne (Birkerød, Hørsholm, Holte, Virum, Lyngby, Gentofte, Ordrup, Charlottenlund) og fra Asminderød og Humlebæk samt fra Østerbro og Nørrebro.

Pendlingen internt i banens influensområde er ikke så stor. Indpendlingen i området, som betjenes af Nærumbanen er relativt stor, mens udpendlingen er lidt mindre.

Pendling ift. banens influensområde	Antal pendlere pr dag
Fra Lyngby	910
Til Lyngby	138
Internt i influensområdet	1.396
Pendling ud af området	22.903
Pendling ind i området	34.098

Passagerpotentiale

Passagerpotentialet på lokalbanernes eksisterende stationer er analyseret. Resultatet af analyserne er vist i nedenstående figur, der viser forholdet mellem det nuværende antal rejser til/fra stationerne og potentialet beregnet på baggrund af antallet af indbyggere, arbejdspladser og uddannelsespladser i en 1200 m radius fra stationen. Ringens størrelse omkring stationen angiver potentialets størrelse.



Der er store potentialer ved stationerne langs Lille Nord, hvor især stationerne Kratbjerg og Snekkersten viser et stort potentiale i forhold til det nuværende passagertal, mens stationerne ved Langerød og Mørdrup viser mindre potentialer og Grønholt og Kvistgård udviser små potentialer.

På Hornbækstrækningen er det især Grønnehave, Hellebæk og Karinebæk, der viser store potentialer, mens stationerne ved Saunte, Hornbæk og Horneby Sand viser mindre potentialer. Standsningsstederne i Gilleleje (Gilleleje, Gilleleje Øst, Stæremosen) viser ligeledes mindre potentialer.

På Gribskovbanen er det især Slotspavillionen, der viser et potentiale. For dette standsningssted samt andre standsningssteder i tæt bymæssig bebyggelse f.eks. i Helsingør skal det beregnede passagerpotentiale tolkes med varsomhed, da der er andre kollektiv trafiktilbud end lokalbanerne og potentialet for lokalbanerne derfor kan blive overvurderet. På standsningsstederne Fjellenstrup (i Gilleleje) Græsted og Græsted Syd er der også mindre potentialer.

På Frederiksværkbanen er der et potentiale i Frederiksværk ved Hanehoved og Frederiksværk st. samt i Hundested ved standsningsstederne her ved Vibehus, Hundested og Hundested Havn samt ved Brødeskov.

På Nærumbanen er der generelt et meget stort potentiale, hvilket hænger sammen med, at banen her kører gennem et tæt befolket område, hvor der også er mange arbejdspladser. Samtidig er udbuddet af anden kollektiv trafik i området stort, så det konstaterede potentiale skal tages med forsigtighed.

På de foreslåede nye standsningssteder ved Helsingør Nord, Hillerød Øst og Apperup kan der ikke beregnes et relativt passagerpotentiale, som det der er vist i figuren, da der i dag ikke er nogen passagerer på disse lokaliteter. Passagerpotentialet beregnet som antallet af rejser til/fra områderne i 1200 meters afstand fra de nye standsningssteder ligger for disse standsningssteder på niveau med andre standsningssteder på lokalbanerne:

Helsingør Nord er på niveau med Ølsted (ca. 550 passagerer pr dag)

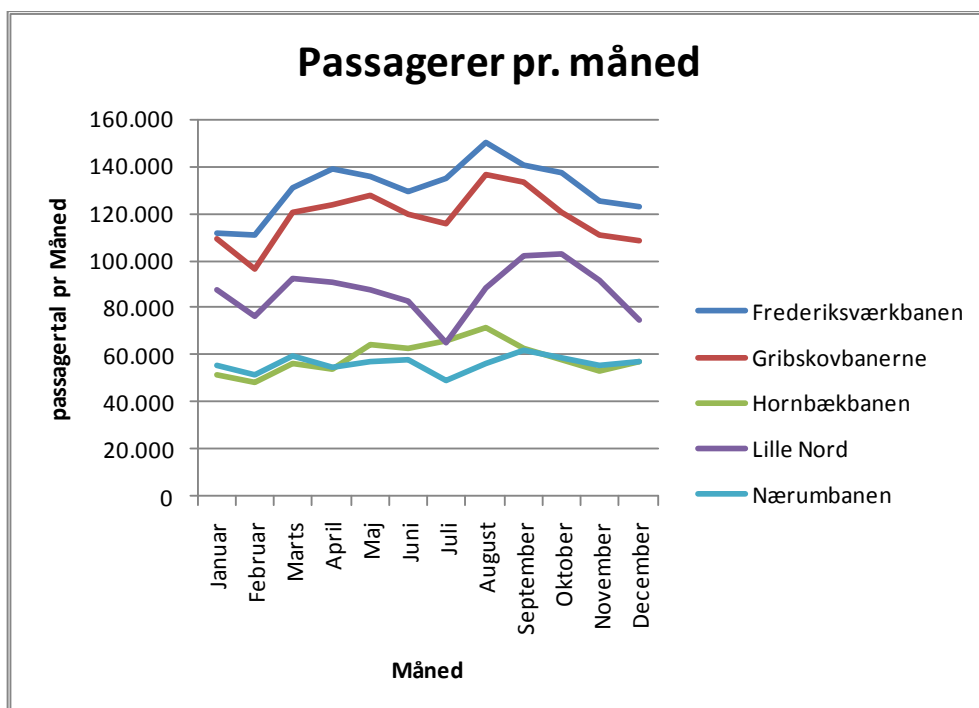
Apperup er på niveau med Græsted Syd (ca. 400 passagerer pr. dag)

Hillerød Øst er på niveau med Grønnehave (ca. 200 passagerer pr. dag)

Fritidsrejser

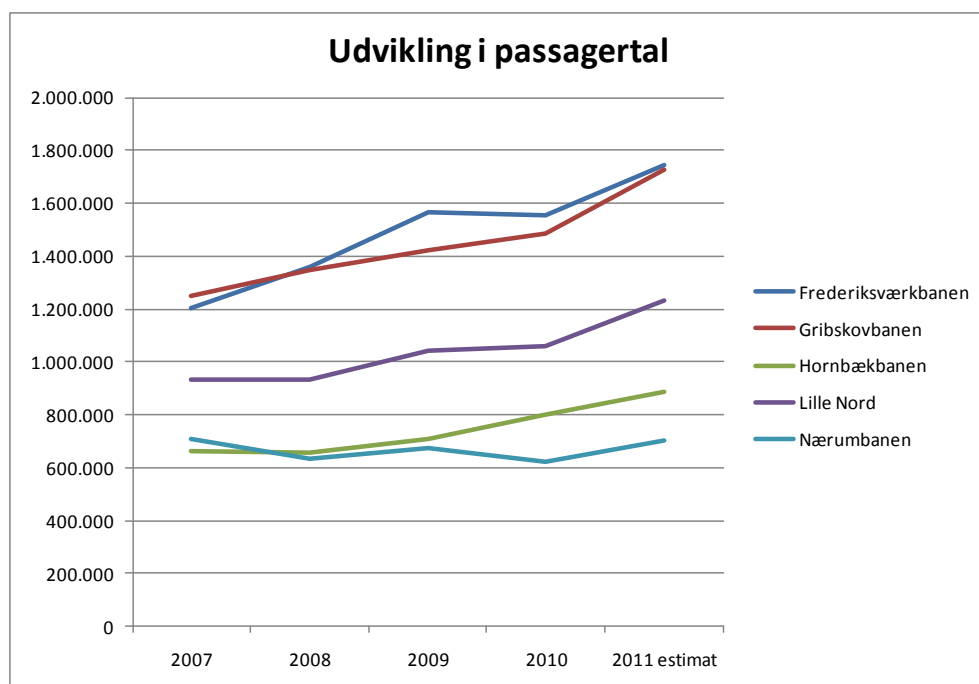
Fritidsrejser har fra banernes åbning traditionelt udgjort en stor andel af banernes passagerer. I mange år blev privatbanerne i Nordsjælland anvendt, når man skulle i sommerhuset på nordkysten eller når man skulle en tur på de gode strande langs Kattegats kyst. Banerne havde de fleste passagerer i sommerhalvåret, mens der var knap så mange passagerer i vinterhalvåret.

Sidenhen har billedet ændret sig noget. Der er fortsat en del fritidstrafik og trafik til sommerlandet, men sommerferieperioden og dermed fraværet af rejser til arbejde og uddannelse kan nu ses i det månedlige passagertal på Gribskov- og Frederiksværkstrækningerne samt på Lille Nord og Nærumbanen, mens Hornbækbanen fortsat er positivt påvirket af sommertrafikken.



Fritidsrejserne ligger typisk på tidspunkter (aften, weekend, ferie-perioder), hvor der er ledig kapacitet i togene. Det er derfor en eftertragtet gruppe af rejser.

Passagerudviklingen på lokalbanerne



Passagertallet på lokalbanerne 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. Stigningen kan i perioden fra

2007 til 2010 til dels tilskrives indsættelse af nyt materiel omkring årsskiftet 2006-2007. Herudover viser udviklingen i passagertallet på de enkelte strækninger tydelig effekt af de forbedringer, der er gennemført af kerneproduktet.

I september 2009 blev der etableret hurtigtog og hastigheden blev hævet til 100 km/t på Frederiksværkstrækningen, hvilket medførte en markant stigning i passagertallet i 2009.

På Gribskovbanen blev driften udvidet i december 2009 og samtidig fik Gilleleje-strækningen og Hornbækstrækningen gennemgående tog, så det er muligt at rejse direkte mellem de to strækninger uden skift i Gilleleje. Begge tiltag har medført en stigning i 2010.

På Lille Nord blev driften udvidet i december 2010. Her kan konstateres en stigning i 2011.

Stigningerne i 2011 skyldes dog også etableringen af R-nettet og dermed faste minuttal og en tæt integration med busdriften i området med faste korrespondancer. R-nettet berører især Gribskovbanen og Hornbækbanen i 2011.

Udover disse tiltag på de enkelte baner har muligheden for at medtage cykler gratis i togene samt et generelt forbedret image været positivt medvirkende til udviklingen i passagertallet.

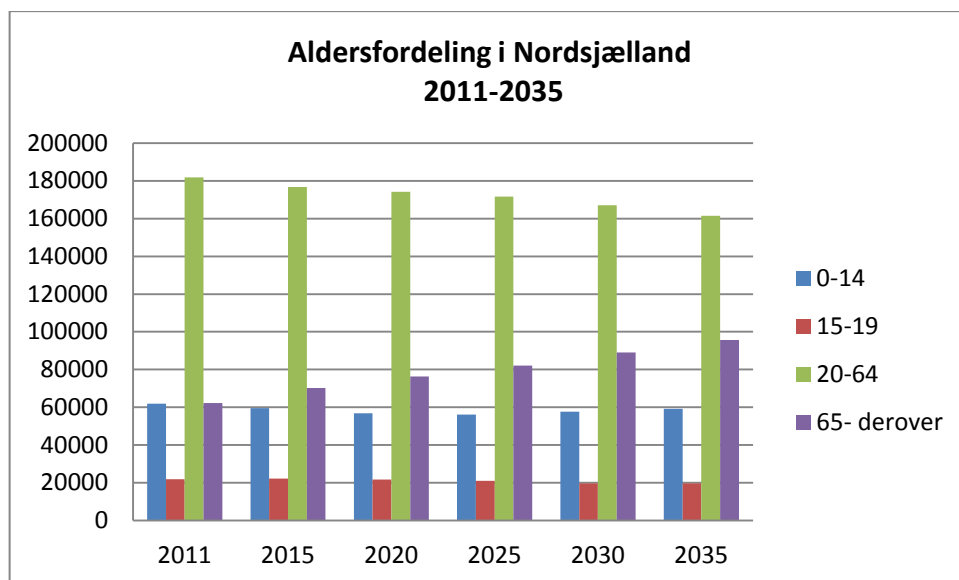
I 2010 var der stagnation eller fald på strækningerne med undtagelse af Hornbækbanen og Lille Nord. Denne opbremsning i stigningen skyldtes at Nordbanen blev renoveret i sommeren 2010, hvorfor der ikke kørte S-tog til Hillerød i ca. 4 måneder. På Hornbækbanen og Lille Nord havde dette ikke samme konsekvens som for de øvrige baner, da begge disse baner er knyttet til Kystbanen i henholdsvis Helsingør og Snekkersten.

Prognose for befolknings- og erhvervsudvikling

Befolkningens sammensætning har indflydelse på transporten, fordi alder og transportmønster hænger sammen. Det gælder i forhold til omfanget af transporter, der foretages, til tidspunktet det sker på, og til rejsernes formål. Pendlingsrejser i myldretiden foretages naturligt af de erhvervsaktive og til dels af studerende. Omfanget af fritidsrejser er større for de unge. De unge og ældre borgere har i nogle tilfælde ikke egen bil, og er derfor mere afhængige af det kollektive transportudbud, og disse rejser foregår i højere grad udenfor myldretiderne.

Udviklingen i befolkningens alderssammensætning i 7 udvalgte nordsjællandske kommuner¹ vil i de kommende år være karakteriseret ved en voksende andel af ældre. Samtidig vil andelen af unge og midaldrende samlet set falde. Den samme tendens vil være gældende for hele hovedstadsregionen.

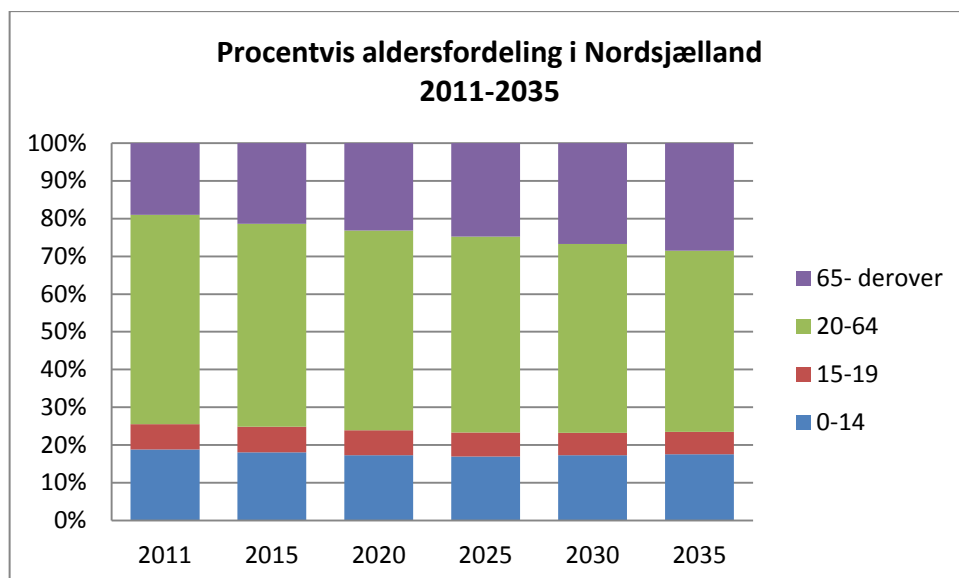
¹ De syv udvalgte kommuner er: Lyngby-Taarbæk, Fredensborg, Gribskov, Halsnæs, Helsingør, Hillerød og Rudersdal.



Udvikling i aldersfordeling i 7 Nordsjællandske kommuner fra 2010-2035.

Kilde: Danmarks Statistik.

Hvis udviklingen følger prognosen, vil den erhvervsaktive del af befolkningen falde fra 55,5 % i dag, til 49,3 % i 2035, og derved komme til at udgøre mindre end halvdelen af den samlede befolkning i de omfattede kommuner. Andelen af personer over 65 forventes at ville stige gradvist fra ca. 19,0 % i 2010 til 29,2 % i 2035. Der kan altså forudses relativt store forskydninger i den befolkningsmæssige alderssammensætning i de kommende årtier, hvilket givetvis vil få indflydelse på den kollektive transport, der efterspørges i fremtiden. I den forbindelse skal det understreges, at transportbehovet naturligvis ikke alene er aldersafhængigt, men også hænger sammen med de specifikke socioøkonomiske og de overordnede strukturelle og kulturelle forhold i samfundet, der er under stadig forandring.



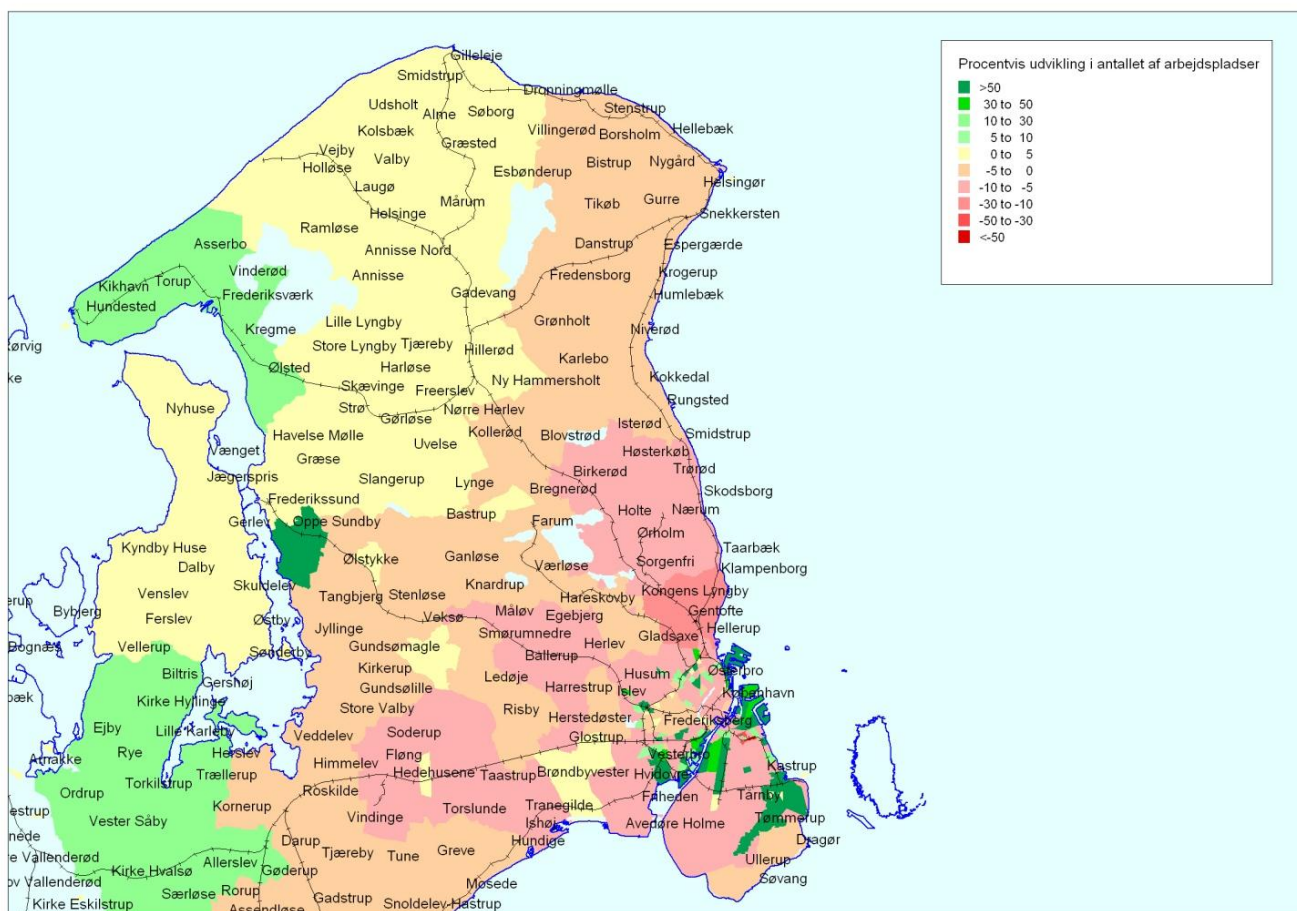
Den procentvise aldersfordeling i 9 nordsjællandske kommuner fra 2010-2035 (Kilde: Danmarks Statistik).

Aldersfordelingen for lokalbanernes passagerer viste en relativ stor andel af passagerer i aldersgrupperne 15-24 år og 25-39 år og en relativ mindre andel i aldersgrupperne over 40 år. Med den prognosticerede udvikling i aldersfordelingen er det relevant at fokusere på aldersgrupperne over 40 år og udvikle Lokalbanelns produkter således, at de i højere grad tiltrækker denne aldersgruppe.

Prognose for erhvervsudvikling

Antallet og lokaliseringen af arbejdspladser i en region er med til at definere rejsemønstret, og derfor relevante i relation til nærværende strategiplan. Arbejdspladserne og deres lokalisering er imidlertid vanskelige at fremskrive. Generelt gælder det for det nordsjællandske område, at de større arbejdspladser hovedsageligt er koncentreret i de største byer, dvs. Hillerød, Helsingør, Frederiksværk og delvist i Helsingør og Gilleleje.

En indikation på den forventede erhvervsudvikling i Nordsjælland fås fra OTM-modellen. På nedenstående oversigt illustreres den fremskrevne erhvervsudvikling i Nordsjælland i perioden 2004-2018.



Kilde: Tetraplan, OTM ver. 5.0.

Som det fremgår, er den forventede udvikling i antallet af arbejdspladser i det nordsjællandske område generelt svag, varierende mellem -5 og +5%. Det gælder dog ikke for Halsnæs, hvor der på tidspunktet for prognosens tilblivelse blev kalkuleret med en vækst på 5-10 %. Den største udvikling i arbejdspladser i regionen forventes at være i København og Tårnby samt Frederikssund. På dette grundlag må det alt andet lige forventes, at pendlingsstrømmene i fremtiden uændret fortsat vil være rettet mod København.

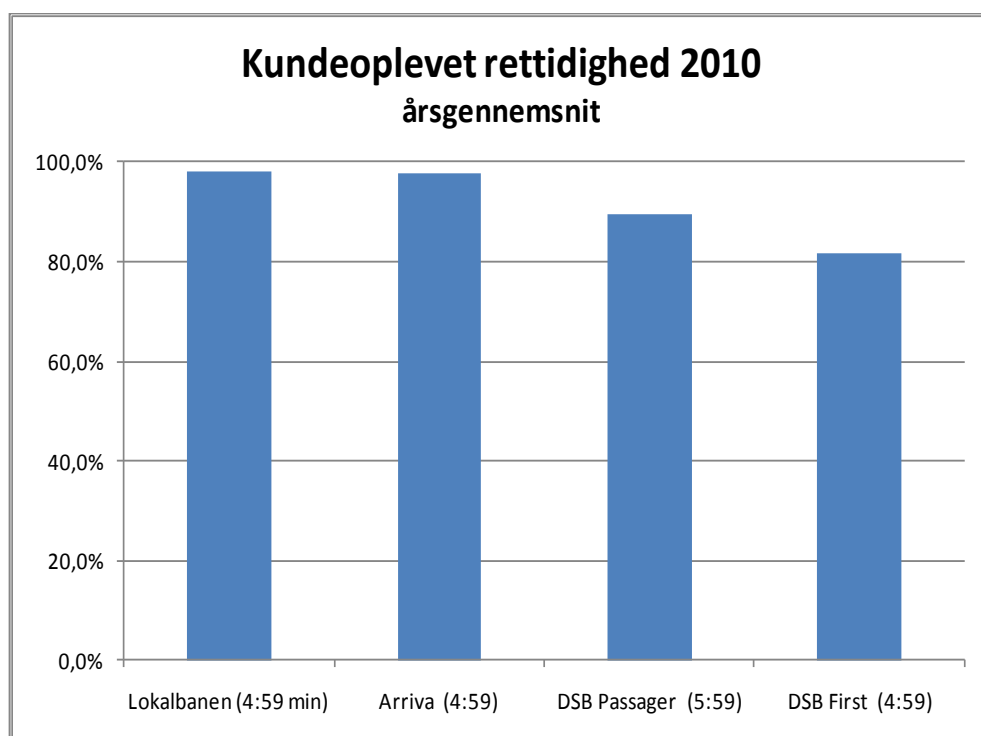
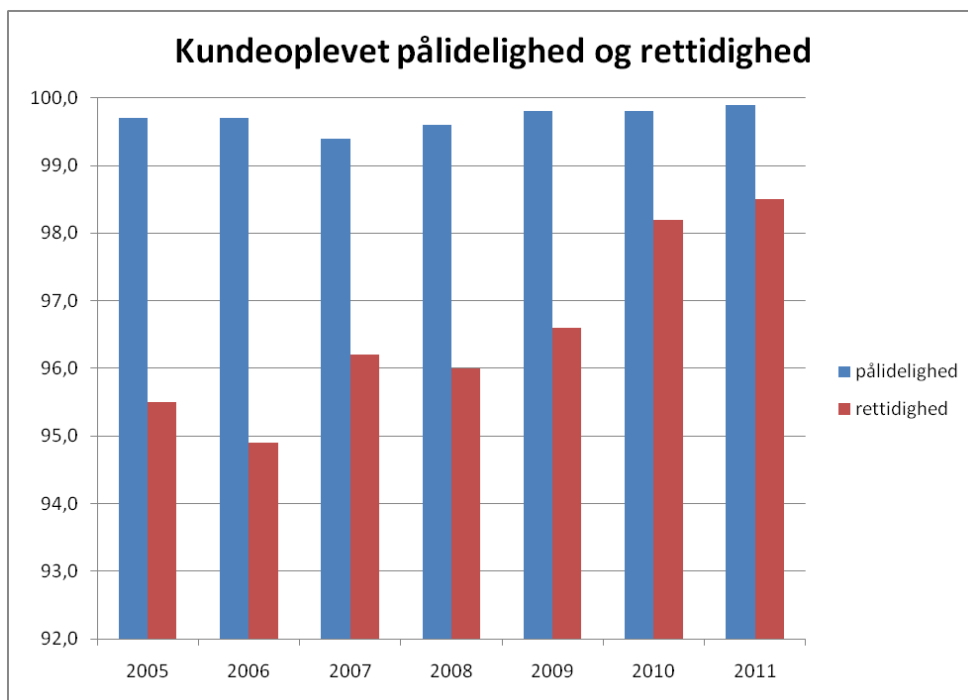
Produktkvalitet og kundetilfredshed

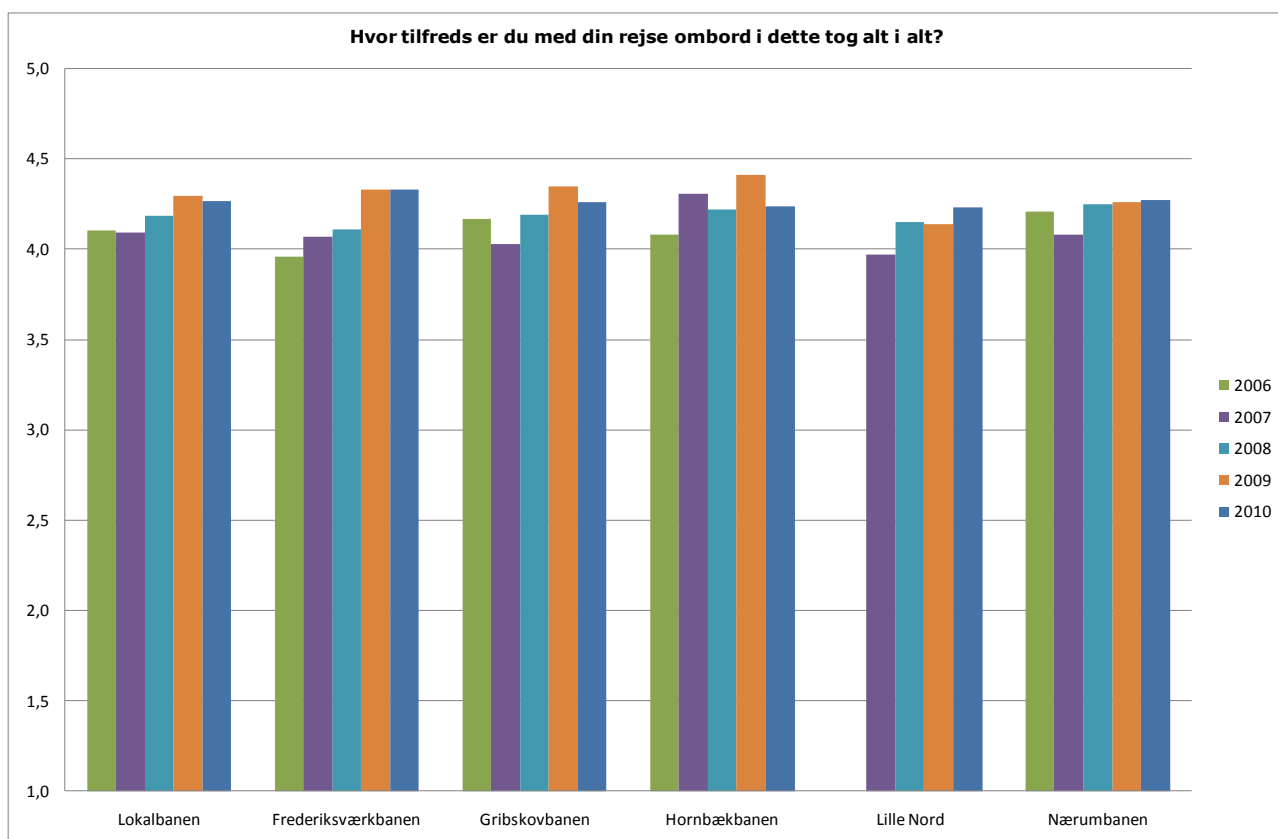
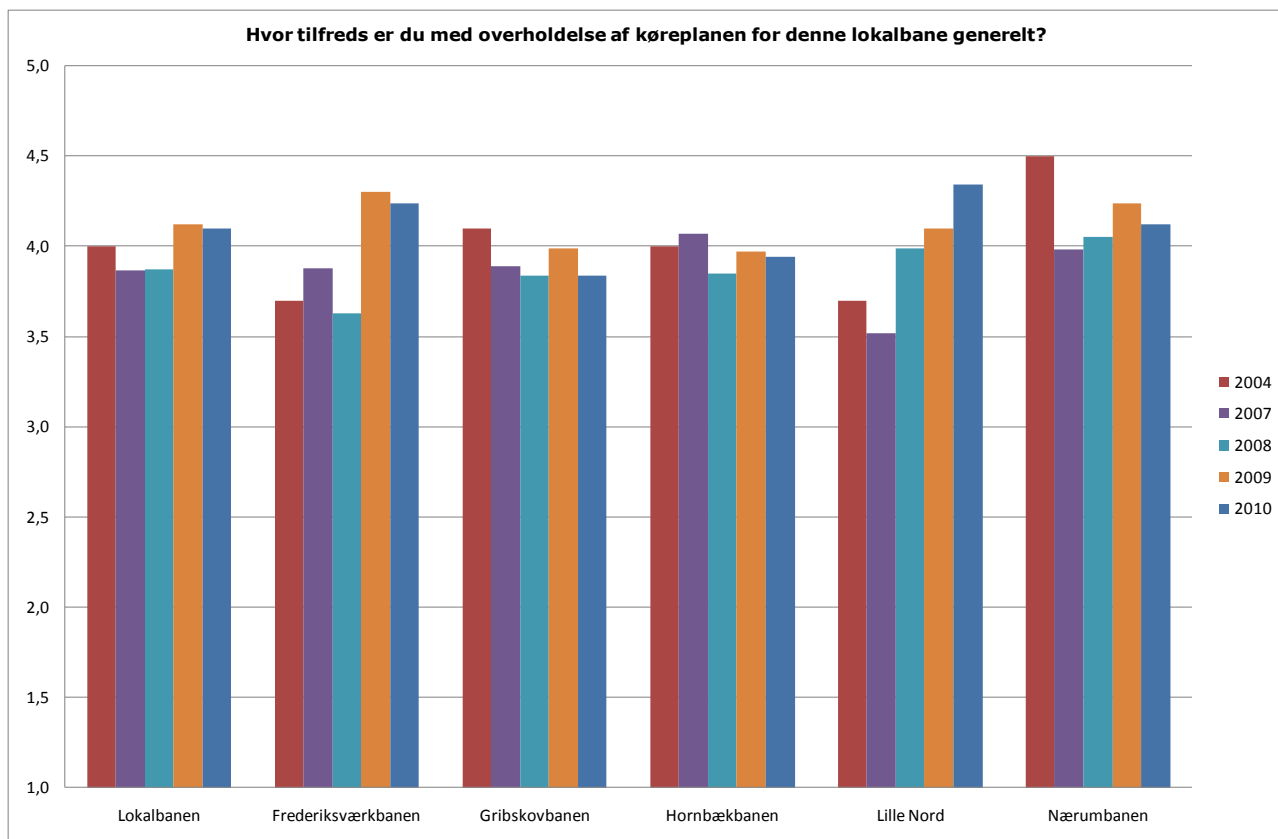
Lokalbanerne leverer samlet set en meget høj pålidelighed (planlagte tog, der faktisk er kørt) og rettidighed (andelen af planlagte tog ankommet mindre end 5 minutter forsinket). Tæt på alle tog bliver gennemført (pålidelighed tæt på 100 %) og under 4 % af disse siden 2007 har været over 5 minutter forsinket. I 2010 og 2011 har over 98 % af togene været rettidige (under 5 minutter forsinket).

Togene bliver generelt kørt med en høj grad af rettidighed og pålidelighed. Dette giver sig også udslag i kundetilfredshedsmålingerne, der viser høj tilfredshed omkring lokalbanernes overholdelse af køreplanerne. Tilfredsheden omkring hele rejsen blandt lokalbanernes kunder er generelt høj (>4,0 på en 5-skala).

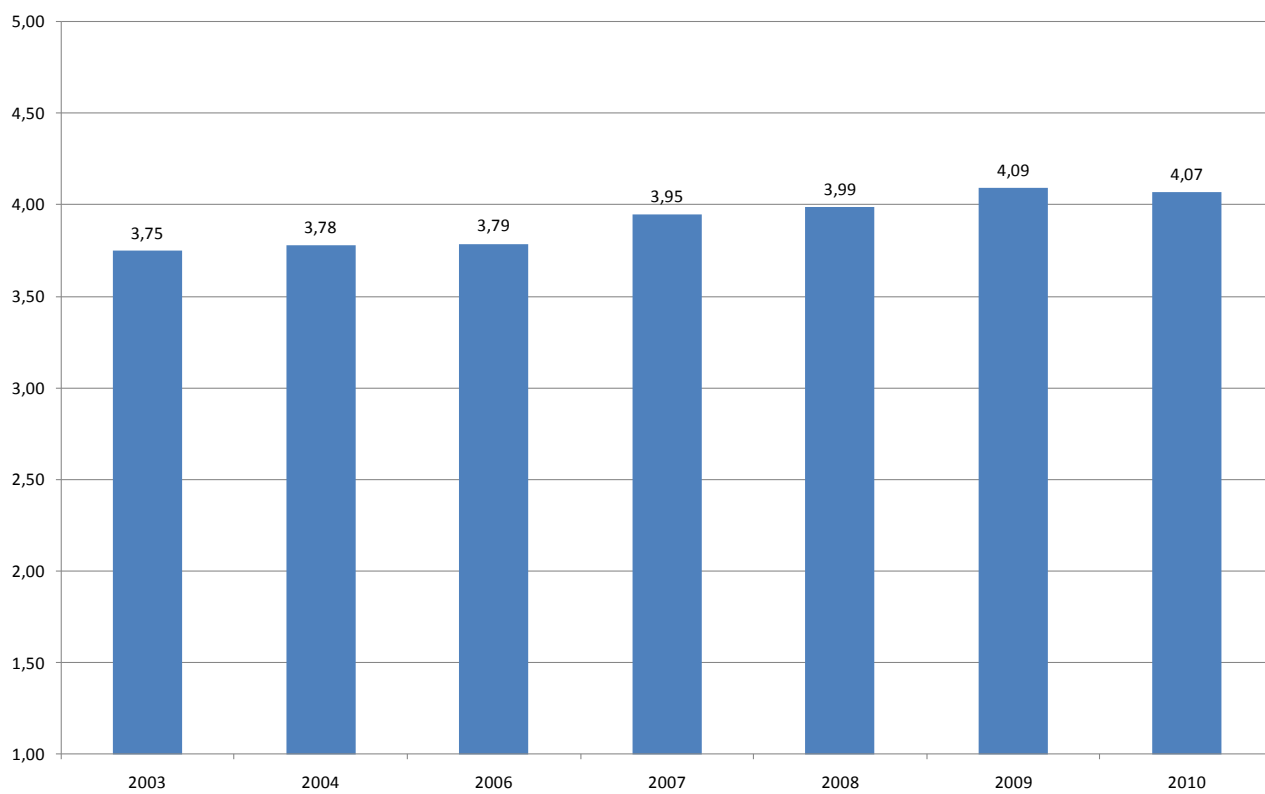
Indsættelsen af nyt materiel omkring årsskiftet 2006-2007 slår tydeligt igennem på den samlede tilfredshed.

Det samlede kundetilfredshedsindeks har været stigende fra 2003 til 2009 og er i 2010 stabiliseret på niveauet opnået i 2009.





Vejledende kundetilfredshedsindeks - Lokalbansen



Bilag B Stationsudvikling

Kvalitetsforbedringer (stationer, komfort)

Lokalbanen lægger op til at igangsætte en række initiativer, der tilsammen skal forbedre passagerernes oplevede kvalitet under togrejsen. Særlig fokus rettes mod stationerne, adgangsforholdene til disse og mod trafikinformationen før og under rejsen. Indsatsen sker parallelt med forskellige relaterede aktiviteter og projekter.

Stationsudvikling

Som led i kvalitetsforbedringerne planlægges et kommende Stationsprojekt gennemført, som har til formål at udvikle banens stationer. Stationsudviklingsprojektet hviler på princippet om, at de anvendte midler skal understøtte Lokalbanens strategi om forøgelse af passagerantallet. Derfor er der foretaget en prioritering af stationerne på baggrund af en klassificering i 4 kategorier (A-D) ud fra antallet af rejsende og korrespondancemuligheder. Endvidere prioriteres stationsudviklingsprojekterne efter følgende overordnede principper:

- Brugt - men rent og velholdt
- Når udtjent - byt til nyt eller nedgradér (altid Movia Moment)
- Ved større stationsreoveringer udskiftes alt til Movia Moment
- Kategori A har højest prioritet og kategori D lavest - dog skal kundepotentialet tages i betragtning.

Kategorisering af Lokalbanens stationer. () Inklusive Banedanmarks stationer i Hillerød, Helsingør og Snekkersten.*

Kategori	A	B	C	D
Antal stationer*	9	21	18	18
Samlet antal rejsende pr. dag (2010-tal)	18.750	7.972	2.718	758
Procentvis fordeling af antal rejsende	62,1 %	26,4 %	9,0 %	2,5 %

Af Lokalbanens i alt 66 stationer betjener de 9 største stationer mere end 60 % af passagererne. Tiltag på de tilsammen 30 stationer, der er kategoriseret som enten A eller B, vil tilgodese næsten 90 % af de rejsende.

I tilknytning til kategorisering af stationerne er der defineret et "serviceniveau" som angiver, hvilke funktioner og faciliteter der bør forefindes på stationer indenfor den enkelte kategori, herunder bl.a. parkeringsforhold for biler og cykler, adgangsveje og perronforhold, belysning, betjening, information og ventefaciliteter.

Nedenstående skema angiver hvilke funktioner og faciliteter, der med Stationsprojektet i princippet skal være på stationerne i de enkelte kategorier.

Serviceniveau for de enkelte stationskategorier.

Kategori	A	B	C	D
Parkeringsplads biler				
Park and ride * ¹	?	?	?	?
Kiss-and-Ride	Ja	Nej	Nej	Nej
Cykelparkering				
Stativ	Ja	Ja	Ja	Nej
Overdækket	Ja	Ja	Nej	Nej
Aflåselig	(Ja)	Nej	Nej	Nej
Befæstede arealer				
Adgangsveje * ²	Ja	Ja	Ja	(Ja)
Perron	Ja	Ja	Ja	(Ja)
Belysning				
Adgangsveje * ³	Ja	Ja	Ja	Ja
Perron	Ja	Ja	Ja	Ja
Personlig betjening				
Bemandet billet salg	(Ja)	Nej	Nej	Nej
Kundeinformation				
Lokalbane-stationsskilt* ⁴	?	?	?	?
Vejviserskilt på station til bus og tog	Ja	(Ja)	(Ja)	Nej
Køreplansinformation og trafik kort	Ja	Ja	Ja	Ja
Perronhøjtalere	Ja	Ja	Ja	Ja
Realtidsinformation * ⁶	Ja	Ja	Nej	Nej
Ventefaciliteter				
Ventesal	(Ja)	Nej	Nej	Nej
Toiletter* ⁵	(Ja)	Nej	Nej	Nej
Bænke	Ja	Ja	Ja	(Ja)
Læskur	Ja	Ja	Ja	Nej
Skraldespande	Ja	Ja	Ja	Nej

Note 1: Skal ses i sammenhæng med en evt. Park and ride strategi.

Note 2-3: Adgangsveje er stier og veje til station og perron. En del ligger på Lokalbanelns område, en del er kommunalt ejede veje og stier. Der skal således indgås et samarbejde med de respektive kommuner om eventuelle nye tiltag/forbedringer.

Note 4: Skal vurderes individuelt for hver station i relation til de geografiske forhold.

Note 5: Skal diskuteres med de enkelte kommuner, da der kan argumenteres for, at det er en kommunal opgave.

Note 6: Ved valg af realtidssinformationsmodel skal den teknologiske udvikling, herunder udbredelsen af smart-phones og apps-løsninger, seriøst tages i betragtning – ligesom erfaringer og udbredelsen af fælles realtidssinformations-løsninger fra den kollektive transport-branche skal inddrages.

Omkring de enkelte forhold skal nævnes:

- Aflåselig cykelparkering: Eksisterende aflåselige cykelparkeringer bevares. Der etableres ikke nye.
- Befæstede arealer, adgangsveje: Eksisterende befæstede adgangsveje til kategori D stationer bevares. Ikke-befæstede adgangsveje til Kategori D stationer befæstes ikke.
- Personlig betjening, bemanded billetsalg: Bemandede billetsalg bevares indtil videre. Der åbnes ikke nye bemandede billetsalg.
- Kundeinformation, vejviserskilt på station til bus og tog: Skal vurderes individuelt på kategori B og C stationer i forhold til de fysiske forhold.
- Ventefaciliteter, ventesal: De eksisterende åbne ventesale skal som udgangspunkt bevares åbne. Dog skal deres åbningstider ses i sammenhæng med åbningstiderne for de bemandede billetsalg eller andre bemandede faciliteter på de enkelte stationer med åbne ventesale samt omfanget og udviklingen af hærværk og graffiti i ventesalene.
- Ventefaciliteter, toiletter: De eksisterende toiletter skal som udgangspunkt bevares. Dog skal toiletternes åbningstider ses i sammenhæng med åbningstiderne for de bemandede billetsalg eller andre bemandede faciliteter på de pågældende stationer samt omfanget og udviklingen af hærværk og graffiti på toiletterne.
- Ventefaciliteter, Bænke: Der etableres ikke nye bænke på kategori D stationer. Når eksisterende bænke på kategori D stationer er udtjente, erstattes de ikke med nye bænke.

Det er målet at harmonisere stationsudstyret på lokalbanestationerne, hvilket i praksis sige, at der opsættes Movia Moment-udstyr, som omfatter overdækkede ventefaciliteter, bænke, infotavler, skraldespande, cykelstativer/overdækkede cykelstativer.

På grund af nyetablering eller som led i en tidligere gennemført renovering findes i dag Movia Moment perronudstyr på følgende stationer:

- Gilleleje st.
- Holløse st.
- Godhavn st.
- Hanehoved st.
- Kratbjerg st. (Nyetableret)
- Jægersborg st.

Stationsudviklingsprojektet har en række grænseflader til andre igangværende eller planlagte projekter. Det gælder bl.a.:

- Udvidelse af busdriften, herunder R-nettet
- Det elektroniske Rejsekort
- Etablering af Helsingør C stationscenter med ny busterminal og station
- Ombygning af Hillerød busterminal og station
- Ombygning af Helsingør busterminal og station
- Etablering af Hillerød Syd ved Sygehuset
- Samarbejdet omkring trafikinformationsudvikling (TUS).

Derudover overvejes mulighederne for at udvikle Park-and-Ride-faciliteterne omkring stationerne. Der er behov for at identificeret stationsnære arealer, både egne og 3. parts, som vil kunne anvendes til P-pladser for Lokalbansens kunder.

Endelig arbejdes der parallelt med Stationsudviklingsprojektet på at fremme skiltningen omkring stationerne. Konkret er det hensigten at opstille stationsvejviserskilte med angivelse af en lokalbanestation. Det er i den forbindelse ambitionen at introducere et nyudviklet skilt, der viser bogstavet "L". Der er en målsætning om, at skiltet i fremtiden bliver et alment og standardiseret symbol for lokalbaner i Danmark. Forbedringen af skiltningen og synligheden søges udarbejdet under hensyntagen til de fælles designregler, der udarbejdes i TUS-arbejdet.





Vs: Teknisk chefmøde 3. november 2011 - Tilmeldeordning

Bjarne Holm Markussen til: Lis Rode
Sendt af: Maja Arp

10-11-2011 10:42

Historik: Beskeden er videresendt.

Iflg. aftale. Vh. Maja

----- Videresendt af Maja Arp/Teknisk/LTK den 10-11-2011 10:43 -----

Fra: Linda Sørensen (LNS) <LNS@vestfor.dk>
Til: Birgitte Dyrvig Carlsson <bdca@hillerod.dk>, Bjarne Holm Markussen <mrr@ltk.dk>, Dorethe Pedersen <dpede@gribskov.dk>, "Hans Chr. Olsen" <hco@rk.dk>, Hans Dyrby Kloch <hdk@furesoe.dk>, Jacob Madsen <jacob.madsen@egekom.dk>, Jens Purup <jepuru@tmf.kk.dk>, Jørgen Lerhardt <dir.tm@htk.dk>, Kirsten Gyalokay <Kirsten.Gyalokay@Albertslund.dk>, Lars Christensen <lc@vallensbaek.dk>, Lis Bjerremand <lbj@gentofte.dk>, Merete Kristoffersen <mekris@tmf.kk.dk>, Ole Horskær Madsen <ohm@ishoj.dk>, Ole Toftegaard <ole.toftegaard@glostrup.dk>, Philip Hartmann <phihar@gladsaxe.dk>, Rasmus Wiuff <rakw@haisnaes.dk>, Søren Johnsen <sorjh@brøndby.dk>, Søren Krøigaard <sor@balk.dk>, Teknisk chef <epost@frederikssund.dk>, Tony Christesen <tf@herlev.dk>, Ulla Drehsen <uld@gentofte.dk>
Cc: #C-Kredsen <#C-Kredsen@vestfor.dk>, "Jacob Lind Nordqvist (JLN)" <JLN@vestfor.dk>, "Henrik M. Dalgaard (HMD)" <HMD@vestfor.dk>
Dato: 04-11-2011 13:51
Emne: Teknisk chefmøde 3. november 2011 - Tilmeldeordning

Kære TC'ere

Tak for et rigtig godt møde, hvor I som sædvanlig var meget resultat- og konsensusorienterede.

Der kommer selvfølgelig et referat fra mødet, men i lyset af den pressede tidsplan vil jeg lige kort ridse vores beslutninger op fra punktet "Tilmeldeordningen" bl.a. med henblik på at få en hurtig tilbagemelding på dette emne fra de af jer, som var forhindrede i at deltage. Af vedlagte liste kan I se, hvem der deltog. Endvidere vedlægges oversigt over de principielle beslutningspunkter, som der blev nikket til.

De tilstedeværende udtrykte et meget stærkt ønske om, at alle deltog i den kommende fællesordning, idet det opfattes som en stor styrke, at der vil være tale om ens behandling af erhverv i hele Vestforbrændings opland.

Der var opbakning til den foreslåede løsning og de principper, den bygger på. I den videre proces skal vi dog være mere præcise om, hvorfor vi har valgt at tilbyde en betalingsløsning for både et årsabonnement og et enkelt besøg.

Alle kommuner starter op samtidig, og der arbejdes på, at det bliver med start fra d. 1. januar. Dette gøres velvidende, at den politiske behandling af regulativer og gebyrer ikke er afsluttet i alle kommuner på dette tidspunkt.

Vi vil i løbet af den kommende uge sende jer et paradigme til brug for den politiske indstilling af såvel de nødvendige regulativændringer som gebyrbladet. I vil så også senest på dette tidspunkt modtage de endelige gebyrforslag. Hver kommune vil så efter bedste evne få regulativændringerne og gebyrerne politisk behandlet hurtigst muligt.

Jeg vil sætte meget pris på, hvis de af jer, der ikke kunne være tilstede på dagens møde, vil give jeres vurdering af, om I også kan bakke om det ovennævnte. Hvis I i den sammenhæng har brug for mere information, stiller vi os selvfølgelig gerne til rådighed. – Det sidste gælder selvfølgelig også for jer andre, som dog ikke behøver svare på denne.

A.h.t. forberedelsen af sagen til bestyrelsen vil vi sætte pris på jeres tilbagemelding senest fredag den 11. november 2011.

De viste overheads kan ses på Samarbejdsrummet (http://sam.vestfor.dk/moeder/tcmoeade/TC_mode_nr_2_-_2011/Dokumentbibliotek/Forms/AllItems.aspx)

Med venlig hilsen

Birger Johansson
vicedirektør

Direkte tlf.: 44 85 71 51
E-mail: bj@vestfor.dk



Tænk på miljøet og print ikke denne e-mail medmindre det er nødvendigt
Consider the environment. Print only this mail if it's necessary.



Principielle beslutningspunkter TC 3 november 2011.docx Deltagerliste.doc

Indstillingen om "Tilmeldeordningen" omfatter følgende principielle beslutninger:

Indholdet i "Tilmeldeordningen"

- Budget 2012 for ordningen (5,3 mio. kr.), herunder
- Forventningerne til registrerings- og betalingssystem (0,3 mio. kr.)
- Omfanget af informationsindsatsen (0,9 mio. kr.)
- Fælles kontrollkorps
- Omfanget af kontrollen (2 x 2 personer – 1,7 mio. kr.)
- Omfanget af administration og udvikling (2,4 mio. kr.)

Gebyrprincipperne

- Der tilbydes både betaling for et år og for et besøg.
- Et årsabonnement svarer til prisen for 52 besøg.
- Der skelnes mellem forskellige bilstørrelser/biltyper.
- "Grundgebyret" dækker også aflevering af op til 5 kg farligt affald pr. besøg.
- Farligt affald, udover hvad der er indeholdt i "grundgebyret", afregnes med en pris for hver 10 kg udover de ovennævnte 5 kg.

