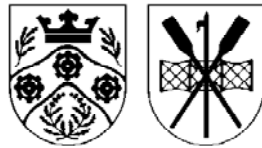


LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 15. november 2011 kl. 15:30
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	3. anslået regnskab - Teknik- og Miljøudvalgets område	4
02	Udmøntning af budgetaftale B12-15	7
03	Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby	11
04	Cykelstier mellem Jernbanepladsen og Jægersborgvej	13
05	Tilgængelighedplan 2005	15
06	Tilladelse til etablering af varmeindvindingsanlæg med grundvand som medie på Bredebo	16
07	Godkendelse og legalitetskontrol af takster for affald, jord, spildevand og vand	18
08	Godkendelse af regulativ for jord	22
09	Ansøgning efter projektbekendtgørelsen om tilladelse til etablering af nyt gasmotoranlæg på Carlshøj Kraftvarmeværk	24
10	Bredevej 1 - Opførelse af dagligvarebutik Netto	26
11	Anmodning om optagelse af punkt på dagsorden - Langs Hegnet 80	29
12	Anmodning om optagelse af punkt på dagsorden - Placering af ladestandere til el-biler	30

13	Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 15-11-2011	31
14	Status for istandsættelse af private fællesveje uden kontrakt	34
15	Regulativ for Erhvervsaffald – revideret – gældende fra 01-01-2012	35

1.

3. anslået regnskab - Teknik- og Miljøudvalgets område

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede en samlet oversigt vedr. 3. anslået regnskab 2011 den 25. oktober 2011 og besluttede at tage redegørelsen til efterretning og oversende redegørelsen til de enkelte fagudvalg til videre behandling.

Resultatet af fagudvalgenes behandling oversendes til Økonomiudvalgets møde den 22. november 2011 for at bringe bevillingerne på plads på Kommunalbestyrelsens møde den 28. november 2011.

Der er i 3. anslået regnskab 2011 nærmere redegjort for de enkelte afvigelser i forhold til korrigeret budget 2011.

I. Driftsvirksomheden - Teknik- og Miljøudvalgets område:

Resultatet af budgetopfølgningen fremgår af følgende oversigt:

Mio. kr. netto	Budget 2011	Korrigeret budget ^{*)}	Anslået regnskab	Afvigelse i 3. anslået regnskab i forhold til kor. budget	Afvigelse mellem anslået regnskab og opr. budget
Grønne områder og kirkegårde	23.697	26.128	26.128	500	2.431
Trafikanlæg mv.	72.802	91.516	83.816	-7.700	11.014
Miljø og natur	1.996	3.034	3.034	0	1.038
Teknik- og Miljøudvalget i alt	98.495	120.678	113.478	-7.200	14.483

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

^{*)} Budget 2011 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2010 til og med september 2011.

Der skønnes et samlet mindreforbrug på Teknik- og Miljøudvalgets aktivitetsområder på netto -7,2 mio. kr.

Resultatet har delvist sammenhæng til årene, der kommer, hvor bevillingsmæssige justeringer tilsvarende finder sted: Således er afvigelsen på området for vejbelysning (Trafikanlæg mv.) på samlede -7,7 mio. kr. et udtryk for, at tilsvarende beløb på hhv. 4,7 og 3,0 mio. kr. skubbes til anvendelse i B12 og B13.

På udvalgte områder, søges egentlige bevillingsmæssige opjusteringer:

Grønne områder/kirkegårde: +500.000 kr. i tillægsbevilling. Her og nu som engangsbeløb i B11 til dækning af et faldende antal brugerbetalte arrangementer i kapellerne.

Der vil tilgå en sag til fagudvalget i 2012 mhp. endelig stillingtagen til fremtidige løsningsmuligheder på det bevillingsmæssige problem. Overvejelserne vil i

fornødent omfang tage højde for Store Kapels evt. inddragelse til kulturelle formål fra B13 og frem.

Trafikanlæg/driftsbygning og pladser: +370.000 kr. i tillægsbevilling (vedvarende effekt) fra B12 og frem, grundet frafald af Vejvæsenets lejemål med LTK Forsyning A/S.

Trafikanlæg/vejbelysning: +970.000 kr. i tillægsbevilling i B15 - alene dette ene år - som justering til allerede indarbejdet budgetafgivelse på grund af vejenes omklassificering.

Finansieringsgrundlaget: Hvad angår de bevillingsmæssige opjusteringer, så har fagforvaltning afsøgt muligheder for at tilvejebringe kompenserende besparelser inden for den bestående totalramme. Allerede indarbejdede budgetreduktioner vedr. konkurrenceudsættelse samt andre effektiviserings- og sparetiltag muliggør ikke sådan en løsning. Af samme årsag anbefales finansieringsgrundlag tilvejebragt via kommunekassen.

II. Anlægsvirksomheden

Resultatet af budgetopfølgningen fremgår af følgende oversigt, og giver ikke anledning til bevillingsmæssige ændringer.

Mio. kr. netto	Budget 2011	Korrigeret budget ^{*)}	Anslået regnskab	Afvigelse i 3. anslået regnskab i forhold til kor. budget	Afvigelse mellem anslået regnskab og opr. budget
Grønne områder og kirkegårde	114	1.943	1.943	0	1.829
Trafikanlæg mv.	8.469	10.979	10.297	-682	1.828
Miljø og natur	0	854	854	0	854
Teknik- og miljøudvalget i alt	8.583	13.776	13.094	-682	4.511

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

^{*)} Budget 2011 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2010 til og med september 2011.

Der skønnes et samlet mindreforbrug på Teknik- og miljøudvalgets aktivitetsområder på 0,7 mio. kr.

Trafikanlæg mv: Grundet forsinkelse af iværksættelse af betalt parkering i Kgs. Lyngby blev der i forbindelse med 2. anslået regnskab tidsforskudt 4,0 mio. kr. til 2012. Imidlertid har det vist sig, at tingene nu går hurtigere end forudsat på daværende tidspunkt - derfor anmodes 1,0 mio. kr. fremskubbet fra 2012 til 2011.

Til trafik og infrastruktur i bymidten/P-henvisning er der afsat 1,0 mio. kr. Arbejdet forventes nu først igangsat i 2012, hvorfor rådighedsbeløbet anmodes overført til 2012.

Til etablering af støjvold langs Helsingørmotorvejen ved Lundtoftegårdsvej 5-37 er der afsat 0,7 mio. kr. Arbejdet forventes igangsat i 2012, hvorfor rådighedsbeløbet

anmodes overført.

Økonomiske konsekvenser

Fremgår af sagsfremstilling.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen efter indstilling fra Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at:

Udvalget tager redegørelsen vedr. 3. anslået regnskab 2011 til efterretning og anbefaler overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen at følgende budgetmæssige reguleringer godkendes:

Drift Tillægsbevillinger via kommunekassen som nedenfor skitseret.

Bevillingsmæssige justeringer i perioden B11-15, som beskrevet i detailopfølgning (se bilagsmaterialet).

Anlæg Der anbefales justeringer af rådighedsbeløb ml. B12 og B11 på 2 projekter med samme beløb, men modsatrettet effekt. Summen giver en finansiel neutral påvirkning af kommunekassen. Endelig skubbes rådighedsbeløb på 0,7 mio. kr. til støjvold fra B11 til B12, idet udgiftsbehovet først vil indfinde sig her.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Anbefalet.

2.

Udmøntning af budgetaftale B12-15

Sagsfremstilling

Budgetaftalen 2012-15 af 27. september 2011 blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 10. oktober 2011. Teknisk Forvaltning har nu påbegyndt udmøntningen af aftalen.

I overensstemmelse med intentionerne i aftalens pkt. 9 om implementering af budget 2012-15 fremlægger forvaltningen i denne sag dels en oversigt over budgetpunkterne opstillet i styringsarket "LIS", hvor punkterne er opdelt efter henholdsvis politisk og administrativ udmøntning (bilag 1)

dels supplerende notater, hvor udmøntningen af enkelte poster er nærmere beskrevet mht. konkrete handlinger og tidsplan.

Bilag 1 inkluderer til orientering aftalepunkter vedr. intern projektering samt sparekrav på eksterne konsulentydelse - begge med betydning for anlægsbevillingers størrelse i B12 og fremover.

I denne sag forelægges flg. punkter til politisk godkendelse:

1. Budgetaftalens pkt. 42/43 ang. klima- og varmeplanlægning: Med puljens etablering sammenkædes Agenda 21-aktiviteter, som ikke længere styres via separat bevilling. Denne har hidtil udgjort ca. 160.000 kr. årligt. Dertil skal tillægges evt. overførte, uforbrugte midler fra året før.

Som et led i budgetopfølgningen pr. 30.06.11 blev 200.000 kr. på Agenda 21-området periodiseret fra B11->B12. Det skyldtes, at aktiviteter forbundet med miljøhandlingsplan og energisparekampagne først gennemføres næste år. Da Agendaområdet rummer flere typer initiativer over året, vil et alm. års ressourceanvendelse i vis udstrækning være fastlagt på forhånd. Det nye års indsatser til understøttelse af klimaarbejdet kendetegner i sig selv allerede fastlagte aktiviteter for ca. 360.000 kr. Således tilbagestår i den nye pulje reelt set et råderum på 140.000 kr., som kan tilgodese evt. nye klimaaktiviteter samt varmeplanlægningsmæssige opgaver. Klimahandlingsplanen i efteråret 2012 vil tydeliggøre det fremadrettede investeringsbehov. Det anbefales på den baggrund, at udvalget afventer forvaltningens fremsættelse af klimahandlingsplanen, som vil skitsere, hvorledes Lyngby-Taarbæk Kommune på kort sigt (4 år) tænker klimainvesteringer gennemført.

2. Budgetaftalens pkt. 41/drift og 70/anlæg ang. betalt parkering er nærmere

beskrevet i notat 2A af 07.11.11. Budgetaftalens pkt. 62 om nedjusteret anlægsplan for slidlagsarbejder er nærmere beskrevet i notat 2B af 07.11.11. Budgetaftalens pkt. 38 om reduceret serviceniveau for græsklipning er nærmere beskrevet i notat 2C af 07.11.11.

3. Bilag 1 indeholder de aftalepunkter, som forvaltningen har skønnet relevante at optage i ledelsesinformationssystemet ("LIS"). Størsteparten af punkterne vedrører godkendte handlekataloger for B12 og frem. Nogle kan gennemføres administrativt, andre kræver senere politisk stillingtagen - Se detailbeskrivelse. Der skal ske en politisk stillingtagen til, hvordan denne opfølgning fremadrettet skal indgå overfor Teknik- og Miljøudvalget. Der afrapporteres allerede i formaliseret sammenhæng i chefgruppe og delvist direktionen og ØU.

Det skal bemærkes, at forvaltningen påtænker fremrykning af aktiviteter i anlægsbudgettet fra B13->B12 for at leve op til lovgivningsmæssige krav om kortlægning af støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner. Lovgivningsmæssige ændringer på området har gjort, at der i LC-programmet for 2012 blev afsat midler ekstra midler til opgaven. Kommunerne er kompenseret via bloktilskuddet. Fagforvaltning har ansøgt om bidrag fra DUT-pulje på 250.000 kr. i B12 og 10.000 kr. årligt i årene B13-15. Anmodning blev afvist med henvisning til, at finansiering måtte ske fra allerede afsatte midler i anlægsplanen for B13 og B14. Denne løsningsmulighed vil blive anvendt og en opfølgning vil ske som et led i budgetrevisioner på anlægssiden i løbet af B12.

Supplerende bemærkninger:

I nogle sammenhænge er der punkter i budgetaftalen, som ikke omtalt i sagsfremstillingen. Det gælder i tilfælde, hvor beslutningen kan implementeres uden yderligere politisk stillingtagen. (Aftalepkt. 60/Renovering af broer er bl.a. en direkte udløber af separat udvalgssag i TMU pr. 16.08.11 - "Vedligeholdelse af broer og bygværker i kommunen", pkt. 3).

Ydermere kan der i anlægsprogrammet være bevillingsmæssige ændringer, som skal gennemføres af respektive fagforvaltninger og forelægges dertilkoblet stående udvalg. I sådanne situationer leverer Teknisk Forvaltning input til sagens oplysning i den udstrækning aktuel fagforvaltning måtte have brug for det.

I aftalens pkt. 50 indgår bl.a. tildeling af ekstra stillinger vedr. styrkelse af plan, byg, klima- og varmeplan. Opfølgning sker i fagudvalget, hvilket er ØU i den sammenhæng.

Aftalepkt. 61 pålægger en rammereduktion på udvalgte, større anlægsprojekters monteringsarbejder i forb. med etablering af nyt udstyr. Udpegning af løsningsforslag leveres fra anden fagforvaltning (SSF) og tilgår referende fagudvalg.

Aftalens pkt. 71 tildeler 20,0 mio. kr. i B15 til bygnings- og energirenovering samt varmeplan (anlæg). Aktiviteter vil blive drevet frem af ansættelsen af nøgleperson for varmeplanområdet. Vedkommende skal indgå i et samarbejde med fjernvarmeselskaber mhp. konvertering af den centrale bydels forsyningsnet i overgang fra gas til fjernvarme. Sidenhen forventes også perifere dele som parcelhusområder at blive omfattet. Der forudses løbende sagsfremstillinger til fagudvalg og ØU i takt med snitfladeafklaringer (i forhold til fjernvarmeselskaber) og endelig plans færdiggørelse.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Teknik- og Miljøudvalget godkender forvaltningens anbefaling under pkt. 1 i sagfremstilling ang. klima- og varmeplanlægningspuljens anvendelse fremadrettet. Således vil 2012 altovervejende blive et år, hvor puljen rummer fuld videreførelse af allerede fastlagte aktiviteter på Agenda 21-området. I den udstrækning påregnes klimaaktiviteter i sig selv som min. at andrage 360.000 kr. under regnskabsåret 2012. Med fremlæggelse af klimahandlingsplanen påtænkes miljø- og varmeplanlægningspuljens fremadrettede anvendelse (hovedsagligt for 2013 og frem) skitseret mhp. godkendelse.
2. Teknik- og miljøudvalget tager anbefalingerne i de 3 notater af 07.11.11 til efterretning på områderne for betalt parkering, slidlag og græsklipning.
- 3A. Teknik- og Miljøudvalget godkender indhold af punkter optaget i LIS samt skitserede planer for udmøntning af respektive projekter - jfr. bilag 1.
- 3B. Teknik- og Miljøudvalget vælger af rapporteringsform for de i LIS optagne projekter:
 - Teknisk Forvaltning anbefaler, at dette sker som et led i gennemførelsen af budgetrevisioner over året. Sagsfremstillingen vil fremadrettet afspejle evt. problemfelter, i den udstrækning bevillingsmæssige krav ikke viser sig realiserbare. Det vil alene blive i tilfælde, hvor forvaltningen ikke selv ser sig istand til at anvise kompenserede besparelser (modgående initiativer). Kører projekter efter planen og holder de økonomiske forudsætninger, vil der ikke ske en afrapportering overfor fagudvalget.
 - En anden løsningsmulighed er, at fagudvalget, som bilag til budgetrevisioner, modtager forvaltningens interne detailopfølgning på egne LIS-projekter. Dette vil i givet fald være en bruttoliste med status på samtlige projekters fremdrift.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Ad. 1. Godkendt

Ad. 2. Taget til efterretning, idet udvalget ønsker, at der tages hensyn til cyklisters komfort og fremkommelighed ved valg af nye slidlagsarbejder, f.eks. på I. H. Mundts Vej. Derudover ønsker udvalget information til borgerne om indsatsen vedrørende græsklipning.

Ad. 3A. Godkendt

Ad. 3B. Godkendt, at udvalget ønsker, at afrapportering ske i forbindelse med budgetrevisionen.

(C) kan ikke anbefale afsnittet vedrørende betalt parkering.

3.

Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby

Sagsfremstilling

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 forelægger 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. Særskilt sag herom forelægges i givet fald.

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 15. november 2011:

Udsat.

4.

Cykelstier mellem Jernbanepladsen og Jægersborgvej

Kommunalbestyrelsen godkendte på mødet den 27. juni 2011 at Teknisk Forvaltning igangsætter opmåling og projektering af istandsættelse af kørebane og anlæg af cykelsti på Lyngby Hovedgade mellem Jernbanepladsen og Jægersborgvej og at anlægget udføres i forår 2012.

Der er på nuværende tidspunkt udarbejdet vedlagt skitseprojekt (plan- og snittegning), der forelægges til godkendelse. Skitseprojektet skal danne grundlag for detailprojekt og udbudsmateriale.

Cykelstien er udpeget som en del af cykelsupersti igennem Lyngby, men på grund af snævre pladsforhold kan den anbefalede bredde på 2,5 m ikke opnås. Cykelstien anlægges med en bredde på 2,15 m inkl. chaussestensbånd.

I skitseprojektet er arealet foreslået disponeret til fortov, cykelsti, parkeringsbane/busstoppested, og kørebane. Antallet af kørespor herunder svingbaner bevares. Ligeledes bevares busstoppestedet i den vestlige side af vejen.

Der anlægges gennemgående flisefortov, som det eksisterende ud for Jernbanepladsen. Fortovet anlægges med et bånd af chaussesten mod facade og et mod cykelsti, til belysning og cykelstativer m.m. Ifølge aftale med handelsforeningen bliver der afsat plads til julebelysningen i dette chaussestensbånd. Cykelsti, parkeringsbane/busbane og kørebane anlægges i asfalt. Dog anlægges den yderste del af cykelstien ud mod p-bane i chaussesten, for at øge cyklisternes sikkerhed i forhold til påkørsel af åbne bildøre

De eksisterende 2 træer på strækningen fjernes. Der plantes i stedet 5 træer langs vejen, således at strækningen æstetisk fremstår som de nordligere strækninger. Der foreslås endvidere plantet 1 træ på en privat grund, hvilket skal afklares med ejeren. Ved at plante 5 træer på strækningen reduceres antallet af parkeringspladser langs vejen fra 14 til 10 pladser.

Projektet er fremsendt til anden rådgiver, for at få foretaget en trafikikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision. Det forventes, at resultatet af revisionerne forelægges på mødet.

Økonomiske konsekvenser

Kommunalbestyrelsen godkendte på mødet den 27. juni 2011 at frigive anlægsbevilling på 781.000 kr. til "cykelsti mellem Jernbanepladsen og

Jægersborgvej" til de indledende arbejder og intern projektering. Der er indhentet tilbud på udarbejdelse af skitseprojekt, detailprojekt udbudsmateriale og afholdelse af licitation. Det mest fordelagtige tilbud var inden for frigivet anlægsbevilling, og der er indgået kontrakt med rådgiver.

I Budget 2012-2015 er der i 2012 afsat 1.630.000 kr. til "Istandsættelse af Lyngby Hovedgade syd" samt 1.550.000 kr. til "Anlæg af cykelstier på Lyngby Hovedgade mellem Jernbaneplassen og Jægersborgvej", i alt 3.180.000 kr til anlægsarbejdet som er estimeret på baggrund af tidligere skitseprojekter.

Resultatet af licitationen forventes forelagt for Teknik- og Miljøudvalget til marts, hvor der ansøges om frigivelse af anlægsbevilling.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. vedlagte skitseprojekt for anlæg af cykelstier på Lyngby Hovedgade godkendes
2. forvaltningen bemyndiges til at udarbejde detailprojekt, udbudsmateriale og afholde licitation på baggrund af skitseprojektet.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Punkterne 1 og 2, godkendt.

5.

Tilgængelighedplan 2005

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning fremlægger forslag til anlægsprojekter til udførelse i 4. kvartal 2011. Anlægsbevilling er overført fra 2010 sammen med årsplan 2011. På nuværende tidspunkt foreslås igangsat følgende projekter oplyst i bilag. Projekterne f.eks. er udførelse af ramper, kantstensarbejder og ombygning af overkørsler / fortove. Udgangspunktet er forslag, der er fremsat i den eksisterende tilgængelighedsplan fra 2005. Projekterne har tidligere været fremlagt Teknisk Udvalg den 8. september 2009, men projekterne blev ikke aktualiseret.

Økonomiske konsekvenser

Der er fra 2010 overført i alt 1.003.000,- kr. i Teknisk Forvaltnings årsplan. Teknisk Forvaltning fremlægger projektforslag til en samlet anlægspris på ca. 250.000 kr. inklusiv intern projektering. Se tabel over projekterne i bilag.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender ovenstående prioritering af tiltag, som vist som bilag for ca. 250.000, - kr. til forbedring af tilgængelighed ved offentlig vejareal.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Anbefalet.

6.

Tilladelse til etablering af varmeindvindingsanlæg med grundvand som medie på Bredebo

Dominia har på vegne af Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby Almennyttige Boligselskab ansøgt om tilladelse til etablering af et varmeindvindingsanlæg med grundvand som varmemedium (grundvandsvarmeanlæg) i forbindelse med opførelse af Bredebo Områdecenter.

Myndighedsbehandling

Projektet skal have tilladelse efter:

- Vandforsyningslovens §21 – til grundvandindvinding.
- Miljøbeskyttelseslovens §19 – i overensstemmelse med bekendtgørelse om varmeindvindingsanlæg og grundvandskøleanlæg.

Projektet kræver godkendelse efter projektbekendtgørelsen i henhold til Varmeforsyningsloven.

Desuden er projektet omfattet af VVM-bekendtgørelsen og er blevet VVM-screenet. VVM-screeningen har vist, at anlægget må antages ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt.

Baggrund for sagens behandling

Forud for ansøgningen om etablering af et grundvandsvarmeanlæg er der udført en prøveboring samt en prøvepumpning for at afdække potentialet for anlægget.

Dybe boringer kan udgøre en potentiel risiko for grundvandet fordi de gennembryder de lerlag i undergrunden, som fungerer som beskyttende barrierer. Dermed er der blandt andet risiko for, at:

- en forurening kan løbe langs med boringen, hvis den ikke udføres korrekt
- en forurening kan løbe inden i boringen, hvis den ikke udføres korrekt

Der er en række regler for udførelse, placering og indretning af boringer samt krav om beskyttelse af disse. Forvaltningen vurderer, at ansøgningen er fyldestgørende og på tilfredsstillende vis redegør for, at boringerne kan indrettes med tekniske løsninger, der sikrer, at grundvandet kan beskyttes på tilstrækkelig vis.

Forvaltningen forventer samlet set at kunne vurdere, at udførelsen af boringerne ikke vil udgøre en risiko for grundvandet og vandindvindingen i området.

Tilladelsen efter Vandforsyningslovens § 21 er omfattet af en 4 ugers

høringsperiode, indenfor hvilken arbejdet ikke kan igangsættes. Desuden ønsker bygherre at starte arbejdet med etablering af anlægget snarest for at undgå problemer i forbindelse med vinteren. På denne baggrund foreslår Teknisk Forvaltning, at Teknik- og Miljøudvalget bemyndiger forvaltningen til at meddele tilladelser samt godkendelser til det ansøgte projekt.

Økonomiske konsekvenser

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

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget bemyndiger Teknisk Forvaltning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget bemyndiger Teknisk Forvaltning til at meddele tilladelser og godkendelser til det ansøgte projekt og at udvalget orienteres efterfølgende.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Godkendt.

7.

Godkendelse og legalitetskontrol af takster for affald, jord, spildevand og vand

Takster for erhvervs- og husholdningsaffald 2012

Det er bestemt i miljøbeskyttelsesloven og affaldsbekendtgørelsen, at Kommunalbestyrelsen skal fastsætte gebyrer for affaldsplanlægning, etablering, drift og administration af affaldsordninger.

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt vedtage et gebyrblad, der angiver størrelsen på disse gebyrer.

Driften af affaldsområdet er udskilt til Lyngby-Taarbæk Forsyning. Forsyningsselskabet har således regnskabstal og budget for de faktiske udgifter.

Affaldsplanlægningen og (en del af) administrationen af affaldsordninger varetages af Teknisk Forvaltning. Udgifterne hertil kompenseres helt af forsyningsselskabet og indregnes efter særlig fordelingsnøgle i taksterne.

Teknisk Forvaltning har gennemgået gebyrerne og anbefaler, at gebyrerne godkendes.

Det skal bemærkes, at der i Vestforbrændings regi arbejdes på at etablere en fælles tilmeldeordning for samtlige virksomheder i Vestforbrændings opland samt ens gebyrer. Dette arbejde er endnu ikke tilendebragt, så derfor vides det ikke, hvilken betydning for gebyrenes størrelse det vil medføre for virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune. Så snart det er afklaret, vil beskrivelse af ordningen og de ændrede gebyrer blive forelagt til udvalgets godkendelse.

Takster for jordflytningsgebyrer 2012

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.

Der er tale om et "hvile i sig selv område". 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 300.000 kr. ekskl. moms. Gebyr til virksomheder fordeles ligeligt og opkræves sammen med de øvrige affaldsgebyrer for virksomheder.

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 bilag 1 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.

Takster for Vand 2012

Kommunalbestyrelsen skal legalitetskontrollere og godkende takster for drikkevand, jf. Vandforsyningsloven § 52a og § 53, stk. 1.

I forbindelse med Forvaltningens legalitetskontrol må forventes inddragelse af ekstern bistand. Forvaltningen vil forelægge resultatet heraf for udvalget .

Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt, de af Forsyningssekretariatet godkendte takster, for 2012. Budgettet for drift og anlæg forventes godkendt af Forsyningssekretariatets bestyrelse primo december 2011. Forvaltningen kan herefter udføre den nødvendige legalitetskontrol.

Det af Forsyningssekretariatet fastsatte prisloft for 2012 er for vand 18,05 kr. pr. m³

Forsyningssekretariatets afgørelse er lagt på sagen.

Takster for spildevand 2012

Kommunalbestyrelsen legalitetskontrollere bidrag og takster for spildevand, jf.

Betalingsloven § 1 stk 4 og § 3, stk. 1.

I forbindelse med Forvaltningens legalitetskontrol må forventes inddragelse af ekstern bistand. Forvaltningen vil forelægge resultatet heraf for udvalget .

Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt, de af Forsyningssekretariatet godkendte takster, for 2012. Budgettet for drift og anlæg forventes godkendt af Forsyningsselskabets bestyrelse primo december 2011. Forvaltningen kan herefter udføre den nødvendige legalitetskontrol.

Det af Forsyningssekretariatet fastsatte prisloft for 2012 er for spildevand 28,27 kr. pr. m³.

Forsyningssekretariatets afgørelse er lagt på sagen.

Økonomiske konsekvenser

Takster for erhvervs- og husholdningsaffald 2012

Ordningen er udgiftsneutral, da den er brugerfinansieret.

Takster for jordflytningsgebyrer 2012

Ordningen er udgiftsneutral, da den er brugerfinansieret.

Takster for Vand 2012

Ordningen er udgiftsneutral, da den er brugerfinansieret. Teknisk Forvaltnings udgifter til ekstern bistand ved legalitetskontrol skønnes til 5.000-10.000 kr, forvaltningen vil søge dette indarbejdet i budget 2013.

Takster for spildevand 2012

Ordningen er udgiftsneutral, da den er brugerfinansieret. Teknisk Forvaltnings udgifter til ekstern bistand ved legalitetskontrol skønnes til 5.000-10.000 kr, forvaltningen vil søge dette indarbejdet i budget 2013.

Beslutningskompetence

Takster for erhvervs- og husholdningsaffald 2012

Kommunalbestyrelsen

Takster for jordflytningsgebyrer 2012

Kommunalbestyrelsen.

Takster for Vand 2012

Kommunalbestyrelsen.

Takster for spildevand 2012

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Takster for erhvervs- og husholdningsaffald 2012

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler at taksterne for erhvervs- og husholdningsaffald godkendes.

Takster for jordflytningsgebyrer 2012

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.

Takster for Vand 2012

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler de foreløbige takster taget til efterretning, idet endelig godkendelse kan ske efter, den af forvaltningen, udført legalitetskontrol.

Takster for spildevand 2012

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler de foreløbige takster taget til efterretning, idet endelig godkendelse kan ske efter, den af forvaltningen, udført legalitetskontrol.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Udsat.

8.

Godkendelse af regulativ for jord

Teknisk Forvaltning har udarbejdet et nyt regulativ for jord. Det gældende regulativ for jordflytning fra 1. januar 2011 er hermed revideret og omdøbt til "Regulativ for jord". Revisionen er sket på baggrund af at Miljøstyrelsen har udsendt en vejledning til udarbejdelse af regulativ for jord den 28. sep. 2011.

"Regulativ for jord" er udarbejdet i fællesskab med de øvrige kommuner i Miljøsamarbejdet, hvor der anvendes den samme skabelon. Skabelonen er af Teknisk Forvaltning revideret ud fra den nye vejledning fra Miljøstyrelsen.

Teknisk Forvaltning, har indarbejdet kommunens eksisterende "Regulativ for jordflytning" i vedlagte udkast til "Regulativ for jord" og derved samles reglerne om områdeklassificering, jordflytning og jord som er affald i et fælles opdateret sæt regler for jord.

Ifølge affaldsbekendtgørelsen skal det nye regulativ træde i kraft den 1. januar 2012 og skal inden da i 4 ugers offentlig høring. På baggrund af den stramme tidsplan, er der udarbejdet en tidsplan for politisk behandling af regulativet. Hvis der ikke er væsentlige ændringer vil regulativet blive tilrettet efter høringssvarene og forelagt KMB i december. Væsentlige ændringsforslag vil kunne forelægges på et ekstraordinært TMU møde.

Tidsplan for politisk behandling
Forslag til regulativ for jord behandles i TMU den 15. Nov 2011.
Fase 1 - Høring
Regulativet i offentlig høring i 4 uger fra 16. Nov. til 14. Dec. 2011.
Fase 2 - Behandling
Behandling af indkomne forslag og bemærkninger 14.-16. Dec. 2011. Da tidsfristen er meget stram, må Teknisk Forvaltning behandle de indkommende forslag og bemærkninger løbende.
Fase 3 - Vedtagelse
Forelægges Kommunalbestyrelsen den 19. Dec. 2011. For at overholde lovkravene skal regulativet være vedtaget senest den 1. Jan. 2012

I det nye forslag til regulativ er indskrevet, at kommunalbestyrelsen har bemyndiget Teknisk Forvaltning til at foretage mindre ændringer i bilagene i regulativet.

Regulativet giver ikke anledning til ændringer af den nuværende daglige praksis og administration på jordområdet, herunder arbejdet med jordgebyrerne.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er gebyrfinansieret og skal hvile i sig selv.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at teknik- og miljøudvalget

1. godkender forslag til regulativ for jord, samt at Teknisk Forvaltning bemyndiges til at tilpasse regulativet efter endt høring og forelægge det for KMB.
2. godkender at regulativet sendes i offentlig høring i 4 uger fra den 16. november til den 14. december 2011,
3. sender regulativet direkte til KMB mødet den 19. december, til vedtagelse, såfremt der ikke er væsentlige ændringer på baggrund af høringen.
4. anbefaler Kommunalbestyrelsen at bemyndige Teknisk Forvaltning til at kunne foretage mindre ændringer i bilagene i dette regulativ, uden at skulle forelægge sagen på ny.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Punkterne 1-4, anbefalet.

9.

Ansøgning efter projektbekendtgørelsen om tilladelse til etablering af nyt gasmotoranlæg på Carlshøj Kraftvarmeværk

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget ansøgning om etablering af nyt gasmotoranlæg på Carlshøj Kraftvarmeværk, i Carlshøj bebyggelsen, Lyngvej 22, 2800 Kgs. Lyngby.

Ansøgningen skal godkendes efter Varmeforsyningsloven (Lovbekendtgørelse nr. 347/2005 om varmforsyning) og Projektbekendtgørelsen (Bekendtgørelse nr. 1295/2005 om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg).

Ansøgningen er suppleret med en samfundsøkonomisk beregning af projektet sammenholdt med 2 alternativer: fjernvarme og naturgaskedel.

Beregninger viser, at fjernvarme samfundsøkonomisk set er mest fordelagtigt, dernæst naturgaskedelløsning og at udskiftning til nyt gasmotoranlæg, som ansøgt, samfundsmæssigt set vil være det dårligste alternativ. Tilslutning til fjernvarme forventes tidligst at blive muligt om et par år.

I henhold til varmforsyningslovens og projektbekendtgørelsen skal Lyngby-Taarbæk Kommune foretage en energimæssig, samfundsøkonomisk og miljømæssig vurdering af projektet. Der kan kun meddeles tilladelse til den samfundsøkonomisk bedst mulige løsning. COWI har vurderet projektet og udarbejdet udkast til afgørelse.

Set i lyset af, at der er planer for udbygning af fjernvarme i kommunen, er det hensigtsmæssigt at begrænse investeringer inden planer om fjernvarmforsyning konkretiseres under hensyntagen til forsyningsikkerhed og driftsøkonomi. Investering i en gaskedelløsning er betydeligt lavere end investeringen ved udskiftning af gasmotoranlæg til nyt gasmotoranlæg.

Forvaltningen har sendt udkast til afgørelse i høring, hvor der lægges op til, at der vil blive meddelt afslag på det ansøgte projekt med henvisning til ovenstående argumentation. Høringsbrev er vedlagt som bilag 3. Bilaget er ikke udsendt med dagsordenen.

Der er ikke kommet skriftlig svar i høringsperioden, men Claus Dahl fra den selvejende almene boligorganisation Carlshøj, har den 19.7.2011 telefonisk oplyst, at han ikke mener, at der er taget hensyn til prisen for beboerne, som han mener skal af med 30-40 % mere som følge af afslaget. Han foreslog, at Carlshøjvej kunne

være varmecentral for et større område (C. Amalievej, Fuglevadsvej, Borgervej mfl.). Claus Dahl blev bedt om at fremkomme med de nævnte forhold i et foreløbigt svar, herunder forslag om dækning af et større område og hans ønske om et møde inden høringsfristen udløb. Dette er ikke modtaget.

Hvis der meddeles afslag på ansøgning om godkendelse til at udføre det ansøgte projekt har Carlshøj Kraftvarme to muligheder:

- De kan kortlægge muligheder og tidshorisonter for tilslutning til fjernvarme fra DTU-HF og kun udføre minimale vedligeholdelse af det eksisterende anlæg indtil tilslutning er mulig.
- Hvis tidshorizonten for fjernvarme er for lang og minimal vedligeholdelse ikke er mulig, kan der ansøges om godkendelse til at udskifte gasmotoranlægget til naturgaskedel, der, ifølge de samfundøkonomiske beregninger, er det næstbedste alternativ.

Forvaltningen vurderer, at projektet ikke kan godkendes, da det, samfundsøkonomisk set, ikke er den mest fordelagtige løsning.

Økonomiske konsekvenser

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

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Indstilling

Teknisk Forvaltningen foreslår, at der meddeles afslag på ansøgning om godkendelse af etablering af nyt gasmotoranlæg på Carlshøj Kraftvarmeværk efter projektbekendtgørelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Udsat, idet det afklares om ansøgningen stadig er aktuel.

10.

Bredevej 1 - Opførelse af dagligvarebutik Netto

Sagsfremstilling

Sagen blev sidst behandlet af Byplanudvalget samt Teknik- og Miljøudvalget ved møderne hhv. 19. januar og 8. februar 2011. Udvalgene besluttede hhv.:

Byplanudvalget den 19. januar 2011:

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. detailhandelsrapporten og trafikrapporten drøftes og vurderes,
2. de trafikale spørgsmål oversendes til endelig vurdering i Trafik- og Miljøudvalget,
3. der skal ske en væsentlig arkitektonisk bearbejdning af projektet, inden der tages endelig stilling til projektet.

Drøftet punkt 1 og godkendt punkterne 2-3.

Det Konservative Folkeparti kan fortsat ikke godkende forslaget, dels pga. øget trafik og uhensigtsmæssig parkering i lokalområdet, og dels fordi Det Konservative Folkeparti ikke mener, at lokalområdet har behov for en forretning her.

Teknik- og Miljøudvalget den 8. februar 2011:

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. trafikrapporten drøftes og vurderes,
2. der udarbejdes en supplerende trafikrapport om de afledte konsekvenser i de nærliggende boligområder øst for Kongevejen

Ad. 1 Udvalget ønsker, at der udarbejdes en dybdegående trafikanalyse omfattende krydset Bredevej, Kongevejen, herunder en evt. signal regulering, sikring af cykelstier, med brug af fremtidssikret data.

Ad. 2 Godkendt, idet uhensigtsmæssig trafik og parkering i boligområdet skal undgås.

(C) stemte imod, at der bruges yderligere resurser til projektet, fordi (C) fortsat ikke kan godkende forslaget, dels pga. øget trafik og uhensigtsmæssig parkering i lokalområdet, og dels fordi de ikke mener, at lokalområdet har behov for en forretning her.

Efterfølgende har ansøger fået udarbejdet rapport (maj 2011) fra Rambøll - "Etablering af Nettobutik i Virum - Undersøgelse af adgangsforhold, placering og indpasning". Rapporten er vedlagt sagen. Rapporten indeholder en gennemgang af projektforslaget og fremlægger desuden et alternativt forslag (rapportens side 7 og 8).

Projektforslaget

I projektforslaget sker kundetilkørslen fra Kongevejen, hvilket vurderes at indebære en lille risiko for, at udkørende fra Bredevej forveksler kundetrafikken til Netto med højresvingende trafik til Bredevej, og dermed kører frem foran trafik der reelt kører ligeud. Varetilkørslen sker fra Bredevej umiddelbart før krydset ved Bredesvinget og forudsætter, at der bakkes med sættevogne ind på Nettoejendommen. Rambøll anbefaler, at varetilkørslen sker uden for myldretiden på tidspunkter uden skoletrafik. Endvidere anbefales det at varelevering sker med mindre køretøjet end sættevogne.

Alternativet

I alternativet sker kundetilkørslen fra Bredesvinget. Dermed undgås den tidligere omtalte forveksling af trafik, da det eksisterende vejnet benyttes. Til gengæld medfører det alternative forslag mere trafik på Bredesvinget, hvilket i det hidtidige arbejde har være en forudsætning at undgå. Varetilkørslen sker fra Kongevejen umiddelbart efter krydset ved Bredevej, så de små veje ikke benyttes til tung trafik. Det vurderes, at alternativet indebære en lidt større risiko for bagendekollisioner. Efter Teknisk forvaltnings vurdering er der fortsat risiko for, at varetrafikken til Netto forveksles med højresvingende trafik til Bredevej. Teknisk Forvaltning har anmodet Rambøll om en udtalelse herom, som forventes at foreligge til udvalgs mødet.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, idet der er tale om en myndighedsmæssig afgørelse.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget og Økonomiudvalget for så vidt angår planloven.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår vejlovgivningen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at:

- for så vidt angår Teknik- og Miljøudvalgets område, at udvalget vurderer om projektforslaget eller alternativet fremlægger trafikløsninger der godtgør at en dagligvarebutik på ejendommen vil kunne trafikbetjenes hensigtsmæssigt.
- for så vidt angår Byplanudvalgets område, at udvalget på baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets anbefaling vurderer om projektforslaget eller alternativet skal danne baggrund for en ny lokalplan for ejendommen.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Udvalget finder ikke at ansøger har godtgjort, at en dagligvarebutik på ejendommen vil kunne trafikbetjenes på en hensigtsmæssig måde.

11.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsorden - Langs Hegnet 80

I e-mail af den 13. oktober 2011 anmoder Lene Kaspersen (C) om, at følgende sag optages som punkt på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden:

"Med baggrund i Strandmøllens projekts gennemførelse og dispensationer, vil jeg gerne have sagen om Langs Hegnet op igen - den sag, hvor vi gav afslag til at genopføre hus på eksisterende fundament eller som ejeren senere tilbød at trække bebyggelsen 4½ m. tilbage."

Forvaltningen fremlægger sagen til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Drøftet.

(C) anmoder forvaltningen om at foranstalte sagen optaget som punkt på dagsordenen for førstkommende ordinære kommunalbestyrelsesmøde.

12.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsorden - Placering af ladestandere til el-biler

I e-mail af den 26. oktober 2011 anmoder Henrik Brade Johansen (B) om, at følgende punkt optages som punkt på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden:

"Jeg vil gerne have sat en sag på dagsordenen til TMU snarest om principper for placering af el-ladestandere ud for private bopæle, hvor det ikke er muligt at få bilen ind på egen grund. Det må være muligt at få leverandørerne af el-biler til at rådgive om, hvordan man har eller agter at løse dette problem andre steder."

Forvaltningen fremlægger sagen til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Udvalget finder, at grundejere med parkeringsmulighed på egen grund, placerer ladestandere på egen grund. Grundejere uden denne mulighed må ansøge om opstilling af ladestander uden for egen grund.

Endvidere anbefaler udvalget overfor Byplanudvalget, at der ved udarbejdelse af fremtidige lokalplaner, tages stilling til opstilling af ladestandere til el-biler.

13.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 15-11-2011

1. Status for istandsættelse af private fællesveje uden kontrakt

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 22. februar 2010 at Miljø & Vej giver påbud om istandsættelse og udsender forslag til istandsættelse og bidragsfordeling for 14 private fællesveje.

Miljø & Vej har på nuværende tidspunkt udarbejdet forslag til istandsættelse og udgiftsfordeling for del af den private fællesvej Cedervænget. Forslaget har været i høring blandt grundejerne, og efterfølgende har Miljø & Vej truffet endelig afgørelse herom. Det forventes, at der også udarbejdes et forslag til istandsættelse og udgiftsfordeling for den private fællesvej Malmosevej, og at Miljø & Vej kan træffe endelig afgørelse herom i 2011.

