



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

10-06-2014 kl. 15:30

Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Mette Schmidt Olsen

deltog

Bodil Kornbek

deltog

Henriette Breum

deltog

Søren P. Rasmussen

deltog

Jens Timmermann

deltog

Simon Pihl Sørensen

var fraværende

Henrik Bang

var fraværende

Kl. 15.45 kommer der repræsentanter fra Movia og orienterer om busdrift m.v.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

I stedet for Henrik Bang deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sagerne nr. 1 – 2 samt 6, og 10 - 13; Henriette Breum (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 5, og Bodil Kornbek (A) var fraværende i f. m. behandlingen af sagerne nr. 6, og 10 – 13.

Endvidere deltog

Birger Kjer Hansen

Bjarne Holm Markussen

Sidsel Poulsen

Mads Henrik Lindberg Christiansen

I forbindelse med sagerne nr. 3 og 4 deltog tillige Vibeke Barkentin, og i f. m. sag nr. 5 deltog Jørgen Olsen. Ulla Agerskov deltog i behandlingen af sagerne nr. 1 – 8 samt 10 – 14.

Indholdsfortegnelse

1. [1. anslået regnskab 2014 – godkendelse af fagudvalgets regnskab - Teknik- og Miljøudvalgets område](#)
2. [Budgetprocessen 2015-18 - godkendelse af budgetbemærkninger - Teknik- og Miljøudvalgets område](#)
3. [Regulativ for Hvidørebækken](#)
4. [Ny affaldsordning i Lyngby-Taarbæk Kommune](#)
5. [Forhøring - for de stationære områder omkring Sorgenfri S-station/fornyset høring](#)
6. [Til budgetforhandling 2015: Analyse af takstafskaffelse for udeservering, skiltning og udstilling](#)
7. [Betalt parkering](#)
8. [Permanent dynamisk p-henvisning i bymidten - driftsudgifter](#)
9. [Anvendelse af Kanalvejsparken til byggeplads og parkering](#)
10. [Status for trafikpolitik ved skolerne, sikring af skolepatruljesteder og disponering af anlægsmidler](#)
11. [Trafikforhold Sorgenfrigaard - henvendelse fra grundejerforening](#)
12. [Arealdrift - handleplan](#)
13. [Reparation af bro Lyngby Omfartsvej over Nordbanen - ny støjskærm](#)
14. [Attraktive grønne områder - udmøntning af budgetaftalen for 2014-17](#)
15. [Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om sikkerheden ved de ubevogtede overgange langs Nærum Banen](#)
16. [Ansøgning fra Handelsforeningen om støtte til 'Liv i Lyngby 2014'](#)
17. [Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om opsætning af bom](#)
18. [Meddelelser](#)

1. 1. anslået regnskab 2014 – godkendelse af fagudvalgets regnskab - Teknik- og Miljøudvalgets område

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede den 14. maj 2014 forvaltningens redegørelse vedrørende 1. anslået regnskab for 2014. Redegørelsen er udarbejdet på baggrund af de bevillinger, der er gældende ultimo marts 2014 samt med udgangspunkt i forbruget pr. 31. marts 2014.

Efter indstilling fra forvaltningen drøftede Økonomiudvalget konsekvenserne af redegørelsen og besluttede bl.a., at

- 1 tage redegørelsen vedrørende 1. anslået regnskab 2014 til efterretning,
- 1 tage redegørelsen vedrørende status for Budgetaftalen 2014-17 til efterretning,
- 1 godkende forvaltningens model for budgettilpasninger, således at de enkelte udvalg i forbindelse med forventede overskridelser skal foretage de nødvendige tilpasninger. For så vidt angår en af mindreforbruget på klassesdannelsessagen tilgår 1,4 mio. kr. til ændring af klubstrukturen, jf. Børne- og Ungdomsudvalgets behandling af emnet den 11. april 2014,
- 1 der etableres opsamlingspulje til håndtering af kapacitetstilpasninger. Besparelser, der er en direkte konsekvens af kapacitetsændring, tilføres automatisk puljen, og besparelser, der er udtryk for en politisk prioritering aftales fra sag til sag,
- 1 redegørelsen oversendes til fagudvalgene med henblik på behandling.
På indeværende møde skal Teknik- og Miljøudvalget behandle det fremlagte skøn over forventet regnskab 2014 for udvalgets område. Resultatet af udvalgets behandling oversendes til Økonomiudvalgsrådet den 19. juni 2014.

Resultatet af budgetopfølgningen på Teknik- og Miljøudvalgets område er vist nedenfor. De enkelte afvigelser er beskrevet nærmere i det sagen vedlagte notat af 5. maj 2014 om "1. anslået regnskab 2014, pr. 31.3.2014" (bilag).

Hovedtallene i 1. anslået regnskab 2014:

Tabel 1

1.000 kr. netto	Budget 2014	Korrigeret budget *	Anslået regnskab	Afvigelse i forhold til korr. budget	Afvigelse i forhold til opr. budget
Grønne områder og kirkegårde samt trafik					
- Grønne områder og kirkegårde	25.179	23.046	24.057	1.011	-1.122
- Trafikanlæg mv.	79.150	81.153	80.245	-908	
Miljø og natur	3.714	7.506	7.506	0	3.792
Teknik- og Miljøudvalget i alt	117.233	119.531	111.346	103	-5.887

- = mindredrift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

* Budget 2014 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2013 til og med marts 2014..

Der skønnes et samlet merforbrug i forhold til det korrigerede budget på Teknik- og Miljøudvalgets område på i alt 0,103 mio. kr.

På Grønne områder og kirkegårde skønnes der p.t. merudgifter på 1,0 mio. kr., især

følgeudgifter i forbindelse med stormene i efteråret, men også øgede indtægtskrav, der ikke kan indfries i 2014.

Inden for trafik anlæg mv. forventes mindreudgifter på 0,9 mio. kr., som primært dækker over mindreudgifter til vejbelysning, og som delvist modsvares af merudgifter til vandafvandingsbidrag.

Med udgangspunkt i forvaltningens modelberegning omkring budgetafvigelser peger forvaltningen på, at udvalget drøfter håndteringen af merforbruget på 0,103 mio. kr.

Tallene i 1. anslået regnskab 2014 for 2015-18:

Tabel 2

1.000 kr. netto	Budgetforslag 2015	Budgetoverslag 2016	Budgetoverslag 2017	Budgetoverslag 2018
Grønne områder og kirkegårde	354	364	324	301
Trafikanlæg mv.	934	288	2.233	1.941
Teknik- og Miljøudvalget i alt	1.288	652	2.557	2.242

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

På Grønne områder og kirkegårde skyldes merudgiften, at et besluttet øget indtægtskrav fra udlejning af kolonihaver først vil kunne opnås, når eksisterende lejeaftaler er udløbet, samt at der er en teknisk fejl vedrørende budgettet for indtægterne af forpagtningen af Frederiksdal fribad.

På Trafikanlæg mv. skyldes afvigelsen primært, at indtægtskravet vedr. overdragelsen af vejbelysningen på private fællesveje er blevet udskudt ved Kommunalbestyrelsens beslutning af 24. april 2014.

Økonomiske konsekvenser

Jf. ovenfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. redegørelsen vedrørende 1. anslået regnskab 2014 drøftes,
2. udvalget drøfter håndteringen af merforbruget i 2014 på 0,103 mio. kr.
3. ændringerne for 2015-18 indarbejdes i det administrative budgetforslag.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Ad 1. Drøftet

Ad 2. Anbefales at finansiere merforbruget via kollektiv trafik.

Ad 3. Anbefales.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 1.

Bilagsfortegnelse

1. 1. anslået regnskab 2014

2. Budgetprocessen 2015-18 - godkendelse af budgetbemærkninger - Teknik- og Miljøudvalgets område

Sagsfremstilling

I henhold til budgetprocessen 2015-18, vedtaget af Økonomiudvalget den 27. februar 2014, skal fagudvalgene i indeværende møderække drøfte de budgetbemærkninger, der skal indgå i det administrative budgetforslag 2015-18, for så vidt angår udvalgets driftsområde.

Der er udarbejdet budgetbemærkninger for alle aktivitetsområder. Bidraget til det enkelte område består af følgende afsnit:

- ┆ Økonomisk driftsramme: Her præsenteres den økonomiske driftsramme opdelt på delområder
- ┆ Budgetforudsætninger: Afsnittet beskriver de budgetforudsætninger, som budgettet er dannet på baggrund af
- ┆ Perspektiver og udfordringer: Afsnittet indeholder en præsentation af de væsentligste perspektiver og udfordringer på det enkelte aktivitetsområde.
- ┆ Nøgletalsudvikling, herunder sammenligning af nøgletal med nabokommunerne

Forvaltningen har udarbejdet udkast til budgetbemærkninger for alle aktivitetsområder inden for udvalgets område.

Tallene i driftsrammerne svarer til en fremskrivning af overslagsårene i Budget 2014-17, prisfremskrevet til 2015-niveau. Tallene vil blive tilpasset i det administrative budgetforslag i det omfang, der sker justeringer som følge af blandt andet politiske beslutninger, herunder 1. anslået regnskab 2014, konsekvenser af befolkningsprognosen 2014-25, samt aftalen om kommunernes økonomi for 2015.

Såvel driftsramme som nøgletallene vil blive færdiggjort frem mod præsentationen af det administrative budgetforslag 2015-18 i august.

I afsnittet om perspektiver og udfordringer sættes der fokus på de økonomiske og styringsmæssige perspektiver og udfordringer. På Teknik- og Miljøudvalgets område er der tale om flg. punkter:

Grønne områder og kirkegårde:

- ┆ Organisatorisk, faglig og økonomisk tilpasning ved sammenlægning af funktionerne grøn drift og vejdrift på en fælles driftsplads
- ┆ Plejestyring og digitalisering af plejeplaner
- ┆ Fremtidig anvendelse af Store Kapel til kulturelle formål
- ┆ Kystsikring og pleje af naturområder
- ┆ Grøn koordineringsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune
- ┆ Tværgående sundhedsindsats i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Trafikanlæg:

- ┆ Faglig koordinering af opgaver mellem Center for Miljø og Plan og Center for Arealer og Ejendomme - mellem myndighed og udføreropgaver

- | Vejbesigtigelse
- | Plejestyring og digitalisering af plejeplaner
- | Nye opgaver og følgeomkostninger i forbindelse med Letbanen og fjernvarmenet i kommunen
- | Forskønnelse af byrum
- | Renholdelse af Lyngby Centrum
- | Samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning omkring skybrudsløsninger.

Miljø og natur:

- | Implementering af indsatsplan for grundvandsbeskyttelse og spildevandsplan forventes at skulle færdiggøres i 2015
- | Varmeforsyningsplanlægningen vil kræve en væsentlig indsats på myndighedsområdet de kommende år, bl.a. i forbindelse med etablering og godkendelse af varmeprojekter, jordflytninger m.v.
- | Fornyet indsats vedr. implementeringen af vand- og naturplaner, da de overordnede statslige planer er blevet underkendt.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udkastene til Budgetbemærkninger drøftes med henblik på at lade bemærkningerne indgå i det administrative budgetforslag 2015-18.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Drøftet. Godkendt at lade bemærkningerne indgå i budgetforslaget.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 2.

Bilagsfortegnelse

1. Miljø og Natur Budget 2015-18
2. Grønne områder og kirkegårde samt Trafik Budget 2015-18

3. Regulativ for Hvidørebækken

Sagsfremstilling

Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner har udarbejdet det sagen vedlagte fælles regulativ for Hvidørebækken (bilag). Regulativet beskriver, hvordan vandløbet skal vedligeholdes og om vandløbets evne til at føre vand. Regulativet er et retsgyldigt dokument og er grundlaget for kommunernes administration og drift.

Den nuværende Hvidørebækken er et vandløb, som er etableret af Nordvand i samarbejde med Lyngby-Taarbæk og Gentofte Kommuner. Etablering af vandløbet har været forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 14. juni 2010, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift (bilag). Vandløbets funktion er at mindske belastningen af Gentofte Kommunes kloaksystem med overfladevand ved at genskabe Hvidørebækkens oprindelige forløb i et nyt åbent vandløb og derved etablere vådområder.

Af den østlige del af vandløbets ca. 400 m. ligger de første ca. 300 m. i Lyngby-Taarbæk Kommune. De sidste ca. 100 m løber i det store hele i kommunegrænsen mellem Lyngby-Taarbæk og Gentofte Kommuner.

I vandløbsregulativet er der fastlagt bestemmelser for grødeskæring og oprensning af aflejringer til sikring af vandføringsevne samt tilsyn med bygværker og rørunderløb. Lyngby-Taarbæk Kommune vedligeholder og fører tilsyn med vandløbet. Regulativet er derfor udformet på en måde, således vandløbet i vid udstrækning forudsættes at "passe sig selv". Der er derfor ikke præcise krav til at foretage grødeskæring og oprensning før behov nærmere opstår. Naturstyrelsen Hovedstaden ejer arealerne øst for Klampenborgvej og har ikke haft bemærkninger til forslaget.

Forslag til regulativ skal fremlægges til gennemsyn for offentligheden i mindst 8 uger før endelig vedtagelse. Efter behandling af evt. indsigelser forelægges regulativet til politiske behandling og vedtagelse.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget beslutter at sende i høring. (Efterfølgende behandling af regulativets vedtagelse foretages af Kommunalbestyrelsen.)

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen og finansieres konkret af naturmidlerne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til regulativ sendes i offentlig høring.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014
Godkendt at sende i høring.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Bilag1A_a3
2. Bilag1B_a3
3. Regulativ for Hvidørebækken - udkast
4. Redegørelse for regulativ for Hvidørebækken - udkast
5. Hvidørebækken - regulativ 2014
6. Hvidørebækken - regulativ 2014
7. Hvidørebækken - regulativ 2014
8. Hvidørebækken - regulativ
9. "Etablering af vandløb i Enghaven" TMU 14-06-2010

4. Ny affaldsordning i Lyngby-Taarbæk Kommune

Sagsfremstilling

I henhold til den tids- og procesplan, som blev fastlagt af udvalget den 7. januar 2014 har forslag til nye affaldsordninger været i høring. Der har været afholdt 2 borgermøder med deltagelse af ca. 90 personer i alt, og der er modtaget ca. 40 e-mails med kommentarer og bidrag m.v. Høringen blev annonceret på hjemmesiden, i kommunens nyhedsbrev i Det Grønne Område i ugerne op til borgermøderne samt ved uddeling af informationsblade på genbrugsstationen i påsken. I forbindelse med det ene borgermøde blev der udtrykt ønske om øget inddragelse af grundejerforeningerne. Der blev efterfølgende sendt særskilt orientering pr. e-mail til foreningerne, ligesom høringsfristen blev forlænget.

Alle høringssvar fremgår af det sagen vedlagte materiale (bilag). I det følgende fremhæves særlige problemstillinger bl.a. adresseret i høringssvarene samt forvaltningens perspektivering heraf.

Ifølge kommunens affaldsplan 2013-2014 skal indsamlingen af elektronikaffald, sparepærer og batterier m.v. øges i forhold til i dag samt skabes bedre indsamlingsordninger for farligt affald end tilfældet er i dag. Ressourcestrategien sætter mål for øget indsamling af batterier og elektronisk affald fra p.t. 68 pct. på landsplan til 75 pct. inden 2022.

Forvaltningen peger i den forbindelse på uddeling af en "miljøboks" til samtlige husstande, og som skal være obligatorisk at anvende. Borgerne kan bruge boksen til opbevaring af miljøfarligt affald, og boksen kan sættes ud til tømning efter behov. En lignende ordning findes blandt andet i Gentofte og Københavns Kommuner.

Udvalget bad den 18. februar 2014 om at få undersøgt muligheden for, at en sådan miljøboks indgår i den nuværende storskraldsordning. Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) fraråder imidlertid, at indsamling vedr. miljøboksen sker sammen med storskrald, idet boksene og det farlige affald hermed kommer til at stå på offentligt areal, hvor de er synlige for klunsere og børn. Samtidig anbefaler forsyningen, at alle de nye ordninger implementeres samtidigt, af hensyn til optimering af ressourceforbrug, kommunikation, logistik mv. Se i øvrigt vedlagte bilag.

Ifølge kommunens affaldsplan skal organiske affald (madaffaldet) udnyttes bedre end i dag. Der er også stort fokus i regeringens resourcestrategi på øget indsamling og bioforgasning af madaffald fra husholdninger. Hvis målet i regeringens resourcestrategi om genanvendelse af 50 pct. af husholdningsaffaldet skal nås, er det nødvendigt også at frasortere organisk affald, da dette udgør ca. 40 pct. af dagrenovationen fra husholdninger. Nedenstående løsning foreslås:

Forvaltningen peger i den forbindelse på, at en obligatorisk indsamling af madaffald og restaffald kan ske ved at udskifte de nuværende sækkestativer med en 2-delt beholder til henholdsvis madaffald og restaffald. Da den 2-delte beholder har dobbelt kapacitet (240 l.) i forhold til de i dag benyttede sække (125 l.), kan tømningshyppigheden nedsættes til hver anden uge.

Flere høringssvar indeholder bekymring for lugtgener og uhygiejniske forhold som følge af, at affald indsamles hver anden uge, ligesom der ligeledes undervejs er peget på ønske om, at

beholderne bliver afvasket/rengjort.

Forvaltningen peger videre på, at Forsyningen i forbindelse med udbud af affaldsindsamlingen indhenter priser, således at der vil være mulighed for at indføre ugentlig tømning enten hele året eller i sommerperioden hos samtlige husstande, eller alternativt mulighed for at tilbyde ugentlig tømning mod ekstra betaling til de husstande, der måtte ønske dette. Ligeledes peger forvaltningen på, at Forsyningen indhenter priser på afvaskning m.v. vedr. beholderne med henblik på, at give mulighed for at sådant tiltag kan iværksættes efter behov.