Gebyrberegningsprincipperne

- Variable omkostninger: Der tages udgangspunkt i at erhverv har mere affald med end husholdningerne pr. besøg. Der tages udgangspunkt i, at erhverv medbringer 194,7 kg i gennemsnit pr. besøg.
- Faste omkostninger: Der tages udgangspunkt i at et besøg fra henholdsvis husholdninger og virksomheder belaster lige meget.
- Der tages udgangspunkt i, at der i 2012 kommer 3,3 mio. besøg, heraf 425.000 virksomhedsbesøg.
- Datagrundlaget til grund for beregning af de enkelte omkostningspunkter er tilfredsstillende.

Fordeling af gebyrmidler

- Tilmeldeordningen godtgøres først.
- Resten fordeles mellem "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" og kommunerne samlet set i forhold til begges omkostninger forbundet med et virksomhedsbesøg (99,6:33,6 – med efterfølgende opdateringer).
- Kommunernes andel fordeles i forhold til antal virksomhedsbesøg i 2010 (med efterfølgende opdateringer).

DELTAGERLISTE

Den 4. november 2011 /Ins

IGP-BJO-HJS-LNS

Deltagerliste møde tekniske chefer den 3. november 2011, kl. 09.00-13.00

Navn	Kommune	Deltager TC-møde	Deltager ikke
Kirsten Gyalokay	Albertslund	X	
Søren Krøigaard	Ballerup	X	
Søren Johnsen	Brøndby	X	
Jacob Madsen	Egedal		X
Ejvind Mortensen	Frederikssund		X
Hans Dyrby Kloch	Furesø		X*
Lis Bjerremand	Gentofte	X	
Philip Hartmann	Gladsaxe	X	
Ole Toftegaard	Glostrup		X
Dorethe Pedersen	Gribskov	X	
Rasmus Wiuff	Halsnæs	X	
Tony Christensen	Herlev	X	
Birgitte Dyring Carlsson	Hillerød		X
Jørgen Lerhard	Høje-Taastrup	X	
Ole Horskær Madsen	Ishøj	X	
Merete Kristoffersen	København	X	
Jens Purup	København		X
Bjarne Holm Markussen	Lyngby-Taarbæk		X
Hans Chr. Olsen	Rødovre	X	
Lars Christensen	Vallensbæk	X	

Herudover deltager:

Fra Vestforbrænding: IGP-BJO-PW-MAM-YAM-CHW-HMD-CBP-HJS (referent)

*Deltog ikke i mødet men støtter fortsat op om forslaget

Økonomiske konsekvenser for kommunerne (husholdningerne) ved "Tilmeldeordningen"

I det følgende er de økonomiske konsekvenser for den enkelte kommune forsøgt illustreret, såfremt der besluttet en tilmeldeordning, med det indhold og den fordelingsnøgle, som fremgår af det materiale, der er lagt på Samarbejdsrummet d. 28. oktober 2011, og såfremt fordelingsmodellen for "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" ændres, som beskrevet i notat af d. 28. oktober 2011.

De økonomiske konsekvenser vil meget afhænge af, hvor meget der indbetales af virksomhederne. Der er i det følgende valgt en konservativ tilgang, hvor der er taget udgangspunkt i, at der bliver betalt gebyr for omkring halvdelen af det estimerede antal virksomhedsbesøg på genbrugsstationer.

Københavns Kommunes betaling til "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" antages i det følgende at være uændret.

Det vil resultere i, at "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" modtager ca. 20 mio. kr. fra "Tilmeldeordningen", og at kommunerne samlet modtager ca. 6,8 mio. kr. fra "Tilmeldeordningen".

De 6,8 mio. kr. til kommunerne fordeles i henhold til *fordelingsnøglen*, som er baseret på opgørelser af antal besøgende og virksomhedernes andel af disse. Konsekvenserne for den enkelte kommune af denne fordeling er vist i Tabel 1 i den første kolonne.

Den enkelte kommunes betaling til "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" vil falde som følge af, at fællesaktiviteten modtager et beløb (her 20 mio. kr.), fra "Tilmeldeordningen". Konsekvenserne for den enkelte kommune ved dette er vist i tabellens anden kolonne.

I tabellens tredje kolonne lægges denne besparelse sammen med den førnævnte direkte betaling til kommunen.

Hvis man ellers er enig i skønnet over antal betalinger, kan beløbet i den tredje kolonne bl.a. benyttes af den enkelte kommune til at vurdere konsekvenserne for gebyrerne for husholdningerne. Hvis beløbet i den tredje kolonne er mindre end det beløb, kommunen havde forventet at få ind via erhvervsgebyrer for genbrugsstationen i 2012, vil husholdningernes andel stige med differencen mellem disse to beløb.

Tabel 1.

Overslag over de økonomiske konsekvenser for den enkelte kommune,

- såfremt der besluttet en tilmeldeordning, med det indhold og den fordelingsnøgle, som fremgår af det materialet, der er lagt på Samarbejdsrummet d. 28. oktober 2011 (med ændringer af 31. oktober 2011), og
- såfremt fordelingsmodellen for "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" ændres, som beskrevet i notat af 28. oktober 2011, og
- såfremt der modtages betaling for omkring halvdelen af det estimerede antal virksomhedsbesøg på genbrugsstationer

	Beløb modtaget fra "Tilmeldeordningen"	Kommunens reduktion i betalingen til fællesaktiviteten	Sum: Modtaget + Reduktion
	kr.	kr.	kr.
Albertslund	37.000	1.289.000	1.326.000
Ballerup	337.000	1.295.000	1.632.000
Brøndby	241.000	1.374.000	1.615.000
Egedal	485.000	544.000	1.029.000
Frederikssund	400.000	820.000	1.220.000
Furesø	510.000	990.000	1.500.000
Gentofte	935.000	2.476.000	3.411.000
Gladsaxe	663.000	1.385.000	2.048.000
Glostrup	238.000	848.000	1.086.000
Gribskov	386.000	674.000	1.060.000
Halsnæs	260.000	200.000	460.000
Herlev	309.000	1.054.000	1.363.000
Hillerød	599.000	1.596.000	2.195.000
Høje-Taastrup	175.000	1.833.000	2.008.000
Ishøj	32.000	635.000	667.000
Lyngby-Taarbæk	742.000	1.839.000	2.581.000
Rødovre	438.000	1.121.000	1.559.000
Vallensbæk	-	205.000	205.000
Alle Kommuner	6.787.000	20.178.000	26.965.000

Beregningsforudsætninger:

Estimeret antal virksomhedsbesøg (før reduktion): 425.000 besøg

Andel der betaler: 52 %

Fællesordningens omkostninger: 5,3 mio. kr.

Gennemsnitligt besøgsgebyr: 145,70 kr./besøg

Fordelingsnøgle: 33,6:99,6 (kommunerne : Fællesaktiviteten)

BILAG 16

Den 3. november 2011
hmd

Økonomiske konsekvenser for kommunerne (husholdningerne) ved "Tilmeldeordningen"

I det følgende er de økonomiske konsekvenser for den enkelte kommune forsøgt illustreret, såfremt der besluttet en tilmeldeordning, med det indhold og den fordelingsnøgle, som fremgår af det materiale, der er lagt på Samarbejdsrummet d. 28. oktober 2011, og såfremt fordelingsmodellen for "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" ændres, som beskrevet i notat af d. 28. oktober 2011.

De økonomiske konsekvenser vil meget afhænge af, hvor meget der indbetales af virksomhederne. Der er i det følgende valgt en konservativ tilgang, hvor der er taget udgangspunkt i, at der bliver betalt gebyr for omkring halvdelen af det estimerede antal virksomhedsbesøg på genbrugsstationer.

Københavns Kommunes betaling til "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" antages i det følgende at være uændret.

Det vil resultere i, at "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" modtager ca. 20 mio. kr. fra "Tilmeldeordningen", og at kommunerne samlet modtager ca. 6,8 mio. kr. fra "Tilmeldeordningen".

De 6,8 mio. kr. til kommunerne fordeles i henhold til *fordelingsnøglen*, som er baseret på opgørelser af antal besøgende og virksomhedernes andel af disse. Konsekvenserne for den enkelte kommune af denne fordeling er vist i Tabel 1 i den første kolonne.

Den enkelte kommunes betaling til "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" vil falde som følge af, at fællesaktiviteten modtager et beløb (her 20 mio. kr.), fra "Tilmeldeordningen". Konsekvenserne for den enkelte kommune ved dette er vist i tabellens anden kolonne.

I tabellens tredje kolonne lægges denne besparelse sammen med den førnævnte direkte betaling til kommunen.

Hvis man ellers er enig i skønnet over antal betalinger, kan beløbet i den tredje kolonne bl.a. benyttes af den enkelte kommune til at vurdere konsekvenserne for gebyrerne for husholdningerne. Hvis beløbet i den tredje kolonne er mindre end det beløb, kommunen havde forventet at få ind via erhvervsgebyrer for genbrugsstationen i 2012, vil husholdningernes andel stige med differencen mellem disse to beløb.

Tabel 1.

Overslag over de økonomiske konsekvenser for den enkelte kommune,

- såfremt der beslutes en tilmeldeordning, med det indhold og den fordelingsnøgle, som fremgår af det materialet, der er lagt på Samarbejdsrummet d. 28. oktober 2011 (med ændringer af 31. oktober 2011), og
- såfremt fordelingsmodellen for "Fællesaktiviteten for genbrugsstationer" ændres, som beskrevet i notat af 28. oktober 2011, og
- såfremt der modtages betaling for omkring halvdelen af det estimerede antal virksomhedsbesøg på genbrugsstationer

	Beløb modtaget fra "Tilmeldeordningen" kr.	Kommunens reduktion i betalingen til fællesaktiviteten kr.	Sum: Modtaget + Reduktion kr.
Albertslund	37.000	1.289.000	1.326.000
Ballerup	337.000	1.295.000	1.632.000
Brøndby	241.000	1.374.000	1.615.000
Egedal	485.000	544.000	1.029.000
Frederikssund	400.000	820.000	1.220.000
Furesø	510.000	990.000	1.500.000
Gentofte	935.000	2.476.000	3.411.000
Gladsaxe	663.000	1.385.000	2.048.000
Glostrup	238.000	848.000	1.086.000
Gribskov	386.000	674.000	1.060.000
Halsnæs	260.000	200.000	460.000
Herlev	309.000	1.054.000	1.363.000
Hillerød	599.000	1.596.000	2.195.000
Høje-Taastrup	175.000	1.833.000	2.008.000
Ishøj	32.000	635.000	667.000
Lyngby-Taarbæk	742.000	1.839.000	2.581.000
Rødovre	438.000	1.121.000	1.559.000
Vallensbæk	-	205.000	205.000
Alle Kommuner	6.787.000	20.178.000	26.965.000

Beregningsforudsætninger:

Estimeret antal virksomhedsbesøg (før reduktion): 425.000 besøg

Andel der betaler: 52 %

Fællesordningens omkostninger: 5,3 mio. kr.

Gennemsnitligt besøgsgebyr: 145,70 kr./besøg

Fordelelsesnøgle: 33,6:99,6 (kommunerne : Fællesaktiviteten)

Gebyrprincipper forklaring

Sag nummer 3 - Nyt gebyrprincip for erhvervs adgang til de kommunale genbrugsstationer og beslutning om deltagelse i Vestforbrænding's tilmeldeordning.

Overordnet skal erhverv i henhold til den nye affaldsbekendtgørelse nu aktivt tilmelde sig brug af genbrugsstation, hvor de tidligere blev opkrævet og derefter kunne søge om fritagelse.

Tekniskchef gruppen i Vestforbrænding har besluttet, at det skal koste det samme beløb at benytte genbrugsstationer i hele Vestforbrænding's Opland (24 Genbrugsstationer).

Sagen omhandler:

- Hvordan betaling og opkrævning af ordning skal udføres og udlignes mellem Vestforbrænding og kommune og kommunerne i mellem.
- Lovligheden af at opkræve et fælles gebyr på genbrugsstationer (fra 2013 er det et krav, at alle kan bruge alle genbrugsstationer)
- Hvordan validiteten sikres, så erhverv reelt betaler for deres belastning af genbrugsstationerne.

Problemstillingen er, at kommunen er under et stort tidspres da affaldsbekendtgørelsen ikke er vedtaget endnu, men skal træde i kraft den 1. januar 2012, det skal tilmeldeordningen også og hele det administrative apparat, som ligger bagved.

Sag nummer 4 – Nye principper for sagsbehandling af ansøgninger om fritagelse for betaling af administrationsgebyr for erhverv.

Lyngby Taarbæk Kommune skal fortsat opkræve administrationsgebyr til erhverv. Den største ændring i den nye affaldsbekendtgørelse i forhold til den eksisterende er, at omsætningsgrænsen er sat op til kr. 300.000 (den var tidligere kr. 50.000). dvs. de mindste virksomheder vil ikke blive opkrævet. Der forventes derfor mindre administration omkring fritagelser, men færre virksomheder til at dække omkostninger til administrationen.

Derudover giver den nye affaldsbekendtgørelse mulighed for at sætte en skæringsdato for anmodning om fritagelse. (Det var ikke muligt tidligere). Det betyder, at sagerne kan afsluttes hurtigere.

Vi forventer, at den administrative behandling vil blive forenklet, som følge af ændringerne til affaldsbekendtgørelsen, men der vil stadig være sager, som skal behandles i henhold til de skitserede principper.

Bekendtgørelse om affald¹⁾

I medfør af § 7 b, § 44, stk. 1, og 4-6, § 45, stk. 2, 5 og 7, § 45 a, § 45 d, stk. 1 og 2, § 46 a, stk. 1-3, § 46 b, stk. 1 og 2, § 47, stk. 2 og 3, § 48, stk. 4, 8 og 9, § 50 d, stk. 2-4, § 51, stk. 5, § 67, § 73, § 80, stk. 1 og 2, § 88, § 89 b, § 92 og § 110, stk. 3 og 4, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som ændret ved lov nr. 1387 af 14. december 2010, fastsættes:

Kapitel 1

Anvendelsesområde

§ 1. Bekendtgørelsen omfatter håndtering af affald, der ikke er reguleret af anden lovgivning, samt klassificering af affald, planlægning om affald, regulativer om affald, ordninger for affald, data om affald, gebyrer for affald, brug af affaldssystemer, mærkning af affald, anvisning af affald, anmeldelse af affald, godkendelse og registrering af affaldsbehandlingsanlæg, indsamlere af affald, benchmarking af affaldsbehandlingsanlæg m.v.

Stk. 2. Bekendtgørelsen omfatter ikke håndtering af [og planlægning for](#) restprodukter fra røggasrensning på kraftværker baserede på fossile brændsler, som kul, olie og naturgas.

Slettet: stoffer

Kapitel 2

Definitioner

§ 2. Ved affald forstås i denne bekendtgørelse ethvert stof eller enhver genstand, jf. bilag 2, som indehaveren skiller sig af med eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med.

Stk. 2. Som affald anses dog ikke stoffer eller genstande, som er resultatet af en produktionsproces, som ikke primært sigter mod fremstilling af dette stof eller denne genstand, og hvis

- 1) det er sikkert, at stoffet eller genstanden videreanvendes,
- 2) stoffet eller genstanden kan anvendes direkte uden anden yderligere forarbejdning, end hvad der er normal industriel praksis,
- 3) stoffet eller genstanden fremstilles som en integreret del af en produktionsproces, og
- 4) videreanvendelse er lovlig, dvs. at stoffet eller genstanden lever op til alle relevante krav til produkt-, miljø- og sundhedsbeskyttelse for den pågældende anvendelse og ikke vil få generelle negative indvirkninger på miljøet eller menneskers sundhed.

§ 3. I denne bekendtgørelse forstås endvidere ved:

- 1) Affaldsbehandlingsanlæg: Anlæg, som nyttiggør eller bortskaffer affald, herunder anlæg, som forbereder affald forud for nyttiggørelse eller bortskaffelse.
- 2) Affaldsdatasystemet: System for indberetning af affaldsdata.
- 3) Affaldsfraktion: Underopdeling af affald efter materiale, sammensætning og oprindelse, herunder asfalt, papir, pap, dæk, affald i form af metal og elektriske og elektroniske produkter, affald i form af batterier og akkumulatorer, PVC, plast, glas, shredderaffald, jord og træ.
- 4) Affaldsindehaver: Producenten af affaldet eller den fysiske eller juridiske person, der er i besiddelse af affaldet.
- 5) Affaldsproducent: Enhver, hvis aktivitet frembringer affald (den oprindelige affaldsproducent), eller enhver, der foretager en forbehandling, blanding eller andet, som medfører en ændring af dette affalds karakter eller sammensætning.

6) Affaldstype: Affald, som er opført på listen over affald, jf. bilag 2, og som er beskrevet med en EAK-kode.

7) Affald egnet til materialenyttiggørelse: Affald, som kan forberedes til genbrug, genanvendes eller anvendes til anden endelig materialenyttiggørelse.

8) Affaldstransportør: Enhver virksomhed, som transporterer affald for fremmed regning, herunder ved brug af køretøjer, jernbane, fly eller skib.

Slettet: 7

Slettet: lastbil

9) Anden endelig materialenyttiggørelse: Enhver nyttiggørelsesoperation, bortset fra de operationer, hvor affald forberedes til genbrug, genanvendes, energiudnyttes eller forbehandles.

10) Anvisningsordning: En ordning, hvor kommunalbestyrelsen i et regulativ har fastlagt på hvilken måde og eventuelt på hvilket anlæg, affaldsproducenten skal sikre, at affaldet bliver håndteret.

Slettet: 8

11) Behandling: Nyttiggørelses- eller bortskaffelsesoperationer, herunder forberedelse forud for nyttiggørelse eller bortskaffelse.

Slettet: 9

12) Benyttelsespligt: Pligt for borgere og virksomheder til at

a) anvende en indsamlings- eller anvisningsordning fastsat i et regulativ eller

b) følge kommunalbestyrelsens konkrete anvisninger om håndtering af affald, der ikke er omfattet af en indsamlings- eller anvisningsordning.

Slettet: 0

13) Bioaffald: Bionedbrydeligt have-park-affald, mad- og køkkenaffald fra husholdninger, restauranter, cateringfirmaer og detailforretninger samt lignende affald fra fødevarerarbejdningens virksomheder.

Slettet: 1

14) Blandet affald fra erhverv: Blandinger af forbrændingseget, deponeringseget eller genanvendeligt affald, som ikke er kildesorteret, fra virksomheder.

Slettet: 2

15) Bortskaffelse: Enhver operation, der ikke er nyttiggørelse, også hvis operationen som sekundær konsekvens fører til genvinding af stoffer eller til energiudnyttelse. Bilag 6 A indeholder en ikke-udtømmende liste over bortskaffelsesoperationer.

Slettet: 3

16) Dagrenovation: Affald, som hovedsageligt består af køkkenaffald, hygiejneaffald og mindre emner af kasserede materialer, der typisk frembringes af private husholdninger, herunder madaffald og restaffald i form af kartoner til mælk, juice og lignende, snavset papir, pap og plast m.v., og som ikke er omfattet af andre ordninger.

Slettet: 4

17) Dagrenovationslignende affald: Affald, som er frembragt af virksomheder, og som i sammensætning svarer til dagrenovation fra private husholdninger.

Slettet: 5

18) Deponeringsanlæg: Som defineret i bekendtgørelse om deponeringsanlæg.

Slettet: 6

19) Deponeringseget affald: Affald, som ikke er egnet til genanvendelse eller til forbrænding.

Slettet: 7

20) Emballage: Emballage som defineret i bekendtgørelse om visse krav til emballager.

Slettet: 18

21) Emballageaffald: Emballageaffald som defineret i bekendtgørelse om visse krav til emballager.

Slettet: 19

22) Erhvervsaffald: Affald, som er frembragt af virksomheder, herunder dagrenovationslignende affald, have-park-affald, storskrald, bygge- og anlægsaffald, produktionsaffald, industriaffald, kildesorterede affaldsfraktioner og jord. Erhvervsaffald kan enten være farligt eller ikke-farligt.

Slettet: 0

23) Farligt affald: Affald, som er opført på og markeret som farligt affald på listen over affald i bilag 2, og som udviser én eller flere af de farlige egenskaber, som er angivet i bilag 4. Som farligt affald anses endvidere affald, som udviser egenskaber, som er angivet i bilag 4.

Slettet: 1

24) Flydende affald: Affald i flydende form, dog ikke slam.

Slettet: 2

25) Forbehandling: De fysiske, termiske, kemiske eller biologiske processer forud for nyttiggørelse eller bortskaffelse, herunder sortering, knusning, sammenpresning, pelletering, tørring, neddeling, konditionering, adskillelse, og forud for nyttiggørelse endvidere demontering, ompakning, blanding eller blanding, hvorved affaldets egenskaber ændres med det formål at mindske dets omfang eller farlighed eller på anden måde gøre den videre håndtering lettere.

Slettet: 3

26) Forbehandlingsanlæg: Anlæg, hvorpå der foretages forbehandlingsprocesser, jf. nr. 25.

27) Forberedelse med henblik på genbrug: Enhver nyttiggørelsesoperation i form af kontrol, rengøring eller reparation, hvor produkter eller produktkomponenter, der er blevet til affald, forberedes, således at de kan genbruges uden anden forbehandling.

Slettet: 4

28) Forbrændingsegnet affald: Affald, som ikke er egnet til genanvendelse, og som kan destrueres ved forbrænding, uden at forbrænding heraf giver anledning til udledning af forurenende stoffer i uacceptabelt omfang. Forbrændingsegnet affald omfatter bl.a. dagrenovation og dagrenovationslignende affald fra virksomheder, men ikke:

Slettet: 5

a) Affald, som det efter lovgivningen er forbudt at forbrænde.

b) Affald, der efter lovgivningen, herunder et regulativ vedtaget af kommunalbestyrelsen, skal indsamles eller anvises til genanvendelse eller anden behandling, herunder deponering.

c) PVC-affald, f.eks. kloakrør, vinduer og gulvbelægning, og tungmetalbelastet affald, f.eks. fiskenet med blylodder og affald fra røntgenafdelinger samt affald, der på lignende måde ved forbrænding kan give anledning til miljømæssige problemer.

29) Forhandler: Enhver virksomhed, der optræder som hovedmand ved køb og efterfølgende salg af affald, herunder forhandlere, der ikke fysisk tager affaldet i besiddelse.

Slettet: 6

30) Genanvendelse: Enhver nyttiggørelsesoperation, hvor affaldsmaterialer omforarbejdes til produkter, materialer eller stoffer, hvad enten de bruges til det oprindelige formål eller til andre formål. Heri indgår omforarbejdning af organisk materiale, men ikke energiodnyttelse og omforarbejdning til materialer, der skal anvendes til brændsel eller til opfyldningsoperationer.

Slettet: 27

31) Genanvendelsesanlæg: Anlæg, hvorpå der foretages genanvendelsesoperationer, jf. nr. 30.

Slettet: 28

32) Genbrug: Enhver operation, hvor produkter eller komponenter, der ikke er affald, bruges igen til samme formål, som de var udformet til.

Slettet: 27

Slettet: 29

33) Husholdningsaffald: Affald, som er frembragt af husholdninger, herunder dagrenovation, haveaffald, storskrald, kildesorterede affaldsfraktioner og jord fra husholdninger.

Slettet: 0

Husholdningsaffald kan enten være farligt eller ikke-farligt.

34) Håndtering: Indsamling, transport, nyttiggørelse og bortskaffelse af affald, herunder tilsyn i forbindelse hermed og efterbehandling af deponeringsanlæg samt forhandlers og mægleres virksomhed.

Slettet: 1

35) Indsamling: Afhentning af affald, herunder indledende sortering og indledende oplagring af affald med henblik på transport til et affaldsbehandlingsanlæg.

Slettet: 2

36) Indsamlingsordning: En regulativbestemt ordning, hvor kommunen overtager ansvaret for affaldets videre håndtering ved opsamlingsstedet, og som er organiseret som en hente- eller en bringeordning.

Slettet: 3

37) Indsamlingsvirksomhed: En virksomhed, som er godkendt til at indsamle kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, og som:

Slettet: 4

a) udelukkende indsamler kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse,

b) indsamler eller transporterer flere former for affald, udover at indsamle kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, eller

c) udelukkende indsamler eller transporterer andet affald end kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse.

En indsamlingsvirksomhed, som indsamler kildesorteret erhvervsaffald til

materialenyttiggørelse, overtager ansvaret for affaldets genanvendelse eller for anden endelig materialenyttiggørelse af affaldet og skal indberette oplysninger om affaldet til

Affaldsdatasystemet. En indsamlingsvirksomhed, som indsamler eller transporterer andet affald end kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse kan indberette oplysninger om denne form for affald til Affaldsdatasystemet for affaldsproducenten. En indsamlingsvirksomhed, som forbehandler kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, kan registreres som

[indsamlingsvirksomhed med eller uden forbehandlingsanlæg. En indsamlingsvirksomheds indsamling kan være organiseret som en hente- eller bringeordning.](#)

38) [Kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse: Kildesorteret erhvervsaffald, som kan forberedes til genbrug, genanvendes eller anvendes til anden endelig materialenyttiggørelse.](#)

39) [Kildesortering: Sortering på det sted, hvor affaldet genereres, i genanvendeligt, forbrændings- og deponeringseget affald samt sortering efter materiale og anvendelsesform.](#)

40) [Kommunale behandlingsanlæg: Kommunale anlæg, som behandler genanvendeligt affald, og hvor en eller flere kommunalbestyrelser tilsammen ejer en væsentlig andel af anlægget eller direkte eller indirekte ejer en væsentlig del af kapitalen i det selskab eller lignende, der ejer anlægget.](#)

41) [Mægler: Enhver virksomhed, der arrangerer nyttiggørelse eller bortskaffelse af affald på andres vegne, herunder mæglere, der ikke fysisk tager affaldet i besiddelse.](#)

42) [Nyttiggørelse: Enhver operation, hvis hovedresultat er, enten at affald opfylder et nyttigt formål ved at erstatte anvendelsen af andre materialer, der ellers ville være blevet anvendt til at opfylde en bestemt funktion, eller at affaldet bliver forberedt med henblik på at opfylde den bestemte funktion i anlægget eller i samfundet generelt. Bilag 6 B indeholder en ikke-udtømmende liste over nyttiggørelsesoperationer.](#)

43) [Olieaffald: Enhver form for industriolie eller smøreolie af mineralsk eller syntetisk oprindelse, der er blevet uegnet til det formål, som den oprindeligt var bestemt til, såsom olie fra forbrændingsmotorer og transmissionssystemer samt olie til maskiner, turbiner og hydrauliske anordninger.](#)

44) [Udenlandsk virksomhed: En udenlandsk virksomhed, som nævnt i § 73, stk. 3 og § 87, stk. 8 er en virksomhed beliggende i udlandet, og som derfor ikke er registreret i det centrale virksomhedsregister, jf. definition af virksomhed i nr. 45.](#)

45) [Virksomhed: Enhver fysisk eller privat eller offentlig juridisk person, som er registreret i Det centrale virksomhedsregister \(CVR\).](#)

Slettet: Indsamlingsvirksomhed : En godkendt og registreret virksomhed, som indsamler kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald, og som overtager ansvaret for aflevering af affaldet på et registreret genanvendelsesanlæg og for indberetning af data om affaldet til affaldsdatasystemet, og som kan indberette oplysninger om alle former for affald, herunder genanvendeligt, forbrændings- og deponeringseget affald, som virksomheden indsamler eller transporterer. En indsamlingsvirksomhed kan være et anlæg, som forbeholder genanvendeligt affald.¶

Slettet: 5

Slettet: 36

Slettet: 37

Slettet: 38

Slettet: 39

Slettet: 0

Slettet: , og som derved har et CVR-nummer

Kapitel 3

Klassificering

§ 4. Kommunalbestyrelsen afgør, om et stof eller en genstand er affald, jf. dog stk. 7 og § 6, stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen afgør endvidere, om affald er:

- 1) Farligt affald.
- 2) Emballageaffald.
- 3) [Affald egnet til materialenyttiggørelse.](#)
- 4) Forbrændingseget affald.
- 5) Deponeringseget affald.

Slettet: Genanvendeligt affald

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen skal klassificere [erhvervsaffald](#) som kildesorteret [erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#), hvis den affaldsproducerende virksomhed kan godtgøre, at affaldet kan genanvendes på et registreret genanvendelsesanlæg, [et tilsvarende anlæg beliggende i udlandet](#) eller, [at affaldet kan anvendes til anden endelig materialenyttiggørelse](#). Kommunalbestyrelsen skal klassificere sammenblandinger af genanvendeligt affald som kildesorteret genanvendeligt affald, hvis den affaldsproducerende virksomhed kan dokumentere, at sammenblandingen ikke forringer genanvendelsen for hvert enkelt materiale.

Slettet: genanvendeligt

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse om, at stoffer eller genstande, som opfylder kriterierne i stk. 5, ikke længere er affald.

Slettet: .

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal i sin afgørelse efter stk. 4 inddrage følgende kriterier

- 1) stoffet eller genstanden har gennemgået en nyttiggørelsesoperation, herunder genanvendelse,
- 2) stoffet eller genstanden er almindeligt anvendt til specifikke formål,
- 3) der findes et marked for eller en efterspørgsel efter et sådant stof eller en sådan genstand,
- 4) stoffet eller genstanden opfylder de tekniske krav til de specifikke formål og lever op til gældende lovgivning og normer vedrørende produkter, og
- 5) anvendelsen af stoffet eller genstanden får ikke generelle negative indvirkninger på miljøet eller menneskers sundhed.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen skal orientere Miljøstyrelsen om afgørelser truffet efter stk. 4.

Miljøstyrelsen offentliggør disse afgørelser på www.mst.dk.

Stk. 7. Miljøstyrelsen træffer afgørelse efter stk. 1-5 om klassificering af affald i forbindelse med Miljøstyrelsens tilsyn efter bekendtgørelse om overførsel af affald.

Stk. 8. Stk. 7 gælder også, hvis den i stk. 1 nævnte myndighed er til stede samtidig med Miljøstyrelsen og fører eget tilsyn efter loven eller regler udstedt i medfør heraf.

§ 5. Kommunalbestyrelsen skal orientere Miljøstyrelsen om afgørelser, hvor affald, som løbende fremkommer fra en virksomhed, og som opfylder kriterierne i bilag 4, men som ikke fremgår markeret som farligt affald af bilag 2, er blevet klassificeret som farligt affald i henhold til bilag 4.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal ligeledes orientere Miljøstyrelsen om affald, der løbende fremkommer fra en virksomhed, og som ikke opfylder kriterierne i bilag 4, men som fremgår af bilag 2 markeret som farligt affald.

Klassificering af skibe

§ 6. Kommunalbestyrelsen afgør, om et skib på 1.500 ton letvægt (egenvægt) eller derunder er affald. Kommunalbestyrelsen afgør samtidig, om skibet tillige skal klassificeres som farligt affald.

Stk. 2. Miljøstyrelsen afgør, om et skib over 1.500 ton letvægt (egenvægt) er affald. Miljøstyrelsen afgør samtidig, om skibet tillige skal klassificeres som farligt affald.

§ 7. Når et skib, der er ældre end 25 år og har en skroglængde på mere end 15 meter ved vandlinjen, er beliggende i en dansk havn og overdrages med henblik på eksport eller ønskes eksporteret, skal overdrageren eller eksportøren straks give kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor skibet ligger, underretning herom med angivelse af skibets fremtidige destination og formål.

§ 8. Umiddelbart efter underretning efter § 7, eller hvis kommunalbestyrelsen i øvrigt fra anden side får underretning om salg eller overdragelse, der kan sidestilles med salg, eller forestående eksport af et skib, der ligger i havn, foretager kommunalbestyrelsen besigtigelse af skibet. Ved besigtigelsen skal kommunalbestyrelsen inspicere skibets stand og dokumenter, der kan have betydning for vurdering af en klassificering af skibet efter § 6, herunder dokumentation for skibets egenvægt.

Stk. 2. Hvis kommunalbestyrelsen konstaterer, at det konkrete skib har en egenvægt over 1.500 ton letvægt (egenvægt), indsendes sagen med kommunalbestyrelsens bemærkninger og sagens dokumenter til Miljøstyrelsen hurtigst muligt og senest tre arbejdsdage efter besigtigelsen. Hidtidig og fremtidig ejer underrettes herom.

Stk. 3. I situationer, hvor skibet formodes at skulle eksporteres til en destination uden for EU/EØS, og hvor skibets alder, destination og stand m.v. umiddelbart giver grundlag for at antage, at skibet er affald eller farligt affald, kan myndighederne straks træffe afgørelse om, at skibet ikke må forlade den danske havn, førend der er truffet afgørelse efter § 6, jf. [§ 10](#), stk. 1.

§ 9. Til brug for en afgørelse om hvorvidt et skib er affald, indhenter den kompetente myndighed, inden tre dage fra konstateringen af, at kommunalbestyrelsen, henholdsvis Miljøstyrelsen er kompetent myndighed, følgende oplysninger:

- 1) Dokumentation af ejerforhold.
- 2) Registrering af skibet samt status for certifikater og klassifikationer.
- 3) Dokumentation, evt. i form af tro og love erklæringer, af ejers hensigter med skibet.
- 4) Dokumentation for de økonomiske forhold ved salg og videre skæbne for skibet.
- 5) Andre nødvendige oplysninger for afgørelsen af den konkrete sag.

§ 10. Den kompetente myndighed afgør hurtigst muligt og senest otte arbejdsdage fra det tidspunkt, hvor oplysningerne efter § 9, nr. 1-5 foreligger, om skibet klassificeres som affald og underretter ejeren af skibet samt eventuelle andre implicerede parter om afgørelsen.

Stk. 2. Såfremt skibet er blevet klassificeret som affald og ikke ønskes eksporteret, meddeler skibets ejer snarest muligt den kompetente myndighed, hvilken godkendt affaldsbehandler ejeren ønsker skal stå for behandlingen.

Slettet: genanvendelsen

§ 11. Til brug for en afgørelse efter §§ 6 og 10 skal ejere, købere, sælgere, eller eksportører efter anmodning fra kommunalbestyrelsen eller Miljøstyrelsen afgive alle oplysninger i deres besiddelse vedrørende et stof eller genstand, herunder om ejerforhold, oprindelse, tilstand, tekniske oplysninger, påtænkt anvendelse, sammensætning eller eventuelt påtænkt destination.

Affaldshierarki

§ 12. Den kommunale affaldshåndtering skal, jf. dog stk. 2, ske i overensstemmelse med følgende affaldshierarki:

- 1) Forberedelse med henblik på genbrug.
- 2) Genanvendelse.
- 3) Anden nyttiggørelse.
- 4) Bortskaffelse.

Stk. 2. Affaldshierarkiet kan fraviges for særlige affaldsstrømme, hvis fravigelsen er begrundet i en livscyklusbetragtning.

Stk. 3. Anvendelsen af affaldshierarkiet og fravigelser herfra skal ske med henblik på at opnå det bedste samlede miljømæssige resultat, jf. lovens § 1 og § 3.

Kapitel 4

Planlægning

§ 13. Kommunalbestyrelsen udarbejder og vedtager en 12-årig kommunal plan for håndtering af affald. Planen skal revideres mindst hvert 6. år.

Stk. 2. Den kommunale affaldshåndteringsplan skal indeholde:

- 1) En kortlægningsdel, som beskriver status for affaldsområdet i kommunen, jf. § 14.
- 2) En målsætningsdel, som redegør for kommunens overordnede målsætninger på affaldsområdet.
- 3) En planlægningsdel med særlig fokus på planlægningen de første 6 år af planperioden, jf. § 15.

Stk. 3. Ved udarbejdelsen af den kommunale affaldshåndteringsplan finder lovens § 6 b tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Den kommunale affaldshåndteringsplan skal udarbejdes med udgangspunkt i den nationale affaldshåndteringsplan, jf. lovens § 46 c, og må ikke stride mod denne.

§ 14. Kortlægningsdelen skal indeholde:

- 1) Opgørelser over mængderne af affald, som produceres i kommunen, fordelt på den branche, hvor affaldet stammer fra, affaldstyper (EAK-koder), jf. bilag 2, eller affaldsfraktioner, og hvordan affaldet er nyttiggjort eller bortskaffet.
- 2) Opgørelser over mængderne af affald, som eksporteres fra eller importeres til kommunerne, fordelt på affaldstyper.
- 3) Oversigt over og beskrivelser af indsamlings- og anvisningsordninger for affald.
- 4) Oversigt over og beskrivelser af deponerings- og forbrændingsanlæg, som kommunalbestyrelsen anvender eller anviser til, samt oplysninger om tilførte mængder af affald og kapacitet til rådighed.
- 5) Oplysninger om sorterings- og behandlingsanlæg m.v., som kommunalbestyrelsen anvender eller anviser til.
- 6) Oplysninger om kommunalbestyrelsens omkostninger ved håndtering af affald fordelt på ordninger for husholdninger og virksomheder.

§ 15. Planlægningsdelen skal indeholde en redegørelse for:

- 1) Skønnet over de fremtidige affaldsmængder i kommunen, bortset fra [det kildesorterede erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#). Redegørelsen skal dog indeholde et skøn over de fremtidige genanvendelige affaldsmængder fra kommunens institutioner og virksomheder samt genanvendeligt erhvervsaffald afleveret på genbrugspladser i kommunen.
- 2) En vurdering af behovet for nye indsamlingsordninger.
- 3) En beskrivelse af den forventede fremtidige håndtering af det affald, som kommunalbestyrelsen indsamler eller anviser til behandling.
- 4) Hvilke behandlingsanlæg, der planlægges anvendt til håndtering af det affald, som kommunalbestyrelsen indsamler, samt hvor store mængder affald, der forventes tilført de enkelte anlæg.
- 5) Deponerings- og forbrændingskapacitet, herunder behovet for etablering af yderligere kapacitet på baggrund af de forventede tilførte mængder af affald sammenholdt med de anvendte anlægs kapacitet og levetid.
- 6) Planens økonomiske konsekvenser for kommunalbestyrelsens budget og gebyrernes størrelse, jf. kapitel 11.
- 7) Planlagte fremtidige investeringer til renovering, ombygning eller etablering af nye anlæg, jf. § 66, som er vedtaget af kommunalbestyrelsen.
- 8) En vurdering af, i hvilket omfang de af planen omfattede foranstaltninger er i overensstemmelse med affaldshierarkiet, og bidrager til at forebygge eller mindske de negative følger af affaldshåndteringen.

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Stk. 2. Redegørelserne i stk. 1, nr. 2-4 og 6-8, skal være detaljerede for de første 6 år og overordnede for den resterende del af planperioden.

Stk. 3. Redegørelserne i stk. 1, nr. 1 og 5, skal være detaljerede for hele planperioden.

§ 16. For at give offentligheden mulighed for tidligt og på en effektiv måde at udtale sig, inden affaldshåndteringsplanen vedtages, skal kommunalbestyrelsen foretage offentlig annoncering i lokale blade af forslag til affaldshåndteringsplan eller revision af affaldshåndteringsplanen. Annonceringen skal som minimum indeholde oplysninger om:

- 1) Kommunalbestyrelsens adresse.
- 2) Oplysning om, at enhver har ret til at se forslaget til planen eller revision af planen.

Slettet: 3

3) Oplysning om, at enhver har ret til at kommentere forslaget inden for en frist på minimum 8 uger fra annonceringen samt oplysning om, hvor kommentarer og spørgsmål kan rettes til.

§ 17. Kommunalbestyrelsen foretager offentlig annoncering i lokale blade af planens vedtagelse og af de begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for planens vedtagelse, herunder om processen for offentlighedens deltagelse. Affaldshåndteringsplanen skal være offentlig tilgængelig og formidles elektronisk til offentligheden, jf. bekendtgørelse om aktiv formidling af miljøoplysninger.

§ 18. I det omfang kommunalbestyrelsens faktiske forvaltningsvirksomhed (driftsherreopgaver) efter denne bekendtgørelse varetages af et kommunalt fællesskab, kan planlægningen foretages af det kommunale fællesskab.

Kapitel 5

Regulativpligt


§ 19. Kommunalbestyrelsen skal udarbejde og vedtage regulativer om ordninger for affald produceret af husholdninger og virksomheder i kommunen, jf. § 24, stk. 1-3, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal udarbejde og vedtage et selvstændigt regulativ for jord, som er affald.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen skal, når de udarbejder regulativerne, anvende de paradigmer, som fremgår af bilag 9 og 10.

Stk. 4. Paradigmerne er tilgængelige på www.miljoportal.dk.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal offentliggøre de efter stk. 1 vedtagne regulativer ved indrapportering til den nationale regulativdatabase, der er tilgængelig på www.mst.dk.

Stk. 6. Regulativerne træder i kraft dagen efter offentliggørelse i regulativdatabase, 

Slettet: Regulativerne skal træde i kraft første gang senest den 1. januar 2012.

§ 20. Kommunalbestyrelsen skal i regulativerne fastsætte de indsamlings- og anvisningsordninger, der skal anvendes i kommunen, jf. kapitel 6, 7 og 10. Kommunalbestyrelsen vælger selv, om felter, der er angivet med ”frivillig at udfylde”, skal udfyldes.

§ 21. Kommunalbestyrelsen skal i regulativerne fastsætte forskrifter om indsamlingsordningernes omfang og tilrettelæggelse m.v., herunder krav om kildesortering.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan herudover for indsamlingsordninger fastsætte forskrifter om

- 1) emballering af affald,
- 2) beholdertype,
- 3) opbevaring af affald,
- 4) kapacitet for beholdere,
- 5) anbringelse af beholdere, herunder adgangsveje,
- 6) anvendelse af beholdere,
- 7) fyldning af beholdere,
- 8) renholdelse af beholdere og
- 9) afhentning af beholdere.

§ 22. Kommunalbestyrelsen skal i regulativerne fastsætte forskrifter om anvisningsordningernes omfang og tilrettelæggelse m.v., herunder krav om kildesortering.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan herudover for anvisningsordninger fastsætte forskrifter om

- 1) emballering af affald,
- 2) mærkning af containere m.v.,

- 3) opbevaring af affald,
- 4) forudgående behandling, herunder neddeling af affald med henblik på forbrænding,
- 5) anvisning af affald til midlertidig oplagring,
- 6) forbehandling af affald med henblik på genanvendelse, forbrænding med energiudnyttelse eller bortskaffelse,
- 7) undtagelse af store og uhåndterlige emner fra kravet om forbrænding, hvis de kræver særlig forbehandling udover forbehandling med kompaktor eller lignende og
- 8) deklarering af affald.

§ 23. §§ 16 og 17 om offentlighedens inddragelse finder tilsvarende anvendelse for regulativer dog således, at enhver har ret til at kommentere forslaget inden for en frist på minimum 4 uger fra annonceringen.

Stk. 2. §§ 16 og 17 om offentlighedens inddragelse finder ikke anvendelse for regulativer, hvor der alene er tale om ændringer i regulativernes faste del.

Kapitel 6

Ordninger

§ 24. Kommunalbestyrelsen skal etablere ordninger for affald produceret af husholdninger og virksomheder i kommunen. Ordningerne skal fremgå af henholdsvis regulativet for husholdningsaffald og regulativet for erhvervsaffald, jf. § 19.

Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke for eksplosivt affald.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen må ikke etablere ordninger for eller tilbyde indsamling af kildesorteret genanvendeligt affald fra virksomheder, jf. dog § 39, stk. 1, og § 40. Kommunalbestyrelsen kan dog fortsat lade kildesorteret genanvendeligt affald fra kommunens institutioner og virksomheder være omfattet af ordninger for genanvendeligt affald.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen beslutter, om en ordning efter stk. 1 etableres som en indsamlings- eller en anvisningsordning, jf. dog §§ 25-27, §§ 29-34, §§ 37 og 39. En indsamlingsordning kan etableres som en hente- eller en bringeordning.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen kan etablere forskellige ordninger for den samme brugergruppe, når forskellen er begrundet i objektive kriterier som f.eks. boligtype.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen skal konkret anvisе affald, der ikke er omfattet af en indsamlings- eller anvisningsordning, jf. dog stk. 3. Den konkrete anvisning skal ske på baggrund af en konkret vurdering af affaldets egenskaber, herunder nødvendige prøvetagninger og analyser til brug for klassificering og anvisning.

Etablering af og krav til visse ordninger for husholdninger

§ 25. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning i form af en henteordning for dagrenovation fra alle husholdninger.

Stk. 2. I sommerhusområder, udlagt efter lov om planlægning, kan kommunalbestyrelsen erstatte en indsamlingsordning med en anvisningsordning for dagrenovation i en del af kalenderåret.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen skal i regulativet for husholdningsaffald fastsætte forskrifter, som er nævnt i § 21, stk. 2, for indsamlingsordninger for dagrenovation.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan i regulativet for husholdningsaffald fastsætte bestemmelser om, at husholdninger kan kompostere den vegetabiliske del af dagrenovationen på den matrikel, hvor husholdningen er beliggende.

§ 26. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for papiraffald fra husholdninger i bebyggelser, hvor der til stadighed er mere end 1000 indbyggere. Ordningen skal tilrettelægges på en sådan måde, at væsentlige dele af affaldet bliver indsamlet.

Indsamlingsordningen skal som minimum dække følgende

- 1) dagblade,
- 2) distriktsblade,
- 3) uge- og månedsblade, herunder fag- og medlemsblade,
- 4) adresseløse tryksager,
- 5) adresserede forsendelser og
- 6) telefonbøger.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af det indsamlede papiraffald bliver genanvendt.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af papiraffald forud for genanvendelse af papiraffaldet, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan genanvende papiraffaldet.

§ 27. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for papaffald, herunder papemballager, fra husholdninger i bebyggelser, hvor der til stadighed er mere end 1000 indbyggere. Ordningen skal tilrettelægges på en sådan måde, at væsentlige dele af affaldet bliver indsamlet.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af det indsamlede papaffald bliver genanvendt.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af papaffald forud for genanvendelse heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan genanvende papaffaldet.

§ 28. Hvis den indsamlede mængde af papir- og papaffald, jf. §§ 26 og 27, i kommunen udgør mindre end 55 % af det samlede papir- og pappotentiale for husholdninger i hele kommunen i to på hinanden følgende kalenderår regnet fra og med kalenderåret 2006, skal kommunalbestyrelsen tilrettelægge indsamlingsordningen, jf. § 26, på en sådan måde, at der anvendes fast opsamlingsmateriel, som gør det mindst lige så nemt for husholdningerne at aflevere papiraffaldet som at aflevere dagrenovation.

Stk. 2. Miljøstyrelsen forestår udarbejdelsen og offentliggørelsen af beregningerne af de samlede papir- og pappotentialer fra husholdninger for kommunerne. I kommuner, hvor over 50 % af indbyggerne bor i landdistrikter, hvorved forstås områder med bebyggelser på under 200 indbyggere, vil potentialet blive beregnet med 100 % af husstande i byer med over 200 indbyggere og 50 % af husstande i landdistrikter. Miljøstyrelsen afgør tvivlsspørgsmål om, hvorvidt en kommune er omfattet af stk. 2, 2. pkt.

§ 29. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for glasemballageaffald fra husholdninger i bebyggelser, hvor der til stadighed er mere end 2000 husstande. Ordningen skal tilrettelægges på en sådan måde, at væsentlige dele af det genanvendelige glasemballageaffald bliver indsamlet.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af det indsamlede glasemballageaffald bliver genanvendt eller forberedt til genbrug.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af glasemballageaffaldet forud for genanvendelse eller forberedelse til genbrug skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan genanvende glasemballageaffaldet eller forberede affaldet til genbrug.

§ 30. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for genanvendeligt metalemballageaffald. Ordningen skal tilrettelægges på en sådan måde, at væsentlige dele af det genanvendelige metalemballageaffald bliver indsamlet.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af det indsamlede genanvendelige metalemballageaffald bliver genanvendt.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af det genanvendelige metalemballageaffald forud for genanvendelse heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan genanvende metalemballageaffaldet.

§ 31. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for genanvendeligt plastemballageaffald, herunder for affald i form af plastflasker og -dunke. Ordningen skal tilrettelægges på en sådan måde, at væsentlige dele af det genanvendelige plastemballageaffald bliver indsamlet.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af den indsamlede plastemballageaffald bliver oparbejdet og genanvendt som plastmateriale.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af plastemballageaffaldet forud for oparbejdning og genanvendelse heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan oparbejde og genanvende plastemballage.

§ 32. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning i form af en bringeordning, der giver husholdninger i kommunen adgang til mindst én genbrugsplads.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at det alene er tilladt for husholdningerne i kommunen at aflevere emballeret affald på genbrugspladser, hvis affaldet er emballeret i klare plastsække.

§ 33. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for PVC-affald. Ordningen skal tilrettelægges på en sådan måde, at væsentlige dele af både genanvendeligt og ikke-genanvendeligt PVC-affald indsamles.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af det indsamlede genanvendelige PVC-affald bliver genanvendt, og at væsentlige dele af det ikke-genanvendelige PVC-affald bliver deponeret.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af PVC-affald forud for genanvendelse eller deponering heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at genanvendeligt og deponeringsejnet PVC-affald sorteres og afleveres på et anlæg, som kan genanvende genanvendeligt PVC-affald eller på et anlæg, hvorpå der kan deponeres ikke-genanvendeligt PVC-affald.

§ 34. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for affald af imprægneret træ. Ordningen skal tilrettelægges på en sådan måde, at væsentlige dele af det imprægnerede træ bliver indsamlet, jf. dog § 111.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af det indsamlede affald af imprægneret træ bliver genanvendt eller nyttiggjort på en sådan måde, at metalindholdet opkoncentreres separat, og at træaffaldet herefter genanvendes, eller at energiressourcen i træaffaldet udnyttes.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af træaffaldet forud for genanvendelse eller anden nyttiggørelse heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan genanvende eller nyttiggøre træaffaldet i overensstemmelse med stk. 2.

§ 35. Kommunalbestyrelsen skal etablere en ordning for bygge- og anlægsaffald, som giver husholdningerne mulighed for at sortere i overensstemmelse med kravene til sortering i § 77, stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af det omfattede bygge- og anlægsaffald bliver genanvendt eller anvendt til anden endelig materialenyttiggørelse.

Slettet: 4

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af det genanvendelige bygge- og anlægsaffald forud for genanvendelse heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan genanvende bygge- og anlægsaffaldet eller, at affaldet kan anvendes til anden endelig materialenyttiggørelse.

§ 36. Kommunalbestyrelsen kan i regulativet for husholdningsaffald fastsætte bestemmelser om, at affald af neddelt kreosotbehandlet træ skal forbrændes med energiudnyttelse.

Stk. 2. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af neddelt kreosotbehandlet træaffald forud for forbrænding heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan forbrænde affald af neddelt kreosotbehandlet træ.