Det forventes, at der i 2012 og fremover kan sendes påbud og træffes afgørelse på 6 - 10 veje, såfremt at 2 medarbejdere fra Miljø & Vej kan arbejde på sagen.

I 2012 skal påbud ske efter de nye regler i "Lov om private fællesveje" herunder dokumentation for administrationsbidrag og billigste pris for istandsættelsen.

2. Status for skolevejsprojekter 2011

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet den den 12. april 2011 projekt fra "Skolevejsredegørelsen 2010 - 2013" til forbedring af skolevejene og disponerede frigiven anlægsbevilling dertil.

Udvalget godkendte skitseprojekt for krydset Bredevej/I. C. Modewegs Vej, krydset Sorgenfrigårdsvej/Lyngbygårdsvej samt anlæg af hegn i midterhellen på Engelsborgvej.

Projekt for hegn i midterhelle på Engelsborvej og ombygning af krydset Bredevej/I.C. Modewegs Vej er gennemført. Projekt for ombygning af krydset Sorgenfrigårdsvej/Lyngbygårdsvej bliver først udført forår 2012, samtidig med at Dong Energy udskifter belysningen på strækningen og ændrer belysningen af fodgængerovergangene i krydset.

3. Tilladelse til etablering af UV-anlæg på Sjælsø vandværk

Nordvand A/S søgte på vegne af Fællesudvalget for vandindvinding ved Sjælsø den 7. april 2010 om tilladelse til etablering af et UV-behandlingsanlæg på Sjælsø vandværk. Rudersdal kommune har som beliggenhedskommune behandlet ansøgningen. I brev af 6. oktober 2011 har Rudersdal kommune givet tilladelse til

etablering af et UV-anlæg på Sjælsø vandværk. Tilladelsen er tidsbegrænset og gældende i tre år fra tilladelsens dato.

Baggrunden for Nordvand A/S's ønske om etablering af et UV-anlæg på Sjælsø vandværk er, at skabe en ekstra sikkerhedsbarriere således, at det vand der pumpes ud fra Sjælsø altid er af god hygiejnisk kvalitet. Anlægget vil være i kontinuert drift og overvåges via vandværkets Styre-, Registrerings- og Overvågningssystem (SRO-anlæg). Der er i tilladelsen stillet krav om, at vandkvalitetskravene for afgang vandværk, jf. drikkevandsbekendtgørelsen skal være opfyldt inden vandet passere UV-anlægget.

Der vil ske en øget overvågning af vandkvaliteten på hele ledningsnettet i perioden for indkøringen af UV-anlægget.

4. Kildepladsen ved Lyngby vandværk

I forbindelse med den planlagte renovering af kildepladsen ved Lyngby vandværk er der konstateret forhøjede værdier for BAM (et pesticid) og klorerede opløsningsmidler i nogle boringer på kildepladsen. Det konstaterede indhold er for begge stoffer under den højest tilladelige grænseværdi for drikkevand. Kilden til den konstaterede forurening er på nuværende tidspunkt ukendt.

På baggrund af det konstaterede indhold af miljøfremmede stoffer på kildepladsen har Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S og Krüger A/S iværksat en undersøgelse af forholdene på kildepladsen. De tekniske installationer vil blive gennemgået og forureningens omfang og udviklingstendens vil blive nærmere kortlagt. På baggrund af dette arbejde vil der, i samråd med Teknisk Forvaltning, blive truffet beslutning om eventuelle ændringer af behandlingsmetoden eller justeringer i forhold til indvindingsstrategien.

Teknisk Forvaltning vil i forbindelse med fornyelse af den eksisterende vandforsyning lægge op til at Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S undersøger muligheden for etablering af nye indvindingsområder indenfor kommunen. Det vil betyde, at indvindingsstrategien på eksempelvis kildepladsen tilknyttet Lyngby vandværk vil kunne ændres.

5. Springforbi Strandpark

På udvalgets møde den 11. oktober 2011 orienterede forvaltningen om sagens status.

Efterfølgende har der været kontakt til Naturstyrelsen Hovedstaden og der er nu enighed om at henlægge sagen på det foreliggende grundlag.

Genoptagelse af sagen vil være betinget af krav om akut renovering af den eksisterende kystsikring langs Øresundskysten. Eventuelle nyanlæg vil således også

i fremtiden være orienteret imod traditionelle kystsikringsanlæg.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Taget til efterretning. Punkt 13.1, Status for istandsættelse af private fællesveje uden kontrakt, ophøjes til særskilt punkt på dagsordenen.

Status for istandsættelse af private fællesveje uden kontrakt

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 22. februar 2010 at Miljø & Vej giver påbud om istandsættelse og udsender forslag til istandsættelse og bidragsfordeling for 14 private fællesveje.

Miljø & Vej har på nuværende tidspunkt udarbejdet forslag til istandsættelse og udgiftsfordeling for del af den private fællesvej Cedervænget. Forslaget har været i høring blandt grundejerne, og efterfølgende har Miljø & Vej truffet endelig afgørelse herom. Det forventes, at der også udarbejdes et forslag til istandsættelse og udgiftsfordeling for den private fællesvej Malmosevej, og at Miljø & Vej kan træffe endelig afgørelse herom i 2011.

Det forventes, at der i 2012 og fremover kan sendes påbud og træffes afgørelse på 6 - 10 veje, såfremt at 2 medarbejdere fra Miljø & Vej kan arbejde på sagen. I 2012 skal påbud ske efter de nye regler i "Lov om private fællesveje" herunder dokumentation for administrationsbidrag og billigste pris for istandsættelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Af hensyn til borgernes trafiksikkerhed ønsker udvalget, at istandsættelsen af private fællesveje uden kontrakt fremskyndes.

Regulativ for Erhvervsaffald – revideret – gældende fra 01-01-2012

I henhold til affaldsbekendtgørelsen har virksomheder siden 1. januar 2010 skulle betale et gebyr for at benytte genbrugspladsen. Gebyret er en del af det meget omtalte ”erhvervsaffaldsgebyr”. Bestemmelsen har medført stor utilfredshed blandt landets virksomheder og har betydet en voldsom administrativ byrde for kommunerne - også for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Disse forhold har medført, at regeringen den 1. juli 2011 indgik forlig om erhvervs adgang til genbrugspladserne. I praksis betyder dette forlig, at alle kommuner pr. 1. januar 2012 skal have indført en såkaldt frivillig tilmeldeordning, hvor virksomheder skal tilmelde sig for at få adgang til – og betale for – at benytte genbrugspladsen. Grundlaget for ordningen fastsættes i en revideret affaldsbekendtgørelse – som dog p.t. ikke er endelig vedtaget, uagtet at ordningen skal træde i kraft pr. 1. januar 2012.

Kommunerne i Vestforbrændings kommuner har gennem Teknisk Chefkreds anbefalet, at der etableres en tilmeldeordning, der er ens for alle kommuner i oplandet. Grundlaget for denne fælles ordningen fremlægges på decembermødet ved sag ”Nye gebyrprincipper for erhvervs adgang til de kommunale genbrugspladser og beslutning om deltagelse i Vestforbrændings tilmeldeordning”.

De ændrede vilkår for virksomhedernes brug af genbrugspladsen, skal fastsættes i kommunens regulativ for erhvervsaffald.

Teknisk Forvaltning har udarbejdet et forslag til ændret ”Regulativ for erhvervsaffald”, se bilag.

Som ovenfor nævnt skal tilmeldeordningen – og dermed det nye regulativ - træde i kraft den 1. januar 2012 og skal forinden i 4 ugers offentlig høring. På baggrund af den stramme tidsplan, er der udarbejdet en tidsplan for politisk behandling af regulativet. Når høringsperioden er slut, vil modtagne kommentarer blive vurderet og eventuelt indskrevet i regulativet, og forelagt KMB i december. Såfremt der fremkommer afgørende ændringsforslag vil de kunne forelægges på et ekstraordinært TMU møde.

Tidsplan for politisk behandling
Forslag til ”Regulativ for Erhvervsaffald” behandles i TMU på møde den 15. november 2011.
Fase 1 - Høring

Regulativet i offentlig høring i 4 uger fra 16. november til 14. december 2011.

Fase 2 - Behandling

Behandling af indkomne forslag og bemærkninger 14.-16. december 2011. Da tidsfristen er meget stram, vil Teknisk Forvaltning behandle de indkommende forslag og bemærkninger løbende.

Fase 3 - Vedtagelse

Forelægges KMB den 19. december 2011.

For at overholde lovkravene skal regulativet være vedtaget senest den 1. januar 2012

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da ordningen gebyrfinansieres og skal hvile i sig selv.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget

1. godkender forslag til "Regulativ for Erhvervsaffald" og sender regulativet i offentlig høring i 4 uger fra den 16. november til den 14. december 2011,
2. bemyndiger Teknisk Forvaltning til at tilpasse regulativet efter endt høring og sender regulativet direkte til Kommunalbestyrelsen til vedtagelse på mødet den 19. december 2012, såfremt der ikke er foretaget væsentlige ændringer i regulativet på baggrund af høringen.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. november 2011:

Punkterne 1 og 2 er anbefalet.

TEKNIK- OG MILJØUDVALGET
 Aktivitetsområde: **MILJØ OG NATUR**

DRIFTSVIRKSOMHED

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	2011	2012	2013	2014	2015
Miljø og natur i alt	0	0	0	0	0

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Der er ingen afvigelser på området

TEKNIK- OG MILJØUDVALGET
 Aktivitetsområde: **TRAFIKANLÆG MV.**

DRIFTSVIRKSOMHED

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	2011	2012	2013	2014	2015
022811 Vejbelysning	-7.700	4.700	3.000		
022811 Vejvedligeholdelse m.v.					970
022205 Driftsbygninger og -pladser		370	370	370	370
Trafikanlæg mv.	-7.700	5.070	3.370	370	1.340

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Vejbelysning

Området ansøger om en periodisering af midler afsat til vejbelysning og konsulentytelser vedrørende implementering af brugerbetalt belysning på private fællesveje. Den samlede periodisering er på 7,7 mio. kr., heraf udgør 0,7 mio. kr. konsulentytelser vedr. implementering af brugerbetalt belysning på private fællesveje. De resterende 7,0 mio. kr. vedrører midler afsat til modernisering af vejbelysningen i Lyngby-Taarbæk Kommune. Arbejdet ved DONG Energy blev påbegyndt primo oktober 2011. Kontraktuelle forsinkelser har betydet, at forbruget skubbes til 2012 og 2012 med henholdsvis 4,0 mio. kr. i 2012 og 3,0 mio. kr. i 2013.

Vejvedligeholdelse m.v.

Med henvisning til orientering til fagudvalg den 13.09.11 har kommunen været nødsaget til at genfremsætte offentliggørelsen af udvalgte vejes nedklassificering. Dette er sket i lokalavis pr. 18.08.11. Dette er sket grundet udtalelse fra Vejdirektoratet. Således kan den juridiske overdragelse ikke længere finde sted (som forventet) per medio 2015. Det vil nu tidligst ske fra primo september 2015. Af samme årsag er det nødvendigt at tilbagejustere en forholdsmæssig andel (1/3) af tidligere indkalkuleret budgetbesparelse. Området søger dermed om 0,970 mio. kr. i 2015.

Driftsbygninger og -pladser

Lejemålet med LTK Forsyning A/S er opsagt med virkning fra 2012, hvorfor budgetområdet kommer til at mangle en indtægtspost i størrelsesordenen 370.000 kr. Det vurderes ikke sandsynligt, at dette kan erstattes af et lignende lejeforhold med anden aktør. Området søger derfor om, at det tidligere budgetterede indtægtskrav bortfalder.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Under funktion 022811 – Vejvedligeholdelse m.v., profitcenter entreprenørfunktionen – er kontoen for kulturelle arrangementer kraftigt overskredet. Det skyldes især afvikling af VM i landevejscykling 2011. LTKs vejvæsen har bidraget med materialer og mandskabstider. Opgaven er endnu ikke endeligt gjort op, men p.t. kan der konstateres en overskridelse på ca. 43.000 kr. Udgiften finansieres af midler til kulturelle arrangementer inden for Økonomiudvalgets område.

Fremadrettet vil lignende arrangementer i et vist omfang blive finansieret af midler til kulturelle arrangementer inden for Økonomiudvalgets område.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	2011	2012	2013	2014	2015
003540 Kirkegårde	500				
Grønne områder og kirkegårde i alt	500	0	0	0	0

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Kirkegårde

For området kirkegårde forventes en mindreindtægt på 500.000 kr. i 2011.

Den manglende indtægt skyldes et fald i antal arrangementer gennem de senere år. Antallet af "højtider" i kapellet udgjorde 257 i år 2005, 267 i 2006, 152 i 2007, 130 i 2008, 108 i 2009 og 147 i 2010 (ekstraordinær stigning grundet midlertidig lukning af Christianskirken). Faldet i antal arrangementer kan i henføres til at egne borger i 2007 blev pålagt en takst for benyttelse af kapellet. Nedlæggelsen af krematoriet har desuden betydet, at flere borgere vælger andre kommuners kapeller til at afholde bisættelsen i. Det er mest belejligt, da det således sker i umiddelbar forlængelse af krematoriet samme sted. I nogle tilfælde vælger de pårørende at lade arrangementet foregå i kirkerummet i stedet. Her stilles bl.a. organist og evt. korsanger til rådighed uden supplerede betaling til bedemand. I kommunal sammenhæng blev disse funktioner udfaset i 2009, så brugere selv skulle købe ydelsen via en bedemand.

Forvaltningen vil fremlægge en sag for fagudvalget med henblik på stillingtagen til de mere vedvarende driftsmæssige konsekvenser for 2012 og fremover.

Status på opfølgningen på Teknisk forvaltnings aktivitetsområde

Læseguide:

Fremdrift (trafiklys):

Som planlagt (overholdelse af milepæl og beløb)

Næsten som planlagt (ændring ift. milepæle)

Ikke som planlagt (ændring ift. beløb, manglende overholdelse af kritiske milepæle)

Projektet er både afsluttet og hjemtaget

Grøn
Gul
Rød
Afsluttet

Projekttyper:

B12-15 B = Budgetaftale 2012-15 Besparelse (Er hjemtaget)

B12-15 E = Budgetaftale 2012-15 Effektivisering (Er hjemtaget)

B12-15 D = Budgetaftale 2012-15 Delvis (Er hjemtaget)

B12-15 U = Budgetaftale 2012-15 Udviklingstiltag (Er hjemtaget)

B11-14 B = Budgetaftale 2011-14 Besparelse (Er hjemtaget)

B11-14 E = Budgetaftale 2011-14 Effektivisering (Er hjemtaget)

B11-14 D = Budgetaftale 2011-14 Delvis (Er hjemtaget)

B11-14 U = Budgetaftale 2011-14 Udviklingstiltag (Er hjemtaget)

B10-13 B = Budgetaftale 2010-13 Besparelse (Er hjemtaget)

B10-13 E = Budgetaftale 2010-13 Effektivisering (1. + 2. bolge) (Planlagt hjemtaget)

AKTIVITETSOMRÅDE GRØNNE OMRÅDER OG KIRKEGÅRDE

I t.kr.	Type	Fremdrift	2012	2013	2014	2015
Genforhandling af forpagtningsaftale - Frederiksdal Fribad (GR1)	B12-15 B	Grøn	-381	-381	-381	-381
Den Grønne Lejeplads (den bemandede lejeplads) i Virum (GR2B)	B12-15 B	Grøn	-200	-400	-400	-400
Færre græsklipninger/omlægning til naturgræs - aftalepkt. 38	B12-15 B	Grøn	-250	-250	-250	-250
TOTAL			-831	-1.031	-1.031	-1.031

AKTIVITETSOMRÅDE TRAFIKANLÆG M.M.

I t.kr.	Type	Fremdrift	2012	2013	2014	2015
Udstillingsregulativ (TR4)	B12-15 D	Grøn	-50	-100	-100	-100
Tilsyn med udgravninger ift. div. forsyningsselskaber (TR 3)	B12-15 B	Grøn	-250	-250	-250	-250
TOTAL			-300	-350	-350	-350

AKTIVITETSOMRÅDE MILJØ OG NATUR

I t.kr.	Type	Fremdrift	2012	2013	2014	2015
Tekst	0	0	0	0	0	0
Tekst	0	0	0	0	0	0
Tekst	0	0	0	0	0	0
TOTAL			0	0	0	0

EJENDOMSANALYSE

I t.kr.	Type	Fremdrift	2012	2013	2014	2015
Tekst	0	0	0	0	0	0
Tekst	0	0	0	0	0	0
Tekst	0	0	0	0	0	0
TOTAL			0	0	0	0

ADMINISTRARION

I t.kr.	Type	Fremdrift	2012	2013	2014	2015
Tekst	0	0	0	0	0	0
Tekst	0	0	0	0	0	0
TOTAL			0	0	0	0

ANLÆG

I t.kr.	Type	Fremdrift	2012	2013	2014	2015
Omlægning af intern projektering fra drift til anlæg - ny afregningsmodel - øvrig beslutningsnote i budgetaftalen.	B12-15 D	Grøn	0	0	0	0
Rammeudbud af rådgivningsydelser (eksterne konsulenter) - aftalepkt. 69	B12-15 B	Grøn	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000
TOTAL			-1.000	-1.000	-1.000	-1.000

Status på igangsatte tiltag på aktivitetssområde grønne områder og kirkegårde

ID	Stamdata				Fremdrift			Fremdrift (trafiklys)			
	Emne	Beskrivelse	Projekttype	Projektleder (initialer)	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Aktuel status		Næste milepæle	Forventet afsluttet (dd-mm-åååå)	Ændring ift. økonomi
1	Genforhandling af forpagningsaftale - Frederiksdal Fribad (GR1)	Livredderfunktion og badebros vedligeholdelse ophører. I stedet varetages opgaven af forpagter af Frederiksdal Fribad.	B12-15 B	NHI	Politisk	10.10.2011/KM B	Forslag til revideret forpagningsaftale er under udarbejdelse. Juridisk afdeling er inddraget i processen.	Fagafdeling forventer at forelægge endeligt oplæg til revideret forpagningsaftale inden udgangen af 1. kv. '12. Den politiske stillingtagen vil således ske i tide inden opstart af sommersæsonen primo maj '12.	01.05.2012	Ingen	Grøn
2	Den Grønne Lejtplads (den bemandede lejtplads) i Virum (GR2B)	Samdrift af den grønne lejtplads ml. Teknisk Forvaltning og Børne- og Fritidsforvaltningen. Der er i dag ansat 2 medarbejdere under funktionen. Ændring går på, at 1 stilling ophører. Den restrende indgår med delvis støttefunktion (0,25 normering) til afhjælpning af BFFs forårsgrupper. Lejtpladsen vil fremover indgå helt/delvist som institutionsformål. Selve udfores fortsat, uforandret af Teknisk Forvaltning og er iøvrigt en del af det kommende konkurrenceudsatte opgaveset.	B12-15 B	NHI/PJO/L OBE	Politisk	10.10.2011/KM B	Endeligt tilskåret forslag skal udvikles i samarbejde ml. de 2 berørte fagforvaltninger. Her vil det bl.a. skulle afklares om lejtpladsen skal ophøre som offentlig lejtplads eller om der skal etableres begrænset tilgængelighed uden for institutions åbningsstid. Evt. ressourcemæssige afklaringer i BFF-regi formodes i den sammenhæng at blive belyst. Her vurderes kommunens centrale demografipulje at blive aktuel som finansierungsgrundlag for evt. aktivitetsudvidende foranstaltninger under forårsgruppens drift.	Teknisk forvaltning påtænker politisk behandling af præciseret driftsforslag inden udgangen af 1. kv. '12 - Dette opstår primo maj '12. Stillingsreduktion (37 timer/uge) i Teknisk Forvaltnings regi, under Den Grønne Lejtplads, forventes udmøntet med virkning medio året - dvs. fuld effekt indtræder først i B13. Forud skal påregnes et opsigelsesvarsel.	01.05.2012	Ingen	Grøn

<p>3 Færre græsklippinger/ omlægning til naturgræs - aftalepkt. 38</p>	<p>Overordnet set lægges der op til, at halvdelen af kommunens større plancearealer i grønne områder omlægges til naturgræs. Ligeledes vil dette ske for dele af de nuværende brugsgræsslåede stier. Endelig vil en supplerende løsning i form af mindre frekvens for naturgræsslåninger være en mulighed.</p>	<p>B12-15 B</p>	<p>NHI/WIN/J L</p>	<p>Politisk</p>	<p>10.10.2011/KM B</p>	<p>Der vil tilgå et notat til budgetudmøntningsaftalen, som konkretiserer oplægget og muliggør implementering. Det reducerede plejeniveau vil blive afstemt digitale plejeplaner i relation til den forestående konkurrenceudsættelse af vej-park-området.</p>	<p>Fagudvalg behandler 15.11.11 specifikt forslag til, hvor ændringer anbefales gennemført på konkrete grønne områder i LTK. Det nye serviceniveau forventes implementeret, så det får fuld virkning fra B12 og frem.</p>	<p>01-12-2012 Ingen</p>	<p>Grøn</p>
--	--	-----------------	------------------------	-----------------	----------------------------	--	---	-------------------------	-------------

Status på igangsatte tiltag på aktivitetssområde trafik anlæg m.v.

ID		Stamdata				Fremdrift				
Emne	Beskrivelse	Projekttype	Projektleder (initialer)	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Aktuel status	Næste milepæle	Forventet afsluttet (dd-mm-åååå)	Ændring ift. økonomi	Fremdrift (trafiklys)
1	Udstillingsregulativ (TR4)	B12-15 D	STJ	Politisk	10.10.2011/KM B	Brugerbetalingen er i handlekatalog foruddefineret til at udgøre 1.870,- kr./m2. Når godkendelse har fundet sted driftsforankres opgaven og nye opkrævninger påbegyndes.	Fagsafdeling fremsender anmodning til politisk godkendelse (TMU) mhp. dispensation fra "Regulativ for Lynghy Hovedgade". Denne skal muliggøre udvidede beføjelser til at ligne den omtalte brugerbetaling. Ændring af regulativet forhandles inden da med politiet. Også en høringsproces blandt berørte parter skal afvikles.	30.06.2012	Ingen	Grøn
2	Tilsyn med udgravninger ift. div. forsyningselskaber (TR 3)	B12-15 B	KI	Administrativt	10.10.2011/KM B	Nedskæring af bemanding på vejmands- og serviceområdet er indledt. Reduktion forventes at få virkning fra 01.12.11. Hertil skal indregnes opsigelsesvarsel på ml. 6-9 mdr.	I forbindelse med bortfald skal det afklares, hvordan opgaven løses fremover - herunder myndighedsmassige krav og sagsgange i forhold til politiet. Slutopfølgning forventes i forbindelse med 1/2-årsregnskab 2012.	30.06.2012	Ingen	Grøn

Status på igangsatte tiltag på området anlæg

ID	Stamdata		Projektleder (initialer)	Politisk eller administrativt projekt?	Dato for politisk eller administrativ behandling	Aktuel status	Næste milepæle	Forventet afsluttet (dd-mm-åååå)	Ændring ift. økonomi	Fremdrift (trafiklys)
	Emne	Beskrivelse								
1	Omlægning af intern projektering fra drift til anlæg - ny afregningsmodel - øvrig bestemmingsnote i budgetaftalen.	Hidtidig driftsbudgettering (Kto. 6-TF) på området bortfaldet og erstattes af ny under anlægsstyringen. Ny afregningsmekanisme skal fremadrettet kunne rumme de konsekvenser anlægsplanens op-/nedjusteringer må få på området for intern projektering. Den nye model skal være mere direkte aflæselig i regnskabs- og budgetmæssig sammenhæng.	B12-15 D ADA/RANO /BEE/JRI	Politisk	22.11.2011/ØU	Der arbejdes i retning af delvis justering af modeloplæg tilbage fra 26.11.2009 *** Indledende tanker bag forslaget har gået på, at den oprindelige indtægtsbaserede budgetlægning skulle lukkes ned med tilførsel af +4,5 mio. kr. Der har været anlagt en betragning, som samlet kendtegnes ved en teknisk korrektion, idet opgaven blev anskuet som udgriftsneutral. Indtægssummen på drift er tænkt finansieret via tilsvarende nedskrivning af anlægssageres bevilling på udgriftssiden. Oprindelig skitsering i budgetmaterialet har gået på, at 1/3 af beløbet skulle tages fra drift! under udvendig vedligeholdelse. De resterende 2/3 skulle tages fra anlægsprojekter for skoleudbygning, ny daginstitution, Lyngby Idrætsby, Lyngby Svømmehal og Lyngbyhallen, kultur anlæg, Bredebos servicearealer, Solgården og nyt plejecenter, Slotsvarngæt og Strandberg, slidlag, cykelstier samt skoleveje.	Forskudt tidsplan gør, at punktet ikke kom til ØUs behandling pr. 25.10.11. I stedet tilgår den separate sagsfremstilling udvalget i nov. md. 2011, mhp. anbefaling om ny styringsmodel.	31.12.2013	Ingen - Slutdato er sat ud fra behovet om, at lade modellen virke under nogle driftsår. Således efterprøves metodens evne til at integrere anlægsprogramms afledte effekter på bevillingen afsat til intern projektering.	ØU
2	Rammeudbud af rådgivningsydelse (eksterne konsulenter) - aftalepkt. 69	Generel nedbringelse af udgifter til eksternt bistand på anlæg.	B12-15 B ADA/RANO /BEE/JRI	Politisk	22.11.2011/ØU	Anbefaling til udmøntning vil tilgå fagudvalg/ØU samtidig med pkt. 1 ang. Ny model for intern projektering under anlægsstyringen.	Oplæg vil tilgå ØU i nov.md. 2011.	31.03.2012	Som et led i 1. ansået regnskab 12 formodes sparekravet implementeret.	ØU

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Teknisk Forvaltning
Miljø & Vej

Sagsnr. : 20111010109
Dato : 07-11-2011
Skrevet af : EM

NOTAT – BILAG 2A

om

Betalt parkering i forhold til budget 2012-2015

Betalt parkering

Antal p-pladser er reduceret fra ca. 930 til 420 ved at udtage Kanalvej og Rådhusstorvet. Antal p-automater reduceres herved fra 25 til 16. Tallene er aktuelt opdateret og fratrukket handicap p-pladser. Ligeledes tilbagestår usikkerhed om, hvor den præcise skillelinie skal være ved Lyngby Torv. (Dette er årsagen til, at tallene afviger fra det nævnte i budgetaftalen, hvor der peges på en ændring fra 995->469 pladser.)

Anlæg

Anlægsbevillingen i 2012 er reduceret fra 4 mio. kr. til 2 mio. Forvaltningen skønner, at der mangler 1 mio. kr. til etablering af de 16 p-automater. Dette indebærer, at der enten skal overføres 1 mio. kr. fra andre anlæg eller, at antallet af p-automater skal reduceres til ca. 7 – 10. For at overholde anlægsbevillingen vil forvaltningen, hvis nødvendigt, reducere på antallet af p-automater. Dette vil medføre uhensigtsmæssige lange afstande mellem automaterne og kan betyde, at der ikke kan opsættes p-automater på alle 12 p-pladser

Drift

I budget 2012 er der afsat 717.270 kr. årlig drift. Forvaltningens opdaterede skøn over driftsudgifterne er 660.000-820.000 kr.

Indtægterne er i budgettet opgjort til -3.067.500 kr., der er reduceret med 1.300.000 kr., (antages at vurderes at svare til en forholdsmæssig nedjustering pga. reduceret antal p-automater) hvilket herefter resulterer i et korrigeret indtægtskrav på -1.767.500 kr.

Teknisk Forvaltnings nedjusterede indtægtsoverslag er på -1,2 mio. kr.

Ordringen forventes at være i drift medio 2012.

Ingen nettoindtægt

Det skal endnu engang understreges, at den nye lov om betalt parkering medfører, at kommunen ikke kan beholde et evt. overskud. Kommunen vil med fradragsmodellen modtage standard fradrag på ca. 790.000 kr. Desuden kan fratrækkes afskrivning på indkøb af p-automater m.m. samt evt. udgift til leje af p-areal.

Et evt. overskud derudover vil blive fratrukket i kommunens statstilskud.

Med reduktionen af antallet af p-pladser (fra 930 til 420) er de anslåede indtægter reduceret til et niveau tæt ved de anslåede driftsudgifter.

Økonomisk model i 2012

I henhold til TMU-beslutning d. 13.9.2012 er der foretaget indberetning til Økonomi- og Indenrigsministeriet om, at kommunen anvender fradragsmodellen i 2012.

Erling Mønster

NOTAT – BILAG 2B
om
Slidlag på kørearealer 2012

Målsætningen for vedligeholdelse af kørearealer på kommunens offentlige veje er:

at opretholde trafiksikkerheden med hensyn til at kunne afvikle trafikken,
at fastholde vejkapitalen,
at holde de samlede driftsudgifter til vejenes vedligeholdelse på et minimum,
at fastholde vejenes serviceniveau uden væsentlige forringelser og
at holde vejenes udseende på et passende æstetisk niveau.

Det nødvendige budget for at fastholde den investerede vejkapital samt prioritering af udførelsen af slidlagene vurderes på baggrund af et hovedeftersyn af vejene foretaget af Vejdirektoratet. Derudover foretager forvaltningen egne besigtigelser af vejene bl.a. med deltagelse af kommunens asfaltentreprenør.

Den gennemsnitlige tekniske tilstand vurderes som værende ikke tilfredsstillende, idet de mange skader i vinteren 2010/2011 har medført, at der er behov for en ekstra indsats til næste år og dermed et øget budgetbehov til udførelse af slidlag i 2012.

En vejs tilstand forringes af sliddet, alder, klima og opgravningsarbejder.

Vinteren har efterladt sig rigtig mange skader på vejnettet i form af afskalninger af slidlag og slaghuller. Asfaltslidlagene er på grund af de mange saltninger i forbindelse med glatførebekæmpelsen blevet ”ældet” før tid på grund af udvaskning af asfaltbindemiddel og stenmateriale. En del vejkasser er på grund af den lange periode med smeltevand blødt op, hvilket har medført, at der er mange lokale sætninger, sporkøringer og revnedannelser.

Flere veje end tidligere er nu i en stand, hvor det ikke længere er økonomisk optimalt at udføre en lapping af hullerne i vejen. I stedet bør de defekte arealer affræses og et nyt slidlag udlægges.

Når der gennem årrække har været afsat et for lille budget til vejvedligeholdelse, oparbejdes der gradvist et efterslæb. Efterslæbet kan udtrykkes som ”gabet” mellem den aktuelle og den ønskede situation (målsætningen). Det er dyrt at have et efterslæb, idet et efterslæb betyder, at der bruges for mange penge på uøkonomiske reparationer - ofte som akutte reparationer.

Økonomi:

Nedenstående opsummerer omfanget af udestående genopretningopgaver for slidlag 2011 på off. komm.- og tidl. amtsveje. Oversigten er revideret på baggrund af udførte slidlagarbejder i 2011. Der anføres samlet et resterende investeringsbehov til genopretning i 2011 på ca. 17,8 mio. kr., efter at restbevillingen for 2011 på ca. 3,1 mio. kr. er anvendt til at udføre slidlagsarbejder i 2011.

Inden udførelse af slidlag i 2011 var efterslæbet på slidlagsarbejder opgjort til ca. 21 mio.kr., hvilket også fremgår af revideret budgetoplæg fra forvaltningen dateret 15.06.2011. Efterfølgende blev der i budgetfase arbejdet videre med en særlig budgetmæssig opjustering på 10 mio. kr. Under forhandlingerne blev der rejst spørgsmål om man kunne ”pakke” (opdele) denne ekstraordinære bevilling over flere år. Hertil vejledte fagforvaltning, at det ud fra en totaløkonomisk betragtning ville være uhensigtsmæssigt, idet efterslæbet alt andet lige ville blive mere omfattende. Budgetforhandlingerne endte ud med, at forvaltningen alene blev tildelt 4 mio. kr. til ekstraordinære genopretninger. Således får tilbageførslen på -6,0 mio. kr. den konsekvens, at flere påpegede udbedringsbehov ikke kan imødekommes i B12.

Anlægsbudgettet 2012 endte op med at andrage endelige 10,4 mio. kr. til slidlagsarbejder. For B13 og frem er basisbudgettet udfordret og udgør fortsat ca. 8 mio. kr./år.

Den konkrete prioritering af, hvilke slidlagsarbejder der skal udføres i 2012, vil ske ud fra den reviderede økonomiske oversigt for 2011 – justeret for eftersyn af vejene, som udføres, når vinteren 2011/2012 er overstået. Dette forventes at ske ultimo april 2012. Der vil tilgå en separat sag medio ’12 til udvalgets stillingtagen i den forbindelse.

Med baggrund i det tildelte budget for 2012 udestår således en afklaring af finansieringen af det resterende genopretningsbehov i størrelsesordenen ca. 8-11 mio. kr. ”Efterslæbet” for 2012 kan først endeligt skønnes, når vinterperioden 2011/2012 er overstået. Udestående genopretningsopgaver søges indarbejdet sammen med øvrig udførelse af nødvendige slidlagsopgaver i udbud af slidlag for en flerårig periode.

Skønnet udgift til akutrenovering eller totalrenovering af Jernbaneplassen på 1,0 mio. kr. til akutrenovering og 6,0 mio. kr. til totalrenovering er ikke indregnet i ”efterslæbet”. Skadesudviklingen på Jernbaneplassen følges løbende.

Slidlag 2011, off. komm.- og tidl. amtsveje, økonomisk oversigt							
Rev 11 08 11 Kt							
Faktureret							
Vejnavn	Strækning	Art	Planlagt kr.	I ordre kr.	Udført kr.	Udført kr.	Udført i alt kr.
					Pankas	LKF	
					DOB		
Budget 2011:	drift, rest budget pr. 19.07.11.		440.000				
	anlæg		2.637.400				
	I alt:		3.077.400				
Slidlag køreban.							
PGR. AB. PA.							
Toftøbæksvej	begge kørebaner	pgr	252.600				
Fuglsangvej	hele strækningen	pgr	1.554.615				
Lyngby Hovedgade	Jernbanep.- Jægerborgvej	pgr	501.300				
Kongevejen	Skovbrynet-Lottenborgvej	pgr	668.200				
Gyrithe Lemch.Vej	hele strækningen	pgr	506.500				
Taarbæk Strandvej	hele strækningen	pgr	1.282.300				
Lundtoftevej	Ank.Engel.V.-Nøjsomhedsvej	pgr	1.481.000				
Hjortekærsvej	Klampenborgvej-Rævehøjvej	pgr	1.536.900				
Lundtoftegårdsvej	Lundtoftevej-Klampenborgvej	pgr	3.825.600				
Frederiksdalsvej	Kongevejen-Geels Plads	pgr	603.450				
Skovbrynet	Grønnevej-Kongevejen	pgr	874.100				
Grønnevej	Virumgade-Virum Stationsvej	pgr	525.940				

Kaplevej	hele strækningen	pgr	445.370					
Klampenborgvej	Helsingørmotorv.-Gentoftegr.	pgr	2.215.300					
Hummeltoftevej	Frd.vej-Virum Stationsvej	pgr	639.875					
Engelsborgvej	Buddingevej-Ulrikkenborg Pl.	pgr	258.220					
Bredevej	Kongevejen-I.C.ModewegsVej	pgr	490.930					
Nybrovej	Kulhusvej-Gladsaxegrænsen	pgr	1.450.150					
PGRP.AB.PA. I alt:			19.112.350	0	0	0	0	0

Slidlag køreban.								
OB								
Engbakken	hele strækningen	ob	208.500					
Edelsundsvej	hele strækningen	ob	108.420					
Kirkevej	hele strækningen	ob	24.325					
I.H. Mundts Vej	tidligere private strækning	ob	86.875					
Ulrikkenborg Alle	Chr. X Alle-Hollandsvej	ob	190.778					
Spurveskjul	vestlige strækning	ob	66.720					
Granåsen	Lundtoftevej-Kulsviervej	ob	156.375					
Vir. Overdrevsvej	Virumvej-Furesø Parkvej	ob	148.383					
Enighedsvej	hele strækningen	ob	118.706					
Parkvej	øst for Grønnevej	ob	18.450					
P-Lewaldsvej	Lewaldsvej-Engelsborgvej	ob	118.080					
Hollandsvej	Chr.X Alle- Joh.Wilm. Vej	ob	41.700					
OB i alt:			1.287.312	0	0	0	0	0

Slidlag på kørebaner i alt:								
			20.399.662	0	0	0	0	0

Densif. i buslom.								
		den						
Densifalt i buslommer i alt:			0	0	0	0	0	0

Opretn. f.ud f. ob								
Opretning forud for ob i alt:			0	0	0	0	0	0

Revneforsegling								
Strandvejen	Taarb.Strv.N-Taarb.Strv.S		0	0	0	0	0	0
Nordre Torvevej	Ly.Hovedgade-Jernbanevej		0	0	0	0	0	0
Buddingevej	Jernbanevej-Gladsaxegræns.		0	0	0	0	0	0
Klampenborgvej	Helsingørmotorv.-Ly.Hovedg.		0	0	0	0	0	0
Revneforsegling i alt:			0	0	0	0	0	0

Remix (overlev.)								
Hollandsvej	Chr.X.Alle-Ulrikkenborg Alle	rem	26.700					
Recycling i alt:			26.700	0	0	0	0	0

Kørebaner i alt			20.426.362					
------------------------	--	--	-------------------	--	--	--	--	--

Slidlag cykelstier								
Anker Engel.Vej	hele længden, begge sider	pa	197.040					
Rævehøjvej	sydlige cykelsti	pa	176.960					
Sti 44	Engbakken-Parkvej	pa	65.680					

Cykelstier i alt:	439.680	0	0	0	0
Slidl. køreb.og cykelst. ialt:	20.866.042	0	0	0	0
Slidlag udført i 2011 ialt:			0	0	0
			Disp.budget:		3.077.400

<u>Manglende budgetbeløb for udførelse af nødvendige slidlag i 2011 i alt:</u>					-17.788.642
--	--	--	--	--	-------------

NOTAT – BILAG 2C
om
Græsklipning 2012

Græsklipning vil i mange parker og grønne områder blive reduceret til 4-6 årlige klipninger mod tidligere 16-20 gange.

På flere større naturprægede arealer vil græsklipningen kun ske én gang årligt mod tidligere 4-6 gange. Græsset må forventes at blive op til 20-30 cm højt, inden det bliver slået mod hidtil 4-8 cm.

Dog vil der blive slået græs oftere på arealer, hvor der er boldspil og meget trafik – typisk ved gennemgangsarealer i parker og grønne områder.

Nedenstående liste anviser, hvilke steder, man anbefaler omlagt til fælledgræs og naturgræs.

Fælledgræs vil blive slået 4-6 gange om året og græshøjden kan blive op til 30 cm. højt.

Naturgræs slås én gang om året i september.

Besparelser på parkbudgettet 2012

Forslag til arbejdssteder hvor græsklipningen ændres fra brugsgræs med 16 årlige klipninger (15-22) tilstandskrav max. 8 cm græshøjde til fælledgræs med 4 årlige klipninger (3-6) tilstandskrav max. 30 cm. græshøjde. Nærmere omlægning indtegnes på plan over parken.

Arbejdssteder hvor ændret græspleje forslås fra 2012	Græstype indføres	Bemærkninger
Birkholmvej	rabatgræs	
Bombegrunden Taar.S. 40	fælled	
Bredevej 50	fælled	
Brede Indelukke	naturgræs	
Egegårdsvej	fælled	boldspilareal som brugsgræs
Folkeparken	fælled	
Fortunfortet	fælled	
Fuglevad station	fælled	naturgræs mellem møllen og Skovbrynet
Furesøparken	fælled	naturgræs på § 3 overdrevarsareal
Furesøvej 125	fælled	
Fæstningkanalen	fælled	
Geels plads Parkareal	naturgræs	
Grønning Virumgård	fælled	
Hvidegårdsdammen	fælled	

Arbejdssteder hvor ændret græspleje foreslåes fra 2012	Græstype indføres	Bemærkninger
Kanalparken	fælled	
Kaningården	fælled	
Kanoplads Rustenborgvej	fælled	
Lindevangen	fælled	boldspilsareal som brugsgræs
Lykkesgave	fælled	
Lyngby Fort	fælled	
Lokalstationen Lyngby	fælled	
Park ved Lyngbygårdsvej	naturgræs	
Lyngby Mølledam	fælled	
Lystofteparken	fælled	
Pipers Park	fælled	boldspilareal som brugsgræs
Runde Bakke	fælled	naturgræs i store områder
Wilmannsparken	fælled	
Virumparken	fælled	boldspilareal som brugsplæne
Virum gadekær	fælled	
Troldehøjpark	fælled	
Trydes krat	naturgræs	
Sophienholm	fælled	På arealer nord for hovedhuset
Jernbanevej2/Kanalanlægget	fælled	
Gl. Bagsværdvej 15-21	fælled	
Areal ved Firskovvej	naturgræs	
Søpromenaden	rabatgræs	
Thordals Mose	naturgræs	
Torslund	naturgræs	
Ørholm station	naturgræs	

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.