Udvalget bad den 18. februar 2014 om at få undersøgt, hvilke (andre) muligheder der findes i forhold til at genanvende den organiske del af dagrenovationen. I det sagen vedlagte notat (bilag) beskrives dels teknologien "Renescience", dels brugen af køkkenkvarne i de enkelte husstande. Teknologien "Renescience" udnytter den organiske del af dagrenovationen til biogas, uden at kildesortering er nødvendig. Teknologien er endnu kun afprøvet i pilotforsøg. Hvis teknologien på sigt viser sig at være en økonomisk og teknisk hensigtsmæssig behandlingsmetode, vil det foreslåede indsamlingssystem formentlig uden større udfordringer kunne omstilles hertil.

Køkkenkvarne kan installeres af den enkelte husstand i køkkenvaskens afløb, således at organisk affald kan bortskaffes via kloakken. Erfaring viser, at kun relativt få husstande installerer køkkenkvarne, såfremt det er frivilligt og husstanden selv skal betale for investering og vedligeholdelse. Forsyningen vurderer desuden, at køkkenkvarne højst kan være et supplement og ikke et reelt alternativ til kildesortering af madaffald, idet brug af køkkenkvarne i større omfang vil kræve ændringer af såvel kloaknet som renseanlæg.

Der er i både Lyngby-Taarbæk Kommunens affaldsplan og i regeringens ressourcestrategi peget på øget indsamling af emballage (plast, metal, glas og papir) til genanvendelse, hvilket blandt andet skyldes EU-krav om min. 50 pct. genanvendelse i 2020.

For at øge de indsamlede mængder er det nødvendigt at indsamle affald ved den enkelte husstand i permanent opstillede beholdere. Erfaring viser, at borgerne i dag kun i begrænset omfang sorterer fx plast og metalemballage til genanvendelse, selvom det kan sættes ud til storskrald eller afleveres på genbrugsstationen. Ligeledes kan mængden af glas og papir til genanvendelse øges.

Følgende løsninger har været drøftet i høringsperioden:

- 1 Obligatorisk indsamling af plast og papir i en 2-delt beholder på 240 liter, som tømmes en gang om måneden. Herudover kan den enkelte husstand frivilligt vælge at få yderligere en 2-delt beholder på 240 liter til glas og metal, der tømmes hver anden måned
- 1 Obligatorisk indsamling af plast, metal, glas og papir i én 4-delt beholder. Beholderen er på 370 liter, men mindre husstande med 1(-2) personer kan nøjes med en beholder 240 liter. Tømmes en gang om måneden

Fordelene ved førstnævnte løsning er, at de to beholdere kan placeres individuelt og dermed mere fleksibelt på husstandens matrikel, samt at borgerne har mulighed for at fravælge den ene beholder. Samtidig er den løsning billigere end sidstnævnte løsning. Fordelen ved sidstnævnte løsning er til gengæld, at hver husstand kan nøjes med én beholder til alle fire affaldstyper.

Der vurderes ikke at være væsentlig forskel i de indsamlede mængder til genanvendelse uanset valg af løsning.

En del høringsvar omhandler det forhold, at beholderne vil optage plads på de enkelte matrikler, at der er begrænsede pladsforhold især i rækkehusbebyggelser samt at beholderne er skæmmende.

Forvaltningen peger derfor på, at der ikke stilles krav om, at beholderne permanent skal stå ude ved skel. Borgerne kan således placere beholderne inde på grunden, hvorfra de vil blive hentet og

bragt tilbage til af renovationsselskabet - dog forudsat, at adgangsvejen lever op til arbejdsmiljøreglerne. I modsat fald skal borgeren selv sætte beholderen ud til skel før tidspunktet for tømning. Som en service i så henseende kan suppleres med inspiration fra andre kommuner m.h.t. et idékatalog med eksempler på affaldsskjul.

Mange høringssvar udtrykker en udpræget grad af tilfredshed med de nuværende ordninger for storskrald, glas- og papirbeholdere samt genbrugsstationen. Forvaltningen peger derfor på, at sådanne ordninger indtil videre fortsætter som hidtil; dog med enkelte justeringer således, at f.eks. at papir og plast (samt evt. metal og glas, såfremt den 4-delte beholder vælges) ikke længere medtages i storskraldsordningen samt at tømningshyppigheden på de enkelte glas- og papirbeholdere justeres efter behov.

Kommunalbestyrelsen anmodede den 6. marts 2014 om at få udarbejdet et notat vedrørende erfaringerne med central sortering. Forvaltningen henviser i den forbindelse til det sagen vedlagte notat (bilag) som bl.a. oplyser, at der p.t. ikke findes afsætningsmuligheder for blandet affald til central sortering på Sjælland. Samtidig vurderes kildesortering at være mest fordelagtigt, når der tages udgangspunkt i økonomi og afsætningsmuligheder. Hvis der på sigt viser sig muligheder for afsætning til central sortering, vil de 2-delte beholdere kunne benyttes til indsamling af de sammenblandede materialer (fx plast, metal og glas).

På baggrund af erfaringer fra andre kommuner peger forvaltningen på at indføre nye ordninger i etaper. Fra efteråret 2015 kan de valgte ordninger indføres hos enfamiliehuse, dvs. villaer og rækkehuse med individuelle affaldsløsninger, og i en bydel/område ad gangen.

I rækkehusbebyggelser med begrænsede pladsforhold ved den enkelte husstand vil der være et særligt behov for dialog og for f.eks. at finde fælles opsamlingsløsninger, hvor flere husstande deles om beholdere. Forvaltningen peger i den forbindelse på, at Forsyningen i implementeringsfasen som led i egen virksomhedstilrettelæggelse forestår besøg og dialog herom med de grundejerforeninger, der ønsker dette.

Fra 2017 kan ordningerne udbredes til etageboligerne (dvs. boliger med fælles affaldsløsninger), hvor det vil være nødvendigt inden da tilsvarende at have gennemført dialog med hver enkelt bebyggelse omkring antal, størrelse og placering af beholdere.

Økonomiske konsekvenser

Det er oplyst af Forsyningen, at løsningen med 2-delte beholdere til plast, metal, glas og papir (A+B+C) vil koste i størrelsesordenen 200-300 kr. inkl. moms pr. husstand/år, mens løsningen med den 4-delte beholder (A+B+D), vurderes til en takststigning på 300-400 kr. inkl. moms pr. husstand/år.

Når kommunalbestyrelsen har foretaget endelig beslutning om affaldsordninger, vil Forsyningen, der står for driften af området, blive anmodet om at igangsætte projektet samt udrede/afholde de direkte økonomiske konsekvenser, således at ordningerne gennemføres med lavest mulige omkostninger inden for det samlede affaldsområde.

Da affaldsområdet er takstfinansieret har de nye ordninger for husholdninger ikke umiddelbart betydning for kommunens økonomi.

Udvalget bad den 18. februar 2014 om at få undersøgt muligheden for et differentieret takstsystem, herunder økonomiske konsekvenser forbundet med fritagelse fra ordningen. Der henvises i den forbindelse til det sagen vedlagte notat (bilag). Indsamling af emballage i beholdere skal finansieres ligesom storskraldsordningen og genbrugsstationen via et særskilt gebyr baseret

på de omkostninger, der er forbundet med ordningen. Det vurderes ikke at være muligt at pålægge husstande, som ikke ønsker at deltage i ordningen (fravælger en beholder eller undlader at benytte en beholder) et ekstragebyr p.g.a. iukke-ønsket/manglende deltagelse i ordningen. En husstand vil således skulle betale det samme i gebyr uanset, om affaldet afleveres i de nye beholdere eller fx på genbrugsstationen. Dog kan ikke hensigtsmæssig eller manglende sortering og dermed meget restaffald betyde, at restaffald skal tømmes hyppigere, hvilket vil være dyrere for husstanden.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at indsamling af affald til genanvendelse øges

1. ved uddeling af en "rød boks" til alle husstande til indsamling af batterier, elektronikaffald, sparepærer og farligt affald
2. ved udskiftning af de nuværende sækkestativer til dagrenovation med 2-delte beholdere til organisk affald og restaffald
3. ved indsamling af emballage ved alle husstande i enten
 - 1 stk. 2-delt beholder til papir og plast samt 1 stk. frivillig 2-delt beholder til glas og metal , eller
 - 1 stk. 4-delt beholder til indsamling af papir, plast, glas og metal
4. der i forbindelse med især etageejendomme og ejendomme med fælles affaldsopsamling gennemføres forstærket og særskilt dialog ved Forsyningens foranstaltning.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Ad 1. og 2.

Med 4 stemmer anbefales, at indsamling af affald til genanvendelse øges ved

- ı uddeling af en "rød boks" til alle husstande til indsamling af batterier, elektronikaffald, sparepærer og farligt affald
- ı udskiftning af de nuværende sækkestativer til dagrenovation med 2-delte beholdere til organisk affald og restaffald.

2 (V) stemmer imod under henvisning til, at V ikke mener, at høringen har været tilstrækkelig, at V ønsker genanvendelse af så meget affald som muligt gennem en central sorteringsmodel og ønsker en model, der ikke bliver dyrere for borgerne.

Ad 3.

Med tre stemmer anbefalet, at husstandene m.v. får en samlet pakke for indsamling af emballage gennem anvendelse af 1 stk. 2-delt beholder til papir og plast samt 1 stk. 2-delt beholder til glas og metal – dog med mulighed for aktivt fravalg af én eller to beholdere (betaling for alle beholdere sker universelt uanset enkelthusstandes evt. fravalg af enkeltbeholdere).

1 (B) stemte imod, idet B er enig i princippet men ønsker en firekammerløsning frem for en 2 x 2 løsning.

2 (V) undlod at stemme.

Ad 4.

Anbefalet, at der i forbindelse med især etageejendomme og ejendomme med fælles affaldsopsamling gennemføres forstærket og særskilt dialog ved Forsyningens foranstaltning.

...

Forvaltningen udarbejder notat vedr. muligheden for at anvende 190 l. beholdere frem for 240 l. beholdere og den hermed forbundne økonomi.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Høringssvar
2. Notat vedr miljøbokse
3. Notat om behandling af organisk affald
4. Notat vedr centralsortering
5. Notat vedr gebyrer
6. Notat om affaldsmængder

5. Forhøring - for de stationære områder omkring Sorgenfri S-station/fornyethøring

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. juni 2013 at gennemføre en forhøring om den fremtidige udvikling i Sorgenfri Stationsområde og indkalde idéer og forslag på baggrund af et debatmateriale med en helhedsplan for Sorgenfri Stationsområde. Høringsperioden var fra 1. august til 31. august 2013 med et offentligt møde om projektet den 13. august 2013.

I forbindelse med høringen indkom 46 henvendelser, der berører en række forskellige emner og med varierede spørgsmål. Endvidere fremkom en række indsigelser til projekterne i Sorgenfri i forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013. Sammenfattende fremstår følgende hovedsynspunkter som gennemgående henvendelserne:

1. Den foreslåede bebyggelse er for tæt og for høj, hvilket synspunkt især knytter sig til Nordtorvet.
2. Den foreslåede trafikløsning på Hummeltoftevej får trafikken til at bryde sammen
3. Den forøgede trafik på I. H. Mundts Vej vil være til stor gene for vejens beboere og brugerne af institutionerne
4. Der er ikke behov for flere butikker i Sorgenfri og slet ikke et varehus.

Sagen blev behandlet af Byplanudvalget den 19. februar og af Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014.

Forvaltningen havde i den forbindelse fremlagt et udkast til fremtidigt plangrundlag for Sorgenfri Stationsområde, jf. det sagen vedlagte notat af 10. maj 2014 (bilag).

Byplanudvalget tog ikke stilling til forvaltningens udkast, men besluttede at igangsætte forarbejdet med VVM og samtidig afholde fornyet borgerhøring, inden lokalplanarbejdet sættes i gang.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede, at både løsning 1 og 2 for krydset Hummeltoftevej - Grønnevej/I. H. Mundts Vej skal undersøges ligeværdigt, og at muligheden for at etablere ramper til Omfartsvejen ved Skovbrynet skal undersøges.

Der er afholdt en fornyet borgerhøring fra 19. marts til 28. april 2014 med et offentligt debatmøde den 23. april 2014. Efterfølgende er der indkommet 36 henvendelser, jf. det sagen vedlagte notat af 11. maj 2014 (bilag), som indeholder et resume af de fremsendte indsigelser m.v. Forvaltningen har ikke nærmere kommenteret henvendelserne, da indholdet i hovedtræk synes at være det samme som i forbindelse med forhøringen i 2013.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår de trafiktekniske spørgsmål. Byplanudvalget for så vidt angår de planmæssige spørgsmål.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes kommuneplantillæg og lokalplaner på baggrund af forvaltningens udkast til fremtidigt plangrundlag for Sorgenfri Stationsområde.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Godkendt, dog således, at

- | placering af et nyt supermarked på Sydtorvet forudsætter, at der i samarbejde med beboerne på I. H. Mundts Vej peges på trafikløsninger inklusive varetransport, der skal forelægges Kommunalbestyrelsen, inden lokalplanprocessen igangsættes
- | placering af byggeri på Sydtorvet skal sikre mulighed for en god cykelforbindelse langs banens vestlige side.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Henriette Breum (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 5.

Bilagsfortegnelse

1. Opsummerende referat - borgermøde den 23.4.2014 med bilag
2. Forvaltningens forslag - plangrundlag for Sorgenfri Stationsområde
3. Notat om ehandel
4. Notat om Lyngby Omfartsvej
5. Indsigernotat - forhøring og fornyet høring

6. Til budgetforhandling 2015: Analyse af takstafskaffelse for udeservering, skiltning og udstilling

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 6. maj 2014 sag om udvidelse af områder, hvor der kan opkræves takster for udeservering, skiltning og udstilling, i hvilken forbindelse udvalget anmodede om, at der blev udarbejdet en analyse af, hvad det vil koste at afskaffe taksterne, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift (bilag).

Der er udgifter forbundet med håndtering af udstillingsregulativet svarende til 100.000 kr./år. Disse udgifter er dog uafhængige af opkrævning af takster, idet der under alle omstændigheder skal indgås aftaler om brug af kommunes vejområder, uanset om der betales en takst herfor eller ej. Dette sker bl.a. for at sikre ordnede forhold på Lyngby Hovedgade.

I 2013 var der et underskud på ca. 160.000 kr., der er overført til 2014. Underskuddet skal ses i lyset af, at området er under opbygning.

Herudover er der budgetteret med årlige indtægter på ca. 200.000 kr. Det er på nuværende tidspunkt svært at vurdere potentialet i udstillingsregulativet; det skønnes dog, at indtægter som budgetteret ikke er udtryk for en et pessimistisk tilgang.

Kommunen har en række arealer foran forretningerne som er interessante i forretningsøjemed, og som har en markedspris på lige fod med andre arealer i byen, f.eks. Lyngby Torv, Cirkuspladsen, pladser til juletræssalg osv.

Det er forvaltningens vurdering, at enhver, der ønsker at anvende kommunens arealer, bør vurdere ønsket om brugen arealerne set ud fra en markeds-mæssig betragtning.

Kommunen har samtidig sammen med forretningerne en fælles interesse i, at der er et rigt og velbesøgt handelsliv. Det er derfor også forvaltningens vurdering, at taksterne på Lyngby Hovedgade løbende bør vurderes i forhold til markedsniveau, hvilket således kan indebære regulering af takster i både opadgående og nedadgående retning.

Økonomiske konsekvenser

En afskaffelse af takster for udeservering, skiltning og udstilling vurderes alt andet at betyde dels et årligt tab på mindst 200.000 kr./år i forhold til det budgetterede foruden et enkeltstående tab på 160.000 kr. vedr. manglende optjening fra 2013.

Forvaltningen peger derfor på, at provenu-spørgsmålet i givet fald må adresseres i f. m. budgettilrettelæggelsen for de kommende år ud fra vurdering af, hvorvidt det er ønskeligt at bevare takster for Lyngby Hovedgade, herunder evt. takster for forretninger i parkeringssøgeringen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at sagen tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Taget til efterretning.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 6.

Bodil Kornbek (A) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 6.

Bilagsfortegnelse

1. TMU protokol 06-05-2014

7. Betalt parkering

Sagsfremstilling

På april mødet 2014 anmodede Teknik- og Miljøudvalget om at få undersøgt genindførelse af 2 timers fri parkering i midtbyen, dog fortsat med 30 minutters parkering langs Lyngby Hovedgade, og samtidig anvende dette scenarium som udgangspunkt for en drøftelse med ejere af de private parkeringsanlæg om ensartet prisstruktur for anvendelsen af parkeringspladserne i midtbyen.

Forvaltningen har på den baggrund vurderet økonomien i betalt parkering og de trafikale forhold ved ændret prisstruktur.

Det er imidlertid kompliceret at analysere økonomien i betalt parkering. Dels er kommunens erfaringsgrundlag med betalt parkering meget sparsom, dels bruger staten og kommunen forskellige afregningsmetoder, og endelig er der meget adfærdspsykologi i trafik og parkering. Spørgsmålet er, om en 2 timers gratis parkeringsplads måske også giver større tilskyndelse til at færdiggøre indkøb på under 2 timer; i så fald er der risiko for, at indtægterne kan falde markant, hvormed økonomien i betalt parkering tilsvarende reduceres. Det vil da betyde, at kommunen i større omfang selv skal finansiere anlæg og drift af parkering.

Der er i det følgende udarbejdet forskellige scenarier for at anskueliggøre økonomien i betalt parkering:

A: 2 timers fri parkering - uden ændring af parkeringsadfærd. Dvs. kommunen får de indtægter, der i dag kan udtrækkes fra parkeringssystemet for parkering efter 2 timer.

B: 2 timers fri parkering, hvorefter de parkerede biler fraflytter pladserne - "worst case" - kommunen får ingen indtægter.

C: Ophør med betalt parkering.

D: Scenarie som i dag (1 times fri parkering).

Hvorvidt der skal anvendes balancemetode eller fradragmetode i forhold til afregning med staten har kun marginal betydning. Derfor er fradragmetoden valgt, jf. det sagen vedlagte materiale (bilag).