§ 37. Kommunalbestyrelsen skal etablere en indsamlingsordning for farligt affald, der ikke er omfattet af §§ 25-27 og §§ 29-35.

Benyttelsespligt for husholdninger

§ 38. Når en kommunal ordning er fastlagt i regulativet for husholdningsaffald, jf. § 24, stk. 1, og regulativet er trådt i kraft, er borgere og grundejere forpligtet til at benytte ordningen, som foreskrevet. Når kommunalbestyrelsen giver en konkret anvisning, jf. § 24, stk. 6, er borgere og grundejere forpligtet til at følge anvisningen.

Stk. 2. Borgere og grundejere skal sikre sortering af affald i overensstemmelse med de ordninger, der fremgår af regulativet for husholdningsaffald.

Stk. 3. Borgere og grundejere skal på anmodning fra kommunalbestyrelsen godtgøre, at affaldet er håndteret i overensstemmelse med de af kommunalbestyrelsen etablerede ordninger eller kommunalbestyrelsens konkrete anvisning.

Etablering af og krav til visse ordninger for virksomheder

§ 39. Kommunalbestyrelsen skal sikre virksomheder i kommunen adgang til mindst én genbrugsplads. Virksomhederne har adgang til at aflevere erhvervsaffald på genbrugspladsen imod betaling efter reglerne i §§ 62 - 63.

Slettet: etablere en indsamlingsordning i form af en bringeordning, der giver

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal for virksomheder begrænse adgangen efter stk. 1 til affald bragt til pladsen i indregistrerede køretøjer, der vejer op til 3500 kg. Kommunalbestyrelsen skal endvidere give virksomhederne adgang til genbrugspladsen med affald, som transporteres i en på køretøjet monteret trailer.

Slettet: denne

Slettet: til genbrugspladser

Stk. 3. Kommunerne planlægger, jf. § 15, stk. 1, nr. 1, med henblik på løbende at kunne stille kapacitet til rådighed for virksomhederne på kommunens genbrugsplads. Kommunen er ikke forpligtet til, at der til enhver tid er kapacitet på genbrugspladsen til enhver virksomhed i kommunen (beredskabskapacitet), idet kommunen ved manglende kapacitet på genbrugspladsen henviser til anden tilsvarende håndtering.

Stk. ~~4~~. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at det alene er tilladt for virksomheder i kommunen at aflevere emballeret affald på genbrugspladser, hvis affaldet er emballeret i klare plastsække.

Slettet: 3

~~Stk. 5.~~ Kommunalbestyrelsen skal begrænse adgangen for virksomheder til at aflevere farligt affald på genbrugspladser til aflevering af 200 kg farligt affald om året pr. virksomhed. Dette gælder dog ikke for bærbare batterier og akkumulatorer, som defineret i bekendtgørelse om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer, samt affald af elektrisk og elektronisk udstyr fra husholdninger omfattet af producentansvar, som defineret i bekendtgørelse om markedsføring af elektrisk og elektronisk udstyr samt håndtering af affald af elektrisk og elektronisk udstyr (Elektronikaffaldsbekendtgørelsen), såfremt virksomhederne har adgang til genbrugspladsen efter stk. 1.

Slettet: 4

~~Stk. 6.~~ Kommunalbestyrelsen skal udstede en kvittering til virksomheder, der afleverer farligt affald på en genbrugsplads, for aflevering af det farlige affald.

Slettet: elektronikaffaldsbekendtgørelsen

Slettet: farligt affald omfattet af reglerne om producentansvar.

Slettet: 5

Stk. 7. Virksomhederne må aflevere affald, der i karakter svarer til husholdningsaffald.

§ 40. Kommunalbestyrelsen kan indtil den 1. januar 2016 tilbyde virksomheder i kommunen, at de omfattes af en ordning for organisk affald fra deres dagrenovationslignende affald.

Stk. 2. Stk. 1 finder kun anvendelse, hvor kommunalbestyrelsen i sit regulativ for husholdningsaffald har fastsat bestemmelser om, at organisk affald skal udsorteres fra dagrenovationen, og har etableret en selvstændig ordning for dette affald.

§ 41. Kommunalbestyrelsen skal etablere en ordning for ikke-genanvendeligt PVC-affald.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at væsentlige dele af mængden af ikke-genanvendeligt PVC-affald deponeres.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af ikke-genanvendeligt PVC-affald forud for deponering heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet modtages af et anlæg, som kan deponere det ikke-genanvendelige PVC-affald.

§ 42. Kommunalbestyrelsen kan i regulativet for erhvervsaffald beslutte, at affald af neddelt kreosotbehandlet træ skal forbrændes med energiudnyttelse.

Stk. 2. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af affald af neddelt kreosotbehandlet træ forud for forbrænding heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som kan forbrænde affald af neddelt kreosotbehandlet træ.

Benyttelsespligt for virksomheder

§ 43. Når en kommunal ordning for forbrændingseget og deponeringseget affald er fastlagt i regulativet for erhvervsaffald, og regulativet er trådt i kraft, er virksomheder forpligtet til at benytte ordningen, som foreskrevet. Når kommunalbestyrelsen giver en konkret anvisning, er virksomheder endvidere forpligtet til at følge anvisningen.

Stk. 2. Virksomheder kan uanset stk. 1 eksportere deres forbrændingsegne affald til et nyttiggørelsesanlæg i udlandet efter reglerne i forordning om overførsel af affald og bekendtgørelse om overførsel af affald.

Stk. 3. Virksomheder skal på anmodning fra kommunalbestyrelsen godtgøre, at affaldet er håndteret i overensstemmelse med de af kommunalbestyrelsen etablerede ordninger eller kommunalbestyrelsens konkrete anvisning.

§ 44. Kommunalbestyrelsen skal efter ansøgning meddele en virksomhed fritagelse for benyttelsespligten i § 43, stk. 1, for så vidt angår farligt affald, som ikke er kildesorteret genanvendeligt affald, hvis virksomheden godtgør, at det farlige affald kan håndteres miljømæssigt

forsvarligt ved virksomhedens egen foranstaltning. Kommunalbestyrelsen skal som dokumentation forlange kopi af aftale med et miljøgodkendt anlæg, som kan behandle den pågældende affaldstype, eller dokumentation for, at virksomheden selv råder over et anlæg, som kan behandle den pågældende affaldstype.

Stk. 2. Fritagelsen efter stk. 1 er gældende så længe virksomhedens aftale med det miljøgodkendte anlæg består, eller virksomheden selv råder over et anlæg, som kan behandle den pågældende affaldstype.

Stk. 3. Virksomheden har pligt til at oplyse kommunalbestyrelsen om ændringer i forholdene beskrevet i stk. 2 med henblik på, at virksomheden kan omfattes af den kommunale ordning for farligt affald.

§ 45. Ved væsentlige ændringer for så vidt angår forbrændings- og deponeringseget affald i affaldets mængde, sammensætning eller egenskaber skal virksomheden straks underrette kommunalbestyrelsen herom med henblik på kommunalbestyrelsens eventuelle fornyede klassificering eller anvisning.

Kapitel 7

Forbrænding af affald

§ 46. Forbrænding af forbrændingseget affald er kun tilladt på dertil godkendte anlæg.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at forbrændingseget affald bliver forbrændt på dertil godkendte anlæg, jf. dog stk. 3 og § 47 [og § 48](#).

Stk. 3. Afbrænding af træstød og hugstaffald er tilladt i sammenhængende bevoksninger af skovtræarter på mindst 0,5 ha og mindst 20 meters bredde (skovbrug).

Stk. 4. Hvis kommunalbestyrelsen indgår en aftale med en virksomhed om håndtering af det forbrændingsegnete affald forud for forbrænding heraf, skal kommunalbestyrelsen i aftalen sikre sig, at virksomheden dokumenterer, at affaldet afleveres på et anlæg, som er godkendt til at forbrænde forbrændingseget affald efter lovens kapitel 5.

Stk. 5. Hvis kommunalbestyrelsen har etableret en anvisningsordning, skal kommunalbestyrelsen opfylde forpligtelsen efter stk. 2 ved at indgå aftaler med et eller flere forbrændingsanlæg, som er godkendt efter lovens kapitel 5 til at forbrænde forbrændingseget affald, eller med et eller flere anlæg, som forbereder affaldet til forbrænding.

Stk. 6. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for kommunalbestyrelsens regulativer for øer, der ikke råder over et forbrændingsanlæg, og som ikke har landfast forbindelse til et sådant.

§ 47. Kommunalbestyrelsen kan, uanset § 46, stk. 1, i regulativet for erhvervsaffald fastsætte bestemmelser om, at det er tilladt at afbrænde haveaffald, parkaffald og haveaffaldslignende affald fra gartnerier, naturplejeaktiviteter m.v.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan, uanset § 46, stk. 1, i regulativet for husholdningsaffald fastsætte bestemmelser om, at borgere og grundejere må afbrænde:

- 1) Haveaffald i perioden 1. december til 1. marts, jf. dog stk. 4.
- 2) Rent, tørt træ på særligt indrettede bålpladser.
- 3) Haveaffald Sankt Hans aften.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen fastsætter i regulativet for husholdningsaffald de nærmere betingelser for de i stk. 2 nævnte former for afbrænding af affald, herunder eventuelle afstandskrav og krav til den maksimale mængde af affald, som må afbrændes.

Stk. 4. Stk. 2, nr. 1 gælder ikke for afbrænding af affald i byzone og i sommerhusområder.

§ 48. Kommunalbestyrelsen kan, hvis forholdene nødvendiggør det, anvise forbrændingseget affald til midlertidig oplagring på et anlæg, der er godkendt til midlertidig oplagring efter lovens kapitel 5, dog højst i 1 år. Anvisning til midlertidig oplagring kan ikke omfatte dagrenovation eller andet let fordærveligt affald.

Stk. 2. Miljøstyrelsen kan dispensere fra den i stk. 1 nævnte frist på 1 år ved midlertidig oplagring af affald, hvis der opstår midlertidige kapacitetsproblemer på forbrændingsanlæggene.

Stk. 3. Miljøstyrelsen kan, med henblik på konkret anvendelse ved etablering af nye deponeringsanlæg eller -enheder for blandet affald, dispensere fra anvisningen efter § 46, stk. 2.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at pligten til at benytte forbrændingsanlæg, som er godkendt, jf. lovens kapitel 5, ikke gælder, hvis det eller de anlæg, hvortil det er muligt at anvise affaldet, er ude af drift midlertidigt som følge af driftsuheld.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen i Bornholms Regionskommune kan bestemme, at pligten til at benytte forbrændingsanlæg, som er godkendt, jf. lovens kapitel 5, ikke gælder i tilfælde af renoveringer af forbrændingsanlæg, hvortil der normalt anvises, hvis renoveringsarbejdet gør anlægget uegnet til at modtage og behandle affald.

Kapitel 8

Deponering af affald

§ 49. Borgere og virksomheder må ikke fortynde eller blande affald med det formål at opfylde betingelserne for aflevering af affald til deponering, jf. bekendtgørelse om deponeringsanlæg.

§ 50. Borgere og virksomheder må ikke aflevere følgende affald til deponering:

- 1) Flydende affald, jf. § 3, nr. 24.
- 2) Affald, som under deponeringsforholdene er eksplosivt, brandnærende, brandfarligt eller ætsende, jf. bilag 4.
- 3) Klinisk risikoaffald, jf. bilag 2.
- 4) Dæk med en udvendig diameter på under 1,40 meter.
- 5) Ituskårne dæk.
- 6) Affald, der ikke har været underkastet forbehandling, jf. § 3, nr. 25. Kravet om forbehandling forinden deponering kan dog fraviges af kommunalbestyrelsen, hvis en forbehandling ikke vil nedbringe mængden af affaldet eller farerne for menneskers sundhed eller miljøet.

Slettet: 2

Slettet: 3

Kapitel 9

Benchmarking af affaldsforbrændings- og deponeringsanlæg

§ 51. Dedikerede forbrændingsanlæg, øvrige anlæg, der brænder affald, og deponeringsanlæg skal hvert år senest den 1. juni indberette de oplysninger for det foregående år, som fremgår af bilag 3 til Miljøstyrelsen.

Stk. 2. DI, Dansk Energi, affald danmark og RenoSam skal, som repræsentanter for dedikerede forbrændingsanlæg, øvrige anlæg, der brænder affald, og deponeringsanlæg gennemgå og beskrive ligheder og forskelle i anlæggenes miljømæssige og økonomiske effektivitet. På anmodning yder Miljøstyrelsen bistand til DI, Dansk Energi, affald danmark og RenoSam.

Stk. 3. Miljøstyrelsen offentliggør på www.mst.dk hvert år senest den 1. november en benchmarking på baggrund af oplysningerne indberettet efter stk. 1 og gennemgangen og beskrivelsen efter stk. 2.

Stk. 4. Miljøstyrelsen fritager anlæg, jf. stk. 1, for at indberette oplysninger, som senest d. 1. juni er indberettet for det foregående år i et grønt regnskab efter bekendtgørelse om visse virksomheders afgivelse af miljøoplysninger.

Kapitel 10

Særlige regler om farligt affald fra virksomheder

§ 52. Virksomheder, der frembringer farligt affald, bortset fra eksplosivt affald, skal anmelde affaldet til kommunalbestyrelsen.

Stk. 2. En anmeldelse skal omfatte oplysning om affaldstype (EAK-kode) samt affaldets mængde, emballering, sammensætning og egenskaber.

§ 53. Virksomheder, der erhvervsmæssigt transporterer farligt affald, samt forhandlere og mæglere af farligt affald, som ikke skal indberette til Affaldsdatasystemet, skal føre register over transporteret mængde og type af farligt affald (EAK-kode), det farlige affalds producent og afleveringssted. Registerets oplysninger og dokumentation for disse oplysninger skal opbevares i 3 år.

Stk. 2. Virksomheder, der erhvervsmæssigt transporterer farligt affald, samt forhandlere og mæglere af farligt affald skal efter anmodning fra Miljøstyrelsen eller kommunalbestyrelsen afgive oplysninger fra registeret og dokumentation for disse oplysninger.

§ 54. Virksomheder, som frembringer eksplosivt affald, skal sikre, at affaldet håndteres miljømæssigt forsvarligt på et dertil godkendt anlæg eller på områder udpeget og godkendt af miljømyndighederne.

§ 55. Virksomheder, som frembringer eller håndterer farligt affald, skal sikre, at farligt affald ikke fortyndes eller blandes med andet farligt affald eller blandes med ikke-farligt affald.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan i regulativet for erhvervsaffald fastsætte bestemmelser om, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis der er givet tilladelse hertil i medfør af loven eller regler udstedt i medfør af loven.

§ 56. Virksomheder, som frembringer farligt affald, skal sikre, at det farlige affald er forsvarligt emballeret i nødvendigt omfang i forhold til affaldets sammensætning, mængde, vægt, volumen m.v.

§ 57. Virksomheder, som frembringer olieaffald i form af industriolie eller smøreolie af mineralsk oprindelse, navnlig fra forbrændingsmotorer og transmissionssystemer, samt mineralolie til maskiner, turbiner og hydrauliske anordninger, skal sikre, at væsentlige dele af olieaffaldet håndteres med henblik på regenerering til baseolie.

Stk. 2. Forpligtelsen i stk. 1 skal opfyldes ved at indgå aftaler med virksomheder, der indsamler olieaffald med henblik på regenerering, eller med anlæg, som oparbejder olieaffald ved regenerering til baseolie.

Kapitel 11

Principper for kommunalbestyrelsens fastsættelse og opkrævning af gebyrer

§ 58. Kommunalbestyrelsen skal i et gebyrblad fastsætte gebyrer for affaldsplanlægning, etablering, drift og administration af affaldsordninger, jf. lovens § 48, stk. 1, jf. dog lovens § 48,

stk. 2. Gebyrbladet skal godkendes af kommunalbestyrelsen og offentliggøres på kommunens hjemmeside.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan fastsætte og opkræve sæргеbyrer for de ekstraomkostninger, som kommunalbestyrelsen påføres af den enkelte affaldsproducent, herunder omkostninger som følger af borgeres, grundejeres eller virksomheders ukorrekte sortering eller ekstra omkostninger til afhentning af affald fra borgere, grundejere eller virksomheder.

Stk. 3. Gebyrer efter stk. 1 skal for så vidt angår husholdninger opkræves hos den, der har tinglyst adkomst på ejendommen, jf. lovens § 48, stk. 6.

Stk. 4. Gebyrer efter stk. 1 skal for så vidt angår virksomheder opkræves hos den i CVR-registret registrerede ejer af virksomheden, jf. lovens § 48, stk. 7. Gebyret skal opkræves for hvert p-nummer, som er registreret i registret, jf. dog § 65, stk. 1-7.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal opkræve gebyret efter stk. 4 for året hos de virksomheder, som er beliggende i kommunen den 1. januar i gebyråret. Kommunalbestyrelsen skal i sin fastsættelse af gebyret lægge oplysninger om virksomhedernes branchekode og antal ansatte, som fremgår af CVR-registret den 1. januar i gebyråret, til grund.

Slettet: 2

Slettet: 5

§ 59. Kommunalbestyrelsen skal opgøre omkostningerne ved den enkelte indsamlings- og anvisningsordning efter opdelingen i det kommunale budget- og regnskabssystem, således at den samlede gebyrindtægt for hver ordning alene skal dække kommunens omkostninger til ordningen, jf. lovens § 48, stk. 3. Hvis en ordning omfatter både husholdninger og virksomheder, skal omkostningerne til ordningen fordeles på henholdsvis husholdninger og virksomheder i overensstemmelse med de omkostninger til håndtering, som henholdsvis husholdninger og virksomheder giver anledning til.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal kontere gebyret for den nationale regulativdatabase og Affaldsdatasystemet, jf. § 69 og § 76, på kontoen for det i § 60, stk. 1, og § 61, stk. 1, angivne gebyr for administration. Gebyret skal fordeles med halvdelen til husholdninger i kommunen og halvdelen til virksomheder i kommunen.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan opkræve et samlet gebyr for alle de ordninger, som en husholdning eller virksomhed er forpligtet til at betale til. Kommunalbestyrelsen skal efter anmodning dokumentere fordelingen af omkostningerne på de forskellige ordninger.

Slettet: 6

Slettet: 3

Slettet: Stk. 3.
Kommunalbestyrelsen skal sikre, at der som minimum hvert 4. år, og første gang senest 1. januar 2011, gennemføres brugerundersøgelser på de genbrugspladser, som kommunens borgere og virksomheder anvender. Brugerundersøgelserne skal danne grundlag for fordelingen af omkostningerne mellem husholdninger og virksomheder for adgangen til genbrugspladser. Kommunalbestyrelsen kan anvende anvisningerne i Miljøstyrelsens vejledning, »Skabelon for gennemførelse af brugerundersøgelser på genbrugspladser«, som offentliggøres på www.mst.dk.
Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal anvende de i stk. 3 nævnte brugerundersøgelser som grundlag for fordelingen af omkostningerne mellem husholdninger og virksomheder for adgangen til genbrugspladser i kommunen senest ved opkrævningen af gebyr for 2011.

Slettet: 5

Slettet: indsamlings- og

Slettet: for husholdninger

§ 60. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve gebyr hos alle husholdninger i kommunen, herunder sommerhuse og kolonihaver, til dækning af de af kommunens generelle omkostninger forbundet med administration af anvisningsordninger, regulativfastsættelse, affaldsdata- og regulativsystem, information, konkrete anvisninger om håndtering af husholdningsaffald samt planlægning, som ikke kan henføres til de enkelte ordninger. Den samlede gebyrindtægt skal dække den del af kommunens omkostninger til denne administration og planlægning, der vedrører husholdninger. Gebyret kan fastsættes som et gennemsnitsgebyr for alle husholdninger, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan i gebyrbladet fastsætte fordelingen af omkostningerne mellem forskellige typer af husholdninger, f.eks. enfamiliehuse og etageejendomme samt ejendomme, der ikke benyttes til helårsbeboelse.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for indsamlingsordninger for dagrenovation hos alle husholdninger i kommunen, som er omfattet af ordningen. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen. For indsamlingsordninger i form af henteordninger skal gebyret fastsættes på baggrund af den service, der med ordningen stilles til rådighed for husholdningen, defineret ved enten vægten af det affald, der hentes, beholdervolumen eller tømningfrekvens eller en kombination af disse kriterier, jf. dog stk. 2. Der kan suppleres med yderligere kriterier, der afspejler den enkelte husholdnings belastning af ordningen.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for indsamlingsordninger for papir, pap og glas hos alle husholdninger i kommunen, som er omfattet af ordningen. Gebyret kan fastsættes som et gennemsnitsgebyr, jf. dog stk. 2.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for indsamlingsordninger for farligt affald hos alle husholdninger i kommunen, som er omfattet af ordningen. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen. Gebyret kan fastsættes som et gennemsnitsgebyr, jf. dog stk. 2.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for indsamlingsordninger for storskrald og haveaffald hos alle husholdninger i kommunen, som er omfattet af ordningen, jf. dog stk. 2. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen.

Stk. 7. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for husholdningers adgang til at aflevere affald på genbrugspladser. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen. Gebyret kan fastsættes som et gennemsnitsgebyr for alle husholdninger, jf. dog stk. 2.

Stk. 8. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for hver indsamlingsordning, som etableres i kommunen, som ikke er omfattet af stk. 3-7. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen.

§ 61. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr hos alle virksomheder i kommunen, der ikke er omfattet af § 65, stk. 1-4, til dækning af kommunens generelle omkostninger forbundet med administration af anvisningsordninger for virksomheder, regulativfastsættelse, affaldsdata- og regulativsystem, information, konkrete anvisninger om håndtering af affald fra virksomheder samt planlægning, som ikke kan henføres til de enkelte affaldsordninger, jf. stk. 2 - 4 og § 62. Den samlede gebyrindtægt skal dække den del af kommunens omkostninger, der vedrører virksomheder. Gebyret skal fastsættes som et gennemsnitsgebyr for alle virksomheder.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for indsamlingsordninger for dagrenovationslignende affald hos alle virksomheder i kommunen, som er omfattet af ordningen. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen. Gebyret skal fastsættes på baggrund af den service, der med ordningen stilles til rådighed for virksomheden, defineret ved enten vægten af det affald, der hentes, beholdervolumen, tømningsfrekvens eller en kombination af disse kriterier. Der kan suppleres med yderligere kriterier, der afspejler den enkelte virksomheds belastning af ordningen.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for indsamlingsordninger for forbrændings- og deponeringsegnet farligt affald hos alle virksomheder i kommunen, som er omfattet af ordningen. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen. Gebyret skal differentieres efter kriterier, der afspejler den enkelte virksomheds belastning af ordningen.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for hver indsamlingsordning, som etableres i kommunen, som ikke er omfattet af stk. 2-3 og §§ 62 - 64. Gebyret skal indeholde omkostninger til administration af ordningen.

§ 62. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr hos de virksomheder, der gør brug af adgangen til at aflevere erhvervsaffald på genbrugspladser, jf. § 39, stk. 1. Gebyret skal indeholde alle omkostninger forbundet med ordningen for virksomhederne herunder omkostninger til administration af ordningen.

Stk. 2 Kommunalbestyrelsen bestemmer, om betalingen for adgangen sker som betaling pr. besøg eller som betaling af et årligt abonnement eller kombinationer heraf.

Slettet: Gebyret skal i det kommunale budget- og regnskabssystem konteres på kontoen "øvrige ordninger og anlæg", som kommunalbestyrelsen skal oprette en underkonto til.

Slettet: til

Slettet: indsamlings- og

Slettet: jf. dog

Slettet: , stk. 1-5.

Slettet: Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for virksomheders adgang til at aflevere affald på genbrugspladser, jf. dog § 62, stk. 4. Gebyret skal differentieres efter følgende fordelingsnøgle samt det antal virksomheder, som findes i kategori 1-4 i kommunen: [1]

Formateret: Skrifttype: (Standard) Times New Roman, 12 pkt

Formateret: Skrifttype: 12 pkt

Slettet: 6

Formateret: Skrifttype: (Standard) Times New Roman, 12 pkt

Formateret: Skrifttype: 12 pkt

Formateret: Skrifttype: (Standard) Times New Roman, 12 pkt

Formateret: Skrifttype: 12 pkt

Formateret: Skrifttype: (Standard) Times New Roman, 12 pkt

Formateret: Skrifttype: 12 pkt

Formateret: Skrifttype: 12 pkt

Formateret: Skrifttype: (Standard) Times New Roman, 12 pkt

Formateret: Skrifttype: 12 pkt

Formateret: Skrifttype: (Standard) Times New Roman, 12 pkt

Slettet: 4

Slettet: Gebyret skal i det kommunale budget- og regnskabssystem konteres på kontoen "øvrige ordninger" [2]

Stk. 3. Uanset hvilken model der vælges, skilles farligt affald fra det øvrige affald og afregnes med hensyntagen til dette affalds behandlingsudgifter.

§ 63. Såfremt kommunalbestyrelsen tilrettelægger ordningen som betaling pr. besøg, skal betalingen afspejle den enkelte virksomheds afleverede arter og mængder af affald. Ved betalingen skelnes som minimum imellem to arter: Farligt affald og andet affald. Til brug for opgørelse af den afleverede mængde af andet affald, kan der enten ske vejning af affaldet eller opgørelsen kan baseres på størrelsen af det køretøj, der anvendes ved besøget, herunder om køretøjet har en trailer påmonteret.

Stk. 2. Såfremt kommunalbestyrelsen tilrettelægger ordningen som betaling af et årligt abonnement, skal kommunalbestyrelsen tilrettelægge ordningen således, at der er en nøje sammenhæng imellem betaling for abonnementet og mængden af affald fra den enkelte virksomhed.

Stk. 3. I den i stk. 2 nævnte situation kan kommunalbestyrelsen i 2012 differentiere betalingen efter følgende fordelingsnøgle samt det antal virksomheder, som findes i kategori 1-4 i kommunen:

- | | |
|-----------------------------------------------------|-----|
| 1) Øvrige virksomheder: | 1/2 |
| 2) Håndværkere og anlægsgartnere (0-1 ansatte): | 4 |
| 3) Håndværkere og anlægsgartnere (2-10 ansatte): | 6 |
| 4) Håndværkere og anlægsgartnere (over 10 ansatte): | 8 |

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan ved sin fastsættelse af gebyret efter den i stk. 3 nævnte metode, lægge branchekoder opført i bilag 11 til grund for, hvilken kategori virksomhederne er omfattet af.

Stk. 5. I den i stk. 2 nævnte situation skal kommunalbestyrelsen ved beregning af gebyret for 2013 anvende opgørelserne af de reelle affaldsmængder fra virksomhederne, som de bliver afdækket via brugerundersøgelserne, jf. § 64, til at fastsætte betalingen for abonnementet, jf. stk. 2.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for adgang til at aflevere affald på genbrugspladser for udenlandske virksomheder uden fast adresse i Danmark. Gebyret skal differentieres og skal opkræves direkte hos virksomheden, jf. dog § 65, stk. 1-4.

Slettet: 2

§ 64. Såfremt kommunalbestyrelsen tilrettelægger ordningen som betaling af et årligt abonnement, jf. § 62, stk. 2, skal kommunalbestyrelsen sikre, at der årligt senest 1. oktober er gennemført brugerundersøgelser på de genbrugspladser, som kommunens borgere og virksomheder anvender. Brugerundersøgelserne skal danne grundlag for fordelingen af omkostningerne mellem husholdninger og virksomheder. Undersøgelserne skal endvidere danne grundlag for beregning af gebyrer i overensstemmelse § 63, stk. 2 og 5, herunder indeholde opgørelser af de mængder affald som forskellige kategorier af virksomheder faktisk afleverer på genbrugspladsen.

§ 65. Kommunalbestyrelsen må ikke opkræve gebyr hos virksomheder, hvor virksomhedens branchekode fremgår af bilag 7, og hvor virksomheden på p-nummer adressen har 0-1 ansatte. I opgørelsen af antal ansatte tæller ejeren af virksomheden med, hvis ejeren udfører arbejde for virksomheden. Kommunalbestyrelsen må ikke opkræve gebyr hos erhvervsfiskere uanset antal ansatte.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen må ikke opkræve gebyr hos virksomheder, hvor virksomhedens virksomhedsform fremgår af bilag 8, punkt 1, og hvor virksomheden på p-nummer adressen har 0 ansatte, eller bilag 8, punkt 2, uanset antallet af ansatte i virksomheden.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen må ikke opkræve gebyr hos virksomheder, som over for kommunen dokumenterer, at de har en årlig omsætning under 300.000 kr. Omsætningen opgøres for det

Slettet: ¶
¶

Slettet: 2

Slettet: Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere ordninger i kommunen.

Slettet: Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere ordninger i kommunen.

Slettet:]

Slettet: 50.000

Slettet:]

indkomstår, som ligger to år før gebyråret. Kommunalbestyrelsen undtager disse virksomheder på baggrund af oplysninger om virksomheder med en omsætning på 300.000 eller mere, som kommunen indhenter fra SKAT. Kommunalbestyrelsen må endvidere ikke opkræve gebyr hos en nystartet virksomhed, som ikke kan dokumentere en omsætning to år før gebyråret, såfremt virksomheden konkret dokumenterer, at virksomhedens omsætning i gebyråret er under 300.000 kr. Kommunalbestyrelsen kan bede om efterfølgende dokumentation herfor. For offentlige institutioner og virksomheder opgøres omsætningen som summen af lønsums- og driftsudgifter.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan fritage virksomheder fra et eller flere af gebyrerne efter § 61, stk. 1-4, hvis kommunalbestyrelsen kan lægge til grund, at virksomheden ikke har en egentlig affaldsproduktion.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen fastsætter en årlig skæringsdato for, hvornår anmodning om fritagelse efter stk. 3 og 4 skal være modtaget hos kommunen, og lægger oplysninger om skæringsdatoen på sin hjemmeside samt kommunikerer dette på anden egnet måde til virksomhederne. Virksomheden skal have mindst 8 uger, fra skæringsdatoen første gang fremgår af kommunens hjemmeside, og er kommunikeret på anden måde til virksomhederne, til at anmode om fritagelse.

Stk. 6. Proceduren i stk. 7 skal være gennemført, før kommunen sender opkrævninger til virksomhederne.

Stk. 7. Såfremt en virksomhed, der er fritaget for betaling efter reglerne i stk. 1-4 benytter en eller flere kommunale affaldsordninger, skal virksomheden betale gebyr efter reglerne i § 61 – 62.

Slettet: Kommunalbestyrelsen kan undtage alle virksomheder med en årlig omsætning under 50.000 kr. og selv indhente oplysninger om omsætningen for disse virksomheder. Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere ordninger i kommunen.

Slettet: [

Slettet:]

Slettet: Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal fritage virksomheder, der kan dokumentere, at virksomheden selv forestår håndteringen af alt sit affald til nyttiggørelse, fra at betale gebyr efter § 61, stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere ordninger i kommunen.¶

Slettet: 5

Slettet: og 6

Slettet: Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere ordninger i kommunen.

Slettet: 3

Henlæggelser til fremtidige investeringer

§ 66. Ved fastsættelse af gebyrer kan kommunalbestyrelsen lade indgå henlæggelser til planlagte investeringer, hvis

- 1) kommunalbestyrelsen har truffet beslutning om investeringer til renovering, ombygning eller etablering af nye anlæg,
- 2) kommunalbestyrelsens beslutning er truffet på baggrund af et budget for investeringens omfang og en plan for finansieringen af investeringen, og
- 3) investeringen fremgår af den gældende affaldshåndteringsplan, jf. § 15, stk. 1, nr. 7.

Stk. 2. Der kan ske henlæggelser til investeringen i op til 5 år efter, at investeringsbeslutningen er truffet.

Kapitel 12

Den nationale regulativdatabase

§ 67. Miljøstyrelsen varetager udvikling, drift, vedligeholdelse og administration af den nationale database over kommunale affaldsregulativer.

§ 68. Den nationale regulativdatabase har til formål at give en samlet oversigt over gældende kommunale affaldsregulativer.

§ 69. Miljøstyrelsen opkræver hos kommunalbestyrelsen gebyr til dækning af omkostninger til udvikling, drift, vedligeholdelse og administration af den nationale regulativdatabase. Gebyret udgør i alt 145 kr. pr. 1.000 indbyggere årligt og fordeles pr. kommune forholdsmæssigt efter

Slettet: 4

Slettet: 5

Slettet: 6

indbyggertal pr. 1. januar i gebyråret. Gebyret skal indbetales til Miljøstyrelsen én gang årligt den 1. juni og første gang den 1. juni 2012.

Stk. 2. Gebyrsatserne nævnt i stk. 1 gælder for omkostningerne i stk. 1. Gebyrerne reguleres årligt pr. 1. januar på grundlag af det seneste offentliggjorte pris- og lønindeks i Finansministeriets Økonomiske Administrative Vejledning. Den aktuelle gebyrsats offentliggøres på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.

Kapitel 13

Indberetning af data om affald

(Affaldsdatasystemet)

§ 70. Miljøstyrelsen er ansvarlig for at føre et register over data om affald (Affaldsdatasystemet).

Slettet: 67

Stk. 2. Affaldsdatasystemets opgaver varetages af Miljøstyrelsen og kommunerne efter de bestemmelser, som er fastsat i dette kapitel.

§ 71. Affaldsdatasystemet har til formål at:

Slettet: 68

- 1) Indeholde oplysninger om affald.
- 2) Stille oplysninger om affald til rådighed for offentlige myndigheder, anlæg og virksomheder, som indberetter til Affaldsdatasystemet.

§ 72. Indberetninger til Affaldsdatasystemet skal foretages af:

Slettet: 69

- 1) Anlæg, som behandler affald ved genanvendelse, forbrænding, deponering eller særlig behandling (affaldsbehandlingsanlæg).
- 2) Anlæg, som har som forretningsområde at forbehandle affald.
- 3) [Indsamlingsvirksomheder, som indsamler kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse.](#)
- 4) Affaldsproducerende virksomheder,
 - a) hvis virksomheden selv behandler affaldet, eller
 - b) hvis virksomheden eksporterer affaldet direkte til behandling på et udenlandsk anlæg efter [reglerne i forordning om overførsel af affald og](#) bekendtgørelse om overførsel af affald.
- 5) Virksomheder, som [er omfattet af nr. 1-4, som](#) importerer affald.
- 6) Virksomheder, som [er omfattet af nr. 1-4, som](#) eksporterer affald.

[Stk. 2. Indberetninger til Affaldsdatasystemet af alle former for affald, som ikke er kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, kan foretages af indsamlingsvirksomheder, som også eller udelukkende indsamler eller transporterer andet affald end kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, jf. § 79, stk. 2, nr. 2, og skal foretages i overensstemmelse med stk. 3. Indsamlingsvirksomhederne kan også indberette alle former for affald, som ikke er kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse i overensstemmelse med stk. 3 i forbindelse med import eller eksport.](#)

Stk. 3. Anlæg og virksomheder, som er omfattet af stk. 1, skal i overensstemmelse med bilag 5 indberette oplysninger fra enhver borger, grundejer, jf. dog stk. 4, eller virksomhed om

Slettet: 2

Slettet: 3

- 1) affald, som indsamles,
- 2) affald, som modtages med henblik på forbehandling,
- 3) affald, som eksporteres,
- 4) affald, som importeres, og
- 5) affald, som slutbehandles.

Oplysningerne angives som samlede mængder pr. affaldsproducent i indberetningsperioden på p-nummerniveau.

Stk. 4. For affald, der stammer fra kommunale indsamlingsordninger, skal anlæg og virksomheder, jf. stk. 1, som indberetter disse data, ved indberetning angive kommunenummer samt det for ordningen relevante p-nummer.

Stk. 5. For affald, der stammer fra genbrugspladser, skal anlæg og virksomheder, jf. stk. 1, som indberetter disse data, ved indberetning angive kommunenummer samt p-nummer fordelt på erhvervsaffald og husholdningsaffald.

Stk. 6. For affald, der stammer fra husholdninger, skal anlæg og virksomheder, jf. stk. 1, som indberetter disse data, ved indberetning angive kommunenummer.

Stk. 7. Hvis anlæg eller indsamlingsvirksomheder, jf. stk. 1, nr. 1-3, modtager affald fra en affaldstransportør, skal anlægget eller indsamlingsvirksomheden indberette til Affaldsdatasystemet. Den affaldsproducerende virksomhed skal til dette formål aflevere en erklæring til affaldstransportøren. Erklæringen, som kan være digital, skal indeholde de oplysninger, som gør det muligt for anlægget eller indsamlingsvirksomheden at indberette data om det modtagne affald, jf. bilag 5.

§ 73. Indberetningerne, jf. § 72, stk. 3, skal foretages hvert år senest den 31. januar dækkende det foregående kalenderår og første gang senest den 31. maj 2011 dækkende perioden 1. april til 31. december 2010. I 2012 skal indberetningerne foretages senest den 31. marts 2012 dækkende det foregående kalenderår.

Stk. 2. Indberetningerne skal foretages digitalt på p-nummerniveau via virk.dk - Affaldsdatasystem, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Miljøstyrelsen skal på anmodning fra en udenlandsk virksomhed uden p-nummer foretage den digitale indberetning for denne på baggrund af indsendt materiale. Indberetning skal foretages på produktionsenhedsniveau, dvs. for hver fysisk beliggenhed, hvor virksomheden driver virksomhed fra.

§ 74. Anlæg og virksomheder, jf. § 72, stk. 1 og stk. 2, har adgang til og kan via virk.dk - Affaldsdatasystem rette i egne data indberettet til Affaldsdatasystemet inden den 31. januar dækkende indberettede oplysninger for det foregående år, dog i 2012 senest den 31. marts 2012 dækkende det foregående kalenderår.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen har adgang til og kan rette i data vedrørende affald produceret indenfor kommunen indberettet til Affaldsdatasystemet inden den 30. september dækkende indberettede oplysninger for det foregående år. Hvis kommunalbestyrelsen foretager rettelser i en indberetning, skal kommunalbestyrelsen orientere den, der har foretaget indberetningen.

Stk. 3. Anlæg og virksomheder, jf. § 72, stk. 1 og stk. 2, må ikke rette i data, som kommunalbestyrelsen har rettet i.

Stk. 4. Miljøstyrelsen har adgang til og kan rette i alle data indberettet til Affaldsdatasystemet. Hvis Miljøstyrelsen foretager rettelser i en indberetning, skal Miljøstyrelsen orientere den, der har foretaget indberetningen og kommunalbestyrelsen.

Stk. 5. Anlæg og virksomheder, jf. § 72, stk. 1 og stk. 2, og kommunalbestyrelsen må ikke rette i data, som Miljøstyrelsen har rettet i.

§ 75. Anlæg og virksomheder, jf. § 72, stk. 1 og stk. 2, som modtager affald med henblik på behandling eller håndtering, og som indberetter data om affald, skal i forhold til indberetning til Affaldsdatasystemet sende faktura eller anden skriftlig bekræftelse for håndtering af affaldet til det anlæg eller den virksomhed, som affaldet er modtaget fra.

Slettet: -

Slettet: 3

Slettet: og fra husholdninger, herunder affald fra genbrugspladser

Slettet: 4

Slettet: affaldsbehandlingsanlægget

Slettet: affaldsbehandlings

Slettet: affaldsbehandlings

Slettet: 0

Slettet: 69

Slettet: 2

Slettet: på

Slettet: www.

Slettet: ved at benytte digital signatur

Slettet: en

Slettet: 1

Slettet: 69

Slettet: www.

Slettet: 0

Slettet: .

Slettet: 69

Slettet: 69

Slettet: 2

Slettet: 69

Slettet: forbindelse med

Stk. 2. Anlæg og virksomheder, jf. § 72, stk. 1 og stk. 2, skal opbevare kvitteringer, fakturaer eller anden skriftlig dokumentation over mængder og fraktioner af affald, der er afleveret til et affaldsbehandlingsanlæg, et anlæg eller en virksomhed, jf. § 72, stk. 1, nr. 1-3 og stk. 2, i 3 år.

Slettet: 69

Slettet: 69

Slettet: 3

§ 76. Miljøstyrelsen opkræver hos kommunalbestyrelsen gebyr til dækning af udgifter til udvikling, drift, vedligeholdelse og administration af Affaldsdatasystemet. Gebyret udgør i alt 1.580 kr. pr 1.000 indbyggere årligt og fordeles pr. kommune forholdsmæssigt efter indbyggertal pr. 1. januar i gebyråret. Gebyret skal indbetales til Miljøstyrelsen én gang årligt den 1. juni og første gang den 1. juni 2011.

Slettet: .

Stk. 2. Gebyrsatserne nævnt i stk. 1 gælder for omkostningerne i stk. 1. Gebyrerne reguleres årligt pr. 1. januar på grundlag af det seneste offentliggjort pris- og lønindeks i Finansministeriets Økonomiske Administrative Vejledning. Den aktuelle gebyrsats offentliggøres på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.

Kapitel 14

Erhvervsaffald egnet til materialenyttiggørelse

Slettet: Genanvendelige

§ 77. Affaldsproducerende virksomheder skal kildesortere det af deres erhvervsaffald, som er egnet til materialenyttiggørelse.

Slettet: 4

Slettet: genanvendelige

Stk. 2. Affaldsproducerende virksomheder skal på stedet sortere deres bygge- og anlægsaffald og skal som minimum sortere affaldet i følgende fraktioner, jf. dog stk. 5 og 6:

Slettet: til anvendelse

- 1) Natursten, f.eks. granit og flint.
- 2) Uglaseret tegl (mur- og tagsten).
- 3) Beton.
- 4) Blandinger af materialer fra natursten, uglaseret tegl og beton.
- 5) Jern og metal.
- 6) Gips.
- 7) Stenuld.
- 8) Jord.
- 9) Asfalt.
- 10) Blandinger af beton og asfalt.

Stk. 3. Affaldsproducerende virksomheder skal ved sortering af affaldsfraktionerne omfattet af stk. 2, nr. 1-4, sikre, at alt andet end mørtel og eventuelt armeringsjern er frasorteret, herunder at PCB-holdigt fugemateriale er identificeret og frasorteret.

Stk. 4. Såfremt termoruder forekommer, skal den affaldsproducerende virksomhed sikre, at disse frasorteres og om muligt genbruges, forberedes til genbrug eller genanvendes. Termoruder, der ikke er egnede til genbrug eller genanvendelse, skal destrueres eller deponeres.

Stk. 5. Den affaldsproducerende virksomhed kan undlade sortering i fraktioner, jf. stk. 2, hvor den samlede affaldsmængde fra det pågældende bygge- og anlægsarbejde ikke overstiger 1 ton. Affaldet anvises i så fald af kommunalbestyrelsen til sortering.

Stk. 6. Den affaldsproducerende virksomhed kan uanset stk. 2 sende usorteret bygge- og anlægsaffald, som er egnet til materialenyttiggørelse til videre sortering i fraktioner på et sorteringsanlæg, som er registreret på Affaldsregistret som indsamlingsvirksomhed med forbehandlingsanlæg.

Slettet: genanvendeligt

Slettet: behandlingskapacitet

Slettet: 5

Slettet: genanvendelige,

§ 78. Affaldsproducerende virksomheder skal sikre, at væsentlige dele af deres kildesorterede erhvervsaffald, som er egnet til materialenyttiggørelse, herunder genanvendeligt PVC-affald, affald af genanvendeligt papir, pap, karton og papmaterialer og produkter heraf samt genanvendeligt

emballageaffald af glas, plast, metal og træ, genanvendes eller anvendes til anden endelig materialenyttiggørelse.

Stk. 2. Affaldsproducerende virksomheder skal sikre, at væsentlige dele af affald af imprægneret træ genanvendes eller nyttiggøres, således at metalindholdet opkoncentreres separat, og træet genanvendes, eller energiressourcen i træet udnyttes, jf. dog § 111.

Slettet: 07

Stk. 3. Affaldsproducerende virksomheder skal opfylde forpligtelsen efter stk. 1 ved, efter behov, dog minimum én gang om året, at aflevere deres kildesorterede erhvervsaffald, som er egnet til materialenyttiggørelse til

Slettet: genanvendelige

1) et registreret genanvendelsesanlæg,

Slettet: eller

2) en godkendt og registreret indsamlingsvirksomhed, jf. dog stk. 8, eller

3) et godkendt og registreret kommunalt behandlingsanlæg. Det kildesorterede erhvervsaffald til materialenyttiggørelse skal bringes til det kommunale behandlingsanlæg, idet kommunale behandlingsanlæg ikke må foretage indsamling af kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse.

Stk. 4. En indsamlingsvirksomhed skal aflevere affaldet til et registreret genanvendelsesanlæg eller til en anden indsamlingsvirksomhed, som igen kan aflevere affaldet til et registreret genanvendelsesanlæg eller til en anden indsamlingsvirksomhed.

Stk. 5. Når affaldsproducerende virksomheder afleverer kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse til en indsamlingsvirksomhed, eller når indsamlingsvirksomheden afleverer affaldet videre til en anden indsamlingsvirksomhed, skal den part, som har affaldet i besiddelse, sikre, at der indgås en skriftlig aftale med den anden part, hvoraf skal fremgå, hvilken affaldstype eller affaldstyper, som aftalen omfatter, samt mængden heraf. Det skal desuden fremgå af aftalen, at indsamlingsvirksomheden, som får affaldet i besiddelse, overtager ansvaret for

Slettet: genanvendeligt

1) aflevering af affaldet på et registreret genanvendelsesanlæg, et tilsvarende anlæg beliggende i udlandet eller, at affaldet kan anvendes til anden endelig materialenyttiggørelse og

2) indberetning af data om affaldet til Affaldsdatasystemet.

Stk. 6. Den part, som har affaldet i besiddelse, kan beslutte, at der ikke skal indgås en skriftlig aftale. Dette gælder dog kun, hvis de i stk. 5 angivne oplysninger fremgår af en faktura, som skal opbevares af den, som overdrager ansvaret for affaldet.

Stk. 7. Indsamlingsvirksomheder skal efter anmodning fra kommunalbestyrelsen eller Miljøstyrelsen fremvise dokumentation for, at affald, som virksomheden har overtaget ansvaret for, er afleveret på et genanvendelsesanlæg eller til en anden indsamlingsvirksomhed, der er registreret i Affaldsregistret.

Stk. 8. Virksomheder og anlæg kan uanset stk. 1, 3 og 4 eksportere deres affald egnet til materialenyttiggørelse til et anlæg beliggende i udlandet i overensstemmelse med reglerne i forordning om overførsel af affald og bekendtgørelse om overførsel af affald eller sikre genanvendelse af eller anden endelig materialenyttiggørelse af det genanvendelige affald efter anden lovgivning.

Slettet: og

Slettet: genanvendelige

Slettet: efter

Slettet: reglerne i

Stk. 9. Virksomheder kan uanset stk. 1 og 3 aflevere genanvendeligt, forbrændings- og deponeringsegnet affald på genbrugspladser, jf. § 39, stk. 1.

Godkendelse og registrering af indsamlingsvirksomheder

§ 79. Indsamlingsvirksomheder skal godkendes af Miljøstyrelsen, før virksomheden må indgå aftale om at overtage ansvaret for kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, jf. § 78, stk. 5 og stk. 6.

Slettet: 6

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 5

Stk. 2. En godkendelse giver indsamlingsvirksomheden

- 1) ret og pligt til at overtage ansvaret for, at [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse bliver genanvendt ved, at dette affald](#) afleveres på et registreret genanvendelsesanlæg, på et [tilsvarende anlæg beliggende i udlandet](#) eller [bliver anvendt til anden endelig materialenyttiggørelse](#), og til at indberette data herom til Affaldsdatasystemet, og
- 2) ret til at indberette oplysninger om alle former for affald, herunder [affald egnet til materialenyttiggørelse samt](#) forbrændings- og deponeringseget affald, som virksomheden indsamler eller transporterer.

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: til en godkendt og registreret indsamlingsvirksomhed

Slettet: genanvendeligt

Slettet: ,

Stk. 3. En godkendelse efter stk. 1 er tidsbegrænset og gives for 5 år, hvorefter der skal ansøges om en ny godkendelse. En ansøgning om en ny godkendelse skal indgives, før den eksisterende godkendelse udløber. Miljøstyrelsen kan foretage administrativ forlængelse af en eksisterende godkendelse i forbindelse med ansøgning om en ny godkendelse.

Stk. 4. Virksomheder, der ønsker at påbegynde indsamlingsvirksomhed, skal ansøge om godkendelse senest 1 måned før, virksomheden ønskes påbegyndt. [Ansøgning til Miljøstyrelsen om godkendelse skal foretages digitalt på p-nummerniveau via virk.dk – Affaldsregister.](#)

Slettet: Ansøgning om godkendelse skal senest den 1. januar 2011 fremsendes elektronisk til Miljøstyrelsen ved brug af ansøgningsblanket, som findes på www.virk.dk.

Slettet: efter den 1. januar 2011

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Stk. 5. Ansøgning om godkendelse skal indeholde:

- 1) Virksomhedens CVR-nummer og p-nummer.
- 2) Bevis for, at mindst én person med ledelsesansvar for indsamlingen af [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#) har opnået indsamlerbevis eller har kvalifikationer, som kan sidestilles hermed, jf. bekendtgørelse om [uddannelse og aflæggelse af prøve samt opnåelse af bevis for personer, som forestår indberetning af data og miljømæssig forsvarlig håndtering af kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse \(Indsamleruddannelsen\)](#). [Kravet om indsamlerbevis eller kvalifikationer, som kan sidestilles hermed, skal opfyldes, uanset hvilken form for affald, der indsamles, idet virksomheden er godkendt til at indsamle kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse.](#)
- 3) Angivelse af, hvilke affaldsfraktioner, som indsamlingsvirksomheden ønsker at indsamle [eller transportere](#).
- 4) Oplysning om EAN-nummer, hvis virksomheden har et sådant.
- 5) [Afkrydsning af](#), hvorvidt virksomheden forbehandler [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse og søger om at blive godkendt med forbehandlingsanlæg.](#)
- 6) [Oplysning om gyldig miljøgodkendelse.](#)

Slettet: uddannelse af personer, som forestår indberetning af data og miljømæssig forsvarlig håndtering af kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: for kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: eller forbehandle

Slettet: Oplysning om

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 77

§ [80](#), Miljøstyrelsen skal træffe afgørelse om, hvorvidt godkendelse kan meddeles, senest 21 dage efter modtagelsen af ansøgning med de i § [79](#), stk. 5, nævnte oplysninger. Fristerne regnes fra det tidspunkt, hvor ansøgeren har indsendt alle de oplysninger, det påhviler ansøgeren at indsende i medfør af § [79](#), stk. 5.

Slettet: 6

Slettet: For ansøgninger indsendt senest den 1. januar 2011, skal Miljøstyrelsen dog træffe afgørelse senest den 1. marts 2011.