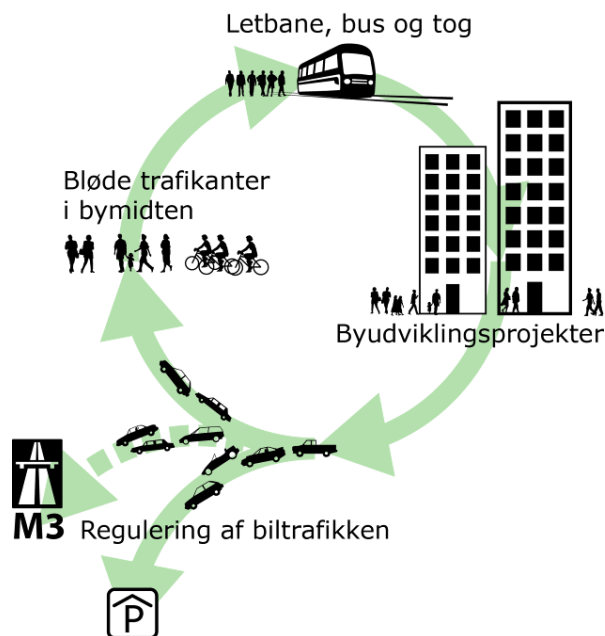
På p-søgeringen er Jernbaneplassen et særligt udsat punkt. En øget trafikintensitet kan få indflydelse på bustrafikkens afvikling. Ved en stigning i biltrafikken hen over pladsen kan det blive nødvendigt at gennemføre særlige tiltag med henblik på at forbedre bussernes kørsel. Det kunne fx være busprioritering 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:

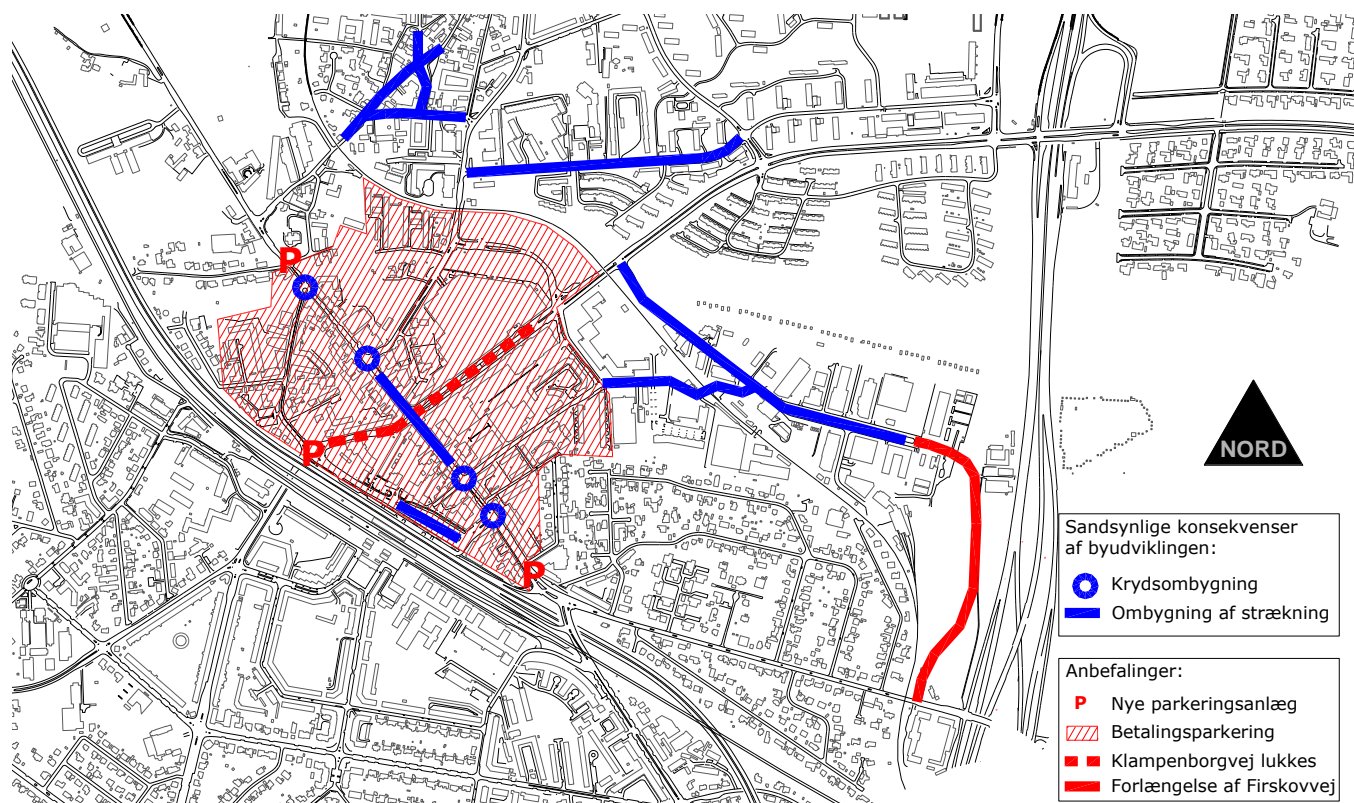
For at give de bedste forudsætninger for at gennemføre den ønskede byudvikling, anbefales følgende hovedprincipper for Lyngby-Taarbæk Kommunes videre planlægning:

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.

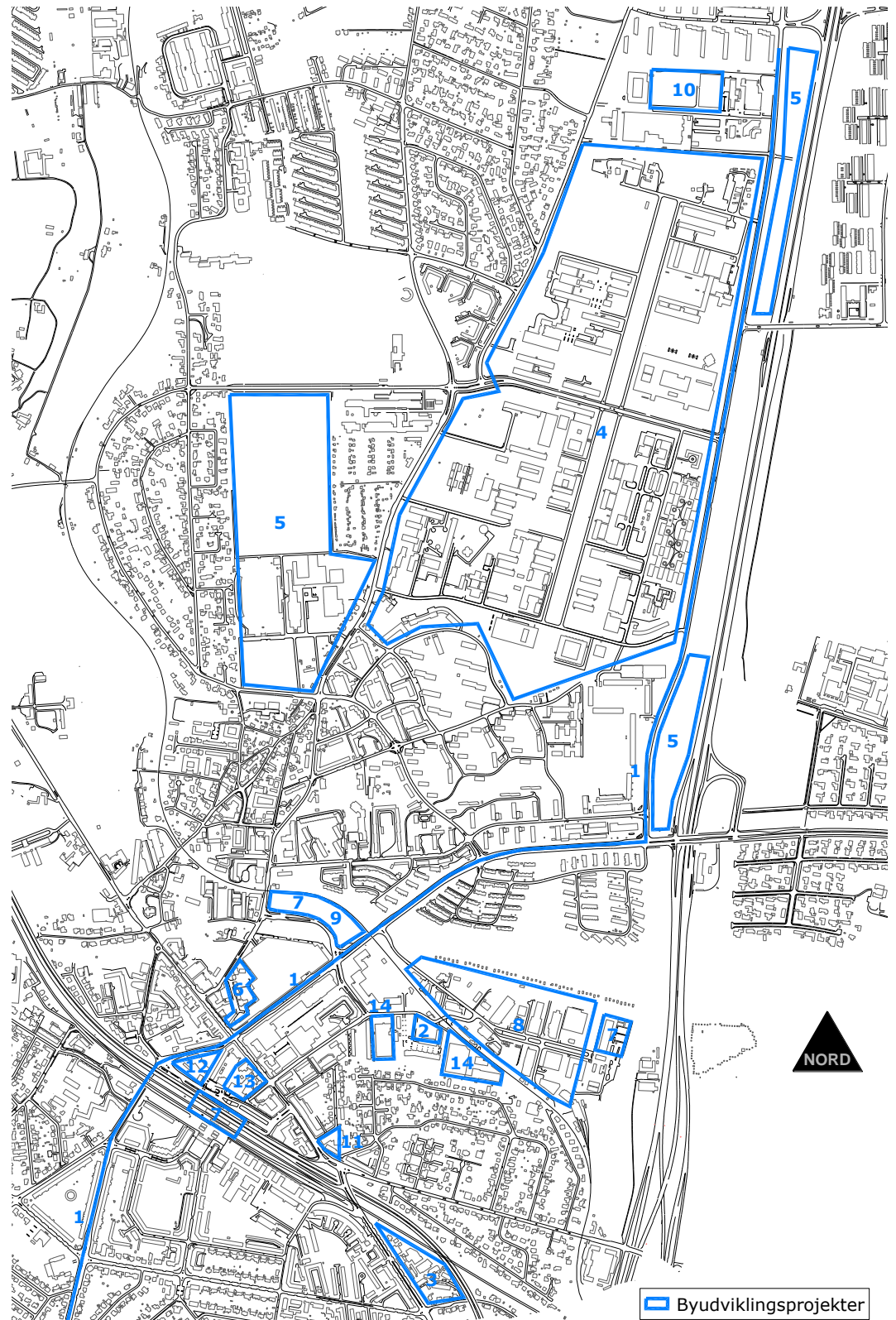
14 - J. Fog / De Forenede Dampvaskerier A/S, Nørgaardsvej 40 / 24

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.

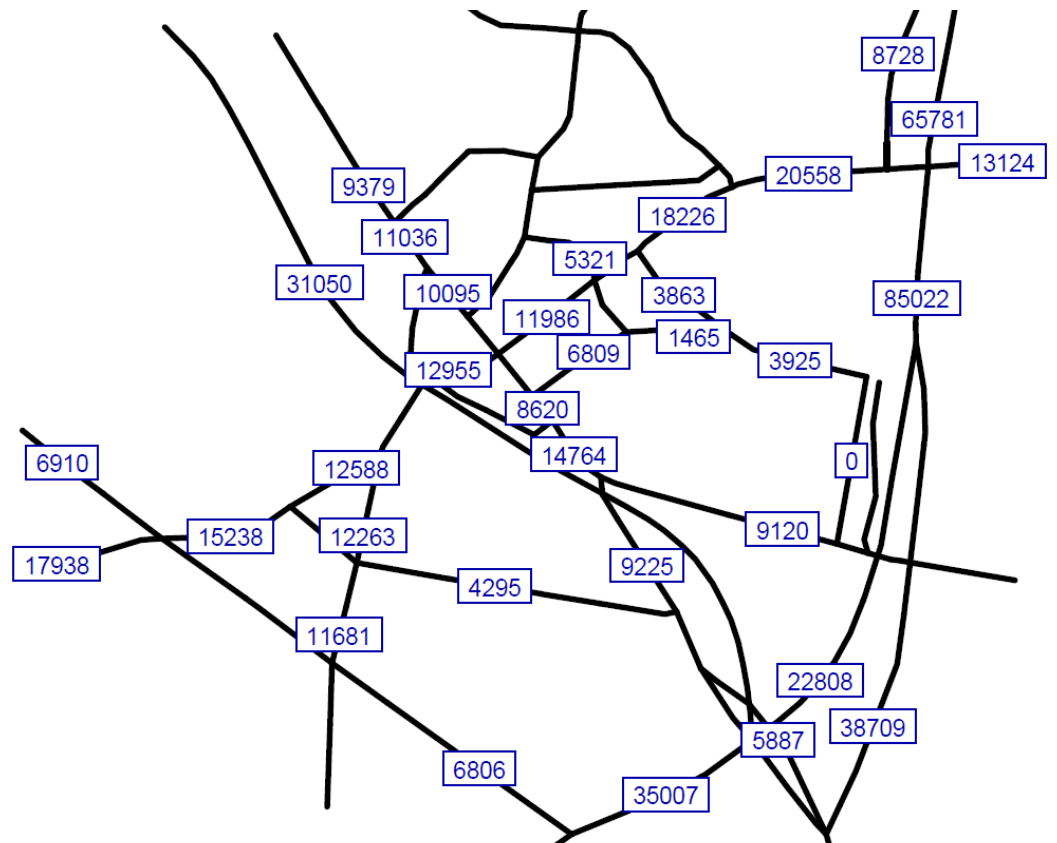
En lukning af Klampenborgvej for biltrafik vil på langt sigt skabe de bedste forudsætninger for en trafikal fredeliggørelse af bymidten samt give den kommende letbane de bedste forudsætninger for høj fremkommelighed. Det ses blandt andet ved at sammenligne differencekortene for scenario 0 med Klampenborg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

3.3.1

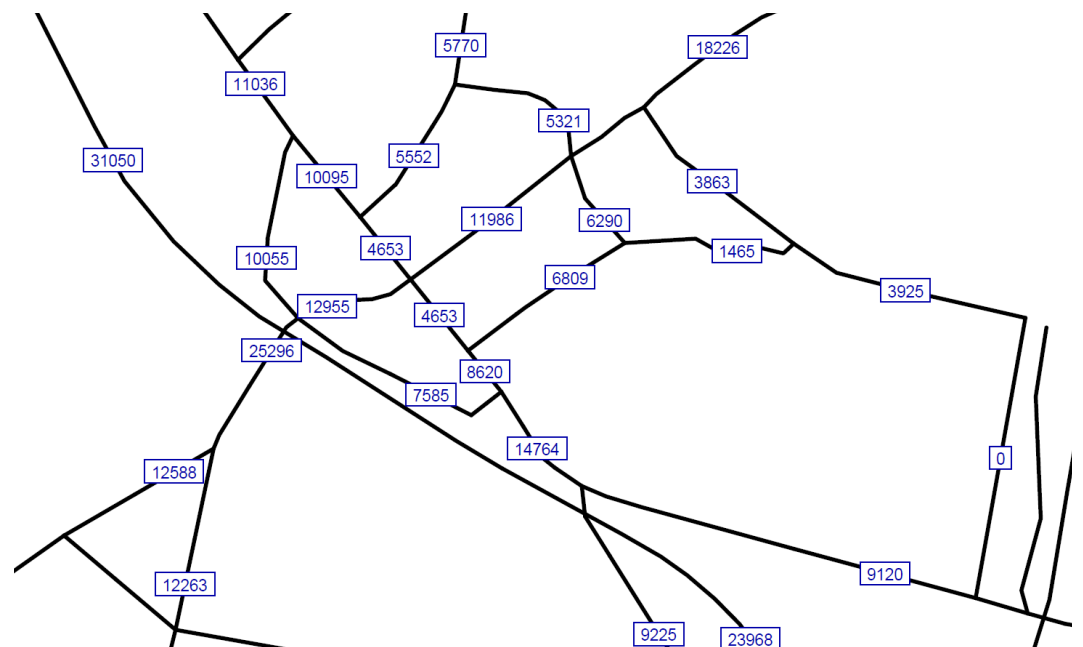
Basis – dagens situation

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.

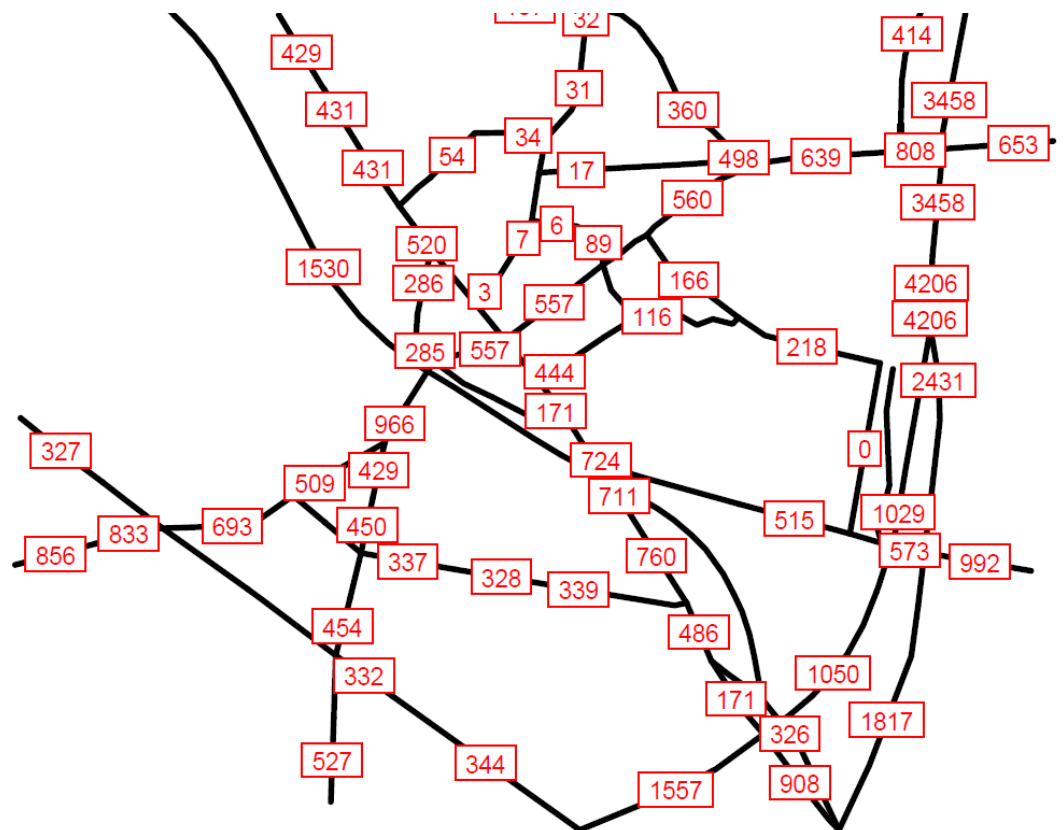
Fordele:

- 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.

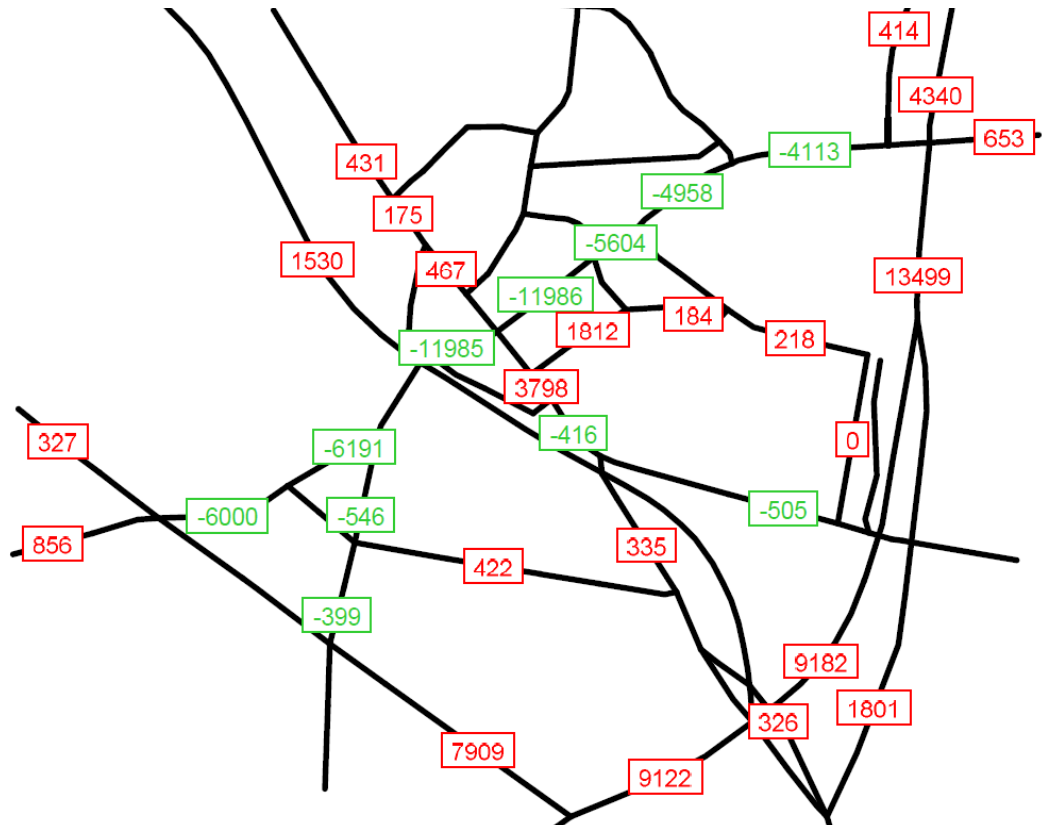
Fordele:

- 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.

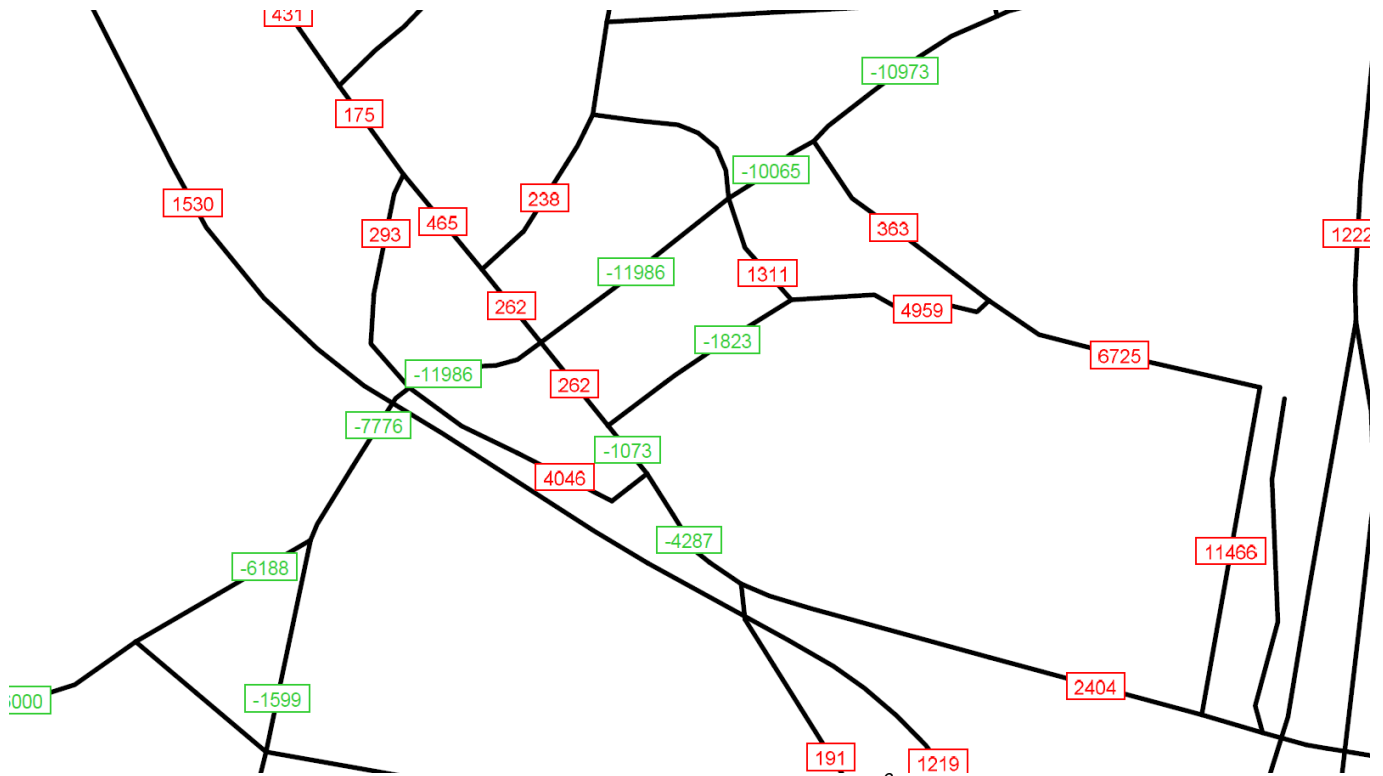
Scenariet er meget ens med scenario 1. De ændrede rutevalg som følge af lukningen af Klampenborgvej og Firskovvejs forlængelse, som ses i scenario 0+, er relativt store i forhold til den nye trafik til byudviklingsprojekterne, der er medtaget i scenario 1 (Blandt andet Bilka på Firskovvej).

Fordele:

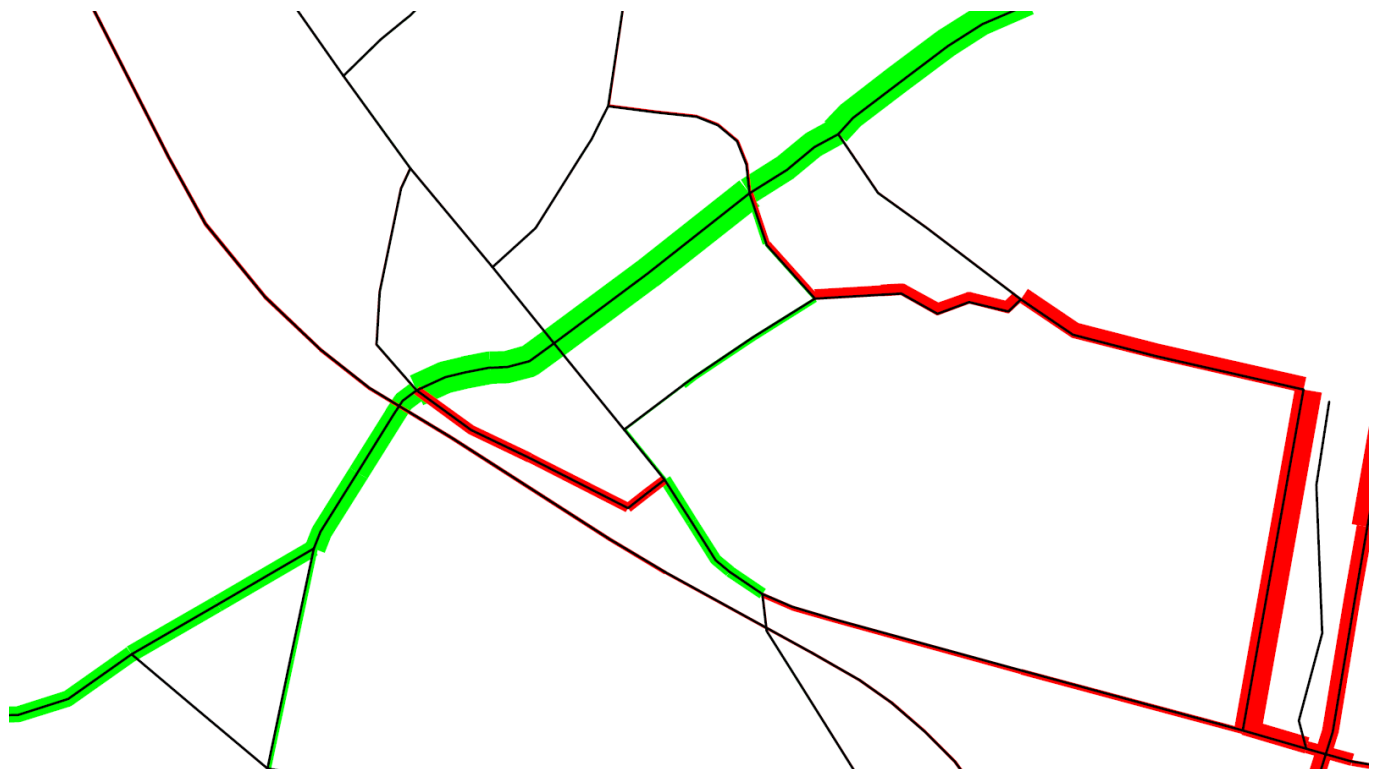
- Hvis Firskovvej forlænges og tilsluttes Jægersborgvej aflastes en del af p-søgeringen og en del af Lyngby Hovedgade. De to signalregulerede kryds på Lyngby Hovedgade ved Nørgaardsvej og Jernbaneplassen aflastes væsentligt i forhold til scenario 0 pga. Firskovvejs forlængelse. Dermed kan denne del af 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.

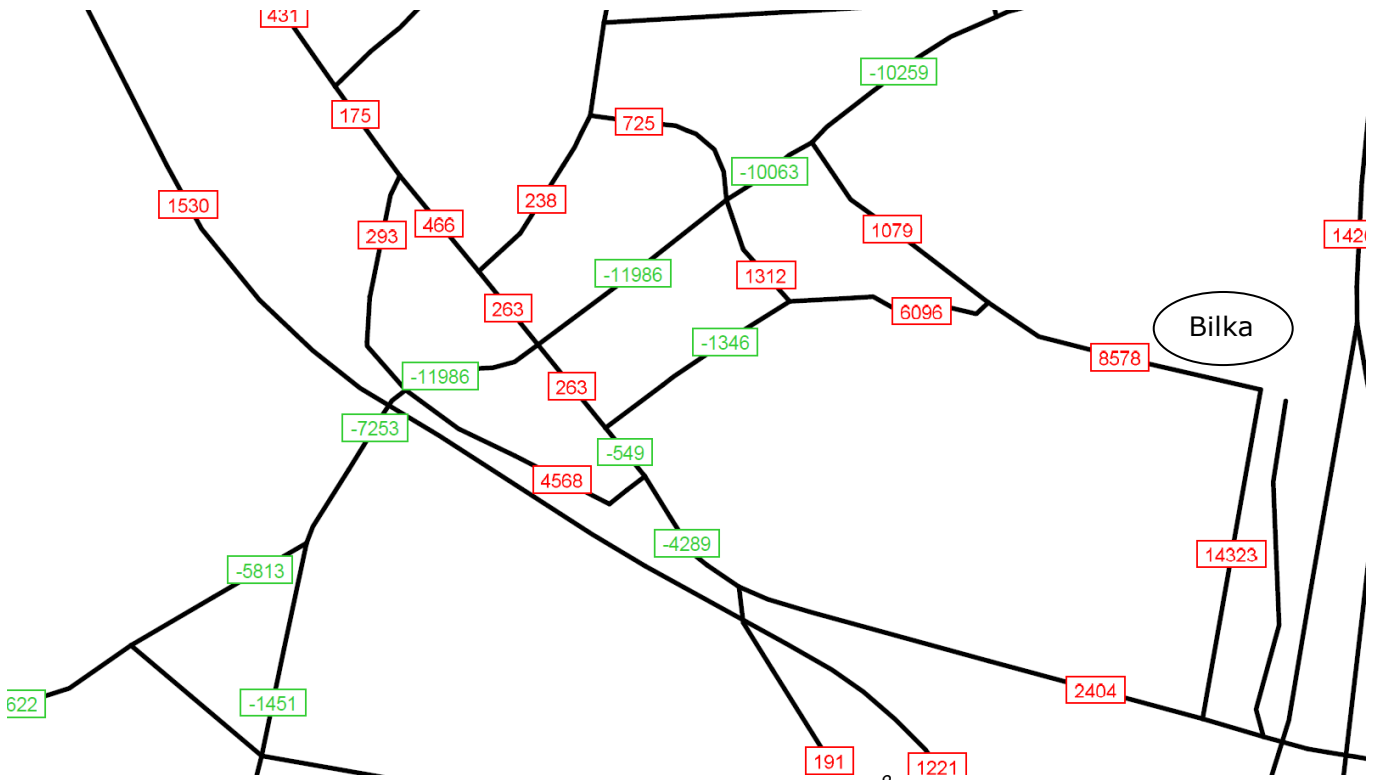
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 12 og Figur 13.

Fordele:

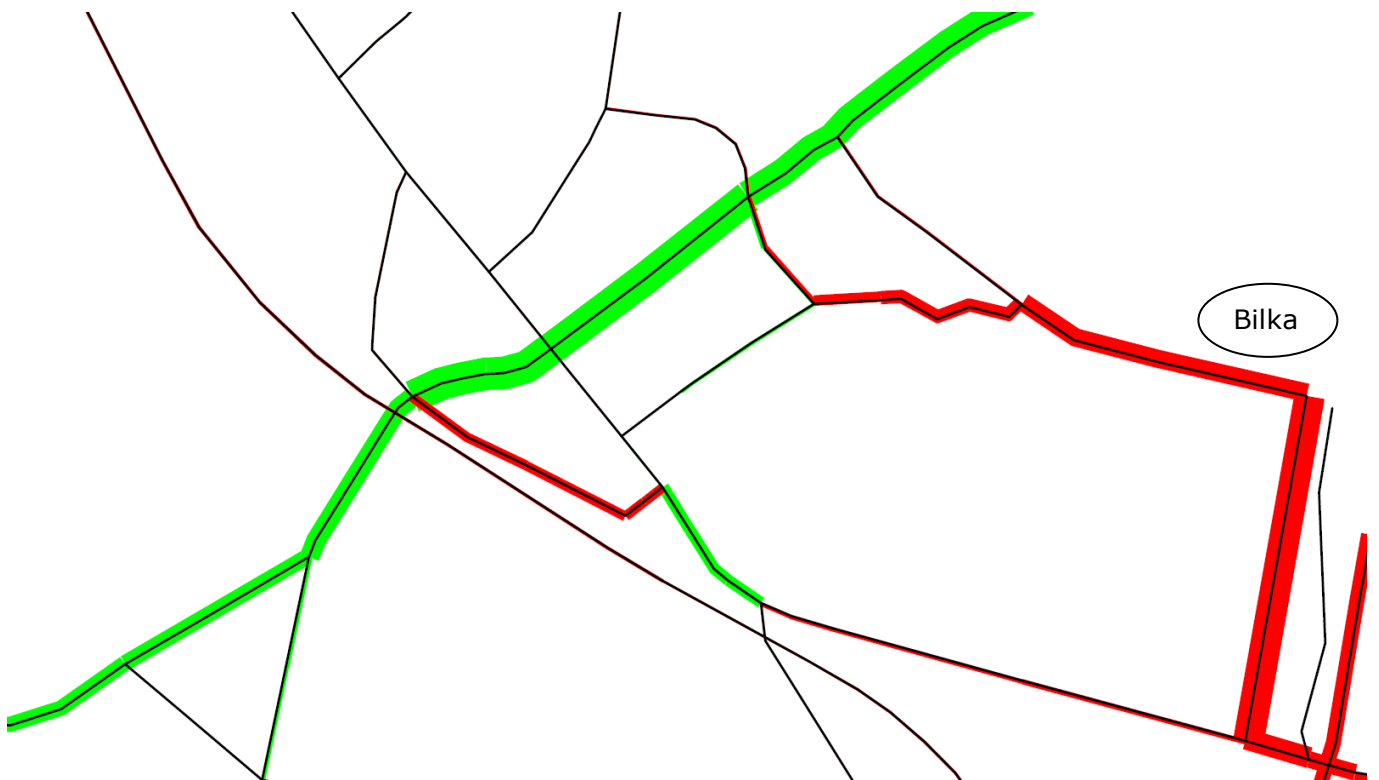
- Hvis Firskovvej forlænges og tilsluttes Jægersborgvej aflastes en del af p-søgeringen og en del af Lyngby Hovedgade. De to signalregulerede kryds på Lyngby Hovedgade ved Nørgaardsvej og Jernbaneplassen aflastes væsentligt i forhold til scenario 0 pga. Firskovvejs forlængelse. Dermed kan denne del af 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.

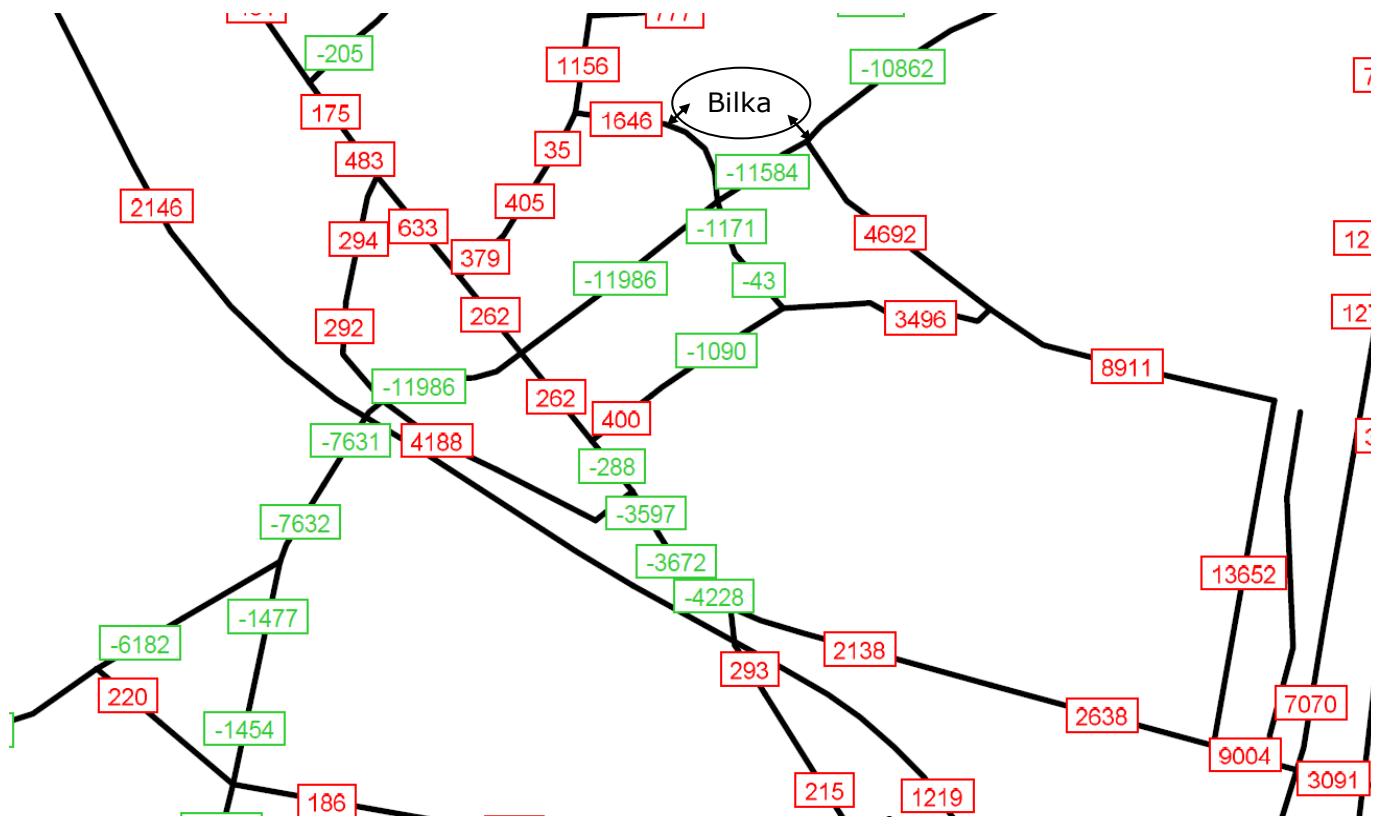
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 14 og Figur 15.