I alle modeller indgår en anlægsinvestering på 3 mio. kr. i P-henvisningssystem i 2014.

I 2024 skal der geninvesteres i dette P-henvisningssystem. Det koster 7 mio. kr. I model A-C tabes muligheden for at få anlægget finansieret over betalt parkering. Dvs. at systemet skal finansieres af kommunen. I scenarie D (betalt parkering som i dag) vil anlægsinvesteringen i 2024 blive finansieret over betalt parkering, idet kommunen kan tilbageholde indtægtsmidler til anlæggets afskrivning.

A. Scenarie med 2 timers fri parkering uden ændret parkeringsadfærd (2014-2023).

1,4 mio. kr./år i indtægter på betalt parkering
1,35 mio. kr./år beholdes (0,85 mio. kr. i grundfradrag + 0,5 mio. kr. i afskrivning)

Kommunen får dækket udgifter til
0,8 mio. kr./år i driftsudgifter
0,5 mio. kr./år i afskrivninger

Sammenlignet med scenarie D (betalt parkering som i dag) er der tale om en løsning, der ikke har økonomiske konsekvenser for kommunen.

B. Scenarie med 2 timers gratis parkering og væsentlig ændret parkeringsadfærd (2014-2023). Hvis bilisterne i stort omfang benytter de to timers gratis parkering til kun at handle i to timer for derefter at forlade pladsen, så vil økonomien i betalt parkering ændres markant. Yderpunktet er, at ingen holder længere end to timer. I så fald vil kommunen have:

0,0 mio. kr./år i indtægter på betalt parkering
1,35 mio. kr./år, som kommunen taber muligheden for at beholde
(0,85 mio. kr. i grundfradrag + 0,5 mio. kr. i afskrivning).

Kommunen får ikke dækket udgifter til:

0,8 mio. kr./år i driftsudgifter
0,5 mio. kr./år i tab af afskrivningsmuligheder

Sammenlignet med scenarie D (betalt parkering som i dag) er der risiko for, at kommunen taber 1,35 mio. kr./året - eller afrundet 1,4 mio. kr./året.

C. Scenarie med nedlæggelse af betalt parkering på kommunens pladser (2014-2023) Kommunen vil som følge heraf ikke få dækket de investeringer, som kommunen har foretaget eller foretager i parkeringsforholdene:

0,0 mio. kr./år i indtægter på betalt parkering
1,35 mio. kr./år som kommunen taber muligheden for at beholde
(0,85 mio. kr. i grundfradrag + 0,5 mio. kr. i afskrivning).

0,8 mio. kr./år i driftsudgifter, som kommunen ikke har
0,5 mio. kr./år i tab af afskrivningsmuligheder

Sammenlignet med scenarie D (betalt parkering som i dag) vil der være et underskud på ca. 0,55 mio. kr./året (1,35-0,8) - eller afrundet 0,6 mio. kr./året

D. Scenarie som i dag, 1 times fri parkering (2014-2023)

3,0-3,5 mio. kr./årligt i indtægter
1,35 mio. kr./år beholdes (0,85 mio. kr. i grundfradrag + 0,5 mio. kr. i afskrivning)

Kommunen får dækket udgifter til
0,8 mio. kr./år i driftsudgifter
0,5 mio. kr./år i afskrivninger

Betalt parkering balancerer (beholder 1,35 mio. kr. = udgifter 1,3 mio. kr.).

Lyngby Storcenter og Johannes Fog/Magasin indførte betalt parkering, som medførte stigende søgeadfærd efter de gratis kommunale parkeringspladser. Derfor indførte kommunen den 17. september 2012 betalt parkering på de kommunale parkeringspladser.

I løbet af 2014 investeres i et parkeringshenviingssystem. Dette systems funktion er at lede de handlende til de ledige parkeringspladser tættest på det område, hvor de ønsker at foretage deres indkøb. Såfremt kommunens afgiftssystem på parkeringspladserne afviger væsentligt i

forhold til de private aktører på parkeringsområdet, vil kommunen og handelslivet ikke få de gevinster og den promotion, som et moderne P-henvisningssystem giver et handelscenter. En lang række bilister vil antageligt, uanset p-henvisningssystemets information, søge at finde en billig eller gratis parkeringsplads efter devisen: "Der er sikkert snart en ledig plads, der er billig" - akkurat som de gjorde, før der blev indført betalt parkering på de kommunale parkeringspladser.

Det vurderes derfor, at den bedste metode til at optimere trafikken, give kunderne i byen den bedste service, og i øvrigt tilgodese miljøet er at have en så ensartet prisstruktur på parkeringspladserne som muligt.

Den 9. april d.å. havde forvaltningen møde med ejere af private parkeringspladser og repræsentanter for handelslivet. Mødet drejede sig om det kommende parkeringshenvisningssystem, og under mødet blev der spurgt til kommunens intentioner vedrørende prisstruktur på parkeringspladserne.

På baggrund af drøftelserne vurderes det ikke umiddelbart som sandsynligt, at de private udlejere af parkeringspladser ønsker at følge en fritagelse for parkeringsbetaling de første 2 timer. Årsagen hertil er dels, at ejerne er bundet af de kontrakter, som de har indgået med private selskaber til håndtering af parkeringspladserne, dels formentligt et ønske om at få forrentet deres investeringer i parkeringsanlæg.

På den baggrund skønnes, at en række af de store agenter i handelslivet ikke finder, at betalt parkering er en hindring for et godt og velfungerende handelsliv. Forvaltningen vurderer endvidere, at det ikke kan udelukkes, at der på et tidspunkt kan nås til enighed med ejerne af de private parkeringsanlæg om en ensartet prisstruktur enten i opadgående eller nedadgående retning.

Økonomiske konsekvenser

Betalt parkering er for kommunens vedkommende ikke en indtægtskilde. Betalt parkering er en måde at styre parkeringspladserne og trafikken. Imidlertid kan betalt parkering finansiere parkeringsanlæg mv. for op mod 30-40 mio. kr. Sådanne investeringer kan dog ikke foretages uden en vis risiko. Men såfremt der ikke overinvesteres, bør det være muligt at tilrettelægge investeringerne i parkeringsanlæg til gavn for byen, og således at væsentlige færre midler tilgår staten. Dette kræver imidlertid flere års kendskab til parkeringsmarkedet, herunder hvilken betydning nye parkeringsanlæg vil få for markedet, bl.a. Danicas etablering af parkering på kanalvejen.

Da kommunen har foretaget investeringer i parkeringsanlæg og fortsat vil gøre dette, vil ændringer i betalt parkering have budgetmæssig konsekvens.

Scenarie A - B: Implementering af 2 timers fri parkering vil formentligt betyde, at parkeringsadfærden ændres væsentligt, således at kommunen vil miste fra 0 kr./året til ca. 1,4 mio. kr./året frem til 2023.

Scenarie C: Det kan frem for A - B formentligt bedre betale sig helt at afskaffe betalt parkering. De økonomiske konsekvenser vil tilmed være kendte - dvs. et tab på ca. 0,6 mio./året frem til 2023.

I scenarie A-B og C tabes herudover muligheden for at få finansieret geninvesteringen i P-henvisningsanlægget i 2024. I alt et tab på ca. 7 mio. kr. samt tab på alternative investeringer, som kommunen evt. kunne have tilskyndelse til at iværksætte på parkeringsområdet, såfremt der fortsat er betalt parkering.

Ændring af betalt parkering vil få budgetmæssige konsekvenser som angivet ovenfor. Det vurderes ikke sandsynligt, at de store aktører på parkeringsområdet vil/kan sænke prisen for brugen af deres parkeringspladser p.t.

Ud fra en trafikal vurdering kan det ikke anbefales at sænke prisen alene på de kommunale parkeringspladser eller at nedlægge betalt parkering, idet det vurderes at give mere søgning efter parkeringspladser, og et indtryk af en by med vanskelige trafikforhold trods et moderne P-henvisningssystem. Herudover vil det give en øget miljøbelastning.

På længere sigt bør der arbejdes på en ensartet prisstruktur på parkeringspladser gennem løbende drøftelser med de store aktører på området.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. prisstrukturen fastholdes på de kommunale pladser
2. der fortsættes med at arbejde på at gøre prisstrukturen ens på alle parkeringspladserne i Lyngby bymidte gennem løbende drøftelser med ejerne af de private parkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014
Oversendt til budgetforhandlingerne.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.
Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Scenarier for betalt parkering

8. Permanent dynamisk p-henvisning i bymidten - driftsudgifter

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen frigav den 27. marts 2014 anlægsbevilling vedr. projekt Trafik- og infrastruktur i bymidten (p-henvisningssystem), samt at evt. afledte driftsudgifter for kommunen forelægges på et senere tidspunkt med henblik på indarbejdelse i budgettet, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift (bilag).

Forvaltningen har indgået aftale med ejerne af de største private parkeringspladser i bymidten om, at de primært betaler for anlægs- og driftsudgifter relateret til de dele af P-henvisningssystemet, som er placeret på de private parkeringspladser, medens kommunen står for systemets overordnede anlægs- og driftsudgifter.

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for at driftsudgifterne kan finansieres gennem betalt parkering. Dette er dog ikke muligt; kun anlægsudgifter kan finansieres herigennem.

Økonomiske konsekvenser

På baggrund af justeret projekt er de årlige driftsudgifter vurderet til størrelsesordenen 0,3 mio. kr.; det præcise beløb afventer resultatet af udbudsforretning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de vurderede årlige driftsudgifter på 0,3 mio. kr. indarbejdes i budgettet 2015.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Anbefales.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Kommunalbestyrelsen protokol 27-03-2014

9. Anvendelse af Kanalvejsparken til byggeplads og parkering

Sagsfremstilling

Kommunen har modtaget henvendelse fra rådgivningsfirmaet Cowi, der på vegne af Danica ansøger om at kunne anvende området i Kanalvejsparken til midlertidige parkeringspladser og byggeplads.

Sagen blev drøftet af Byplanudvalget den 19. februar 2014, hvor det blev besluttet, at forvaltningen videre med mulighederne for placering af parkering og byggeplads. Udvalget pegede i den forbindelse

på igangsættelse af arbejde på at etablere yderligere parkeringspladser og sikre intensiv skiltning omkring byens p- muligheder.

På den baggrund har bygherre udarbejdet det sagen vedlagte notat (bilag) med en beskrivelse af 3 scenarier for indretning af byggeplads / parkering på Kanalvej:

- a) hvor Kanalvej lukkes helt for trafik i byggeperioden
- b) hvor Kanalvej ensrettes i byggeperioden
- c) hvor trafikken opretholdes på Kanalvej i hele byggeperioden.

I de to sidstnævnte scenarier sker lukning i kortere perioder i byggeperioden p.g.a. ledningsarbejder og anlæg af den nye Kanalvej.

Sagen er i øjeblikket til behandling i Fredningsnævnet, og såfremt der meddeles tilladelse, skal der indledes forhandlinger med ansøger omkring vilkår for leje af arealerne.

Det er forvaltningens vurdering, at såfremt kommunen stiller sig positivt til at arbejde videre for en løsning, hvor der etableres byggeplads og parkering i Kanalvejsparken, samt hel lukning af Kanalvej,

vil det skulle sikres, at der inden da foretages den fornødne myndighedsbehandling, samt at det sikres, at der er tilstrækkelig information til rådighed for trafikanter omkring parkeringsmulighederne, og at der er etableret cykelsti nord for lokalbanen.

(Der er den 14. april 2014 i øvrigt meddelt nedrivningstilladelse med henblik på etablering af ekstra p-pladser på Gasværksvej.)

Økonomiske konsekvenser

Der arbejdes pt. ud fra den forudsætning, at alle udgifter afholdes af bygherre, herunder også eventuel reetablering og eventuelle afledte udgifter.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget vedr. spørgsmål omkring trafikafvikling, kollektiv trafik og fredning iht. naturbeskyttelsesloven.

Økonomiudvalget for så vidt angår udlejning/udlån af arealerne til Danica.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. Der på baggrund af Fredningsnævnet afgørelse og via egentlig myndighedsbehandling meddeles principielle tilladelser til etablering af byggeplads og parkering på Kanalvejsgrunden.
2. Der meddeles tilladelse til lukning af Kanalvej i perioden 1. november 2014 til ultimo 2016 under forudsætning af, at der er etableret p- henvisningssystem, samt at der er etableret ny sti for cyklister nord for lokalbanen (Ermelundsstien).

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Ad 1.

Godkendt med 5 stemmer.

Imod stemte 1 (B).

Ad 2.

C foreslog, at forudsætningen for lukning af Kanalvej tillige er, at der er etableret tilstrækkelige p-pladser i Kanalvejsparken/cirkusgrunden til aflastning af trafikken i området, jf. gennemførelsen af punkt 1.

For forslaget stemte 2 (C). Imod stemte 2 (A og B). 2 (V) undlod at stemme.

Forvaltningens indstilling herefter godkendt med 4 stemmer.

Imod stemte 2 (V), idet V ikke ønsker at bryde p-søgeringen og gerne ser, at de øvrige private parkeringspladser i byen åbnes for offentligheden.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Byggeplads og trafikale forhold under byggeriet på Kanalvejsgrunden

10. Status for trafikpolitik ved skolerne, sikring af skolepatruljesteder og disponering af anlægsmidler

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget anmodede den 11. marts 2014 om, at der blev udarbejdet en status for trafiksikkerhed ved skoler og gymnasier i kommunen, herunder hvilke skoler, der mangler at udarbejde en trafikpolitik. Der blev også anmodet om en status for trafiksikkerhed, herunder hvilke projekter, der ikke er gennemført i "Skolevejsredegørelsen 2010 – 2013". Dette er beskrevet i en særskilt meddelelsessag.

Ifølge "Skolevejsredegørelsen 2010 – 2013" sætter en trafikpolitik rammerne for skolens arbejde med trafiksikkerhed både hvad angår undervisning, skolevej, voksne som rollemodeller og samarbejde.

7 skoler ud af kommunens i alt 13 skoler (9 folkeskoler og 4 private skoler) har oplyst, at have udarbejdet en sådan trafikpolitik. Dokumenterne indeholder dog ikke alle samtlige de emner, som en trafikpolitik almindeligvis dækker i henhold til "Rådet for sikker trafik."

Forvaltningen vil i f. m. introduktionsmøde med de nye skolebestyrelser i det nye skoleår gøre opmærksom på vigtigheden af, at skolerne ajourfører eller i det hele taget får udarbejdet trafikpolitik, ligesom forvaltningen kan tilbyde støtte til skolerne/skolebestyrelserne til at igangsætte arbejde hermed. Skolerne skal dog selv udarbejde det fornødne af hensyn til forankring af organisatorisk og ledelsesmæssig ansvar for både udarbejdelse samt efterlevelse i praksis.

Nordsjællands Politi har besigtiget alle skolepatruljestederne i kommunen i februar 2014. De enkelte skolepatruljesteder skal være godkendt af Politiet, men det er kommunen, der skal sikre tilstedeværelse af de nødvendige vejtekniske foranstaltninger. Forvaltningen har nu modtaget politiets besigtigelsesrapport. Politiet har besigtiget 23 skolepatruljesteder og har lukket 4 skolepatruljesteder, da afstanden til skolen er for stor.

Politiet har i den forbindelse anbefalet, at skolen i stedet etablerer en følgeordning (elever i gule veste følger børn over vejen, men regulerer ikke trafikken). Herudover har Politiet bemærkninger til 16 skolepatruljesteder m.h.t. manglende advarselstavler "børn". Ved 2 skolepatruljesteder mangler endvidere fodgængerovergange og indvendigt belyste fodgængertavler som forudsætning for, at skolepatruljen må regulere trafikken på kørebanen.

Det vurderes at ville koste størrelsesordenen 0,25 mio. kr. at foretage de påpegede forbedringer af skolepatruljestederne.

Økonomiske konsekvenser

Teknik- og Miljøudvalget anbefalede den 6. maj 2014 at anvende "Årsplan for anlægsopgaver på Park- og Vejområdet 2014", som behandles af kommunalbestyrelsen den 27. maj samme år. Af årsplanen fremgår, at der er 701.570 kr. til projekt "Sikring af skoleveje. Mindre tiltag, skiltning og afmærkning ved skoler og institutioner". Forvaltningen peger på, at der heraf anvendes førnævnte ca. 0,25 mio. kr. til forbedring af skolepatruljesteder.

Beslutningskompetence
Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Det indstilles, at der som beskrevet anvendes 0,25 mio. kr. til forbedring af skolepatruljesteder.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014
Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 10.

Bodil Kornbek (A) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 10.

Bilagsfortegnelse

1. Skolevejsredegørelsen 2010-13
2. Prioriteret etapeopdelte liste 2010 - 2013 med bemærkninger

11. Trafikforhold Sorgenfrigaard - henvendelse fra grundejerforening

Sagsfremstilling

Den 11. april 2014 blev der holdt møde med Sorgenfrigaards grundejerforening på baggrund af en af grundejerforeningen udarbejdet præsentation med problemstillinger og forslag til forbedringer, jf. det sagen vedlagte materiale (bilag).

Forvaltningen har kommenteret grundejerforeningens bidrag i det sagen ligeledes vedlagte notat (bilag) og peger på den baggrund, at der prioriteres:

- et anlægsprojekt i krydset Fuglevadsvej/Skovbrynet til forbedring af trafikikkerheden i henhold til "Skolevejsredegørelse 2010 – 2013" (bilag vedlagt forrige sag "Status for trafikpolitik ved skolerne"), og at projektet koordineres med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S-koncernens LAR-projekt.
- nye hastighedsmålinger på Skovbrynet, der alt efter resultatet, kan sendes til politiet med anmodning om at inddrage vejen i politiets "Automatiske Trafikkontrol".

Økonomiske konsekvenser

Teknik- og Miljøudvalget har den 6. maj 2014 anbefalet kommunalbestyrelsen "Årsplan for anlægsopgaver på park- og vejområdet 2014", der behandles af kommunalbestyrelsen den 27. maj 2014.