Slettet: 6

Stk. 2. Miljøstyrelsen kan forlænge den frist, som er fastsat efter stk. 1, én gang, hvis sagens kompleksitet berettiger det. Miljøstyrelsen skal give ansøger meddelelse om forlængelsen og om varigheden heraf inden udløbet af fristen efter stk. 1. Meddelelsen om forlængelsen skal indeholde en begrundelse for forlængelsen og dennes varighed.

Stk. 3. Uanset fristerne i stk. 1 og 2 må ansøgeren ikke påbegynde indsamling af [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#), før Miljøstyrelsen har meddelt godkendelse.

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 78

§ [81](#), Miljøstyrelsen skal hurtigst muligt kvittere for modtagelsen af en ansøgning om godkendelse. Kvitteringen skal indeholde følgende oplysninger:

- 1) Den offentliggjorte frist for behandling af den pågældende ansøgning og muligheden for at fristen kan blive forlænget én gang, jf. § [80](#), stk. 2.
- 2) Virksomheden må ikke påbegynde indsamling af [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#), før Miljøstyrelsen har meddelt godkendelse, uanset om fristen på den offentliggjorte frist eller en efterfølgende meddelt frist er overholdt.

Slettet: 77

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

3) Afgørelsen kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Søgsmål til prøvelse af afgørelsen kan anlægges i medfør af lovens § 101.

§ 82, En godkendt og registreret indsamlingsvirksomhed skal inden 14 dage oplyse om ændringer i de forhold, som er nævnt i § 79, stk. 5. En ændring skal oplyses digitalt via virk.dk – Affaldsregister.

Slettet: 79

Slettet: 6

Stk. 2. Hvis en indsamlingsvirksomhed ikke længere har mindst én person ansat med indsamlerbevis eller kvalifikationer, som kan sidestilles hermed, bortfalder godkendelsen, hvis ikke virksomheden senest 6 måneder efter, at personen med indsamlerbevis eller kvalifikationer, som kan sidestilles hermed, er fratrukket, har ansat en ny person med ledelsesansvar, som har opnået det fornødne indsamlerbevis eller kvalifikationer, som kan sidestilles hermed.

Slettet: 0

§ 83, Miljøstyrelsen kan tilbagekalde godkendelsen eller undlade at godkende indsamlingsvirksomheder, såfremt virksomheden gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse i forbindelse med aktiviteterne i relation til kildesorteret erhvervsaffald til materialenytiggørelse.

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 1

Slettet: genanvender

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: genanvendelse

§ 84, Anlæg, der behandler kildesorteret erhvervsaffald til materialenytiggørelse, skal afvise at modtage affald, som ikke er egnet til materialenytiggørelse.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor affaldet er produceret, skal anvise det i stk. 1 omhandlede affald til korrekt behandling. Hvor en registreret indsamlingsvirksomhed har overtaget ansvaret for affaldet, skal kommunalbestyrelsen i dennes kommune anvise affaldet til korrekt behandling.

Kapitel 15

Affaldsregistret

§ 85, Miljøstyrelsen er ansvarlig for at føre et register over genanvendelsesanlæg, indsamlingsvirksomheder, affaldstransportører, forhandlere og mæglere samt kommunale behandlingsanlæg, som håndterer erhvervsaffald egnet til materialenytiggørelse (Affaldsregistret).

Slettet: 2

Stk. 2. Affaldsregistrets opgaver varetages af Miljøstyrelsen efter de bestemmelser, som er fastsat i dette kapitel.

§ 86, Affaldsregistret har til formål at indeholde oplysninger om:

Slettet: 3

1) Genanvendelsesanlæg, jf. dog § 87, stk. 3.

Slettet: 4

2) Indsamlingsvirksomheder.

3) Affaldstransportører, mæglere og forhandlere, jf. dog § 87, stk. 4.

4) Kommunale behandlingsanlæg, som er godkendt efter kapitel 17.

Stk. 2. Miljøstyrelsen træffer i forbindelse med godkendelsen af indsamlingsvirksomheder efter § 79, jf. § 80, stk. 1 og registrering af genanvendelsesanlæg efter § 87, stk. 1, jf. § 88, stk. 1, afgørelse om, hvilke affaldsfraktioner, som kan optages på Affaldsregistret, jf. § 79, stk. 5, nr. 3 og § 90, nr. 3.

Slettet: 6

Slettet: stk. 1,

Slettet: 6

Slettet: 4

Slettet: De g

Slettet: 3

§ 87, Genanvendelsesanlæg, affaldstransportører, forhandlere og mæglere, som er nævnt i § 86, nr. 1 og 3, skal anmode om registrering i Affaldsregistret senest ved virksomhedens påbegyndelse, jf. dog stk. 3 og stk. 4.

Slettet: skal senest den 1. marts 2011 anmode om registrering i Affaldsregistret, jf. dog stk. 3. Virksomheder, der påbegynder virksomhed efter den 1. marts 2011,

Stk. 2. Kommunale behandlingsanlæg, som er nævnt i § 86, stk. 1, nr. 4, kan anmode om registrering i Affaldsregistret som kommunalt behandlingsanlæg.

Slettet: 3

Stk. 3. Genanvendelses anlæg, som alene genanvender affald, som er omfattet af anden lovgivning, som særskilt regulerer genanvendelsen af affaldet, herunder fastsætter regler for mængden og arten af affald, skal ikke anmode om registrering.

Stk. 4. En virksomhed kan undlade at lade sig registrere som affaldstransportør, såfremt virksomheden har ansøgt om eller er blevet godkendt og registreret som indsamlingsvirksomhed, jf. § 79, stk. 2, nr. 2 om transport.

Stk. 5. Virksomheder skal ikke anmode om registrering, såfremt

- 1) virksomheden hjemtager og genanvender affald fra egne produkter i den videre produktion, eller
- 2) virksomheden modtager og genanvender mindre mængder af specifikke affaldstyper i deres produktion.

Stk. 6. Hvis der sker ændringer i de oplysninger, som er indberettet efter §§ 90-93, skal genanvendelses anlæg, affaldstransportører, forhandlere og mæglere samt kommunale behandlings anlæg inden 14 dage indberette disse ændringer digitalt via virk.dk - Affaldsregister.

Stk. 7. Anmodning om registrering efter stk. 1 skal ske digitalt på p-nummerniveau via virk.dk - Affaldsregister.

Stk. 8. Miljøstyrelsen skal på anmodning fra en udenlandsk virksomhed uden p-nummer foretage den digitale anmodning om registrering for denne på baggrund af indsendt materiale. Registrering skal ske på produktionsenhedsniveau, dvs. for hver fysisk beliggenhed, hvor virksomheden driver virksomhed fra.

§ 88. Miljøstyrelsen skal træffe afgørelse om, hvorvidt anmodningen om registrering, jf. § 87, kan imødekommes senest 21 dage efter modtagelsen af anmodningen med de i §§ 90-93 nævnte oplysninger. Fristen regnes fra det tidspunkt, hvor ansøgeren har indsendt alle de oplysninger, det påhviler ansøgeren at indsende i medfør af §§ 90-93.

Stk. 2. Miljøstyrelsen kan forlænge den frist, som er fastsat efter stk. 1, én gang, hvis sagens kompleksitet berettiger det. Miljøstyrelsen skal give den, der anmoder om registrering, meddelelse om forlængelsen og varigheden heraf inden udløbet af fristen efter stk. 1. Meddelelsen om forlængelsen skal indeholde en begrundelse for forlængelsen og dennes varighed.

§ 89. Miljøstyrelsen skal hurtigst muligt kvittere for modtagelsen af en anmodning om registrering. Kvitteringen skal indeholde følgende oplysninger:

- 1) Den offentliggjorte frist for behandling af den pågældende anmodning om registrering og muligheden for at fristen kan blive forlænget én gang, jf. § 88, stk. 2.
- 2) Afgørelsen kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Søgsmål til prøvelse af afgørelsen kan anlægges i medfør af lovens § 101.

§ 90. Genanvendelses anlæg skal ved registreringen indberette følgende

- 1) genanvendelses anlæggets CVR-nummer og p-nummer,
- 2) oplysning om gyldig miljøgodkendelse,
- 3) oplysning om, hvilke affaldsfraktioner anlægget kan behandle, samt hvilken genanvendelsesproces anlægget foretager, og
- 4) oplysning om EAN-nummer, hvis anlægget har et sådant.

§ 91. Affaldstransportører skal ved registreringen indberette følgende

- 1) virksomhedens CVR-nummer og p-nummer,
- 2) oplysning om EAN-nummer, hvis virksomheden har et sådant.

§ 92. Kommunale behandlings anlæg skal ved registreringen indberette følgende

Slettet: 4
Slettet: 87
Slettet: 0
Slettet: 5
Slettet: elektronisk
Slettet: ved brug af digital signatur
Slettet: www.
Slettet: 6
Slettet: en
Slettet: 5
Slettet: 4
Slettet: 87
Slettet: 0
Slettet: 87
Slettet: 0
Slettet: 6
Slettet: 5
Slettet: 87
Slettet: 88
Slettet: 2) oplysning om gyldig godkørselstilladelse eller anden relevant tilladelse, hvis virksomheden er omfattet af krav herom.¶ 3) oplysning om sikkerhedsrådgiver og ADR-bevis, hvis virksomheden er omfattet af krav herom, og¶
Slettet: 4
Slettet: 89

- 1) virksomhedens CVR-nummer og p-nummer og
- 2) oplysning om EAN nummer.

§ 93. Mæglere og forhandlere skal ved registreringen indberette følgende

- 1) virksomhedens CVR-nummer og p-nummer og
- 2) oplysning om EAN-nummer, hvis virksomheden har et sådant.

Slettet: 0

§ 94. Miljøstyrelsen skal optage indsamlingsvirksomheder i Affaldsregistret, når de bliver godkendt, jf. § 79, stk. 1.

Slettet: 1

§ 95. Genanvendelsesanlæg og indsamlingsvirksomheder må ikke håndtere kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, medmindre de er registrerede eller registrerede og godkendte efter reglerne i dette kapitel og kapitel 14 til at håndtere og behandle den relevante affaldsfraktion.

Slettet: 6

Slettet: 2

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

§ 96. Indsamlingsvirksomheder, skal betale et engangsgebyr på 2.468 kr. for behandling af ansøgning om godkendelse efter kapitel 14. Gebyret skal dække omkostningerne ved behandling af ansøgningen, herunder omkostninger til administration, gebyropkrævning og tilsyn med, at indsamlingsvirksomhederne lader sig godkende.

Slettet: 3

Stk. 2. Virksomheder og anlæg, som anmoder om registrering efter § 87, stk. 1 og 2 eller registreres efter § 94, skal betale et engangsgebyr på 2.468 kr. for behandling af registrering i Affaldsregistret. Gebyret skal betales pr. kategori, jf. §§ 90-94, som virksomheden eller anlægget registreres i.

Slettet: Stk. 2. Gebyrerne opkræves af Miljøstyrelsen.¶
Stk. 3. Gebyrerne efter stk. 1 gælder for ansøgninger modtaget senest 31. december 2010. For senere ansøgninger reguleres gebyret årligt pr. 1. januar på grundlag af det seneste offentliggjorte pris- og lønindeks i Finansministeriets Økonomiske Administrative Vejledning. Den aktuelle gebyrsats offentliggøres på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.¶

Stk. 3. Virksomheder og anlæg, som er registreret efter § 88, stk. 1 og § 94, skal herudover betale et årligt gebyr på 1.171 kr., som opkræves i januar. I 2011 opkræves gebyret dog i forbindelse med behandling af ansøgning om godkendelse og behandling af registrering i Affaldsregistret, jf. stk. 1 og 4. Gebyret skal betales pr. kategori, jf. §§ 90-94, som virksomheden eller anlægget lader sig registrere i.

Slettet: 4

Slettet: 4

Slettet: 1

Slettet: 87

Slettet: 1

Slettet: 5

Slettet: 5

Slettet: 1

Slettet: 87

Slettet: 1

Slettet: 6

Stk. 4. Gebyrerne skal svare til de faktiske omkostninger, som Miljøstyrelsen har i forbindelse med etablering, drift, vedligeholdelse og administration af Affaldsregistret, herunder omkostninger forbundet med gebyropkrævningen og tilsyn med, at registreringspligtige virksomheder og anlæg lader sig registrere.

Stk. 5. Engangsgebyrerne efter stk. 1 og 2 gælder for ansøgninger modtaget i 2012. For senere ansøgninger reguleres gebyrerne årligt pr. 1. januar på grundlag af det seneste offentliggjorte pris- og lønindeks i Finansministeriets Økonomiske Administrative Vejledning. Den aktuelle gebyrsats offentliggøres på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.

Stk. 6. Årsgebyrerne efter stk. 3 gælder for 2012. Gebyrerne reguleres årligt pr. 1. januar på grundlag af det seneste offentliggjorte pris- og lønindeks i Finansministeriets Økonomiske Administrative Vejledning. Den aktuelle gebyrsats offentliggøres på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.

Stk. 7. Gebyrerne opkræves af Miljøstyrelsen.

Kapitel 16

Oplysningspligt

§ 97. Virksomheder, som indsamler kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, skal oplyse den, som det kildesorterede genanvendelige erhvervsaffald indsamles for, om:

Slettet: 4

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

1) Kontaktoplysninger til [Miljøstyrelsen](#), som indsamlingsvirksomheden har fået godkendelse af, jf. § 79, og som fører tilsyn med virksomhedens arbejde i Danmark, eller til Økonomi- og Erhvervsministeriets elektroniske kontaktpunkt (kvikskranke), jf. § 16 i lov om tjenesteydelser i det indre marked.

Slettet: den myndighed

Slettet: 6

2) Navn og adresse på [Miljøstyrelsen](#), der fører [Affaldsdatasystemet](#), jf. § 70, eller til Økonomi- og Erhvervsministeriets elektroniske kontaktpunkt (kvikskranke), jf. § 16 i lov om tjenesteydelser i det indre marked.

Slettet: den myndighed

Slettet: a

Slettet: 67

3) De eventuelle brancheorganisationer, som indsamlingsvirksomheden er medlem af.

Stk. 2. Hvis den virksomhed, som det genanvendelige erhvervsaffald indsamles for, anmoder om det, skal indsamlingsvirksomheden oplyse om de faglige regler, der gælder for udførelsen af erhvervet, og hvordan man får adgang til dem.

Stk. 3. Oplysninger efter stk. 1 skal gøres tilgængelige eller meddeles klart og entydigt og i god tid inden den skriftlige aftales indgåelse, jf. § 78, stk. 5.

Slettet: 5

Slettet: 5

§ 98. Mæglere, som arrangerer nyttiggørelse eller bortskaffelse af erhvervsaffald på andres vegne, skal oplyse den, som erhvervsaffaldet arrangeres nyttiggjort eller bortskaffet for, om:

1) Navn og adresse på [Miljøstyrelsen](#), der fører [Affaldsregistret](#), jf. § 85, eller til Økonomi- og Erhvervsministeriets elektroniske kontaktpunkt (kvikskranke), jf. § 16 i lov om tjenesteydelser i det indre marked.

Slettet: den myndighed

Slettet: 2

2) De eventuelle brancheorganisationer, som mægleren, som arrangerer nyttiggørelse eller bortskaffelse af erhvervsaffald, er medlem af.

Stk. 2. Hvis den affaldsproducerende virksomhed, som erhvervsaffaldet arrangeres nyttiggjort eller bortskaffet for, anmoder om det, skal mægleren oplyse om de faglige regler, der gælder for udførelsen af erhvervet, og hvordan man får adgang til dem.

Stk. 3. Oplysninger efter stk. 1 skal gøres tilgængelige eller meddeles klart og entydigt og i god tid, inden erhvervsaffaldet arrangeres nyttiggjort eller bortskaffet.

Kapitel 17

Kommunale behandlingsanlæg

§ 99. Kommunale behandlingsanlæg kan ikke behandle [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#), jf. dog stk. 2 og stk. 3.

Slettet: 6

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Stk. 2. Et kommunalt behandlingsanlæg, ejet af en kommunalbestyrelse eller et kommunalt fællesskab, kan behandle [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#) fra kommunens eller kommunernes egne institutioner [og virksomheder](#).

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Stk. 3. Et kommunalt behandlingsanlæg kan behandle [kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse](#) fra andre virksomheder end de af stk. 2 omfattede, i det omfang det er i overensstemmelse med en af Miljøstyrelsen godkendt anmeldelse, jf. § 109.

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 6

Slettet: 97

§ 100. Kommunale behandlingsanlæg må alene udbyde den af Miljøstyrelsen godkendte behandlingsskapacitet på markedet, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Falder mængden af [husholdningsaffald til materialenyttiggørelse](#), som den kommunalbestyrelse eller de kommunalbestyrelser, som ejer anlægget, har kapacitetsansvar for, til under den mængde af husholdningsaffald, som blev behandlet på anlægget 26. februar 2009, kan den herved frigjorte kapacitet udbydes på markedet.

Slettet: det genanvendelige

Stk. 3. Effektiviseres det kommunale behandlingsanlæg således, at behandlingsskapaciteten øges indenfor de i den 26. februar 2009 gældende miljøgodkendelses udledningskrav m.v., kan denne yderligere behandlingsskapacitet udbydes på markedet, såfremt det ikke er muligt at udnytte den til

behandling af genanvendeligt husholdningsaffald, som den kommunalbestyrelse eller de kommunalbestyrelser, som ejer anlægget, har kapacitetsansvar for.

Regnskabskrav

§ 101, Et kommunalt behandlingsanlæg, der behandler kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, skal føre særskilte regnskaber for anlæggets aktiviteter i forbindelse med behandling af kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, der ikke er omfattet af § 99, stk. 2, og andet affald.

Stk. 2. Ved udarbejdelse af regnskaber efter stk. 1 skal indtægter og omkostninger i videst muligt omfang henføres til de særskilte aktiviteter. I det omfang dette ikke er muligt, fordeles omkostningerne forholdsmæssigt mellem aktiviteterne med udgangspunkt i mængder og affaldstyper.

Stk. 3. Udarbejdelse af regnskaber skal ske efter reglerne i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v., eller hvis anlægget drives af et aktie- eller anpartsselskab eller en erhvervsdrivende fond efter årsregnskabsloven.

Stk. 4. Regnskaber for de særskilte aktiviteter skal fremsendes til Miljøstyrelsen årligt senest 30 dage efter, at de er revideret af revisor og godkendt af anlæggets ansvarlige ledelse.

§ 102, Et kommunalt behandlingsanlæg, der behandler kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, skal udbyde denne behandling på markedet, jf. dog § 100. Det kommunale behandlingsanlæg skal fastsætte prisen for behandling på en sådan måde, at den årlige indtægt fra behandlingen af dette affald som minimum dækker de omkostninger til behandlingen, som opgøres i regnskaber efter § 101.

Stk. 2. Det kommunale behandlingsanlæg skal indberette opkrævede priser for behandling af andet kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, end affald omfattet af § 99, stk. 2, og for behandling af andet affald på anlægget i regnskabsåret til Miljøstyrelsen samtidigt med fremsendelse af regnskab til Miljøstyrelsen efter § 101, stk. 4.

Slettet: 98

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 6

Slettet: 99

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 97

Slettet: 98

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: 6

Slettet: 98

Kapitel 18

Tilsyn

§ 103, Kommunalbestyrelsen fører tilsyn med, at bestemmelserne i denne bekendtgørelse overholdes, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Når Miljøstyrelsen træffer afgørelser efter denne bekendtgørelse, fører Miljøstyrelsen tilsyn med overholdelsen af disse afgørelser.

Stk. 3. Miljøstyrelsen fører endvidere tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i denne bekendtgørelses kapitel 17.

Stk. 4. De kommunale behandlingsanlæg betaler gebyr for Miljøstyrelsens tilsyn efter stk. 3 efter reglerne i bekendtgørelse om brugerbetaling for godkendelse og tilsyn efter lov om miljøbeskyttelse og lov om miljøgodkendelse m.v. af husdyrbrug.

Slettet: 0

Kapitel 19

Administrative bestemmelser

§ 104, Afgørelser efter denne bekendtgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Slettet: 1

Kapitel 20

Straf

§ 105. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) undlader at afgive oplysninger efter § 11,
- 2) overtræder forskrifter, der er fastsat af kommunalbestyrelsen i medfør af § 19, stk. 1 og 2, § 21, stk. 1 og 2, og § 22, stk. 1 og 2,
- 3) undlader at benytte ordninger etableret efter § 25, stk. 1, 2 og 4, § 26, stk. 1, § 27, stk. 1, § 29, stk. 1, § 30, stk. 1, § 31, stk. 1, § 32, stk. 1, § 33, stk. 1, § 34, stk. 1, § 35, stk. 1, § 36, stk. 1, § 40, stk. 1, § 41, stk. 1, jf. § 38, stk. 1, 1. pkt. og § 43, stk. 1, 1. pkt.,
- 4) undlader at sortere i overensstemmelse med de ordninger, som fremgår af regulativet, jf. § 38, stk. 2,
- 5) afleverer erhvervsaffald på genbrugspladsen i strid med § 39, stk. 1, 2 pkt.
- 6) undlader at efterkomme kommunalbestyrelsens konkrete anvisning efter § 24, stk. 4, jf. § 38, stk. 1, 2. pkt., og § 43, stk. 1, 2. pkt.,
- 7) undlader at godtgøre, at affaldet er håndteret i overensstemmelse med de af kommunalbestyrelsen fastsatte og etablerede ordninger eller konkrete anvisninger, jf. § 38, stk. 3 og § 43, stk. 3,
- 8) undlader at underrette kommunalbestyrelsen om væsentlige ændringer i affaldets mængde, sammensætning eller egenskaber, jf. § 45,
- 9) afbrænder affald på et ikke godkendt anlæg, jf. § 46, stk. 1,
- 10) fortynder eller blander affald med det formål at opfylde betingelserne for aflevering af affald til deponering, jf. § 49,
- 11) afleverer affaldstyper til deponering i strid med § 50, nr. 1-6,
- 12) undlader at indberette oplysninger, jf. § 51, stk. 1,
- 13) undlader at gennemgå og beskrive ligheder og forskelle i anlæggenes miljømæssige og økonomiske effektivitet, jf. § 51, stk. 2, 1. pkt.,
- 14) undlader at anmelde frembringelse af farligt affald, jf. § 52, stk. 1,
- 15) undlader at føre register efter § 53, stk. 1,
- 16) undlader at afgive oplysninger fra registret og dokumentation for disse oplysninger, jf. § 53, stk. 2,
- 17) undlader at sikre at eksplosivt affald håndteres miljømæssigt forsvarligt, jf. § 54,
- 18) undlader at sikre at farligt affald ikke fortyndes eller blandes med andet affald, jf. § 55,
- 19) undlader at sikre at det farlige affald er forsvarligt emballeret, jf. § 56,
- 20) undlader at sikre forsvarlig håndtering af olieaffald, jf. § 57, stk. 1 og 2,
- 21) afgiver urigtige oplysninger, jf. § 65, stk. 3,
- 22) undlader rettidigt og i rette form at indberette oplysninger til Affaldsdatasystemet, jf. § 72, stk. 3-5, og § 73, stk. 1 og 2,
- 23) retter i data, som kommunalbestyrelsen eller Miljøstyrelsen har rettet i, jf. § 74, stk. 3 og 5,
- 24) undlader at sende faktura eller anden skriftlig bekræftelse, jf. § 75, stk. 1,
- 25) undlader at opbevare kvittering, faktura eller anden skriftlig dokumentation, jf. § 75, stk. 2,
- 26) undlader at kildesortere affald, jf. § 77, stk. 1,
- 27) undlader at sortere bygge- og anlægsaffald, jf. § 77, stk. 2-4 og stk. 5, 2. pkt. og stk. 6,
- 28) undlader at sikre genanvendelse, jf. § 78, stk. 1,
- 29) undlader at sikre genanvendelse eller nyttiggørelse af imprægneret træ, jf. § 78, stk. 2,
- 30) undlader at aflevere genanvendeligt kildesorteret affald, som foreskrevet i § 78, stk. 3, nr. 1 og 2,

Slettet: 2

Slettet: § 39, stk. 1,

Slettet: 5

Slettet: 6

Slettet: 7

Slettet: 8

Slettet: 9

Slettet: 0

Slettet: 1

Slettet: 2

Slettet: 3

Slettet: 4

Slettet: 5

Slettet: 6

Slettet: 7

Slettet: 8

Slettet: 19

Slettet: 0

Slettet: 2

Slettet: 4

Slettet: 1

Slettet: 69

Slettet: 2

Slettet: 4

Slettet: 0

Slettet: 2

Slettet: 1

Slettet: 3

Slettet: 2

Slettet: 4

Slettet: 2

Slettet: 5

Slettet: 4

Slettet: 6

Slettet: 4

Slettet: 2. pkt.

Slettet: 7

Slettet: 5

Slettet: 8

Slettet: 5

Slettet: 29

Slettet: 5

- 31) undlader at aflevere affald, jf. § 78, stk. 4, Slettet: 0...5 ... [3]
- 32) undlader at indgå en skriftlig aftale, jf. § 78, stk. 5 og stk. 6. Slettet: 1...5..., ... [4]
- 33) undlader at fremvise dokumentation, jf. § 78, stk. 7, Slettet: 2...5 ... [5]
- 34) undlader at indhente godkendelse, jf. § 79, stk. 1, Slettet: 3...6 ... [6]
- 35) fortsætter virksomhed efter udløb af godkendelse uden at indhente fornyet godkendelse, jf. § 79, stk. 3, Slettet: 4...6 ... [7]
- 36) undlader rettidigt og i rette form at foretage ansøgning om godkendelse, hvor dette er påkrævet, jf. § 79, stk. 4 og 5, Slettet: 5...remsende...6 ... [8]
- 37) undlader at oplyse om ændringer i de forhold, som er nævnt i § 79, stk. 5, jf. § 82, Slettet: 6...6...79 ... [9]
- 38) modtager affald, som ikke er egnet til genanvendelse, jf. § 84, stk. 1, Slettet: 7...1 ... [10]
- 39) undlader at anmode om registrering i Affaldsregistret, herunder i rette form, jf. § 87, stk. 1 og 7, Slettet: 8...4...5 ... [11]
- 40) undlader at oplyse om ændringer i de forhold, som er nævnt i §§ 90-93, jf. § 87, stk. 6, Slettet: 39...87...0...4 ... [12]
- 41) undlader at indsende de i § 90 angivne oplysninger, Slettet: 0...87 ... [13]
- 42) undlader at indsende oplysninger, jf. § 91, Slettet: 1...88 ... [14]
- 43) undlader at indsende oplysninger, jf. § 92, Slettet: 2...89 ... [15]
- 44) undlader at indsende oplysninger, jf. § 93, Slettet: 3...0 ... [16]
- 45) håndterer affald uden at være registreret eller godkendt og registreret, jf. § 95, Slettet: 4...2 ... [17]
- 46) undlader at betale gebyr, jf. § 96, stk. 1-7, Slettet: 5...3..., 4 og 5 ... [18]
- 47) undlader at oplyse de i § 97, stk. 1, nr. 1-3, angivne oplysninger, herunder klart, entydigt og i god tid, jf. § 97, stk. 3, Slettet: 6...4...4 ... [19]
- 48) undlader at oplyse om faglige regler, jf. § 97, stk. 2, Slettet: 7...4 ... [20]
- 49) undlader at oplyse de i § 98, stk. 1, nr. 1 og 2, angivne oplysninger, herunder klart, entydigt og i god tid, jf. § 98, stk. 3, Slettet: 8...5...5 ... [21]
- 50) undlader at oplyse om faglige regler, jf. § 98, stk. 2, Slettet: 49...5 ... [22]
- 51) behandler kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse i strid med § 99, stk. 1, Slettet: 0...kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald ... [23]
- 52) udbyder behandling af kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse i strid med § 100, Slettet: 1...kildesorteret genanvendeligt ... [24]
- 53) undlader at føre særskilte regnskaber, jf. § 101, stk. 1-3, Slettet: 2...98 ... [25]
- 54) undlader at fremsende regnskaber rettidigt til Miljøstyrelsen, jf. § 101, stk. 4, Slettet: 3...98 ... [26]
- 55) undlader at udbyde behandling på markedsvilkår, jf. § 102, stk. 1, Slettet: 4...99 ... [27]
- 56) undlader at indberette opkrævede priser, jf. § 102, stk. 2, eller Slettet: 5...99 ... [28]
- 57) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, godkendelse eller dispensation efter bekendtgørelsen. Slettet: 6

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare derfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 21

Ikrafttrædelse og overgangsbestemmelser

- § 106. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2012, § 79, stk. 5, nr. 2, og § 82, stk. 2, træder dog først i kraft den 1. juli 2012. Slettet: 3...25. marts...1...6...79...januar ... [29]
- Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 224 af 23. marts 2011 om affald ophæves, jf. dog stk. 3. Slettet: 1632 af...decer ... [30]

Stk. 3. § 108 i bekendtgørelse nr. 1632 af 23. december 2010 har fortsat virkning for forhold, som ligger forud for den 25. marts 2011.

§ 107. Kommunalbestyrelsen skal vedtage den første affaldshåndteringsplan efter denne bekendtgørelse senest den 1. januar 2013. Planen skal gælde i perioden 2013-2018 og skal dække perioden 2013-2024, begge år inklusive.

Stk. 2. Pligten til at udarbejde en affaldshåndteringsplan til og med 2012 opretholdes indtil den 1. januar 2013. Planen skal udarbejdes efter denne bekendtgørelse.

§ 108. Regulativerne, jf. §§ 19-24, skal træde i kraft første gang senest den 1. januar 2012. Bestemmelser i regulativ for affald produceret af virksomheder om virksomheders adgang til genbrugspladsen skal dog træde i kraft senest 1. april 2012.

Stk. 2. Såfremt bestemmelser om virksomheders adgang til genbrugspladsen i regulativ for affald produceret af virksomheder ikke træder i kraft 1. januar 2012, jf. stk. 1, 2. pkt., gælder der indtil 1. april 2012 følgende for virksomhedernes adgang til genbrugspladsen:

- 1) Ordningen skal overholde reglerne i § 39
- 2) Kommunalbestyrelsen fastsætter og opkræver et gebyr hos de virksomheder, der gør brug af adgangen til at aflevere erhvervsaffald på genbrugspladser. Gebyret skal indeholde alle omkostninger forbundet med ordningen for virksomhederne herunder omkostninger til administration af ordningen. Gebyret skal differentieres efter følgende fordelingsnøgle samt det antal virksomheder, som findes i kategori 1-4 i kommunen:
 - a) Øvrige virksomheder: $\frac{1}{2}$
 - b) Håndværkere og anlægsgartnere (0-1 ansatte): 4
 - c) Håndværkere og anlægsgartnere (2-10 ansatte): 6
 - d) Håndværkere og anlægsgartnere (over 10 ansatte): 8

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal ved sin fastsættelse af gebyret efter den i stk. 1 nævnte metode, lægge branchekoder opført i bilag 11 til grund for, hvilken kategori virksomhederne er omfattet af.

§ 109. Hvis kommunalbestyrelsen ikke har udarbejdet et regulativ i medfør af § 106, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 48 af 13. januar 2010 om affald, gælder der for opkrævning af gebyr i 2010 følgende:

1) Kommunalbestyrelsen fastsætter og opkræver et gebyr for virksomheders adgang til at aflevere affald på genbrugspladser. Gebyret skal differentieres efter følgende fordelingsnøgle i litra a-d samt det antal virksomheder, som findes i kommunen:

- a) Øvrige virksomheder: $\frac{1}{2}$
- b) Håndværkere og anlægsgartnere (0-1 ansatte): 4
- c) Håndværkere og anlægsgartnere (2-10 ansatte): 6
- d) Håndværkere og anlægsgartnere (over 10 ansatte): 8

2) Kommunalbestyrelsen fastsætter og opkræver et gebyr for adgang til at aflevere affald på genbrugspladser for udenlandske virksomheder uden fast adresse i Danmark. Gebyret skal differentieres, og skal opkræves direkte hos virksomheden.

Stk. 2. Hvis kommunalbestyrelsen ikke har udarbejdet et regulativ i medfør af § 106, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 48 af 13. januar 2010 om affald, gælder der, indtil regulativer vedtaget i medfør

af kapitel 5 træder i kraft, følgende:

- 1) Virksomheder med branchekode, som fremgår af bilag 7, og som har 0-1 ansatte på p-nummer adressen, skal ikke betale gebyr. Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere indsamlingsordninger i kommunen.
- 2) Virksomheder, hvis virksomhedsform fremgår af bilag 8, pkt. 1, og som har 0-1 ansatte på p-nummer adressen, skal ikke betale gebyr. Virksomheder, hvis virksomhedsform fremgår af bilag 8, pkt. 2, skal, uanset antallet af ansatte i virksomheden, ikke betale gebyr. Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere indsamlingsordninger i kommunen.
- 3) Virksomheder, som overfor kommunen dokumenterer, at de har en årlig omsætning under 50.000 kr., skal ikke betale gebyr. Omsætningen opgøres for det indkomstår, som ligger to år før gebyråret. Kommunalbestyrelsen kan undtage alle virksomheder med en årlig omsætning under 50.000 kr. og selv indhente oplysninger om omsætningen for disse virksomheder.
- 4) Virksomheder, der kan dokumentere overfor kommunalbestyrelsen, at virksomheden selv håndterer alt sit affald til nyttiggørelse, skal ikke betale gebyr efter stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan dog opkræve gebyr hos virksomhederne, hvis de anvender en eller flere indsamlingsordninger i kommunen.
- 5) Kommunalbestyrelsen kan fritage virksomheder, som ikke er omfattet af nr. 1-4, fra at betale gebyr, hvis kommunalbestyrelsen kan lægge til grund, at virksomheden ikke har en egentlig affaldsproduktion.

~~§ 110.~~ Verserende sager om godkendelse af kommunale behandlingsanlægs fortsatte behandling af kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald anmeldt efter § 95 i bekendtgørelse nr. 48 af 13. januar 2010 færdigbehandles efter reglerne i § 96 i bekendtgørelse nr. 48 af 13. januar 2010.

~~§ 111.~~ Kommunalbestyrelsen kan, uanset § 34, stk. 1, og § ~~78~~, stk. 2, indtil den 1. januar 2014 anvise imprægneret træ fra husholdninger og virksomheder til deponering.

Miljøministeriet, den ~~xx~~. 2011

~~xx~~

/ ~~xx~~

Slettet: ¶
§ 108

Slettet: 5

Slettet: . Regulatorer vedtaget i medfør af tidligere bekendtgørelser om affald forbliver i kraft, indtil der er vedtaget nye regulatorer efter denne bekendtgørelse. Dog ophæves bestemmelser i de gældende regulatorer, som strider mod denne bekendtgørelse, herunder bestemmelser, der vedrører

Slettet: kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald

Slettet: kildesorteret erhvervsaffald til materialenyttiggørelse, og opkrævning af erhvervsaffaldsgebyrer hos den, der har tinglyst adkomst på ejendommen.¶
Stk. 2. Muligheden for at opkræve gebyr for 2010 i medfør af § 106, stk. 2 og 3, i bekendtgørelse nr. 48 af 13. januar 2010, opretholdes.¶

Slettet: 06

Slettet: 07

Slettet: 5

Slettet: Claus Torp

Side 18: [1] Slettet Peter Jørgensen 22-08-2011 10:25:00

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for virksomheders adgang til at aflevere affald på genbrugspladser, jf. dog § 62, stk. 4. Gebyret skal differentieres efter følgende fordelingsnøgle samt det antal virksomheder, som findes i kategori 1-4 i kommunen:

- | | |
|-----------------------------------------------------|-----|
| 1) Øvrige virksomheder: | 1/2 |
| 2) Håndværkere og anlægsgartnere (0-1 ansatte): | 4 |
| 3) Håndværkere og anlægsgartnere (2-10 ansatte): | 6 |
| 4) Håndværkere og anlægsgartnere (over 10 ansatte): | 8 |

Kommunalbestyrelsen skal ved sin fastsættelse af gebyret, for så vidt angår virksomheder omfattet af nr. 2-4, lægge branchekoder opført i bilag 11 til grund for, hvilken kategori virksomhederne er omfattet af, jf. dog § 62, stk. 1-5.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal fastsætte og opkræve et gebyr for adgang til at aflevere affald på genbrugspladser for udenlandske virksomheder uden fast adresse i Danmark. Gebyret skal differentieres og skal opkræves direkte hos virksomheden, jf. dog § 62.

Side 18: [2] Slettet Peter Jørgensen 22-08-2011 10:24:00

Gebyret skal i det kommunale budget- og regnskabssystem konteres på kontoen ”øvrige ordninger og anlæg”, som kommunalbestyrelsen skal oprette en underkonto til.

Side 32: [3] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 14:38:00

0

Side 32: [3] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 21:25:00

5

Side 32: [4] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 14:38:00

1

Side 32: [4] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 21:25:00

5

Side 32: [4] Slettet Annsophie Gundlach 25-08-2011 10:52:00

,

Side 32: [5] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 14:38:00

2

Side 32: [5] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 21:25:00

5

Side 32: [6] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 14:38:00

3

Side 32: [6] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 21:25:00

6

Side 32: [7] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 14:38:00

4

Side 32: [7] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 21:25:00

6

Side 32: [8] Slettet Annsophie Gundlach 22-08-2011 14:38:00

5

Side 32: [8] Slettet remsende	Annsophie Gundlach	25-08-2011 10:58:00
Side 32: [8] Slettet 6	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [9] Slettet 6	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [9] Slettet 6	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [9] Slettet 79	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [10] Slettet 7	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [10] Slettet 1	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [11] Slettet 8	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [11] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [11] Slettet 5	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:39:00
Side 32: [12] Slettet 39	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [12] Slettet 87	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [12] Slettet 0	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [12] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [12] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:39:00
Side 32: [13] Slettet 0	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [13] Slettet 87	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [14] Slettet 1	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [14] Slettet 88	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [15] Slettet 2	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [15] Slettet 89	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [16] Slettet 3	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00

Side 32: [16] Slettet 0	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [17] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [17] Slettet 2	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:26:00
Side 32: [18] Slettet 5	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [18] Slettet 3	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [18] Slettet , 4 og 5	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:40:00
Side 32: [19] Slettet 6	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [19] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [19] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [20] Slettet 7	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [20] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [21] Slettet 8	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [21] Slettet 5	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [21] Slettet 5	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [22] Slettet 49	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [22] Slettet 5	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [23] Slettet 0	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [23] Slettet kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald	Annsophie Gundlach	14-09-2011 15:09:00
Side 32: [23] Slettet 6	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [24] Slettet 1	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [24] Slettet kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald	Annsophie Gundlach	14-09-2011 15:09:00
Side 32: [24] Slettet	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00

97

Side 32: [25] Slettet 2	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [25] Slettet 98	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [26] Slettet 3	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [26] Slettet 98	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [27] Slettet 4	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [27] Slettet 99	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [28] Slettet 5	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:38:00
Side 32: [28] Slettet 99	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:27:00
Side 32: [29] Slettet 3	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:49:00
Side 32: [29] Slettet 25. marts	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:40:00
Side 32: [29] Slettet 1	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:40:00
Side 32: [29] Slettet 6	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:28:00
Side 32: [29] Slettet 79	Annsophie Gundlach	22-08-2011 21:28:00
Side 32: [29] Slettet januar	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:40:00
Side 32: [30] Slettet 1632 af	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:40:00
Side 32: [30] Slettet december	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:41:00
Side 32: [30] Slettet 0	Annsophie Gundlach	22-08-2011 14:41:00

Gebyrprincipper forklaring

Sag nummer 3 - Nyt gebyrprincip for erhvervs adgang til de kommunale genbrugsstationer og beslutning om deltagelse i Vestforbrænding's tilmeldeordning.

Overordnet skal erhverv i henhold til den nye affaldsbekendtgørelse nu aktivt tilmelde sig brug af genbrugsstation, hvor de tidligere blev opkrævet og derefter kunne søge om fritagelse.

Tekniskchef gruppen i Vestforbrænding har besluttet, at det skal koste det samme beløb at benytte genbrugsstationer i hele Vestforbrænding's Opland (24 Genbrugsstationer).

Sagen omhandler:

- Hvordan betaling og opkrævning af ordning skal udføres og udlignes mellem Vestforbrænding og kommune og kommunerne i mellem.
- Lovligheden af at opkræve et fælles gebyr på genbrugsstationer (fra 2013 er det et krav, at alle kan bruge alle genbrugsstationer)
- Hvordan validiteten sikres, så erhverv reelt betaler for deres belastning af genbrugsstationerne.

Problemstillingen er, at kommunen er under et stort tidspres da affaldsbekendtgørelsen ikke er vedtaget endnu, men skal træde i kraft den 1. januar 2012, det skal tilmeldeordningen også og hele det administrative apparat, som ligger bagved.

Sag nummer 4 – Nye principper for sagsbehandling af ansøgninger om fritagelse for betaling af administrationsgebyr for erhverv.

Lyngby Taarbæk Kommune skal fortsat opkræve administrationsgebyr til erhverv. Den største ændring i den nye affaldsbekendtgørelse i forhold til den eksisterende er, at omsætningsgrænsen er sat op til kr. 300.000 (den var tidligere kr. 50.000). dvs. de mindste virksomheder vil ikke blive opkrævet. Der forventes derfor mindre administration omkring fritagelser, men færre virksomheder til at dække omkostninger til administrationen.

Derudover giver den nye affaldsbekendtgørelse mulighed for at sætte en skæringsdato for anmodning om fritagelse. (Det var ikke muligt tidligere). Det betyder, at sagerne kan afsluttes hurtigere.

Vi forventer, at den administrative behandling vil blive forenklet, som følge af ændringerne til affaldsbekendtgørelsen, men der vil stadig være sager, som skal behandles i henhold til de skitserede principper.

Gebyrberegninger for jordflytningsgebyr 2012

Jordflytningsadministrationsudgifter i LTK 2012

Rev. 25.10.2011

Ydelse		Timer	Budget i kr.
Jordweb (program til anvisning af jordflytninger)			20.000
Timer til anvisninger af jord. Herunder timer til direkte sagsbehandling af anvisninger	400 timer/år á 550kr	400	220.000
Timer til administration på jord. møder, udvalgsager, takster, regulativer mm	400 timer/år á 550kr	400	220.000
½ Projektansat fra 1/1-31/12 projektansat til behandling af ansøgninger om fritagelse for jordflytningsgebyr	½ x 700.000 kr		350.000
½ Timeregistreringsprogram, service og opdatering			2.000
LTF opkrævning af jordgebyr			406.450
Samlede omkostninger			1.218.450

Et årsværk anslås til 1280 timer:

700.000 kr/år

timesatsen bliver således:

550 kr/time

Fordelingsnøglen er 60% på private og 40% på virksomheder for jordgebyret. Dette er fundet ud fra en gennemgang af alle jordflytninger i 2011.

Gebyrstørrelsen	Antal opkrævninger for 2012	antal sager cirka	Gebyr størrelse ekskl. moms for hele 2012
gebyr pr. husholdning (60% af de samlede omkostninger)	2	25.257	kr 29
gebyr pr. virksomhed (40% af de samlede omkostninger)	1	2.905	kr 168

Jordflytningsgebyret til husholdning sendes ud til alle der opkræves affalds husholdningsgrundtakst, i 2011 blev der opkrævet denne grundtakst hos 25.257 enheder, oplyst af LTF 17/6-2011.

Da husholdningsgrundtakst opkræves ½ årligt skal jordgebyret således også opkræves af to omgange i 2012.

Ifølge kørsel lavet i Renoweb i september 2011, har LTK 2.905 gebyrpligtige virksomheder i 2011. SKATs liste over virksomheder med en omsætning under 50.000 kr. i 2009 er fratrukket.

Da gebyret opkræves sammen med erhvervsaffaldet, som opkræves det 1 gang om året, vil jordflytningsgebyret til hver også blive opkrævet 1 gang om året.

**LYNGBY-TAARBÆK
FORSYNING A/S**

Korrektion

16 mdr.

PPL	7. november 2011											
	Afgifter m.m. excl. Moms											
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2010	2010	2011	2012	2012
	01-09-2006	01-09-2007	01-09-2008	01-09-2009	01-09-2009	01-09-2010	01-09-2010	01-01-2010	01-01-2010	01-01-2011	01-01-2012	01-01-2012
Vandsafgift	8,31	9,05	9,05	9,05	12,05	16,67	16,67	13,55	13,55	13,02	12,96	12,96
Statsafgift (grøn afgift)	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Vandafledningsafgift Spildevand A/S	12,41	14,42	14,14	14,14	20,14	35,24	35,24	12,20	12,20	21,69	27,94	27,94
Vandafledningsafgift Mølleåværet I/S						11,63	11,63	9,10	9,10	10,69	-	-
Moms	6,43	7,18	7,05	7,05	9,30	14,23	14,23	9,96	9,96	12,60	11,48	11,48
Vandafgift m.m. pr. m³ inkl. moms	32,15	35,91	35,24	35,24	46,48	71,14	71,14	49,31	49,31	63,00	57,38	57,38
Målerleje:												
Vandstikledningsgebyr	6.552,80	6.729,60	6.952,00	7.160,00	7.403,20	7.588,00	7.588,00	7.823,00	7.823,00	7.823,00	8.128,00	8.128,00
Kloakstikledningsgebyr	34.716,00	35.652,00	36.828,80	37.936,00	39.225,60	40.206,40	40.206,40	41.452,00	41.452,00	41.452,00	43.069,00	43.069,00
" - Føres tagvand til faskine	20.830,40	21.392,00	22.097,60	22.760,00	23.533,60	24.121,60	24.121,60	24.869,00	24.869,00	24.869,00	25.841,00	25.841,00
Husholdning-grundtakst	576,00	629,00	660,00	660,00	660,00	866,00	866,00	893,00	893,00	775,79	902,00	902,00
Administrationsgebyr affald erhverv										474,56	480,00	480,00
Genbrugsstation håndværk 0 - 1 ansatte										7.467,46	6.992,91	10.386,00
Genbrugsstation Håndværk 2 - 9 ansatte										10.963,92	10.489,36	15.579,00
Genbrugsstation Håndværk > 10 ansatte										14.460,37	13.985,82	20.772,00
Genbrugsstation Øvrige virksomheder										1.348,67	874,11	1.298,00
Dagrenovation /søklar	708,00	650,00	628,00	628,00	628,00	719,00	719,00	741,00	741,00	685,30	758,00	758,00
140-L Container/år	708,00	650,00	628,00	628,00	628,00	719,00	719,00	741,00	741,00	685,30	758,00	758,00
180-L Container/år	1.351,64	1.240,91	1.198,91	1.198,91	1.198,91	1.372,64	1.372,64	1.415,00	1.415,00	1.308,30	1.447,00	1.447,00
240-L Container/år	1.802,18	1.654,35	1.601,40	1.601,40	1.601,40	1.830,18	1.830,18	1.887,00	1.887,00	1.744,40	1.929,00	1.929,00
500-L Container	3.754,54	3.446,97	3.330,29	3.330,29	3.330,29	3.812,88	3.812,88	3.931,00	3.931,00	3.634,16	4.019,00	4.019,00
660-L Container/år	4.956,00	4.550,00	4.396,00	4.396,00	4.396,00	5.033,00	5.033,00	5.189,00	5.189,00	4.797,10	5.304,00	5.304,00
Særafhentning pr. gang										125,00	25,00	25,00
Hæveafald /abonnement/år	364,50	364,50	326,50	326,50	326,50	336,50	336,50	347,00	347,00	467,49	477,00	477,00

OBS - Vandtaksterne har indtil den 31.12.2009 løbet fra perioden 1.9 - 31.8
OBS - Vandtaksterne følger fra den 1.1.2010 kalenderåret

Lyngby-Taarbæk Kommune

Det centrale Kgs. Lyngby

Trafikanalyse

NOTAT – REV. NR. 2
14. oktober 2011
MKK/MM



Indholdsfortegnelse

1	Indledning	3
1.1	Opgavebeskrivelse	3
2	Sammenfatning og anbefaling	4
3	Trafikprognose.....	8
3.1	Metode	8
3.2	Forudsætninger	8
3.2.1	Byudviklingsprojekter	8
3.2.2	Klampenborgvej.....	11
3.2.3	Firskovvejs forlængelse.....	11
3.2.4	Særlige undtagelser	11
3.3	Scenarier	13
3.3.1	Basis – dagens situation.....	14
3.3.2	Scenario 0 – 2020 (Klampenborgvej åben)	16
3.3.3	Scenario 0 – 2020 (Klampenborgvej lukket)	18
3.3.4	Scenario 0+ 2020	20
3.3.5	Scenario 1 - 2020	22
3.3.6	Scenario 2 - 2020	24
3.3.7	Scenario 3 - 2020	26
3.3.8	Scenario 4 - 2020	28
3.3.9	Scenario 5 - 2020	30
4	Konsekvensvurdering	32
5	Løsningsforslag.....	34
5.1	Fysiske tiltag	34
5.1.1	Decentrale parkeringsanlæg	34
5.1.2	Dynamisk parkeringshenvisning	34
5.1.3	Bedre forhold for cyklister og gående.....	34
5.1.4	Bondebyen og Lyngbygårdsvej.....	35
5.2	Kampagnetiltag	35
5.2.1	Rutevejledning.....	35
5.3	Organisatoriske tiltag	35
5.3.1	Betalingsparkering	35
5.3.2	Maksimum parkeringsnorm	36
5.3.3	Mobilitetsplan for Kgs. Lyngby	36
6	Modelberegninger	38
6.1	Beregningsgrundlag.....	38
6.1.1	Biltrafikkens naturlige vækst	38
6.1.2	Ny trafik fra nye projekter	38
6.1.3	Letbanens påvirkning af trafikken.....	40
6.1.4	Følgende materiale er desuden benyttet:	40
6.2	Beregningsforudsætninger	41

1 Indledning

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at få klarlagt konsekvenserne af en række byudviklingsprojekter af forskellig karakter varierende fra udvidelser af eksisterende bebyggelser til etablering af nye større bolig- og erhvervsbyggerier.

I den forbindelse har Via Trafik udarbejdet en analyse af de trafikale konsekvenser, herunder forslag til hvordan konsekvenserne kan imødegås gennem mulige løsningsforslag.

Der er udarbejdet en overordnet trafikmodel til at se på ændringer i trafikken ved ændringer i plandata og ændringer i vejnettet. Modellen er en døgnmodel og kan bruges til at evaluere på de overordnede strømme men ikke enkelte svingbevægelser. Modellen benyttes til at udpege belastede kryds samt udregne ændringer i trafikintensitet på døgnniveau i en række scenarier i 2020.