Fordele:

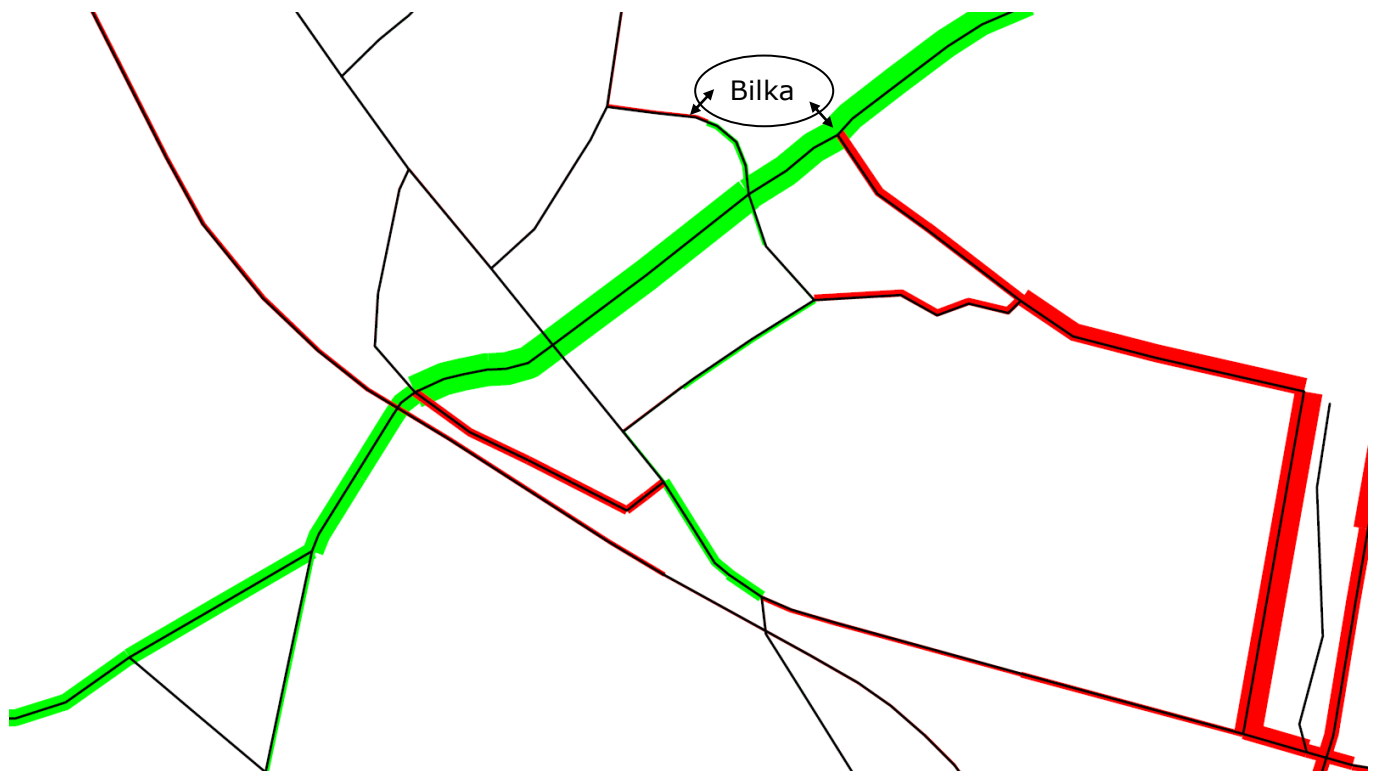
- De to signalregulerede kryds på Lyngby Hovedgade ved Nørgaardsvej og Jernbaneplassen aflastes væsentligt i forhold til scenario 0 pga. Firskovvejs forlængelse.
- Hvis der etableres adgangsvej til Bilka direkte fra Klampenborgvej (i praksis via krydset Klampenborgvej/Firskovvej), vil Kanalvej i forhold 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

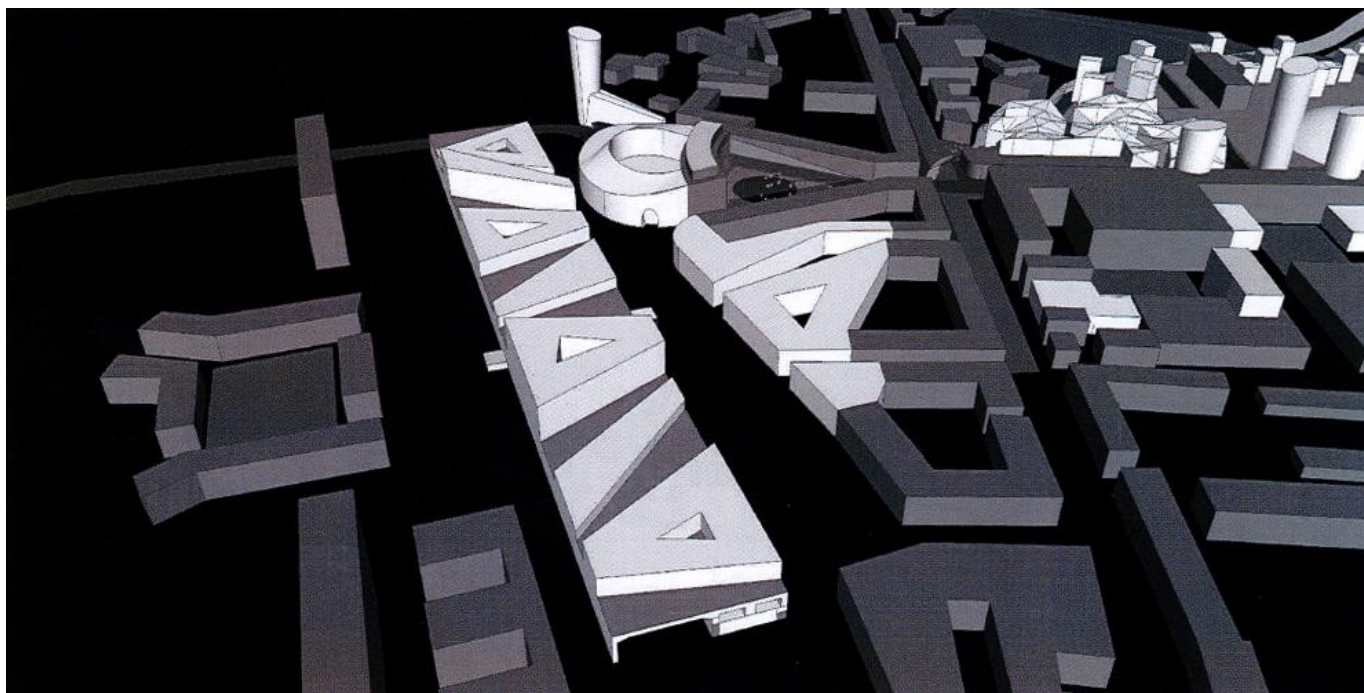
Ud fra en trafik- og vejteknisk vurdering, anses det for mindre realistisk at placere Bilka oven på Lyngby Omfartsvej med direkte tilslutning frem omfartsvejen.

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.

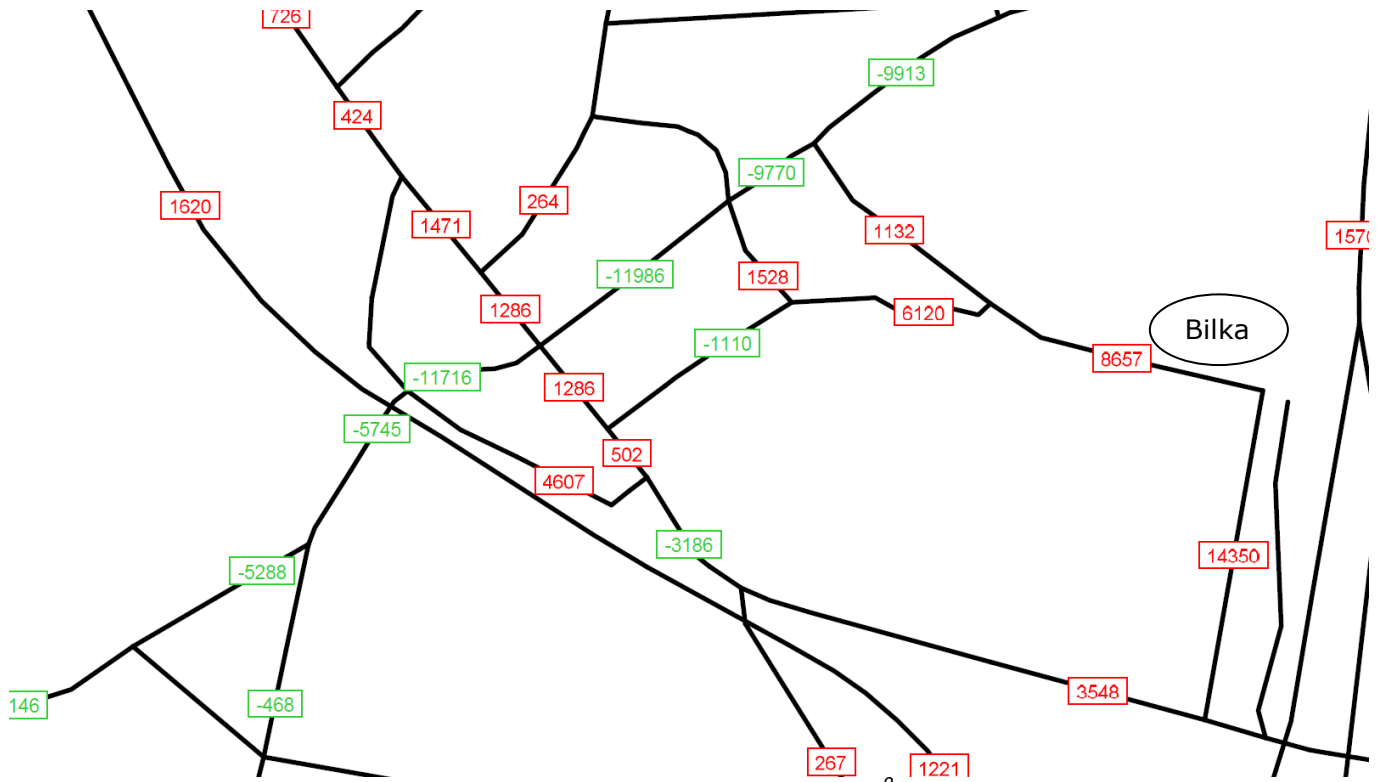
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 17 og Figur 18.

Fordele:

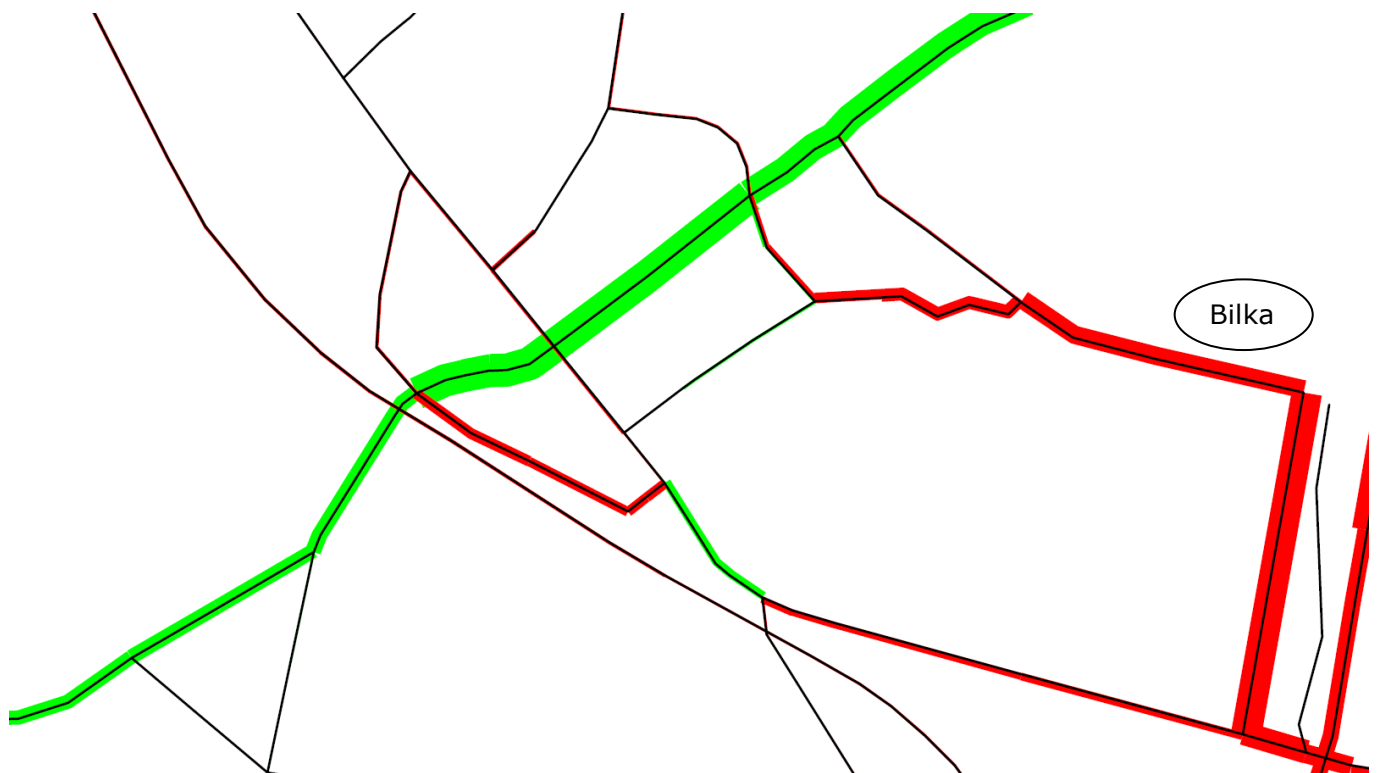
- Firskovvejs forlængelse aflaster en del af Nørgaardsvej og en del af Lyngby Hovedgade.
- Lukningen af Klampenborgvej medfører fortsat en fredeliggørelse af Buddingevej, Engelsborgvej og Klampenborgvej.

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.

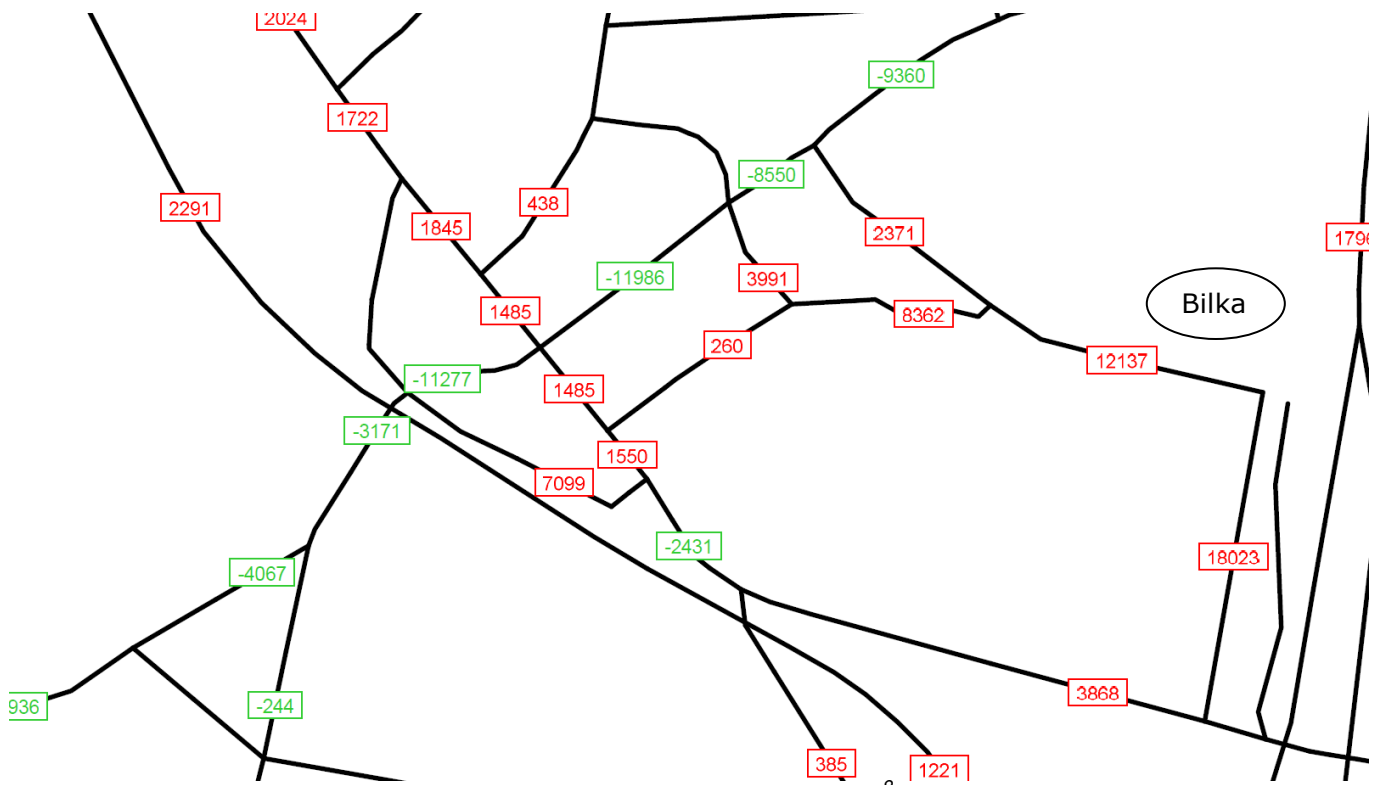
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 19 og Figur 20.

Fordele:

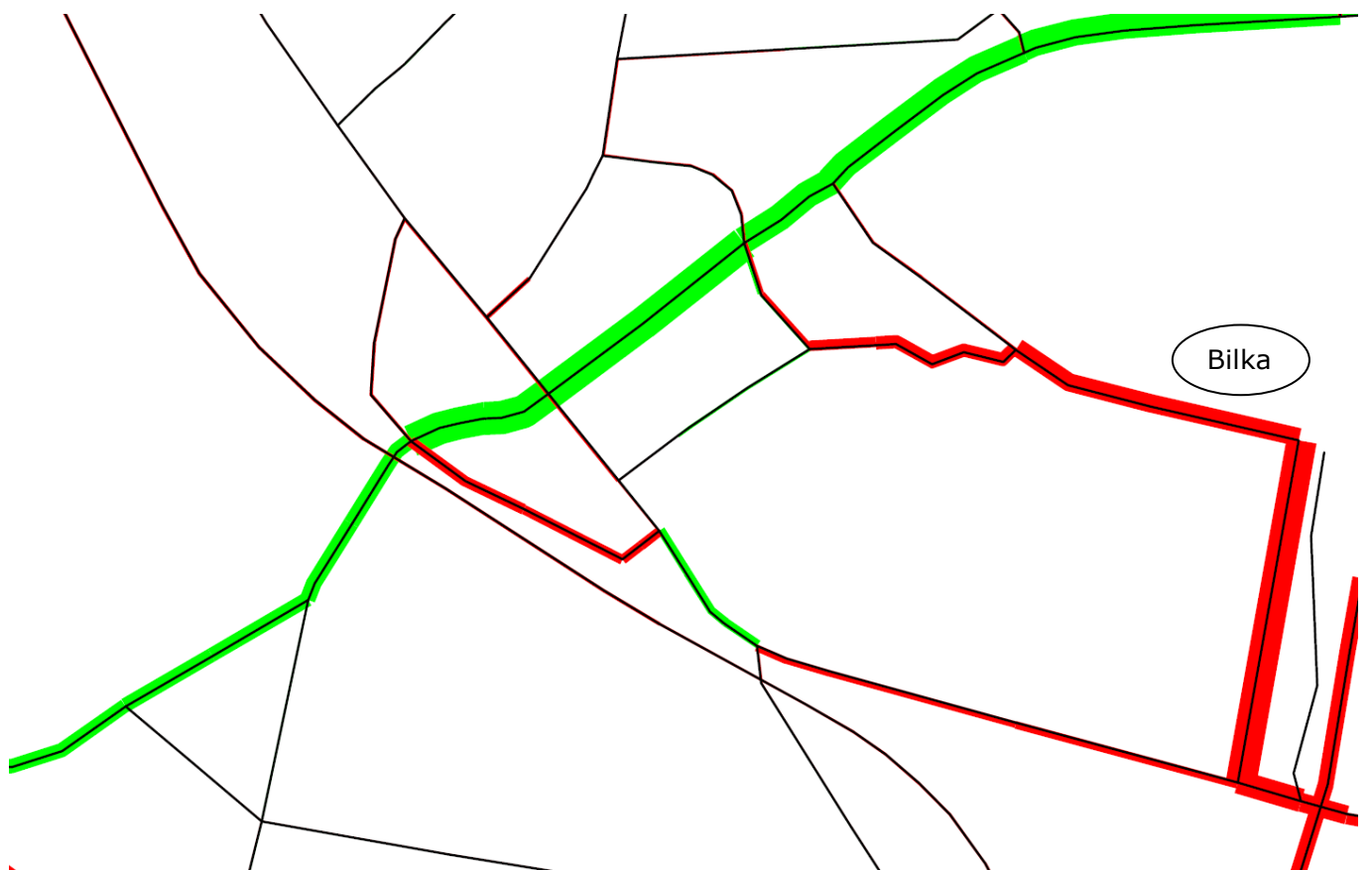
- Firskovvejs forlængelse aflaster en del af Lyngby Hovedgade.
- Lukningen af Klampenborgvej medfører fortsat en fredeliggørelse af Buddingevej, Engelsborgvej og Klampenborgvej.

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-søgeringen 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-søgningen 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:

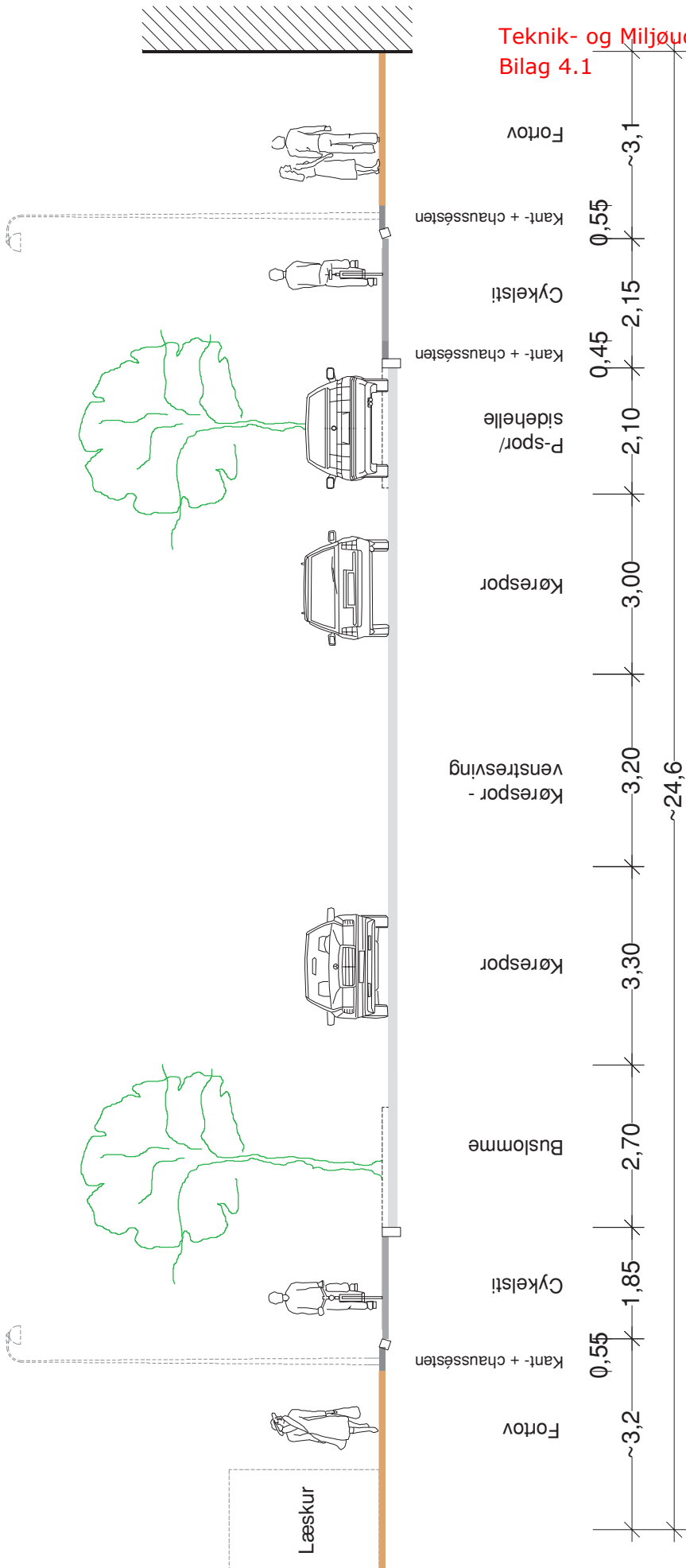
- Zonesystem på 45 zoner samt 12 portzoner. Zonerne er mest detaljerede omkring centrum for at kunne vurdere ændringer i trafikken bedst muligt. For mere detaljerede beregninger, kan modellen på et senere tidspunkt opdeles i flere zoner.
- Modellen er kalibreret efter plandata: befolkningstal, boligtype, 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).

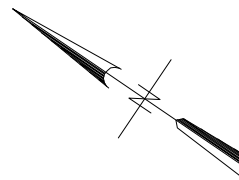
- Trafikmodellen kan bruges til at evaluere på de overordnede strømme, og ikke enkelte svingbevægelser.
- Området der modelleres strækker sig over det centrale Kgs. Lyngby. Modellens begrænsede omfang gør, at bilister kan have et anderledes rutevalg ved fx en vejlukning. For at undgå store udsving af 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.

Bilag 1

Snit A-A, 1:100








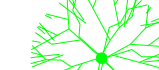


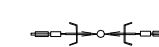
Teknik- og Miljøudvalget den 15-11-2011
Bilag 4.1





Teknik- og Miljøudvalget den 15-11-2011
Bilag 4.2

Signatur:

-  Cykelsti i asfalt
-  Chaussésten, ml. fortov og cykelsti
-  Chaussésten, ml. cykelsti og kørebane/p-lomme (indgår som cykelsti)
-  Overkørsel i brosten
-  Opmærksomhedsfelt
-  Kantsten
-  Kantsten, dykket
-  Nyt træ
-  Belysningsmast, (Københavnaramatur)
-  Mastehul til julebelysning + strømforsyning, evt. i stole eller i cykelstativ
-  Cykelstativ (2 cykler)

UDKAST, ej til udførelse

Rev.	Dato	Konst./Tegn.	Kontrol.	Godk.
	2011-11-04	THBM/DANC	JRO	NID
Projektnr.	11427078	Mål	1:200	
Lyngby Taarbæk Kommune Cykelstier på Lyngby Hovedgade				
Skitseprojekt Oversigtsplan				
				Tegning nr.
				Rev.
				T-P-XXX-4000 A

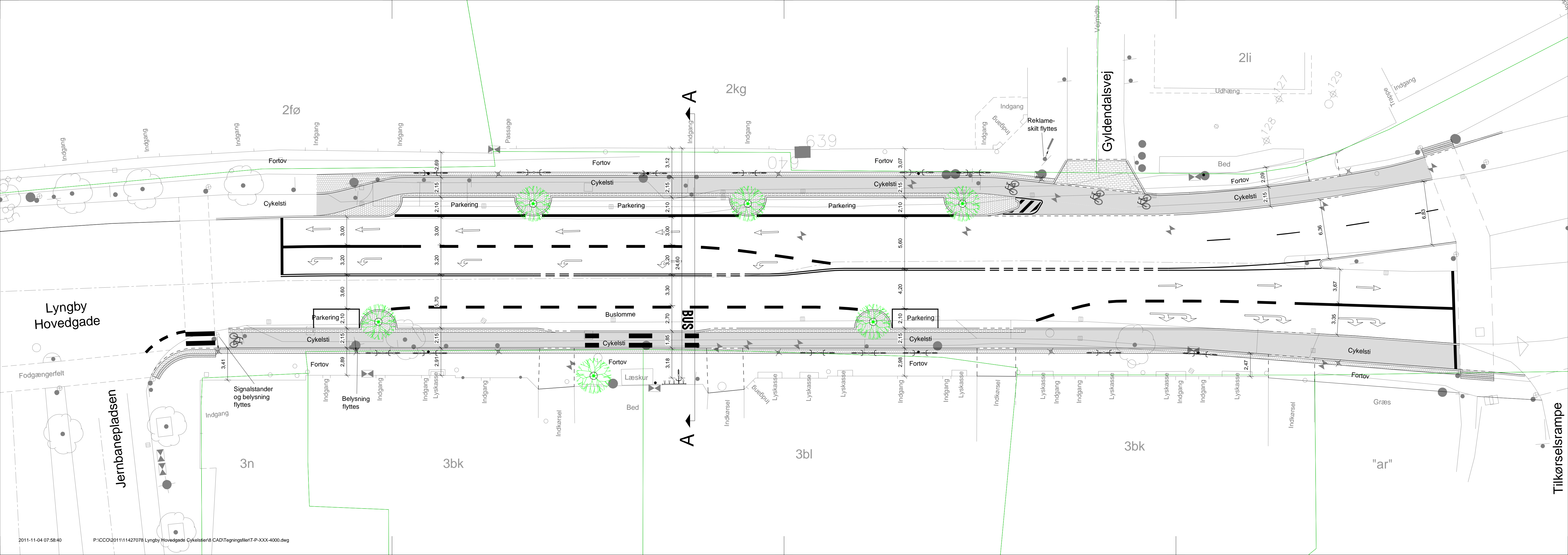


Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S
Tlf. +45 51 61 10 00
Fax +45 51 61 10 01
www.ramboll.dk

Tegning nr.

Rev.

T-P-XXX-4000 A





Bilag til Tilgængelighedsplan, forslag til projekter efterår 2011 (nov / TMU)

Sagsnummer: 20110910051

Oprettet: 26-10-2011

Dokumentejer: Sarah Rose MacPhee

Andet

Note		Journalnøgle(r):	05.00.05 - P00 Tilgængelighed, veje og trafik, Planlægning, regler, vedtægter og principielle afgørelser i almindelighed
Emne:	Bilag til Tilgængelighedsplan, forslag til projekter efterår 2011 (nov / TMU)	Besked:	
Dato:	26-10-2011		
Organisation:	Trafikplanlægning		
Navn:			
ID-nummer:			

Nøgle	Projekt	Sted	Tegning Nr.	Anlægspris (t. kr.)
A	Ombygning af brostenoverkørsel	Lyngby Torv	1	100
B	Asfalt ramper	Krydset Sorgenfrivej / Jernbanevej	2	4
C	Asfalt ramper	Fodgængerfelt mellem Kulturhuset og Storcenter	3	4
D	Belægnings og kantstensarbejde for at forbedre adgangsforholdene	P-plads indkørsel fra Gasværksvej	4	30
E	Kantstensarbejder ved fodgænger overgange og asfalt ramper	Kanalvej, i nærheden af Toftebæksvej	5	20
F	Forbedring af gangbanerne mellem p-pladsen og Lyngby Storcenter	Toftebæksvej	6	20
G	Fortovet rettes op, der hvor der	Lyngby	7	? (evt. udført)

	er for stejlt tværfald pga. trærodder osv.	Hovedgade, mellem Klampenborgvej og Toftebæksvej		som almindelige vedligeholdelse 2010, undersøge)
H	Kantstensarbejder ved overgang fra handicap p-plads	Geels Plads, ved Virum hallen		10
i alt				188

for at fjerne problemerne må dog vurderes i det enkelte tilfælde. GIS-kortet skal løbende opdateres i takt med at problemerne udbedres.

6.3

Oversigt over særlige tilgængelighedsprojekter

I de følgende gives et groft, overordnet overslag på hvad det vil koste at udbedre udvalgte, alvorlige problemer på hver enkelt rute.

Generelt er der udvalgt de problemer, som bør udbedres hurtigst muligt, og som med fordel kan iværksættes som særlige tilgængelighedsprojekter. Alvorlige problemer, som kan forbedres i forbindelse med allerede planlagte projekter er nævnt særskilt.

Antallet af alvorlige problemer i de nedenstående tabeller passer ikke med antallet af alvorlige problemer under de enkelte ruter. Dette skyldes at et større løsningsprojekt ofte kan forbedre flere registrerede alvorlige problemer på en gang.

Priserne dækker de rene anlægsomkostninger ekskl. projektering, ledningsomlægninger og andre uforudseelige udgifter. Derfor bør der udarbejdes mere detaljerede overslag på baggrund af egentlige skitseprojekter forud for en evt. anlægsbevilling.

Omkostningerne til de enkelte projekter er i flere tilfælde anført med en variation i de følgende overslag, hvilket skyldes, at problemerne ofte kan løses enten gennem minimumsløsninger eller gennem større ombygninger.

6.3.1

Rute 1 – Lyngby Bymidte

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af en fodgængerkrydsning på Toftebæksvej ved Lyngby Lokalstation	1	
B,C, Anlæg af fortovsrampe ved kantsten i kryds	2	
Etablering af en fodgængerkrydsning på Lyngby Hovedgade ved Likørstræde	1	
D,A Ombygning af brostensoverkørsler	7	
Flytning af cykelparkering ved Lyngby Rådhus	1	
Etablering af en fodgængerkrydsning ved Lyngby Rådhus	1	
I alt	13	500-1.000

Ud over de ovennævnte 13 alvorlige problemer, er der konstateret endnu et alvorligt problem ved i form af en meget smal gangbane ved rundkørslen ved Jernbanevej/Lyngby Hovedgade. En udvidelse af gangbanen vil imidlertid kræve at enten rundkørsel eller bygningen ombygges. Løsningen af dette problem bør indarbejdes i en helhedsplan for bymidtens trafikstruktur.

6.3.2

Rute 2 - Baunehøj

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af 60 m gangbane fra Bauneporten til Områdecenter Baunehøj	1	

Ombygning af brostenoverkørsel	4	
<i>I alt</i>	5	350-450

6.3.3

Rute 3 – Lyngby Stadion

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Ombygning af brostenoverkørsel	1	
Udskiftning af chausséstensbelægning med fliser over en 5 meter strækning, hvor gangbanen er for smal	1	
<i>I alt</i>	2	50-100

Ud over de ovennævnte alvorlige problemer, er der registreret flere problemer (heraf 1 alvorligt) på selve stadionområdet, som anbefales gennemført i forbindelse med realisering af en evt. helhedsplan for stadionområdet.

6.3.4

Rute 4 – Sorgenfri Torv

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af handicapparkeringsplads på den nordlige del af Sorgenfri Torv	1	
Etablering af kørestolsramper fra parkeringsplads bag bibliotek	2	
Etablering af fortovsramper med hældning 1:10	4	
Udvidelse af gangbane langs tankstation ved at mindske bed ved tankstation	1	
Etablering af en fodgængerkrydsning ved Sorgenfri Station	1	
Etablering af adskillelse mellem gangbane og kørebane ved Områdecenter Virumgård	1	
Ombygning af brostenoverkørsel	1	
<i>I alt</i>	11	250-700

De fleste af de ovennævnte problemer vurderes at kunne løses i forbindelse med den helhedsplan for Sorgenfri Torv, som er under udarbejdelse. I forbindelse hermed bør det også undersøges om nogle af de mindre alvorlige problemer eller u hensigtsmæssigheder kan løses.

6.3.5

Rute 5 - Virum

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af fortovsrampe ml. kørebane og gangbane	3	
Etablering af kørestolsramper (Ved Fuglsanggårdsskolen - niveauspring 0,5 m, og Virum Station til stoppested - niveauspring 1 m)	2	
Ombygning af brostenoverkørsel	6	
Ombygning af krydset Virumvej/Virum Stationsvej,	1	

så det bliver lettere at krydse for fodgængere		
<i>I alt</i>	12	300-750

6.3.6

Rute 6 - Brede

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af fortovsrampe ved stoppested, hvor der er stort niveauspring fra fortov til cykelsti	1	
Afstribning af handicapparkeringsplads	1	
Etablering af en fodgængerkrydsning ved Brede Torv	2	
Etablering af fodgængerkrydsning ved Brede Lokalstation	1	
<i>I alt</i>	5	350-700

En helhedsplan for Brede Torv er under udarbejdelse. De fleste alvorlige problemer bør løses i forbindelse med udarbejdelsen af dette projekt. I forbindelse hermed bør det også undersøges, om nogle af de mindre alvorlige problemer eller u hensigtsmæssigheder kan løses.

Herudover er der smalle fortov (under 1 m) bredt langs det meste af Caroline Amalievej. Da strækningen betjener 2 omsorgscentre bør fortovet enten udvides ved at inddrage en del af det tilstødende areal eller der bør etableres krydsningsmuligheder, så det modsatte fortov kan bruges. Dette bør undersøges nærmere i relation til helhedsplanen for området, såfremt det vedtages at den skal realiseres.

6.3.7

Rute 7 - Lundtofte

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af gangbane eller etablering af en fællessti over en 20-25 m lang strækning	2	
Etablering af belægning på gangbane til Lundtofte medborgerhus over en 30 m lang strækning	1	
Udvidelse af gangbane forbi Lundtofte medborgerhus med 70 cm. Ny belægning samme sted samt retablering af mur.	1	
Udvidelse ved indgang til parkeringsplads ved Lundtoftehallen fra Lundtofte medborgerhus	1	
Etablering af handicapparkering ved Lundtoftehallen	1	
Etablering af kørestolsrampe fra parkeringsplads til Lundtoftehallen. Niveauspring ca. 0.5 m	1	
Etablering af trappe fra Ravnholmvej til Lundtoftehallen	1	
<i>I alt</i>	8	400-800

for at fjerne problemerne må dog vurderes i det enkelte tilfælde. GIS-kortet skal løbende opdateres i takt med at problemerne udbedres.

6.3

Oversigt over særlige tilgængelighedsprojekter

I de følgende gives et groft, overordnet overslag på hvad det vil koste at udbedre udvalgte, alvorlige problemer på hver enkelt rute.

Generelt er der udvalgt de problemer, som bør udbedres hurtigst muligt, og som med fordel kan iværksættes som særlige tilgængelighedsprojekter. Alvorlige problemer, som kan forbedres i forbindelse med allerede planlagte projekter er nævnt særskilt.

Antallet af alvorlige problemer i de nedenstående tabeller passer ikke med antallet af alvorlige problemer under de enkelte ruter. Dette skyldes at et større løsningsprojekt ofte kan forbedre flere registrerede alvorlige problemer på en gang.

Priserne dækker de rene anlægsomkostninger ekskl. projektering, ledningsomlægninger og andre uforudseelige udgifter. Derfor bør der udarbejdes mere detaljerede overslag på baggrund af egentlige skitseprojekter forud for en evt. anlægsbevilling.

Omkostningerne til de enkelte projekter er i flere tilfælde anført med en variation i de følgende overslag, hvilket skyldes, at problemerne ofte kan løses enten gennem minimumsløsninger eller gennem større ombygninger.

6.3.1

Rute 1 – Lyngby Bymidte

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af en fodgængerkrydsning på Toftebæksvej ved Lyngby Lokalstation	1	
B,C, Anlæg af fortovsrampe ved kantsten i kryds	2	
Etablering af en fodgængerkrydsning på Lyngby Hovedgade ved Likørstræde	1	
D,A Ombygning af brostensoverkørsler	7	
Flytning af cykelparkering ved Lyngby Rådhus	1	
Etablering af en fodgængerkrydsning ved Lyngby Rådhus	1	
I alt	13	500-1.000

Ud over de ovennævnte 13 alvorlige problemer, er der konstateret endnu et alvorligt problem ved i form af en meget smal gangbane ved rundkørslen ved Jernbanevej/Lyngby Hovedgade. En udvidelse af gangbanen vil imidlertid kræve at enten rundkørsel eller bygningen ombygges. Løsningen af dette problem bør indarbejdes i en helhedsplan for bymidtens trafikstruktur.

6.3.2

Rute 2 - Baunehøj

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af 60 m gangbane fra Bauneporten til Områdecenter Baunehøj	1	

Ombygning af brostenoverkørsel	4	
<i>I alt</i>	5	350-450

6.3.3

Rute 3 – Lyngby Stadion

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Ombygning af brostenoverkørsel	1	
Udskiftning af chausséstensbelægning med fliser over en 5 meter strækning, hvor gangbanen er for smal	1	
<i>I alt</i>	2	50-100

Ud over de ovennævnte alvorlige problemer, er der registreret flere problemer (heraf 1 alvorligt) på selve stadionområdet, som anbefales gennemført i forbindelse med realisering af en evt. helhedsplan for stadionområdet.

6.3.4

Rute 4 – Sorgenfri Torv

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af handicapparkeringsplads på den nordlige del af Sorgenfri Torv	1	
Etablering af kørestolsramper fra parkeringsplads bag bibliotek	2	
Etablering af fortovsramper med hældning 1:10	4	
Udvidelse af gangbane langs tankstation ved at mindske bed ved tankstation	1	
Etablering af en fodgængerkrydsning ved Sorgenfri Station	1	
Etablering af adskillelse mellem gangbane og kørebane ved Områdecenter Virumgård	1	
Ombygning af brostenoverkørsel	1	
<i>I alt</i>	11	250-700

De fleste af de ovennævnte problemer vurderes at kunne løses i forbindelse med den helhedsplan for Sorgenfri Torv, som er under udarbejdelse. I forbindelse hermed bør det også undersøges om nogle af de mindre alvorlige problemer eller u hensigtsmæssigheder kan løses.