Af årsplanen fremgår, at der er afsat 701.570 kr. til projekt "Sikring af skoleveje. Mindre tiltag, skiltning og afmærkning ved skoler og institutioner." I kommunens skolevejsredegørelse 2010 - 2013 er det foreslået, at der disponeres 451.570 kr. til ændring af krydset Fuglevadsvej/Skovbrynet som det højest prioriterede indsatsfelt i skolevejsredegørelsen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det beskrevne tiltag gennemføres.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 11.

Bodil Kornbek (A) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 11.

Bilagsfortegnelse

1. Sorgenfrigaard Grundejerforening Trafik-møde april 2014
2. Trafikale forhold Sorgenfrigaard Grundejerforening

12. Arealdrift - handleplan

Sagsfremstilling

Arealdrift i Center for Arealer og Ejendomme har fra 2013 fået overført et merforbrug i 1,85 mio. kr. til 2014. Merforbruget kan primært henføres til øget ressourceforbrug i forbindelse med tilpasning dels i forhold til ny organisationsstruktur som følge af sammenlægningen af det "grønne" og "sorte" område, dels i forhold til den gennemførte konkurrenceudsættelse. Desuden har Arealdrift udført flere opgaver, som lå udenfor budgetrammen for Arealdrift.

Forvaltningen har derfor udarbejdet en handleplan for afvikling af merforbruget over årene 2014, 2015 og 2016, jf. det sagen vedlagte materiale "Handleplaner for omkostningsreduktioner" (bilag).

Økonomiske konsekvenser Nedbringelse af merforbrug 1,85 mio. kr. overført fra 2013

(Hele 1000 kr.)		2014	2015	2016
1	Blødt ansættelsesstop	350	600	600
2	Fokus på værkstedsfunktionen	50	110	110
3	Mere synlighed omkring arbejde for fremmed regning		30	30
	I alt:	400	740	740

Det er ikke muligt at opnå fuld effekt af tiltagene i 2014.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at handleplanen tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Taget til efterretning.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 12.

Bodil Kornbek (A) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 12.

Bilagsfortegnelse

1. Handleplaner for omkostningsreduktioner

13. Reparation af bro Lyngby Omfartsvej over Nordbanen - ny støjskærm

Sagsfremstilling

I forbindelse med den igangværende reparation af broen på Lyngby Omfartsvej over Nordbanen skal de eksisterende støjskærme nedtages. De er monteret på autoværnet, og der er i projektet regnet med, at de eksisterende støjskærme genopsættes på det nye autoværn. Støjskærmene er gamle træskærme, der er opsat af Københavns Amt. Broen er 150 m lang med støjskærme i begge sider.

Forvaltningen har undersøgt muligheden for at opsætte nye og bedre støjskærme og har indhentet tilbud på dette. Nye støjskærme vurderes at kunne opsættes for ca. 1,5 mio. kr. Disse udføres og monteres efter gældende regler direkte på broen bag autoværnet, så de ikke beskadiges ved evt. påkørsel af autoværnet.

Endvidere vil støjskærmene være af en type, der kan godkendes af Vejdirektoratet, da forvaltningen vurderer, at dette vil smidiggøre en eventuel fremtidig overdragelse af vejen fra kommunen til Vejdirektoratet/Staten.

Udgifter til Banedanmarks administration i forbindelse med reoveringen skal afholdes af kommunen. Dette er nyt i forhold til tidligere tilsvarende arbejder; udgiften skønnes til ca. 0,1 mio. kr. og kan afholdes inden for den afsatte ramme.

Forvaltningen vurderer, at opsætning af støjskærme som ovenfor beskrevet vil være en meget bedre løsning end genopsætning af de gamle. De nye skærme vil således kunne indgå i en evt. senere udskiftning af træskærmene på hele strækningen.

Da tilbuddet på hovedentreprisen har vist sig gunstig, anbefaler forvaltningen derfor, at der anvendes midler til nye støjskærme.

Økonomiske konsekvenser

Der er afsat ca. 26 mio. kr. til reparationen, der foretages i 2014, 2015 og 2016. Efter licitationen skønnes de samlede udgifter til ca. 19,5 mio. kr.

Udgiften på ca. 1,5 mio. til nye støjskærme samt til Banedanmarks administration m.v. vil således kunne afholdes indenfor den afsatte ramme.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at etablering af ny støjskærm på broen i forbindelse med reparationen tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014
Taget til efterretning.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 13.

Bodil Kornbek (A) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 13.

14. Attraktive grønne områder - udmøntning af budgetaftalen for 2014-17

Sagsfremstilling

I forbindelse med budgetaftalen for 2014-17 indgår som en såkaldt hensigtserklæring at afdække, "*hvordan de grønne områder kan gøres mere attraktive og invitere til ophold og bevægelse.*" Desuden anmodede Teknik- og Miljøudvalget i februar 2014 om et oplæg vedrørende en naturlegeplads - og herunder vurdering af behovet - samt om et overblik over eksisterende legepladser i kommunen og eventuelt renoveringsbehov samt målgrupper.

Forvaltningen har de seneste år efter politisk ønske undersøgt mulighederne for etablering af natur-/motionsstier samt natur- og motionslegepladser i kommunen, herunder muligheden for sponsorerede legepladser. Målgruppen er både børn, unge, voksne og familier. Forvaltningen har herunder i 2013 været i dialog med Naturstyrelsen i Dyrehaven med henblik på anlæg af en motionslegeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave.

Med dette udgangspunkt har forvaltningen kortlagt de eksisterende grønne områder, herunder kommunens 6 offentlige legepladser og motionsstier, og der er udarbejdet det sagen vedlagte katalog (bilag) over mulig renovering og nytænkning af nuværende arealer og anlæg samt beskrivelse af muligheder og potentialer for at gøre kommunens grønne områder mere attraktive i retning af at inspirere til ophold og bevægelse.

Af kataloget fremgår bl.a. forslag Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen til en NaturBørneSti, som der i investeringsoversigten allerede er afsat penge til gennemførelse af. På baggrund heraf peger forvaltningen på, at realiseringen sættes i gang.

Sagen drøftes i henholdsvis Teknik- og Miljøudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget og Social-og Sundhedsudvalget, inden den oversendes til Økonomiudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen til en NaturBørneSti kan finansieres inden for det til formålet afsatte beløb.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at

1. kortlægningen tages til efterretning
2. fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen til en NaturBørneSti udføres.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Ad 1. Taget til efterretning.

Ad 2. Udsat med henblik på forslag om ny prioritering fra forvaltningen.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Oplæg vedrørende grønne områder, en naturlegeplads og herunder vurdering af behovet

15. Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om sikkerheden ved de ubevogtede overgange langs Nærum Banen

Morten Normann Jørgensen har i e-mail af 5. maj 2014 anmodet om, at der som punkt på dagsordenen optages sag med følgende tekst:

"SF ønsker på førstkommende ordinære KMB en sag på dagsordenen om sikkerheden ved de ubevogtede overgange langs Nærum Banen."

Kommunalbestyrelsen den 27. maj 2014
Oversendt til Teknik- og Miljøudvalget.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014
Forvaltningen foretager en drøftelse med banens operatør.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.
Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Havarikommissionen 20140429 - Påkørsel af person Nærumbanen

16. Ansøgning fra Handelsforeningen om støtte til 'Liv i Lyngby 2014'

Sagsfremstilling

Handelsforeningen for Kongens Lyngby og Omegn har på møde d. 2. juni 2014 ansøgt om støtte på i alt 225.000 kr. til eventarrangement 'Liv i Lyngby', som finder sted den 29. og 30. august 2014 (bilag).

Der er ansøgt om dels:

1. 100.000 kr. til støtte til underholdning, leje af scene mv., og dels
2. 125.000 kr. til at dække de omkostninger, som udføres af Lyngby-Taarbæk Kommune, blandt andet driftsudgifter i forbindelse med afspærring af bymidten, drift og leje af Lyngby Torv mv.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. februar 2013, at alle afledte driftsudgifter i forbindelse med afspærring af veje mv. skal afholdes af arrangøren.

For så vidt angår støtte til underholdning samt scene og lyd leje af scene mv. (ansøgt 100.000 kr.) vedtog Kultur- og Fritidsudvalget den 22. august 2013 at støtte arrangementet med med 50.000 kr. som finansieredes på kontoen for kulturelle arrangementer.

Sagen forelægges parallelt i Teknik- og Miljøudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget, idet der gøres opmærksom på at der på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden i juni 2014 forelægges en handlingsplan for nedbringelse af et merforbrug på arealdrift på 1,85 mio. kr. For så vidt angår Kultur- og Fritidsudvalget resterer der 314.900 kr i arrangementspuljen i 2014.

Økonomiske konsekvenser

Ad punkt 1: Opgaven kan løses indenfor rammen af arrangementspuljen (bilag).

Beslutningskompetence

Kultur- og Fritidsudvalget for så vidt angår punkt 1, arrangementspuljen.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår ansøgningen jf. punkt 2.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Kultur- og Fritidsudvalget drøfter ansøgning om støtte til underholdning og leje af scene på i alt 100.000 kr. finansieret af arrangementspuljen.
2. Teknik- og Miljøudvalget drøfter ansøgningen med henvisning til Kommunalbestyrelsens beslutning af 28. februar 2013.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Oversendt til Økonomiudvalget.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning til LTK om støtte til Liv i Lyngby 2014
2. Handelsforening budget og referat liv i lyngby 2014
3. KFU Arrangementskonto juni 2014

17. Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om opsætning af bom

Mette Schmidt Olsen har den 1. juni 2014 anmodet om, at der som punkt på dagsordenen på Teknik- og Miljøudvalget optages sag med følgende tekst:

"I den senere tid er der konstateret væsentlig øget trafik på den lille vej, der løber mellem Trongårdsskolen og fritidsklubben Tronen. På trods af 'indkørsel forbudt'-skiltning kører der en del biler på vejen og ofte i meget høj fart. Vejen ender ved et foldanlæg. I sommermånederne er buskadset helt tæt, og det er derfor umuligt for bilisterne at forudse børn der kommer 'springende ud af buskene' på vej fra skolen til Tronen. Der foregår ligeledes en del leg på vejen, da den er asfalteret og dermed meget velegnet til skateboards, løbehjul m.m. Forbuddet mod kørsel med motorkøretøjer giver derfor god mening, det respekteres bare ikke.

C foreslår en drøftelse i Teknik - og Miljøudvalget om muligheden for at opsætte en bom, som forhindrer al indkørsel."

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014
Forvaltningen belyser problemstillingen og vender tilbage med notat herom.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.
Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

18. Meddelelser

1. Pulje til facadeisolering – status

I forbindelse med fastlæggelsen af kommunens "Støjhandlingsplan 2013 – 2018" i juni 2013 blev det besluttet at afsætte en pulje til facadeisolering. Puljen skulle give kommunens borgere mulighed for at ansøge om tilskud i forbindelse med støjisoleringsprojekter i deres bolig. Der er afsat 1. mio. kr. til facadeisoleringspuljen inkl. rådgiverudgifter.

COWI er valgt som rådgiver til at administrere arbejdet med facadeisoleringspuljen – herunder behandling af ansøgninger, tekniske vurderinger mv.

Efter 8 ugers ansøgningsperiode i februar og marts 2014 indkom der 34 ansøgninger til facadeisoleringspuljen – heraf nogle fra andels- og ejerboligforeninger.

De indkomne ansøgninger er blevet vurderet i samarbejde med COWI og de boligforeninger, som har søgt, er blevet opdelt i opgange og lejligheder, således at deres støjniveau kan vurderes individuelt. Efter denne opdeling er der i alt ansøgning om tilskud fra 61 boliger, der er udsat for støjniveau over 63 dB. Endelig har 6 boliger med en støjgrænse på under 63 dB ansøgt puljen. Disse vil ikke kunne ydes tilskud.

Da der er flere ansøgninger end de afsatte midler kan række til, skal der prioriteres en fordeling. Boliger, der forventeligt ikke vil få et tilskud, vil være de boliger blandt ansøgerne, der har den laveste støjpåvirkning. Af de 61 boliger, der har ansøgt puljen, forventes det, at der er midler til at give tilskud til et sted mellem 35 og 50 boliger. De resterende ansøgere vil få afslag på ansøgningen.

Det præcise antal boliger, der vil få tilskud kendes endnu ikke, idet størrelsen på tilskuddene til de mest støjplagede boliger endnu ikke er færdigberegnet. Først efter en besigtigelse af hver enkelt bolig kan den endelige tilskudsstørrelse beregnes, og derefter kan det vurderes, hvor mange ansøgere der kan få tilskud. Der kan maksimalt tildeles et tilskud på 30.000 kr. pr. bolig.

2. Status vedr. om parkeringssituationen i Lyngby (jf. drøftelse på udvalgets møde 1. april 2014)

Som opfølgning på drøftelse Teknik og Miljøudvalgets møde den 1. april d.å. kan oplyses, at som erstatning for de ca. 400 nedlagte parkeringspladser på Kanalvej, vil der blive etableret 800 nye parkeringspladser på Kanalvej. En række af disse parkeringspladser vil blive sat i spil i forhold til handelslivet. Det kommende P-henvisningssystem vil henvise til pladserne. Byggeriet forventes at være færdigt med udgangen af 2016.

Forvaltningen har den 15. marts d.å. søgt Kulturstyrelsen om dispensation til etablering af 100 midlertidige parkeringspladser på cirkuspladsen. Sagen afventer afgørelse fra Kulturstyrelsen.

Forvaltningen har den 24. marts d.å. søgt fredningsnævnet om dispensation til etablering af 150 midlertidige parkeringspladser på det grønne areal mellem Lyngby Storcenter og Kanalvej. Sagen afventer afgørelse fra Fredningsnævnet.

Byplanudvalget har den 7. maj d.å. anmodet Kommunalbestyrelsen om at vurdere, om der skal udarbejdes en ny lokalplan, der bla. giver mulighed for parkering på Lyngby Torv, hvorved der kan etableres ca. 30 parkeringspladser.

3. Status for trafiksikkerhed (opfølgning på udvalgets drøftelse i marts 2014)

Trafiksikkerhedsarbejdet består af to dele dels en trafiksikkerhedsplan, dels en skolevejsredegørelse. Status for disse fremgår nedenfor.

Kommunalbestyrelsen vedtog den 26. marts 2012 "Trafiksikkerhedsplan 2012 – 2015". Trafiksikkerhedsplanen indeholder visioner og mål for trafiksikkerhedsarbejdet, en investeringsplan for perioden 2012 – 2015, analyse af trafikuheld på kommunens vejnet, udpegning af uheldsbelastede lokaliteter, særlige indsatsområder og virkemidler. Der er foretaget en udpegning af de 10 mest uheldsbelastede kryds og strækninger på kommunens vejnet, og udarbejdet forslag til forbedringer. Der er i perioden ikke gennemført projekter fra planen, da der ikke har været afsat midler dertil i budgettet.

Det kan oplyses, at 1 projekt vil blive gennemført i forbindelse med anlæg af cykelsupersti Allerødruten.

De resterende projekter udgør en overslagspris på ca. 5.500.000 kr (skønnet anlægsudgifter i 2012 priser). Der er ikke afsat midler i Budget 2014 - 2017 til gennemførelse af projekter i planen.

"Skolevejsredegørelsen 2010 - 2013" omfatter en prioriteret og etapeopdelt liste med projektforslag for perioden og efter 2013. I perioden 2010 – 2013 omfatter listen 30 projekter, og i perioden efter 2013 omfatter listen 9 projekter, som spænder over større og mindre anlægsprojekter samt mindre projekter om afmærkning og skiltning. Der er gennemført 17 projekter, og 1 projekt vil blive gennemført i forbindelse med projekt for Supercykelsti Allerødruten, jf. det sagen vedlagte materiale (bilag).

Forvaltningen har i sag "Trafikforhold Sorgenfrigaard - henvendelse fra grundejerforeningen" foreslået, at overførte anlægsmidler til projekt "Sikring af skoleveje. Mindre tiltag, skiltning og afmærkning ved skoler og institutioner" disponeres til forbedring af trafiksikkerheden i krydset Skovbrynet/Fuglevadsvej, som er næste projekt på den prioriterede liste.

Der er således 20 projekter fra Skolevejsredegørelsen, som ikke er gennemført. Projekterne udgør en overslagspris på 3.755.000 kr (skønnet anlægsudgifter i 2010 priser).

Teknik- og Miljøudvalget har i forbindelse med vedtagelse af skolevejsredegørelse for perioden 2001 - 2004 vedtaget, at der skal udarbejdes en skolevejsredegørelse hver 4. år. Det vurderes at koste 200.000 kr. for udarbejdelse af internetbaseret skolevejsanalyse samt rådgiverhjælp til udarbejdelse af skolevejsredegørelsen. Der er ikke afsat midler i Budget 2014 - 2017 til udarbejdelse af ny skolevejsredegørelse og heller ikke til gennemførelse af projekter i planen.

4. Projektmidler til forsøg med udlån af elcykler

Kommunen har fået 66.875 kr. fra den regionale cykelpulje til forsøg med udlån af elcykler. Elcyklerne lånes ud til borgere i op til tre måneder. Målet er at udbrede kendskabet til elcykler, så flere borgere vælger dette transportmiddel. Borgerne søges primært rekrutteret blandt deltagerne på kurset Kost- og motion, der er målrettet borgere i farezonen for at udvikle type 2 diabetes og hjerte-karsygdomme.

De første cykler forventes udlånt i august 2014.

5. Orientering om evt. afholdte møder

Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Taget til efterretning.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Bilagsfortegnelse

1. Prioriteret etapeopdelte liste 2010 - 2013 med bemærkninger



1. ANSLÅET REGNSKAB 2014

pr. 31.03.2014

5. maj 2014

J.nr. 20140310253

INDHOLD

	side
Hovedoversigt	3
Bemærkninger til hovedoversigt	5
Konsekvenser for årene 2015-18	7
Driftsvirksomheden	8
Sammendrag af driftsvirksomhed	9
Bemærkninger til aktivitetsområderne (drift).....	10
Anlægsvirksomheden	35
Sammendrag af anlægsvirksomhed	36
Investeringsoversigt 2014 (specificeret anlægsforbrug)	37
Bemærkninger til anlægsvirksomhed og ejendomssalg	43
Renter og finansiering	47
Balanceforskydninger	49
Likviditetsafrapportering	51

HOVEDOVERSIGT

Hovedoversigten giver et summarisk overblik.