1.1 Opgavebeskrivelse

Kommunen har kendskab til en lang række byudviklingsprojekter i Kgs. Lyngby (blandt andet gennem en fortætning af bymidten), der potentielt kan realiseres inden for de næste 10 – 20 år.

Etablering af en letbane, der gennemløber Lyngby via Buddingevej, Nrd. Torvevej, Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej vil medføre en overflytning af trafik fra privatbil til letbane. Samtidig vil letbanen også muliggøre en række byudviklingsprojekter, der vil være med til at skabe et passagergrundlag for en letbane men også vil generere ny trafik med privatbil.

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at fastholde det centrale Kgs. Lyngby som et handelscenter med udviklingsmuligheder men skal også sikre, at den trafikale struktur skaber et fornuftigt trafikmiljø, hvor alle trafikantgrupper (lige fra fodgængere til lastbiler) kan færdes trygt og sikkert og, hvor fremkommeligheden er acceptabel uden store forsinkelser i den daglige trafikafvikling.

Trafikanalysen har til opgave at belyse konsekvenser af en mulig udvikling på baggrund af en række scenarier. Konsekvenserne forventes at kunne afhjælpes med kapacitetsudvidelser, mobilitetsplanlægning, ændret parkeringsstrategi og lignende tiltag. Dog kan konsekvenserne blive så omfattende, at en vurdering vil pege på, at det kun er en procentdel mindre end 100 af de planlagte nyetableringer og udvidelser, der er realistiske at gennemføre.

2

Sammenfatning og anbefaling

Sammenfatningen tager udgangspunkt i de forskellige fysiske ændringer af vejnettet, som er indeholdt i rækken af scenarier, der er blevet analyseret. Foruden en kort beskrivende tekst, er konsekvenser, fordele og ulemper desuden samlet i Tabel 1.

Anbefalingerne beskriver hvilke fysiske ændringer af vejnettet, som er fordelagtige for ønskerne om byudvikling samt hvilke mobilitetstiltag, der kan gennemføres, for at hjælpe den ønskede udvikling på vej.

Sammenfatning:

Hvis Klampenborgvej holdes åben og Firskovvej forlænges kan flest muligt af de nye byudviklingsprojekter gennemføres uden supplerende trafiktiltag. Den samlede mængde af biltrafik vil dog stige betydeligt i Kgs. Lyngby, hvilket strider mod Lyngby-Taarbæk Kommunes overordnede ønske om at fredeliggøre bymidten trafikalt.

Hvis Klampenborgvej lukkes for biltrafik, overflyttes gennemkørende trafik fra Klampenborgvej til Motorring 3 og p-søgeringen. Det vil fredeliggøre den centrale del af Klampenborgvej og den nordlige del af Buddingevej til gavn for letbane, cykler, fodgængere og byliv. Men den nuværende kapacitetsreserve på p-søgeringen bliver samtidig opbrugt. Dermed kan der ikke gennemføres nye byudviklingsprojekter, uden at der samtidig gennemføres supplerende trafiktiltag, som fx forlængelse af Firskovvej.

Hvis Klampenborgvej lukkes for biltrafik og Firskovvej forlænges kan der gennemføres en del nye byudviklingsprojekter, men den eksisterende p-søgering vil stadig være en begrænsende faktor. P-søgeringen kan ikke udvides fysisk til at opnå en væsentlig større kapacitet. Krydsene og strækninger kan isoleret set godt afvikle mere trafik, men begrænsningen opstår med den tætte indbyrdes placering og korte afstand til kryds, overkørsler og mindre adgangsveje¹.

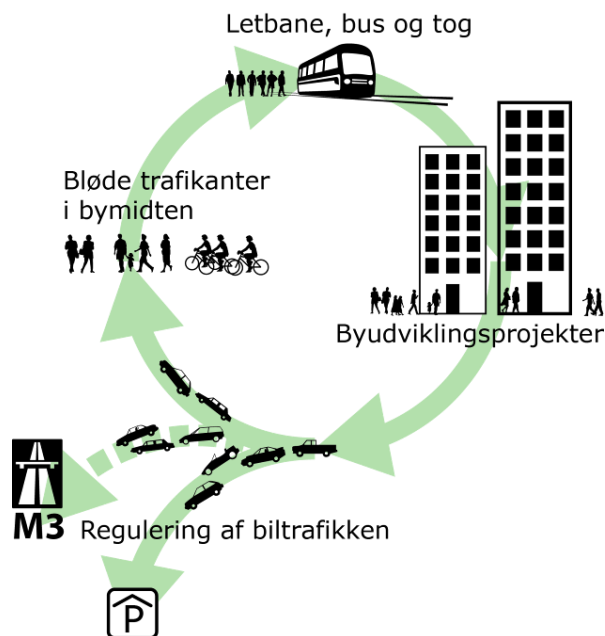
På p-søgeringen er Jernbaneplassen et særligt udsat punkt. En øget trafikintensitet kan få indflydelse på bustrafikkens afvikling. Ved en stigning i biltrafikken hen over pladsen kan det blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering i de omkringliggende signaler, nedlæggelse af parkeringspladser eller anlæg af p-anlæg med direkte tilslutning til Buddingevej, jf. principielle anbefalinger på næste side.

Det eksisterende vejnet (særligt p-søgeringen) kan ikke afvikle biltrafikken fra alle de nye byudviklingsprojekter. Heller ikke selv om der bygges nye veje, som fx forlængelsen af Firskovvej. Derfor er der behov for supplerende strategiske tiltag, der kan mindske ny biltrafik i bymidten. Letbanen er et af

¹ Kapacitetsberegningerne viser isoleret set ikke de store problemer for kryds på p-søgeringen, når blot forlængelsen af Firskovvej har "flyttet" biltrafik væk fra p-søgeringen. Ses der imidlertid på ændringerne i kølængder bliver det klart, at p-søgeringens fysiske rammer samlet set er for kompakt til at afvikle væsentlig mere trafik, end hvad det er tilfældet i dag.

disse tiltag, men samlet set vurderes letbanen alene ikke at mindske biltrafikken i Kgs. Lyngby nævneværdigt.

Derfor forudsætter en øget byudviklingen i det centrale Kgs. Lyngby, at kommunen også satser på mobilitetsplanlægning, der kan øge anvendelsen af kollektive og miljøvenlige transportmidler i et sådan omfang, at biltrafikken ikke vokser mere end absolut nødvendigt. Målet er en "god cirkel" som illustreret på Figur 1.



Figur 1: En god cirkel. Den kollektive trafik har et passagergrundlag fra bløde trafikanter i bymidten og skaber mulighed for byudviklingsprojekter og fortætning. Udviklingen medfører mere trafik, men gennem mobilitetsplanlægning og regulering af biltrafikken er der fortsat plads til bløde trafikanter i bymidten.

Alternativet er, at fortætte mindre (dvs. færre nye bolig- og erhvervskvadratmetre i Kgs. Lyngby end ønsket). Derfor forudsætter den ønskede fortætning, at Lyngby-Taarbæk Kommune satser på flere initiativer samtidigt, hvis bymidten ønskes fredeliggjort trafikalt:

- Fremme bæredygtig transport (letbane, bus og tog samt bedre forhold for cykler og gående)
- Forlænge Firskovvej til Jægersborgvej og lukke Klampenborgvej
- Benytte kommende parkeringsnormer og placeringen af parkeringsanlæg for nyt byggeri som regulerende værktøjer, således at biltrafikken stiger mindst muligt

Principielle anbefalinger:

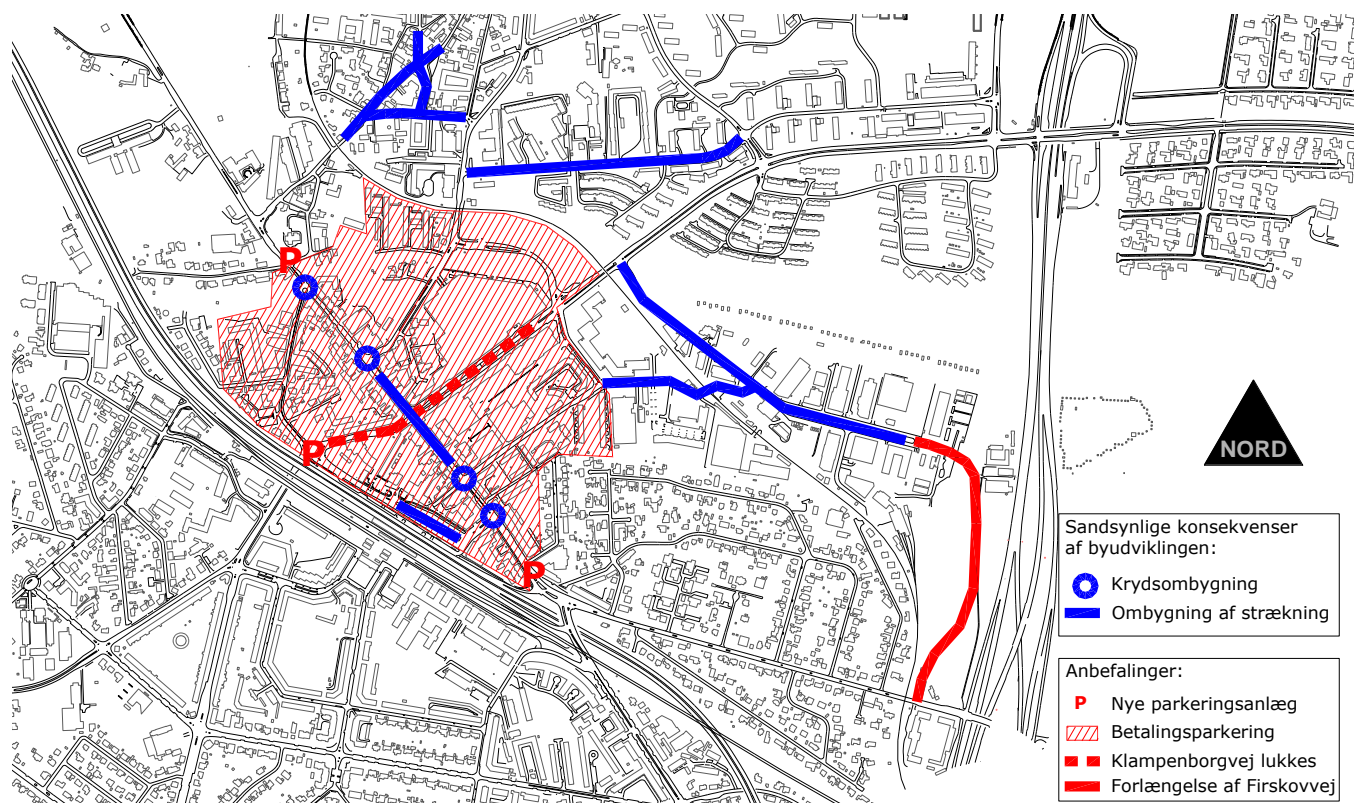
For at give de bedste forudsætninger for at gennemføre den ønskede byudvikling, anbefales følgende hovedprincipper for Lyngby-Taarbæk Kommunes videre planlægning:

1. Forlænge Firskovvej til Jægersborgvej og efterfølgende lukke Klampenborgvej for biltrafik inden for p-søgeringen (eventuelt i første omgang som et trafikforsøg). Ændringerne vil skabe ekstra kapacitet på Buddingevej, Klampenborgvej og p-søgeringen, og dermed sikre adgangsmulighederne

til de nye byudviklingsprojekter. Samtidig vil ændringerne skabe gode forhold for den kommende letbane.

2. Indføre betalingsparkering på alle offentlige p-pladser inden for p-søgeringen og anvende takstens størrelse som en regulerende faktor. Derved skabes større incitament til at benytte p-anlæg med direkte adgang fra de overordnede veje, som fx den eksisterende under Lyngby Storcenter.
3. Etablere parkeringsanlæg med direkte adgang fra Buddingevej i syd samt Lyngby Hovedgade både i nord og syd. Herved aflastes p-søgeringen, hvorved der bliver bedre plads til trafik fra nye byudviklingsprojekter.
4. Indføre maksimum parkeringsnorm på alle nye byudviklingsprojekter i det centrale Kgs. Lyngby, således at antallet af nye parkeringspladser til biler holdes på et absolut minimum i selve bymidten. Parkeringsudlæg til nybyggeri i bymidten anvises i p-anlæg, jf. punkt 3 ovenfor. Det vil være medvirkende til at der sikres et kundegrundlag for den kommende letbane.
5. Udarbejde en samlet mobilitetsstrategi for den trafikale udvikling i Kgs. Lyngby. Dvs. fastlægge initiativer, som kan fremme anvendelse af letbane, cykel og gang som ligeværdige alternativer til privatbilisme.

De fysiske tiltag der anbefales er indtegnet på et oversigtskort på Figur 2, mens de forskellige trafikale alternativer er oplistet i tabel 1 på næste side sammen med trafikale konsekvenser, fordele og ulemper.



Figur 2: Anbefaling af fysiske tiltag indtegnet på kort. En række sandsynlige konsekvenser af byudviklingen er indtegnet med blåt.

Handling	Konsekvens	Fordele	Ulemper
Ingen ændringer af kryds og veje.	<ul style="list-style-type: none"> I takt med at byudviklingen gennemføres vil det centrale Kgs. Lyngby blive belastet af yderligere biltrafik. Den samlede planlagte byudvikling kan sandsynligvis ikke gennemføres. 	<ul style="list-style-type: none"> Klampenborgvej kan afvikle trafik til/fra nye byudviklingsprojekter. 	<ul style="list-style-type: none"> P-søgeringens kapacitetsreserve vil hurtigt blive opbrugt. Risiko for sammenbrud i trafikafviklingen.
Firskovvej forlænges.	<ul style="list-style-type: none"> I takt med at byudviklingen gennemføres vil det centrale Kgs. Lyngby blive belastet af yderligere biltrafik. En stor del af den planlagte byudvikling kan sandsynligvis gennemføres, hvis der suppleres med justeringer af strategiske kryds. 	<ul style="list-style-type: none"> Firskovvej vil aflaste Klampenborgvej og p-søgeringen. 	<ul style="list-style-type: none"> En stor del af trafikken på Klampenborgvej vil fortsat være gennemkørende uden ærinde i bymidte. P-søgeringens kapacitet vil være begrænsende for trafikafviklingen i bymidten.
Klampenborgvej lukkes for biltrafik (eventuelt i første omgang som et trafikforsøg).	<ul style="list-style-type: none"> Biltrafikken fra Klampenborgvej fordeler sig på dels Motorring 3 og dels p-søgeringen. Den samlede planlagte byudvikling kan sandsynligvis ikke gennemføres. 	<ul style="list-style-type: none"> Den gennemkørende trafik på Klampenborgvej bliver ledt uden om byen, da det er lige så hurtigt at køre ad Motorring 3 som ad p-søgeringen. Der frigives kapacitet på Buddingevej og Klampenborgvej til at sikre optimal fremkommelighed for en letbane. Bymidten fredeliggøres. 	<ul style="list-style-type: none"> P-søgeringens kapacitetsreserve vil blive opbrugt som følge af ændrede rutevalg. P-søgeringen har ikke kapacitetsreserve til afvikling af ny trafik fra byudviklingsprojekter.
Firskovvej forlænges og Klampenborgvej lukkes for biltrafik (eventuelt i første omgang som et trafikforsøg).	<ul style="list-style-type: none"> Biltrafikken fra Klampenborgvej fordeler sig på dels Motorring 3 og dels p-søgeringen. En stor del af den planlagte byudvikling kan sandsynligvis gennemføres, hvis der suppleres med strategiske tiltag, der minimerer ny biltrafik i bymidten og på p-søgeringen. 	<ul style="list-style-type: none"> Firskovvej vil aflaste p-søgeringen. Den gennemkørende trafik via Klampenborgvej bliver ledt uden om byen, da det er lige så hurtigt at køre ad Motorring 3 som ad p-søgeringen. Der frigives kapacitet på Buddingevej og Klampenborgvej til at sikre optimal fremkommelighed for en letbane. Bymidten fredeliggøres. 	<ul style="list-style-type: none"> P-søgeringens kapacitet vil være begrænsende for trafikafviklingen i bymidten.

Tabel 1: Oversigt over konsekvenser, fordele og ulemper.

3 Trafikprognose

3.1 Metode

Der er udarbejdet en overordnet trafikmodel (VISUM) for det centrale Kgs. Lyngby. Modellen 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.

Visum modellen er kalibreret ud fra blandt andet trafiktal, oplysninger om signalanlæg samt en modelkørsel fra OTM-modellen² mht. overordnet rutevalg. Forudsætninger og grundlag for modellen er beskrevet i afsnit 6.

For at skabe et overblik over en mulig udvikling er rækken af besluttede og mulige projekter samlet i scenarier. Sammenhæng mellem udviklingsprojekter og scenarier er vist i Tabel 2 i afsnit 3.3. Scenarierne behandles et ad gangen for derved hele tiden at kunne vurdere hvilken udvikling, der er realistisk.

På baggrund af modelberegninger for 0-scenariet vurderes det igennem en dialog med Lyngby-Taarbæk Kommune, hvorvidt Klampenborgvej skal være åben eller lukket i de efterfølgende scenarier. På tilsvarende vis tages der beslutning om placeringen af Bilka i scenario 4 og 5.

3.2 Forudsætninger

3.2.1 Byudviklingsprojekter

Nedenfor beskrives listen af igangværende og planlagte projekter, som kommunen har kendskab til. Et overblik over den nye trafik, der beregnes at komme fra de enkelte projekter er vist i Tabel 4 i afsnit 6.1.2. Projekterne er indtegnet på et oversigtskort på Figur 3.

1 - Letbanen

Letbanen forventes at følge Ring 3-korridoren og fortsætte igennem Kgs. Lyngby via Buddingevej, Nrd. Torvevej, Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej. Letbanen kan etableres både med en lukning af Klampenborgvej og uden en lukning.

2 - Bayer, Nørgaardsvej 32

Udbygges med 5.000 m² til kontorformål. Byggeriet er igangsat.

3 - Lyngby Tømmerhandel

Planlagt nybyggeri med 12.000 m² til kontorformål eller lignende.

² 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.

4 - DTU-udbygning

Udbygges med 70.000 m².

5 - Lyngby Idrætsby

Udbygges med ca. 10.000 m² til kontorformål på stadion og ca. 15.000 m² til kontorformål placeret i bælte mellem Helsingørmotorvej og Lundtoftegårdsvej, henholdsvis nord (mellem Rævehøjvej og til- og frakørsel fra motorvejen) og syd (mellem Klampenborgvej og Akademivej/sti under motorvejen).

6 - Gasværksvej

Udbygges med ca. 7.000 m² detailhandel, ca. 3.000 m² kontor og ca. 1.000 m² bolig.

7 - Bilka

Placeres på Firskovvej 40-44, Kanalvejgrunden eller oven på stationen/motorvejen. Ca. 3.700 m² food-del, ca. 7.100 m² nonfood og ca. 1.400 m² havecenter (Ved Kanalvejsgrunden forudsættes at eksisterende parkering opføres i kælder).

8 - Firskovvej

Udbygges med ca. 10.000 m² udvalgswarebutikker og ca. 2.500 m² kollegier.

9 - Kanalvejsgrunden

I tilfælde af at der ikke opføres en Bilka på grunden planlægges der med opførelse af ca. 25.000 m² primært til detailhandel samt kontor, udstillingsaktiviteter og boliger.

10 - Lundtofte erhvervsområde

Udbygning med 14.000 m².

11 - Andersen & Martini A/S, Lyngby Hovedgade 63

Udbygges til Ca. 8.000 m² detailhandel og ca. 2.500 m² boliger (bilforretning nedrives).

12 - Rådhusudbygning

Udbygges med ca. 8.000 m² kontorformål og 1.500 m² detailhandel.

13 - Posthuskarreen / Likørstræde

Udbygges med ca. 5.000 m² primært til kontorformål.

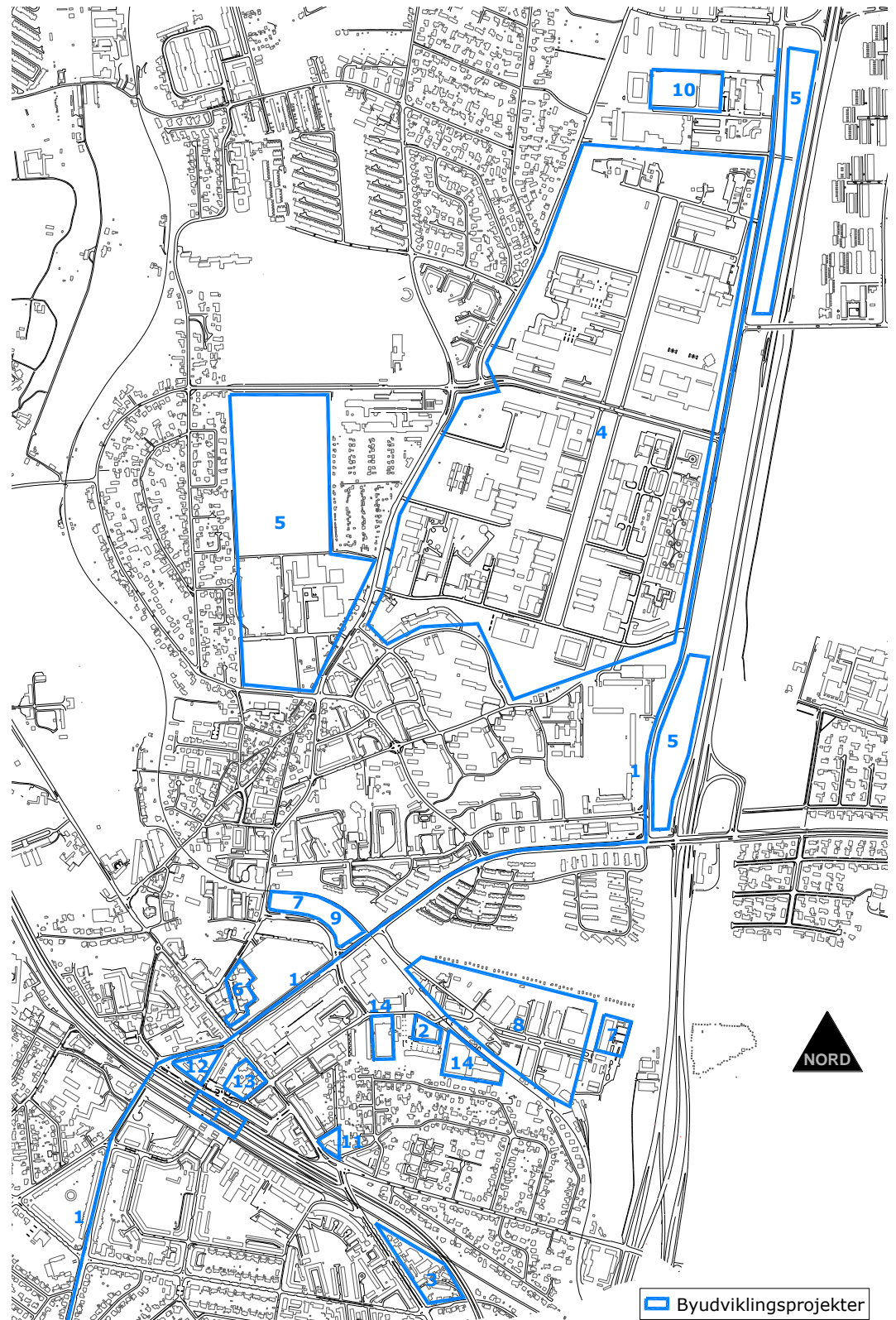
14 - J. Fog / De Forenede Dampvaskerier A/S, Nørgaardsvej 40 / 24

Udbygget til ca. 15.000 m² kontorformål og ca. 7.000 m² boliger (eksisterende virksomheder nedlægges).

15 - Vidensby

I alt ca. 100.000 m² boliger og 75.000 m² erhverv:

- Bolig placering: Ca. 20.000 m² byfortætning i det centrale Kgs. Lyngby, ca. 60.000 m² på Dyrehavegård, og ca. 20.000 m² i Fortunbyen (mellem Lundtoftegårdsvej og Bauneporten).
- Erhverv placering: Ca. 25.000 m² byfortætning i det centrale Kgs. Lyngby og ca. 50.000 m² på Dyrehavegård.



Figur 3: Oversigt over byudviklingsprojekter.

3.2.2

Klampenborgvej

En lukning af Klampenborgvej ved Rådhuset og Lyngby Hovedgade har indgået i Lyngby-Taarbæk Kommunes overordnede planer i en lang årrække. Ønsket er at fredeliggøre bymidten og overflytte gennemkørende trafik, som ikke har ærinde i Kgs. Lyngby til det overordnede vejnet. Planen har hidtil ikke kunnet realiseres på grund af trafikale og administrative hensyn.³

Klampenborgvej har stor betydning for bymiljøet i det centrale Kgs. Lyngby. Derfor vil en nedbygning eller lukning af Klampenborgvej for biltrafik inden for p-søgeringen forbedre forholdene for fodgængere og andre bløde trafikanter.

Etablering af en letbane, der blandt andet forløber via Klampenborgvej kan gennemføres uden en lukning af Klampenborgvej for biltrafikken. Dog vil en lukning af vejen alt andet lige skabe bedre fremkommelighed for en letbane, da kapaciteten i de kryds, der skal gennemkøres, vil blive aflastet på grund af mindre biltrafik.

En lukning af Klampenborgvej kan ses som et løsningsiltag, men det er i stedet valgt at medtage ændringen i nogle af de opstillede scenarier som en vedtaget beslutning. Dette er som bekendt ikke tilfældet i virkeligheden og derfor er valget beskrevet her under forudsætninger.

3.2.3

Firskovvejs forlængelse

En forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej i arealet mellem lokalbanen og Motorring 3 har i flere omgange været overvejet af Lyngby-Taarbæk Kommune som trafikal adgangsvej til bymidten fra øst og sydøst.

Det er valgt at medtage forlængelsen af Firskovvej i modelberegningerne for at få belyst flest mulige konsekvenser af de mange planer, der foreligger for udviklingen af Kgs. Lyngby.

På samme måde som ændringer på Klampenborgvej kan ses som et løsningsiltag kan en forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej ses som et løsningsiltag.

Der er ikke taget stilling til den præcise linjeføring af strækningen. Lokalbanen mod vest og Motorring 3 mod øst danner den overordnede afgrænsning.

3.2.4

Særlige undtagelser

Der er indlagt oplysninger om forsinkelser i signalregulerede kryds på baggrund af signalgruppeplaner udleveret af Lyngby-Taarbæk Kommune. Forsinkelser i vigepligtsregulerede kryds er indlagt ud fra gennemsnits-forsinkelser.

Der er ikke indlagt kapacitetsbegrænsninger på vejene. Det betyder, at der kan forekomme "uendelig" meget trafik på selv de mindste veje. Dette er et ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune for at kunne se trafikens fri bevægelser.

³ I forbindelse med udbygning af Motorring 3 er Klampenborgvej nedklassificeret fra primærrute (Ring 3) til kommunevej. Jævnfør vejlovens §24 forudsætter en lukning af Klampenborgvej at Vejdirektoratet skal høres.

Undtagelsesvis er der indlagt begrænsninger på strækninger 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 trafikale belastning 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.

3.3 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.

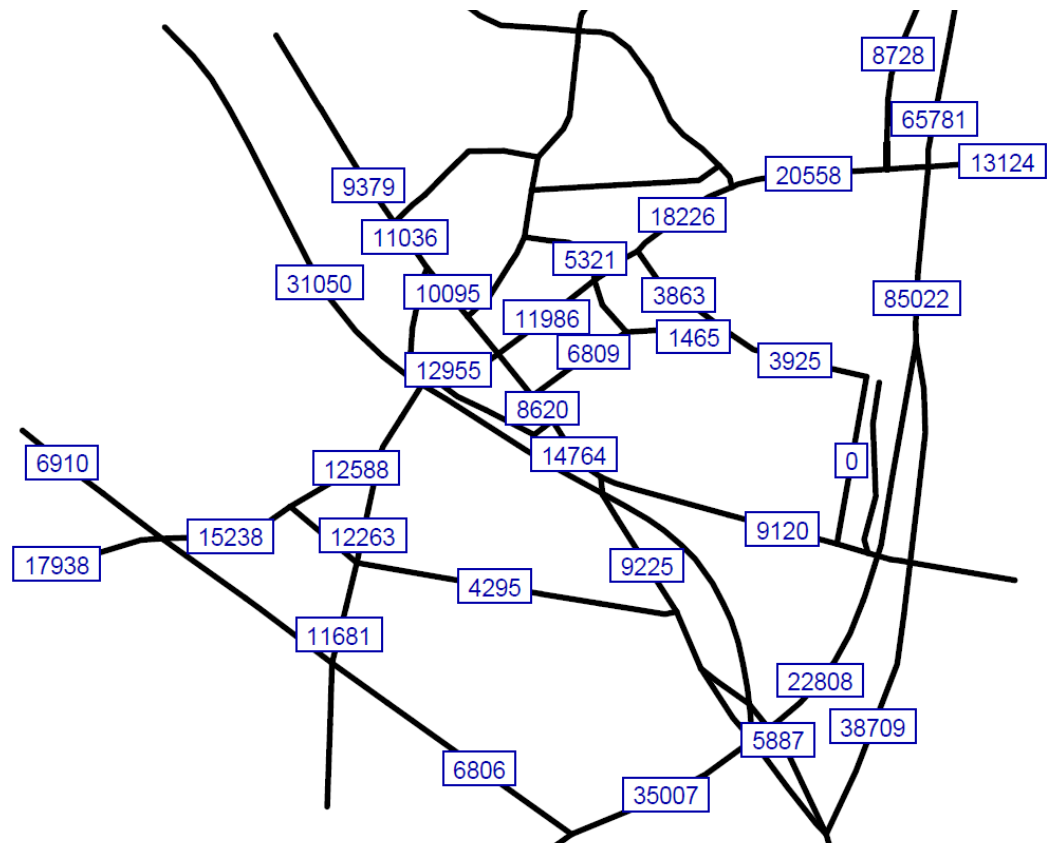
En lukning af Klampenborgvej for biltrafik vil på langt sigt skabe de bedste forudsætninger for en trafikal fredeliggørelse af bymidten samt give den kommende letbane de bedste forudsætninger for høj fremkommelighed. Det ses blandt andet ved at sammenligne differencekortene for scenario 0 med Klampenborg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

3.3.1

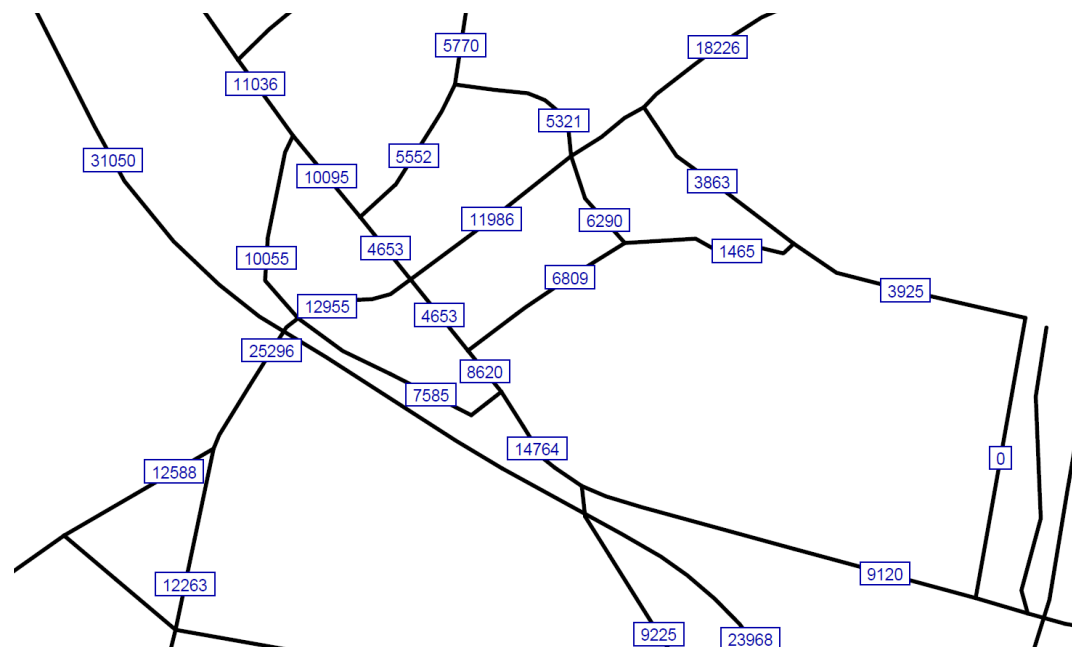
Basis – dagens situation

Den trafikale situation som den kendes i dag i Kgs. Lyngby er vist på Figur 4 og Figur 5. Modellen er kalibreret, så den bedst muligt stemmer overens med de faktiske tællinger af årsdøgntrafikken.

Forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej er med på figurene, da den indgår i nogle af de senere scenarier. I "basis" kører der ingen trafik på vejen.



Figur 4: Modelberegning for Basis - dagens situation. Trafikken er angivet som årstdøgntrafik; antal køretøjer i begge retninger samlet inden for et døgn.



Figur 5: Udsnit af bymidten. Modelberegning for Basis - dagens situation. Trafikken er angivet som årstdøgntrafik; antal køretøjer i begge retninger samlet inden for et døgn.

3.3.2

Scenario 0 – 2020 (Klampenborgvej åben)

- Trafikken er fremskrevet til 2020
- Der er etableret en letbane gennem Kgs. Lyngby
- Øvrig byudvikling, se Tabel 2 side 13.

Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 6 og Figur 7.

Forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej er vist på figurerne, men uden trafik da de ikke indgår i modellens vejnet i scenariet.

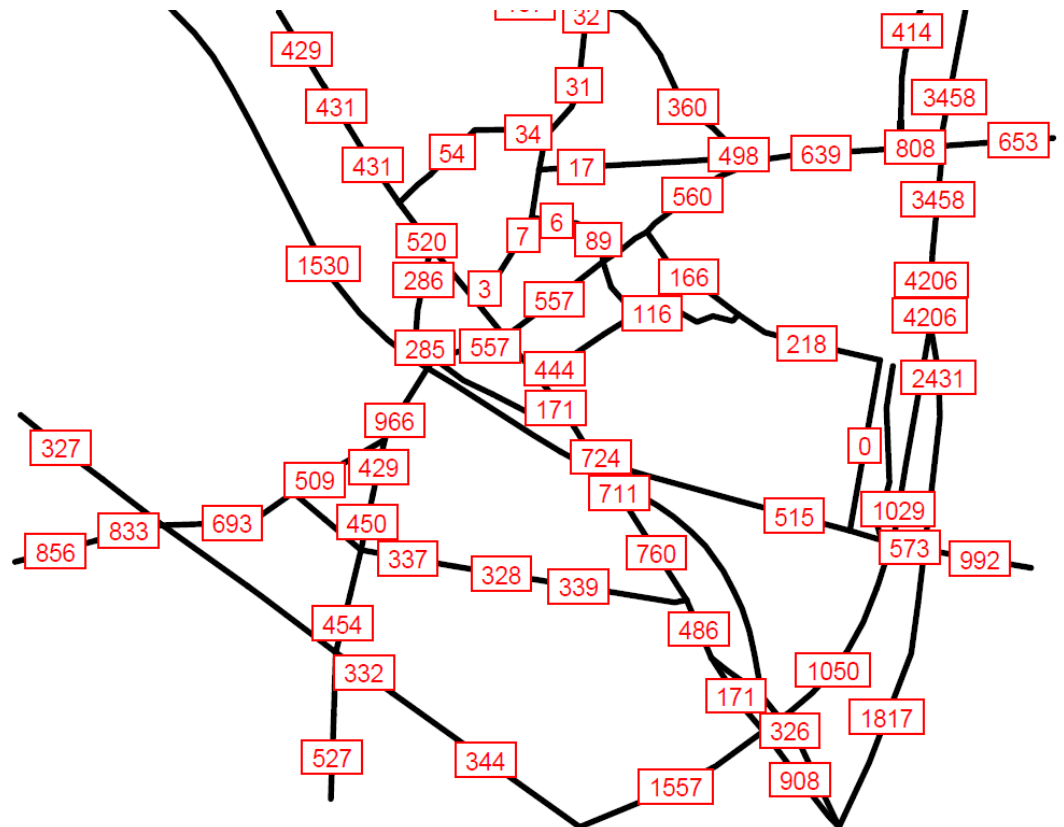
Fordele:

- Trafikintensiteten på p-søgningen stiger relativt lidt, da letbanen giver et alternativ til privatbilen.

Ulemper:

- Der er fortsat store mængder gennemkørende biltrafik gennem bymidten. Særligt Klampenborgvej benyttes som en gennemfartsrute.
- Med biltrafik på Klampenborgvej er det nødvendigt at letbanen på visse strækninger indordner sig biltrafikkens afvikling. Det gælder særligt gennem signalregulerede kryds.
- Trafikintensiteten stiger på Buddingevej mellem Jernbanevej og Engelsborgvej. Det betyder, at det bliver mere besværligt at opnå god fremkommelighed for en kommende letbane på denne strækning. Strækningen har i forvejen risiko for at fungere som en flaskehals.

Der er valgt at se på de efterfølgende scenarier i en situation hvor Klampenborgvej er lukket. Derfor bliver dette scenario (Scenario 0 – 2020 (Klampenborgvej åben)) ikke kommenteret yderligere i nærværende notat.



Figur 6: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 0 i forhold til Basis.



Figur 7: Differencekort for trafikken for scenario 0 i forhold til Basis.

3.3.3

Scenario 0 – 2020 (Klampenborgvej lukket)

- Trafikken er fremskrevet til 2020
- Klampenborgvej er lukket
- Der er etableret en letbane gennem Kgs. Lyngby
- Øvrig byudvikling, se Tabel 2 side 13.

Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 8 og Figur 9.

Forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej er vist på figurerne, men uden trafik da de ikke indgår i modellens vejnet i scenariet.

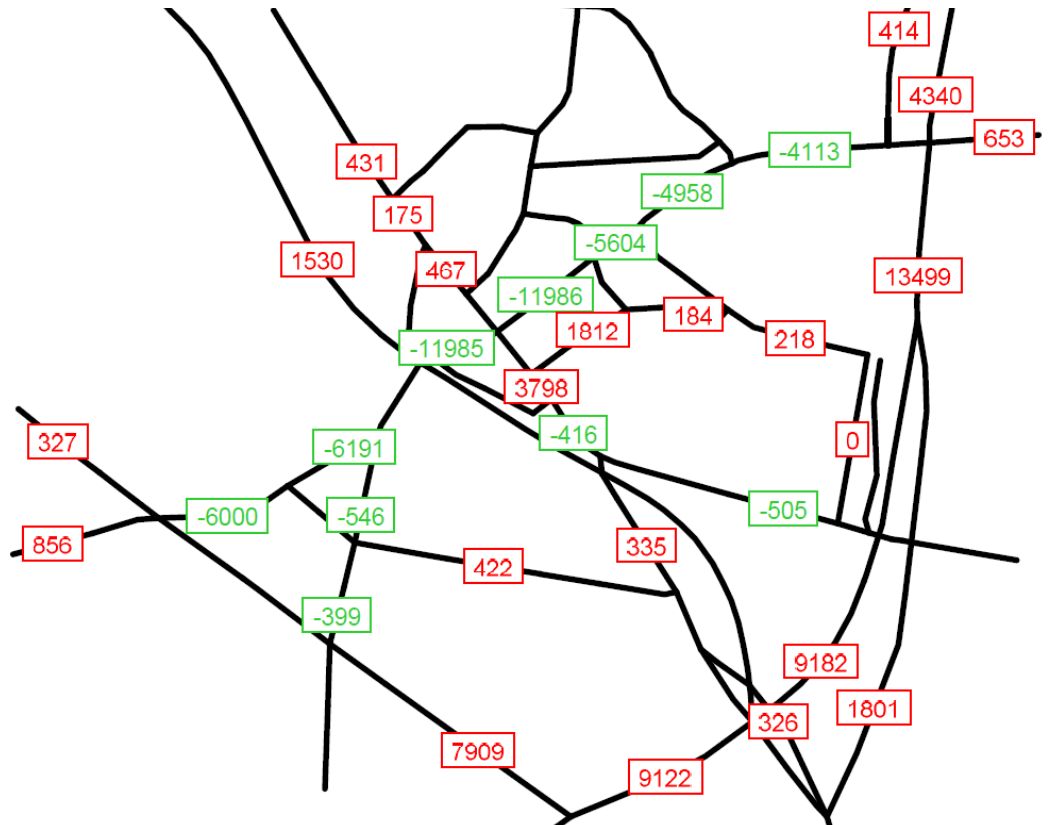
Fordele:

- Det meste af den gennemkørende trafik i det centrale Kgs. Lyngby (på tværs af jernbanetraceet) vælger en rute uden om det centrale Kgs. Lyngby.
- Trafikintensiteten falder på Buddingevej og Klampenborgvej nord for Kanalvej i og med at Klampenborgvej lukkes for biltrafik inden for p-søgeringen. Der frigives dermed kapacitet i krydsene på Klampenborgvej hvilket vil være til gavn for letbanen og for beboere langs Buddingevej og Engelsborgvej.

Ulemper:

- Trafikintensiteten stiger på Nybrovej og Motorring 3. Stigningen på Nybrovej er sandsynligvis for stor, fordi modellen kun indeholder et udsnit af det samlede vejnet. Belastningen på Motorring 3 (statsvej) samt tilslutningsanlægget ved Nybrovej (Gentofte Kommune) kan give anledning til bemærkninger fra de berørte vejmyndigheder, som skal have mulighed for at udtale sig, jf. vejloven §24.
- Der sker en stigning i trafikintensiteten på p-søgeringen. Særligt syd for Klampenborgvej. En eventuel kapacitetsreserve i krydsene bliver opbrugt. Det betyder at afvikling af trafik fra nye byudviklingsprojekter forudsætter supplerende tiltag.
- Trafikintensiteten stiger på Jernbaneplassen. Det kan blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering i de omkringliggende signaler, nedlæggelse af parkeringspladser eller anlæg af p-anlæg med direkte tilslutning til Buddingevej.

Det er valgt at se på de efterfølgende scenarier i en situation hvor Klampenborgvej er lukket. Derfor bliver dette scenario (Scenario 0 – 2020 (Klampenborgvej lukket)) fremefter i notatet blot benævnt som "scenario 0".



Figur 8: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 0 i forhold til Basis.



Figur 9: Differencekort for trafikken for scenario 0 i forhold til Basis.

3.3.4

Scenario 0+ 2020

Der er foretaget en modelberegning på et ekstra scenario for at kunne illustrere konsekvensen af Firskovvejs forlængelse uden etablering af en Bilka i det centrale Kgs. Lyngby.

- Trafikken er fremskrevet til 2020
- Klampenborgvej er lukket for biltrafik
- Der er etableret en letbane gennem Kgs. Lyngby
- Firskovvej er forlænget til Jægersborgvej
- Udbygningerne ved Bayer og Lyngby Tømmerhandel er gennemført

Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 10 og Figur 11.

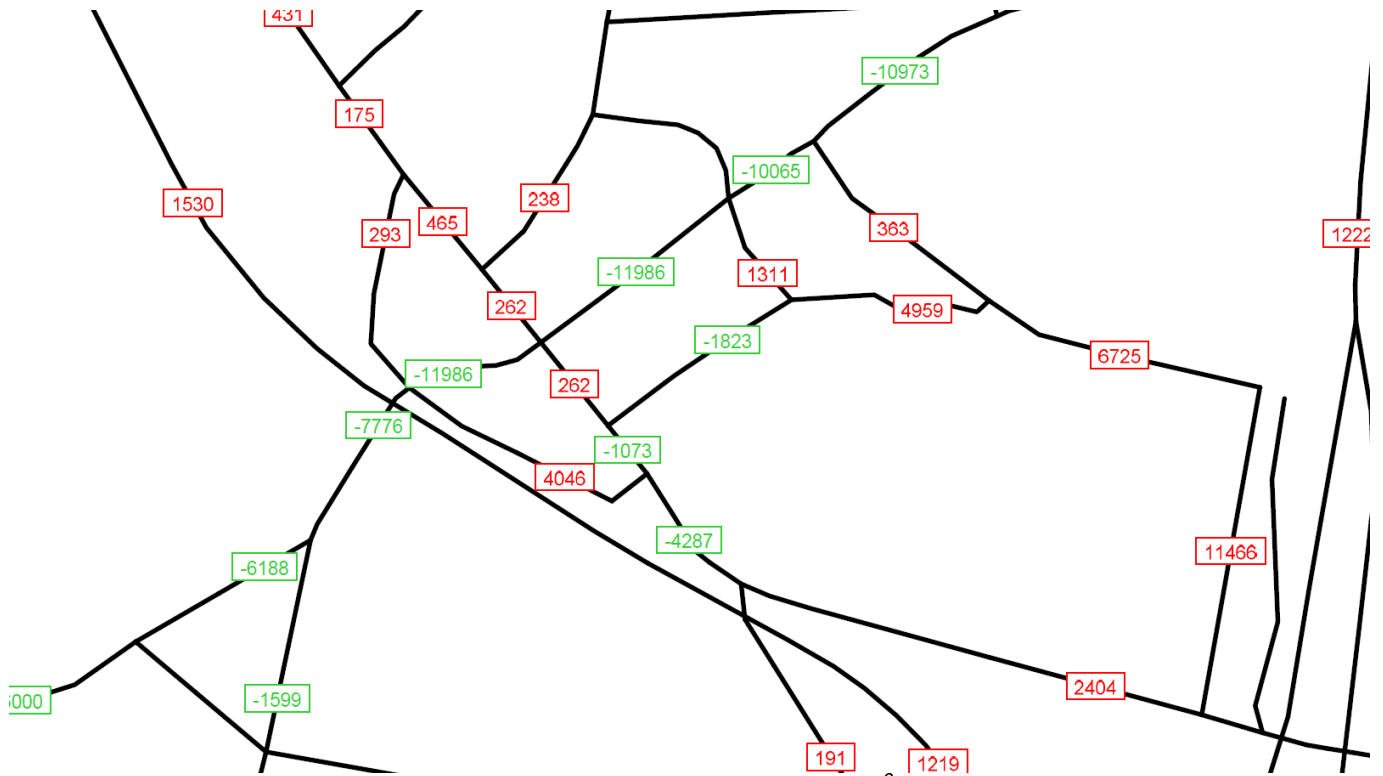
Scenariet er meget ens med scenario 1. De ændrede rutevalg som følge af lukningen af Klampenborgvej og Firskovvejs forlængelse, som ses i scenario 0+, er relativt store i forhold til den nye trafik til byudviklingsprojekterne, der er medtaget i scenario 1 (Blandt andet Bilka på Firskovvej).

Fordele:

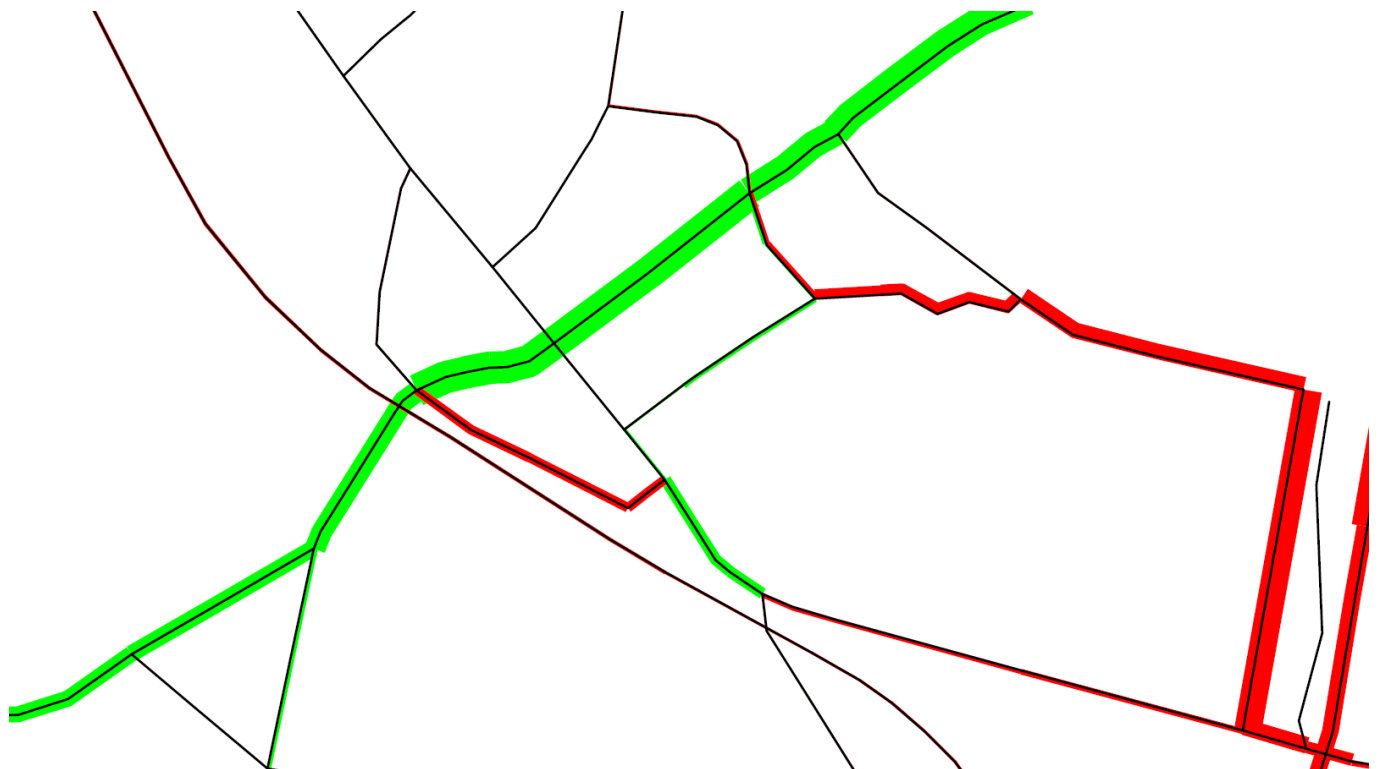
- Hvis Firskovvej forlænges og tilsluttes Jægersborgvej aflastes en del af p-søgeringen og en del af Lyngby Hovedgade. De to signalregulerede kryds på Lyngby Hovedgade ved Nørgaardsvej og Jernbaneplassen aflastes væsentligt i forhold til scenario 0 pga. Firskovvejs forlængelse. Dermed kan denne del af p-søgeringen afvikle mere biltrafik fra nye byudviklingsprojekter (ud over Bilka).
- Den nye og eksisterende del af Firskovvej bliver potentielt en betydningsfuld adgangsvej til bymidten.