6.3.5

Rute 5 - Virum

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af fortovsrampe ml. kørebane og gangbane	3	
Etablering af kørestolsramper (Ved Fuglsanggårdsskolen - niveauspring 0,5 m, og Virum Station til stoppested - niveauspring 1 m)	2	
Ombygning af brostenoverkørsel	6	
Ombygning af krydset Virumvej/Virum Stationsvej,	1	

så det bliver lettere at krydse for fodgængere		
<i>I alt</i>	12	300-750

6.3.6

Rute 6 - Brede

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af fortovsrampe ved stoppested, hvor der er stort niveauspring fra fortov til cykelsti	1	
Afstribning af handicapparkeringsplads	1	
Etablering af en fodgængerkrydsning ved Brede Torv	2	
Etablering af fodgængerkrydsning ved Brede Lokalstation	1	
<i>I alt</i>	5	350-700

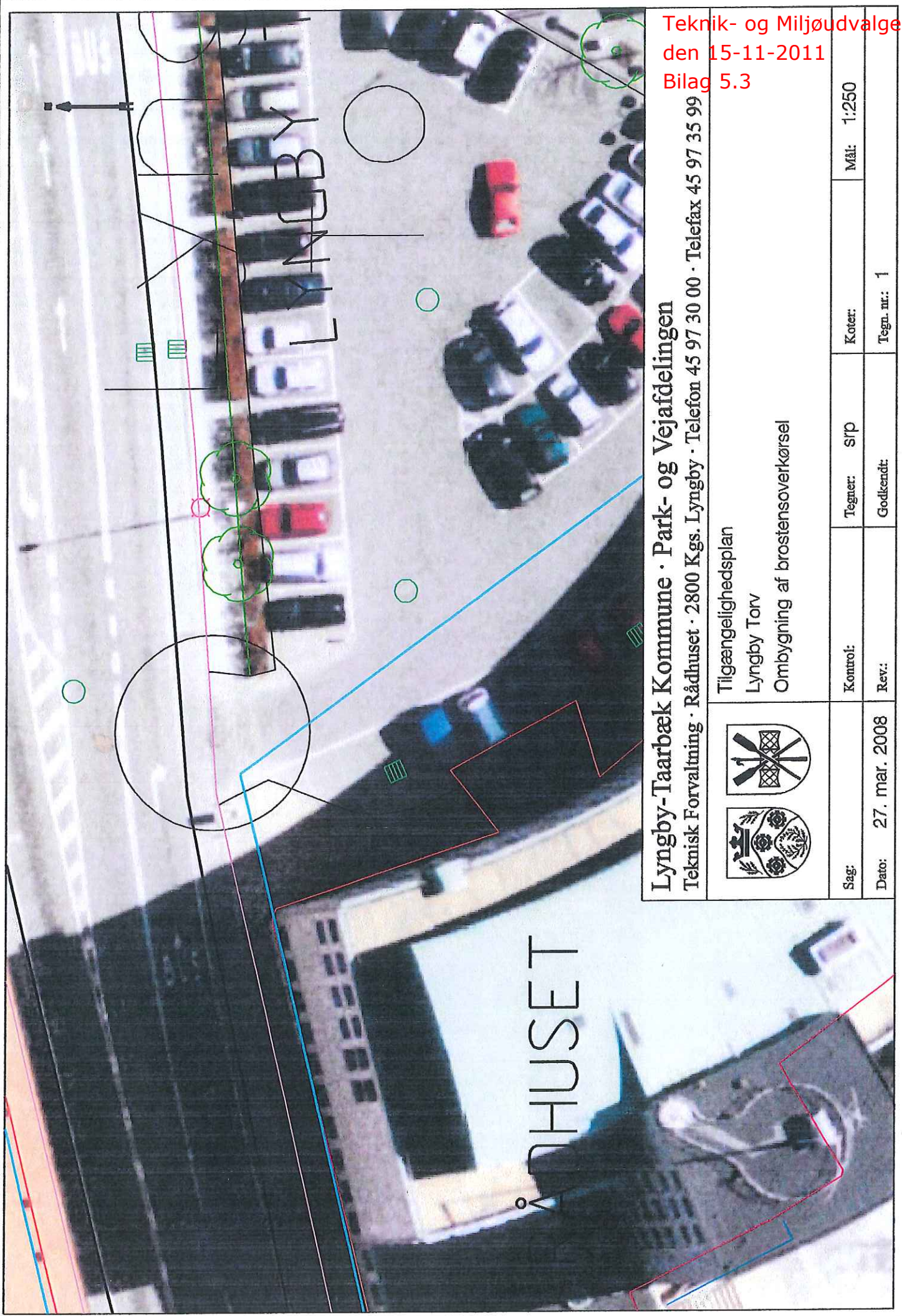
En helhedsplan for Brede Torv er under udarbejdelse. De fleste alvorlige problemer bør løses i forbindelse med udarbejdelsen af dette projekt. I forbindelse hermed bør det også undersøges, om nogle af de mindre alvorlige problemer eller u hensigtsmæssigheder kan løses.

Herudover er der smalle fortove (under 1 m) bredt langs det meste af Caroline Amalievej. Da strækningen betjener 2 omsorgscentre bør fortovet enten udvides ved at inddrage en del af det tilstødende areal eller der bør etableres krydsningsmuligheder, så det modsatte fortov kan bruges. Dette bør undersøges nærmere i relation til helhedsplanen for området, såfremt det vedtages at den skal realiseres.

6.3.7

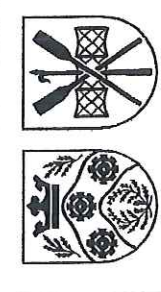
Rute 7 - Lundtofte

Udvalgte, alvorlige problemer:	Antal	Anlægspris (t.kr)
Etablering af gangbane eller etablering af en fællessti over en 20-25 m lang strækning	2	
Etablering af belægning på gangbane til Lundtofte medborgerhus over en 30 m lang strækning	1	
Udvidelse af gangbane forbi Lundtofte medborgerhus med 70 cm. Ny belægning samme sted samt retablering af mur.	1	
Udvidelse ved indgang til parkeringsplads ved Lundtoftehallen fra Lundtofte medborgerhus	1	
Etablering af handicapparkering ved Lundtoftehallen	1	
Etablering af kørestolsrampe fra parkeringsplads til Lundtoftehallen. Niveauspring ca. 0.5 m	1	
Etablering af trappe fra Ravnholmvej til Lundtoftehallen	1	
<i>I alt</i>	8	400-800



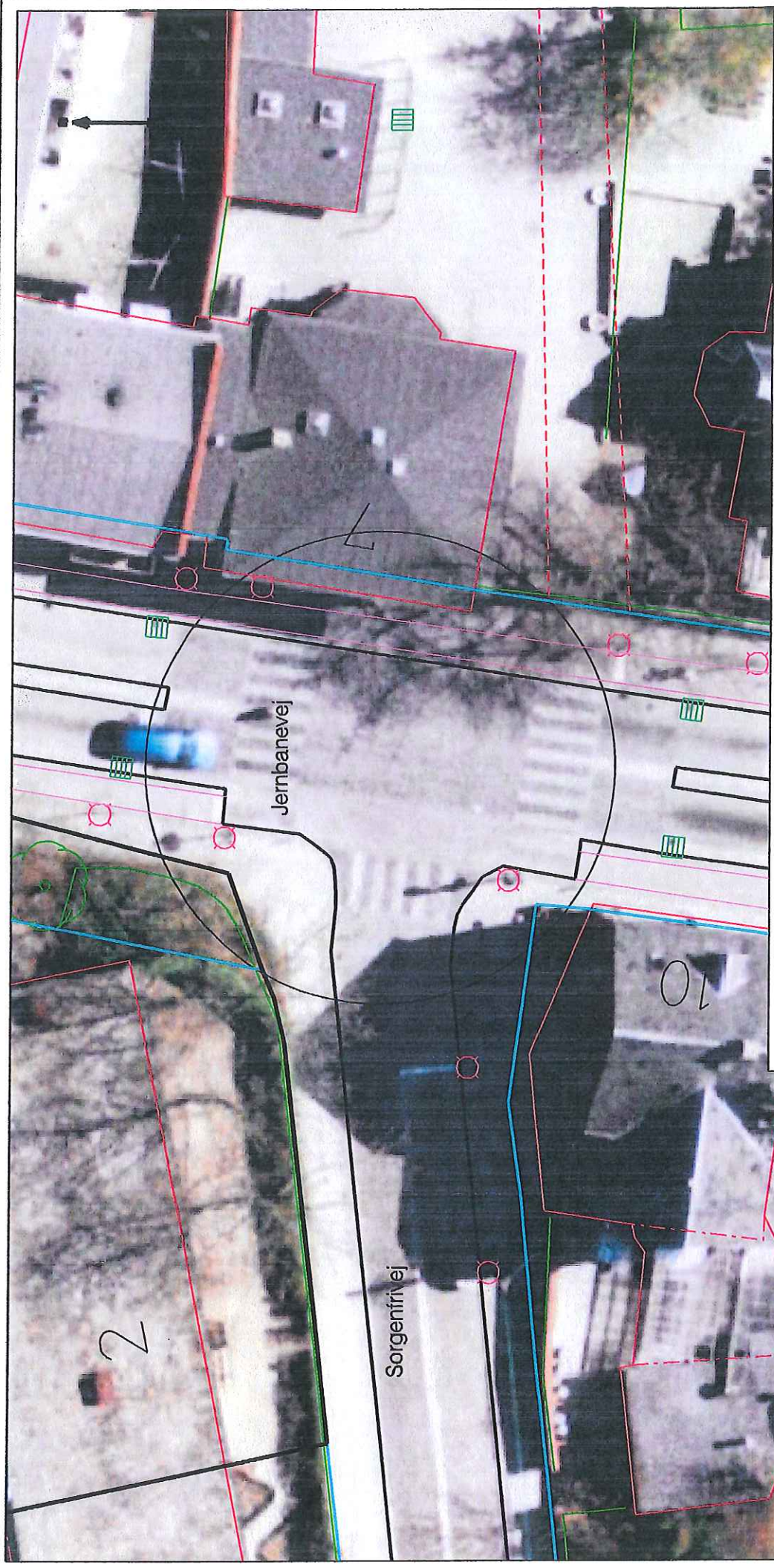
Teknik- og Miljøudvalget
den 15-11-2011
Bilag 5.3

Lyngby-Taarbæk Kommune · Park- og Vejafdelingen
Teknisk Forvaltning · Rådhuset · 2800 Kgs. Lyngby · Telefon 45 97 30 00 · Telefax 45 97 35 99



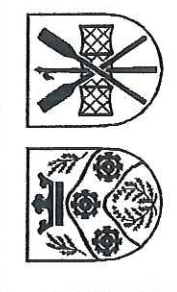
Tilgængelighedsplan
Lyngby Torv
Ombygning af brostenoverkørsel

Sag:	Kontrol:	Tegner:	Koter:	Mål:
Dato: 27. mar. 2008	Rev:	Godkendt:	Tegn. nr.: 1	1:250



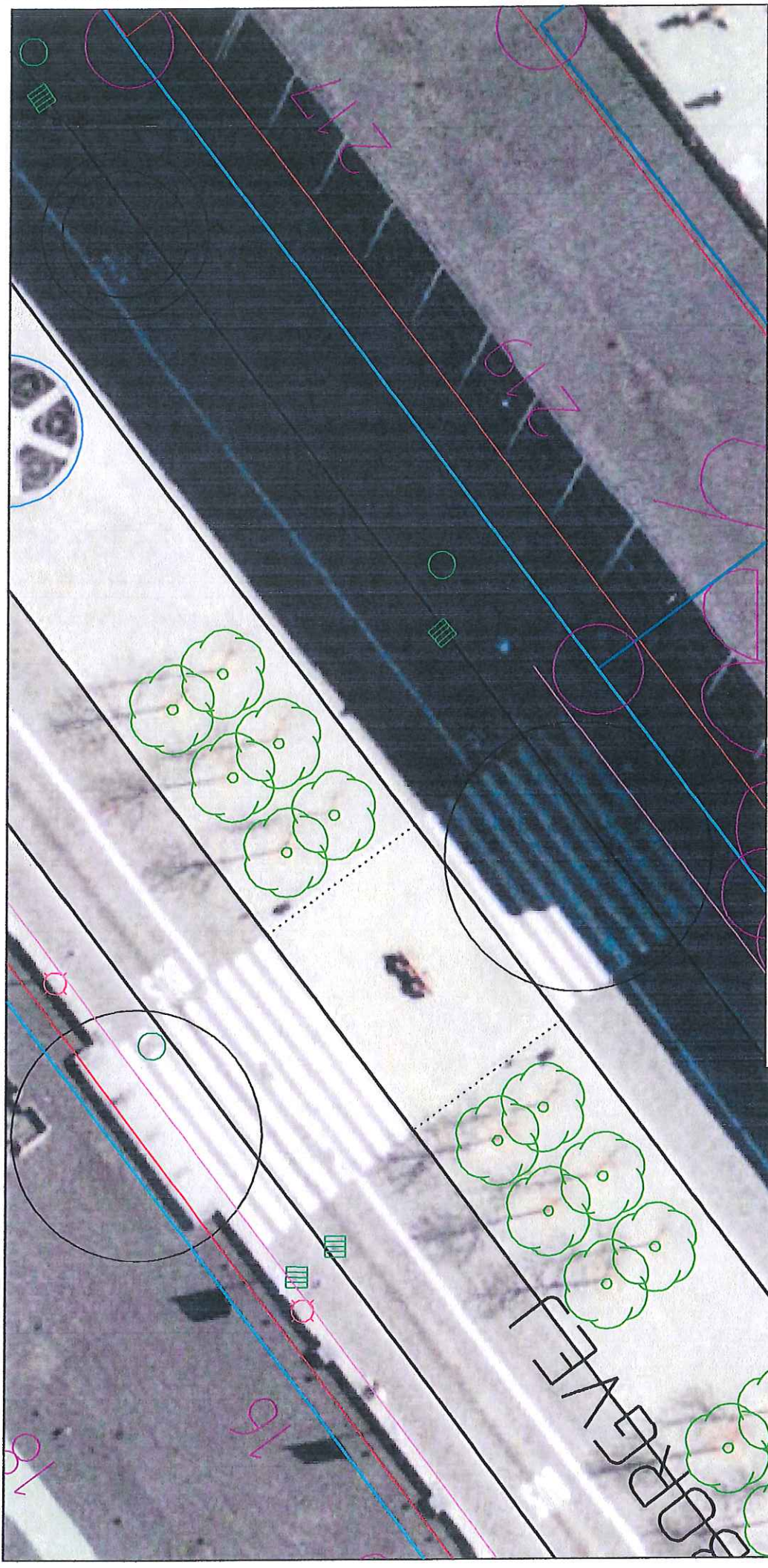
Lyngby-Taarbæk Kommune · Park- og Vejafdelingen

Teknisk Forvaltning · Rådhuset · 2800 Kgs. Lyngby · Telefon 45 97 30 00 · Telefax 45 97 35 99



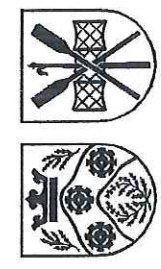
Tilgængelighedsplan
Sorgenfrivej / Jernbanevej
Etablering af ramper

Sag:	Kontrol:	Tegner:	srp	Korær:	Mål:	1:250
Dato:	27. mar. 2008	Rev.:		Tegn. nr.:	2	



Lyngby-Taarbæk Kommune · Park- og Vejafdelingen

Teknisk Forvaltning · Rådhuset · 2800 Kgs. Lyngby · Telefon 45 97 30 00 · Telefax 45 97 35 99



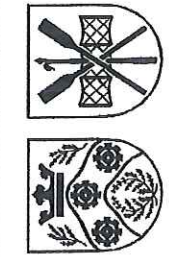
Tilgængelighedsplan
Klampenborgvej
Fortovsramper

Sag:	Kontrol:	Tegner:	Koter:	Mål:
Dato: 27. mar. 2008	Rev.:	srp	Tegn. nr.: 3	1:250



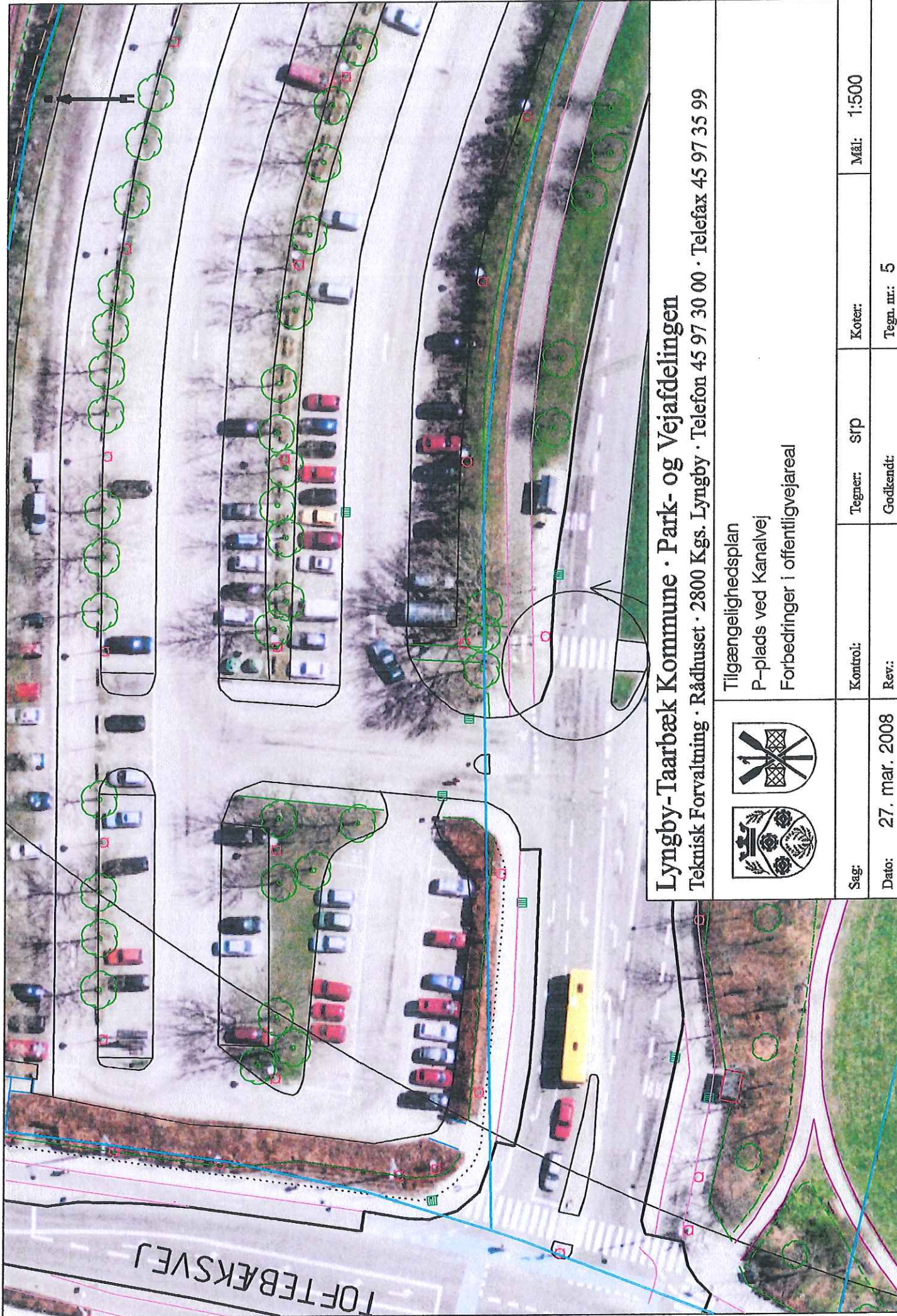
Lyngby-Taarbæk Kommune · Park- og Vejafdelingen

Teknisk Forvaltning · Rådhuset · 2800 Kgs. Lyngby · Telefon 45 97 30 00 · Telefax 45 97 35 99

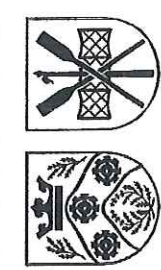


Tilgængelighedsplan
P-plads ved Gasværksvej
Forbedringer

Sag:	Kontrol:	Tegner:	Koter:	Mål:
Dato: 27. mar. 2008	Rev:	srp	Tegn. nr.: 4	1:500



Lyngby-Taarbæk Kommune · Park- og Vejafdelingen
 Teknisk Forvaltning · Rådhuset · 2800 Kgs. Lyngby · Telefon 45 97 30 00 · Telefax 45 97 35 99



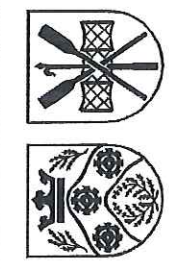
Tilgængelighedsplan
 P-plads ved Kanalvej
 Forbedringer i offentligvejareal

Sag:	Kontrol:	Tegner:	Koter:	Mål:
Dato: 27. mar. 2008	Rev.:	srp		1:500
			Godkendt:	Tegn. nr.: 5



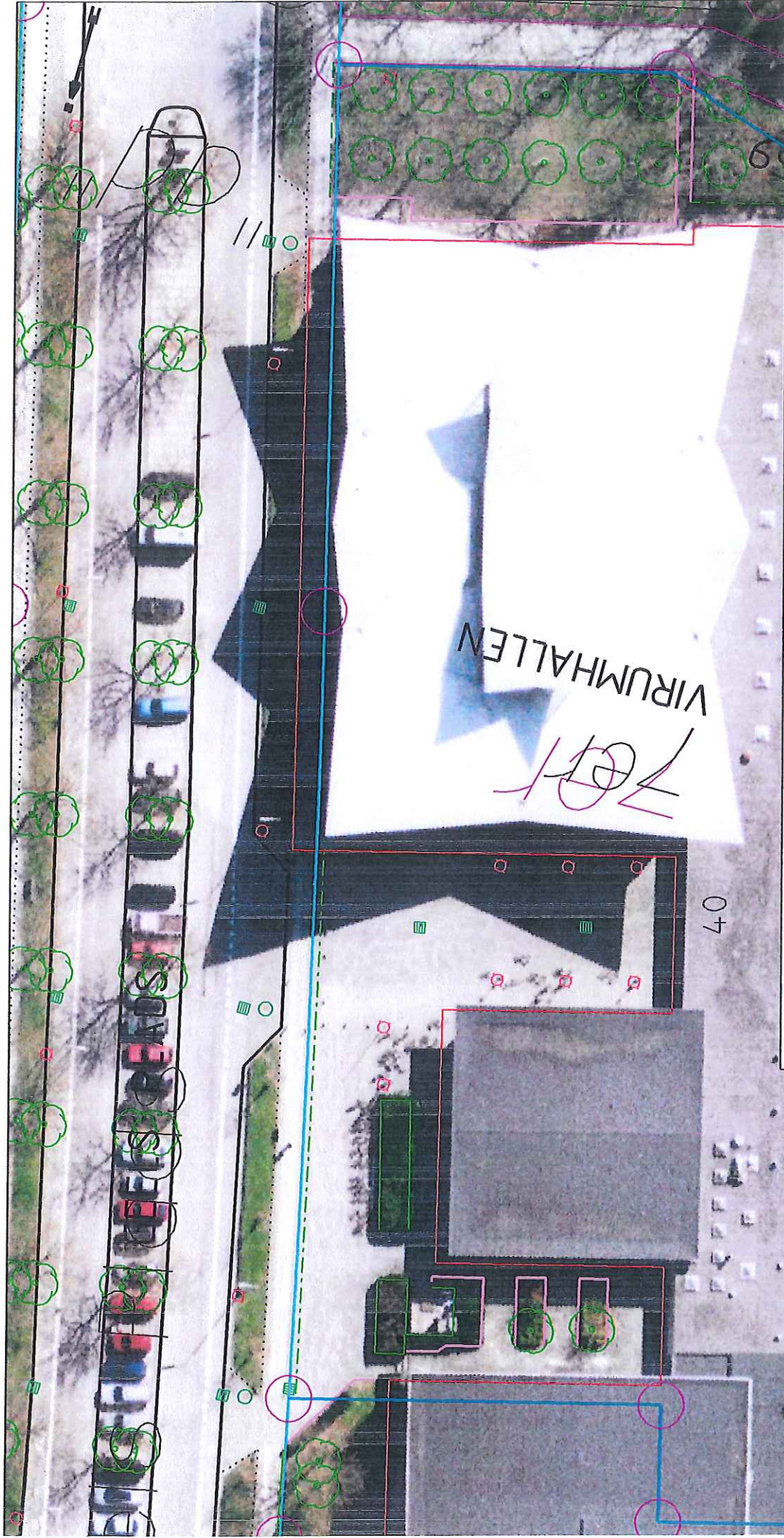
Lyngby-Taarbæk Kommune · Park- og Vejafdelingen

Teknisk Forvaltning · Rådhuset · 2800 Kgs. Lyngby · Telefon 45 97 30 00 · Telefax 45 97 35 99



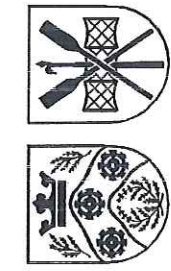
Tilgængelighedsplan
 Lyngby Hovedgade 33-39
 Fortovet rettes op

Sag:	Kontrol:	Tegner:	srp	Koter:	Mål:	1:500
Dato:	27. mar. 2008	Rev.:		Tegn. nr.:	7	



Lyngby-Taarbæk Kommune · Park- og Vejafdelingen

Teknisk Forvaltning · Rådhuset · 2800 Kgs. Lyngby · Telefon 45 97 30 00 · Telefax 45 97 35 99

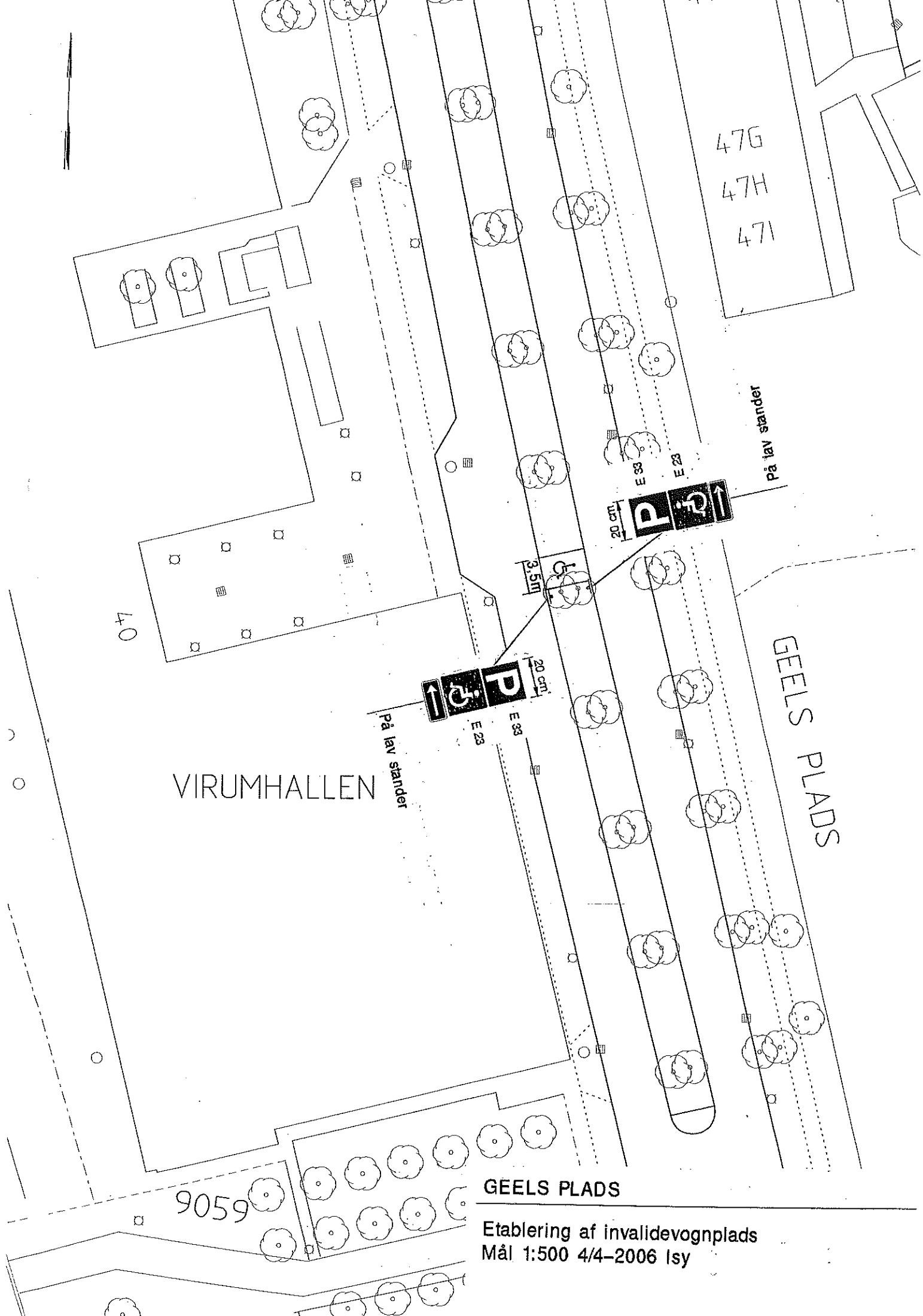


Tilgængelighedsplan

Geels Plads

Kantsten sænkes i nærheden af handicap p-plads

Sag:	Kontrol:	Tegner:	srp	Koter:	Mål:	1:500
Dato:	14. sep. 2010	Rev.:		Godkendt:	Tegn. nr.:	8



VIRUMHALLEN

GEELS PLADS

GEELS PLADS

Etablering af invalidevognplads
Mål 1:500 4/4-2006 lsy

47G
47H
47I

47

9059

På lav stander

På lav stander

20 cm
P
E 23
E 33

20 cm
P
E 23
E 33

3.5m

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:
 timesatsen bliver således:

700.000 kr/år
 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.

Kommunens legalitetskontrol med vandsektoren

Legalitetskontrol indebærer, at kommunen skal påse og godkende, at vandforsyningernes takstfastsættelser er fastsat i overensstemmelse med vandforsyningslovens regler. Flere kommuner har en praksis ved godkendelsen af taksterne, der har vist sig ikke at være tilstrækkelig

Af | Kim Kirk Kaiser, Søren Peter Nielsen og Casper Storr, KPMG

Statsforvaltningen har i en række udtalelser om legalitetskontrol fastslået, at der foreligger en udvidet undersøgelsespligt fra kommunens side ved godkendelsen af takstfastsættelserne. Samtidig udsender Forsyningssekretariatet prisloftafgørelser ud, som kommunen ligeledes skal påse bliver overholdt. Det er kommunens ansvar, at taksterne er fastsat korrekt.

Baggrund

Taksterne skal sættes i henhold til bestemmelserne i loven om betalingsbetingelser for spildevandsselskaber (betalingsloven), vandforsyningsloven og vandsektorloven.

I henhold til vandforsyningsloven skal kommunen årligt godkende, at vandforsyningsselskabets fastsatte takster er sat i overensstemmelse med lovens bestemmelser. Kommunen er ved godkendelsen forpligtet til at foretage en nærmere vurdering om "hvile i sig selv"-princippet og bestemmelserne om takstfastsættelsen, er overholdt.

Det indebærer, at kommunen konkret skal påse, at de drifts- og anlægsomkostninger vandforsyningsselskabet indregner i deres takstforslag er korrekte og samtidig er under overholdelse af et af Forsyningssekretariatet fastsat prisloft.

Med hensyn til spildevandsselskaber fremgår det ikke direkte af betalingsloven, hvilken pligt kommunen har til at påse, at

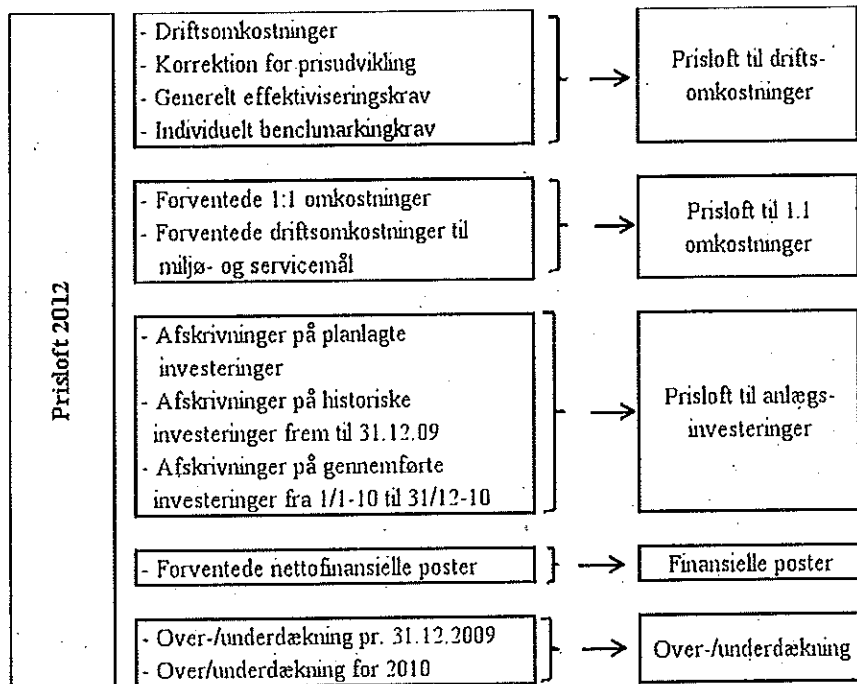
spildevandsselskabernes takster er fastsat korrekt. Kommunen har en pligt til at påse, at der ikke er indregnet flere omkostninger end de i loven tilladte, således at spildevandsforsyningsselskabet hviler i sig selv, og at det af Forsyningssekretariatet fastsatte prisloft overholdes.

Der er endnu ikke udviklet praksis på spildevandsområdet, da det først er efter vandsektorlovens ikrafttræden, at spildevandsselskaberne har fået krav i forhold til takstfastsættelse, der minder om kravene til vandforsyningsselskaberne. Den praksis, der er udviklet på vandforsyningsområdet, forventes overført på spildevandsselskaberne, men på baggrund af den manglende praksis inden for spildevandsområdet, vil artiklen ikke omhandle takstfastsættelse af spildevandsselskaberne.

Prisloft

Den 1. januar 2011 trådte reglerne om, at vandforsyningsselskaber ved deres takstfastsættelse skal overholde et af Forsyningssekretariatet nærmere udregnet prisloft. Prisloftet udgør en maksimal indtægtsramme, som vandværkerne må sætte pr. m³ vand. Prisloftet udgøres af flere faktorer, som tilsammen udgør det samlede prisloft.

Det er ikke tilstrækkeligt blot at påse, hvorvidt prisloftet overordnet set overholdes. Prisloftet bør ikke ses som et samlet



prisloft, men skal ses som flere enkeltstående prislofter. Derfor kan kommunen ikke udelukkende blot se på det samlede prisloft ved godkendelsen af takstfastsættelsen.

Prisloftsfastsættelsen med de enkelte prisloftsdele er vist i nedenstående figur.

Omkostningerne henføres til tilhørsforhold

Det fremgår af vandforsyningsloven, hvilke omkostninger der lovligt kan indregnes i de takster, som fastsættes for tilslutning og forbrug af vandværkernes omkostninger. De fremsatte takster skal afspejle det enkelte vandværks omkostninger, og derved kunne hvile i sig selv under overholdelse af det prisloft, der er fastsat for det enkelte vandværk.

I henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1986 om vandværkstakster fremgår det, at "Kommunalbestyrelsen som takstgodkendende myndighed skal påse, at de af værkets indstillede takster under et sikrer tilstrækkelig finansiering af udgifter på kort og lang sigt, og at de på den anden side ikke skaber overdækning af finansieringsbehovet på kort og lang sigt."

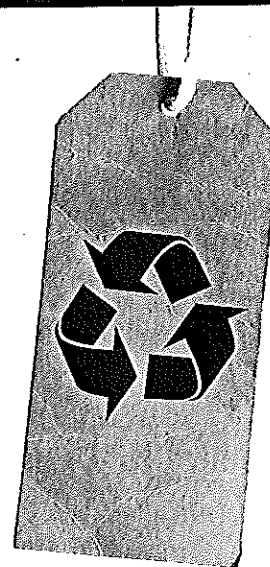
Kommunernes undersøgelsespligt er mere vidtrækkende som så, hvilket fremgår af Statsforvaltningen Midtjyllands udtalelse af den 20. december 2010 vedrørende F Kommunes tilsyn med HB Vandværk I/S.

Udtalelsen vedrørte F Kommunes ulovlige godkendelse af et HB Vandværk I/S' takstfastsættelse for årene 2006 - 2008.

Takstfastsættelserne overholdt overordnet "hvile i sig selv"-princippet, men kommunen havde ikke påset, hvorvidt forskellen i anlægsbidragene modsvarede vandværkets konkrete omkostninger til tilslutning af de i sagens to forbrugergrupper. Der var således ikke indgået en afvejning om, hvorvidt omkostningerne afspejlede et passende forhold mellem de fremtidige omkostninger på de to forbrugergrupper. Statsforvaltningen fandt ikke, at der lå en saglig begrundelse for forskellen i takstopdelingen, og vandværket udnyttede derved sin monopollignende stilling til henholdsvis at begunstige forbrugere bosat inden for og belaste forbrugere bosat uden for et byskilt.

Denne afvejning er måske blevet modificeret en anelse i Statsforvaltningens udtalelse af 26. april 2011 om H Kommunes tilsyn af HG Vand A/S. Statsforvaltningen udtaler her, at kommunen efter Statsforvaltningens opfattelse skal påse, at "en foreslået ændring i vandværkets takst i grove træk modsvare ændringer i vandværkets udgifter eller behov for fremtidige investeringer."

Det forvaltningsretlige skøn giver offentlige myndigheder en vis skønsmargin, hvilket også må være gældende inden for takstgodkendelsen. Om Statsforvaltningens



SÆLG GENBRUGS PLADSEN

Fra nytår må virksomhederne selv bestemme, om de vil bruge genbrugspladsen.

Det skal de have at vide, og mange skal overbevises om, at det er en god forretning at benytte kommunens tilbud.

Få hjælp til salgspakken – og gør genbrugspladsen til en god historie hos virksomhederne.

Ring og få en aftale med Tankegang. Vi er alligevel i nærheden i næste uge.

TANKEGANG

Frederikshavn
Køge
T: 70 12 44 12
www.tankegang.dk

>

udtalelse om, at en ændring i vandværkets takst i grove træk modsvarer ændringer i vandværkets omkostninger eller behov for fremtidige investeringer, er mere vidtrækkende end det forvaltningsretlige skøn, er stadig uvis, og udtalelsen kan derfor under alle omstændigheder kun i mindre grad have ændret de afvejninger, der skal foretages.

Det må derfor stadig formodes at være en vidtgående undersøgelsespligt for kommunens side af i et vist omfang, hvor de skal påse om ændringen i de forskellige takstområder og ændring i de forskellige bidragsgrupper modsvarer ændringer i omkostninger eller fremtidige investeringer.

Forbrugernes ligebehandling

Legalitetskontrollen skal ligeledes sikre ligebehandling af forbrugerne. I ovenstående sag fra 20. december 2010 fordelte forbrugerområdet i to, henholdsvis et byzoneområde og landområde. De to områder var adskilt ved at alt, hvad der lå udenfor X-købings byskilt var landområde, mens alt inden for byskiltet var byzoner.

Denne opdeling var efter Statsforvaltningens opfattelse ikke et sagligt begrundet kriterium for om forbrugeren blev opkrævet tilslutningsbidrag efter landområde- eller byområdetakst. Statsforvaltningen anså opdelingen for uklart og forskelsbehandlende i forhold til de tilliggende ejendomme, samt at kun ejendomme inden for X-købings byskilt blev opkrævet det lavere anlægsbidrag for byzoner, hvorimod ejendomme i andre områder forsynet med byskilt, blev opkrævet de højere anlægsbidrag. HB Vandværks I/S' omkostninger ved at forsyne de tilliggende ejendomme med vand afspejlede derved ikke de reelle omkostninger hertil.

Kommunen skal derfor i forbindelse med takstfremsættelse ligeledes være opmærksom på, hvorledes skilningen af de differentierede takster ligger. Takstfremsættelsen skal således kunne afspejle vandværkernes omkostninger ved at forsyne ejendommene med vand. Her må dog også tillægges vandværkerne et skøn med en vis

margin og hensyntagen til administration ved vurderingen af omkostningerne ved forsyning i bymæssige bebyggelser eller landzoner.

Der vil ikke her blive forsøgt at tage stilling til, hvilke kriterier, der vil være lovlige afgrænsninger, da det må bero på de enkelte konkrete tilfælde. En afgrænsning må følge de almindelige forvaltningsretlige principper om, at forskelsbehandlingen skal være gennemsigtigt og sagligt begrundet. Det er dog stadig kommunens pligt, at påse at dette overholdes.

Manglende godkendelse

Kan kommunen ikke godkende vandforsyningens takster helt eller delvist, kan vandforsyningen ikke opkræve nye takster før end, at kommunen har godkendt taksterne. Det betyder, at vandforsyningen kan risikere at opkræve en for lav eller for høj takst indtil en godkendelse finder sted, og der vil således være en under- eller overfinansiering i vandforsyningen.

Kommunen kan ikke selv fastsætte takster eller ændre heri. Takstfastsættelsen er henhørende under vandforsyningens drift, og kommunen har af denne grund ingen kompetence til, at ændre eller selv fastsætte takster. Kommunen er en godkendelsesmyndighed, men har stadig ansvaret for taksternes rigtighed, selv om det ikke er kommunen, der udregner taksterne.

Den tilstrækkelige kontrol?

Hvad skal der egentlig til for, at kommunen har sikret sig, at de har foretaget en tilstrækkelig kontrol af vandforsyningens takster ved godkendelse heraf?

En tilstrækkelig legalitetskontrol vil efter vores opfattelse på nuværende tidspunkt indebære, at kommunen skal kunne påse, at

- selskabet hviler i sig selv, og der ikke sker en kapitalophobning i selskabet
- de enkelte bidragsområder hviler i sig selv
- kendte fremtidige investeringer og vedligehold i grove træk skal indregnes under de enkelte bidrag

- holde sig orienteret om driftsmæssige forhold i selskaberne at påse
- prisloftet overholdes for hver enkelt faktor under prisloftet, og ikke blot samlet set
- forbrugere eller forbrugergrupper ikke bliver usagligt forskelsbehandlet.

Denne kontrol af vandforsyningsselskaberne er en mere vidtgående kontrol og godkendelse end hvad mange kommuner normalvis praktiserer, men de nye prisloftsreguleringer og Statsforvaltningens udtalelser om, at "hvile i sig selv"-princippet ikke kun er gældende for selskabet samlet set, betyder at kommunen skal foretage en mere vidtgående undersøgelsespligt end hidtil. Hvorvidt legalitetskontrollen skal indebære en kontrol af, om forsyningsvirksomheden udfører ulovlige opgaver, er der ingen afklaring på, selv om det ville være nærliggende, at kommunen ligeledes er forpligtet til en kontrol af dette, da det vil påvirke takstfastsættelsen.

Det er efter vores opfattelse heller ikke kun vandforsyningsselskaberne, der skal foretage en så vidtgående kontrol, men principperne fra vandforsyningerne skal antageligvis overføres til spildevandsselskaberne, der skal underlægges en tilsvarende legalitetskontrol og godkendelse.