Oversigten er opdelt i:

- A. Driftsvirksomhed
- B. Anlægsvirksomhed
- C. Ejendomssalg
- D. Renter
- E. Finansiering
- F. Finansforskydninger
- G. Afdrag på lån
- H. Optagelse af lån

Indtægter er markeret med minus (-) foran beløbet.

Punkt nr. 1 - 1. anslået regnskab 2014 – godkendelse af fagudvalgets regnskab - Teknik- og Miljøudvalgets område

Bilag 1 - Side 4 af 52

Hovedoversigt

1.000 kr. netto

	OPR. BUDGET 2014	Overf. 3.AR13 2013/14	Over- førsler 2013/14	KMB- beslutn.	Tekn. omplac.	Tillægs- bevilling 2014	KORR. BUDGET 2014	1. ans. regnskab 2014	AFVIG- ELSE Korr.bud.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=(2-5)	(7)=(1+6)	(8)	(9)=(8-7)
A. DRIFTSVIRKSOMHED	3.051.403	709	49.198	1.972	-12.173	39.706	3.091.110	3.084.081	-7.029
Børne- og Ungdomsudvalget	848.895	600	21.583	-144	-9.024	13.015	861.910	856.981	-4.929
Kultur- og Fritidsudvalget	60.541		1.885	-347	-371	1.167	61.708	61.708	
Social- og Sundhedsudvalget	1.033.464	660	398	-29	11.996	13.025	1.046.489	1.047.769	1.280
Teknik- og Miljøudvalget	108.043	413	3.315		-66	3.662	111.704	111.807	103
Økonomiudvalget	540.279	-964	21.900	2.894	-18.557	5.273	545.552	547.094	1.542
Erhvervs- og Beskæftigelsesudv.	460.182		117	-403	3.850	3.565	463.747	458.722	-5.025
Forventede overførsler 14/15							-40.000	-40.000	
B. ANLÆGSVIRKSOMHED	125.173	44.089	38.085	51.442	-82	133.534	258.707	208.484	-50.223
Børne- og Ungdomsudvalget	14.930	9.000	1.201		-0	10.201	25.130	15.130	-10.000
Kultur- og Fritidsudvalget	48.256	19.500	2.882	347	-29	22.700	70.956	56.529	-14.427
Social- og Sundhedsudvalget	15.281	1.000	19.867		-13	20.854	36.134	39.971	3.837
Teknik- og Miljøudvalget	23.149	11.089	12.228	14.095	-30	37.382	60.530	50.258	-10.272
Økonomiudvalget	23.558	3.500	1.907		-10	5.397	28.955	9.594	-19.361
Anlægspulje - ejendomssalg				37.000		37.000	37.000	37.000	
C. EJENDOMSSALG	-81.430	-680	-18.179	-57.544	-1	-76.404	-157.834	-159.954	-2.120
DRIFT OG ANLÆG I ALT	3.095.146	44.118	69.104	-4.130	-12.256	96.836	3.151.982	3.092.610	-59.372
D. RENTER	1.714						1.714	1.614	-100
E. FINANSIERING	-3.169.732			44	21	64	-3.169.668	-3.162.426	7.242
Udligningsordninger	261.600			44	21	64	261.664	268.906	7.242
Skatter	-3.431.332						-3.431.332	-3.431.332	
F. FINANSFORSKYDNINGER	72.699	6.673	200	-869	12.233	18.237	90.935	90.935	
G. AFDRAG PÅ LÅN	60.331						60.331	31.756	-28.575
H. OPTAGELSE AF LÅN	-80.959	-6.196				-0	-87.155	-87.155	
BEVÆGELSE I LIKVIDER	-20.802	44.595	69.304	-4.956	-2	108.941	48.139	-32.666	-80.805
Likvide midler primo	57.900					-	174.863	174.863	
Bevægelse i 2014	20.802					-	-48.139	32.666	80.805
Kursregulering									
LIKVIDE MIDLER ULTIMO	78.702					-	126.724	207.529	80.805

Bemærkninger til hovedoversigt

Generelt

Samlet er der tale om et 1. anslået regnskab 2014 der giver en forbedring på 80,8 mio. kr.

Denne forbedring skal dog ses i lyset af, at forbedringen dels skyldes annullering af ekstraordinær gældsafvikling (-28,6 mio. kr.), dels tidsforskydninger fra 2014 til 2015 af anlægsprojekter (-49,8 mio. kr.), som modsvares af merudgifter i 2015.

Korrigeres der for disse forhold (78,4 mio. kr.) giver 1. anslået regnskab 2014 samlet en forbedring på 2,4 mio. kr.

I nedennævnte er der nærmere redegjort for afvigelserne inden for de enkelte hovedområder.

Driftsvirksomheden (A)

Totalt set forventes der mindreudgifter på -7,0 mio. kr.

Den største del af budgetafvigelsen vedrører skoleområdet, idet forbedringen på dette område dog delvist modsvares af merudgifter på en række af de øvrige områder.

På skoleområdet skyldes mindreudgifterne dels kapacitetstilpasninger (primært bidrag til statslige og private skoler), dels færre udgifter på kommunale specialskoler som følge af inklusionsindsatsen i LTK's egne skoler og tilbud.

På beskæftigelsesområdet forventes mindreudgifter i 2014 på netto -5,0 mio. kr. Mindreforbruget dækker over en række mindreudgifter på bl.a. kontanthjælpsreformen og førtidspensioner, men modsvares af merudgifter til bl.a. dagpenge til forsikrede ledige og beskæftigelsesordninger.

Mindreudgifterne på kontanthjælpsreformen skal dog ses i sammenhæng med afledte merudgifter på både dagtilbud (0,2 mio. kr.) og administration (1,3 mio. kr.), men ikke mindst på finansierings-siden, idet konsekvenserne af kontanthjælpsreformen forventes at indgå i den regulering af kommunernes økonomi, der foretages ved kommuneforhandlingerne i juni 2014 (7,1 mio. kr.).

Inden for trafikanlæg mv. forventes mindreudgifter på -0,9 mio. kr., som primært dækker over mindreudgifter til vejbelysning, og som delvist modsvares af merudgifter til vandafvandingsbidrag.

F.s.v.a. afvigelser på de øvrige områder henvises til de specificerede bemærkningerne til disse.

Konsekvenser af den nye befolkningsprognose er alene indarbejdet i denne budgetopfølgning med de konsekvenser, der gælder for 2014. F.s.v.a. reguleringen for 2015 og frem vil denne indgå i budgetforslag 2015-18.

Ejendomsdrift, kommunale ejendomme: Ekstraordinært vedligehold af skoler i 2014

I budgetaftalen 2014-17 blev der afsat 5 mio. kr. til ekstraordinær vedligeholdelse af skolerne i 2014. Budgetbeløbet blev placeret under aktivitetsområdet Skoler. Det er Center for Arealer og Ejendomme, der har ansvaret for gennemførelsen af både ordinære og ekstraordinære vedligeholdelsesprojekter. Budgettet til ekstraordinær vedligeholdelse af skolerne i 2014 flyttes som en konsekvens heraf fra aktivitetsområdet Skoler til aktivitetsområdet Kommunale Ejendomme.

Bemærkninger til hovedoversigt

Anlægsvirksomheden (B)

Den samlede anlægsportefølje for 2014 udgør 258,7 mio. kr. efter at der er genbevilliget overførsler fra 2013 til 2014 på 82,2 mio. kr. i forbindelse med 3. anslået regnskab 2013 og ved overførselssagen i marts 2014 samt indarbejde anlægspulje vedrørende ejendomssalg.

Anvendelsen af anlægspuljen vedrørende ejendomssalg skal aftales af de grupper, der står bag selve ejendomssalget, idet evt. nye grupper efter kommunalvalget kan indtræde i aftalen.

En gennemgang af den nuværende anlægsportefølje viser, at der p.t. vil være et behov for anlægsskydninger fra 2014 til 2015 på 49,8 mio. kr., heraf bl.a. Lindegårdsskolen (-10,0 mio. kr.), Idrætsbyen (-14,3 mio. kr.), Kanalvejsgrunden (-8,0 mio. kr.) samt Rådhus (-19,4 mio. kr.).

Ejendomssalg (C)

Budgettet for ejendomssalg er på 158 mio. kr., idet forskydning af uafsluttet ejendomssalg i 2013 (-18 mio.kr.) samt KMB-beslutning (Kanalvej) er indarbejdet. P.t. forventes det budgetterede ejendomssalg realiseret, idet der dog er en vis usikkerhed omkring salget af ungdomsskolen. Der er konstateret en merindtægt som følge af frikøb af tilbagekøbsdeklarationer på 2,1 mio. kr.

Renter og Finansiering (D+E)

Inden for renter og finansiering forventes en merudgift på 7,1 mio. kr. som hovedsageligt kan henføres til den forventede regulering af kommunernes økonomi som følge af kontanthjælpsreformen, der foretages ved kommuneforhandlingerne i juni 2014.

Balanceforskydninger (F+G+H)

Et af elementerne i aftale om budgetlægningen 2015-2018 er, at den i budget 2014 vedtagne ekstraordinære gældsafvikling ikke effektueres. Dette medfører en mindreudgift til det ekstraordinære afdrag, der dog delvist modsvarer af de oprindelige afdrag på lån.

Konsekvenser for budgetårene 2015-18

Forvaltningen har inden for de enkelte hovedområder opgjort konsekvenserne af afvigelserne i budgetårene 2015-18. Resultaterne er vist på side 7.

Likviditetsudviklingen

I dette anslåede regnskab forventes en ultimobeholdning 2013 på 207,5 mio. kr. I forhold til det korrigerede budget 2014 (126,7 mio. kr.) er der tale om en forbedring på 80,8 mio. kr. I sidste afsnit i redegørelsen er vist kommunens likviditetsudvikling i 2014.

Serviceammen

Mio. kr.	
Serviceudgiftsramme 2014	2.394,8
Serviceudgifter budget 2014 (ekskl. "buffer" 12,2 mio. kr.)	2.382,6
Overførsler 2012-13, service	49,9
Forventet overførsel 2013-14 (skønnet)	-40,0
Sager, tekniske korrektioner m.m.	-0,7
1. anslået regnskab 2014	0,0
Serviceudgifter i alt pr. 31.3.2014	2.391,8
Overholdelse af serviceammen	3,0

KONSEKVENSER FOR ÅRENE 2015-18

1.000 kr. netto

Driftsvirksomhed	2015	2016	2017	2018
BØRNE- OG UNGDOMSUDVALGET.....				
Uddannelse og pædagogik.....				
- Dagtilbud.....	286	286	286	286
Udsatte børn.....	1.600	1.600	1.600	1.600
SOCIAL- OG SUNDHEDSUDVALGET.....				
Træning og omsorg.....	-120	-120	-120	-120
Handicappede.....	1.100	1.100	1.100	1.100
TEKNIK- OG MILJØUDVALGET.....				
Grønne områder og kirkegårde samt trafik.....				
- Grønne områder og kirkegårde.....	354	364	324	301
- Trafikanlæg mv.	934	288	2.233	1.941
ØKONOMIUDVALGET.....				
Administration.....	6.497	5.979	1.543	1.899
Puljer.....	-3.050	-3.679	-4.061	-4.061
Kommunale ejendomme.....	-150			
Beskæftigelse.....	-6.722	-6.282	-5.006	-5.006
Nettodriftsområder i alt.....	729	-464	-2.101	-2.060

Anlæg i alt.....	41.293	8.500		
-------------------------	---------------	--------------	--	--

Renter og finansiering.....	12.274	12.543	12.692	12.692
------------------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Balanceforskydninger.....	2.475	3.300	3.300	3.300
----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

SAMLET KONSEKVENSS.....	56.771	23.879	13.891	13.932
--------------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------

DRIFTSVIRKSOMHED

BEMÆRKNINGER

Punkt nr. 1 - 1. anslået regnskab 2014 – godkendelse af fagudvalgets regnskab - Teknik- og

Miljøudvalgets område

Bilag 1, Side 9 af 52
SAMMENDRAG AF DRIFTSVIRKSOMHED

1.000 kr. netto

Driftsvirksomhed	OPR. BUDGET 2014	3.AR 2013	Over- førsler 2013/14	KMB- be- slutn.	Tekn. omplac.	Tillægs- bevilling 2014	Korr. budget 2014	Forbrug 31.3	Forbrug pct.	1. ans. regnskab 2014	Afvig- else korr.bud.
BØRNE- OG UNGDOMSUDV.....											
Uddannelse og pædagogik.....											
- Skoler.....	487.659		19.952	-38	-316	19.599	507.258	103.935	20,5%	500.496	-6.762
- Dagtilbud.....	263.395		994	-106	-8.696	-7.808	255.587	69.356	27,1%	255.820	233
- Klubber.....	16.079		-16		-13	-29	16.050	5.051	31,5%	16.050	
Udsatte børn.....	81.762	600	653			1.253	83.015	19.421	23,4%	84.615	1.600
KULTUR- OG FRITIDSUDV.....											
Fritid og Kultur.....											
- Fritid.....	9.050		315		184	499	9.549	2.206	23,1%	9.549	
- Idræt.....	2.101		137		-178	-41	2.061	618	30,0%	2.061	
- Folkeoplysning.....	14.003		471		-0	471	14.473	5.974	41,3%	14.473	
- Bibliotek.....	31.066		190		103	293	31.359	7.745	24,7%	31.359	
- Kultur.....	4.321		772	-347	-480	-56	4.266	1.014	23,8%	4.266	
SOCIAL- OG SUNDHEDSUDV.....											
Træning og omsorg.....	502.637	560	470		-2.515	-1.485	501.152	121.779	24,3%	501.032	-120
Handicappede.....	223.704	100	-743	-29	6.331	5.660	229.363	58.432	25,5%	230.763	1.400
Sundhed.....	307.124		671		8.179	8.850	315.974	45.013	14,2%	315.974	
TEKNIK- OG MILJØUDV.....											
Grønne områder og kirkegårde samt trafik.....											
- Grønne områder og kirkegårde.....	25.179		-2.100		-34	-2.134	23.046	12.825	55,7%	24.057	1.011
- Trafikanlæg mv.	79.150	-633	2.636			2.003	81.153	20.401	25,1%	80.245	-908
Miljø og natur.....	3.714	1.046	2.779		-33	3.792	7.506	626	8,3%	7.506	
ØKONOMIUDV.....											
Beredskab.....	15.331		400		100	500	15.831	2.680	16,9%	15.831	
Administration.....	343.703	-1.046	5.129	1.694	-7.832	-2.055	341.648	85.790	25,1%	345.750	4.102
Puljebeløb.....	20.562		3.625		-11.723	-8.098	12.464	-639	-5,1%	9.754	-2.710
Kommunale ejendomme.....	160.682	82	12.746	1.200	898	14.926	175.608	41.032	23,4%	175.758	150
ERHVERV- OG BESKÆFTIG.UDV...											
Beskæftigelse.....	293.262			-403	58	-345	292.917	43.168	14,7%	287.892	-5.025
Ydelser og overførsler.....	166.921		117		1.643	1.760	168.681	39.364	23,3%	168.681	
Erhverv.....					2.150	2.150	2.150	1.675	77,9%	2.150	
Nettodriftsområder i alt.....	3.051.403	709	49.198	1.972	-12.173	39.706	3.091.110	687.466	22,2%	3.084.081	-7.029

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Folkeskoler	322.627	-1.000				
Fællesudgifter for kommunens samlede skolevæsen	4.142					
Syge- og hjemmeundervisning	639					
Pædagogisk psykologisk rådgivning mv.	8.286					
Skolefritidsordninger	41.777	272				
Befordring af elever i grundskolen	654					
Specialundervisning i regionale tilbud	3.678	-375				
Kommunale specialskoler	70.197	-1.700				
Bidrag til statslige og private skoler	31.574	-2.394				
Efterskoler og ungdomskostskoler	5.848	-686				
Ungdommens Uddannelsesvejledning	4.772	-75				
Produktionsskoler	2.187	-804				
Teatre	81					
Ungdomsskolevirksomhed	7.928					
Motorikhuset	2.869					
I alt	507.258	-6.762	0	0	0	0

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Kapacitetstilpasninger som følge af befolkningsudviklingen er kun indarbejdet i 2014. Demografireguleringen af 2015 og frem vil indgå i det administrative budgetforslag

Kapacitetstilpasning – Skoler

Skoleområdet opretter tre børnehaveklasser færre pr. 1. august 2014 end indarbejdet i kapacitetstilpasningen. - jf. Klassesannelsessag (Model 2B) BUU d. 13 marts 2014 – svarende til en reduktion i 2014 på -1,0 mio. kr. Denne beslutning erstatter kapacitetstilpasningen på området i 2014.

Kapacitetstilpasning – SFO

Der forventes en stigning i pladsbehov svarende til 19 SFO pladser fra 1. august 2014. Der kapacitetstilpasses derfor med 0,272 mio. kr. – heri er indregnet ny omkostning pr. plads som følge af skolereformen.

Kapacitetstilpasning – Privatskoler og privat SFO

Afregning for privatskoler og privat SFO sker forskudt, således at den afregning, der sker i 2014, er betaling for antallet af elever pr. 5. september 2013.

Det reelle optag på privatskoler og privat SFO var lavere i 2013 end forventet ved befolkningsprognosen 2013. Derfor kapacitetstilpasses området med ca. -2,4 mio. kr. i 2014

Kapacitetstilpasning - Efterskoler

Afregning for elever på efterskoler sker forskudt, således at den afregning der sker i 2014 er betaling for antallet af elever pr. 5. september 2013. Der har været lavere procentandel af de 14 – 16 årige, der valgte efterskole, end forventet ved forrige befolkningsprognose. Området kapacitetstilpasses derfor med -0,686 mio. kr.