Ulemper:

- Firskovvejs forlængelse resulterer i en forøget trafikintensitet på Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej. De to kryds Kanalvej/Nørgaardsvej og Nørgaardsvej/Firskovvej skal sandsynligvis udbygges.
- Den eksisterende del af Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej skal ombygges
- Trafikintensiteten stiger på Firskovvej. En acceptabel afvikling af trafikken i krydsene ved tilslutningsramperne ved Motorring 3 forudsætter, at Firskovvej tilsluttes 50 – 100 m fra rampekrydsene. Det medfører behov for arealerhvervelse.
- Trafikintensiteten stiger på Jernbaneplassen. Det kan blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering i de omkringliggende signaler, nedlæggelse af parkeringspladser eller anlæg af p-anlæg med direkte tilslutning til Buddingevej.



Figur 10: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 0+ i forhold til Basis.



Figur 11: Differencekort for trafikken i scenario 0+ i forhold til Basis.

3.3.5

Scenario 1 - 2020

- Trafikken er fremskrevet til 2020
- Klampenborgvej er lukket
- Der er etableret en letbane gennem Kgs. Lyngby
- Firskovvej er forlænget til Jægersborgvej
- Bilka er placeret på Firskovvej
- Øvrig byudvikling, se Tabel 2 side 13.

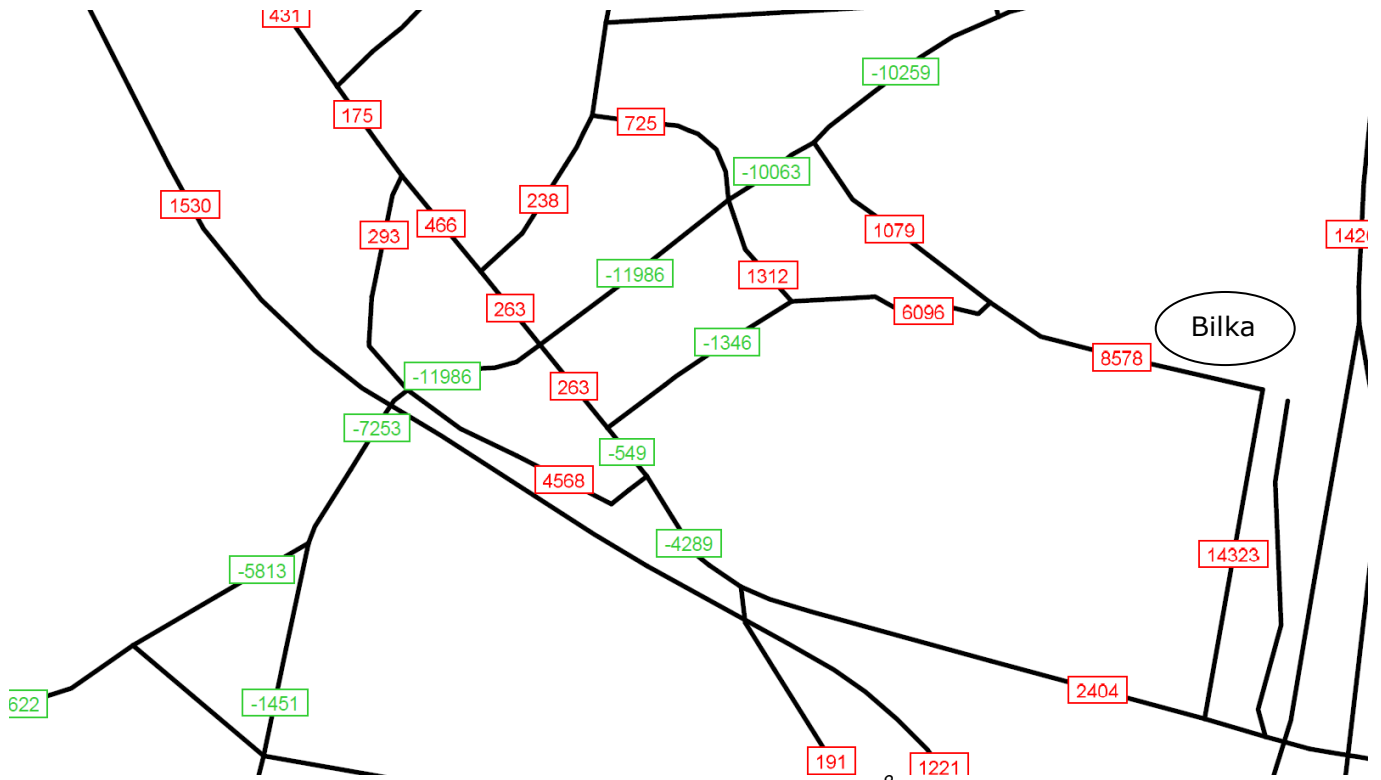
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 12 og Figur 13.

Fordele:

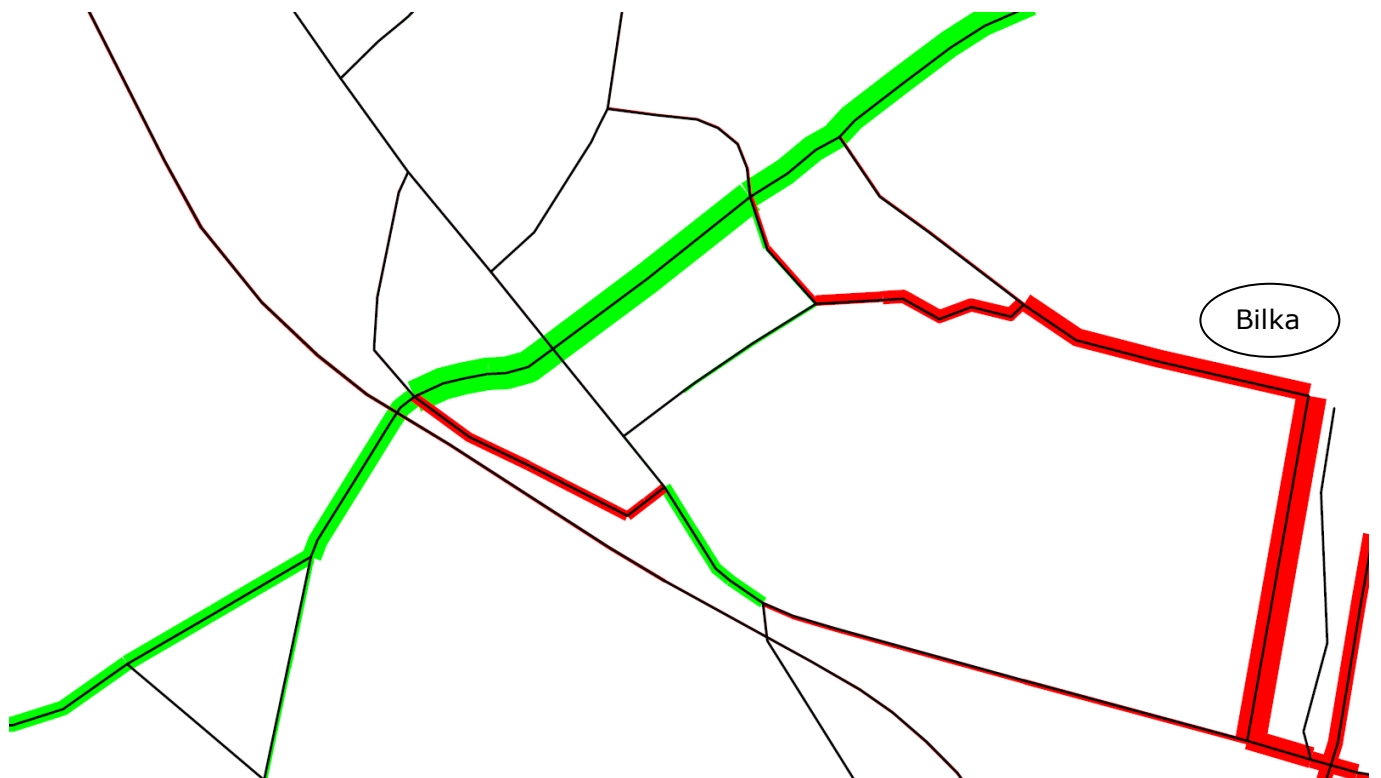
- Hvis Firskovvej forlænges og tilsluttes Jægersborgvej aflastes en del af p-søgeringen og en del af Lyngby Hovedgade. De to signalregulerede kryds på Lyngby Hovedgade ved Nørgaardsvej og Jernbaneplassen aflastes væsentligt i forhold til scenario 0 pga. Firskovvejs forlængelse. Dermed kan denne del af p-søgeringen afvikle mere biltrafik fra nye byudviklingsprojekter (ud over Bilka).
- Den nye og eksisterende del af Firskovvej bliver potentielt en betydningsfuld adgangsvej til bymidten.

Ulemper:

- Firskovvejs forlængelse og Bilka placeret på Firskovvej resulterer i en forøget trafikintensitet på Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej. De to kryds Kanalvej/Nørgaardsvej og Nørgaardsvej/Firskovvej skal sandsynligvis udbygges.
- Den eksisterende del af Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej skal ombygges
- Trafikintensiteten stiger på Firskovvej. En acceptabel afvikling af trafikken i krydsene ved tilslutningsramperne ved Motorring 3 forudsætter, at Firskovvej tilsluttes 50 – 100 m fra rampekrydsene. Det medfører behov for arealerhvervelse.
- Trafikintensiteten stiger på Jernbaneplassen. Det kan blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering i de omkringliggende signaler, nedlæggelse af parkeringspladser eller anlæg af p-anlæg med direkte tilslutning til Buddingevej.



Figur 12: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 1 i forhold til Basis.



Figur 13: Differencekort for trafikken for scenario 1 i forhold til Basis.

3.3.6

Scenario 2 - 2020

- Trafikken er fremskrevet til 2020
- Klampenborgvej er lukket
- Der er etableret en letbane gennem Kgs. Lyngby
- Firskovvej er forlænget til Jægersborgvej
- Bilka er placeret på Kanalvejgrunden
- Øvrig byudvikling, se Tabel 2 side 13.

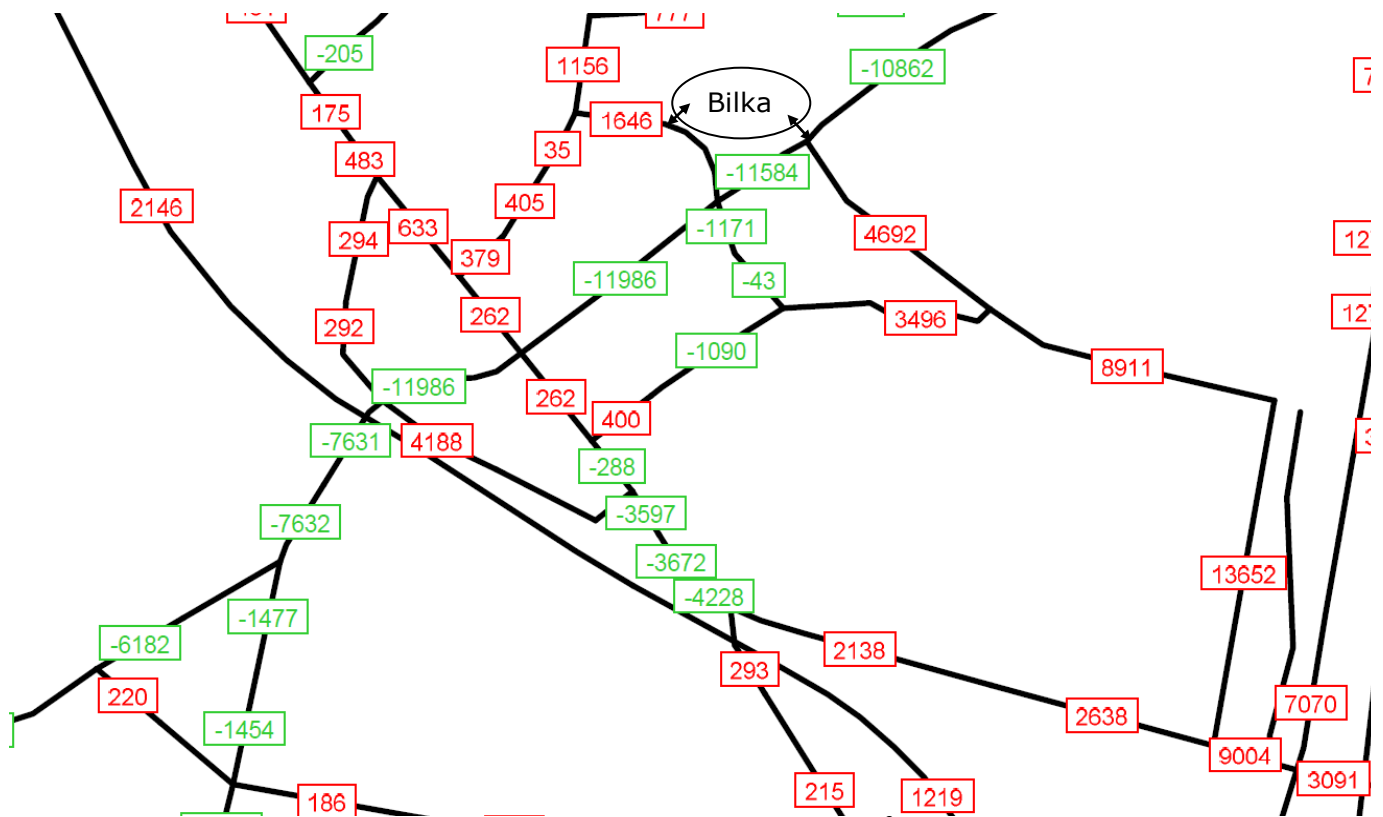
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 14 og Figur 15.

Fordele:

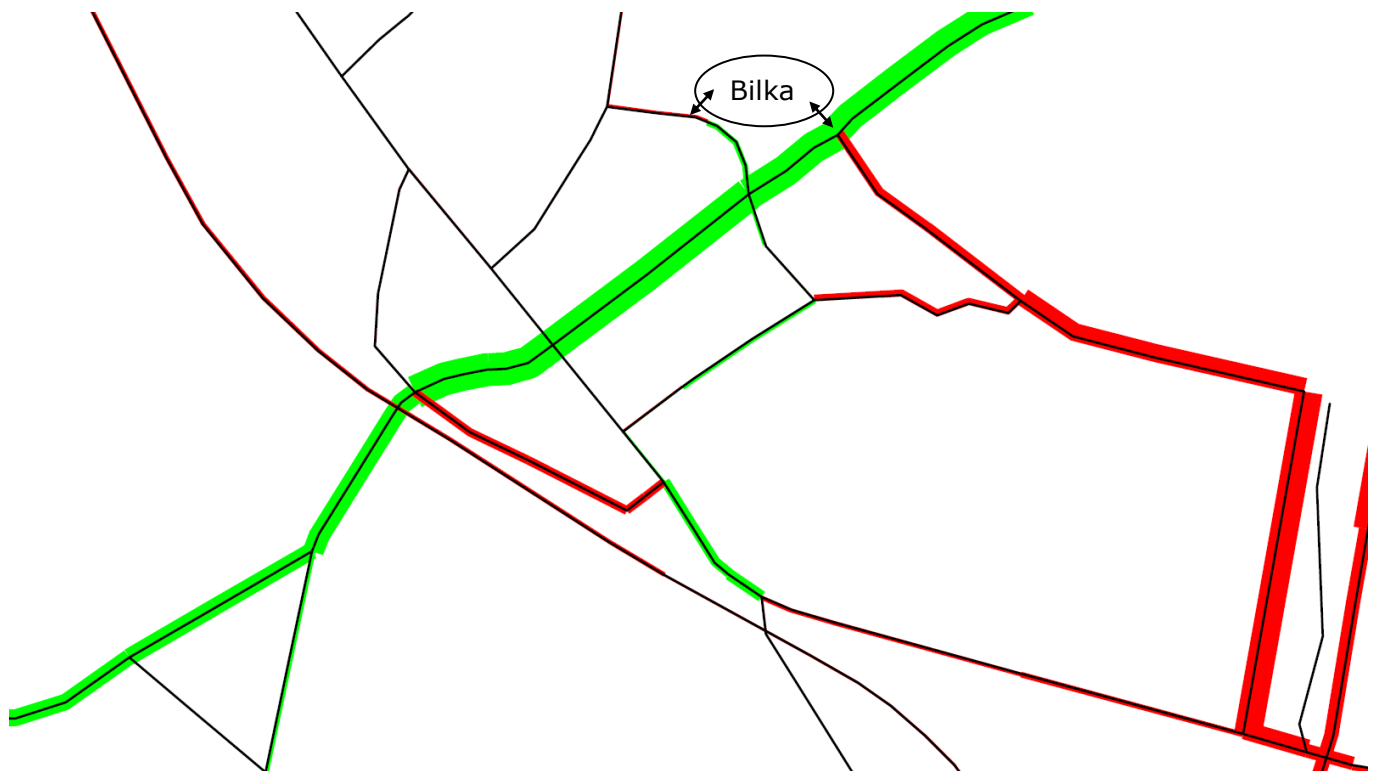
- De to signalregulerede kryds på Lyngby Hovedgade ved Nørgaardsvej og Jernbaneplassen aflastes væsentligt i forhold til scenario 0 pga. Firskovvejs forlængelse.
- Hvis der etableres adgangsvej til Bilka direkte fra Klampenborgvej (i praksis via krydset Klampenborgvej/Firskovvej), vil Kanalvej i forhold til scenario 1 blive mindre belastet på den sydlige del men mere belastet på den nordlige del. Figur 14 og Figur 15 er vist med adgangsvej til Bilka både via krydset Klampenborgvej/Firskovvej og via Kanalvej.
- I modsætning til scenario 1 bliver Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej ikke nær så belastet. Dermed bliver behovet for krydsudvidelser mindre.

Ulemper:

- Trafikintensiteten stiger på Firskovvej. En acceptabel afvikling af trafikken i krydsene ved tilslutningsramperne ved Motorring 3 forudsætter, at Firskovvej tilsluttes 50 – 100 m fra rampekrydsene. Det medfører behov for arealerhvervelse.
- Den eksisterende del af Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej skal ombygges
- Belastningen af Kanalvej afhænger meget af den faktiske tilslutning mellem Bilka og vejnettet. Hvis de eksisterende adgangsveje på Kanalvej fastholdes, vil Kanalvej blive væsentlig mere belastet end i scenario 1.
- Trafikintensiteten stiger på Jernbaneplassen. Det kan blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering i de omkringliggende signaler, nedlæggelse af parkeringspladser eller anlæg af p-anlæg med direkte tilslutning til Buddingevej.



Figur 14: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 2 i forhold til Basis.



Figur 15: Differencekort for trafikken for scenario 2 i forhold til Basis.

3.3.7

Scenario 3 - 2020

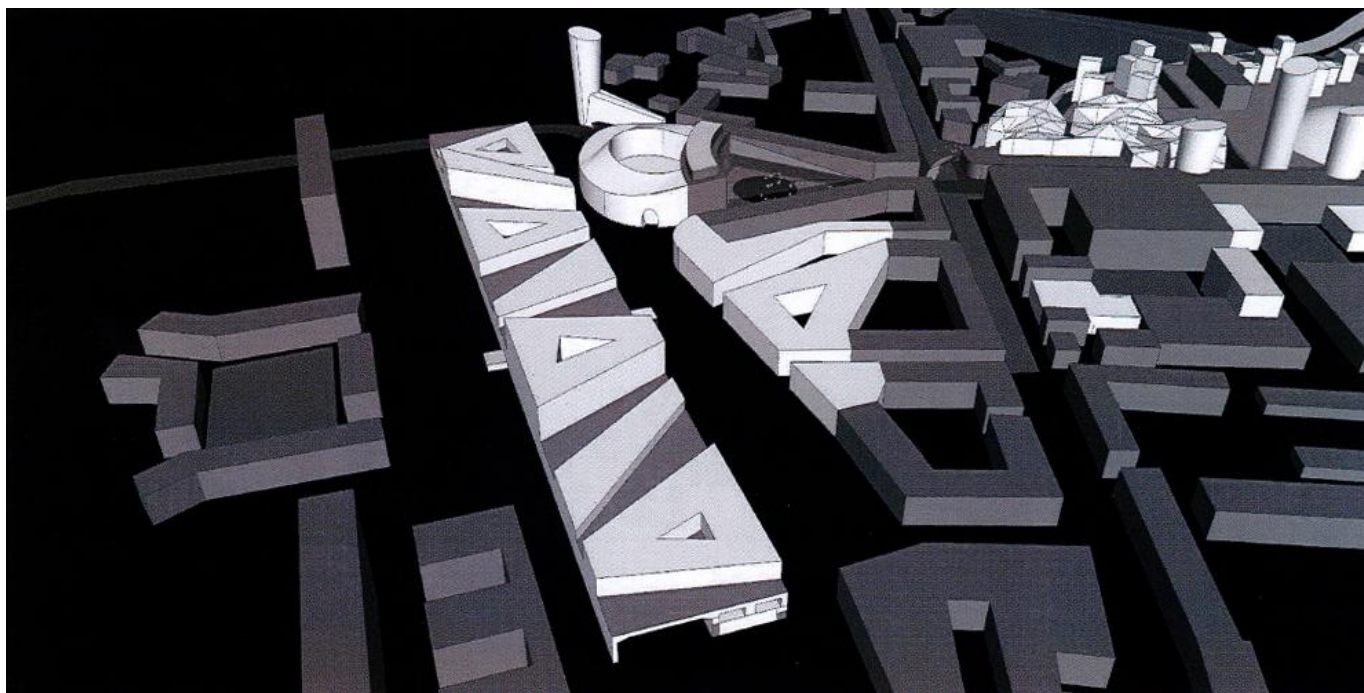
Ud fra en trafik- og vejteknisk vurdering, anses det for mindre realistisk at placere Bilka oven på Lyngby Omfartsvej med direkte tilslutning frem omfartsvejen.

På den baggrund er det konkluderet, at det ikke er hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at foretage beregninger for en placering af Bilka i et byggeri oven på omfartsvejen.

Konkrete problemstillinger:

- Sydvendte motorvejsramper vil ikke kunne indpasses på grund af kravet om 1000 m afstand til nærliggende ramper. I dette tilfælde de nordvendte ramper ved Lyngby Hovedgade.
- Hvis der ikke kan etableres sydvendte tilkoblingsramper til motorvejen kan det overvejes at etablere adgang til/fra Buddingevej og Klampenborgvej. Det vil dog være en væsentlig ændring i forhold til den oprindelige ide om at holde den nye trafik bort fra vejene i terræn.

Såfremt der på et senere tidspunkt foreligger konkrete skitser (blandt andet for rampetilslutninger til motorvejen) kan der gennemføres en supplerende modelberegning om nødvendigt.



Figur 16: Bebyggelse over S-bane og Omfartsvej (Illustration udleveret af Lyngby-Taarbæk Kommune).

3.3.8

Scenario 4 - 2020

- Trafikken er fremskrevet til 2020
- Klampenborgvej er lukket
- Der er etableret en letbane gennem Kgs. Lyngby
- Firskovvej er forlænget til Jægersborgvej
- Bilka er placeret på Firskovvej
- Øvrig byudvikling, se Tabel 2 side 13.

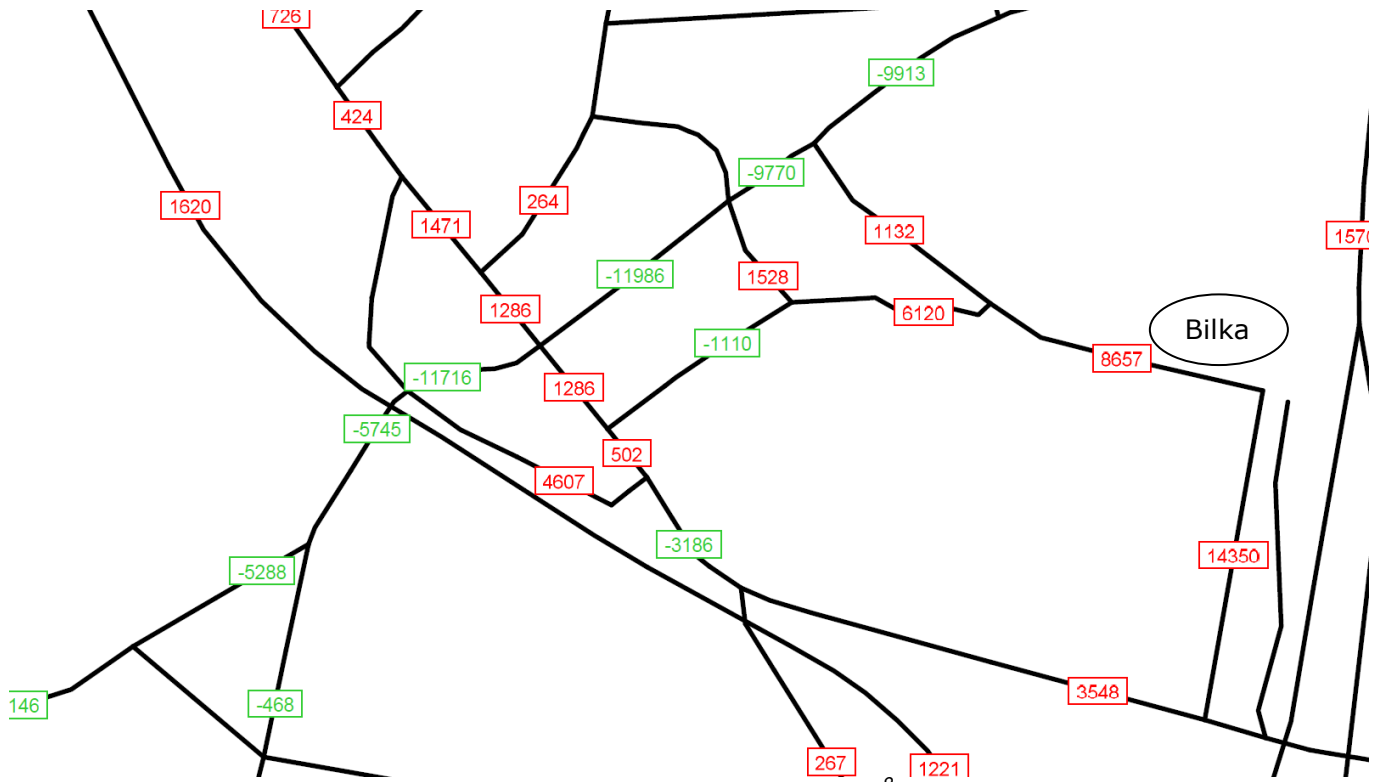
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 17 og Figur 18.

Fordele:

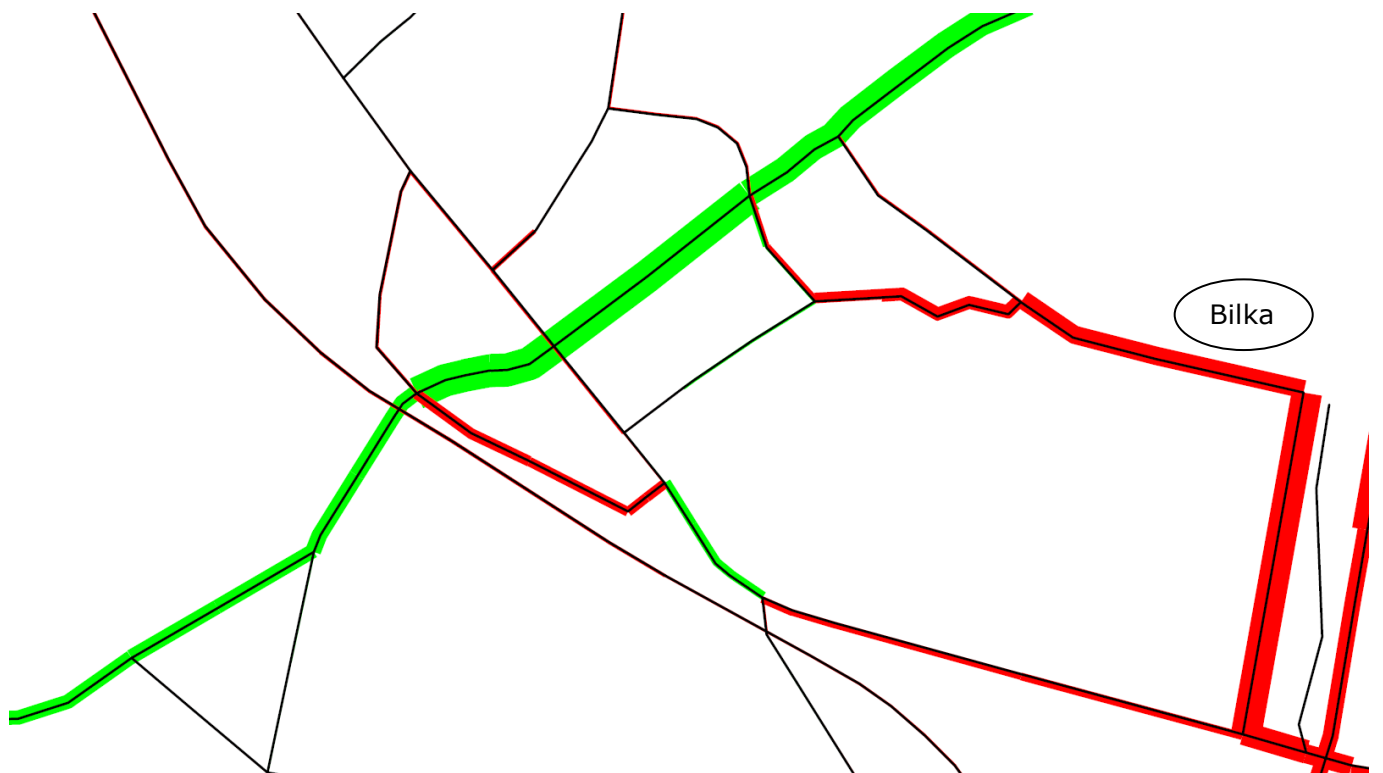
- Firskovvejs forlængelse aflaster en del af Nørgaardsvej og en del af Lyngby Hovedgade.
- Lukningen af Klampenborgvej medfører fortsat en fredeliggørelse af Buddingevej, Engelsborgvej og Klampenborgvej.

Ulemper:

- Trafikintensiteten stiger væsentligt på Lyngby Hovedgade i forhold til de tidligere scenarier. Det betyder at der er behov for kapacitetsudvidelser på vejnettet eller tiltag til at begrænse trafikintensiteten på de mest belastede steder.
- Den eksisterende del af Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej skal ombygges
- Trafikintensiteten stiger på Firskovvej. En acceptabel afvikling af trafikken i krydsene ved tilslutningsramperne ved Motorring 3 forudsætter, at Firskovvej tilsluttes 50 – 100 m fra rampekrydsene. Det medfører behov for arealerhvervelse.
- Trafikintensiteten stiger på Jernbaneplassen. Det kan blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering i de omkringliggende signaler, nedlæggelse af parkeringspladser eller anlæg af p-anlæg med direkte tilslutning til Buddingevej.



Figur 17: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 4 i forhold til Basis.



Figur 18: Differencekort for trafikken for scenario 4 i forhold til Basis.

3.3.9

Scenario 5 - 2020

- Trafikken er fremskrevet til 2020
- Klampenborgvej er lukket
- Der er etableret en letbane gennem Kgs. Lyngby
- Firskovvej er forlænget til Jægersborgvej
- Bilka er placeret på Firskovvej
- Øvrig byudvikling, se Tabel 2 side 13.

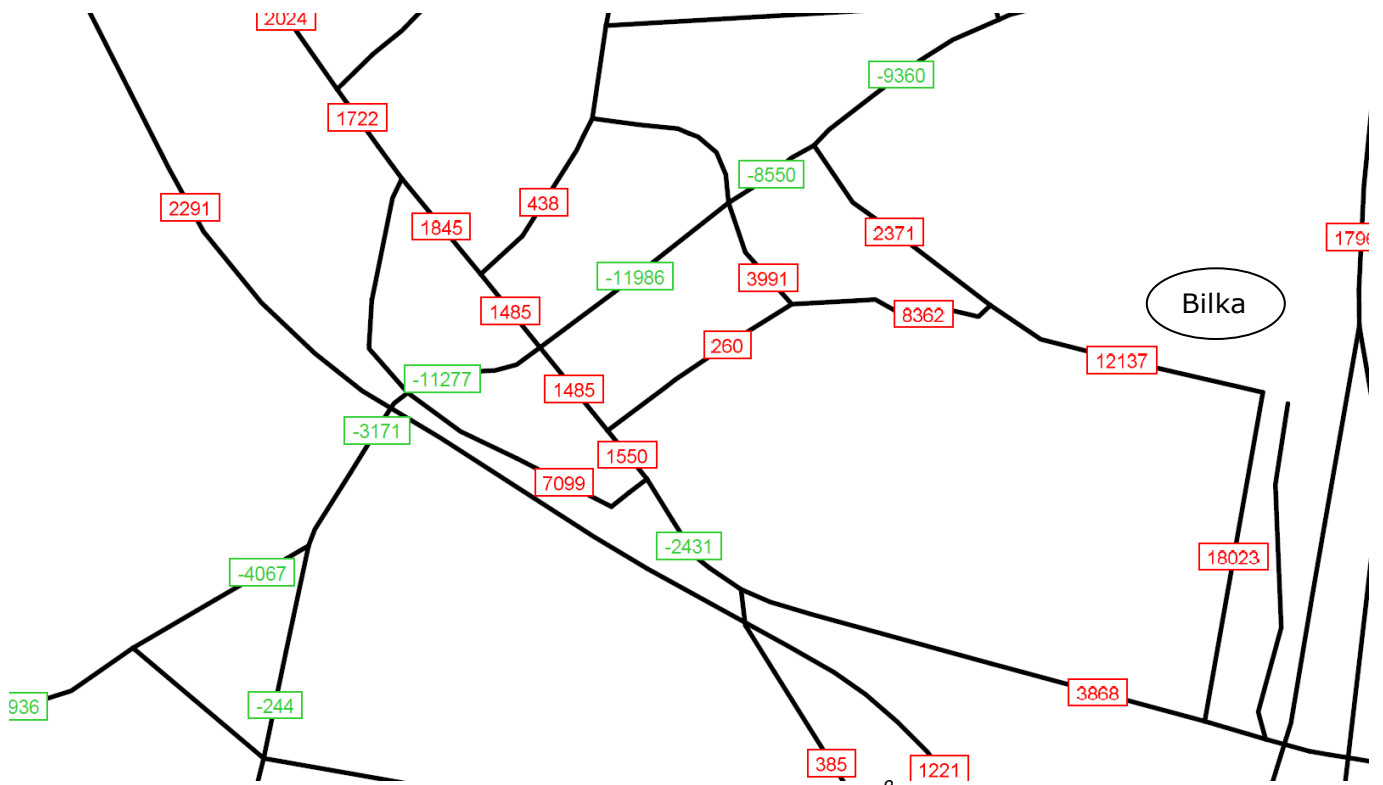
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 19 og Figur 20.

Fordele:

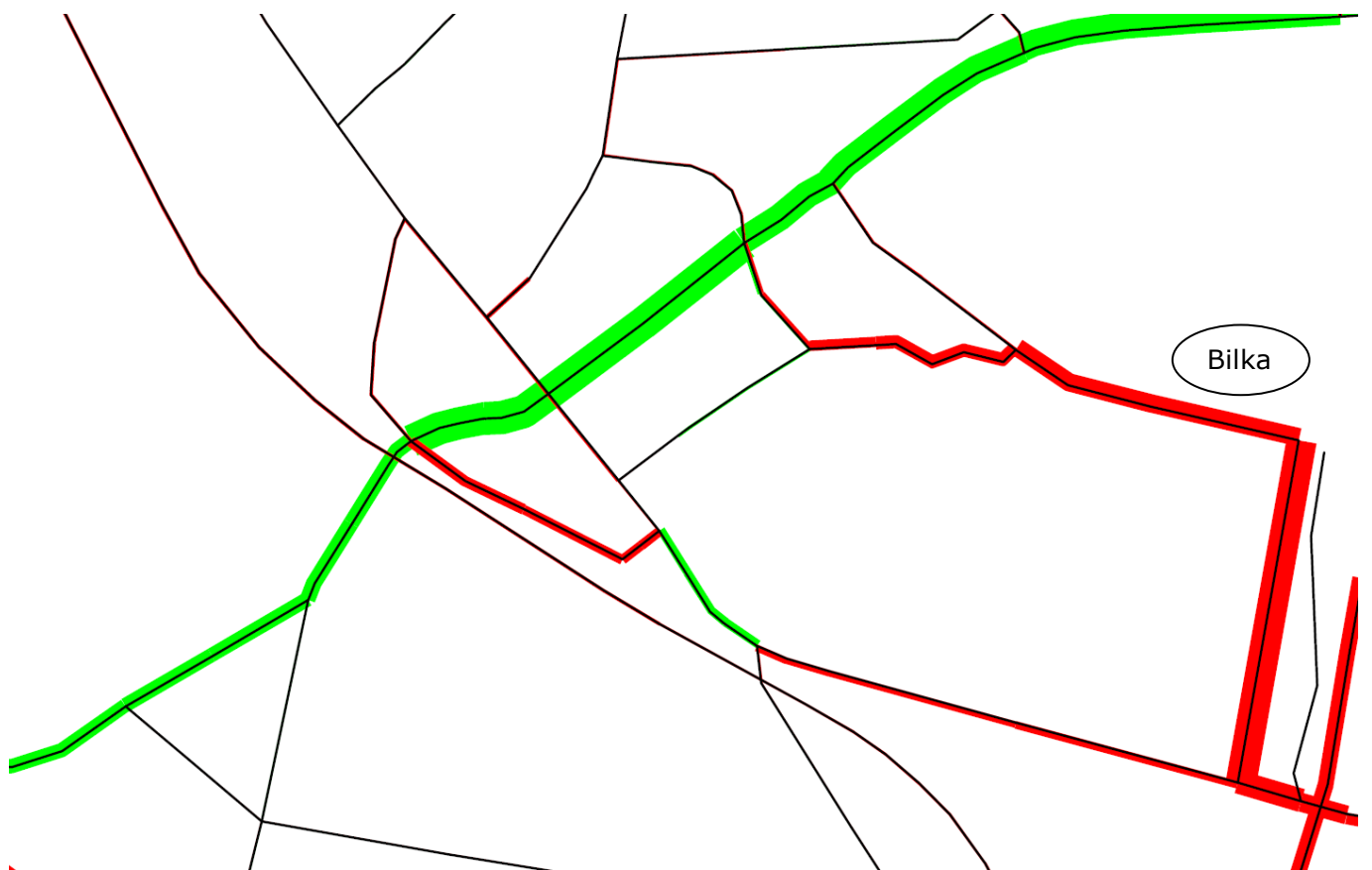
- Firskovvejs forlængelse aflaster en del af Lyngby Hovedgade.
- Lukningen af Klampenborgvej medfører fortsat en fredeliggørelse af Buddingevej, Engelsborgvej og Klampenborgvej.

Ulemper:

- Trafikintensiteten stiger væsentligt på Lyngby Hovedgade i forhold til de tidligere scenarier. Det betyder at der er behov for kapacitetsudvidelser på vejnettet eller tiltag til at begrænse trafikintensiteten på de mest belastede steder.
- Trafikintensiteten stiger på Firskovvej. En acceptabel afvikling af trafikken i krydsene ved tilslutningsramperne ved Motorring 3 forudsætter, at Firskovvej tilsluttes 50 – 100 m fra rampekrydsene. Det medfører behov for arealerhvervelse.
- Den eksisterende del af Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej skal ombygges
- Byudviklingsprojekterne tiltrækker mere biltrafik til det centrale Kgs. Lyngby. Blandt andet stiger trafikintensiteten væsentligt på Jernbaneplassen samtidigt med at forlængelsen af Firskovvej afvikler mere trafik, end Klampenborgvej gør i dag. Det betyder at der er behov for kapacitetsudvidelser på vejnettet eller tiltag til at begrænse trafikintensiteten på de mest belastede steder.
- Trafikintensiteten stiger på Jernbaneplassen. Det kan blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering i de omkringliggende signaler, nedlæggelse af parkeringspladser eller anlæg af p-anlæg med direkte tilslutning til Buddingevej.



Figur 19: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 5 i forhold til Basis.



Figur 20: Differencekort for trafikken for scenario 5 i forhold til Basis.

4 Konsekvensvurdering

Der er gennemført en konsekvensvurdering baseret på overordnede kapacitetsberegninger på spidstimeniveau ved hjælp af Vejdirektoratets beregningsprogram DanKap.

Der er udvalgt seks kryds i det centrale Kgs. Lyngby til kapacitetsberegninger. Krydsene fungerer dermed som indikatorer på konsekvenserne af det samlede billede for den trafikale udvikling.

Kapacitetsberegningerne bliver aldrig mere præcise end grundlaget, der er en trafikmodel baseret på årsdøgntrafik. Den enkelte isolerede beregning for et kryds i et bestemt scenario er derfor ikke nødvendigvis 100 % retvisende. Den relative ændring mellem scenarierne giver dog et godt grundlag for en vurdering af udviklingen i forhold til dagens situation.

En kvalitativ beskrivelse og vurdering er vist i Tabel 3.

Kryds	Kapacitetsvurdering	Korrigerende tiltag
Lyngby Hovedgade / Jernbanevej	<p>I forhold til dagens situation forøges kapacitetsbelastningen i alle scenarierne.</p> <p>Forøgelsen er relativ lille i scenarierne 0, 1 og 2.</p> <p>I scenario 4 og 5 sker der en væsentlig forøgelse, som ud fra en kvalitativ sammenligning med dagens trafikale afvikling kan resultere i en problematisk afvikling af trafikken i krydset.</p>	<p>Rundkørslen kan ikke udvides fysisk pga. af de fysiske rammer.</p> <p>En ombygning til et signalreguleret kryds vil sandsynligvis ikke have den store effekt pga. store svingbevægelser.</p>
Lyngby Hovedgade / Toftebæksvej	<p>I forhold til dagens situation forøges kapacitetsbelastningen i alle scenarierne.</p> <p>Forøgelsen er relativ lille i scenarierne 0, 1 og 2.</p> <p>I scenario 4 og 5 sker der en væsentlig forøgelse, som ud fra en kvalitativ sammenligning med dagens trafikale afvikling kan resultere i en problematisk afvikling af trafikken i krydset.</p>	<p>Signalet har i dag en relativ stor kapacitetsreserve isoleret set.</p> <p>Krydsets begrænsning opstår når der dannes kø på strækningen op mod Lyngby Hovedgade/Jernbanevej.</p> <p>De fysiske rammer tillader ikke en udvidelse af kø-kapaciteten.</p> <p>Etablering af gågade på Lyngby Hovedgade mod Klampenborgvej vil forsimple svingbevægelserne i krydset og reducere behovet for kø-kapacitet.</p>
Lyngby Hovedgade / Nørgaardsvej	<p>I forhold til dagens situation forøges kapacitetsbelastningen væsentligt i scenario 0. Lukningen af Klampenborgvej vil resultere i en forøget trafikintensitet, som krydset i sin nuværende udformning sandsynligvis ikke kan afvikle.</p> <p>I scenario 1, 2 og 4 aflaster Firskovvejs forlængelse krydset, så kapacitetsbelastningen bliver mindre eller tilsvarende dagens situation.</p>	<p>Krydsets begrænsning består i den korte afstand til krydset ved Jernbaneplassen samt store svingbevægelser.</p> <p>De fysiske rammer tillader ikke en udvidelse af kø-kapaciteten.</p> <p>Etablering af Firskovvejs forlængelse aflaster krydset.</p> <p>Etablering af gågade på Lyngby</p>

	I scenario 5 sker der en væsentlig forøgelse, som ud fra en kvalitativ sammenligning med dagens trafikale afvikling kan resultere i en problematisk afvikling af trafikken i krydset.	Hovedgade mod Klampenborgvej vil forsimple svingbevægelserne i krydset og reducere behovet for kø-kapacitet.
Lyngby Hovedgade / Jernbaneplassen	I forhold til dagens situation forøges kapacitetsbelastningen væsentligt i scenario 0. Lukningen af Klampenborgvej vil resultere i en forøget trafikintensitet, som krydset i sin nuværende udformning sandsynligvis ikke kan afvikle. I scenarierne 1 til 5 bliver kapacitetsbelastningen større end i dagens situation. Grundet forøgede kølængder vurderes alle scenarier at give problematiske afviklingsforhold.	Krydsets begrænsning består i den korte afstand til krydset ved Nørgaardsvej samt store svingbevægelser. Etablering af Firskovvejs forlængelse aflaster krydset.
Klampenborgvej / Kanalvej	I forhold til dagens situation reduceres kapacitetsbelastningen væsentligt i alle scenarier med lukningen af Klampenborgvej for biltrafik.	Den forøgede kapacitetsreserve kan benyttes til at sikre optimal fremkommelighed for den kollektive trafik (herunder en ny letbane).
Buddingevej / Jernbaneplassen	I forhold til dagens situation reduceres kapacitetsbelastningen væsentlig i alle scenarier med lukningen af Klampenborgvej for biltrafik.	Den forøgede kapacitetsreserve kan benyttes til at sikre optimal fremkommelighed for den kollektive trafik (herunder en ny letbane).

Tabel 3: Kvalitativ beskrivelse af kapacitetsberegninger

5 Løsningsforslag

I dette afsnit beskrives en række tiltag, som alle hver især kan medvirke til at reducere trafikintensiteten i Kgs. Lyngby. Tiltagene er opdelt i fysiske tiltag, kampagnetiltag og organisatoriske tiltag.

I forhold til at opfylde de mange ønsker til byudvikling anbefales det, at Lyngby-Taarbæk Kommune udvælger en samlet strategi med fokus på mobilitetsplanlægning for det centrale Kgs. Lyngby.

5.1 Fysiske tiltag

5.1.1 Decentrale parkeringsanlæg

Ved at placere parkeringsmulighederne et stykke væk fra centrum af bymidten åbner det op for en bedre trafikafvikling. I dag er der adgang til parkeringskælder fra nordøst via en rampe på Klampenborgvej. Biltrafikken behøves derved ikke at skulle ud på mindre veje for at søge efter en parkeringsplads. Efter samme princip kan der etableres adgang til parkering i kælder/konstruktion med direkte adgang fra fx Buddingevej i syd samt Lyngby Hovedgade både i nord og syd. Herved aflastes p-søgeringen.

I forbindelse med letbanestationerne kan der etableres parkeringsmuligheder. Det kan åbne op for muligheden for at kombinere bilrejsen med letbanen. Når det er muligt at parkere bilen (eventuelt gratis) uden for bymidten ved en letbanestation, bliver letbanen et reelt alternativ til bilen på den sidste del af rejsen ind til det centrale Kgs. Lyngby.

Samlet effekt:

- Mindre biltrafik på p-søgeringen
- Mindre miljøbelastning af det centrale Kgs. Lyngby
- Bedre forhold for cykler og gående i bymidten

5.1.2 Dynamisk parkeringshenvi sning

Gennem dynamisk skiltning og parkeringshenvi sning kan omfanget af omvejskørsel for biltrafik mindskes.

5.1.3 Bedre forhold for cyklister og gående

Etablere gågade på Lyngby Hovedgade inden for p-søgeringen vil sammen med en lukning af Klampenborgvej give mulighed for et bymiljø på de bløde trafikanters præmisser. Herved kan der blandt andet nedlægges parkering i terræn på hovedgaden og i stedet etableres cykelsti.

Etablering af gågade vil i grove træk medføre en forøget belastning (ca. 2.000 ktj., ÅDT, begge retninger samlet målt i forhold til dagens trafikintensitet) af Jernbanevej og Jernbanepladsen. Den øvrige del af p-søgeringen vil ikke blive belastet i samme omfang.

Samlet effekt:

- Forøget kapacitet i de berørte signalregulerede kryds
- Bedre forhold for cykler og gående i bymidten

5.1.4

Bondebyen og Lyngbygårdsvej

Uafhængigt af hvor omfattende en byudviklingen der gennemføres, er der sandsynligvis behov for en række fysiske tiltag i Bondebyen og på Lyngbygårdsvej. De indledende modelkørsler indikerede, at nye rutevalg vil øge trafikintensiteten de to steder. Efter ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune er der indlagt en stor modstand, for at tvinge modellen til at fordele trafikken på alternative ruter.

Dette forudsætter, at der kan blive behov for supplerende tiltag:

- Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Skiltning med ensretninger / svingforbud
- Vejlukninger
- Dynamiske tavler med angivelse af rejsetid for alternative ruter

5.2

Kampagnetiltag

5.2.1

Rutevejledning

Borgere i Kgs. Lyngby skal informeres om muligheden for at køre ad Motorring 3 som alternativ til at køre gennem bymidten. Argumenterne er at det gavner bymiljøet og at rejsetiden stort set er den samme.

Ud fra rutevejledning på fx www.krak.dk kan der opstilles en sammenligning, der viser, at gennemkørsel af Kgs. Lyngby uden ærinde ikke er attraktivt i forhold til kortest mulig rejsetid. Det kan opstilles for flere af boligkvartererne omkring Kgs. Lyngby.

Fra Sorgenfrigårdsvej til Nybrovej (ml. Bagsværdsvej og Buddingevej). Rejsetiden er ca. den samme (4-5 minutter) lige meget om ruten går via p-søgeringen (som fx under en lukning af Klampenborgvej) eller om den går via Motorring 3.

Fra Jægersborgvej til Nybrovej (ml. Bagsværdsvej og Buddingevej). Rejsetiden er ca. den samme (3-4 minutter) lige meget om ruten går via p-søgeringen (som fx under en lukning af Klampenborgvej) eller om den går via Motorring 3.

Allerede i dag er det for mange områder i Kgs. Lyngby meget tæt på at være hurtigere eller lige så hurtigt at benytte Motorring 3 som alternativ til at gennemkøre bymidten uden ærinde. En lukning af Klampenborgvej vil understrege dette.

5.3

Organisatoriske tiltag

5.3.1

Betalingsparkering

Indføre betalingsparkering på alle offentlige p-pladser inden for p-søgeringen og anvende takstens størrelse som en regulerende faktor.

Betalingsparkering vil medføre større incitament til at benytte eksisterende og eventuelle nye p-anlæg under jorden med direkte tilslutning fra det overordnede vejnet.

Betalingsparkering kan medføre at nogle handlende fravælger det centrale Kgs. Lyngby til fordel for at andet handelscentrum, hvor der ikke er indført betalingsparkering.

5.3.2 Maksimum parkeringsnorm

For nybyggeri i det centrale Kgs. Lyngby bør der gennem parkeringsnormen sikres, at der kun etableres det antal nye parkeringsplader, som der absolut er behov for. Alternativt betyder det en begrænsning på antallet af nye etagemeter, der kan opføres.