Med over 350 vandværker i Danmark fordelt på 98 kommuner, vil der være flere kommuner, der med de nuværende bestemmelser, der nu står over for en stor udfordring med at skulle sikre sig, at godkendelsen af takstfastsættelserne er sket korrekt på alle vandværker beliggende i kommunen.

Kommunen bør ved deres godkendelse af takstfastsættelserne bede om alle de oplysninger fra vandforsyningsselskaberne, der er nødvendige for at foretage en dækkende legalitetskontrol i forhold til ovenstående, således at de har et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere om takstfastsættelsen er sket korrekt.

FORSLAG TIL REGULATIV FOR JORD

Gældende fra d. 1. januar 2012



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Indholdsfortegnelse

Formål.....	3
Gyldigheds- og anvendelsesområde	3
Lovgrundlag	4
Definitioner.....	4
Arealer omfattet af områdeklassificeringen	4
Affaldsproducentens pligter	4
Affaldstransportørens pligter	5
Registrering i affaldsregistret.....	6
Registrering af udenlandske virksomheder	6
Gebyrer	6
Generelle bestemmelser	6
Klage og straf.....	6
Bemyndigelse	7
Ikrafttrædelse.....	7
<hr/>	
BILAG 1 – Definitioner	8
BILAG 2 – Kort over områdeklassificerede arealer i Lyngby-Taarbæk kommune	10
BILAG 3 – Skema til anmeldelse af jordflytning i Lyngby-Taarbæk kommune	11
BILAG 4 – Klassificering og sortering.....	14
BILAG 5 – Kategorier og genanvendelse	21

Formål

§ 1

Formålet med dette regulativ er at fastsætte regler for håndtering af jord, som er affald, fra alle borgere, grundejere og virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune med henblik på at forebygge forurening, uhygiejniske forhold for miljø og mennesker og begrænse ressourceanvendelsen ved at fremme genanvendelse af affald.

Stk. 2

Regulativet har desuden til formål at sikre, at håndtering og flytning af forurenede jord i Lyngby-Taarbæk Kommune sker efter gældende regler, at oplyse om hvilke områder, der er omfattet af områdeklassificering, samt at fastlægge regler for anmeldelse af flytning af jord.

Gyldigheds- og anvendelsesområde

§ 2

Regulativet omfatter flytning af jord, der er omfattet af anmeldepligt jf. Bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord, bek. nr. 1479 af 12. december 2007, §2 (Jordflytningsbekendtgørelsen).

Stk. 2

Omfattet af anmeldepligt er jord:

- der er forurenede
- fra områdeklassificerede arealer
- fra en kortlagt ejendom
- fra en kortlagt del af en ejendom
- fra et areal, som anvendes til offentlig vej
- der flyttes fra et godkendt modtageanlæg for jord

Stk. 3

Regulativet omfatter ikke:

- Ikke-forurenede jord der er opgravet i forbindelse med vejarbejde på offentlig vej og lægges tilbage i samme vejareal.
- Jord, der ikke flyttes uden for den matrikel, hvor den er opgravet, og som genanvendes på stedet i overensstemmelse med tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19 eller efter reglerne i restproduktbekendtgørelsen.
- Jord, der eksporteres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald og import/eksport-bekendtgørelsen.
- Aflevering af op til 1 m³ jord fra et ikke kortlagt areal på genbrugsstationen. Her finder husholdningsaffaldsregulativets samt erhvervsaffaldsregulativets anvendelse.

Stk. 4

Regulativets bestemmelser om håndtering af jord finder anvendelse, med mindre der er fastsat særlige regler i anden lovgivning.

Stk. 5

Kommunen afgør i tvivlstilfælde, om jord skal håndteres i overensstemmelse med retningslinjerne i dette regulativ.

Lovgrundlag

§ 3

Dette regulativ er udarbejdet i henhold til;

- § 19, stk. 2 bekendtgørelse om affald, bek. nr. 224 af 7. marts 2011 (Affaldsbekendtgørelsen), hvoraf det fremgår, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal vedtage et selvstændigt regulativ for jord.
- § 50 a Miljøministeriets lovbekendtgørelse 1427 af 4.12.2009. om forurenede jord, med senere ændringer (jordforureningsloven) og
- §§ 14 og 15 i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1479 af 12. december 2007 om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord (jordflytningsbekendtgørelsen), samt
- § 48 i lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006 om miljøbeskyttelse (Miljøbeskyttelsesloven).
- Bekendtgørelse om anvendelse af restprodukter og jord til bygge- og anlægsarbejder og om anvendelse af sorteret, uforurenede bygge- og anlægsaffald, bek. nr. 1662 af 21. december 2010.

Definitioner

§ 4

De definitioner, der anvendes i dette regulativ, svarer til de definitioner, der fremgår af den til enhver tid gældende affaldsbekendtgørelse samt af bilag 1.

Arealer omfattet af områdeklassificeringen

§ 5

De samlede områder i Lyngby-Taarbæk Kommune, som er omfattet af områdeklassificeringen, jf. jordforureningslovens § 50a, fremgår af bilag 2 til dette regulativ, på Danmarks Miljøportal www.arealinfo.dk og på Lyngby-Taarbæk Kommunes hjemmeside www.ltk.dk.

Affaldsproducentens pligter

§ 6

Jord, der er omfattet af dette regulativ, skal inden den flyttes bort fra den ejendom, hvor den er opgravet, anmeldes til kommunen.

Stk. 2

Anmeldelse af jordflytning skal ske elektronisk via www.jordweb.dk. Se mere herom på kommunens hjemmeside www.ltk.dk. Hvis det ikke er muligt at foretage anmeldelsen via jordweb, kan anmeldelsen ske ved brug af skema, som angivet i bilag 3.

§ 7

Det påhviler affaldsproducenten eller den, der håndterer jord på vegne af affaldsproducenten, at benytte den håndtering, der er nævnt i dette regulativ.

§ 8

Inden jord flyttes bort fra en ejendom, kan affaldsproducenten vælge at forklassificere jorden efter forureningsniveau med henblik på fastlæggelse af korrekt håndtering. Jorden klassificeres som angivet i bilag 4. Klassificering og sortering sker på baggrund af kemiske analyser af repræsentative prøver udtaget efter retningslinjerne i bilag 4.

Stk. 2

Jord, der ikke er klassificeret inden jordflytningen, køres til et godkendt karteringsanlæg, der foretager klassificering og den videre håndtering af jorden.

§ 9

Det påhviler affaldsproducenten at kildesortere jorden.

Stk. 2

Kildesorteringen skal foregå i umiddelbar forbindelse med det enkelte gravearbejde, således at der ikke sker sammenblanding af ren og forurenede jord.

Stk. 3

Hvis den analyserede jord genanvendes og nyttiggøres skal den sorteres i kategorier, afhængig af hvor og til hvilket formål genanvendelsen skal ske. Se bilag 5. Hvis den analyserede jord skal til behandling eller deponering på et godkendt modtageanlæg, klassificeres jorden i specifikke forureningsklasser 0-4 alt efter forureningsgraden (jvf. Vejledning i Håndtering af forurenede jord på Sjælland, juli 2001 med senere ændringer kaldet "Jordplan Sjælland").

Stk. 4

Anmelderen kan, jf. jordflytningsbekendtgørelsen, frit vælge et godkendt modtageanlæg (der har en miljøgodkendelse er godkendt til at modtage den pågældende jord).

Stk. 5

Hvis der er tvivl om, hvordan jorden skal klassificeres eller sorteres, træffer kommunen afgørelse herom, jf. affaldsbekendtgørelsens § 4.

§ 10

Såfremt jorden indeholder andre affaldsfraktioner, som fx beton, brokker, tjære, asfalt, tagpap, metal, skærver eller slagter, skal disse sorteres fra og håndteres i henhold til regulativerne for erhvervs- eller husholdningsaffald i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kan disse fraktioner ikke sorteres fra, skal jorden sendes til jordrensning eller deponeres, medmindre disse fraktioner forekommer i ubetydelige mængder, hvilket modtageanlægget afgør.

§ 11

Affaldsproducenten har ved transport af jord, der er omfattet af regulativet, pligt til at benytte registrerede transportører jf. § 15 og 16.

§ 12

Affaldsproducenten skal over for kommunen, på forlangende, give alle oplysninger om håndteringen af jord, der er omfattet af regulativet, herunder oplysninger om de anvendte transportører og modtageanlæg.

§ 13

Ved væsentlige ændringer i jordens mængde, sammensætning eller egenskaber, skal kommunen straks underrettes herom med henblik på eventuel fornyet kategorisering eller anvisning, jf. affaldsbekendtgørelsens § 45.

Affaldstransportørens pligter**§ 14**

Transport af jord, der er omfattet af regulativet, skal foregå i henhold til gældende regler, så det sikres, at det sker på en miljømæssig forsvarlig måde, herunder særligt vurderet i forhold til jordens aktuelle forureningsindhold og -koncentration. Spild- og støvgener skal undgås.

Stk. 2

Transportøren må kun opstille opsamlingsmateriel, der er påført transportørens navn.

Stk. 3

Transportøren har pligt til at sikre sig, at transporten ledsages af anmeldelsen. Transportøren skal på kommunens forlangende forevise anmeldelsen af jordflytningen eller anden dokumentation herfor.

Registrering i affaldsregistret

§ 15

Virksomheder, herunder også transportører, der erhvervsmæssigt håndterer jord, der er omfattet af regulativet, skal være registreret hos Miljøstyrelsen i overensstemmelse med affaldsbekendtgørelsens kapitel 15.

Registrering af udenlandske virksomheder

§ 16

Udenlandske virksomheder uden fast adresse i Danmark, der udøver affaldsproducerende aktiviteter, skal lade sig registrere hos kommunen med henblik på opkrævning af affaldsgebyr m.v.

Gebyrer

§ 17

Når jord er affald, skal kommunens udgifter til planlægning, etablering, drift og administration, herunder anmeldelser af jordflytninger og udarbejdelse af regulativer, finansieres via gebyrer, jf. Miljøbeskyttelseslovens § 48.

Kommunalbestyrelsen fastsætter gebyrer i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 48 samt affaldsbekendtgørelsens kapitel 11.

Kommunalbestyrelsen vedtager én gang årligt et gebyrblad, der angiver størrelsen på ovennævnte gebyrer. Gebyrbladet er tilgængeligt på Lyngby-Taarbæk Kommunes hjemmeside www.ltk.dk.

Generelle bestemmelser

§ 18

Kommunen administrerer regulativet og fører tilsyn med, at jorden håndteres og opbevares i overensstemmelse med gældende lovgivning og dette regulativs bestemmelser, jf. miljøbeskyttelseslovens § 65 stk. 1 og jordforureningslovens § 65, stk. 1.

§ 19

I tilfælde af uheld ved håndtering eller behandling af jord skal kommunen straks underrettes af skadevolder. Oplysninger vedrørende uheldet, herunder oplysning om omfang og karakter, skal fremsendes til kommunen.

Klage og straf

§ 20

Afgørelser i henhold til regulativet kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. affaldsbekendtgørelsens § 101 og jordflytningsbekendtgørelsens § 18. Indskærpelser af regulativet efter miljøbeskyttelseslovens § 69, stk. 1, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. miljøbeskyttelseslovens § 69, stk. 3. Tilsvarende efter jordforureningslovens § 67, stk. 1 og stk. 3.

Afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven og jordforureningsloven kan, medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser, påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91, stk. 1, og jordforureningslovens § 77, stk. 1.

§ 21

Overtrædelse af regulativet straffes med bøde, jf. affaldsbekendtgørelsens § 102, stk. 1, nr. 2.

Stk. 2

Efter affaldsbekendtgørelsens § 102, stk. 2 og jordflytningsbekendtgørelsens § 19, stk. 2, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 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, jf. affaldsbekendtgørelsens § 102, stk. 3, og jordflytningsbekendtgørelsens § 19, stk. 3.

Bemyndigelse

§ 22

Kommunalbestyrelsen har bemyndiget Teknisk Forvaltning, Miljø & Vej til at kunne foretage mindre ændringer i bilagene til regulativ på kommunalbestyrelsens vegne.

Ikrafttrædelse

§ 23

Dette regulativ træder i kraft den 1. januar 2012.

Samtidigt med ikrafttrædelsen af dette regulativ ophæves "Regulativ for jordflytning" af 1. januar 2011 for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Vedtaget af Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune den XX-XX-201X.

Søren P. Rasmussen
Borgmester

Bjarne Holm Markussen
Teknisk Direktør

BILAG 1 – Definitioner

De definitioner, der anvendes i dette regulativ, svarer til de definitioner, der fremgår af den til enhver tid gældende affaldsbekendtgørelse samt af nedenstående liste.

Affald: Ethvert stof og enhver genstand, jf. affaldsbekendtgørelsens bilag 2, som indehaveren skiller sig af med, agter at skille sig af med eller er forpligtet til at skille sig af med.

Affaldsfraktion: Underopdeling af affald efter materiale, sammensætning og oprindelse, herunder asfalt, papir, pap, dæk, affald i form af metal og elektroniske produkter, affald i form af batterier og akkumulatorer, PVC, plast, glas, shredderaffald, jord og træ.

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.

Affaldstransportør: Transportør, som transporterer affald.

Anmelder: Den, der som ejer, bruger eller bygherre foranstalter flytning af jorden, eller den, der er ansvarlig for den faktiske flytning af jorden, herunder entreprenøren.

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

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

Deponeringsegnede affald: Affald som ikke er egnet til genanvendelse eller forbrænding.

Forurenet jord: Jord, der kan have skadelig virkning på grundvand, menneskers sundhed og miljøet i øvrigt.

Fyldjord: Jord, som er tilført ejendommen.

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 energiudnyttelse og omforarbejdning til materialer, der skal anvendes til brændsel eller opfyldningsoperationer.

Godkendt modtageanlæg: Et godkendt karteringsanlæg er et anlæg der har en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven.

Håndtering: Indsamling, transport, nyttiggørelse, bortskaffelse af affald med videre.

Intakt jord: Jord, der ikke tidligere er blevet gravet i.

Jordparti: En mængde jord af samme jordtype (fyld, sand, muld, ler, intakte jordlag m.v.), der stammer fra et afgrænset areal, og som indeholder de samme forureningskomponenter i samme niveau.

Karteringsanlæg: Anlæg godkendt til modtagelse af jord, som ikke er analyseret.

Kategorisering: I jordflytningsbekendtgørelsen og Jordplan Sjælland inddeles jorden i kategorier og jordklasser. Der er et vist overlap mellem jordklasser og kategorier. I restproduktbekendtgørelsen er der en tredje kategorisering af forurenede jord.

Kildesortering: Sortering på det sted, hvor affaldet genereres, i genanvendeligt, forbrændings- og deponeringseget affald samt sortering efter materiale og anvendelsesform.

Klassificering: Inddeling af jord efter forureningsniveau til brug for vurdering af efterfølgende håndtering af jorden jf. bilag 4.

Kortlagt areal: Et areal betegnes som kortlagt på vidensniveau V1 (måske forurenede), hvis der er tilvejebragt en faktisk viden om aktiviteter på arealet eller aktiviteter på andre arealer, der kan have været kilde til jordforurening på arealet. Betegnes et areal som kortlagt på vidensniveau V2, er der tilvejebragt et dokumentationsgrundlag, der peger hen på, at jordforureningen er af en sådan art og koncentration, at forureningen kan have skadelig virkning på mennesker og miljø.

Modtageanlæg: Alle former for anlæg, som er godkendt til at modtage jord. Se endvidere godkendt modtager anlæg.

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.

Områdeklassificeret areal: Område, hvor jorden antages at være lettere forurenede, udpeget jf. jordforureningslovens § 50a. Byzone klassificeres som udgangspunktet som område, hvor jorden antages at være lettere forurenede. Byzoner er fastsat jf. reglerne i Bekendtgørelse af lov om planlægning (§ 34 i LBK nr 937 af 24/09/2009). Større, sammenhængende områder inden for byzone kan ved regulativer udtages af områdeklassificering, når kommunen har viden om, at jorden ikke er lettere forurenede (jf. § 50a, stk. 2). Større, sammenhængende områder uden for byzone kan ved regulativer inddrages i områdeklassificering, når kommunen har viden om, at jorden er lettere forurenede (jf. § 50a, stk. 3).

Når kommunen har kendskab til jordens forureningsgrad, kan områder fastlægge analysefrie områder, hvor jordflytninger stadig er anmeldningspligtige, men er fritaget for analyser. Hvis området er kategori 1, kan jorden anvendes frit (dog skærpede krav ved anvendelse i særlige naturområder og på landbrugsjord), hvis området er kategori 2, betragtes jorden som lettere forurenede.

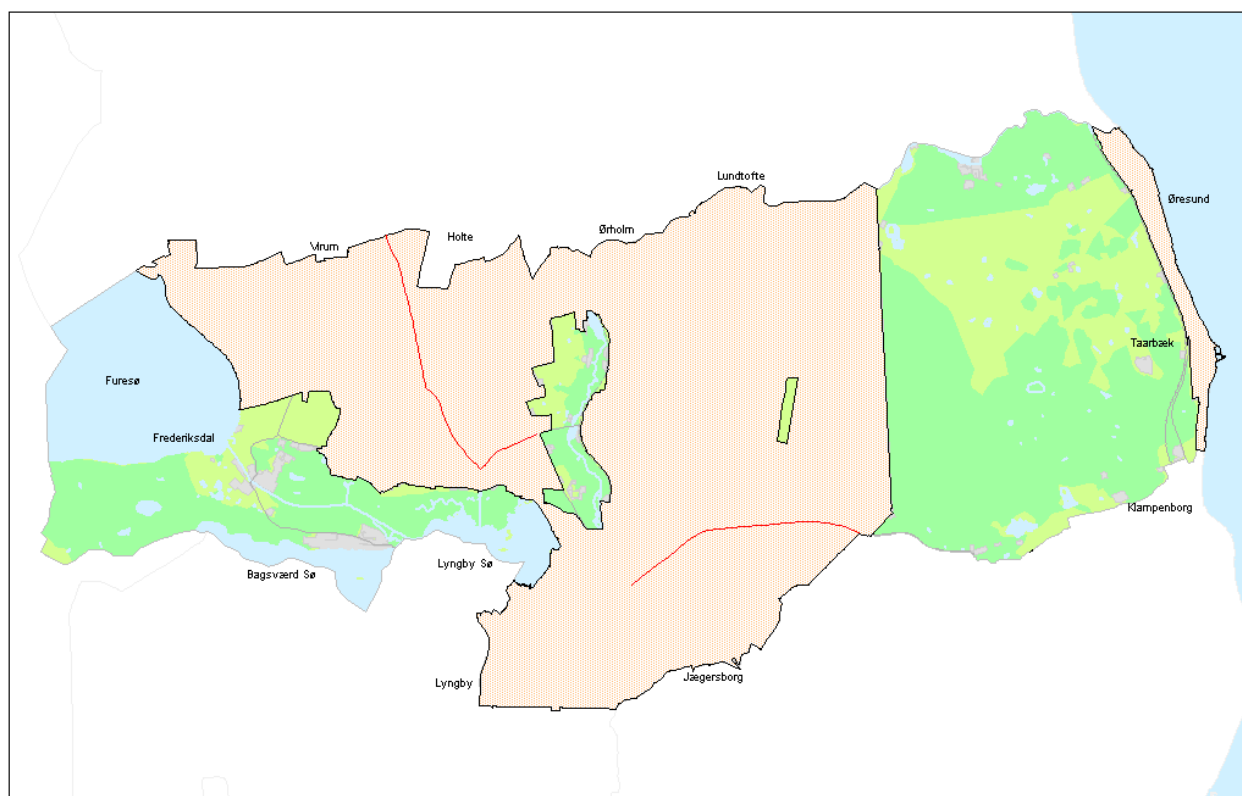
Offentlig vej: Det areal, som omfattes af § 1 i vejloven, og som den enkelte vejbestyrelse administrerer, jf. samme lovs § 2 stk. 6, jf. stk. 4 og 5.

Virksomhed: Enhver fysisk eller privat eller offentlig juridisk person, som er registreret i Det centrale virksomhedsregister (CVR), og som derved har et CVR-nummer.

BILAG 2 – Kort over områdeklassificerede arealer i Lyngby-Taarbæk kommune

Oversigtskort over arealer i Lyngby-Taarbæk Kommune som er omfattet af områdeklassificeringen. Hele kommunes byzone er omfattet af områdeklassificeringen.

På Lyngby-Taarbæk Kommune hjemmeside www.ltk.dk kan der ses, om en given ejendom er omfattet af områdeklassificeringen. På hjemmesiden vælges, nederst på siden "Kommunekort" (alternativt kan internetadressen <http://kommunekort.ltk.dk>). Når kortet er åbnet vælges der "Jordforurening" og herunder "områdeklassificering". Derefter "Søg", "find en adresse" Hvis ejendommen bliver pink er den omfattet af områdeklassificeringen.



Det orange skraverede arealer er omfattet af områdeklassificering (byzone).

BILAG 3 – Skema til anmeldelse af jordflytning i Lyngby-Taarbæk kommune

Hvis der ikke er muligt at foretage anmeldelsen via www.jordweb.dk, kan anmeldelsen ske ved brug af dette skema. Skemaet findes desuden på kommunens hjemmeside www.ltk.dk under "Teknik og Miljø" - "Miljø og forurening" hvorfra det kan hentes i en udgave som der kan skrives i. Anmeldeskema kan også fås ved henvendelse til Lyngby-Taarbæk Kommune på tlf. 45 97 35 02.

Sendes til		Udfyldes af kommunen	
Lyngby-Taarbæk Kommune Teknisk Forvaltning, Miljø & Vej Miljø-vej@ltk.dk		Modtaget dato	Journalnummer + KLE 09.08.15P19
		Løbenummer*	
Anmeldelse af jordflytning			
Anmelder		* Løbenummer består af et kommunenummer, et fortløbende nummer og årstal	
Virksomhedsnavn		CVR-nummer	
Adresse		Telefonnummer	
Postnummer	By	Fax	
Kontaktperson		Telefonnummer + Kontaktperson	
E-mail		Evt. oprindelig anmeldelsesdato	
Hvorfor flyttes jorden (ikke obligatorisk)			
Projektbeskrivelse		Evt. kommunens journalnummer	
Projektperiode		Fra dato	Til dato
Akut flytning			
Hvis jorden flyttes akut		Begrundelse/dokumentation	
Jorden flyttes fra			
Er jorden forurenet		<input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ja	
<input type="checkbox"/> Helt eller delvis kortlagt ejendom	<input type="checkbox"/> Områdeklassificeret	<input type="checkbox"/> Analysefrit område	Andet
<input type="checkbox"/> Godkendt modtageanlæg	<input type="checkbox"/> Offentlig vej	<input type="checkbox"/> Andet	
Adresse/vejstrækning		Ejerlav	
Ejer		Matrikelnummer	
Tidligere aktiviteter der kan have forurenet jorden			
Oplysninger om jorden			
<input type="checkbox"/> Fyldjord	<input type="checkbox"/> Intakt jord	<input type="checkbox"/> Indhold af byggeaffald	
Klassifikation	<input type="checkbox"/> Kategori 1	Angiv hvilken	
	<input type="checkbox"/> Kategori 2	<input type="checkbox"/> Anden klassifikation	
Analyseresultater vedlagt	<input type="checkbox"/> Nej	Forventet jordmængde 1 m ² ~ 1,8t	m ³
	<input type="checkbox"/> Ja		Tons
Kørselsperiode(r)	Fra dato	Til dato	Til dato
	Fra dato	Fra dato	Til dato
Foreligger godkendt jordhåndteringsplan		<input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ja	
Jorden flyttes til godkendt modtageanlæg umiddelbart efter anmeldelse		<input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ja	
Anmelders underskrift			
Dato og underskrift			



Transportør (hvis kendt på anmeldetidspunkt)

Virksomhedsnavn		CVR-nummer
Adresse		Telefonnummer
Postnummer	By	Fax
Kontaktperson		Telefonnummer + Kontaktperson
E-mail		

Jordmodtager

<input type="checkbox"/> Jordens placering ønskes anvist af kommunen			
<input type="checkbox"/> Jordrensning	<input type="checkbox"/> Deponi	<input type="checkbox"/> Jordtip	<input type="checkbox"/> Kartering
<input type="checkbox"/> Midlertidig oplag	<input type="checkbox"/> Genanvendelse	<input type="checkbox"/> Tilladelse efter MBL § 19	<input type="checkbox"/> Andet
Andet			
Virksomhedsnavn		CVR-nummer	
Adresse		Telefonnummer	
Postnummer	By	Fax	
Kontaktperson		Telefonnummer + Kontaktperson	
E-mail			

Bemærkninger

Bemærkninger, fx flere kørselsperioder

Anmeldelse og dokumentation af jordflytning sker i henhold til Lov om forurenet jord og Bek. om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord. Se blanket JG 005L "Lovgrundlag for Anmeldelse af jordflytning".

Udfyldes af kommunen

Kommunens anvisning	
Sagsbehandler	Direkte telefonnummer
Dato og underskrift	

BILAG 4 – Klassificering og sortering

Bilag 4 indeholder retningslinjer for klassifikation og sortering af overskudsjord. Retningslinjerne beskriver fastsættelse af antal jordprøver til kemisk analyse, analyseparametre og -metoder, prøvetagning og sortering, klassifikation samt kilde-sortering af jord.

Der henvises i øvrigt til bilag 1-3 i jordflytningsbekendtgørelsen.

4.1 Analyseparametre og -metoder

I tabel 1 ses de analyseparametre, det som minimum er nødvendigt at analysere for, afhængig af hvilken kilde der er årsag til forurening af jorden. I tvivlstilfælde skal der rettes henvendelse til kommunen.

Forurenede jord analyseres på baggrund af viden om de specifikke aktiviteter, der er relevante for det pågældende areal. Såfremt der på baggrund af historik eller forundersøgelser er fremkommet oplysninger, som i tilstrækkeligt omfang kan berettigede fravigelse af retningslinjerne i tabel 1, kan der efter aftale med kommunen analyseres for færre eller andre parametre. Kommunen kan ligeledes på baggrund af historik og/eller forureningsundersøgelser stille specifikke krav til analysekomponenter.

Fyldjord skal som minimum analyseres for de forureningskomponenter angivet i indledningen til tabel 1. Opnås der ved felt- eller analysearbejdet indikation af eller kendskab til andre forureningstyper/komponenter skal der foretages en selvstændig analyse for disse komponenter.

Ved kemiske analyser forstås analyser udført på analyselaboratorium, der udfører analyser af den kvalitet som fremgår af Miljøstyrelsens Vejledning nr. 13 fra 1998 om analysemetoder. Analyserne skal angives som mg pr. kg tørstof og detektionsgrænsen skal som hovedregel være 1/10 af 'klasse 1-værdien'. Kemiske analyser skal udføres i henhold til tabel 2.

Anvendelse af feltmetoder som erstatning for kemiske analyser skal på forhånd være godkendt af kommunen.

4.2 Antal jordprøver til kemisk analyse

Som det fremgår af Miljøstyrelsens Vejledning nr. 13 fra 1998 "Prøvetagning og analyse af jord", skal analyser for flygtige nedbrydelige stoffer (fx kulbrinter, PAH'er, cyanider etc.) emballeres i membranglas (fx Redcap-, Duranglas). Stabile stoffer kan udtages i diffusions- og hæmmende emballage fx rilsan-posere, syltetøjsglas eller lignende.

Til bestemmelse af det nødvendige antal jordprøver til kemisk analyse anvendes en omregningsfaktor på 1,8 ton pr. m³, medmindre andet kendes konkret.

4.2.1 Kortlagte arealer mv.

Jord fra kortlagte arealer¹ samt arealer, hvor der er konstateret forurening ud over kategori 2², skal analyseres med én jordprøve til kemisk analyse pr. 30 ton.

Prøveantallet kan evt. reduceres, såfremt det sker i overensstemmelse med en plan for jordens håndtering, som Kommunen har godkendt.

Er der tale om intakt jord, kan analysefrekvensen nedsættes efter aftale med kommunen. Klassificeringen af intakt jord foretages, som beskrevet i afsnit 4.3.2 om forklassificering.

¹ I henhold til jordforureningsloven.

² I henhold til bekendtgørelse nr. 748 af 21. juni 2007, 'Anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord'.

TABEL 1 - ANALYSEPARAMETRE VED UDVALGTE FORURENINGSKILDER

Fyldjord skal som minimum analyseres for olie (kulbrinter), benz(a)pyren, PAH, Cd, Cu, Pb, Zn. Ved kendskab til andre forureningskilder, skal der desuden analyseres for de i tabel 1 nævnte parametre.

Pkt.	Forureningskilder	Parametre, der som minimum også bør analyseres for (Andre parametre kan være relevante)
1.1	Akkumulator/tørelementer	Cr, Ni, As
1.2	Asfalt/tjærevirksomhed	Phenoler, BTEX
1.3	Autoværksteder	BTEX, Cr, chlorerede opløsningsmidler
1.4	Destruktionsanstalter og lignende	Chlorerede opløsningsmidler
1.5	Elværker	BTEX, chlorerede opløsningsmidler
1.6	Farve/lakindustri	Chlorerede opløsningsmidler, As, Cr, Sn, phtalater ^A
1.7	Garverier	Chlorerede opløsningsmidler, Cr, Ni, As
1.8	Gasværker	Phenoler, BTEX, Cyanid, svovl ^A
1.9	Galvanisering	Chlorerede opløsningsmidler, Cr, As, Ni, Cyanid
1.10	Glasuld/glasfiber	Phenoler, Styren
1.11	Industri-lakering/overfladebehandling	Chlorerede og vandblandbare opløsningsmidler, BTEX
1.12	Kemisk råstofindustri	Chlorerede opløsningsmidler, vandblandbare opløsningsmidler, metaller ^B
1.13	Korn- og foderstofindustri	Hg, metaller ^B , evt. pesticider
1.14	Limfabrikker	Vandblandbare opløsningsmidler,
1.15	Medicinalvarefabrikker	Chlorerede og vandblandbare opløsningsmidler, BTEX
1.16	Metalstøberier/jern- og stålværker	Chlorerede opløsningsmidler, phenoler, BTEX, Ni, Mo ^A
1.17	Olie/ Benzinanlæg (servicestationer)	BTEX og additiver (MTBE, 1,2-dichlorethan, 1,2-dibromethan)
1.18	Olie/ bezinoplæg (raffinaderier)	BTEX og additiver (MTBE, 1,2-dichlorethan, 1,2-dibromethan)
1.19	Olie/ fyringsanlæg	BTEX
1.20	Pesticidproduktion	Chlorerede opløsningsmidler, vandblandbare opløsningsmidler, As, Hg, Cr, pesticider ^A
1.21	Plastindustri	Vandblandbare opløsningsmidler, As, Hg, Cr, BTEX, Styren, phtalater ^A
1.22	Renserier	Chlorerede og vandblandbare opløsningsmidler, BTEX
1.23	Skibsværfter	Chlorerede opløsningsmidler, vandblandbare opløsningsmidler, organotin ^A
1.24	Skrothandlere	Cr, Ni
1.25	Skydebaner	Ni
1.26	Stejlepladser/tjærepladser	PAH
1.27	Sæbe- og vaskemiddelproduktion og blanding	Chlorerede opløsningsmidler, vandblandbare opløsningsmidler
1.28	Tekstilfabrikker og imprægneringsvirksomheder	Chlorerede opløsningsmidler, vandblandbare opløsningsmidler, phenoler inkl. pentachlorphenol, Cr, Ni
1.29	Transformerstationer	Chlorerede opløsningsmidler, BTEX
1.23	Træimprægnering	As, Cr, Sn, PAH, pentachlorphenol, Phenol, evt. Flour ^A
1.24	Trykkerier	Chlorerede opløsningsmidler, vandblandbare opløsningsmidler, Cr, Ni, Hg
1.25	Veje, rabatjord m.m.	Som for fyldjord
1.26	Vulkaniseringsanstalter	Chlorerede og vandblandbare opløsningsmidler
1.27	Diffus forurening	Som for fyldjord

PAH Polyaromatiske Hydrocarboner

BTEX Benzen, Toluen, Etylbenzen og Xylener

Chlorerede opløsningsmidler: Chlorerede C1- og C2-alifater (+ chlorbenzener)

Opløsningsmidler skal vurderes branchespecifikt

^A Analysemetode og grænseværdier mangler. Kontakt Kommunen.

^B Vurderes branchespecifikt.

4.2.2 Områdeklassificerede arealer og offentlige vejarealer

Jord fra områdeklassificerede arealer eller offentlige vejarealer, der ikke er kortlagt, skal analyseres med én jordprøve til kemisk analyse pr. 30 ton, såfremt jorden ønskes anvendt til formål, der fordrer at jorden er uforurennet, fx ved genanvendelse i følsomme områder.

Til øvrig bortskaffelse/anvendelse skal jorden analyseres med én jordprøve til kemisk analyse pr. 120 ton, dog med én jordprøve til kemisk analyse pr. 30 ton, hvis der er konstateret forurening ud over kategori 2.

Er der tale om intakt jord, kan analysefrekvensen nedsættes efter aftale med Kommunen. Den intakte jord skal være dokumenteret i henhold til afsnittet 4.3.2 om forklassificering.

4.3 klassificering

Klassificeringen af overskudsjord foretages på forskellig vis afhængig af, om jorden undersøges før eller efter opgravningen og afhængig af, hvilke forureningskomponenter jorden indeholder.

Modtageanlæggene har stadig miljøgodkendelser, som i stedet for at bruge forureningskategorier beskriver de specifikke forureningsklasser de må modtage - i klasserne 0-4 alt efter forureningsgraden. Jordens forureningsklasse skal derfor stadig fremgå af jordflytningsanmeldelsen til kommunen. Klasseinddelingen fremgår af "Jordplan Sjælland" (Vejledning i Håndtering af forurennet jord på Sjælland, juli 2001 med senere ændringer).

Gældende i alle tilfælde er, at forureningsklassen for et jordparti bestemmes for hver enkelt analyseparameter, og den højeste klasse, der er konstateret, er bestemmende for jordpartiets samlede forureningsklasse. Det vil sige, at hvis grænseværdien overskrides for blot en parameter, skal hele jordpartiet opklassificeres, så alle analyseresultater overholder grænseværdien for den samlede klasse. Det samme gør sig gældende for bestemmelse af forureningskategorien.

Som dokumentation for klassificeringen af jord fra kortlagte arealer skal der indsendes en skitse med opdelinger, prøveudtagningssteder og prøvebetegnelser, der svarer til de betegnelser, der fremgår af analyserapporterne.

Såfremt der er konstateret kategori 1-jord (svarende til klasse 0/1-jord) i et område, hvor der overvejende er konstateret kraftig forurening, vurderer kommunen konkret, hvorvidt klassificeringen er forsvarlig at anvende.

4.3.1 Anvendelse af '50 % -reglen'

Det er muligt at klassificere et jordparti samlet, ved hjælp af den såkaldte 50 % -regel. Repræsenterer mindst 3 prøver ét jordparti³, skal følgende være overholdt, for at hele partiet kan kategoriseres samlet, efter den laveste kategori:

- Gennemsnittet for hver enkelt forureningskomponent må ikke overskride grænseværdien for den pågældende kategori.
- Intet enkelt analyseresultat må overskride grænseværdien for den samlede kategori med mere end 50 %.

³ Ved et jordparti forstås en mængde overskudsjord af samme jordtype (fyld, sand, muld, ler, intakte jordlag mv.), der stammer fra et afgrænset areal og som indeholder de samme forureningskomponenter.

4.3.2 Forklassificering

Forklassificering betyder, at der udta-
ges jordprøver til klassificering inden
opgravning, med henblik på direkte
bortkørsel.

Området, som skal forklassificeres,
indeles i felter med en vis tykkelse,
passende til den prøvfrekvens der
tilstræbes. Fx vil et prøvefelt på 50 m²
med en tykkelse på 0,33 m svare til
ca. 30 ton jord. Figur 1 viser en typisk
feltinddeling.

Jordprøverne skal være repræsenti-
ve for det pågældende undersøgelses-
felt og kan udtages som enten blande-
prøve af flere enkeltprøver, eller udta-
ges som én enkeltprøve. Metoden
vælges på baggrund af, om der er
konstateret forurening ved syn og
lugt, samt om det er intakt jord eller fyldjord. Som udgangspunkt anvendes føl-
gende fremgangsmåder:

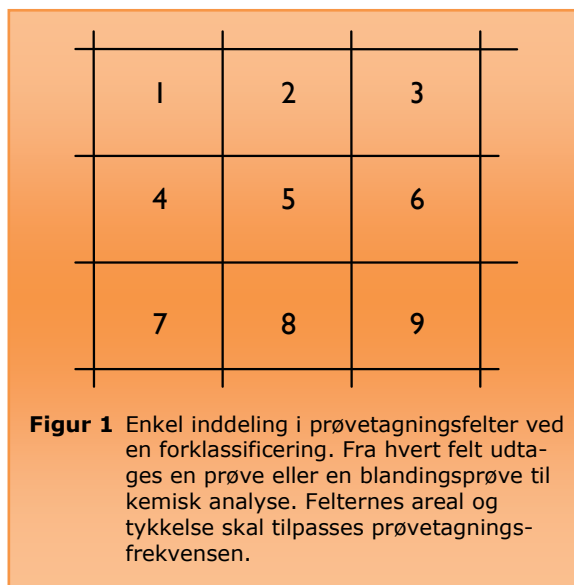
- Ved undersøgelse af fyldjord, uden tydelige tegn på forurening med flygtige komponenter (såsom olie), udtages en blandeprøve fra 5 enkeltprøver, fordelt jævnt over arealet og/eller dybden.
- Ved kendskab til punktkilder eller ved forekomst af forurening med flygtige forureningskomponenter, skal der udtages enkeltprøver.
- Er intakte jordlag identificeret klart, udtages enkeltprøver, der repræsenterer de pågældende jordlag. Dog er der i visse tilfælde mulighed for analysefritagelse, se afsnit 4.3.5 om intakt jord.

4.3.3 Afgrænsning af 'hot-spot'

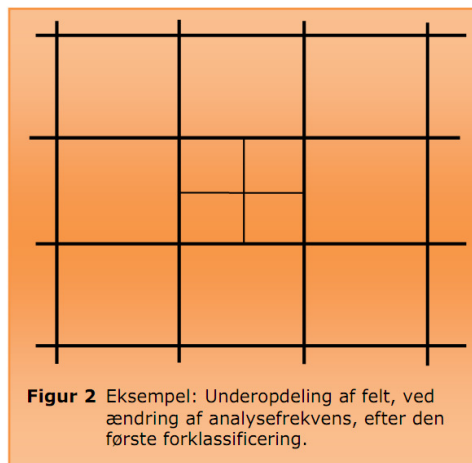
Hvis der konstateres et 'hot-spot', bør denne forurening graves væk først. For at sikre, at 'hot-spot' er afgravet, skal der udtages jordprøver i gravefronten i felter på 2x7 meter og bund af udgravning i felter på 7x7 meter. De udtagne jordprøver analyseres for den eller de forureningskomponenter, der er udslagsgivende for hot-spottet.

4.3.4 Udtagning af supplerende jordprøver

Såfremt der er udtaget prøver sva-
rende til 1 pr. 120 ton og der herefter
skal udtages supplerende jordprøver,
således at der opnås en frekvens på 1
pr. 30 ton (fx i forbindelse med klas-
sificering af kategori 1-jord), skal der
udtages 4 supplerende jordprøver til
analyse. Et felt svarende til 120 ton
skal indeles i 4 felter, hvor der fra
hvert felt skal udtages én prøve eller
én blandingsprøve til kemisk analyse.
I figur 2 ses en skitse over en sådan
underopdeling, hvor det midterste felt
er opdelt i 4 nye felter, hvorfra der
udtages jordprøver.



Figur 1 Enkel inddeling i prøvetagningsfelter ved en forklassificering. Fra hvert felt udta-
ges en prøve eller en blandingsprøve til
kemisk analyse. Felternes areal og
tykkelse skal tilpasses prøvetagnings-
frekvensen.