Kapacitetstilpasning UU-Nord

Budgettet til UU-Nord tildeles på baggrund af antal 7-16-årige i kommunen. I 2014 tildeles der 710 kr. pr. barn – udregnet på baggrund af gennemsnitsantal 7-16-årige i kommunen i perioden 2011-2014. Der er lidt færre børn i 2014 end forudsat i befolkningsprognosen 2013. Området kapacitetstilpasses derfor med -0,075 mio. kr.

Kapacitetstilpasning – Produktionsskoler

Afregning for elever på produktionsskoler sker forskudt, således at den afregning, der sker i 2014, er betaling for antallet af elever som har benyttet produktionsskoler i 2013. Søgningen til produktionsskoler har været lavere end forventet – udgiften til produktionsskoler falder derfor med -0,8 mio. kr. i 2014.

Specialundervisning i regionale tilbud

Som følge af inklusionsindsatsen i LTK's egne skoler og tilbud, forventes udgiften til regionale specialtilbud at udvise et mindreforbrug på ca. -0,7 mio. kr.

Budgettet på området udgør ca. 3,7 mio. kr. Gennemsnitsomkostningen pr. tilbud udgør ca. 0,75 mio. kr. Fire elever er pt. visiteret til tilbuddet, hvilket giver et forventet forbrug på ca. 3 mio. kr.

Foreløbigt indarbejdes der dog kun halvdelen af det forventede mindreforbrug - svarende til 0,375 mio. kr. - da få nye visitationer kan ændre regnskabet

Kommunale Specialskoler

Som følge af inklusionsindsatsen i LTK's egne skoler og tilbud, forventes udgiften til kommunale specialtilbud (køb og salg af pladser) - med det nuværende antal visitationer - at udvise et samlet mindreforbrug på ca. -3,4 mio. kr.

Foreløbigt indarbejdes der dog kun halvdelen af det forventede mindreforbrug - svarende til 1,7 mio. kr. - da få nye visitationer kan ændre regnskabet.

Det samlede mindreforbrug dækker følgende afvigelser:

Der forventes et fald i udgiften til køb af pladser vedrørende specialundervisning i andre kommuner på ca. -5,5 mio. kr. Budgettet på området er ca. 19,5 mio. kr.

Gennemsnitsomkostningen pr. tilbud er ca. 0,31 mio. kr. Der er 44 elever visiteret til tilbud i andre kommuner, hvilket giver en forventet udgift på ca. 14,0 mio. kr.

Omvendt forventes der et fald i indtægterne vedrørende salg af kommunalspecialundervisning på ca. 1,0 mio. kr. På området er der en indtægtsforventning på ca. 5,3 mio. kr. Gennemsnitsprisen pr. solgt plads er ca. 0,31 mio. kr. Der sælges 14 pladser hvilket giver en indtægt på ca. 4,3 mio. kr.

På området for køb af døgn og dagtilbud er der en forventet merudgift på ca. 1,1 mio. kr. Budgettet udgør ca. 5,3 mio. kr. Gennemsnitsomkostningen pr. tilbud er ca. 0,24 mio. kr. Der er 27 elever visiteret til tilbud, hvilket giver en forventet udgift på 6,5 mio. kr.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Nedbringelse af akkumuleret merforbrug på Trongårdsskolen

Der er indgået aftale med ledelsen på Trongårdsskolen om, at skolens akkumulerede merforbrug i 2011 skal afvikles endeligt i 2014. – svarende til ca. 0,8 mio. kr. En gennemgang af skolens regnskabstal pr. 31. marts 2014 viser, at skolen forventes at kunne overholde aftalen.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Teatre	422					
Fælles formål	42.500	-767	286	286	286	286
Dagpleje	17.400					
Vuggestuer	18.471					
Børnehaver	26.092					
Integrerede daginstitutioner	129.757					
Særlige dagtilbud og særlige klubber	3.581	1.000				
Tilskud til Puljeordninger og privatinstitutioner	17.365					
I alt	255.587	233	286	286	286	286

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Kontanthjælpsreform

Kontanthjælpsreformen medfører en merudgift til økonomisk friplads på 0,2 mio. kr. i 2014 og 0,3 mio. kr. i 2015 og frem. Merudgiften er finansieret under aktivitetsområdet beskæftigelse.

Mellemkommunale refusioner:

Det korrigerede udgiftsbudget til mellemkommunale refusioner er i 2014 på 1,6 mio. kr. Nettoudgiften var 0,0 mio. kr. i 2013. Det er vigtigt med tæt opfølgning, da den mellemkommunale netto-udgift varierer en del fra år til år.

Det vurderes, pt. at de mellemkommunale refusioner i 2014 kommer ud med en bruttoudgift på 8,7 mio. kr. og en bruttoindtægt på 9,6 mio. kr. samlet set på nuværende tidspunkt en forventet nettoindtægt på 0,9 mio. kr.

Det mellemkommunale udgiftsbudget reduceres med -1,0 mio. kr. Så nettoudgiftsbudgettet er 0,6 mio. kr. udviklingen følges ved 2. og 3. anslået regnskab.

Særlige dagtilbud §32

I 2013 var der et merforbrug på §32 på 1,0 mio. kr. Merforbruget skyldtes hovedsageligt, at der i 4. kvartal 2013 var flere børn end ventet. Det høje udgiftsniveau fra 4. kvartal 2013 ser umiddelbart ud til at fortsætte i 1. kvartal 2014. En simpel fremskrivning viser, at særlige dagtilbud §32 kommer ud af 2014 med et merforbrug på 1,8 mio. kr. (inkl. Overførslen fra 2013 på 1,0 mio. kr.) Særlige dagtilbud tilføres derfor 1,0 mio. kr.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Fælles formål

Belægningsregnskab

I 2012 og 2013 har der på dagtilbudsområdet været merindskrivning svarende til en bruttoudgift på hhv. 2,5 og 0,5 mio. kr. Merudgiften har kunnet holdes inden for den samlede budgetramme, s.f.a. mindreudgifter til dagplejen og mellemkommunale betalinger.

For 2014 tyder den foreløbige prognose på at presset fortsat er aftagende, hvilket med god tilnærmelse betyder at udgifterne og indtægterne forventes at balancere ved årets afslutning.

Center for Uddannelse og Pædagogik (CUP) har administrativt opnormeret vuggestuerne I.H.Mundtsvej og Villa Furesø begge med 3 vuggestuebørn pr. 1. januar, og effekten af dette er medregnet i ovenstående skøn. Forvaltningen følger løbende op på normeringssituationen i forhold til Børne- og Ungdomsudvalget.

Dagplejen I forbindelse med 3. anslået regnskab 2013 blev det annonceret at: *"Forvaltningen igangsætter en analyse af dagplejens budgetgrundlag, og en eventuelt tilpasning af budgettet fra 2014 og frem vil blive forelagt i forbindelse med 1. anslået regnskab 2014."*

I forbindelse med omstillings- og effektiviseringskataloget 2015-2018 er der, på baggrund af en analyse af de senere års budget og forbrug i dagplejen, stillet forslag om, at dagplejens pulje til dækning af manglende forældrebetaling kan reduceres med 1,0 mio. kr. Dagplejens forbrugsudvikling følges løbende, og i forbindelse med 2. anslået regnskab 2014 vil det blive vurderet, hvorvidt budgettet for 2014 ligeledes kan reduceres.

De decentrale institutioner

De enkelte dagtilbud. Ud fra en simpel fremskrivning har flere dagtilbud på nuværende tidspunkt et for højt eller for lavt forbrug. Hvis dette forbrugsmønster fortsætter året ud, vil de komme ud af 2014 med et hhv. mer- eller mindreforbrug, der overstiger 5 % grænsen. Institutionernes samlede mindreforbrug i 2014 skønnes alt andet lige ved årets afslutning at udgøre 2,5 mio. kr. Det vurderes, at de fleste institutioner vil holde sig inden for grænserne +/- 5%. Der udarbejdes hvert kvartal en oversigt over institutionernes forbrug og en lineær fremskrivning med henblik på at kontakte de institutioner, der afviger med +/- 5%. CUP og Center for Økonomi og Personale (CØP) vil ligesom de foregående år være i løbende kontakt med de institutioner, der ud fra oversigten ser ud til at overskride +/- 5% grænsen. Herudover vil der i samarbejde med de institutioner, der ser ud til at have et merforbrug, der overstiger 5% grænsen, blive udarbejdet en handleplan.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Klub Lyngby - fællesområdet	-19.807					
Klub Lyngby - klubberne	34.518					
Taarbæk Fritidscenter	1.339					
I alt	16.050	0	0	0	0	0

+ = Merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

ØVRIGE BEMÆRKNINGER**Mindreindskrivning i klubberne**

De foreløbige prognoser for indskrivningen på klubområdet viser, at der kan forventes en væsentlig mindreindskrivning i 2014 i både fritids- og ungdomsklubber. Der er i 2014 en normering på hhv. 1.699 pladser i fritidsklubber og 709 pladser i ungdomsklubber. På baggrund af indmeldelsestallene pr. 1. april 2014 er der prognosticeret en mindreindskrivning på 185 helårspladser i fritidsklubberne og 187 pladser i ungdomsklubberne. Prognosen er baseret på, at der i den resterende del af 2014 vil være samme ind- og udmeldelsesmønster, som det var tilfældet i maj til december 2013. Tallene er forbundet med usikkerhed, idet der på klubområdet traditionelt er en stor indskrivning af børn/unge den 1. maj men efterfølgende en række udmeldelser i løbet af skoleåret. Dette er der i prognosen taget højde for ved at anvende sidste års tal for udviklingen i ind-/udmeldelser. Skønnet fanger imidlertid ikke, hvis adfærden ændres, herunder ved eventuelle adfærdsændringer som følge af skolereformen og den hertil knyttede ændring i klubstrukturen samt indførelse af søskenderabat, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning den 24. april 2014.

Det følger af ressourcetildelingsmodellen, at fritidsklubberne ultimo året efterreguleres for mer-/mindreindskrivning svarende til indtægterne fra forældrebetalingen. Ungdomsklubberne reguleres med 50 pct. af enhedsbeløbet. Såfremt indmeldelsestallet følger prognosen vil klubberne således opleve en væsentlig nedregulering af budgettet, mens nettoeffekten for den kommunale økonomi af mer-/mindreindskrivning er mere begrænset. Klubberne er opmærksomme på de økonomiske problemstillinger som følge af den forventede mindreindskrivning og vil allerede nu iværksætte initiativer med henblik på at tilpasse aktiviteten som følge af et lavere indmeldelsestal. Justeringerne i aktiviteten vil ske med en samtidig løbende opfølgning på udviklingen i indskrivningen.

Udviklingen i indskrivningen på klubområdet følges således nøje, og vil indgå i rapporteringen ved 2. anslået regnskab.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Indtægter fra den centrale refusionsordning	-1.950	-800	-800	-800	-800	-800
Særlige klubtilbud	4.798					
Plejefamilier og opholdssteder	27.963					
Forebyggende foranstaltninger	23.621	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600
Døgninstitutioner	13.084	800	800	800	800	800
Sikrede døgninstitutioner	2.737					
Rådgivning og rådgivningsinstitutioner	1.753					
Ledsageordninger	46					
Kontantydelse	10.921					
Flygtninge	43					
I alt	83.015	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

På baggrund af regnskabsresultatet for 2013 skønnes alt andet lige et merforbrug i størrelsesordenen 1,6 mio. kr. på aktivitetsområdet udsatte børn, hvilket primært skal ses i lyset af, at området ved 3. anslået regnskab 2013 fik tildelt en merbevilling på 4,1 mio. kr., som kun havde virkning i 2013.

Opgørelsen bygger på en sammenligning mellem det korrigerede budget 2014 og regnskabet for 2013 eksklusiv den planlagte besparelse på -1,2 mio. kr. i 2014 som følge af investeringen i bedre forebyggelse, opfølgning og tilsyn i Budget 2012-15.

Skønnet er et foreløbigt udtryk for en budgetafvigelse, der alt andet lige kan forventes i 2014, hvis aktivitet og priser ikke ændres i forhold til niveauet i 2013. I forbindelse med 2. anslåede regnskab 2014 forelægges en prognose byggende på den aktuelle aktivitet og de faktiske priser. Det bemærkes, at det på denne baggrund kan vise sig nødvendigt, at justere områdets budgetramme.

Den centrale refusionsordning

På den centrale refusionsordning skønnes på baggrund af regnskabsresultatet for 2013 alt andet lige en merindtægt i størrelsesordenen -0,8 mio. kr. forhold til det korrigerede budget 2014. Dette begrundes primært med, at indtægterne fra den centrale refusionsordning skønnes at være underbudgetteret i forhold til aktuelle aktivitetsniveau.

Forebyggende foranstaltninger

På forebyggende indsats skønnes på baggrund af regnskabsresultatet for 2013 alt andet lige et merforbrug i størrelsesordenen 1,6 mio. kr. i forhold til det korrigerede buget for 2014. Der er primært tale om en konsekvenstilpasning af regnskab 2013, hvor forbruget lå over det budgetterede niveau i 2014.

Døgninstitutioner

På baggrund af regnskabsresultatet for 2013 skønnes alt andet lige et merforbrug på døgninstitutioner på godt 0,8 mio. kr. Baggrunden skyldes primært estimerede ekstra udgifter til særligt komplicerede sager. Det bemærkes at skønnet forudsætter, at den planlagte besparelse på -1,2 mio. kr. i 2014 som følge af investeringen i bedre forebyggelse, opfølgning og tilsyn i Budget 2012-15, indhentes i indeværende år.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Kulturfonden i alt inkl. kulturkontrakter	778					
Kultur øvrige	1.616					
Sophienholm	677					
Lyngby Stadsarkiv	1.195					
Kultur i alt	4.266	0	0	0	0	0
Idræt	2.061	0	0	0	0	0
Folkeoplysning	14.473	0	0	0	0	0
Øvrig fritid	666					
Templet	397					
Boligsocialt arbejde	1.059					
Musikskolen	7.427					
Fritid i alt	9.549	0	0	0	0	0
Bibliotek	31.359	0	0	0	0	0
I alt	61.708	0	0	0	0	0

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

På aktivitetsområde Fritid og Kultur skønnes ingen afvigelser.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Genopretningsplanen for Sophienholm for 2013 er lykkedes, og Sophienholm forventer at overholde budgettet for 2014. Sophienholms økonomi er dog stadig skrøbelig, da den er indtægtsdækket og afhængig af besøgende, salg af kataloger, fondsindtægter mv. Økonomien skal derfor fortsat følges tæt.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014				
		2014	2015	2016	2017	2018
Administration - personalekonti	15.847	-120	-120	-120	-120	-120
Sekretariat	20.192	0	0	0	0	0
Visitation	165.419	0	0	0	0	0
Frit valg-puljen	111.504					
Hjælpebidler	20.505					
Visitation øvrigt	5.854					
Køb og salg	27.556					
Træning	37.512	0	0	0	0	0
Træning fælles	22.503					
Hjemmeplejen Virum/Sol/	879					
Hjemmeplejen Baune/Lundtofte	13.161					
Service-Team/Madservice	969					
Områdecetre	262.181	0	0	0	0	0
Områdecetre fælles	21.476					
Plejehjem Virum/Sol/Lykkens G	104.490					
Plejehjem Brede/Baune/Borre	90.977					
S/I Lystoftebakken	45.238					
Ældre-puljen	0	0	0	0	0	0
I alt	501.151	-120	-120	-120	-120	-120

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Administration – personalekonti (0-løsning)

Under aktivitetsområdet ligger budget til administrativt personale, som dog aflønnes under aktivitetsområde administration. I overensstemmelse hermed flyttes 0,4 mio. kr. fra aktivitetsområde Træning og omsorg til aktivitetsområde administration.

Der er endvidere centralt under aktivitetsområde Puljer afsat 0,280 mio. kr. til seniorordninger i Center for Træning og Omsorg. Disse midler overføres fra Aktivitetsområdet Puljer til aktivitetsområdet for Træning og Omsorg til endelig udmøntning i 2014 og overslagsårene.

Ældre-puljen

Kommunen er blevet tildelt 12,2 mio. kr. i 2014 fra regeringens "Ældremilliard", hvorfor der budgetteres med denne forventede indtægt på 12,2 mio. kr., såvel som med en forventet udgift på 12,2 mio. kr. Set under ét er der for kommunen tale om en økonomisk neutral foranstaltning.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Visitation, Køb og salg

Der er igangsat en analyse af køb og salg området, som forventes afsluttet inden sommeren. Analysens fokus er blandt andet, at se på de langsigtede effekter af ombygningen af kommunens plejehjem, hvor de sidste pladser på Bredebo ventes at åbne medio 2014.

Køb og salg budgettet er i 2014 som bekendt udfordret af kraftigt faldende budget, på grund af færdiggørelsen af ombygningerne på plejecentrene, hvorfor området følges nøje i 1. halvår med henblik på at vurdere om udviklingen indenfor området er i tråd med budgettet.

Visitation, Frit valg og Hjemmesygepleje

Ved årsskriftet 2013/ 2014 overgik Center for Træning og Omsorg til et nyt Pleje- og Omsorgssystem. Grundet vanskeligheder med at trække valide data fra det nye fagsystem, er det desværre ikke muligt at følge aktiviteten, i form af visiterede timer, nøje.

Det er forventningen, at der fra juli måned kan trækkes valide data fra pleje- omsorgssystemet. Derfor vil der i forbindelse med 2. anslået regnskab vil blive redegjort for sammenhængen mellem aktivitetsniveauet i 2014 og budgettet for 2014.

En gennemgang af personaleforbruget viser dog, at aktivitetsniveauet i Fritvalgs-puljen formodentligt er nedad gående, hvilket er i overensstemmelse med den udvikling der er forudsat i budget 2014.