Begrænsning af antallet af parkeringspladser kan medføre, at omkringliggende lokalområder bliver benyttet til parkering. Afværgeforanstaltninger hertil kan være etablering af p-zoner i boligområder samt etablering af p-anlæg med direkte adgang fra det overordnede vejnet.

5.3.3 Mobilitetsplan for Kgs. Lyngby

Etableringen af p-søgeringen samt omdannelse af Lyngby Hovedgades til en sivegade på den centrale del var et skridt i retning af mindre trafikbelastning i det centrale Kgs. Lyngby. Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade er imidlertid stadig i høj grad defineret ud fra mængden af biltrafik. Særligt Klampenborgvej er med sine ca. 12.000 køretøjer i døgnet en vigtig trafikåre for biltrafikken. En stor andel af trafikken har ikke ærinde i bymidten, og skaber således yderligere barriere for byliv og fodgængere i det centrale Kgs. Lyngby.

Samtidig skaber Lyngby Storcenter og det samlede handelscentrum også biltrafik med sine handelsmuligheder og parkeringspladser placeret tæt ved indgangene. Denne biltrafik er en nødvendig "omkostning" som følge af Kgs. Lyngbys funktion som trafikalt og handelsmæssigt knudepunkt. Men generne herfra vil kunne mindskes ved at forlænge Firskovvej til Jægersborgvej samt ved at tilskynde til bedre udnyttelse af den store P-kælder under Lyngby Storcenter og Kulturhuset.

Lyngby-Taarbæk Kommune har et ønske om at fortætte bymidten og skabe flere etagemeter til handels- og boligformål. Hvis en traditionel tilgang til byudvikling følges, vil det medføre flere parkeringspladser og øget trafik i bymidten.

Sideløbende med planerne om fortætning af bymidten arbejder Lyngby-Taarbæk Kommune også med planer om etablering af en letbane, der blandt andet skal køre via Buddingevej og Klampenborgvej. Letbanen giver mulighed for at flere anvender kollektiv transport og potentiale for yderligere byudvikling. Men samlet set vurderes letbanen alene ikke at mindske biltrafikken i Kgs. Lyngby nævneværdigt.

Derfor forudsætter en øget byudviklingen (blandt andet gennem fortætning) i det centrale Kgs. Lyngby, at kommunen også satser på

mobilitetsplanlægning, der kan øge anvendelsen kollektive og miljøvenlige transportmidler i et sådan omfang, at biltrafikken ikke vokser mere end absolut nødvendigt.

Alternativet er at fortætte mindre (dvs. færre nye butiks- og erhvervskvadratmetre i Kgs. Lyngby end ønsket). Udvidelser af vejnettet kan ske på Firskovvej og vil have betydelig effekt. Men på p-søgningen i den centrale bymidte er der begrænsede muligheder for at udvide vejnettet grundet de fysiske rammer

Derfor forudsætter en yderligere fortætning, at der satses på flere initiativer samtidigt:

- Bæredygtig transport (letbane og bedre forhold for cykler og gående)
- Firskovvej forlænges til Jægersborgvej
- Strategisk placering og planlægning af kommende parkeringsanlæg og parkeringsnormer for nyt byggeri

Via Trafik mener, at det er vigtigt at sikre god mobilitet (muligheder for transport) til og fra nye byudviklingsprojekter i Kgs. Lyngby. Med en kommende letbane, egen S-tog station og en fysisk udbredelse, der af de fleste kan overkommes på cykel mener Via Trafik, at Kgs. Lyngby har gode forudsætninger for at sikre høj mobilitet til og fra byudviklingsprojekter, hvor der er lige gode forhold, hvad enten transporten sker med biltrafik, kollektiv trafik eller cykel/gang.

En mobilitetsplan kan indeholde en samlet strategi for den trafikale udvikling i Kgs. Lyngby. I den forbindelse er det også muligt at udføre en mere detaljeret trafikanalyse på spidstimeniveau med henblik på at optimere trafikafviklingen mest muligt for de trafikale ændringer, der tages beslutning omkring.

6 Modelberegninger

6.1 Beregningsgrundlag

Modellen er opbygget som en overordnet trafikmodel primært på baggrund af plandata for arealanvendelse. Miljøministeriets turrater er benyttet til beregning af omfanget af bilture. 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 (se afsnit 6.2) 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 fraveget 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 trafikal belastning 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.

6.1.1 Biltrafikkens naturlige vækst

Vejdirektoratet fører løbende registreringer med 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 9 %.

Når der i forbindelse med modelberegningerne forudsættes at de planlagte byudviklingsprojekter gennemføres vurderes det også at være rimeligt at forudsætte en fortsat vækst i biltrafikken. Der er således 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 %.

6.1.2 Ny trafik fra nye projekter

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>	<i>15.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>7.000</i>		
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 4: 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.

6.1.3

Letbanens påvirkning af trafikken

Ses der på Letbanens effekt for alle kommunerne, hvor korridoren går igennem, forventes der et fald i biltrafikens trafikarbejde på under 1 %.⁴ 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 stopstederne.

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.

HvDT	Buddingevej sv. for jernbane	Lyngby Hovedgade nf. Gl. Lundtoftevej	Klampenborgvej ved Firskovvej	Lyngby Hovedgade sf. Jernbanepladsen
2008	24.000	10.000	19.000	13.000
2018*	25.000	10.000	21.000	17.000

Tabel 5: Sammenligning af letbanens effekt ud fra hverdagsdøgntrafik (køretøjer) i fire udvalgte snit.

* 2018-tal indeholder konsekvenser af en letbane samt en naturlig vækst i biltrafikken (OTM-beregning).

6.1.4

Følgende materiale er desuden benyttet:

- Plandata er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Trafikdata er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune på 2008-niveau.
- Signalgruppeplaner er leveret af Lyngby-Taarbæk Kommune.
- OTM modelberegning for 2018 med letbane med/uden lukning af Klampenborgvej er indkøbt hos Tetra Plan.
- Data for andel af gennemkørende trafik fra postkortanalyse (Lyngby-Taarbæk Kommune og Københavns Amt, Trafikanalyser i Lyngby, Rapport, januar 2002, Udarbejdet af Cowi).

⁴ Transportministeriet, Ring 3 – Letbane eller BRT, Rapport, Juli 2010. Udarbejdet af Cowi.

- Indeks for biltrafikkens vækst i Danmark (www.vejdirektoratet.dk, [Forside](#) > [Veje og trafik](#) > [Tal og statistik](#) > [Trafikindikatorer og -indeks](#) > [Biltrafikindeks](#))
- Vejdirektoratet forventer en trafikvækst på 30-45 % på Motorring 3 fra 2007 til 2022. (www.vejdirektoratet.dk, [Forside](#) > [Veje og trafik](#) > [Tal og statistik](#) > [Trafikkens omfang og udvikling](#) > [Trafikudvikling på statsvejnettet](#))

6.2

Beregningsforudsætninger

Forudsætninger for Lyngby trafikmodel. 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 de forskellige zoner.
- 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 selv de mindste veje. Dette er et ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune for at kunne se trafikens fri bevægelser.
- Antal spor og hastighed på vejene er indlagt som i dagens situation (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 forbindelse 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.

NOTAT
om sammenhængen mellem
kommuneplanstrategi GRØNT LYS og trafikanalysen for det centrale Kgs. Lyngby

Baggrund

På USU's møde den 15. november 2011 blev det foreløbige udkast til kommuneplanstrategi drøftet. Udvalget ønskede, at "forvaltningen ser på sammenhængen mellem GRØNT LYS og trafikanalysen for Lyngby bymidte, herunder hvilken indflydelse gennemførelsen af betalingsringen kan få for Lyngby-Taarbæk Kommune".

På TMU's møde den 15. november 2011 blev trafikanalysen for det centrale Kgs. Lyngby forelagt til efterretning. Sagen blev udsat på mødet, da udvalget ønskede overslag over udgifterne såfremt analysen skal suppleres med følgende scenarier, hvor 1) Klampenborgvej ikke er lukket og 2) Klampenborgvej er lukket og med konsekvenserne af indført betalingsring og 3) Klampenborgvej ikke er lukket og med konsekvenser af indført betalingsring.

Trafikanalysen

Via Trafik har ikke vurderet konsekvenserne af GRØNT LYS's samlede byvision. Trafikanalysen baserer sig på de projekter, der lå til grund for kommunalbestyrelsens beslutning i juni 2011 om at igangsætte analysen. Det drejer sig om letbaneprojektet, en mulig lukning af Klampenborgvej og en række byudviklingsprojekter med et samlet etageareal på op til ca. 430.000 m² boliger og erhverv.

Analysen bygger på en overordnet trafikmodel (døgnmodel), der ikke tager højde for spidsbelastningsperioder. Analysemetoden er bl.a. valgt ud fra den økonomi og tid, der var til opgaven.

Der er i trafikanalysen opstillet en række scenarier for 2020. De fleste scenarier indeholder en lukning af Klampenborgvej for biltrafik, da det på sigt vil skabe de bedste forudsætninger for en trafikal fredeliggørelse af bymidten samt give den kommende letbane de bedste forudsætninger for høj fremkommelighed.

Analysens anbefalinger er i korte træk,

- at forlænge Firskovvej til Jægersborgvej og efterfølgende lukke Klampenborgvej inden for p-søgeringen,
- at lave en række parkeringstiltag,
- at udarbejde en samlet mobilitetsstrategi.

Forvaltningen har efterfølgende modtaget nogle alternative prisoverslag fra Via Trafik, hvis der ønskes udarbejdet en spidstimestemodell for Kgs. Lyngby. Priserne varierer fra 300 – 700.000 kr. (eksklusiv moms) afhængig modellens detaljeringsgrad og om lørdagsituationen skal indgå. En væsentlig del af udgifterne går til at iværksætte trafiktællinger og nummer-skrivningsanalyser.

I forbindelse med en ny model skal det vurderes, om modellen skal overdrages til kommunen. Det kræver bemanning, uddannelse og licens. I modsat fald har Via Trafik oplyst følgende overslagspriser:

- Nye scenarier koster som udgangspunkt 10.000 kr. eksklusiv moms pr. stk. Prisen vil dog afhænge af, om der skal foretages ændringer af zoner og veje i den eksisterende model.
- Konsekvensvurdering af de trafikale ændringer som følge af ekstra scenarier med anbefaling af korrigerende tiltag koster som udgangspunkt 25.000 kr. eksklusiv moms.

Disse overslagspriser gælder også for den eksisterende model, hvis Traikanalysen for Kgs. Lyngby skal suppleres med yderligere scenarier.

Det bør nævnes, at der er igangsat en ekstra modelkørsel for Bilka placeret på Firskovvej.

Letbanen

./. Der henvises til vedlagte direktionssag, som indeholder status for Ringby/Letbane-projektet.

Betalingsring

På baggrund af initiativ fra Københavns Kommune har LTK og en række andre omegnskommuner i perioden 2007 – 2009 deltaget i det såkaldte kommuneforum om trængselsafgifter. Kommuneforum anbefalede, at en eventuel betalingsring skulle placeres ved Ring 2, og konsekvenserne heraf blev beskrevet i en række notater.

./. Vedlagte Rambøll-notat af 7.10.2008 om ”Afværgeforanstaltninger” beskriver de trafikale konsekvenser for de enkelte kommuner. For Lyngby-Taarbæk skønnede Rambøll, at trafikarbejdet samlet set ville falde med knap 4 % på grund af betalingsringen (ved Ring 2). Der ville ske en omflytning af trafikken, således at den nord/syd-gående trafik ville falde med 6 % og den øst/vest-gående trafik ville stige med 2 %. Den væsentligste trafikstigning på kommunens veje ville være en stigning på 6 % på Klampenborgvej inden for p-søgeringen.

Siden folketingsvalget er betalingsringen igen kommet på dagsordenen. Nu dog i højere grad med alternativer, hvor ringen placeres længere væk fra det indre København, f.eks. ved Københavns kommunegrænse eller Ring 3. Teknisk Forvaltning er ikke i besiddelse af trafikberegninger af disse alternativer, men bekendt med at de er under udarbejdelse og sandsynligvis præsenteres ved Transportministeriets trængselskonference den 5.12.2011. Det må antages, at konsekvenserne for LTK bliver større, jo tættere ringen placeres på kommunen.

Fingerplan

I forbindelse med høringen af debatoplægget om Fingerplan 2012 har LTK foreslået en bredere fortolkning af stationsnærhedsprincippet, hvor også letbane- og lokalbanestationer indgår i denne vurdering. Konkret ønsker LTK at kunne afgrænse stationsnære områder omkring alle letbanestationer og følgende lokalbanestationer: Nørgaardsvej, Lyngby Lokalstation, Fuglevad og Ravnholm.

På grund af regeringsskiftet er det ikke længere sandsynligt, at Forslag til Fingerplan 2012 vil foreligge primo 2012, og at den endelige fingerplan vil kunne vedtages inden sommerferien. Naturstyrelsen Roskilde har telefonisk meddelt, at planen sandsynligvis forsinkes et halvt år. Det øger usikkerhederne om kommunernes planlægning.

Ole Dam Mortensen

Oplæg til direktionssmøde den 28.11.2011
om
Ringby-Letbaneprojektet

Baggrund

Med indgåelse af samarbejdsaftalen (bilag 1) af 29. juni 2011 mellem Transportministeriet, Region Hovedstaden og Ringbykommunerne er Ringby - Letbaneprojektet gået ind i en ny fase. Metroselskabet er involveret, og kommissoriet for Ringby - Letbanesamarbejdet og den tilhørende organisationsplan er ajourført (bilag 2). Tidsplan for første etape af letbanen (Lundtofte – Ishøj) er følgende:

- 2011 – 2012 Udarbejdelse af beslutningsgrundlag (Metroselskabet)
- 2013 – 2014 Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse
- 2015 Projektering, udbud og kontraktindgåelse
- 2016 – 2018 Anlæg
- 2019 Idriftsættelse

Sideløbende hermed fortsætter aktiviteterne i Ringbysamarbejdet:

- Udkast til politisk charter godkendes i Ringbykommunerne og Region Hovedstaden inden udgangen af januar 2012 (bilag 3 og 4).
- Workshop om resultatmål for det politiske charter afholdes ca. 1. marts 2012 (bilag 5).
- ”Topmøde” medio 2012 om - med afsæt i det politiske charter - at formulere et handlingsprogram med 12 nye projekter (hvor regionen og de 11 Ringbykommuner hver er tovholder/ansvarlig for ét projekt).
- Godkendelse af handlingsprogram (samarbejdsaftale) efterår 2012.
- Deltagelse i Naturstyrelsens undersøgelse om gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet (bilag 6).
- Udarbejdelse af en fælles værktøjskasse for byomdannelse. Der sigtes mod en digital, dynamisk værktøjskasse, der kan hjælpe den enkelte kommune med at realisere Ringbyvisionen.

Herudover er der i Teknisk Forvaltning nedsat en projektgruppe om letbanens forløb gennem Lyngby.

Det indstilles:

1. at indstillingen til ØK's møde den 13. december 2011 om det politiske charter for Ringbysamarbejdet godkendes (bilag 4),
2. at workshoppen om resultatmål for det politiske charter søges afholdt på DTU (bilag 5),
3. at teknisk direktør udpeges som stedfortræder for kommunaldirektøren i embedsmandsgruppen for letbaneprojektet.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Politisk behandling

Det politiske charter behandles på ØK's møde den 13. december 2011.

Bilag

- Bilag 1: Samarbejdsaftale af 29.06.2011 om letbane i Ring 3
- Bilag 2: Ajourført kommissorium for Ringby-Letbaneprojektet
- Bilag 3: Udkast til politisk charter for Ringbysamarbejdet
- Bilag 4: Udkast til indstilling om det politiske charter
- Bilag 5: Forslag til program for workshop om resultatmål
- Bilag 6: Analyse om bykvalitet og byliv

Ole Dam Mortensen



Kommuneforum

Afværgeforanstaltninger

- i forbindelse med etablering af betalingsring i København

07.10.08

Kommuneforum

Afværgeforanstaltninger

- i forbindelse med etablering af betalingsring i København

07.10.08

Udarbejdet af: MAP

Rambøll Nyvig
Bredevej 2
2830 Virum
Danmark

Telefon +45 4574 3600
www.nyvig.dk

Note: Luftfotos fra Google Earth er gengivet jvnf. licensbestemmelserne til Google Earth Pro

Indholdsfortegnelse

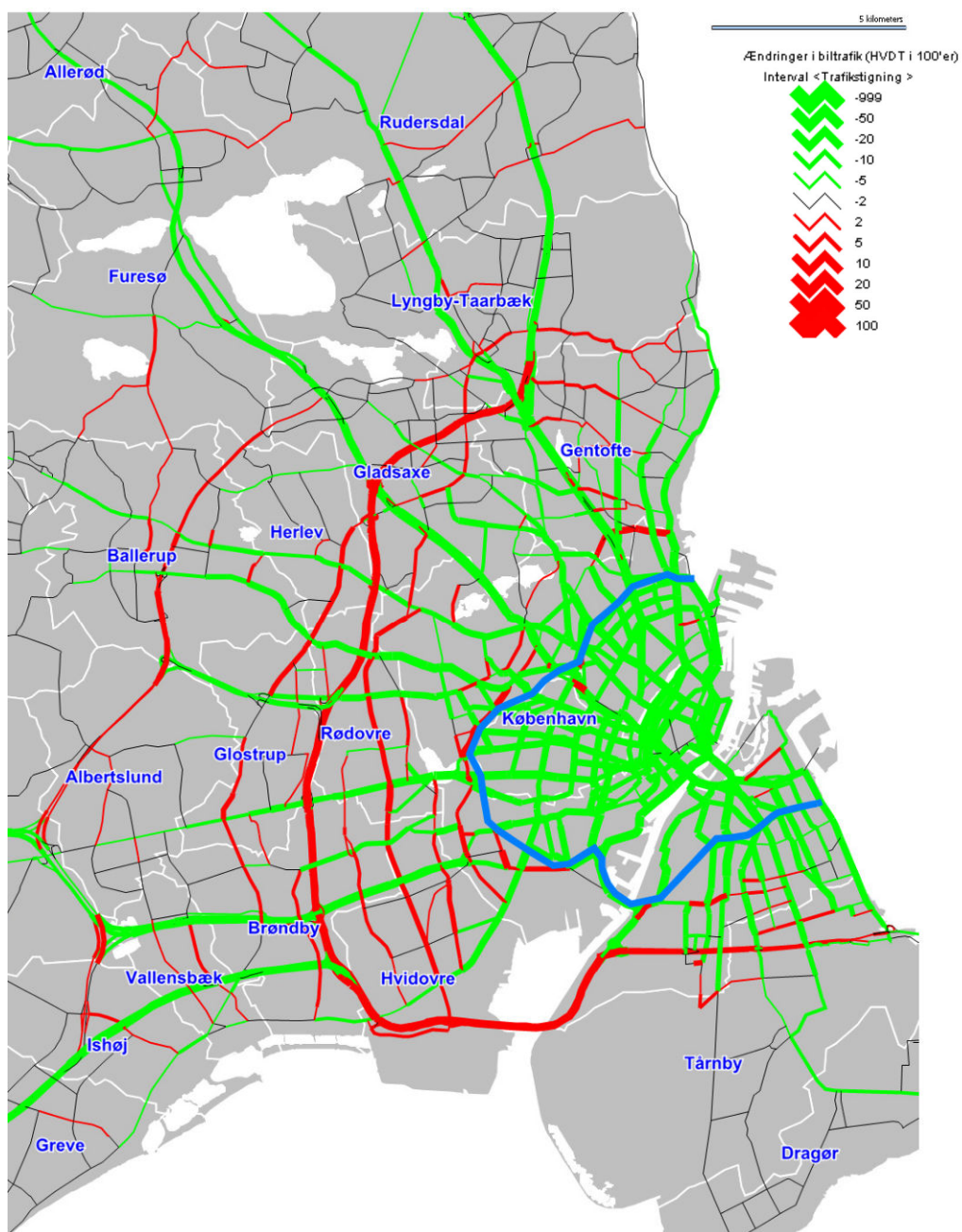
1.	Baggrund	2
2.	Foreslåede afværgeforanstaltninger i de enkelte kommuner	3
2.1	Ballerup	4
2.2	Brøndby	6
2.3	Gladsaxe	9
2.4	Glostrup	11
2.5	Herlev	13
2.6	Hvidovre	15
2.7	København	19
2.8	Lyngby-Taarbæk	20
2.9	Rødovre	21
2.10	Tårnby	23
2.11	Øvrige kommuner	24
2.12	Statsvejnettet	25

1. Baggrund

Den trafikale startpakke, der skal implementeres inden opstarten af et trængselsafgiftssystem, indeholder en række afværgeforanstaltninger. Det er foranstaltninger, som skal afværge en eventuel negativ effekt af trængselsafgifter som f.eks. mertrafik på kommuneveje eller u hensigtsmæssige barrierer lokalt omkring ringen.

Modelberegninger tyder på, at der bliver et fald i biltrafikarbejdet (kørte km) på 23 % svarende til 0,7 mio. køretøjskilometer inden for betalingsringen. Det samlede fald i hele Hovedstadsområdet vil være på 4 % svarende til 1,7 mio. køretøjskilometer.

Der vil dog være nogle veje, som får mere trafik, fordi en del bilister vælger at køre uden om ringen. Kortet viser, hvilke veje der kan forventes at få mindre trafik, og hvilke veje der kan få mere trafik.



Figur 1: Veje der får trafikændringer som følge af betalingsringen. Grønne veje får mindre trafik og røde veje får mere trafik

For at komme tættere på virkemidlerne til at reducere generne fra omvejskørslen, er effekten af tre scenarier belyst:

- Trafikken søges ledt ud på det overordnede vejnet ved at øge kapaciteten her
- Trafikken søges ledt væk fra de kommuneveje, hvor den er uønsket, ved at trafiksanere disse
- En kombination af disse to scenarier.

Den overordnede konklusion er, at trafiksaneringer har den største positive effekt i forhold til de veje, vi ikke ønsker trafikken på. Tilsvarende aflaster udvidelsen af kapaciteten på M3 (f.eks. ved udnyttelse af nødspor i myldretiden) primært de øvrige ringforbindelser, f.eks. Ring 3 og 4.

Modelkørslerne omfatter en indsats på kollektiv trafik, men ikke den endelige trafikale startpakke (f.eks. Parker & Rejs anlæg, samkørselspladser, forbedringer for cykeltrafik mm), som efter al sandsynlighed vil flytte flere biler til kollektiv trafik, end modelkørslen har vist. Dertil kommer, at der skal planlægges en indsats til styring af den biltrafik, som fortsat vil være, ved hjælp af information, vejvisning og andre ITS-tiltag. Dette vil kunne lede trafikken hen, hvor det er mest hensigtsmæssigt. Endelig forventes det, at de mere bløde tiltag som adfærdskampagner, kampagner for samkørsel osv. også vil have en effekt, som modellen ikke kan tage højde for.

Med baggrund i disse analyser har kommunerne hver især peget på, hvilke strækninger der skal arbejdes med. I det følgende beskrives for hver aktuel kommune, hvilke strækninger det drejer sig om, samt hvilke overordnede løsningsmuligheder der findes.

Pulje til opfølgende afværgeforanstaltninger

Det er vanskeligt at forudse alle konsekvenser af trængselsafgifter, fordi trafikbilledet må forventes at ændre sig markant. Et godt eksempel er, at radialtrafikken ind mod København falder, mens ringtrafikken stiger. Det vil sandsynligvis medføre behov for at justere og muligvis ombygge forskellige kryds. Men den type justeringer og ombygninger kan først foregå, når vi kender den præcise effekt, dvs. når systemet kører. Samtidig kan der opstå effekter, som trafikmodellen ikke kan forudsige. Derfor skal der afsættes en pulje til opfølgende afværgeforanstaltninger.

En følge heraf er, at vi løbende skal evaluere og monitorere effekten af trængselsafgifter. Kommunerne selv skal være med til at udpege, hvilke strækninger og kryds, der skal følges ved hjælp af før- og eftermålinger, og målet er at lave en detaljeret evalueringsplan.

2. Foreslåede afværgeforanstaltninger i de enkelte kommuner

I det følgende er beskrevet relevante afværgeforanstaltninger i de enkelte kommuner.

Kommunerne i Kommuneforum har selv været med til at udpege de strækninger, der skal etableres afværgeforanstaltninger på. Løsningsmulighederne er ligeledes beskrevet i samråd med de enkelte kommuner.

2.1 Ballerup

Samlet konsekvens

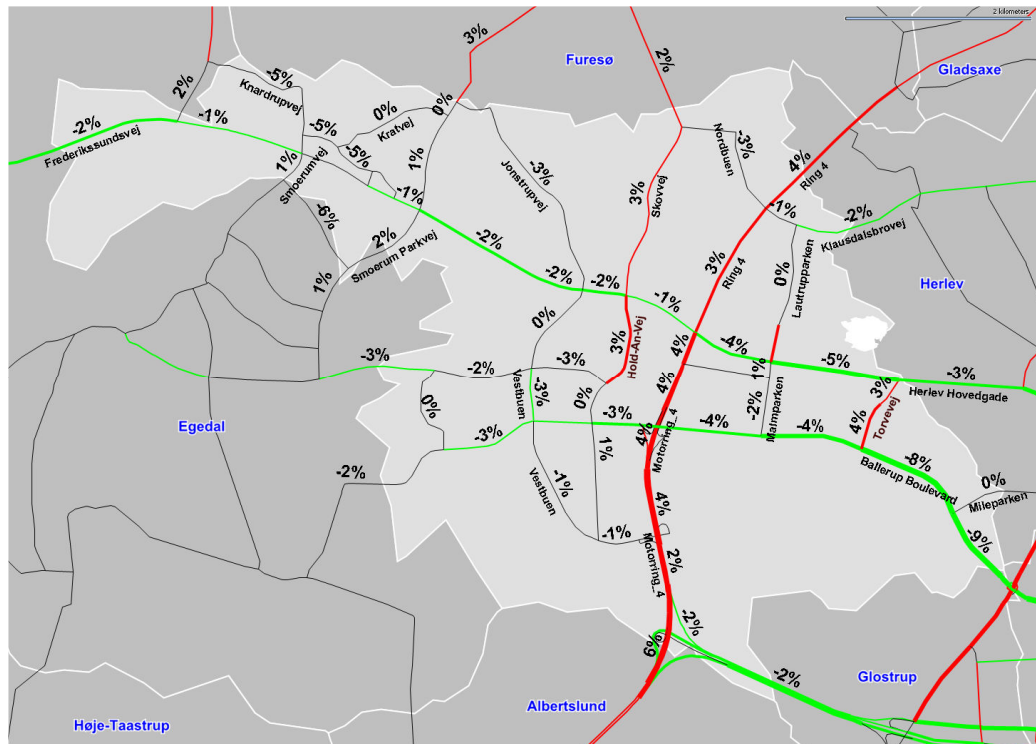
Biltrafikken i Ballerup forventes kun i begrænset omfang påvirket af betalingsringen. Samlet set forventes således et fald i trafikarbejdet i Ballerup Kommune på mellem 0 og 1%.

Der forventes dog en mindre omfordeling af trafikken, således at den øst/vest-gående trafik forventes at falde med ca. 1,5%, mens den nord/syd-gående trafik forventes at stige med knap 3%.

Det må dog bemærkes, at disse ændringer er af en størrelsesorden, der dels formentlig er mindre end usikkerheden på den benyttede beregningsmodel, dels er af en størrelsesorden, der svarer til den pt. kendte årlige trafikvækst i hovedstadsområdet.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

De forventede trafikændringer på kommunens enkelte vejstrækninger er vist i Figur 2.



Figur 2: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Overordnet set sker trafikvæksten på de veje, der er beregnet til trafik – i overvejende grad på Ring 4. I krydset mellem Ring 4 og Ballerup Byvej ("Chokoladekrydset") forventes trafikken at falde 1-4% i øst/vest-gående retning, mens den forventes at stige 3-4% i nord/syd-gående retning.

Der kan desuden risikeres mindre uønsket trafikvækst på Skovvej, Hold-An-Vej og Torvevej.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Hvorvidt "Chokoladekrydset" vil kunne afvikle den ændrede trafik og de ændrede svingstrømme, er der ikke umiddelbart grundlag for at vurdere. Det anbefales derfor, at trafikafviklingen i "Chokoladekrydset" overvåges efter etableringen af betalingsringen, således at der kan udpeges mere målrettede afværgeforanstaltninger.

Trafikafviklingen i krydset og på Ring 4 i øvrigt vil også være påvirket af trafikafviklingen på Motorring 3 og de eventuelle forbedringer i trafikafviklingen, der kan etableres der (se også afsnit 2.12).

Da de eventuelle trafikstigninger på Hold-An-Vej og Skovvej i høj grad må forventes at være påvirket af trafikafviklingen i "Chokoladekrydset" og da Torvevej desuden for nyligt er blevet ombygget med indsnævring af kørespor og etablering af en hævet flade, udpeges der ikke på nuværende tidspunkt strækninger med behov for afværgeforanstaltninger.

Torvevej, Skovvej, Hold-An-Vej og Chokoladekrydset sættes i stedet på listen over steder, hvor trafikafviklingen skal overvåges.

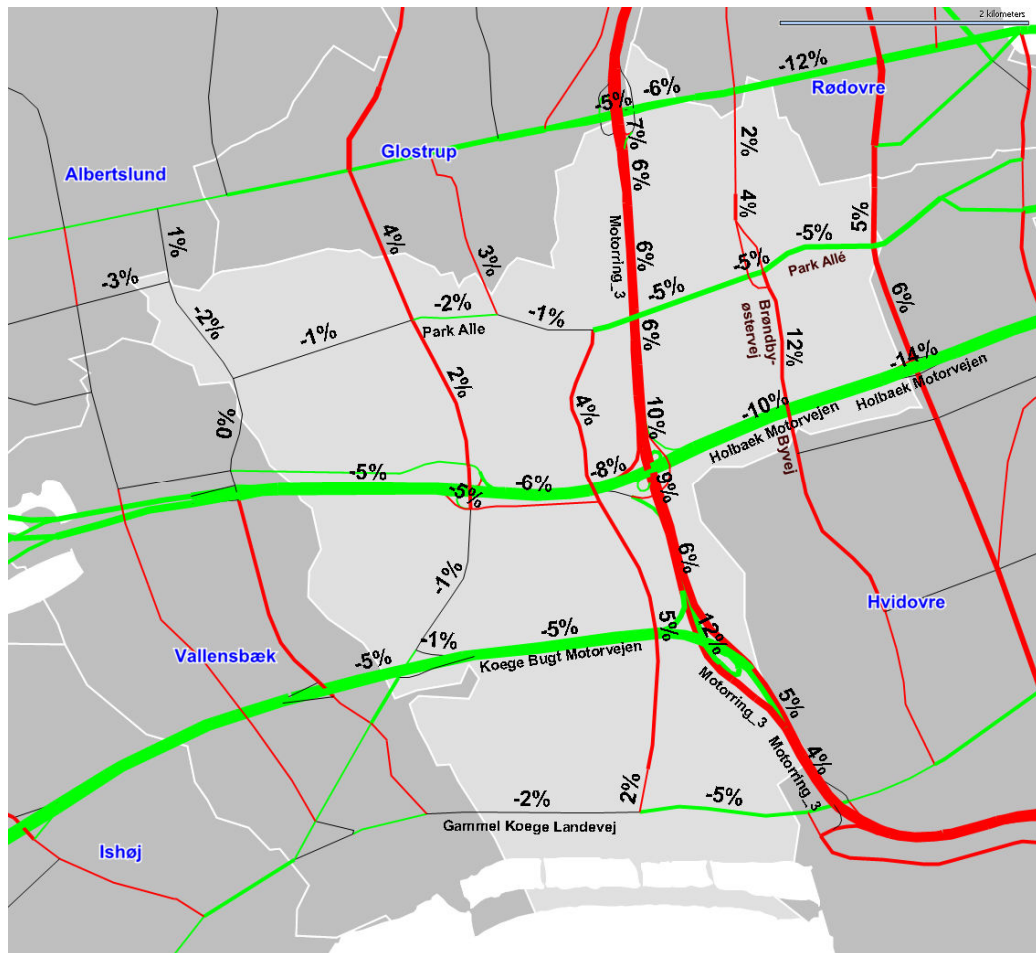
2.2 Brøndby

Samlet konsekvens

Samlet set falder trafikarbejdet i kommunen godt 1%. Trafikkens fordeling på vejnettet forventes dog at ændre sig, således at den øst/vest-gående trafik vil falde ca. 5%, mens den nord/syd-gående trafik vil vokse ca. 6%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Målt i absolutte tal sker den største stigning, der hvor den gør mindst skade, nemlig på Motorring 3.



Figur 3: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

På det kommunale vejnet er der risiko for uønskede trafikstigninger på Brøndbyøstervej og på Byvej.

På Brøndbyøstervej er der i forvejen klager over trafikken igennem Brøndbyøster Landsby.

Det er dog hovedsageligt på den del af Brøndbyøstervej, der ligger syd for Park Allé, at trafikken forventes at stige. Bortset fra området umiddelbart syd for Park Allé er der her, ligesom på Byvej, stort set ingen boliger eller andre aktiviteter med facade ud til vejen.

Syd for kommunegrænsen til Hvidovre er Brøndbyøstervej/Byvej tilsvarende uden mange facadefunktioner og Hvidovre kommune ser ikke store problemer i de beskrevne mulige trafikstigninger på Byvej.

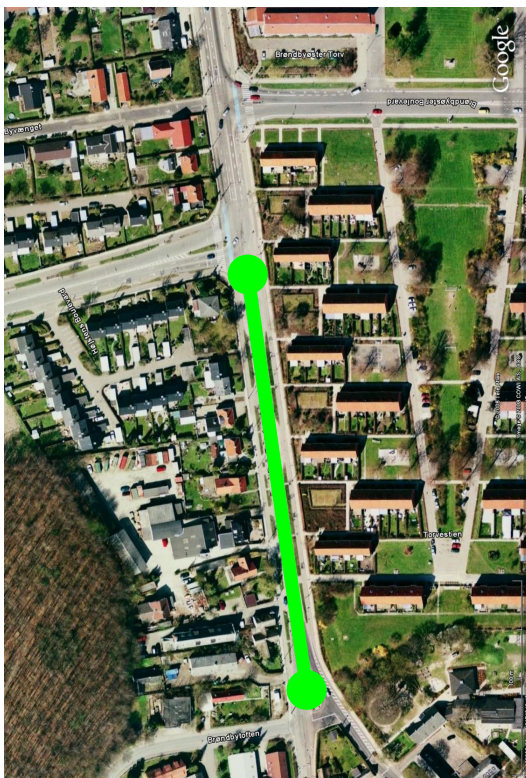
Beskrivelse af løsningsmuligheder

Det foreslås på denne baggrund, at der af hensyn til Brøndbyøster Landsby overvejes afværgeforanstaltninger på Brøndbyøstervej som vist i Figur 4.

Det egentlige behov er på strækningerne vist med mørkerødt, men for at kunne lede bilister fra syd ad andre veje, kan det blive nødvendigt at medtage strækningen vist med lys rød.



Figur 4: Behov for afværgeforanstaltninger i Brøndby Kommune



Figur 5: Forslag til afværgeforanstaltning mod nord

Mod nord er den mest oplagte foranstaltning af få bilisterne til at vælge Højstens Boulevard eller Brøndbyvester Boulevard i stedet for Brøndbyvestervej.

Det kan f.eks. gøres ved at omprofilere og indsnævre det brede tværprofil på Brøndbyvestervej mellem Højstens Boulevard og Vestre Gade som illustreret i Figur 5. På dette sted har Brøndbyvestervej et strømflinet forløb med to unødigt brede kørespor (ca. 3.6 m).

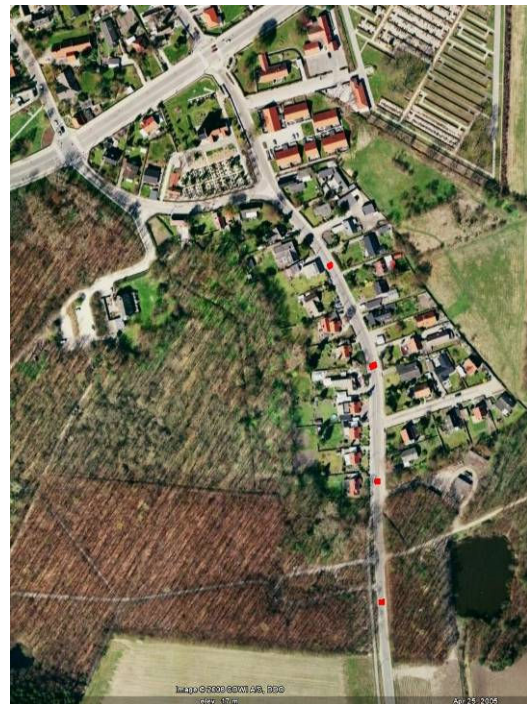
Det kan yderligere overvejes, at etablere en fartdæpende foranstaltning (bump, forsætning etc.) på Brøndbyvestervej umiddelbart syd for Højstens Boulevard, for på denne måde at gøre ruten mindre attraktiv.

På strækningen gennem Brøndbyøster landsby syd for Park Allé er Brøndbyøstervej allerede fartdæmpet ved hjælp af en række punktvisse indsnævring af køresporet til ca. 5 meters bredde og ved skovgrænsen mod syd er etableret en forvarsling ved hjælp af rumlestribes.

Da vejen her således allerede er fartdæmpet, bør det overvejes i første omgang at nøjes med at udføre afværgeforanstaltningerne mod nord som foreslået ovenfor.

Trafikudviklingen på strækningen syd for Park Allé bør så overvåges og viser der sig uacceptable stigninger, må der etableres separate afværgeforanstaltninger her.

Der vil kunne være tale om fartdæmpninger, der i højere grad også visuelt redifinerer vejens udtryk i retning af en landsbygade.



Figur 6: Eksisterende fartdæmpning på Brøndbyøstervej syd for Park Allé (markeret med rødt)

Viser dette sig ikke tilstrækkeligt, kan det i sidste ende blive nødvendigt, at ændre vejens udformning helt nede fra Kettevej, for at få bilisterne til at køre udenom. Udformningen af dette bør dog overvejes nøje, så den sydlige del af Brøndbyøstervej ikke kommer til at ligge som noget, der ligner et stykke umotiveret fartdæmpet vej i landzone.

2.3 Gladsaxe

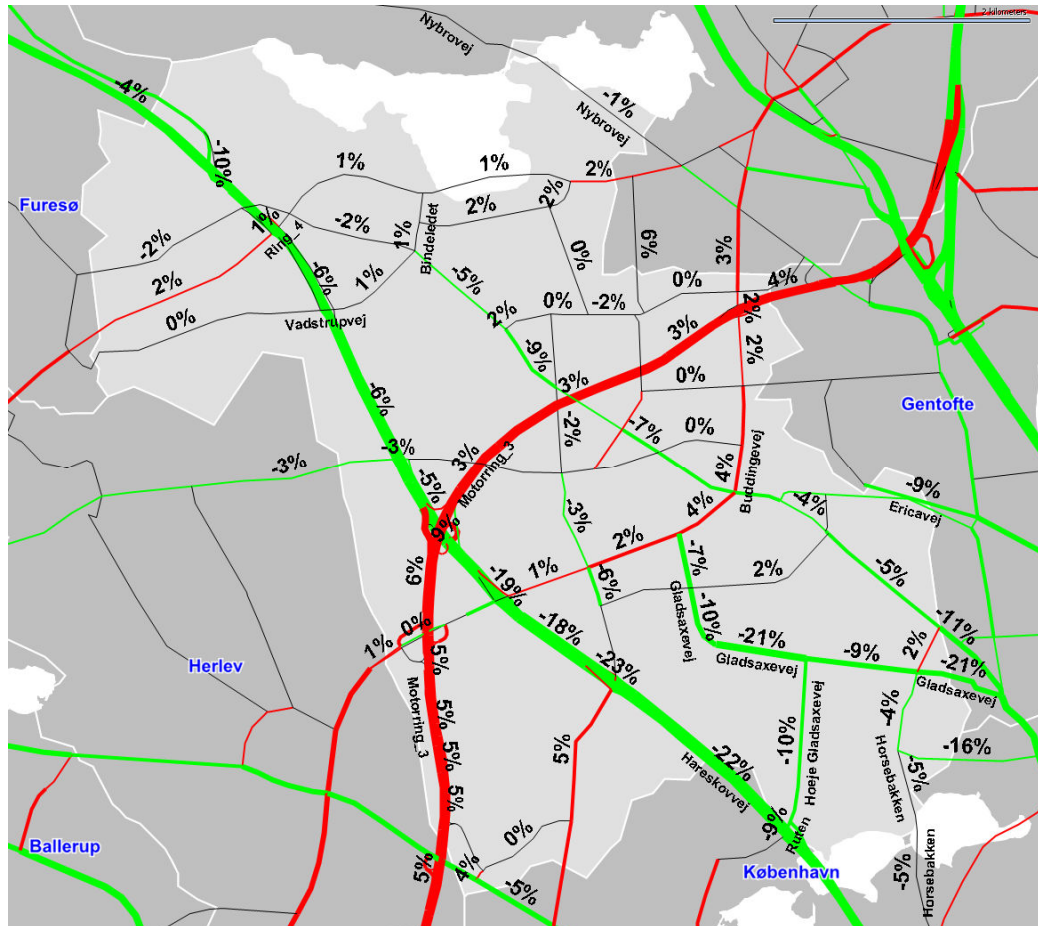
Samlet konsekvens

Samlet set falder trafikarbejdet i Gladsaxe Kommune med godt 2% ved etableringen af betalingsringen.

Også her omforderes trafikken dog, således, at trafikken i retning til/fra København falder med hele 10%, mens trafikken på tværs stiger med ca. 2%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne på de enkelte vejstrækninger er vist i Figur 7.



Figur 7: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Som det ses, er trafikstigningerne koncentreret på Motorring 3 og Ring 3, samt på Mørkhøjvej, og det er fortsat de overordnede veje Ring 3 og statsvejene Hille-rød motorvejen samt Motorring 3, som tager de overordnede trafikstrømme.

Hvad angår de kommunale veje, kan trafikstigninger på Mørkhøjvej og stigninger på Ring 3 ved Dynamovej og ved Buddinge Rundkørsel medføre kapacitetsproblemer.

Mørkhøjvej er allerede ved at være fuldt udnyttet og området vil i de kommende år blive udbygget med en forventet stigning i trafikken som følge. Ligeledes er Buddinge Rundkørsel og Ring 3 krydset ved Dynamovej i dag belastede i myldretiden. For Ring 3 ved Buddinge Rundkørsel er der overvejelser om gennemkørselsforbud på Tinghøjvej, hvilket vil medføre trafikstigninger i højresvingsporet ved rundkørslen.

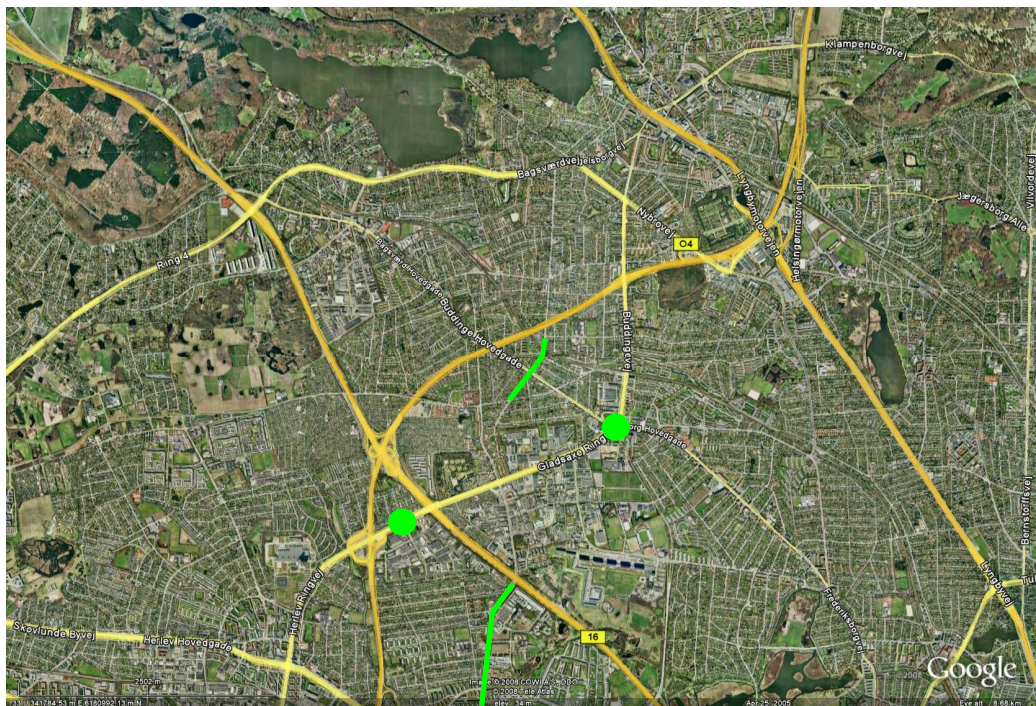
Trafikmodellen beregner endvidere en mindre trafikstigning på Stengårds Allé, som er skolevej. I modellen er det formentlig en følge af, at trafikken stiger på Ring 3 og Motorring 3 og at nogle lokalt vælger at forblive på det

lokale vejnet. Stengårds Allé er trafiksaneret og det er uvist, om det indgår i modellen og det må betegnes som tvivlsomt, om denne trafik vil stige i virkeligheden.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Der skal foretages en detaljeret undersøgelse af restkapaciteten på de nævnte veje og kryds, herunder mulighederne for at realisere signaloptimeringer og etablering/udvidelse af svingbaner for at øge kapaciteten.

Opstår der stigninger på Stengårds Allé kan de imødegås med supplerende trafikdæmpende foranstaltninger. Aktuelt pågår en undersøgelse, sammen med skolen, om hvordan skolevejen yderligere kan sikres på baggrund af den nuværende trafikale situation.



Figur 8: Lokaltiteter i Gladsaxe Kommune, hvor trafikudviklingen skal overvåges

2.4 Glostrup

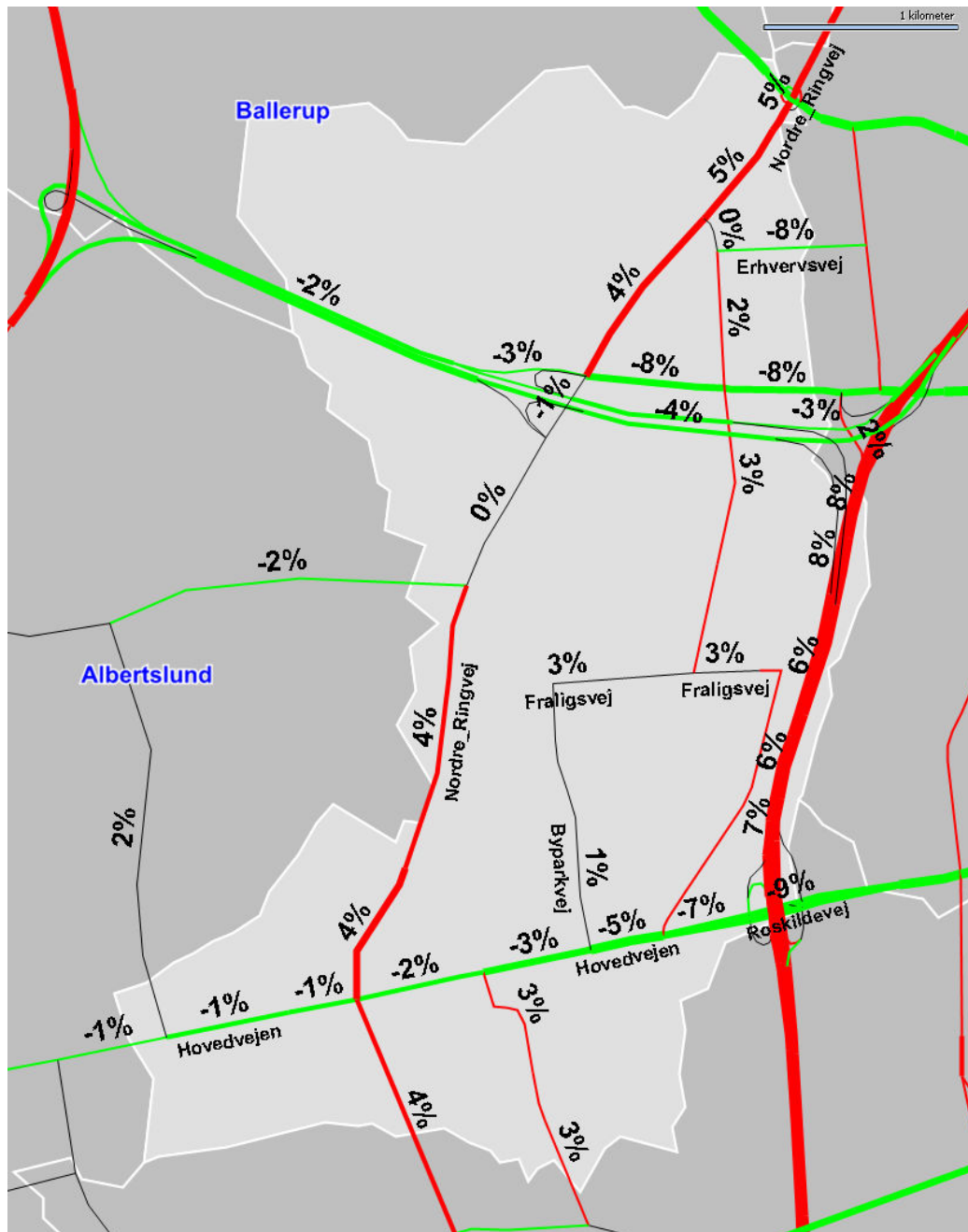
Samlet konsekvens

Samlet set forventes trafikarbejdet i Glostrup Kommune at stige med ca. 2% ved etablering af betalingsringen.

Der vil dog også ske en omfordeling af trafikken, således at den øst/vest-gående trafik forventes at falde ca. 4%, mens den nord/syd-gående trafik forventes at stige med ca. 6%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne for de enkelte strækninger er vist i Figur 9.



Figur 9: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Som det ses ligger de væsentlige trafikstigninger på Motorring 3 og Ring 3. Krydset Hovedvejen/Ring 3 (Ringvejskrydset) er i dag meget uheldsbelastet. Samtidig viser en trafikanalyse, at kapacitetsgrænsen er ved at være nået i krydset. Kommunen har iværksat en undersøgelse, der på baggrund af bl.a. uheldsbilledet skal vurdere, dels hvorledes krydset gøres mere sikkert, og dels hvorledes kapacite-

ten forøges. Desværre trækker ønskerne om øget sikkerhed og øget kapacitet i hver sin retning.