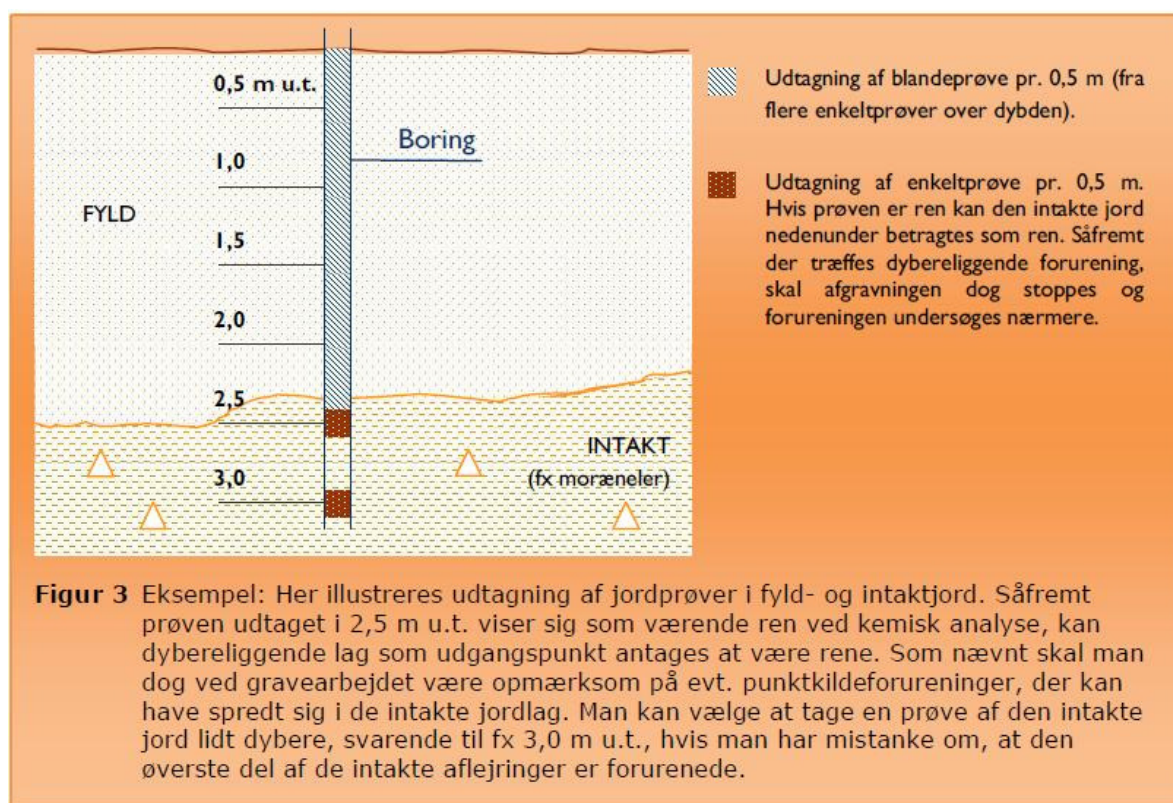


Figur 2 Eksempel: Underopdeling af felt, ved
ændring af analysefrekvens, efter den
første forklassificering.

4.3.5 Intakt jord

Intakte aflejringer kan forklassificeres ligesom fyldjord, som beskrevet ovenfor, eller forklassificeres ved undersøgelse af den øverste del af de intakte aflejringer efter følgende fremgangsmåde (se også eksemplet i figur 3):

- Ved en geologisk bedømmelse ⁴ identificeres toppen af de intakte aflejringer.
- For kortlagte arealer og ikke kortlagte arealer med forurening ud over kategori 2 udtages en jordprøve til kemisk analyse pr. 50 m² fra den øverste del af jorden.
- Konstateres det ved kemisk analyse, at alle jordprøver fra den øverste del af den intakte jord er ren, kan de dybereliggende jordlag bortskaffes som ren jord, såfremt det ved gravearbejdet kontrolleres (syn og lugt), at den opgravede jord svarer til ren jord.
- Konstateres der forurening under arbejdet, må jorden ikke bortskaffes som ren jord, men skal analyseres yderligere.



Ved afgravningen skal man generelt forsøge at følge det intakte jordlag, der ved analyse er konstateret ren. På grund af dette og evt. punktkildeforureninger i området, er det vigtigt, at der føres fuldt miljøtilsyn med gravearbejdet.

Figur 3 viser en måde, hvorpå begge klassificeringsmetoder kan anvendes på samme areal.

4.3.6 Klassificering af opgravet jord

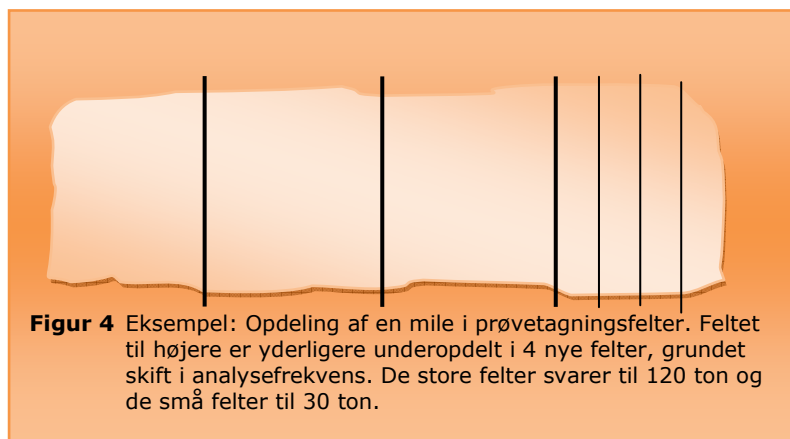
Klassificering af opgravet jord foretages som oftest, når jorden er blevet oplagt i fx containere eller miler.

Oplægning i miler

Miler med jord, der oplægges direkte fra udgravning, må ikke være bredere end 5 meter og højere end 2,5 meter.

⁴ Prøvebeskrivelse i henhold til *Vejledning i ingeniørgeologisk prøvebeskrivelse*, Dansk Geoteknisk forening. Vurderingen af, om laget er intakt, skal også foretages på baggrund af beskrivelse af dybereliggende prøver.

Før udtagning af jordprøver fra milen, inddeles milen i den jordmængde, som jordprøven efterfølgende skal repræsentere. Inddelingen sker ved parallelle snit på tværs af milen, hvor der fra hver mileled udtages en repræsentativ jordprøve ved blanding af 5 enkeltprøver. Enkeltprøverne udtages jævnt fordelt og som minimum 50 cm inde i milen, se eksemplet i figur 3.



Udtagning af supplerende jordprøver

Såfremt der er udtaget jordprøver svarende til 1 pr. 120 ton og der herefter skal udtages supplerende jordprøver, således at der opnås en frekvens på 1 pr. 30 ton (fx i forbindelse med kategorisering af kategori 1-jord), skal der udtages 4 supplerende jordprøver til analyse. Et felt svarende til 120 ton skal inddeles i 4 felter, hvor der fra hvert felt skal udtages én blandingsprøve til kemisk analyse. I figur 4 ses et eksempel på en sådan underopdeling, hvor feltet til højere er opdelt i 4 nye felter, hvorfra der udtages jordprøver.

Miljøcontainer

Jord som er oplagt i miljøcontainere kan sorteres på baggrund af blandingsprøver fra hver enkelt miljøcontainer, ved sammenstikning af 5 enkeltprøver. Enkeltprøverne skal udtages jævnt fordelt og midt i jordbunken eller som minimum i 50 cm's dybde.

4.4 Kildesortering af overskudsjord

Jorden skal kildesorteres ved opgravningen, således at der undgås en sammenblanding af forurenede og uforurenede jord. Endvidere skal der så vidt muligt foretages en sortering af jord i jordtyper med forskellige egenskaber (muld, fyld, sand, ler, intakte jordlag m.v.) og således at sortering af jord til genanvendelse, rensning og deponering optimeres.

Er der ved opgravningen ikke kendskab til jordens forureningsgrad, bør sorteringen som et minimum omfatte en opdeling i muld, fyldjord og intakte jordlag. Jorden må ikke indeholde andre affaldsfraktioner, som f.eks. beton, brokker, metal eller slagge. Disse fraktioner skal sorteres fra, og anmeldes og bortskaffes i henhold til Regulativ for erhvervsaffald i Lyngby-Taarbæk Kommune (erhvervsaffaldsregulativet).

4.5 Jordhåndteringsplan

Inden jord fra et kortlagt areal flyttes, skal der først godkendes en jordhåndteringsplan af Kommunen.

En jordhåndteringsplan svarer til en forklassificering, der skal indeholde følgende oplysninger:

- Lokalitetens adresse, matrikelnr. og ejerlav.
- Situationsplan, hvor følgende fremgår:
 - adresse, matrikelnr. og ejerlav, målestok, nordpil, veje og bygninger, der forbliver på grunden.
 - hvor prøverne er udtaget/boringerne er placeret.
 - eventuelle nedgravede olietanke og –udskillere samt kloak ledninger og andre ledninger i og omkring gravefeltet.
 - angivelse af eventuelle hot-spots og deres afgrænsning.
 - størrelsen af det felt, som hver jordprøve repræsenterer.
 - angivelse af forurenings kategori/ - klasser for hvert felt, brug f.eks. forskellige farver.

Det er en fordel at lave en situationsplan for hver dybde, hvor der er udtaget prøve

- Angivelse af prøvfrekvensen (fx en prøve pr. 30 tons).
- Beskrivelse af prøvetagningsmetoden.
- Beskrivelse af jordprøverne efter DGF bulletin nr. 1, "Vejledning i ingeniørgeologisk prøvebeskrivelse" 1995, når der er udtaget prøver dybere end 50 cm.
- Analyserapporter fra laboratoriet.
- Skema med alle analyseresultaterne samt vurdering af
- Beskrivelse af afgrænsning af eventuelle hot-spots.
- Angivelse af jordmængder i de forskellige forureningsklasser/-kategorier.

BILAG 5 – Kategorier og genanvendelse

Inddeling af jord i kategorier efter forureningskoncentration

Talværdierne i skemaet angiver den højeste koncentration, der kan accepteres i den pågældende kategori, jf. jordflytningsbekendtgørelsen.

Jord i kategori 1

Som udgangspunkt kan jord, der kategoriseres som kategori 1, anvendes frit inden for Lyngby-Taarbæk Kommunes byzone, se note 1. (jordflytningen skal dog stadig anmeldes via www.jordweb.dk).

Jord i kategori 2 og uden for kategori

Ønskes jord, som er kategoriseret over kategori 1, genanvendt på arealer inden for Lyngby-Taarbæk Kommune, skal der søges tilladelse hos kommunen. Hvis jorden ønskes genanvendt i en anden kommune, skal den pågældende kommune give tilladelse før jorden flyttes dertil (jordflytningen skal stadig anmeldes til Lyngby-Taarbæk Kommune via www.jordweb.dk).

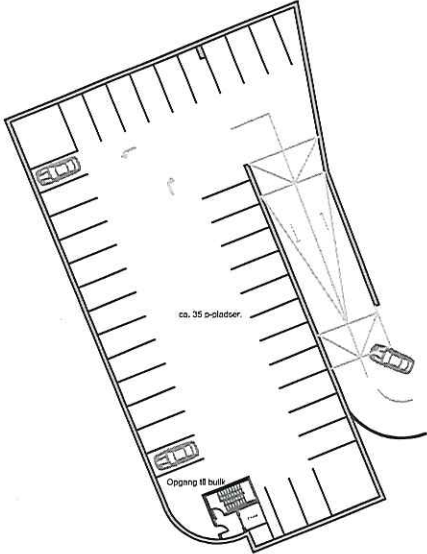
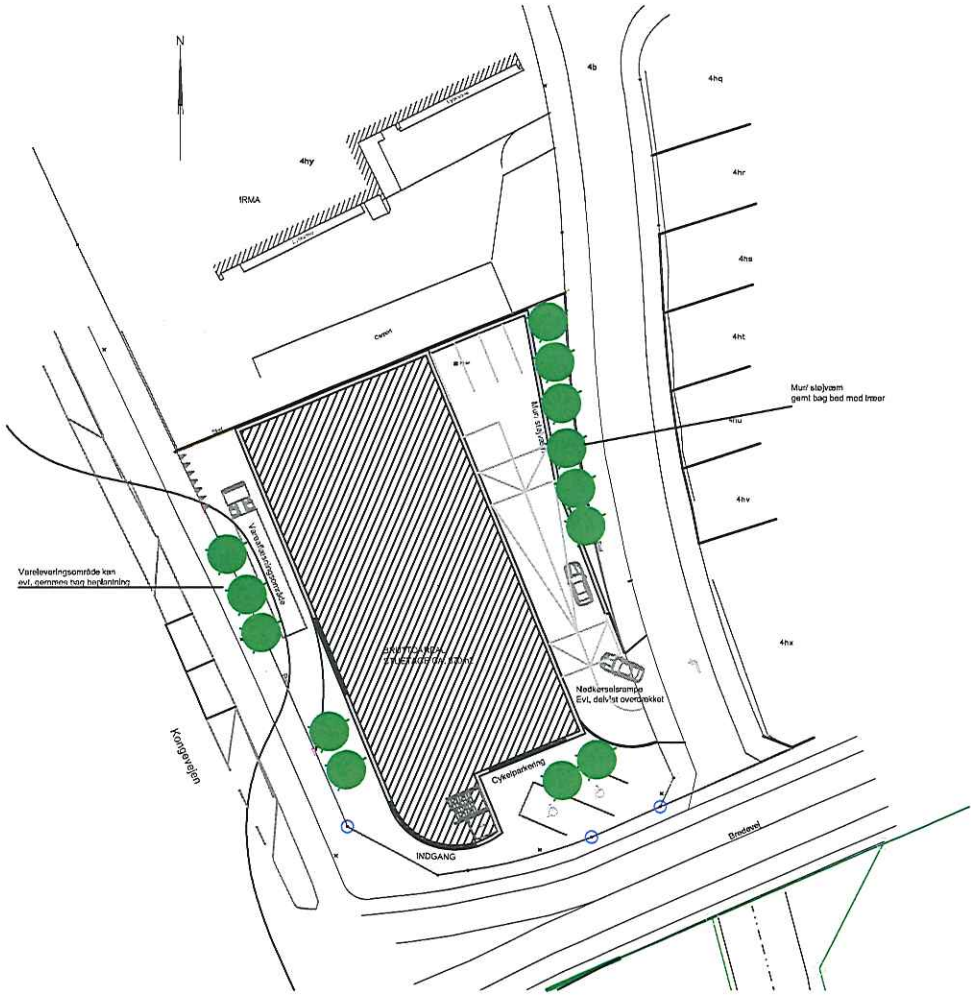
FORURENINGSKOMPONENT mg pr. kg tørstof	KATEGORI 1 ^{Note 1}	KATEGORI 2
TUNGMETALLER		
Arsen (As)	20	20
Cadmium (Cd)	0,5	5
Chrom total (Cr total)	500	1000
Kobber (Cu)	500	1000
Kviksølv(Hg) (uorganisk)	1	3
Bly (Pb)	40	400
Zink (Zn)	500	1000
PAH-FORBINDELSER		
PAH total ^{Note 2}	4	40
Benz(a)pyren	0,3	3
Dibenz(a,h)antracen	0,3	3

Note 1 Jord, der kategoriseres som kategori 1, kan ikke anvendes i alle sammenhænge. Fx kan der ved placering af jord i naturområder og på landbrugsjord være skærpede krav.

Note 2 PAH-analyser (analyser for PolyAromatiske Hydrocarboner) skal omfatte en kvantificering af indholdet af enkeltkomponenterne fluoranthen, benz(b+j+k)fluoranthen, benz(a)pyren, di-benz(a,h)anthracen og indeno(1,2,3-cd)pyren samt sum-PAH'er bestemt som summen af koncentrationerne af hver af de nævnte enkeltkomponenter.

Forurenet jord, som indeholder andre forureningskomponenter end de, som er angivet på ovennævnte liste, eller indeholder forureningskomponenter, der er indeholdt i listen, men i højere koncentrationer end på listen, kan ikke henføres til kategori 1 og 2. I Lyngby-Taarbæk Kommune vurderer kommunen, hvordan denne jord skal håndteres.

Teknik- og Miljøudvalget den 15-11-2011
Bilag 10.1



Situationsplan 1: 500

Kælderplan 1: 500



Arealer mv.:
Grund: 1650 kvm.
Butik: ca. 870 kvm.
Parkeringskælder: ca. 870 kvm. + rampe.
ca. 37 p-pladser

NETTO - Kongevejen 166, 2830 Virum - Dispositionsforslag
Alternativt forslag
Dato: 24. maj 2011 rev.: Sagsnr. 7404
NETTO - Mimersvej 1 - 4600 Køge
Jonas N. Vestermann - jnv@netto - 21210096

Til
Dansk Supermarked

Dokumenttype
Rapport

Dato
Maj 2011

ETABLERING AF NETTO- BUTIK I VIRUM

UNDERSØGELSE AF ADGANGSFORHOLD, PLACERING OG INDPASNING



Revision **0**
Dato **2011-05-04**
Udarbejdet af **THBM**
Kontrolleret af **SH**
Godkendt af **SH**

Ref. P:\sager\Private\Netto\11651094_Netto_Virum_Opdatering

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S
T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk

INDHOLD

1.	Indledning	1
1.1	Procesbeskrivelse	1
2.	Sammenfatning	2
2.1	Projektforslag	2
2.2	Ændringer i trafikmønster	2
2.3	Trafiksikkerhed	3
2.4	Støj og barrierevirkning	3
3.	Eksisterende trafiksystem	4
3.1	Eksisterende trafikmængder	5
3.2	Registrerede uheld	6
4.	Projektforslag	7
4.1	Projektforslag	7
4.2	Alternativ	8
5.	Genereret trafik og parkeringsforhold	9
5.1	Genereret trafik	9
5.1.1	Trafik beregnet ud fra antal parkeringspladser	9
5.1.2	Trafik beregnet ud fra Miljøstyrelsens turrater	9
5.1.3	Eksisterende Netto-butik i Blovstrød	9
5.1.4	Konklusion	9
5.2	Standsnings- og parkeringsforhold på det kommunale vejnet i området	10
6.	Konsekvensvurdering	11
6.1	Trafikbetjening	11
6.2	Trafikmønster i lokalområdet	11
6.3	Konsekvenser for trafiksikkerheden	13
6.3.1	Ind- og udkørsel på Kongevejen	13
6.3.2	Varelevering	13
6.3.3	Trafiksikkerhed generelt i området	14
6.4	Støj og barrierevirkning	15

1. INDLEDNING

Netto ønsker at etablere en butik på hjørnet af Kongevejen/Bredevej. Området er udpeget som lokalcenter, og Netto ser et udækket behov i området.

I dag er placeret en bilforhandler på lokaliteten. Mængden af kunder til den fremtidige aktivitet vil være meget større end til den nuværende aktivitet. Det er derfor undersøgt hvordan en Netto kan trafikbetjenes med mindst mulige konsekvenser for kapaciteten og trafiksikkerheden i området. Det er desuden vigtigt, at generne for beboerne i lokalområdet bliver mindst mulige.



Figur 1. Netto butikken placeres på hjørnet af Kongevejen/Bredevej, hvor der i dag er en bilforhandler.

1.1 Procesbeskrivelse

I processen med udarbejdelse af en Netto på den omtalte grund er cirka 10 løsningsmuligheder blevet diskuteret med Lyngby-Tårnbæk Kommunes forvaltning. Forvaltningen har klarlagt eksisterende problemstillinger i området og ønsker/krav til trafikbetjeningen af en ny butik.

Der er tidligere foreslået en signalregulering af krydset Bredevej/Kongevejen med mulighed for venstresving til og fra Bredevej. Denne løsning er ikke blevet godkendt, og i stedet arbejdes videre med en løsning kun med højresvingmuligheder.

Dette notat behandler indledningsvis de eksisterende trafikale forhold, derefter en beskrivelse af projektforslaget og endelig en konsekvensvurdering.

2. SAMMENFATNING

2.1 Projektforslag

Ved etablering af Netto vil der ske en visuel forbedring og samtidig skabes et mere sammenhængende byggeri, som vil kunne give en støjreducerende effekt på de bagvedliggende boliger. Butikken etableres i niveau med Kongevejen, og under butikken etableres en parkeringskælder med ca. 31 p-pladser. Desuden etableres to handicap-p-pladser i terræn.

Butikken vejbetjenes i projektforslaget via en højre-ind og højre-ud vejadgang på Kongevejen umiddelbart nord for Bredevej. Dvs. det er kun muligt at køre til butikkens parkeringskælder fra det nordgående kørespor på Kongevejen, hvor der etableres et separat højresvingsspor. Desuden etableres udkørslen, så det kun er muligt at køre højre ud i retning mod nord ad Kongevejen.

2.2 Ændringer i trafikmønster

Det skønnes, at omfanget til og fra den nye Netto-butik vil være i størrelsesordenen 230-350 bilture i eftermiddagsspilstimen afhængigt af antallet af parkeringspladser. Etableres 33 p-pladser som i projektforslaget vurderes trafikmængden at være ca. 230 bilture i spidstimen (inkl. 5 eksterne pladser, der kan anvendes ved indkøb i Netto, skaber ca. 30 bilture).

Erfaringsmæssigt vil en stor del af kunderne til den nye Netto-butik allerede færdes på Kongevejen eller Bredevej i dag. Mange kunder vurderes at være folk på vej hjem fra arbejde, som allerede i dag kører på Kongevejen og fremover samtidigt vil benytte den nye indkøbsmulighed. Med et højt skøn forudsættes ca. 50 % af kunderne at være helt ny trafik i området – dvs. på baggrund af antal p-pladser genereres ca. 55 nye bilture i spidstimen i et snit på Kongevejen umiddelbart nord for vejadgangen. Det svarer til en stigning på ca. 3 %, hvilket er så begrænset en stigning, at det ikke vil skabe større trængsel af betydning. Yderligere skal det bemærkes at de skønnede 50 % nye trafikanter er meget højt sat. Ved andre lignende projekter er det næsten ikke muligt at registrere en forskel før/efter, dvs. at andelen af nyskabt trafik er så lav som 10 %.

Idet krydset Kongevejen/Bredevej bevares vigepligtsreguleret og uden venstresvingmulighed opretholdes barrierevirkningen på tværs af Kongevejen. Kunderne vurderes langt overvejende at komme fra Kongevejen og ikke fra boligområdet. Den begrænsede del af kunderne, der kommer fra boligområdet vurderes for 90 %'s vedkommende at komme fra næroplanet nord og øst for butikken, og det vurderes, at de kører til butikken via Bredevej og væk fra butikken via Lindvangen og Skodsborgvej. På Bredevej skønnes en trafikstigning på ca. 50 biler i spidstimen (+13 %) som følge af den nye butik.

Den skønnede trafikstigning er så begrænset, at den ikke vurderes at give mærkbare påvirkninger af lokalmiljøet. Desuden vurderes butikken ikke at medføre betydelige afviklingsproblemer. Eventuel langsom afvikling vil fortrinsvis være ved højresvingudkørslerne fra Bredevej og Netto til Kongevejen.

Den skønnede trafikstigning må betragtes som højt sat. Reelt vurderes stigningen at blive mindre, idet det må antages, at størstedelen af de kunder, der bor i nærheden af den nye butik, før har benyttet andre handlemuligheder indkøbsmuligheder – formentligt fortrinsvis ved Virum Torv eller Sorgenfri Torv. Det betyder, at trafikstigningen på de enkelte delstrækninger reelt er et resultat af en ny trafikfordeling dvs. overflyttet trafik fra andre delstrækninger, hvor der dermed vil være en trafikreduktion.

Med henblik på at undgå utilsigtet parkering af handlende i nærområdet bør standsning og parkering forbydes i begge sider af vejen på Bredevej 100 m op mod Kongevejen (fra Kongevejen til efter udkørslen fra Bredevej 2). Standsning og parkering er allerede forbudt på Kongevejens lokalvej. Der bør tillige etableres p-forbud på Bredesvinget, men med undtagelser for beboere (licens).

2.3 Trafiksikkerhed

Ved adgangen til Netto fra Kongevejen anbefales det, at der etableres en højresvingbane for at reducere risikoen for bagendekollisioner på Kongevejen. Som følge af den tætte beliggenhed til Bredevej kan højresvingbanen dog kun etableres i en begrænset længde, og nedbremsninger på Kongevejen kan derfor ikke undgås. Ved indkørslen til Netto vil der kunne ske uheld. Det er beregnet, at der ved de begrænsede svingmuligheder kun vil ske ca. 0,2 uheld over en femårig periode. Indkørslen vurderes i kraft af det separate højresvingsspor på Kongevejen ikke at være et betydeligt sikkerhedsmæssigt problem.

Udkørende skal køre ud på Kongevejen, hvor hastigheden er skiltet til 70 km/t, og hvor trafikken er intens i spidsperioder. Fra syd er der ikke signaler i umiddelbar nærhed, og der er derfor ikke "huller" i trafikken som følge heraf. Derfor vil udkørsel i de perioder formentligt ske ved at nogle bilister kører frem med en mindre afstandstolerance end sædvanligt. Det vil bevirke nedbremsninger, der teoretisk kan give en forøget uheldsrisiko. Den samme situation er imidlertid gældende allerede i dag ved udkørsel fra Bredevej til Kongevejen. På baggrund af antallet af registrerede uheld i krydset Kongevejen/Bredevej vurderes uheldsrisikoen forholdsvis begrænset.

Der kan desuden være en lille risiko for, at udkørende fra Bredevej forveksler højresvingende til Netto med højresvingende til Bredevej, og dermed kører frem foran trafik, der reelt kører ligeud.

Fortovet og cykelstien bør være som i dag.

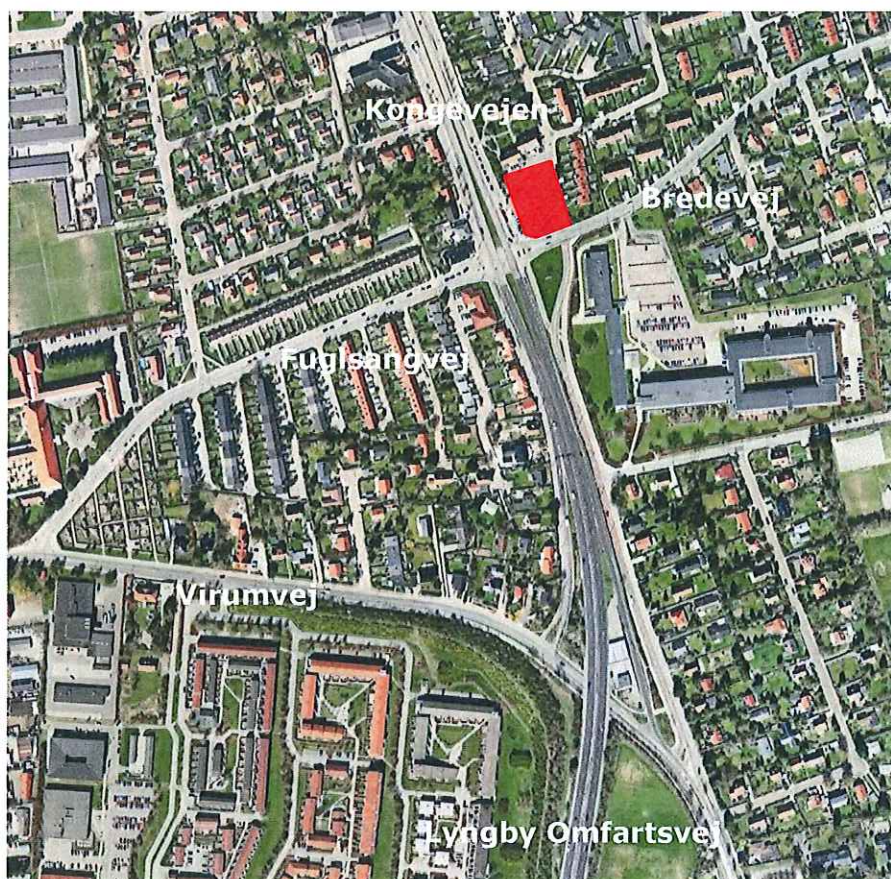
2.4 Støj og barrierevirkning

Den øgede trafikmængde vil umiddelbart medføre et forhøjet støjniveau, men området er allerede plaget af støj fra Kongevejen, hvorfor støjen for den øgede trafik formentligt ikke vil føles som en hørbar stigning i det generelle støjniveau. Den nye bygning er i sig selv støjskærmende, hvilket dermed vurderes at have en vis støjreducerende effekt på boligområdet øst for butikken.

Ændringerne i trafikmængderne på vejene i området vurderes at være af så begrænset omfang, at vejenes barrierevirkning kun vil ændres lidt. Kongevejen er i forvejen en svært overvindelig barriere, og en trafikstigning her vil ikke påvirke dens barrierevirkning.

3. EKSISTERENDE TRAFIKSYSTEM

Lyngby Omfartsvej munder ud i Kongevejen umiddelbart syd for Bredevejs tilslutning til Kongevejen. Hastighedsgrænsen på Lyngby Omfartsvej er 90 km/t, men reduceres til 70 km/t på Kongevejen. Der er en tilkørsel fra Virumvej til Kongevejen umiddelbart efter overgangen fra motorvej til Kongevejen.



Figur 2. Placering af den nye butik er vist med rødt.

I krydset Kongevejen/Bredevej/Fuglsangvej er det kun muligt at køre højre ind fra Kongevejen og højre ud fra sidevejen til Kongevejen, jf. figur 3. Midterautoværnet er ført igennem krydset. Da det ikke er muligt at svinge til venstre fra Bredevej ad Kongevejen betjener Kongevejens Lokalvej trafik fra Bredevej mod Lyngby og København.

130 m nord for krydset Kongevejen/Bredevej/Fuglsangvej er en signalreguleret fodgængerovergang.



Figur 3. Mulige svingbevægelser ved Bredevej. Fodgængerovergang er vist med blå.

3.1 Eksisterende trafikmængder

Det er oplyst, at Kongevejen har en ÅDT på ca. 25.000 køretøjer (ÅDT=Årsdøgnstrafik). Erfaringsmæssigt svarer det til en trafikmængde på ca. 2.500 i spidstimen. Det har ikke været muligt at skaffe detaljerede tællinger, men det formodes, at trafikken er meget retningsopdelt med megen trafik i retning mod København om morgenen og modsat om eftermiddagen. Retningsfordelingen antages til 65 % i den mest belastede retning og 35 % modsat.

Lyngby-Taarbæk Kommune har vurderet ÅDT på Kongevejens Lokalvej til ca. 3.000.

I september 2007 blev der gennemført en ugetælling på Bredevej øst for adgangen til Bredevej 2 (det tidligere Rambøll og Keops). ÅDT er ud fra denne tælling beregnet til ca. 2.500.

I en tidligere undersøgelse for området er trafikmønstret igennem det eksisterende kryds Kongevejen/Bredevej estimeret ved nummerskrivningsanalyse¹. Relevante trafiktal fra analysen er angivet i det følgende. Tallene er her omregnet til spidstimetrafik.

Morgenspidstime:

- 225 søger til Bredevej fra nord gennem boligområderne.
- 250 kører fra Bredevej til Kongevejen lokalvej mod syd. 230 kører fra Kongevejen lokalvej mod nord og drejer ad Bredevej.
- Om morgenen er der dermed 350 køretøjer pr. time på Bredevejs østlige del, som kommer fra nord, og som har kørt via Skodsborgvej gennem boligområderne. På Kongevejen lokalvej kører der 480 biler, som kommer til/fra syd, og som også har kørt gennem boligområderne langs lokalvejen. Disse trafikanter kommer primært til/fra parkeringen ved Bredevej 2 (tidligere Rambøll) og belaster dermed ikke Bredevej.

Eftermiddagsspidstime:

- 50 søger til Bredevej fra nord gennem boligområderne.
- 250 kører fra Bredevej til Kongevejen lokalvej mod syd. 300 kører fra Kongevejen lokalvej mod nord og drejer ad Bredevej.
- Om eftermiddagen er der dermed 50 køretøjer pr. time på Bredevejs østlige del, som kommer til/fra nord, og som har kørt via Skodsborgvej gennem boligområderne. På Kongevejen – lokalvej kører der 550 biler, som kommer til/fra syd, og som også har kørt gennem boligområderne langs lokalvejen. Disse trafikanter kommer primært til/fra parkeringen ved Bredevej 2 (tidligere Rambøll) og belaster dermed ikke Bredevej.

Omregnes tallene fra nummerskrivningsanalysen til ÅDT fås tal, der ligger lidt under de i forvejen estimerede tal for ÅDT. Dette skyldes, at der på de angivne strækninger også findes en lille del trafik, som ikke er registreret af nummerskrivningsanalysen. På denne baggrund vurderes det, at trafikmængderne i de to analysemetoder er sammenfaldende.

3.2 Registrerede uheld

Der er i perioden fra januar 2005 til november 2010 registreret 4 ulykker på strækningen omkring krydset ved Bredevej². 3 ulykker er med svingende biltrafik og cykeltrafik mod nord (heraf to i krydset ved Bredevej) og 1 trængningsulykke med en bilist, der fra længdeparkeringen kørte ud foran en anden bilist på Kongevejen.

¹ *Vurdering af åbningen af krydset Kongevejen/Bredevej samt etablering af sydvendte ramper ved Virumvej – Teknisk notat, COWI A/S, 13. august 2007.*

² *Netto-butik på Kongevejen i Virum – Vurdering af vejbetjening af p-kælder fra Kongevejen, COWI A/S, 24. november 2010.*

4. PROJEKTFORSLAG

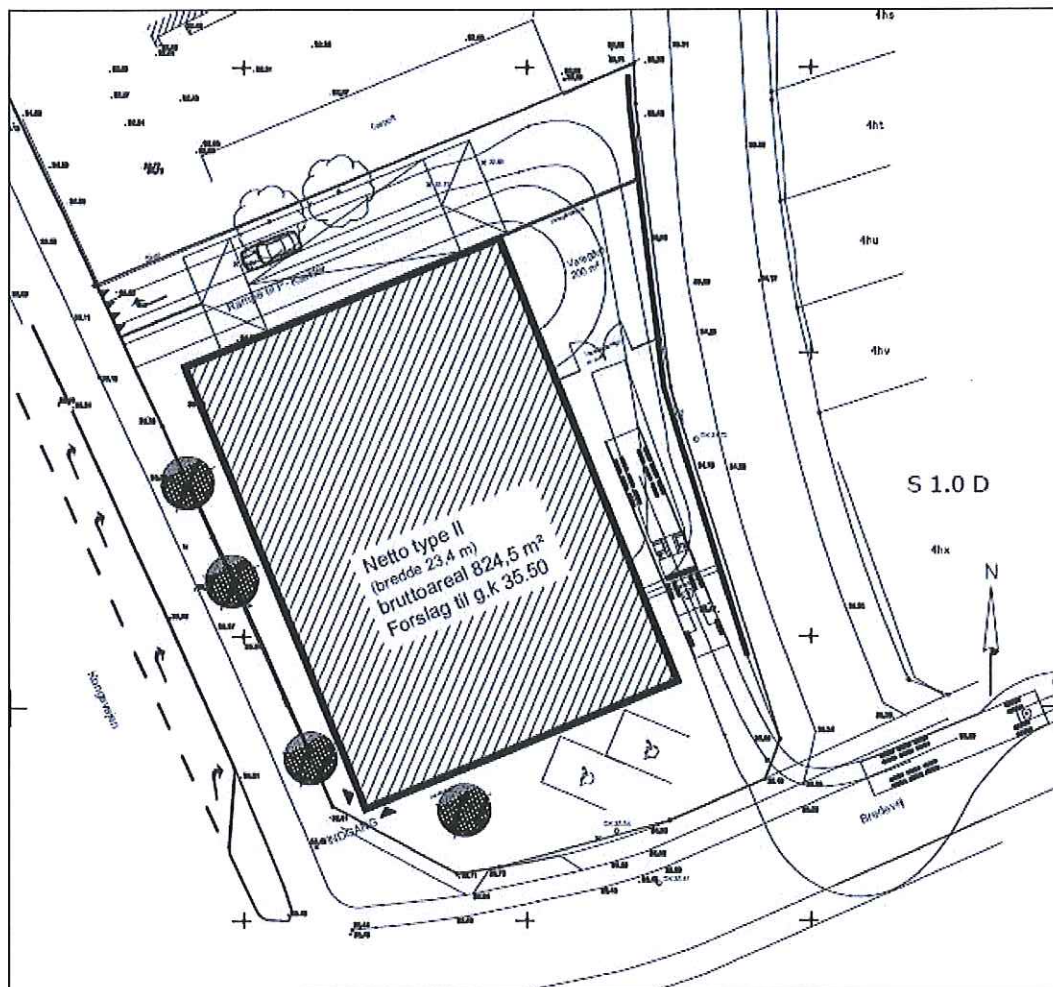
Den ny Netto-butik etableres i niveau med Kongevejen og under butikken etableres en parkeringskælder med ca. 31 p-pladser. Desuden etableres 2 handicap-p-pladser i terrænet.

4.1 Projektforslag

Butikken vejbetjenes via en højre-ind og højre-ud vejadgang på Kongevejen umiddelbart nord for Bredevej, se figur 4. Dvs. det er kun muligt at køre til butikkens parkeringskælder fra det nordgående kørespor på Kongevejen, hvor der etableres et separat højresvingsspor. Der etableres udkørsel fra parkeringskælderens på samme sted, og det er dermed kun muligt at køre højre ud i retning mod nord ad Kongevejen.

Adgang til parkeringskælderens sker via en rampe på nordsiden af bygningen. Der foreslås dynamisk skiltning ud mod Kongevejen, som viser antallet af ledige p-pladser i kælderens. Dermed reduceres risikoen for kødannelse på rampen og eventuel tilbagestuvning til Kongevejen i perioder med fuld belægning.

Rampen afskærmes mod boligerne så støjgener minimeres.



Figur 4. Projektforslag udarbejdet af Myhlenberg, rev.dato 10.12.2010.

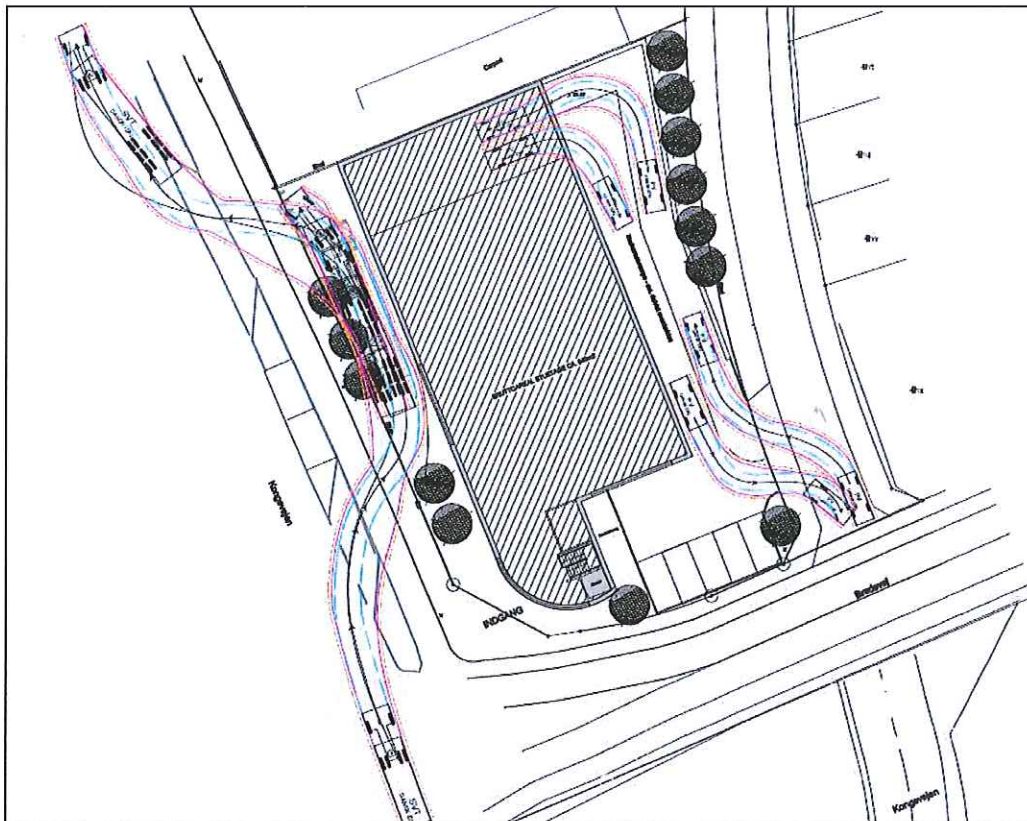
Projektforlaget udarbejdet af Myhlenberg er vist på figur 4. Varelevering sker i niveau langs butikkens østside, og der er vist kørekurver for sættevogn (SVT). SVT kører ifølge Myhlenbergs forslag til vareleveringen ved at bakke fra Bredevej og ved at benytte cykelsti i begge sider.

4.2 Alternativ

Som alternativ foreslås en vejbetjening, hvor man kører til parkeringskælderen via en rampe med tilslutning til Bredesvinget umiddelbart nord for Bredevej. Dvs. trafik fra Kongevejen svinger til højre ad Bredevej og derfra til venstre til Bredesvinget. Herfra er der en rampe til p-kælderen.

Vareleveringen sker i stedet fra Kongevejen. Varegården er i forslaget placeret langs bygningens vestside parallelt med fortov og cykelsti. Varebiler skal ved tilkørsel dermed krydse fortov og cykelsti ved at foretage højresving fra Kongevejen. Ved udkørsel kan varebiler køre direkte ud til Kongevejen igen. Dermed behøver varebilerne ikke at bakke for at køre hverken til eller fra butikken.

Figur 5 viser en skitse af alternativet. Kantsten og kørebaneafmærkning mm bearbejdes yderligere i forhold til køretøjernes arealbehov.



Figur 5. Alternativ.

5. GENERERET TRAFIK OG PARKERINGFORHOLD

Der beregnes kun trafikbelastning på en hverdag, da trafikbelastningen i området forventes at være størst her. Der fokuseres på eftermiddagsspilstimen, da Netto ikke har åbent i morgenmiddagstiden.