Områdecentre, områdecentre fælles, SOSU uddannelsen

I forbindelse med budgetaftalen for 2014-2017 blev der besluttet en besparelse på 1,5 mio.kr. der skulle udmøntes ved at aflønne færre elever med voksenelevløn.

Den politiske beslutning blev dog truffet så sent, at det ikke var muligt at ændre lønningerne for de elever, der var optaget på januar 2014 holdet, men alene for de elever der optages i maj 2014 og september 2014.

For så vidt angår maj holdet, er der optaget færre voksnelever end forudsat. September holdets sammensætning kendes ikke endnu. Her skal det bemærkes, at LTK ikke har mulighed for at påvirker hvor mange voksnelever der modtages fra uddannelsesstederne.

På nuværende tidspunkt forventes de forudsatte budgetbesparelser for 2014 at blive opnået, idet der dog fortsat er usikkerhed om september holdets sammensætning.

Når september holdets sammensætning kendes, rapporteres endeligt om de forventede budgetbesparelser i 2014 vedrørende voksenelevløn kan opnås.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Den centrale refusionsordning	-8.049	-900	-900	-900	-900	-900
Voksenspecialundervisning	1.968					
Særlig tilrettelagt ungdomsuddannelse	10.398	-3.700	-3.700	-3.700	-3.700	-3.700
Pleje og Omsorg	19.265					
Forebyggende indsats	22.679					
Botilb. personer m. særlige sociale problemer	875	700				
Alkoholbehandling	1.324	500	500	500	500	500
Stofmisbrugsbehandling	4.978					
Længerevarende botilbud	93.487	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
Midlertidige botilbud	19.234	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Kontakt og Ledsagerpersonordningen	3.930	500	500	500	500	500
Beskyttet beskæftigelse	9.147	800	800	800	800	800
Aktivitets- og samværstilbud	19.210	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
Særligt sociale formål (merudgifter), kontanthj. vedr. visse grupper af flygninge mv.	1.727	-800	-400	-400	-400	-400
Handle- og Strateplan	-2.036					
Udførerøkonomien	31.227					
I alt	229.363	1.400	1.100	1.100	1.100	1.100

Tekniske korrektioner/omplaceringer	1.000 kr. netto	Korrktion ift. korr. Budget 2014 og BF2015-2018				
		2014	2015	2016	2017	2018
Den centrale refusionsordning		-500	-500	-500	-500	-500
Botilb. personer m. særlige sociale problemer		500	500	500	500	500
Alkoholbehandling		600	600	600	600	600
Stofmisbrugsbehandling		-600	-600	-600	-600	-600
Forebyggende indsats		-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
Handle- og Strategiplan		2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
I alt		0	0	0	0	0

+ = merudgift/mindreindtægt
 - = mindreudgift/merindtægt

På handicapområdet skønnes ved udgangen af 1. kvartal 2014 et merforbrug på 1,4 mio. kr. Dette skyldes dels en enkeltstående sag på botilbud til personer med særlige sociale problemer (0,7 mio. kr.) med engangseffekt i 2014, dels et skønsmæssigt højere udgiftsbehov på alkoholbehandlingsområdet, hvor reformerne på beskæftigelsesområdet forventes at medføre en øget efterspørgsel på behandlingsforløb (0,5 mio. kr.), og dels at en kombination af skønnede mer- og mindreforbrug på de øvrige ordninger (0,2 mio. kr.).

Der gøres opmærksom på, at opgørelsen forudsætter, at der vil være forskydning i fremsendelse af regninger fra områdets eksterne leverandører svarende til forskydningen fra 2013 til 2014 samt, at de besparelser i medfør af tidligere års budgetinitiativer indhentes i indeværende år (svarende til i alt -1,8 mio. kr.).

Den centrale refusionsordning

Under forudsætning af, at udgifterne til særligt dyre enkeltsager vil være på niveau med udgifterne i 2013, skønnes ved udgangen af 1. kvartal merindtægter på godt -0,9 mio. kr. på den centrale refusionsordning.

Særlig tilrettelagt ungdomsuddannelse

På den særlige tilrettelagte ungdomsuddannelse skønnes ved udgangen af første kvartal 2014 et mindreforbrug på godt -3,7 mio. kr. Dette skyldes primært, at aktivitetsniveauet i 2014 skønnes 10,5 helårsforløb under det budgetterede niveau.

Den estimerede afvigelse skal ses i lyset af, at aktiviteten på ordningen i de seneste år har været nedadgående, og at den tværfaglige indsats vedr. ressourceforløb endnu ikke har medført den tilgang til ordningen, der er budgetteret med.

Botilbud til personer med særlige sociale problemer

På området botilbud til personer med særlige sociale problemer forventes i 2014 et merforbrug på 0,7 mio. kr. Da dette alene skyldes efterbetalinger for en flerårig periode i en konkret sag, er der tale om en engangsudgift i 2014.

Alkoholbehandling

Ved udgangen af første kvartal 2014 skønnes et merforbrug på alkoholbehandling i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. Skønnet skal ses i lyset af regnskabsresultatet i 2013, hvor misbrugsområdet udviste et merforbrug som følge af en højere aktivitet end forudsat i budgettet, idet reformerne af beskæftigelsesområdet har øget efterspørgslen på misbrugsbehandling.

Det bemærkes at skønnet forudsætter, at den planlagte besparelse i 2014 som følge af oprettelse af et misbrugscenter i lokalt regi (-0,5 mio. kr.) indhentes i indeværende år.

Længerevarende botilbud

På længerevarende botilbud skønnes et mindreforbrug på omtrent -1,5 mio. kr. Dette skyldes primært, at det nuværende aktivitetsniveau er godt 2,3 helårspersoner under det budgetterede niveau (-2,0 mio. kr.). Omvendt er de faktiske gennemsnitspriser godt 4.600 kr. højere end budgetteret (0,5 mio. kr.).

Midlertidige botilbud

På midlertidige botilbud skønnes ved det nuværende aktivitetsniveau et merforbrug i størrelsesordenen 4,5 mio. kr. Heraf skyldes 1.4 mio. kr., at den nuværende aktivitet er godt 3,2 helårspersoner højere end det budgetterede niveau, mens 2,0 mio. kr. skyldes at det gennemsnitlige prisniveau er ca. 42.000 kr. højere end budgetteret. Endeligt skyldes godt 1,1 mio. kr., at den planlagte besparelse på udgifterne til midlertidige botilbud som følge af oprettelsen af et Akuttilbuddet under Slotsvænget ikke skønnes indfriet. Ved halvårsregnskabet for 2013 blev budgetrammen justeret for dette i 2013, mens en justering fra 2014 og frem udestår.

Kontakt- og ledsagerpersonordningen

Med afsæt i de seneste to års regnskabsresultater skønnes merforbrug i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. på ordningen.

Beskyttet beskæftigelse

På beskyttet beskæftigelse skønnes ved det nuværende aktivitetsniveau et merforbrug på 0,8 mio. kr. Dette dækker primært at det skønnede prisniveau 2014 ved udgangen af 1. kvartal er godt 13.000 kr. over det budgetterede niveau (1,0 mio. kr.), mens aktiviteten omvendt er godt 1,6 helårspersoner lavere end budgetteret (-0,2 mio. kr.).

Aktivitets- og samværstilbud

På aktivitets- og samværstilbud skønnes et merforbrug på 1,3 mio. kr., hvilket primært skyldes at ordningens gennemsnitlige prisniveau skønnes godt 11.000 kr. over det budgetlagte niveau. Det forudsættes at de planlagte besparelser i 2014 i medfør af tidligere års budgetinitiativer (-0,5 mio. kr.) indhentes i indeværende år.

Særligt sociale formål mv.

På særligt sociale formål mv. skønnes et mindreforbrug på -0,8 mio. kr. i 2014. Dette skyldes primært en teknisk korrektion vedr. udbetalingen af merudgiftsydelser i 2013, som medfører et skønsmæssigt mindreforbrug på -0,8 mio. kr. i 2014, og -0,4 mio. kr. fra 2015.

Øvrige bemærkninger og tekniske korrektioner

I forlængelse af opgørelsen foretages en række budgettekniske korrektioner inden for handicap-området ramme.

Dels justeres refusionsindtægterne på botilbud til personer med særlige sociale problemer til det aktuelt skønnede udgiftsniveau, idet indtægtsbudgettet omplaceres til den centrale refusionsordning.

Dels justeres budgettet på misbrugsområdet, hvor budgettet på stofmisbrugsbehandling med udgangspunkt i regnskab 2013 vurderes for højt, mens det på alkoholbehandling vurderes for lavt.

Dels udmøntes Handle og Strategiplanens besparelseskraav i 2014 på godt -2,0 mio. kr. på forebyggende indsats, hvor der ved det nuværende aktivitetsniveau skønnes rum til dette. Det bemærkes dog at dette forudsætter, at en planlagt besparelse i 2014 som følge af tidligere års årsbudgetinitiativer (-0,8 mio. kr.) indhentes i indeværende år.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Aktivitetsbestemt medfinansiering	196.832					
Specialiseret genoptræning	1.362					
Genoptræning og vedligeholdelsestræning	71.635					
Vederlagsfri fysioterapi	9.247					
Sundhedsfremme og forebyggelse	3.499					
Kommunal tandpleje	18.330					
Andre sundhedsudgifter	13.102					
Frivillighed	1.967					
I alt	315.974	0	0	0	0	0

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

På aktivitetssområde Sundhed skønnes ingen afvigelser.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Aktivitetsbestemt medfinansiering af sundhedsområdet

Forbruget på aktivitetsbestemt medfinansiering ved årets udgang skønnes via en prognosemodel, som baseres på aktuelt forbrug samt historiske tendenser. Prognosemodellen indikerer umiddelbart et merforbrug i størrelsesordenen 5-6 mio. kr. ved årets udgang. Skønnet hænger blandt andet sammen med, at der i forbindelse med tillægsbevillingen på 12,5 mio. kr. ved 2. anslået regnskab i 2013 blev indarbejdet en nedadgående profil, således at tillægsbevillingen i 2014, 2015, 2016 og 2017 er på henholdsvis 8, 6, 4 og 4 mio. kr.

Da prognosen for marts imidlertid kun bygger på tre måneders forbrug, er der stor usikkerhed forbundet med skønnet.

Der skønnes især underskud på "ambulant somatik", som lægger ca. 1,9 mio. kr. højere på nuværende tidspunkt end samme tidspunkt sidste år.

Realiseret forbrug på Ambulant somatik (ikke priskorrigeret) 2013 og 2014 i tkr.:

År	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Hele året
2013	6.745	5.817	5.625	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18.187
2014	7.053	6.121	6.880	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20.054
Diff.	308	301	1.255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.867

Note: Forbruget i 2013 og 2014 for månederne januar-juni er/var ikke endelige, men stiger efterfølgende som følge af efterregulering i de kommende måneder.

Hvis denne tendens med øget forbrug, sammenholdt med lavere budget i år, fortsætter, så tyder det på, at det senere på året kan blive nødvendigt at søge en merbevilling til aktivitetsbestemt medfinansiering.

Lyngby-Taarbæk Kommune fik i 2013 tilbageført medfinansiering for dialysepatienter på ca. 3 mio.kr., som ikke var afregnet korrekt. En del af den ambulante udgiftsvækst i 1. kvartal 2014 handler om samme type patienter. Forvaltningen og Region Hovedstaden udreder derfor i foråret, hvorvidt der er tale om samme problemstilling som i 2013.

På baggrund af de ovenfor nævnte usikkerheder og eventuelle tilbageførsler, vurderes det på nuværende tidspunkt at være for tidligt på året at søge om merbevilling. Forvaltningen vil vurdere problemstillingen på ny i forbindelse med 2. anslået regnskab, hvor der vil være et mere sikkert grundlag for skønnet.

AFVIGELSER – Grønne områder og kirkegårde

1000 kr. netto	Korr. budget 2014	Afvigelse ift. korr. budget for 2014 og BF2015-2018				
		2014	2015	2016	2017	2018
Fælles formål	602					
Grønne områder og naturpladser	17.186					
- Storme i 2013		670				
- Arealdrift		140	153	163	123	100
Stadions og idrætsanlæg	250	201	201	201	201	201
Andre fritidsfaciliteter	-					
Kirkegårde	4.200					
Lystbådehavne mv.	287					
Andre kulturelle opgaver	521					
I alt	23.046	1.011	354	364	324	301

+ = Merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Grønne områder og naturpladser

Som følge af stormene henholdsvis 28. oktober og 5. december 2013 var der et større oprydningssarbejde, som også medfører ekstraarbejder i 2014 i form af retablering af de berørte grønne områder ved genbeplantning af træer mm. Merudgiften til retablering af de berørte grønne områder er estimeret og forventes at udgøre 670 t.kr.

Grønne områder og naturpladser samt Stadions og idrætsanlæg

I forbindelse med vedtagelse af budget 2013 vedtog kommunalbestyrelsen et øget indtægtskrav fra udlejning af kolonihaver, som dog ikke har kunnet indfries, jf. nedenstående tabel. I december 2013 blev det besluttet, at det resterende sparekrav skulle holdes indenfor den eksisterende ramme. Det er forvaltningens vurdering, at sparekravet ikke kan holdes indenfor Arealdrifts ramme før end i 2020, når eksisterende lejeaftaler er udløbet.

1.000 kr.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Budgetkrav (2014-priser)	477	639	802	802	802	802	802
Lejeindtægter	337	486	639	679	702	760	802
Difference ift. budget	-140	-153	-163	-123	-100	-42	0

Der er budgetlagt indtægtskrav for forpagtning af Frederiksdal fribad på ca. 392 t.kr. Det har efterfølgende vist sig, at det ikke har været muligt at opnå de forventede indtægter ved forpagtning af fribadet. Desuden er sket en teknisk fejl i forbindelse med budgetlægningen, hvorfor der er en difference mellem budgetkravet og den reelle indtægt på i alt ca. 201 t.kr. p.a.

Der flyttes budgetmidler til Grønne områder og naturpladser fra budgettet for vejbelysning under funktionen Vejvedligeholdelse mv. under Trafikanlæg mv. til dækning af udestående budget, jf. i øvrigt under Trafikanlæg mv.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Kirkegårde

Arealdrift havde i 2013 en merudgift til varme af kapellet på ca. 0,6 mio. kr. Merudgiften skyldtes ekstraordinære varmeudgifter til kapellet, som følge af efterregulering fra 2012, generelt højere varmemeforbrug efter nedlukning af krematoriet samt ny anvendelse af kapellet til kulturelle formål. Der foretages en opgørelse over forventede varmeudgifter med henblik på at få budgettet afstemt i forhold til forbruget ved 2. anslået regnskab.

Grønne områder og Kirkegårde

Der er for Arealdrift overført en merudgift samlet set på 1,85 mio. kr. fra 2013. Der er udarbejdet en handleplan for nedbringelse af merudgiften, som vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget i juni 2014.

AFVIGELSER – Trafikanlæg mv.

1.000 kr. netto	Korr. budget 2014	Afvigelse ift. korr. budget for 2014 og BF2015-2018				
		2014	2015	2016	2017	2018
Fælles formål	670	-950	2.100	2.100	2.100	2.100
Parkering	-1.267	400	650	650	650	650
Vejvedligeholdelse mv.	475					
Busdrift	31.424					
Delramme for Center for Miljø og Plan i alt	31.302	-550	2.750	2.750	2.750	2.750
Fælles formål	-2.145	-150				
Arbejder for fremmed regning	-590					
Vejvedligeholdelse mv.	39.501					
- Vejbelysning		-5.465	-3.420	-3.420	-3.420	-3.420
- Arealdrift		390	390	390	390	390
- Vejafvandingsbidrag		4.521	1.122	476	2.421	2.129
Belægninger mv.	1.048					
- Pavillon på Lyngby Torv		254				
- Arealdrift		92	92	92	92	92
Vintertjeneste	10.644					
Turisme	1.393					
Delramme for Center for Areal og Ejendomme, i alt	49.851	-358	-1.816	-2.462	-517	-810
I alt	81.153	-908	934	288	2.233	1.941

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Center for Miljø og Plan

Fælles formål

I forbindelse med beslutningen om at overdrage vejbelysning på private fællesveje er der afsat - 0,95 mio. kr. til implementering i 2014 samt indarbejdet et indtægtskrav på 2,1 mio. kr. fra 2015. Kommunalbestyrelsen besluttede d. 24. april 2014 at udskyde implementeringen indtil der foreligger en beslutning om vejenes fremtidige klassificering. Det blev endvidere besluttet at det årlige indtægtskrav samt budget til implementering udgår. Som følge heraf udgår budget til implementering på 0,95 mio. kr. i 2014 samt indtægtskrav fra 2015 og overslagsårene på 2,1 mio. kr.

Betalt parkering

Betalt parkering udviser et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. som primært kan forklares på baggrund af overført mindreforbrug fra 2013 på 0,25 mio. kr. Endvidere kan mindreforbruget forklares ud fra noget lavere driftsudgifter end tidligere antaget. Fra 2015 og fremadrettet forventes mindreforbruget at andrage -0,15 mio. kr.

Afgiftsparkering

Afgiftsparkering udviser derimod et merforbrug på 0,8 mio. kr. i 2014 og fremadrettet, som primært skyldes at størstedelen af parkeringspladsen ved Kanalvej er nedlagt, hvorved grundlaget for at udskrive afgifter er blevet kraftigt reduceret. Omkostningssiden er tilrettet den nye situation med færre opkrævningsmuligheder.

Center for Areal og Ejendomme

Fælles formål samt Belægning mv.

Der er i forbindelse med sagen om etablering af pavillon på Lyngby Torv i budget for 2014 og frem indlagt forventede forpagtningsindtægter på 0,25 mio. kr. samt udgifter til renhold af offentlige toiletter knyttet til pavillonen på 0,15 mio. kr. Projektet er blevet forsinket, hvorfor der ikke vil være budgetpåvirkning i 2014.

Vejvedligeholdelse mv.