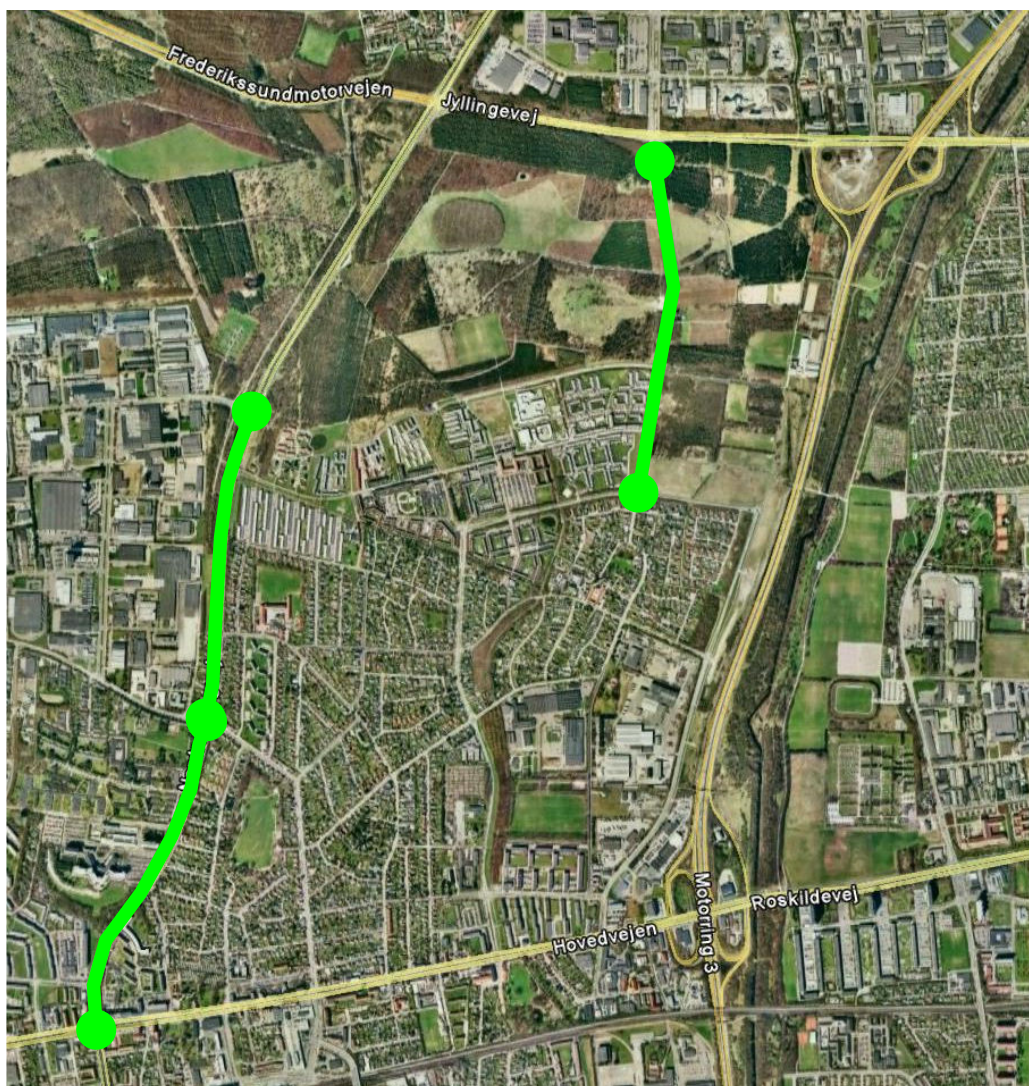
Kommunalbestyrelsen har besluttet, at nedsætte hastigheden på Hovedvejen fra Byparkvej til Ring 3 fra 70 til 50 km/t, og denne hastighedssænkning forventes effektueret indenfor de næste par måneder.

Der er desuden fremsat politisk ønske om hastighedsnedsættelse på Ring 3 fra Kildevej til Sofielundsvej fra 70 til 50 km/t. Ring 3 gennem Glostrup vurderes i øvrigt generelt at være tæt på kapacitetsgrænsen, med generel køkørsel i myldretiden. En forøgelse af trafikken med op til 5% som følge af betalingsringen, vil derfor forværre trafiksituationen.

Der er desuden beregnet en forventet trafikforøgelse på 3% på Birkeskoven/Oxbjergvej som følge af betalingsringen. Kommunen byggemodner i øjeblikket et stort boligområde i dette område, og en forøgelse af trafikken her som følge af betalingsringen er således ikke ønskelig.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Krydsene på Ring 3 og mulighederne for at øge kapaciteten her skal undersøges samtidig med at sikkerheden skal søges højnet. Opmærksomheden skal især rettes mod krydset Ring 3/Hovedvejen. For at undgå en stigning gennem det kommende boligområde langs Birkeskoven og Oxbjergvej skal der etableres en form for trafikdæmpende foranstaltninger, så strækningen ikke længere er attraktiv som alternativ til Ring 3 og M3.



Figur 10: Forbedring af kapacitet og sikkerhed i kryds på Ring 3, samt trafikdæmpning på Oxbjergvej/Birkeskoven

2.5 Herlev

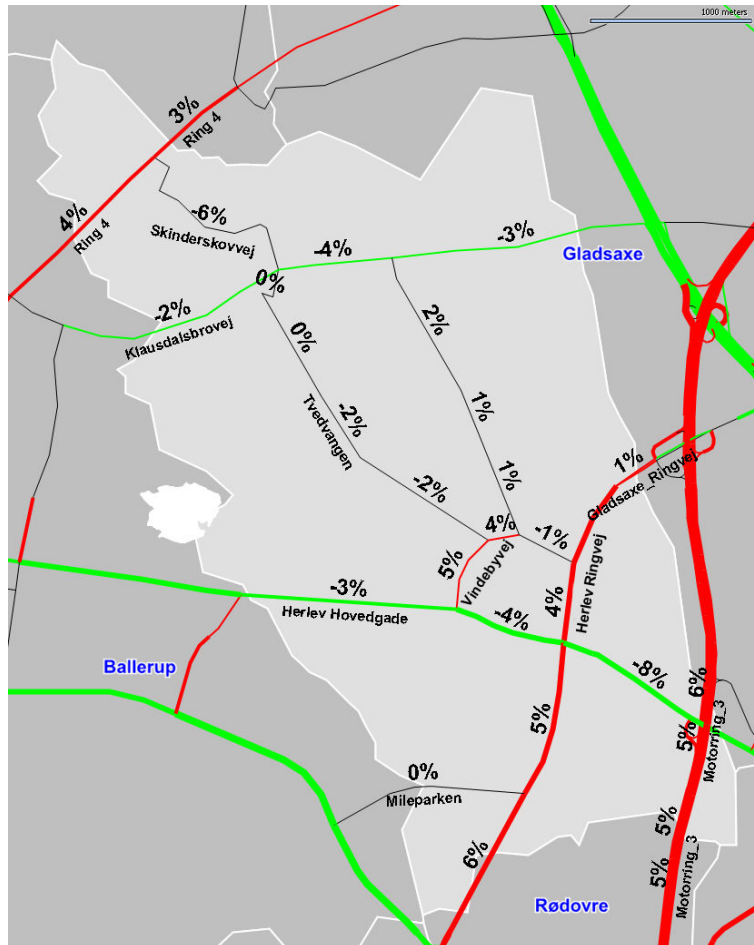
Samlet konsekvens

Samlet set forventes det, at trafikarbejdet i Herlev Kommune vil stige ca. 2% ved etablering af betalingsringen.

Der vil dog også ske en omfordeling af trafikken, således at det øst/vest-gående trafik forventes at falde med ca. 5%, mens den nord/syd-gående trafik tilsvarende forventes at stige med ca. 5%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

De forventede trafikændringer på de enkelte veje er vist i Figur 11.



Figur 11: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Trafikstigningerne i Herlev sker mest på Herlev Ringvej (Ring 3) og ifølge kommunens teknikere, må det forventes at ville øge de allerede eksisterende afviklingsproblemer i krydsene på strækningen.

Herlev Kommune ønsker slet ikke trafikstigninger "inde i Herlev" (på Vindebyvej) som følge af betalingsringen. Det vil være et uheldigt resultat af en betalingsring "inde i byen".

De nuværende afviklingsproblemer i de 5 tætliggende kryds på Herlev Ringvej (Ring 3) opleves især af den ligeudkørende trafik som forsinkelser og kødannelser fra kryds til kryds i myldretiderne og som vanskelige forhold for sidevejstrafikken og for venstresvingende trafik fra Ring 3. Dette skyldes til dels, at signalanlæggene på Herlev Ringvej (Ring 3) er samordnede og styres af et adaptivt styreprogram (DOGS, etableret af Kbh. Amt), hvor strategien har været at skabe maksimal kapacitet på langs af Herlev Ringvej (Ring 3). En forøget trafik på Herlev Ringvej (Ring 3) vil øge afviklingsproblemerne og trafikikkerheden ved f.eks. venstresving kan blive forværret.

I det største kryds ved Herlev Hovedgade, vil betalingsringen betyde et kraftigt fald i tværrretningen (Herlev Hovedgade), således at den samlede trafik ind i krydset vil være stort set uændret. I de øvrige kryds viser modelberegningerne, at tværtrafikken falder i beskedent omfang. Herlev Kommune har ikke tidligere oplevet, at tværtrafikken disse kryds er faldet og stiller sig skeptisk overfor at det vil ske som følge af betalingsringen.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

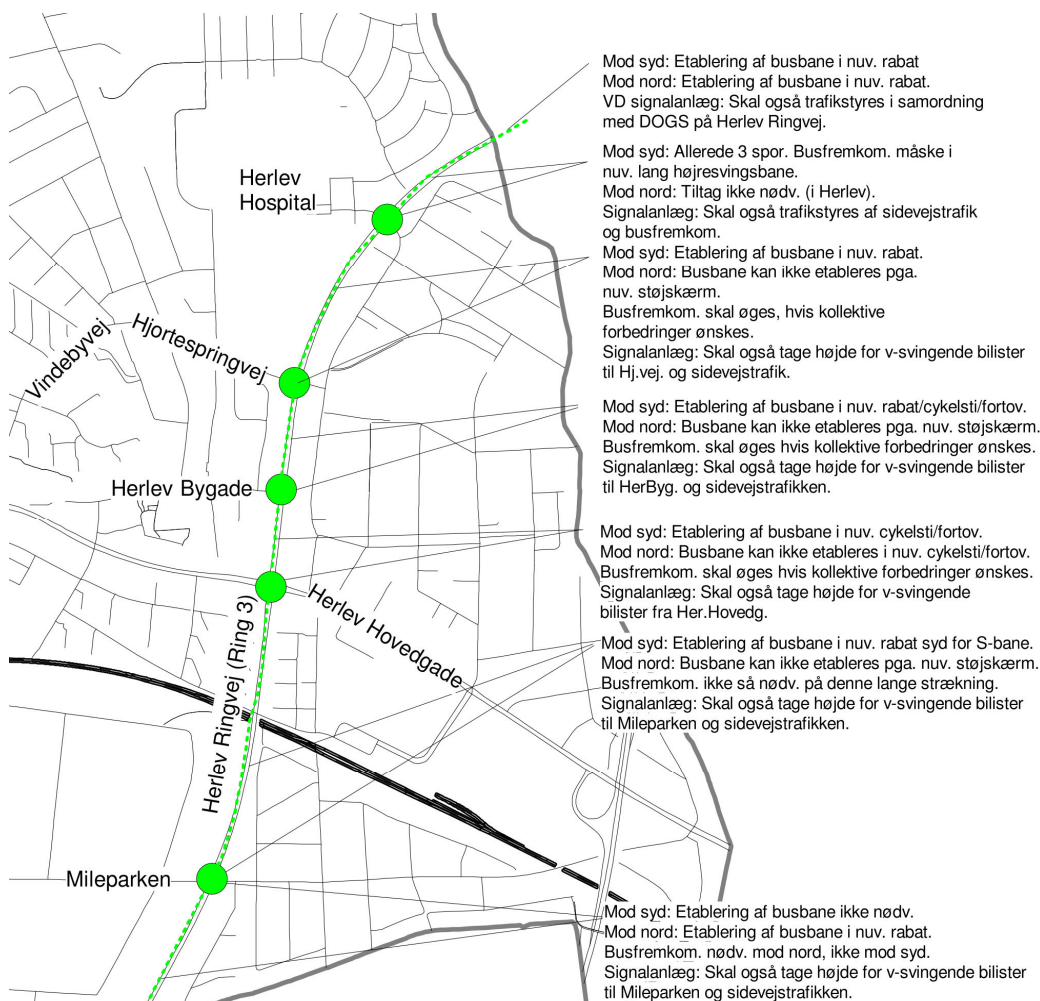
I "Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012" har Herlev Kommune selv en række bud på mulige forbedringer af trafikikkerheden og trafikafviklingen på netop Herlev Ringvej (Ring 3):

- Øget mellemtid efter hovedretning i kryds
- Forlænget venstresvingsbane og venstresvingspil ved Mileparken
- Tydeliggørelse af midterheller ved Herlev Hovedgade
- Hastighedsbegrænsning 60 km/t mellem Herlev Hovedgade og Herlev Hospital

Herlev Kommune vil med "Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012" kortlægge de nuværende problemer på de tidligere amtsveje i Herlev, og dermed holde fokus rettet på nødvendigheden i en forsat forbedring af disse store veje med regional betydning. Herlev Kommune er opmærksom på, at M3-projektet har overført trafik til Ring 3 og at denne trafikmængde måske søger tilbage til M3, når udbygningsprojektet er helt færdigt og dermed aflaster Ring 3.

Men betyder en betalingsring og trængselsafgifter igen yderligere belastende trafikstigninger på veje i Herlev Kommune, er det naturligt, at der iværksættes specifikke afværgeforanstaltninger på vegne af betalingsringen.

Skal der skabes bedre fremkommelighed for den kollektive bustrafik på Herlev Ringvej (Ring 3), kan man forestilles sig et scenarium som vist her:



Figur 12: Herlev Kommunes forslag til øget busfremkommelighed på Herlev Ringvej

Byvej er delvist facadeløs og den nordlige del er ikke decideret byområde. Hvidovre Kommunes umiddelbare reaktion på en stigning her er, at det primært vil være et problem i Brøndby Kommune på Brøndbyøstervej, men at en stigning på strækningen mellem Brostykkevej og Kettevej dog kan give problemer (sikkerhed, tryghed, støj, barriere mv.). De foreslåede afværgeforanstaltninger i Brøndby Kommune vil formentlig dæmpe trafikken på Byvej noget. Udviklingen i trafikken på Byvej bør overvåges via evalueringsprogrammet.

Hvidovrevej fungerer bl.a. som kommunens strøggade og trafikstigningerne her er ikke acceptable.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

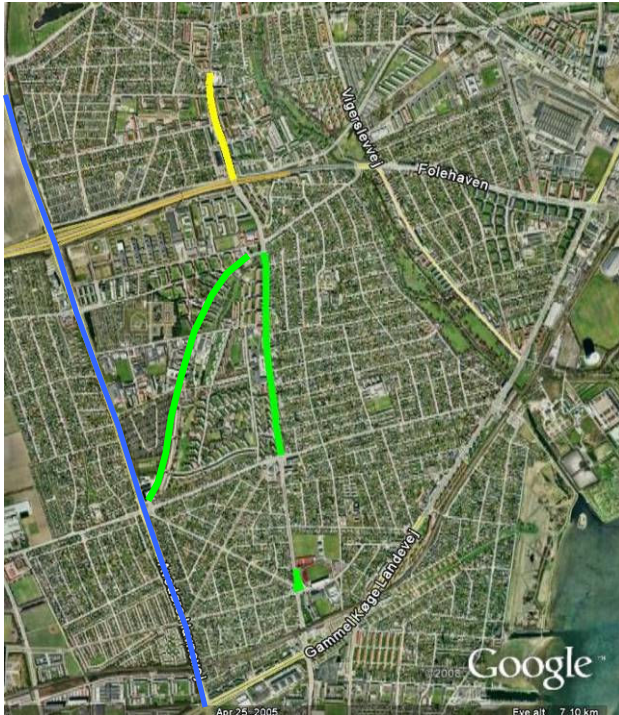
På Hvidovrevej mellem Hvidovre Torv og Holbækmotorvejen er kørebanelen blevet indsnævret ved etablering af midterheller, mens resten af Hvidovrevej er udformet som en bred to-spolet vej.



Figur 14: Indsnævret kørebane på Hvidovrevej

For at afværge trafikstigninger på Hvidovrevej foreslås det, at Hvidovrevej yderligere ombygges efter de tidligere anvendte principper.

Det foreslås således, at tværprofilen indsnævres mellem Brostykkevej og Arnold Nielsens Boulevard og det foreslås, at der etableres en kortere indsnævring af tværprofilen ud for stadion nord for Gammel Køge Landevej.



Figur 15; Eksisterende indsnævring (med gult) og foreslåede nye indsnævringer (med grønt) på Hvidovrevej og Arnold Nielsens Boulevard. Kapacitet og sikkerhed i kryds på Avedøre Havnevej skal forbedre (med blåt)

Det er nødvendigt også at gøre noget supplerende ved Arnold Nielsens Boulevard, for at forhindre, at trafikken fra Hvidovrevej ledes over på Arnold Nielsens Boulevard. Det kan ske ved at etablere flere fartdæmpere. Det foreslås, at der startes med få fartdæmpere, og så overvåges udviklingen i trafikken på strækningen via evalueringsprogrammet.



Figur 16: Eksisterende fartdæmpninger på Arnold Nielsens Boulevard

Det vil således primært være Avedøre Havnevej som skal bære den nordsyd-gående trafik igennem kommunen. Derfor er det vigtigt, at der er tilstrækkelig kapacitet her, og det er ligeledes nødvendigt at have fokus på sikkerheden på tværs af strækning-

gen. Kapaciteten og sikkerheden i krydsene på strækningen skal således forbedres som følge af trængselsafgifter. Og selvom støjen ikke stiger mærkbart, bør der med særlig fokus på strækningen mellem Gl. Køge Landvej og Brostykkevej, etableres støjdempende asfalt eller andre støjdempende foranstaltninger.

Rødovre Kommune ønsker at trafikken på Tårnvej dæmpes, og derfor nedsættes kapaciteten her som følge af trængselsafgifter. Det kan give anledning til stigninger på andre veje i Hvidovre Kommune, f.eks. Kløverprisvej og/eller Allingvej mellem Avedøre Havnevej og Hvidovrevej i Hvidovre Nord. Derfor skal disse strækninger overvåges via evalueringsprogrammet.

I Hvidovre Kommune findes en række problematiske motorvejstilkørsler, bl.a. ved Avedøre Havnevejs tilslutning til Amagermotorvejen. Det bør overvejes, hvorvidt forbedringer af disse kan implementeres ved hjælp af provenuet fra trængselsafgifter (se også afsnit 2.12). Forbedringer af Avedøre Havnevej tilkørslen, vil formentlig kunne reducere trafikken på Stamholmen. For at følge udviklingen på Stamholmen, skal denne indgå i evalueringsprogrammet.

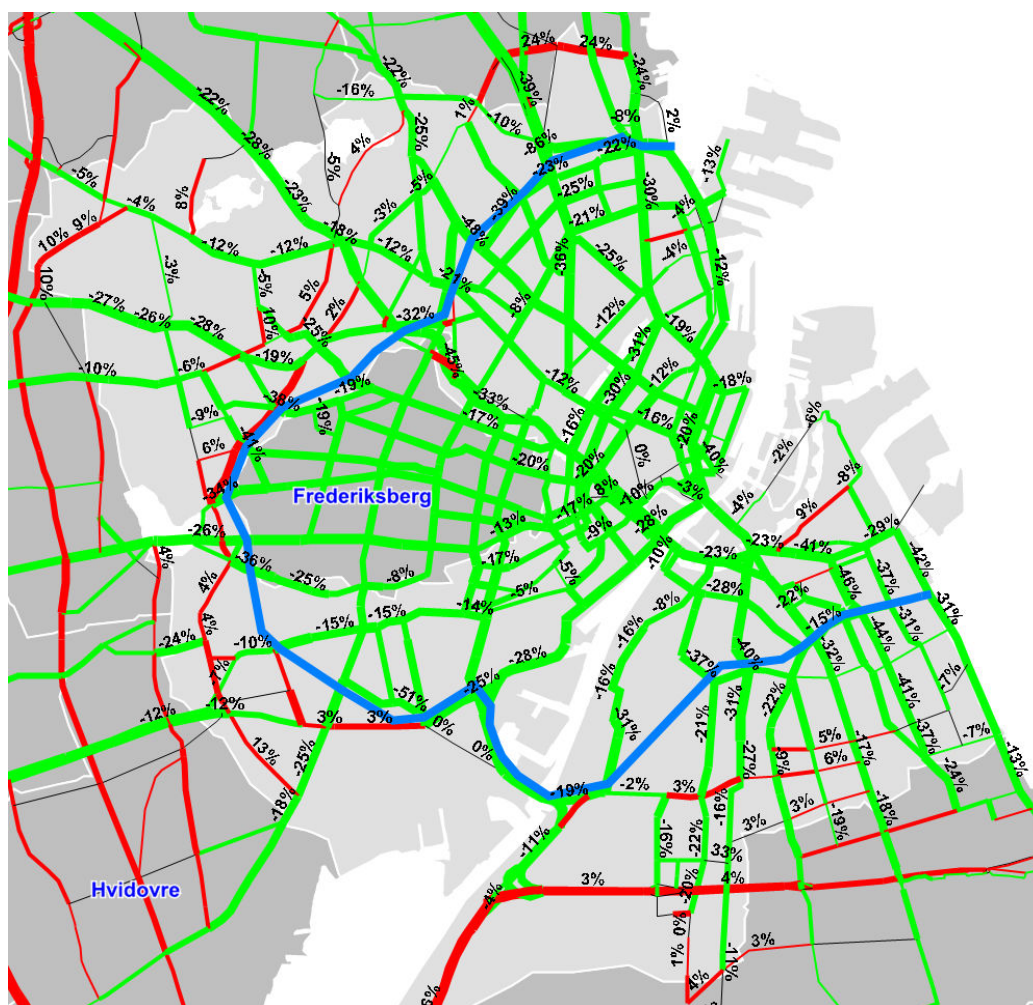
2.7 København

Samlet konsekvens

I Københavns Kommune vurderes trafikarbejdet samlet set at falde godt 15 %. Trafikken falder mest inden for betalingsringen (23 %), men også bydelene uden for ringen vil opleve et fald på mere end 10 %. At faldet uden for ringen bliver mindre skyldes, at en del bilister vælger at køre uden om ringen primært via Ring 2.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Ring 2 er en overordnet ringforbindelse, hvor den trafik, som nu engang kører i København, helst skal køre. Den umiddelbare vurdering er, at der i dag kun er problemer på Ring 2 nord for Roskildevej, mens strækningen syd for Roskildevej godt kan bære mere trafik. Det skal således vurderes, hvordan kapaciteten kan øges, og bussernes fremkommelighed sikres.



Figur 17: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Lokalt omkring betalingsringen kan der opstå problemstillinger, fordi mange lokale ture skæres væk. En screening af randen i forhold til forskellige parametre som f.eks. detailhandel, skole- og institutionsdistrikter og idrætsfunktioner skal være udgangspunkt for en første dialog med lokaludvalgene i Københavns Kommune. Der kan vise sig at være behov for konkrete afværgeforanstaltninger - f.eks. forbedring af en skolevej eller nedsættelse af hastighed o.lign.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

På Ring 2 begrænser løsningsmulighederne sig til primært at arbejde med signalerne. Der er endnu ikke konkrete forslag hertil.

Afværgeforanstaltninger lokalt langs med betalingsringen vil blive beskrevet i samarbejde med lokaludvalgene.

2.8 Lyngby-Taarbæk

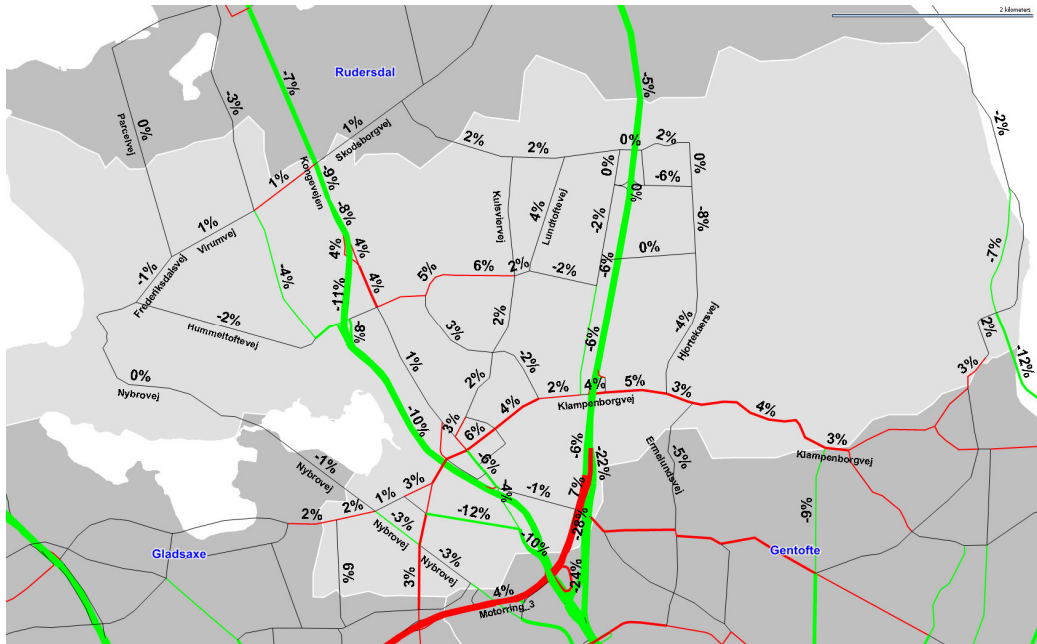
Samlet konsekvens

Samlet set forventes trafikarbejdet i Lyngby-Taarbæk Kommune at falde knap 4% på grund af betalingsringen.

Som for de øvrige kommuner sker der dog en omflytning af trafikken, således at den nord/syd-gående trafik falder med 6%, mens den øst/vest-gående trafik vokser med ca. 2%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

I nedenstående Figur 18 er trafikændringerne på de enkelte strækninger vist.



Figur 18: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Den væsentligste trafikstigning på kommuneveje foregår på Klampenborgvej ind gennem Lyngby, hvor trafikken forventes at stige op til 6%.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

De øst/vest-gående trafikale forbindelser i Lyngby-Taarbæk kommune er begrænset af mulighederne for at krydse S-banen og Lyngby Omfartsvej.

Forsøger man således at trafiksianere Klampenborgvej gennem Lyngby bymidte, fås det blot som resultat, at de parallelle veje i den såkaldte P-søgering benyttes i stedet. Endvidere er Lyngby et regionalt center og kommunen ønsker ikke, at tilgængeligheden til Bymidten forringes.

Afværgeforanstaltninger bør derfor rettes mod at fjerne ren gennemkørende trafik. I den sammenhæng er forholdene på Motorring 3 meget relevante, da benyttelsen af Motorring 3 er et af de få alternativer til at køre ind gennem Lyngby.

Da det pt. er uvist hvordan trafikken på en færdigudbygget Motorring 3 vil blive afviklet foreslås det, at holde vejene i Lyngby bymidte under observation i forbindelse med etablering af betalingsringen, for vurdering af behov for efterfølgende tiltag.

2.9 Rødovre

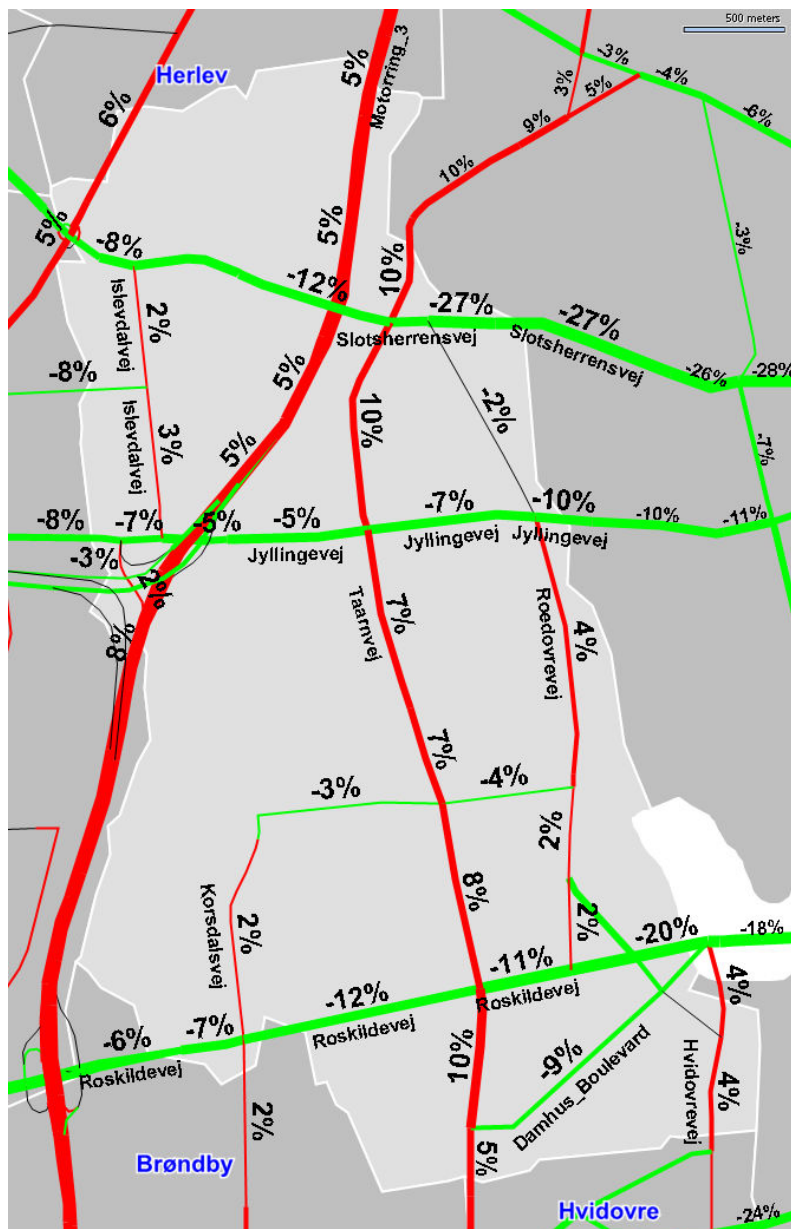
Samlet konsekvens

Samlet set forventes trafikarbejdet i Rødovre Kommune at vokse ca. 1% som følge af betalingsringen.

Også i Rødovre sker der dog en omfordeling af trafikken, således at den øst/vest-gående trafik forventes at falde med ca. 9%, mens den nord/syd-gående trafik forventes at vokse med ca. 6%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne på de enkelte veje er vist i Figur 19. Som det ses, forventes trafikken at vokse på både Rødovrevej og Tårnvej.



Figur 19: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Rødovre ønsker hverken, at Tårnvej eller Rødovrevej får mere trafik.

Rødovre Kommune har trafiksaneret cirka halvdelen af Rødovrevej, og har planer om trafiksanering af den resterende del. Trafiksaneringen er besluttet uafhængigt af trængselsprojektet og gennemføres som sådan. Selvom det ikke forventes, at der

skal foretages yderligere som følge af trængselsprojektet, sættes Rødovrevej på listen over veje, hvor trafikafviklingen skal overvåges.

Der bliver behov for at gennemføre afværgeforanstaltninger på Tårnvej med tilhørende signalanlæg for at undgå en trafikstigning her. Vejen har ekstrakapacitet, men det har krydsene ved Roskildevej og Jyllingevej ikke. Disse kryds har allerede i dag både kapacitets- og trafikikkerhedsmæssige problemer, som forventes forværret med ændrede trafikstrømme.

De nye trafikstrømme kan ikke forudsiges i en detaljeringsgrad, der retfærdiggør ombygninger før projektstart. Der udpeges derfor ikke ombygningsmæssige afværgeforanstaltninger. Tårnvej og de tilknyttede kryds sættes i stedet på listen over veje, hvor trafikken skal overvåges, før der gennemføres tiltag.



Figur 20: Ombygning på Rødovrevej

Rødovre Kommune ønsker at give de bilister, der rammes af trængselsafgifterne, et realistisk kollektivt trafiktilbud som alternativ til bilen. Dette ønskes gjort med kollektive trafikforbedringer, der tilgodeser denne flytning af trafikken og giver nemmere adgang fra Rødovre til højklasset kollektiv trafik. Kommunens forudsætning er derfor, at indholdet i den kollektive startpakke muliggør denne flytning af trafikken. Konkret kan der være tale om busbaner på Roskildevej og Tårnvej samt hurtigbusser, ad bl.a. Jyllingevej, mellem Rødovre Centrum og Metro/S-tog.

2.10 Tårnby

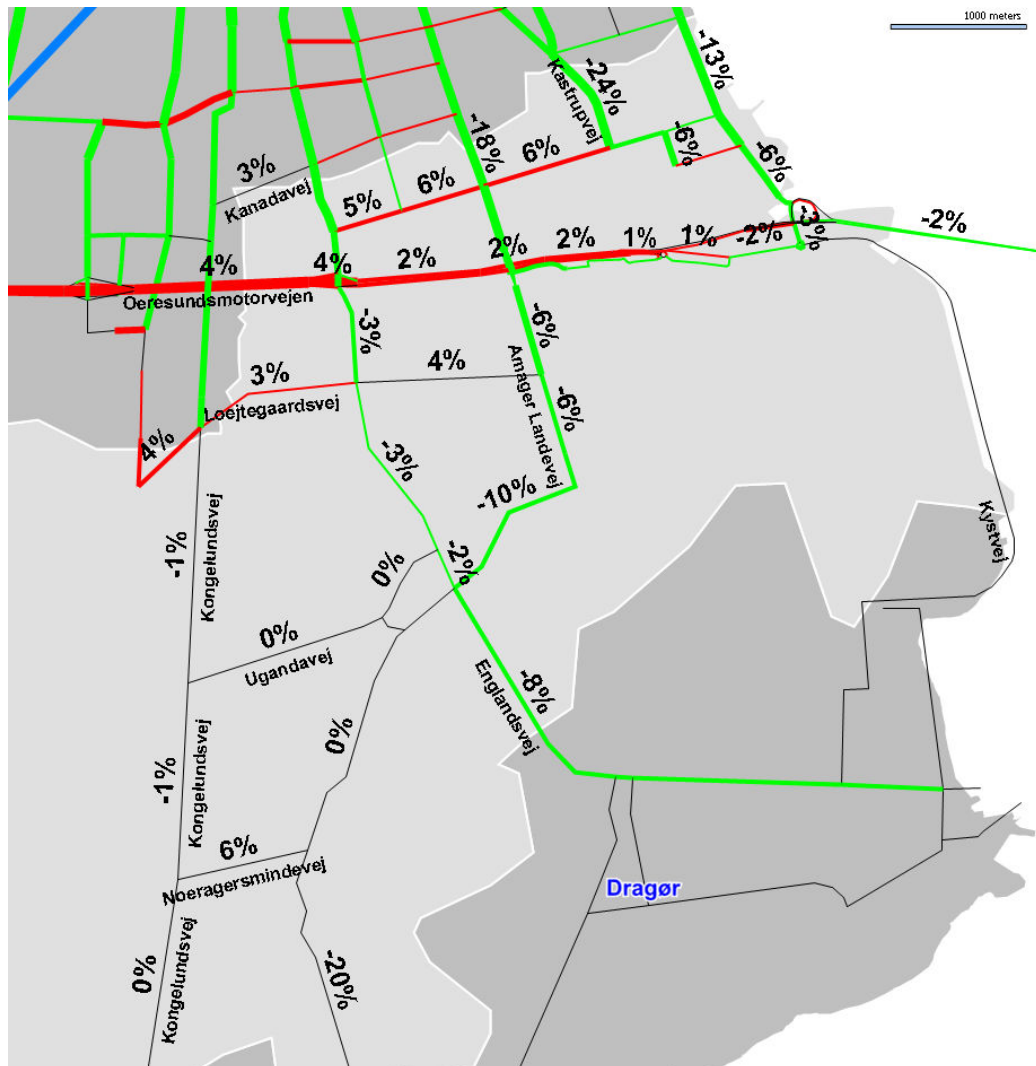
Samlet konsekvens

Samlet set betyder betalingsringen, at trafikarbejde i Tårnby Kommune reduceres ganske ubetydeligt (mindre end 1%).

Trafikken omfordeles dog således, at den nord/syd-gående trafik falder med ca. 2%, mens den øst/vest-gående trafik stiger ca. 3%.

Problemstillinger for enkelte vejstrækninger

Trafikændringerne på de enkelte vejstrækninger er vist i Figur 21.



Figur 21: Forventede trafikændringer som følge af betalingsringen i 2015

Som det ses foregår trafikvæksten især på Øresundsmotorvejen og i mindre grad på Tårnbyvej/Saltværksvej.

Beskrivelse af løsningsmuligheder

Tårnby Kommune oplever i dag problemer ved motorvejtilkørslerne ved Tårnby Torv og ved Kastrop (afkørsel 15 og 16).

Ved etablering af betalingsringen forventes trafikken på vejene, der fører til motorvejen at falde, mens trafikken på selve motorvejen forventes at stige. Det foreslås derfor, at disse motorvejtilkørsler sættes på listen over veje, hvor trafikudviklingen skal overvåges, således at der kan udføres afværgeforanstaltninger, hvis det viser sig nødvendigt (se også afsnit 2.12).

2.11 **Øvrige kommuner**

Der vil formentlig i alle omegnskommunerne kunne forekomme "uforudsete" konsekvenser af etableringen af betalingsringen, ligesom der kan blive behov for en række mindre justeringer og ombygninger af nogle kryds som følge af, at trafikstrømmene vender fra de radiale veje til tværvejene.

Der skal derfor afsættes en pulje til opfølgende afværgeforanstaltninger, således at man, når hele systemet kører, vurderer, hvilke kryds, der skal justeres eller ombygges. Dette skal ligeledes indgå i evaluerings- og monitoreringsplanen.

2.12 **Statsvejnettet**

Der er allerede i dag problemer på flere af til- og frakørselsanlæggene til motorringvejssystemet. Flere af kommunerne i Kommuneforum har påpeget, at disse problemer øges med trængselsafgifter, f.eks. ved Tårnby Torv og Avedøre Havnevej. Der har i flere år været arbejdet med at løse problemerne disse steder. Problemet er, at der er tale om meget dyre løsninger, hvis problemerne virkelig skal løses. Selskabet, som kommer til at drive trængselsafgiftssystemet, må senere vurdere, hvorvidt disse løsninger skal implementeres ved hjælp af provenuet fra trængselsafgifter.

Samtidig øges trafikken på Motorringvejene som følge af trængselsafgifter, og det skal beskrives, hvordan kapaciteten kan øges på motorvejene, og hvordan generne af mertrafikken (fx støj) kan minimeres.

Når lovgrundlaget til at indføre trængselsafgifter er under udarbejdelse, kan en mere konkret dialog med Vejdirektoratet og Sund & Bælt startes op. Dels omkring bedre udnyttelse af motorvejene, f.eks. ved hjælp af ITS og brug af nødspor, dels omkring støjdæmpende asfalt.



Til Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune

LYS – LYD - VAND

KulturNetværket er meget begejstrede for den igangværende dialog med Lyngby-Taarbæk Kommune omkring de visioner, som vi har lagt frem om LYS LYD VAND. Derfor vil vi gerne opfordre Lyngby-Taarbæk Kommune til, i dialog med KulturNetværket og med lysarkitekt Gunver Hansen at få skabt en overordnet strategi for kunstnerisk udsmykning samt bylys i Lyngby. Selve ideen til disse tanker er opstået som en følgevirkning af de helt utroligt spændende planer om etablering af en letbane igennem Lyngby, og når nu denne skal anlægges, så vil der blive mulighed for at etablere en lang række af de tekniske forudsætninger for implementering af LYS LYD VAND projekter. Disse tanker har vi tidligere gjort rede for, og summa summarum handler det om, at Kgs. Lyngby ved at "smykke" sig med samtidens værker ved brug af LYS LYD VAND vil kunne brande sig som et unikt oplevelsessted for borgerene, erhvervslivet og de mange studerende, som byen huser. Vi føler os overbevist om, at et sådant initiativ vil få Lyngby til at skille sig ud fra alle andre byer.

IDEFORSLAG TIL BESLYSNINGSSTRATEGI

KulturNetværket foreslår, at der skabes et idéforslag til en lysplan for en kunstnerisk udsmykning både i det centrale Lyngby, men også med "arme" ud til vigtige punkter i området. Projektet tænkes startet op med centrum i selve bykernen, og skal fokusere på:

Lyskunst
Mediefacader
Dekoratív vej- og byrumsbelysning
Kommercielt lys
Lysevents

OPSTART AF BELYSNINGSSTRATEGI OMFATTER

A. Research

1. Workshop og/ eller interview med alle involverede parter.
2. Sammenfatning af idéer, forventninger, overordnede mål, synsvinkler, politisk perspektiv, samt hvilke løsninger, der umiddelbart kan peges på.
3. Præcisering af det fysiske område og råderum for opgaven.

B. Idéforslag til lysplan

KULTURNETVÆRKET i Lyngby-Taarbæk Kommune. Medlem af Landsforeningen af Kulturelle Samråd.

Formand: Jytte Kløve, Lyngby Hovedgade 44, 2800 Kgs. Lyngby. Næstformand Lis Knudsen. Bestyrelse: Trine Budtz, Inge Schjødt, Lis Langvad, Vibeke Glarbo. Suppleanter: John Lansner. Karen Marie Bredegaard

CVR.: 30981219, Bank: Nordea Lyngby, 2252-34896 06762. Email: post@kulturnetvaerket.dk,

www.kulturnetvaerket.dk



KULTURNETVÆRKET

1. Overordnet karakter af hele den kunstneriske udsmykning.

Ambitionsniveau

Udstrækning, størrelse og varighed

Lyskategorier

Offentlige og private tiltag

STEDER

Primært område i Lyngby centrum:

Klampenborgvej

Vejen har relativt store bygninger til erhverv og meget gennemkørende trafik. Den moderne arkitektur skaber en metropol stemning.

Klampenborgvej indbyder til store lyskunsværker og mediefacader, måske kombineret med kommercielt indhold. De skal kunne opleves af den kørende trafik.

Lyngby Hovedgade

Gaden har en lille skala, bygningsmæssig diversitet og historisk stemning.

Lyngby Hovedgade kunne være sted for små lyskunsværker med lyd og vand, der især lagde op til nærhed og til den gående færdsel. Også med indslag af dekorativ byrumsbelysning.

Rådhuset med Rådhuspladsen

Rådhuset kunne belyses som arkitektonisk og symbolsk landmark for Lyngby.

Indretningen af Rådhuspladsen kunne planlægges med lys, lyd og vand som tema.

Jernbanepladsen

Det store åbne område ses som et stærkt befolket trafikareal med mange fodgængere, biler, busser mv. Hele mylderet af mennesker kunne blive udgangspunkt for interaktiv lyskunst, med et indhold baseret på strømmen af mennesker. Det kunne kombineres med kommercielt indhold. Værkerne kunne være synlige for de mange trafikanter på Lyngbyvejen, og fremstå som et landmark for Lyngby.

'Arme' til andre lokaliteter:

De mange steder kunne knyttes til Lyngby Centrum, eller til hinanden indbyrdes, med genkendelige elementer af lys, lyd og vand.

Stederne kunne skabe basis for 'en lysrute' af lysevents, der blev afholdt på bestemte tidspunkter af året

Venlig hilsen

KULTURNETVÆRKET i Lyngby-Taabæk Kommune. Medlem af Landsforeningen af Kulturelle Samråd.

Formand: Jytte Kløve, Lyngby Hovedgade 44, 2800 Kgs. Lyngby. Næstformand Lis Knudsen. Bestyrelse: Trine Budtz, Inge Schjødt, Lis Langvad, Vibeke Glarbo. Suppleanter: John Lansner, Karen Marie Bredegaard

CVR.: 30981219, Bank: Nordea Lyngby, 2252-34896 06762. Email: post@kulturnetvaerket.dk,

www.kulturnetvaerket.dk



KULTURNETVÆRKET

Næstformand for KulturNetværket Lis Knudsen & Formand for KulturNetværket Jytte Kløve
Kgs. Lyngby 27. november 2011

P.S. KulturNetværket foreslår at man opstarter ved et pilotprojekt. (Vedhæftet)

KULTURNETVÆRKET i Lyngby-Taarbæk Kommune. Medlem af Landsforeningen af Kulturelle Samråd.

Formand: Jytte Kløve, Lyngby Hovedgade 44, 2800 Kgs. Lyngby. Næstformand Lis Knudsen. Bestyrelse: Trine Budtz, Inge Schjødt, Lis Langvad, Vibeke Glarbo. Suppleanter: John Lansner. Karen Marie Bredegaard

CVR.: 30981219, Bank: Nordea Lyngby, 2252-34896 06762. Email: post@kulturnetvaerket.dk,

www.kulturnetvaerket.dk



KULTURNETVÆRKET

LYS – LYD - VAND

PILOTPROJEKT

25. november 2011

KulturNetværket er meget begejstrede for den positive dialog med Kommunen, og derfor vil vi gerne skitsere to eventuelle pilotprojekter, som man kunne overveje at sætte i værk. Vi vil, hvor vi kommer frem, berette om projektet LYS LYD VAND, for at gøde jorden for den fremtidige vision.

1. FORSLAG:

STORSKÆRM

Opsat på Kulturhusets facade ud mod Klampenborgvej eller på Kulturhusets endevæg mod øst.

PARTNERE

Lyngby-Taarbæk Kommune

DGO

Storcenteret

Kunstnere

INDHOLD

På denne skærm kunne man tænke sig, at de 4 partnere enedes om en fordeling i tid over døgnets måske 12 timer. Hvad indholdet angår foreslår vi følgende:

DGO: Nyhedsavis, eller lokal konkurrence om de bedste naturfotos fra lokalområdet

LTK: Ros og info til borgerne: FX: LTKs borgere har nu sparet XX% CO₂, eller LTKs borgere er de bedst uddannede, eller LTK har flest studerende i forhold til kommunens indbyggerantal eller Svømmehallen har udvidet sin åbningstid fordi der er så stor søgning
Eller LTKs borgere dyrker megen motion.

(Altså lutter positive historier med ros til borgerne)

Storcenteret: Imagepleje og annoncering

Kunstnere: Kunstnere i det Kreative Netværk/anerkendte kunstnere skal

KULTURNETVÆRKET i Lyngby-Taarbæk Kommune. Medlem af Landsforeningen af Kulturelle Samråd.

Formand: Jytte Kløve, Lyngby Hovedgade 44, 2800 Kgs. Lyngby. Næstformand Lis Knudsen. Bestyrelse: Trine Budtz, Inge Schjødt, Lis Langvad, Vibeke Glarbo. Suppleanter: John Lansner. Karen Marie Bredegaard

CVR.: 30981219, Bank: Nordea Lyngby, 2252-34896 06762. Email: post@kulturnetvaerket.dk,

www.kulturnetvaerket.dk



KULTURNETVÆRKET

hver indsende 2011's bedste kunstværk fotograferet professionelt, som bliver vist i slideshow på skærmen. Eller billeder af LTKs Kulturprismodtageres bedste værk. Eller lokal konkurrence iværksat via DGO. Alle kan indsende billeder af egne kunstværker, som så kan blive udvalgt v. censur og blive vist på den store skærm.

2. Forslag

Lyskunstfestival i samarbejde mellem LTK, Dong, Lyngby Kunstforening, det Kreative Netværk, Lyngby Storcenter, Handelsforeningen.

KulturNetværket står gerne til rådighed med uddybning af ovenstående tanker.

Venlig hilsen

Lis Knudsen og Jytte Kløve

Kgs. Lyngby 25. november 2011

P.S. Her lister vi øvrige ideer til inspiration for tankerne omkring LYS LYD VAND:

IDE KATALOG:

1. Ledlys søjle på Rådhuspladsen, som løbende kan opdateres med budskaber – fx informere om CO 2 besparelse i LTK.
2. To gange i døgnet: Grøn/eller anden farvet damp lukkes ud fra Storcenterets høje bygning. (som om at huset har form megen energi – og overtryk slippes løs)
3. Portrætgalleri på Kulturhusets facade (Ide Søren P. Rasmussen)
4. Ledlysbelysning på Rådhusets nye, måske kommende, tilbygning (tårnet)
5. Lys i snoren på trappen på rådhuset
6. Masterne, som holder kronerne ved vintertide, perforeres med dette rette antal huller, således at der kan komme damp og lys ud.
7. Lysstriber på cykelstierne – især ved skoler, børnehaver, vuggestuer og sportshaller.
8. Stribet lys på det store hus på den anden side af banen – bag rådhuset – skiftende MEGET langsomt i svage farver.
9. Lyd af fuglestemmer ved fodgængerovergange – i stedet for bib bib.
10. Led-lys facade på Magasin langs Klampenborgvej.

KULTURNETVÆRKET | Lyngby-Taabæk Kommune. Medlem af Landsforeningen af Kulturelle Samråd.

Formand: Jytte Kløve, Lyngby Hovedgade 44, 2800 Kgs. Lyngby. Næstformand Lis Knudsen. Bestyrelse: Trine Budtz, Inge Schjødt, Lis Langvad, Vibeke Glarbo. Suppleanter: John Lansner. Karen Marie Bredegaard

CVR.: 30981219, Bank: Nordea Lyngby, 2252-34896 06762. Email: post@kulturnetvaerket.dk,

www.kulturnetvaerket.dk



OG mulighederne er uendelige

Jytte 24. oktober 2011

KULTURNETVÆRKET | Lyngby-Taarbæk Kommune. Medlem af Landsforeningen af Kulturelle Samråd.

Formand: Jytte Kløve, Lyngby Hovedgade 44, 2800 Kgs. Lyngby. Næstformand Lis Knudsen. Bestyrelse: Trine Budtz, Inge Schjødt, Lis Langvad, Vibeke Glarbo. Suppleanter: John Lansner. Karen Marie Bredegaard

CVR.: 30981219, Bank: Nordea Lyngby, 2252-34896 06762. Email: post@kulturnetvaerket.dk,

www.kulturnetvaerket.dk