Der er anvendt to metoder til at beregne den forventede trafik til Netto. Trafikmængden er beregnet ud fra henholdsvis antallet mængden af parkeringspladser til kunder og ud fra Miljøstyrelsens turrater. Desuden er der sammenlignet med skønnet trafik på baggrund af antal kunder til en eksisterende Netto-butik i Blovstrød.

Det formodes, at en stor del af kunderne til Netto-butikken allerede færdes på Kongevejen eller Bredevej i dag. Formentligt kører 50-75 %, formentlig endda flere, af kunderne der allerede i dag.

5.1 Genereret trafik

5.1.1 Trafik beregnet ud fra antal parkeringspladser

Butikken forventes at blive på 825 m² stor. Praksis for parkeringsnormer for denne type bebyggelse er 4-5 parkeringspladser pr. 100 m², hvorved der kræves 33-41 parkeringspladser. I projektforslaget etableres ca. 31 parkeringspladser i kælder samt 2 handicap-p-pladser i terræn.

Den største trafikmængde til Netto vil være om eftermiddagen, hvor der også er meget trafik på Kongevejen. Det antages, at parkeringspladserne vil være fuldt belagt i eftermiddagsspilstimen. Erfaringsmæssigt vides, at der vil være udskiftning 3 gange i timen på hver parkeringsplads. Netto vil således generere ca. 200 bilture i eftermiddagsspilstimen (100 ture til og 100 fra butiksområdet). På begge sider af Kongevejen er der parkeringspladser, der kan anvendes ved indkøb i Netto. Det antages, at 5 af disse pladser anvendes af kunder til Netto. Disse parkeringspladser vil skabe 30 bilture. Samlet giver dette ca. 230 bilture i eftermiddagsspilstimen.

5.1.2 Trafik beregnet ud fra Miljøstyrelsens turrater

Miljøstyrelsen har samlet turrater for hvor meget trafik forskellige funktioner generer. Ifølge turraten genereres 280 bilture pr. døgn pr. 100 m². Da Netto-butikken i Virum planlægges til at blive ca. 825 m² vil dette medføre ca. 2.300 bilture/døgn. I spilstimen forventes erfaringsmæssigt ca. 15 % af dagens kunder, hvilket svarer til ca. 350 bilture.

5.1.3 Eksisterende Netto-butik i Blovstrød

Netto har oplyst, at en eksisterende Netto-butik på 1000 m² og 48 p-pladser i Blovstrød har ca. 900 kunder om dagen i gennemsnit. Ifølge Miljøstyrelsen vurderes ca. 67 % at køre i bil, hvilket for den pågældende butik svarer til ca. 1.200 bilture pr. døgn. Anvendes dette som grundlag vil den nye Netto-butik i Virum generere ca. 1.000 bilture pr. døgn og ca. 150 i spilstimen. På Kongevejen ud for lokaliseringen i Virum er trafikken til gengæld større end i Blovstrød, og derfor vurderes flere at ville benytte en butik ved Bredevej – hvis det er muligt at parkere.

5.1.4 Konklusion

Turratemetoden giver således en større trafikmængde end både antallet af p-pladser og erfaringstallene fra en eksisterende Netto. I sidste ende vil udbuddet af parkeringspladser være regulerende for den øvre grænse for hvor mange, der ønsker at handle i butikken. Særligt hvis der opsættes variabel skiltning på Kongevejen, der informerer potentielle handlende om antallet af ledige p-pladser. Enten vil de køre til en anden butik, eller også vil de fx dreje af mod Bredevej og parkere på vejene i nærheden. I det følgende regnes med trafik beregnet ud fra antal p-pladser. I forhold til butikken i Blovstrød må vurderingen betegnes som forholdsvis robust.

5.2 Standsnings- og parkeringsforhold på det kommunale vejnet i området

Bliver butikken en succes kan antallet af bilister til Netto være større end antallet af parkeringspladser. Lyngby-Taarbæk Kommune bør derfor have en restriktiv parkeringspolitik for området nær Netto for at undgå uhensigtsmæssig parkering fra handlende.

Standsning og parkering bør derfor forbydes i begge sider af vejen på Bredevej 100 m op mod Kongevejen (fra Kongevejen til efter udkørslen fra Bredevej 2). Standsning og parkering er allerede forbudt på Kongevejens lokalvej.

På Bredesvinget vurderes der at være en risiko for, at kunder parkerer i vejsiden. Det indsnævrer det reelle kørebaneareal, ligesom der formentligt vil være flere bakke- og vendemanøvrer. Det gør vejstrækningen utryk at færdes på for særligt cyklister og fodgængere.

6. KONSEKVENSVURDERING

6.1 Trafikbetjening

Netto planlægges i projektforslaget primært trafikbetjent fra Kongevejen. Dette giver kun mulighed for højre ind og højre ud, da man på stedet ikke kan krydse Kongevejen. Dette simple trafiksystem reducerer risikoen for uheld.

Ved adgangen fra Kongevejen etableres en højresvingbane, så risikoen for bagendekollisioner reduceres, og en højresvingbane vil også reducere risikoen for påkørsel af cyklister, da de højresvingende vil have bedre tid til at orientere sig. Ved udkørsel til Kongevejen kan det i myldretiden være besværligt at køre ud, da trafikken på denne delstrækning er intens og kører med forholdsvis høj hastighed. Samme situation som i dag er gældende er for trafik fra Bredevej til Kongevejen.

6.2 Trafikmønstre i lokalområdet

Ved at etablere Netto vil der komme lidt mere trafik på Kongevejen, dog af et så begrænset omfang, at det ikke vil skabe større trængsel af betydning. Mange kunder vil formentligt være folk på vej hjem fra arbejde, som allerede i dag kører på Kongevejen og fremover samtidigt vil benytte den nye indkøbsmulighed. Erfaringsmæssigt kører 50-75 % af trafikken til den ny butik på vejnettet i forvejen. Alle vil køre højre ind og højre ud (i nordlig retning). Hvis det med et højt skøn antages, at 50 % er helt ny trafik, svarer det således til ca. 55 biler i spidstimen eller ca. 1 i minuttet i et snit umiddelbart nord for ind-/udkørslen. I forhold til en estimeret spidstimetrafik på ca. 1.625 biler (65 % i nordgående retning om eftermiddagen) udgør nygenereret således 3 % flere biler, hvilket vurderes som en marginal stigning i forhold til den eksisterende trafik på Kongevejen.

Idet krydset Kongevejen/Bredevej bevares vigepligtsreguleret og uden venstresvingmulighed opretholdes barrierevirkningen på tværs af Kongevejen. Den nygenererede trafik vurderes dermed primært at komme fra boligområderne nord og øst for butikken (skøn ~90 %), og det vurderes, at den i projektforslaget kører til butikken via Bredevej og væk fra butikken via Lindevangen og Skodsborgvej. En skønnet fordeling af den nygenererede trafik er for projektforslaget vist i tabel 1.

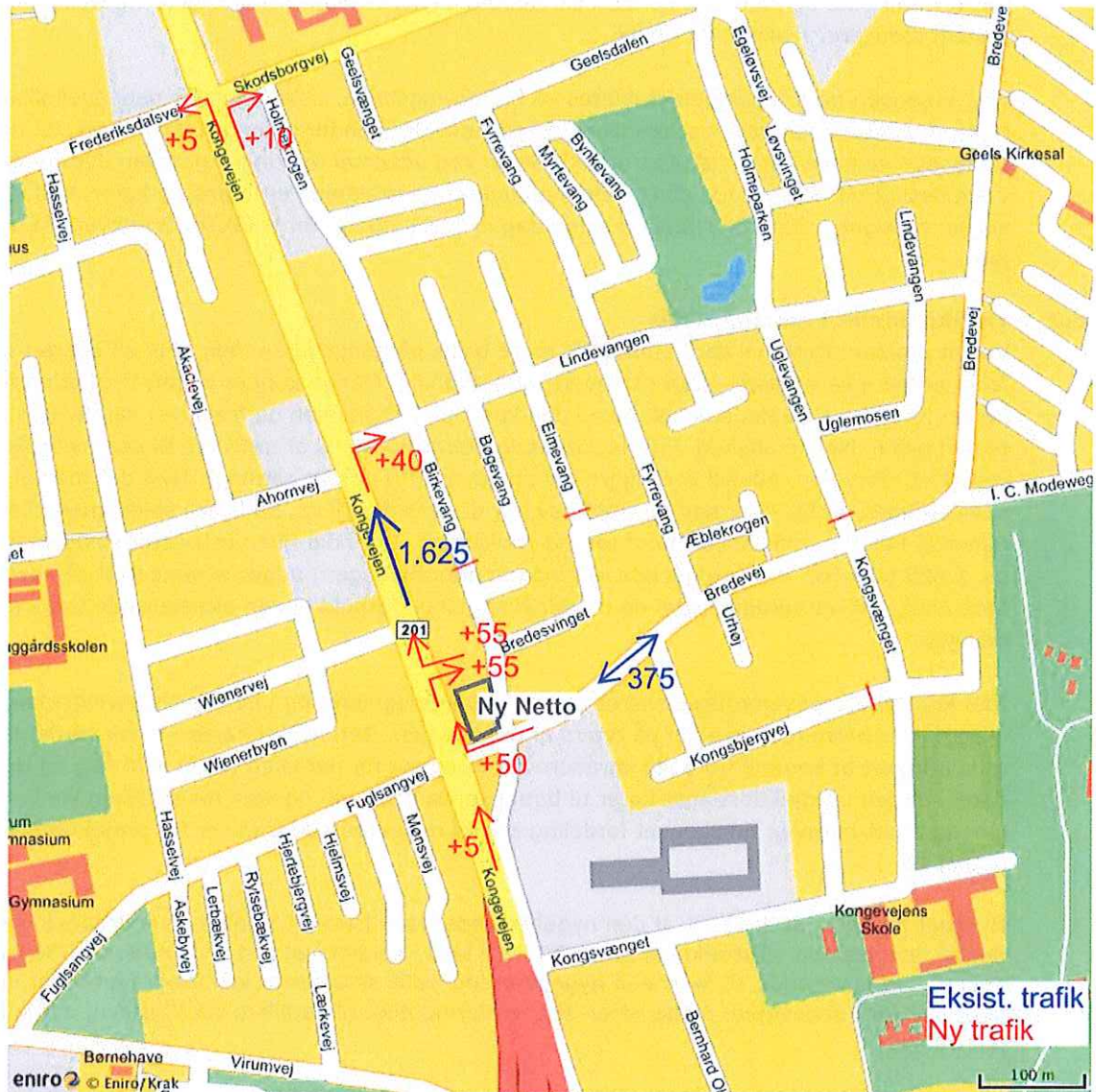
Hvis det antages, at de 90 % af den nygenererede trafik kører til butikken via Bredevej svarer det på den vestlige delstrækning til ca. 50 flere biler i spidstimen (+13 %) eller ca. 330 flere i døgnnet. De resterende 10 % af den nygenererede trafik skønnes at komme fra området umiddelbart vest for Kongevejen, og de kører dermed formentligt til butikken via Virumvej og Kongevejen fra syd.

På vej væk fra butikken, via Kongevejen, skønnes ca. 70 % af den nygenererede butik i projektforslaget at køre ad Lindevangen, 20 % ad Skodsborgvej og 10 % mod vest ad Frederiksdalsvej. På Lindevangen svarer det til en stigning på ca. 35 biler i spidstimen eller ca. 1 bil hver andet minut i gennemsnit.

Vejsnit	Til butik		Fra butik	
	Fordeling [%]	Stigning i spidstime [ktj.]	Fordeling [%]	Stigning i spidstime [ktj.]
Kongevejen, n.f. ny butik	-	-	100 %	+55
Bredevej, ø.f. Kongevejen	~90 %	+50	-	-
Kongevejen, s.f. Bredevej	~10 %	+5	-	-
Lindevangen, ø.f. Kongevejen	-	-	~70 %	+40
Skodsborgvej, ø.f. Kongevejen	-	-	~20 %	+10
Frederiksdalsvej, v.f. Kongevejen	-	-	~10 %	+5
Sum		+55		+55

Tabel 1. Skønnet fordeling af nygenereret butikstrafik i projektforslaget og trafikstigning i forhold til eksisterende.

Den skønnede trafikstigning er så begrænset, at den ikke vurderes at medføre afviklingsproblemer. Eventuel langsommere afvikling vil fortrinsvis være ved højresvingssudkørslerne fra Bredevej og Netto til Kongevejen.



Figur 6. Skønnet trafik i eftermiddagsspidstimen. Talt med blå er eksisterende trafik og rød er nygenereret trafik.

Endvidere må tallene i tabel 1 betragtes som en højt estimeret stigning. Reelt vurderes stigningen at blive mindre, idet det må antages, at størstedelen af de kunder, der bor i nærheden af den nye butik, før har benyttet andre indkøbsmuligheder – formentligt fortrinsvis ved Virum Torv eller Sorgenfri Torv. Det betyder, at trafikstigningen på de enkelte delstrækninger reelt er et resultat af en ny trafikfordeling dvs. overflyttet trafik fra andre delstrækninger, hvor der dermed vil være en trafikreduktion. Den nye trafikfordeling vil delvist overlape den nuværende og derfor blot erstatte eksisterende trafik. Vurderingen af trafikstigninger på det omkringliggende vejnet må derfor antages for værende som en forholdsvis robust vurdering.

Alternativ

Trafikfordelingen i det forslåede alternativ vil for den tilkørende kundetraffiks vedkommende overordnet være den samme. Trafik væk fra butikken har til gengæld mulighed for at fordele sig

anderledes, idet fx trafik i retning mod boligområderne mod nord og øst ikke er tvunget til at benytte Kongevejen i retning mod nord, men også har mulighed for at benytte Bredevej. Det vurderes derfor, at trafikstigningen på Lindevangen og Skodsborgvej vil være mindre end i projektforslaget, men lidt større på Bredevej.

6.3 Konsekvenser for trafikikkerheden

6.3.1 Ind- og udkørsel på Kongevejen

Ved adgangen til Netto fra Kongevejen anbefales det, at der etableres en højresvingbane for at reducere risikoen for bagendekollisioner på Kongevejen. Som følge af den tætte beliggenhed til Bredevej kan højresvingbanen dog kun etableres i en begrænset længde, og nedbremsninger på Kongevejen kan derfor ikke undgås. Ved indkørslen til Netto vil der kunne ske uheld. Det er tidligere beregnet, at der ved de begrænsede svingmuligheder kun vil ske ca. 0,2 uheld over en fem-årig periode. Indkørslen vurderes i kraft af det separate højresvingsspor på Kongevejen ikke at være et betydeligt sikkerhedsmæssigt problem.

Udkørende skal køre ud på Kongevejen, hvor hastigheden er skiltet til 70 km/t, og hvor trafikken er intens i spidsperioder. Fra syd er der ikke signaler i umiddelbar nærhed, og der er derfor ikke "huller" i trafikken som følge heraf. Det kan give forholdsvis lang ventetid, idet der i myldretiden kun er få perioder, hvor der er en tilstrækkelig afstand imellem bilerne på Kongevejen til, at udkørende kan køre ud, uden at være til gene. Derfor vil udkørsel i de perioder formentligt ske ved at nogle bilister kører frem med en mindre afstandstolerance end sædvanligt. Det vil bevirke nedbremsninger, der teoretisk kan give en forøget uheldsrisiko. Den samme situation er imidlertid gældende allerede i dag ved udkørsel fra Bredevej til Kongevejen. På baggrund af antallet af registrerede uheld i krydset Kongevejen/Bredevej vurderes uheldsrisikoen forholdsvis begrænset.

Der kan desuden være en lille risiko for, at udkørende fra Bredevej forveksler højresvingende til Netto med højresvingende til Bredevej, og dermed kører frem foran trafik, der reelt kører ligeud. På grund af høj hastighed på Kongevejen og en forholdsvis kort højresvingbane til Netto, vil kunder nedbremse før Bredevej og eventuelt også 'blinke af' før. Der er dermed en risiko for, at hensigten misforstås.

Ved udkørsler til veje med tæt trafik og høj hastighed, er den udkørendes opmærksomhed i høj grad rettet mod biltrafikken og i retning mod venstre. På dette sted er der observeret cyklister på den nordgående cykelsti, der ulovligt kører i retning mod syd. Dette skyldes bl.a. den signalregulerede fodgængerkrydsning ca. 130 m nord for Bredevej. Der er derfor en særlig risiko for, at den udkørende overser de "ulovlige" cyklister fra nord. Samme risiko er desuden gældende for de indkørende, som under højresving, har opmærksomheden rettet bagud (mod cyklister fra syd).

Fortovet og cykelstien bør være som i dag, så de indsvingende bilister skal ind over fortovet og cykelstien. Dette mindsker risikoen for, at cyklister bliver påkørt. Fra Netto kan der ligeledes laves en lille rampe op, så bilisterne bedre opfatter, at de krydser de lette trafikanters areal.

Alternativ

I alternativet kan trafik fra Kongevejen benytte den eksisterende højresvingmulighed ved Bredevej. Det vurderes i sig selv at være forbundet med en mindre uheldsrisiko, at højresvingende samles i ét eksisterende kryds frem for i to. Ved frakørsel er der tillige færre højresvingende til Kongevejen, idet det i alternativet er muligt at køre mod øst ad Bredevej. Dvs. en mindre risiko for bagendekollisioner. Både ved til- og frakørsel vurderes således en mindre uheldsrisiko end projektforslaget.

6.3.2 Varelevering

En sættevogn, der bakker som vist på Bredevej, hvor der udover biltrafik færdes cykler og fodgængere, vurderes lokalt at påvirke trafikikkerhedsbilledet (figur 4). Bl.a. er der skoler i området, og det må derfor antages at der færdes skolebørn på Bredevej – både morgen og eftermiddag.

dag. Desuden udgør Bredevej en forbindelse for lette trafikanter imellem den signalregulerede fodgængerkrydsning på tværs af Kongevejen og boligområderne mod øst. Da der fremover vil være flere vareleverancer end til bilforhandleren i dag, vil risikoen for mulige konflikter blive forøget. Hvis vareleverancerne holdes uden for myldretiderne vil denne risiko kunne reduceres væsentligt.

Bakkemanøvren sker i et krydsområde (Bredevej/Bredesvinget/Kongevejen lokalvej), hvor oversigten er begrænset af beplantning, og derfor vil chaufføren have svært ved at tilpasse sin manøvre i forhold til øvrig trafik. Sættevognen benytter hele kørebanen, og der er derfor en forøget risiko for konflikter med andre trafikanter i forhold til i dag. Manøvren har behov for en god oversigt, men denne er i dag begrænset af beplantning.

Desuden bør manøvrer indover cykelsti normalt undgås. For det første er der risiko for usikre situationer med cyklister, og for det andet er belægningen formentligt ikke dimensioneret til kørsel med tunge køretøjer. Bakning fra Kongevejens lokalvej er ligeledes uhensigtsmæssig, idet det vil ske på tværs af både vej, cykelsti og fortov på et sted, hvor oversigten er begrænset. Det forøger risikoen for usikre situationer.

Det anbefales, at varetilkørsel sker udenfor myldretid på tidspunkter uden skoletrafik og i øvrigt med lav trafikintensitet og få andre trafikanter. Det vil reducere uheldsrisikoen. Det anbefales, at vareleveringen sker i "tidslommer" før kl. 7.30, i perioden kl. 9.00-12.00 eller efter kl. 17.30.

En sættevogn er et meget arealkrævende køretøj, og hvis der foretages sving under bakning, gør knækket på køretøjet, at der er begrænset udsyn bagud. Alternativt kan varelevering foretages med lastvogn. Denne type har et mindre arealbehov, og der er et bedre udsyn under bakning, men det vil formentligt forøge antallet af vareleveringer som følge af en mindre lasteevne i forhold til sættevogn.

Alternativ

I alternativet kan varelevering køre til butikken direkte fra Kongevejen ved at køre henover cykelsti og fortov umiddelbart nord for Bredevej. I forhold til projektforslaget flyttes varebilernes højresving fra Kongevejen således fra Bredevej til en indkørsel umiddelbart nord herfor, og de kan dermed ikke benytte et separat højresvingsspor, hvilket giver en lidt større risiko for bagedekollisioner end i projektforslaget. Antallet af varebiler pr. dag er imidlertid så begrænset, at denne risiko vurderes forholdsvis lille. I alternativet undgås til gengæld bakkemanøvrer på Bredevej i et krydsområde med begrænset oversigt. Antallet af potentielle uheldssituationer ved tilkørsel til varegård vurderes færre i alternativet end i projektforslaget.

Frakørsel sker ligeledes direkte til Kongevejen ved igen at køre henover fortov og cykelsti. Chaufføren har ved udkørsel et godt udsyn i spejlene og via sideruder til eventuelle cyklister og fodgængere. Derfor vurderes en begrænset uheldsrisiko. I alternativet undgås det helt at benytte mindre veje i forbindelse med vareleveringen.

Med hensyn til varelevering vurderes alternativet samlet set som en mere trafiksikker løsning end projektforslaget.

6.3.3 Trafiksikkerhed generelt i området

Som udgangspunkt vil en forøget trafikmængde medføre en forringet trafiksikkerhed, men i området nord og øst for butikken vurderes ny trafik på nogle delstrækninger primært at være overflyttet trafik. Derfor vil trafiksikkerheden blive forringet på nogle delstrækninger, mens den på andre delstrækninger vil blive forbedret. Samlet set vurderes kun en forholdsvis begrænset forringelse af trafiksikkerheden i boligområdet, som ikke er målbar.

6.4 Støj og barrierevirkning

Den øgede trafikmængde vil umiddelbart medføre et forhøjet støjniveau, men området er allerede plaget af støj fra Kongevejen, hvorfor støjen for den øgede trafik formentlig ikke vil føles som en hørbar stigning i det generelle støjniveau. Den nye bygning er i sig selv støjskærmende, hvilket dermed vurderes at have en vis støjreducerende effekt på boligområdet øst for butikken.

Varelevering til butikken vil være en anden støjparameter. Varelevering sker ofte tidligt om morgenen, hvor støjen kan opleves generende. Støjgenerne bør reduceres mest muligt ved at slukke lastbilens motor under aflæsning. Beboerne er allerede vant til varelevering til Irma på Bredesvinget.

På grund af ændringerne i trafikmængderne, vil vejenes barrierevirkning i området ændres. Barrierevirkning er et udtryk for, hvor let det er at krydse vejen samt utryghed ved at færdes langs vejen.

Kongevejen er i forvejen en svært overvindelig barriere, og en trafikstigning her vil ikke påvirke dens barrierevirkning.



Lyngby-Taarbæk Kommune
Byplanafdelingen
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby

NETTO
Udviklingsafdelingen
Mimersvej 1
4600 Køge

Tlf.: 43 56 88 22
Direkte tlf.: 43 56 84 19
Fax: 43 56 84 14
Mobil: 21 21 00 96
jnv@netto.dk
www.netto.dk

24. maj 2011

**Ejendommen Kongevejen 166/ Bredevej 1, 2830 Virum. Matr. nr. 4eg, Virum by, Lundtofte
Tillæg til Principansøgning vedrørende etablering af dagligvarebutik på ejendommen.**

I forlængelse af tidligere fremsendt ansøgningsmateriale og med henvisning til protokol for møde i Teknik- og Miljøudvalget d. 8. Februar 2011, fremsendes hermed revideret trafiknotat udarbejdet af Ingeniørfirmaet Rambøll. Notatet er dateret maj 2011.

Notatet tager udgangspunkt i den senest fremsendte planløsning og vedrører trafikale konsekvenser for nærområdet.

- I hovedtræk bekræfter Rambølls analyse, at den forøgede trafik i området vil være så begrænset, at den ikke vurderes at give mærkbar påvirkning af lokalområdet. Et højt estimat angiver en stigning på 55 biler på Kongevejen (3%) og 50 biler på Bredevej (13%) i spidstimen.
- Indkørsel til parkeringskælderen vurderes ikke at være et betydeligt sikkerhedsmæssigt problem.
- Udkørsel på Kongevejen, vurderes ikke optimal, grundet den megen trafik på Kongevejen i spidstimen, men ved sammenligning med uheldsstatistik for nuværende udkørsel fra Bredevej, vurderes uheldsrisikoen begrænset.
- I notatet angiver Rambøll antallet af parkeringspladser som værende i underkanten i forhold til butikkens forventede attraktion (Miljøstyrelsens turrater), men angiver samtidig at antallet af parkeringspladser, vil fastsætte en naturlig begrænsning for antallet af kunder til butikken.
- Rambøll vurderer at sættevognens bakkemanøvre på Bredevej vil påvirke trafiksikkerheden og kan skabe konflikter med andre trafikanter. I den henseende påpeges vigtigheden i, at der er gode oversigtsforhold og at varelevering foregår udenfor de tidsrum, hvor der færdes skolebørn på vejene. Endvidere foreslås mindre lastbiler (2 akslede) mens det skal sikres at belægning er egnet til tung trafik.

Ses bort fra bakkemanøvren med sættevogn, vurderer Rambøll, at de trafikale konsekvenser ved en ny dagligvarebutik på ejendommen vil være forholdsvis begrænset og ikke målbar.

Som kommentar til ovenstående og vedlagte analysenotat bemærkes, at NETTO er indstillet på at begrænse vareleverancer til de anbefalede tidsrum, således at der ikke leveres varer i tidsrum, hvor den største trafik til og fra den nærliggende skole finder sted. Endvidere bemærkes, at der er meget lille aktivitet på Bredevej udenfor spidstimen, hvorfor risiko for konflikter og påvirkning af trafiksikkerhed, må antages begrænset i dette tidsrum. NETTO sikrer at belægninger er egnet til anvendelsen.

Som konsekvens af Rambølls iagttagelse vedrørende varelevering, har vi udarbejdet et alternativt løsningsforslag, der vedlægges som bilag. Forslaget "vender billedet", således at varelevering flyttes til bygningens vestside (mod Kongevejen) og indkørsel til parkeringspladserne flyttes mod øst.

Herved opnås følgende:

- Varelevering kan foregå uden bakkemanøvre og planlægges til tidsrum, hvor der kun er begrænset trafik på Kongevejen.
- Varelevering flyttes væk for boligområdet og vil ikke forårsage støj.
- Udkørsel fra P-kælder påvirkes ikke af trafiksituationen på Kongevejen.
- Den eksisterende højresvingmulighed ved Bredevej vil anvendes ved udkørsel på Kongevejen.
- Antallet af parkeringspladser kan forøges til ca. 37 – mere end 4 pr. 100 m² bruttoareal.
- Støjværn mellem parkeringskælder og Bredesvinget kan følge rampen og behøver derfor ikke være nær så højt og markant, som i det oprindelige forslag.
- Ved overdækning af nedkørselsrampe kan støj fra biler reduceres og bør ikke påvirke støjsituationen væsentligt.
- Butikken vil i højere grad henvende sig til lokalområdet øst fra Kongevejen, da de kan komme til og fra butikken uden at være nødt til at køre via Kongevejen.
- Sivetrafik i lokalområdet til og fra butikken forårsaget af den tvungne udkørsel til Kongevejen, forsvinder.

Samlet set vurderer Rambøll, at det alternative forslag reducerer uheldsrisiko og er en mere trafiksikker løsning end det oprindelige projektforslag.

Det alternative forslag vil forårsage større trafik udfør ejendommen Bredesvinget 2. Gener i den henseende vil kunne afhjælpes ved etablering af lydisoleres hegn, alternativt et plantebælte, i ejendommens skel, hvis ejendommens ejer er interesseret i en sådan løsning.

I lyset af Rambølls vurdering samt den estimerede trafikpåvirkning i lokalområdet, vil NETTO foretrække det alternative forslag. Da begge forslag medfører konsekvenser for lokalområdet, vil vi lade det være op til Lyngby-Taarbæk Kommune at afgøre, hvor der skal tages størst hensyn.

Med udgangspunkt i disse to forslag, anmoder vi igen Lyngby-Taarbæk Kommune om at iværksætte udarbejdelsen af en lokalplan for ejendommen, der muliggør realiseringen af en moderne dagligvarebutik på Kongevejen 166/ Bredevej 1.

Det bemærkes at bygningens udseende fortsat er under bearbejdning.

Med venlig hilsen


Jonas Nyrop Vestermann

Bilag:

Trafiknotat udarbejdet af Rambøll, dateret maj 2011
Alternativt forslag – Situationsplan, dateret 24. maj 2011.



Nordvand A/S
Ørnegårdsvej 17
2820 Gentofte
Sendt pr. e-mail: nordvand@nordvand.dk

Teknik og Miljø

Natur og Miljø
Øverødvej 2
2840 Holte
teknikogmiljoe
@rudersdal.dk
www.rudersdal.dk

Udkast til tilladelse til UV-anlæg

6. oktober 2011

Tilladelse til etablering af UV-anlæg på afgangsvand fra Sjælsø Vandværk

Nordvand A/S har på vegne af Fællesudvalget for vandindvinding ved Sjælsø med brev af 7. april 2010 ansøgt om etablering af UV-behandlingsanlæg på Sjælsø Vandværk.

Sagsnr.: 2011-46
Sagsbehandler:
Sune Bach
sunb@rudersdal.dk
Tlf. 46 11 24 20

Tilladelse

Rudersdal Kommune, Teknik- og Miljøudvalget har på møde d. 5.10.2011 besluttet at meddele tilladelse efter vandforsyningslovens § 21, stk. 1 til at etablere et UV-behandlingsanlæg på afgangsvandet fra Sjælsø Vandværk. Anlægget udformes som ansøgt, og de nedenstående vilkår skal overholdes.

Formålet med at etablere anlægget er at skabe en ekstra sikkerhedsbarriere, så det vand som pumpes ud fra Sjælsø Vandværk, altid er af god hygiejnisk kvalitet. Anlægget opbygges med lavtryks UV lamper (254 nm), som er dimensioneret til at sikre en UV-dosis på 400 J/m². Anlægget vil være i kontinuert drift og overvåges via vandværkets SRO-system.

Tilladelsen til at anvende UV-behandlingsanlægget gælder i tre år fra tilladelsens dato. Denne korte varighed skyldes, at der ikke tidligere er givet en lignende tilladelse i Danmark.

Hvis tilladelsen ønskes forlænget, skal Nordvand A/S senest 6 måneder før tilladelsens udløb sende ansøgning om fornyelse til Rudersdal Kommune. Ansøgningen skal ledsages af en vurdering af resultaterne af kontrolprogrammet.

Vilkår

1. Udførelse af anlægget

Anlægget udføres i henhold til beskrivelsen i det tilsendte ansøgningsmateriale.

2. Dokumentation

Når anlægget er etableret, skal beskrivelse af principperne for styresystem, alarmsystem og sensorer sendes til tilladelsesmyndigheden og tilsynsmyndigheden.

Åbningstid

Mandag-onsdag kl. 10-15
Torsdag kl. 10-17
Fredag kl. 10-13

3. Overvågning

Anlægget skal være tilsluttet SRO-anlæg med alarm, som udløses i tilfælde af manglende funktion eller ved utilstrækkelig lysintensitet i anlægget.

4. Udskiftning af UV-lamper

Udskiftning af UV-lamper skal ske efter leverandørens anvisninger.

5. Driftskontrol

Driftskontrolprogrammet igangsættes straks, løber i hele tilladelsesperioden og omfatter følgende analyser:

Parameter	Frekvens	Før UV-anlæg	Efter UV-anlæg (afgang vandværk)	Ledningsnet*
Temperatur ved prøveudtagning	Hver uge	x	x	x
Udseende/lugt	Hver uge	x	x	x
Kim ved 22° C	Hver uge	x	x	x
Kim ved 37° C	Hver uge	x	x	x
Coliforme bakterier	Hver uge	x	x	x
E. coli	Hver uge	x	x	x
NVOC	Hver måned	x	x	

*Ledningsnet omfatter følgende prøvetagningssteder:

- ◆ Hørsholm tårn syd, indgang Hørsholm Kommune
- ◆ Forbrændingen i Hørsholm, indgang Fredensborg Kommune
- ◆ Lundtofte pumpestation, indgang Lyngby-Taarbæk Kommune
- ◆ Hjortekær, afgang, indgang Gentofte Kommune
- ◆ Vesterbyvej pumpestation, indgang Gladsaxe Kommune

6. Supplerende prøvetagning under indkøring

Der udpeges 2-3 punkter i hver kommune ud fra kommunens kendskab til ledningsnettet, specielt som stagnationspunkter, hvor vandet fra Sjælsø Vandværk møder vand fra andre forsyninger. I disse punkter analyseres ugentligt de første otte uger for følgende parametre:

- Temperatur ved prøveudtagning
- Udseende/lugt

- Kim ved 22° C
- Kim ved 37° C
- Coliforme bakterier
- E. coli

Endvidere skal der foretages ugentlig analyse for AOC før og efter UV-filteret de første otte uger.

Resultater af overvågningen sendes til tilsynsmyndigheden, når de modtages.

Senest 1. februar 2012 skal resultaterne af overvågningen i 2011 sendes til tilsynsmyndigheden i form af en samlet rapport med vurdering af analyseresultaterne.

Senest 1. februar 2013 skal resultaterne af overvågningen i 2012 sendes til tilsynsmyndigheden i form af en samlet rapport med vurdering af analyseresultaterne.

7. Vandkvalitet

Kravene til vandkvalitet ved afgang vandværk, jf. drikkevandsbekendtgørelsen, skal være opfyldt før afgangsvandet passerer UV-anlægget. Ved overskridelser af kravene skal tilsynsmyndigheden kontaktes, og der skal udarbejdes en opfølgingsplan. Herunder inddrages embedslægen ved overskridelser af mikrobiologiske parametre fuldstændigt som før installation af UV-behandling

Baggrund Anlægget

Der er ansøgt om et lavtryks UV-behandlingsanlæg med fem enheder, som placeres efter udpumpningsanlæg. Anlæggene er baseret på lavtryks UV-anlæg. UV-anlæggene er alle opbygget af rustfri stålreaktorer, der er forsynet med lavtryks UV-lamper. Alle anlæg er med automatisk renseanordning (wiper). Desuden er der skitseret et fælles rengøringsanlæg for CIP rengøring (Cleaning in Place) af kvartsrør og reaktor.

Anlæggets data fremgår af nedenstående tabel.

Emne	Værdi
Flow	400 m ³ /t
Vandtemperatur	Max. 25 °C
UV type (lavtryk/mellemtryk)	Lavtryk (254 nm)
UV dosering i J/m ²	400

Certificering	ÖNORM (Østrigsk) DVGW (Tysk) USEPA
Placering	Efter udpumpningsanlæg, umiddelbart inden afgang fra værket

Beskrivelse af principperne for styresystemet sendes til tilladelsesmyndigheden og tilsynsmyndigheden, når anlægget er etableret. Anlægget vil være i kontinuerlig drift og overvåges via vandværkets SRO-system. Driftsoplysningerne for anlægget findes i nedenstående tabel.

Emne	Værdi
Levetid for lamper	Min. 10.000 timer
Rengøring af kvartsglas	Automatisk
El- forbrug	kWh (0,0075)
Strømodfald	Anlægget tilknyttes nødstrømsanlæg

Beskrivelse af principperne for alarmsystem og sensorer sendes til tilladelsesmyndigheden og tilsynsmyndigheden, når anlægget er etableret.

Vandkvalitet

Rentvand fra Sjælsø Vandværk er normalt af god kvalitet. De vigtigste parametre at måle i forbindelse med etablering af UV-anlægget er følgende:

Parameter	Typisk værdi	Krav, jf. bek. 1449 af 11. december 2007
Temperatur	8-12 °C, afhængigt af årstiden	Max. 12 °C tilstræbes ved taphanen
NVOC	2-3,5 mg/l	4 mg/l
Nitrat	< 4 mg/l	25 mg/l
Kim 22 °C	< 10 /ml	50 /ml
Kim 37 °C	0-2 /ml	5 /ml
Coliforme bakterier	0 / ml	0 / ml
E. Coli	0 / ml	0 / ml

I vinteren 2010/2011 er der gjort enkelte fund af coliforme bakterier på vandværket og i ledningsnettet. Kilden til disse er ikke lokaliseret, men efter et grundigt opsporingsarbejde og en periode med tilsætning af monochloramin kan forureningen ikke længere påvises.

Vurdering

Formålet med at etablere anlægget er at skabe en ekstra sikkerhedsbarriere, så det vand som pumpes ud fra Sjælsø Vandværk, altid er af god hygiejnisk kvalitet. Det er således ikke hensigten, at anlægget under normale driftsvilkår skal have hygiejnisk effekt på vandet.

Ønsket er fremkommet på baggrund af en risikovurdering, som Nordvand har gennemført for vandforsyningen. Risikovurderingen peger på, at vandbehandlingen med omfattende kontakt med atmosfærisk luft indebærer en risiko for forurening, uanset at der arbejdes systematisk med tilsyn, vedligehold og renholdelse af vandforsyningsanlæggene. I modsætning til andre dele af vandforsyningssystemet (beholdere og vandværker) kan kapaciteten på Sjælsø Vandværk ikke undværes i tilfælde af en eventuel forurening. Sjælsø Vandværk er eneste forsyning til 90 % af indbyggerne i Hørsholm og en betydelig del af Fredensborg Kommune.

Sikkerhedsbarrieren vil kun have betydning i det øjeblik, der opstår en mikrobiologisk forurening på vandværket. Her vil sikkerhedsbarrieren betyde, at forurennet vand ikke når frem til forbrugerne i den kritiske periode, der går indtil en given forurening bliver opdaget. Sikkerhedsbarrieren vil desuden kunne opretholde den mikrobiologiske kvalitet af drikkevandet i den periode der går, inden kilden til forureningen er opsporet og fjernet. For at opnå denne effekt er det nødvendigt, at UV-anlægget er i kontinuert drift, også når der ikke er konstateret forurening i vandet.

Sammen med ansøgningen om etablering af UV-behandlingsanlægget har Nordvand A/S fremsendt to udredningsrapporter fra DTU, som belyser risikoen for eftervækst i ledningsnettet. Efterfølgende har COWI A/S og professor Anders Dalsgaard ved KU Life foretaget vurderinger af sundhedsmæssige risici mv. På baggrund af disse vurderinger har Rudersdal Kommune konkluderet følgende:

- a. Der kan ikke forventes vækst af vandbårne smitstoffer i UV-behandlet drikkevand.
- b. Der er ikke noget, der tyder på, at UV-behandlingen vil øge biotilgængeligheden af organisk stof i det leverede vand og dermed give basis for eftervækst.
- c. Der er ikke anledning til at forvente smagsmæssig forringelse af drikkevandet ved UV-behandling.
- d. Der er ikke kendskab til ændringer i vandkvaliteten, som vil have negativ indflydelse for industrier med særlige krav til vandkvaliteten.

På denne baggrund finder Rudersdal Kommune, at ansøgningen bør imødekommes.

Partshøring og udtalelser

Det fremgår af vandforsyningslovens § 4, at hvis en sag, der efter loven henhører under en kommunalbestyrelse, berører vandforsyningsforholdene i en anden kommune, skal der forhandles mellem kommunalbestyrelserne. Opnås der her-

efter ikke enighed mellem de to kommunalbestyrelser, afgøres sagen af miljøministeren. Da Sjælsø Vandværk leverer vand til Gentofte, Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk, Hørsholm og Fredensborg Kommuner, har disse kommuner været inddraget i sagsbehandlingen.

Udkast til denne tilladelse blev den 23.03 2011 sendt i partshøring hos vandværket, aftagerkommunerne og hos Sundhedsstyrelsen.

Tilsynsmyndighed

Gentofte Kommune fører tilsyn med indretning og driften af vandforsyningsanlægget, samt med de indvundne vandmængder og vandets kvalitet efter vandforsyningsloven og aftale mellem aftagerkommunerne jf. § 2, stk. 2 bekendtgørelse nr. 1449 af 11. december 2007 om vandkvalitet og tilsyn med vandforsyningsanlæg.

Klagevejledning og offentliggørelse

Denne tilladelse er blevet lagt til offentlig høring Rudersdal Kommunes hjemmeside www.rudersdal.dk den 23.8 2011.

Afgørelsen kan i medfør af vandforsyningslovens § 80 påklages til Natur- og Miljøklagenævnet af:

- Ansøgeren
- Sundhedsstyrelsen
- Enhver, der i øvrigt må antages at have en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald.

Eventuel klage skal være skriftlig og skal sendes til Rudersdal Kommune, Øverødvej 2, 2480 Holte. Kommunen videresender derefter klagen til Natur- og Miljøklagenævnet sammen med det øvrige materiale, der har været anvendt i sagen. Nordvand A/S vil blive underrettet om eventuelle klager.

Klagefristen er 4 uger og udløber fredag den 4.11.2011 kl. 12.00. En eventuel klage skal være Rudersdal Kommune i hænde senest ved fristens udløb.

I tilfælde af klage vil Nordvand A/S kunne udnytte tilladelsen i det tidsrum Natur- og Miljøklagenævnet behandler klagen, medmindre klagenævnet bestemmer andet. Udnyttes tilladelsen, indebærer dette dog ingen begrænsninger i Natur- og miljøklagenævnets adgang til at ændre eller ophæve denne afgørelse.

Hvis I ønsker yderligere information, er I velkomne til at kontakte Rudersdal Kommune – Natur og Miljø på telefon 46 11 24 20 eller pr. e-mail

tom@rudersdal.dk.