Arbejdet med modernisering af vejbelysning under funktionen Vejvedligeholdelse mv. under Trafik-anlæg mv. blev afsluttet ved udgangen af 2013. Der blev overført en mindredgift på 2,3 mio. kr. fra 2013. I henhold til regnskabet for 2013 skulle der foretages en gennemgang af hele vejbelysningsområdet med henblik på en afdækning af de fremadrettede forventede udgifter til vejbelysning, således at budgetgrundlaget kan tilpasses. Denne opgørelse, baseret på det af DONG til forvaltningen oplyste, viser en overbudgettering på ca. 5,5 mio. kr. i 2014 (inkl. overførslen fra 2013) og 3,4 mio. kr. fra 2015 og frem. Beløbene må tages med forbehold, men vurderes dog retvisende inden for en acceptabel margin.

Arealdrift udfører i dag nogle opgaver, der ikke er indeholdt i budgetrammen for Arealdrift, hvilket udgør ca. 0,482 mio. kr. p.a. og vedrører vedligeholdelse af Lyngby Torv samt weekendrengøring af Lyngby Centrum mm.

Der flyttes budgetmidler for i alt 0,482 mio. kr. p.a. fra budgettet for vejbelysning under Vejvedligeholdelse mv. til dækning af ikke budgetterede ekstraarbejder og ydelser.

Der flyttes desuden budgetmidler fra budgettet for vejbelysning under Vejvedligeholdelse mv. til Arealdrift under Grønne områder og kirkegårde ligeledes til dækning af udestående budget, jf. under Grønne områder og kirkegårde.

Vejvedligeholdelse mv. - Vejafvandingsbidrag

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har afgjort kommunens vejbidrag for 2011 til forsyningsselskabet for afledning af regnvand på de kommunale og private fællesveje. For 2011 er bidraget fastsat til 6,8% af kloakledningsanlæggene, svarende til 1,2 mio. kr.

Der er i budget for 2014 og frem budgetteret med forventede omkostninger på 2,63 mio. kr. (2014-priser). Desuden er der overført en mindredgift på 1,05 mio. kr. fra 2013 til 2014. Afgørelse for 2012 foreligger pt. ikke, og såfremt afgørelsen af bidraget for 2012 følger afgørelsen for 2011, må det forventes, at bidraget vil svare til niveauet for 2011 på 6,8% af kloakledningsanlæggene. Der er for 2012 betalt i 2013 aconto 2,04 mio. kr.

Der indlægges derfor foreløbigt 4,5 mio. kr. i 2014, 1,1 mio. kr. i 2015, 0,5 mio. kr. i 2016, 2,4 mio. kr. i 2017 samt 2,1 mio. kr. i 2018, jf. nedenstående tabel. Beregningerne er foretaget ud fra en skønnet bidragssats på 6,8% og en antagelse om, at betalingerne forfalder ét år bagud dog således, at betalinger for 2012-2013 forfalder i 2014.

Forventede betalinger til forsyningsselskabet

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Anlægsudgifter oplyst af LTF	52.400	98.100	55.200	45.700	74.300	70.000	-
Forventet betaling ved bidragssats på 6,8%	3.563	6.671	3.754	3.108	5.052	4.760	
LTK-Budget	-	-	3.673	2.632	2.632	2.632	2.632
Betalt a'conto pr. ultimo 2013	2.040	-	-	-	-	-	-
Forventet løbende betaling ved 6,8%	-	-	8.194	3.754	3.108	5.052	4.760
Difference mellem forventet løbende betaling ved 6,8% og budget	-	-	-4.521	-1.122	-476	-2.421	-2.129

Der er en vis usikkerhed i forhold til den endelige betaling, hvorfor der må forventes en endelig budgetjustering, når de faktiske betalinger foreligger.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Driftssikring af boligbyggeri	421					
Jernbanedrift	15					
Andre kulturelle opgaver	388					
Fælles formål	-2					
Øvrige sociale formål	1.102					
Fælles formål	186					
Kommunalbestyrelsesmedlemmer	5.531	1.114	225	225	225	225
Kommissioner, råd og nævn	656					
Valg m.v.	1.521	300				
Sekretariat og forvaltninger	172.667	1.874	1.674	1.474	1.274	1.674
Udmøntning af besp s.f.a. rådhusbyggeri	0		3.560	3.560		
Fælles IT og telefoni	50.163					
Jobcentre	21.208	1.281	1.038	720	44	
Naturbeskyttelse	2.442					
Miljøbeskyttelse	3.189					
Byggesagsbehandling	-3.785					
Voksen-, ældre- og handicapområdet	-2.712					
Det specialiserede børneområde	3.704					
Administrationsbidrag til Udbetaling DK	8.100	-467				
Tjenestemandspension	76.858					
I alt	341.648	4.102	6.497	5.979	1.543	1.899

+ = Merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Kommunalbestyrelsesmedlemmer**Vederlag til borgmester**

I forbindelse med sin fratræden, har tidligere borgmester modtaget 0,369 mil. kr. i løn. Budgettet til aflønning af borgmester og viceborgmester forventes således i 2014 at overskride budgetrammen med dette beløb.

Kommunalbestyrelsen

Opstart af ny kommunalbestyrelse med en del nye medlemmer har medført en række initialomkostninger. Det beløber sig til 0,170 mio. kr. Udgifterne vedrører blandt andet introseminar, reception og kurser for nye medlemmer.

Formands-, næstformands- og udvalgsvederlæggelse

Økonomiudvalget godkendte 24. oktober 2013 en sag vedrørende formands-, næstformands- og udvalgsvederlæggelse. Den økonomiske konsekvenser på 0,225 mio. kr. blev besluttet indarbejdet i 1. anslået regnskab 2014.

Borgerrådgiver

Budgettet til Borgerrådgiverene er placeret under Kommunalbestyrelsen, da borgerrådgiveren refererer direkte til hertil. Da det blev besluttet at fastansætte borgerrådgiveren, blev der alene tildelt en ½ budgetsum for 2014, da det forudsattes at der var en overførsel fra tidligere år i forbindelse med tidsforskydning i den initiale ansættelse. Dette er dog ikke tilfældet, da mindreforbruget i 2012 ikke blev overført. Denne konto forventes således at have et merforbrug i 2014 på 0,350 mio. kr.

Valg - Folkeafstemning

Der skal i 2014 afholdes folkeafstemning, og der er ikke afsat budgetmidler til dette. Det vurderes, at folkeafstemningen vil koste 0,300 mio. kr. i 2014. Det forventes dog, at kommunen kompenseres med 0,100 – 0,200 mio. kr. via DUT-midler.

Sekretariat og Forvaltninger

Trivselsmåling / leder evaluering

Der er afsat midler til gennemførelse af en trivselsmåling og en leder evaluering hvert tredje år. Målingerne blev gennemført som en kombineret måling i 2010, men planlægges fremover udført som to selvstændige målinger. For at differentiere målingerne både indholds- men også tidsmæssigt, udskydes leder evalueringen ét år i forhold til afholdelsen af trivselsmålingen. Beløbet til gennemførelse af leder evaluering (0,2 mio. kr.) tidsforskydes således i forhold til det samlede afsatte budget på i alt 0,5 mio. kr.

Forespørgsler om ejendomsoplysninger

Kommunen skal i løbet af 2014 overgå til et fælles digitalt system vedrørende ejendomsoplysninger. Derfor vil kommunen ikke længere kunne opkræve indtægter ifm. forespørgsler. Dette betyder at den indarbejdede indtægtsforventning på 0,471 mio. kr. ikke kan indfries i 2014 og overslagsårene. Det har på nuværende tidspunkt ikke kunne konstateres, at overgang til anden ordning har medført mindre ressourcetræk.

Lønbudget mellem aktivitetssområde Træning og Omsorg / Administration

Der sker en omflytning af budgetmidler fra aktivitetssområde Træning og Omsorg til Administration på 0,4 mio. kr., idet aflønning sker under Administration mens budget historisk har været placeret under Træning og Omsorg.

Fundraiser

Der er i 2014 og frem afsat en analysepulje (aktivitetssområdet Puljer) til analyser i forbindelse med effektiviseringer. En del af analysepuljens budget anvendes til at få bragt den formelle bevilling til fundraiseren på plads.

Der anvendes 0,603 mio. kr. af analysepuljens budget fra 2014 og frem til aflønning af fundraiseren ud fra den forudsætning, at fundraiseren via sin indsats kan bidrage til effektiviseringer andetsteds i organisationen.

Advokatomkostninger

Der har primo 2014 været ekstraordinært store udgifter til advokatbistand. Det forventes pt. at give et merforbrug på 0,500 mio. kr.

Taxa rabatordning

LTK modtager årligt en indtægt baseret på en rabat der udløses ved brug af taxa. Indtægten er budgetteret med -0,407 mio. kr. I 2013 var indtægten alene på -0,276 mio. kr. og det forventes heller ikke i 2014 at modtage den budgetterede indtægt, da der grundet sparehensyn anvendes mindre taxakørsel i organisationen.

Udmøntning af besparelse som følge af rådhusbyggeri

Igangsætning af rådhusbyggeri er forsinket som følge af blandt andet fredningssag. Derfor tidsforskydes den budgetterede besparelse ligeledes med 1 år. Den budgetterede besparelse på -3,560 mio. kr. i 2015 nulstilles, og den budgetterede besparelse på -7,121 mio. kr. i 2016 halveres.

Jobcentre - Kontanthjælpsreform

I fortsættelse af sag nr. 10 på Økonomiudvalgets møde den 18. marts, indarbejdes hermed reformens konsekvenser i form af merudgift til jobcenterets administration. Dette skal ses i sammenhæng med reformens øvrige konsekvenser på henholdsvis Beskæftigelse, Puljer og Dagtilbud.

Administrationsbidrag - Udbetaling Danmark

Der er i 2014 afsat 7,994 mio. kr. til afholdelse af udgift til administrationsbidrag til Udbetaling Danmark. I mail af 9. januar 2014 orienterede ATP om at kommunen i 2014 ville blive opkrævet 7,527 mio. kr. Der kan således lægges 0,467 mio. kr. i kassen.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Konsulentbistand	366					
Seniorordninger	516	-516	-516	-516	-516	-516
Tilskud til særlige fleks job	189					
Ekstra praktikpladser	1.960					
Trepartsinitiativer - komp. udvikling	290					
Barselspulje	222					
Pulje priskorrektion	1.702					
Velfærdsteknologi besparelse	-539					
Konsulent afgift	-1.047					
Lønpulje til særligt formål	2.719	-500				
Jubilæumsgratiale	409	-200				
Pulje ved. budgetgaranterede områder	1.894	-891	-1.931	-2.560	-2.942	-2.942
Effektiviseringsmål	-2.306					
Udbudsstrategi - konsulentydelse	1.948					
Analysepulje	1.145	-603	-603	-603	-603	-603
Helhedsplan Dyrehavegårds Jorder	1.078					
Grønt Lys	1.579					
Div. plananalyser, helhedsplaner mv.	337					
I alt	12.464	-2.710	-3.050	-3.679	-4.061	-4.061

+ = Merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Seniorordninger

CØP har en pulje stående til afholdelse af udgifter i forbindelse med indgåede seniorordninger. Puljen andrager 0,516 mio. kr. Der er aftale om indgåede seniorordninger for 0,280 mio. kr. på området for Træning og Omsorg. Der overføres således 0,280 mio. kr. til CTO i 2014 og i overslagsårene til afholdelse af udgifterne til seniorordninger. De resterende budgetmidler (0,236 mio. kr.) lægges i kassen.

Lønpulje til særligt formål

CØP har en pulje til afholdelse af udgifter i forbindelse med ophør af åremålsansættelser. Der er i 2014 et budget på 2,605 mio. kr. De forventede udgifter i 2014 beløber sig til 2,105 mio. kr. Der kan således lægges 0,500 mio. kr. i kassen.

Jubilæumsgratiale

En beregning viser, at der i 2014 vil være op til 43 personer der skal modtage jubilæumsgratiale på 8.000 kr. Dette medfører et forventet mindreforbrug til gratiale på 0,200 mio. kr.

Analysepulje

Der er i 2014 og frem afsat en analysepulje til analyser i forbindelse med effektiviseringer. En del af analysepuljens budget anvendes til at få bragt den formelle bevilling (på Akt.området Administration) til fundraiseringen på plads.

Der anvendes 0,603 mio. kr. af analysepuljens budget fra 2014 og frem til aflønning af fundraiseringen ud fra den forudsætning, at fundraiseringen via sin indsats kan bidrage til effektiviseringer andetsteds i organisationen.

Pulje vedrørende budgetgaranterede områder

I fortsættelse af sag nr. 10 på Økonomiudvalgets møde den 18. marts, indarbejdes hermed reformens konsekvenser. Dette skal ses i sammenhæng med reformens øvrige konsekvenser på henholdsvis Beskæftigelse, Administration og Dagtilbud.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Reduktion af konsulentbistand (status)

I budget 2013-16 er det besluttet, at udgifterne til ekstern konsulentbistand skal reduceres.

Der er således indarbejdet et sparekrav på i alt 1,5 mio. kr. som skal hentes ved en pålæggelse af en afgift ved anvendelse af eksterne konsulenter. Afgiften udmøntes som en budgetreduktion på de konti der har bogførte udgifter til eksterne konsulenter.

Følgende budgetreduktioner er udført efter 1. kvartal 2014.

1.000 kr.	Samlet sum forbrugt på ekstern konsulentbistand	Samlet budgetreduktion
1. kvartal - drift	2.010	402
1. kvartal - anlæg	826	83
I alt	2.836	485

AFVIGELSER

1000 kr. netto	Korr. budget 2014	Afvigelse ift. korr. budget for 2014 og BF2015-2018				
		2014	2015	2016	2017	2018
Ubestemte formål	-55					
Fælles formål	26.205					
Beboelsesejendomme	-17.227					
Erhvervsnejendomme	5.974					
Andre faste ejendomme	2.671					
Ejendomsdrift kommunale bygninger	128.997	150	-150			
Adm.bygninger og Intern service	25.547					
Øvrige områder	3.496					
I alt	175.608	150	-150	0	0	0

+ = Merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Ejendomsdrift, kommunale ejendomme

ØK har i juni 2013 bevilliget 0,3 mio. kr. i 2014 og 0,15 mio. kr. i 2015 vedrørende Peter Lunds vej 8, Lindegården. Ejendomsdrift har dog indgået aftale om, at driftstilskuddet for 2015 allerede udbetales i 2014.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER**Beboelsesejendomme**

Lejetab forekommer normalt kun i forbindelse med tomgangsperioder ved gennemførelse af større forbedringsarbejder i forbindelse med genudlejning. Lejetab derudover forekommer typisk i perioden frem til, der træffes afgørelse om ejendommens fremtidige anvendelse, herunder anden anvendelse end den eksisterende eller salg.

Der er i 2014 budgetteret med lejetab for beboelsesejendomme. Der kan blive et lejetab herudover.

Der er igangsat udarbejdelse af en samlet oversigt over mulige lejetab, jf. ØK's anmodning af d. 10. april 2014. Desuden udarbejdes en plan for tiltag, der kan minimere eventuelle lejetab.

Ejendomsdrift, kommunale ejendomme

En række af kommunens ejendomme har adresse på private fællesveje uden vedligeholdelsesaftale med kommunen, og kommunen har som myndighed udstedt en række påbud om istandsættelse af private fællesveje. Dette betyder, at Ejendomsdrift i 2014 får en merudgift til istandsættelse af veje, der ikke er budgetlagt. Ejendomsdrift arbejder på, at få et samlet overblik over de ejendomme, der bliver ramt af et påbud og de samlede økonomiske konsekvenser herfor.

Sparekravet på 4,1 mio. kr. er for 2014 udmøntet. Sparekravet på de 4,1 mio. kr. blev fastlagt i forbindelse med etableringen af en fælles ejendomsdrift for kommunens ejendomme. Sparekravet er i 2014 udmøntet primært ved indgåelse af energiaftale med EON omkring levering af varme til bl.a. Virum skole og en række andre ejendomme i kommunen. Aftalen har medført en samlet energibesparelse på 2,9 mio. kr. i 2013/2014. Derudover er der opnået en årlig besparelse på porto på 0,9 mio. kr. og en driftsbesparelse på distrikterne på 0,3 mio. kr. I forhold til overslagsårene 2015-17 udestår et resterende sparekrav på 2,9 mio. kr. Ejendomsdrift arbejder på en række konkrete projekter, der skal realisere det resterende sparekrav. Projekterne vedrører driftsbesparelser ved arealoptimering, etablering af en fælles alarm- og vagtordning, driftsoptimering af administrationen samt energioptimering af de kommunale bygninger.

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	Korr. Budget 2014	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
		2014	2015	2016	2017	2018
Erhvervsgrunduddannelse	1.537					
Andre sundhedsudgifter	1.818					
Integrationsprogram/introduktionsforløb	3.175	44				
Kontanthjælp til udlændinge	3.562					
Personlige tillæg mv.	5.456					
Førtidspension	118.194	-4.000				
Sygedagpenge	49.633					
Sociale formål	1.863					
Kontanthjælp	79.083	-7.565	-8.510	-8.481	-8.452	-8.452
Boligyldelse	26.594					
Boligsikring	14.698	148	190	190	190	190
Dagpenge til forsikrede ledige	63.872	3.402	512	512	511	511
Særlig uddannelsesordning	1.100	1.000				
Revalidering	4.259	-1.000				
Løntilskud flekjob mv.	34.294	2.000				
Ressourceforløb	10.579	-1.000				
Driftsudgifter beskæftigelsesindsats	20.164	850	-227	184	1.432	1.432
Beskæftigelsesindsats forsikrede ledige	10.790	-391	-508	-508	-508	-508
Løn forsikrede ledige i kommunen	751					
Servicejob	-24					
Seniorjob	5.416	-1.000				
Beskæftigelsesordninger	4.786	2.487	1.821	1.821	1.821	1.821
Erhverv	2.150					
I alt	463.747	-5.025	-6.722	-6.282	-5.006	-5.006

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

I forlængelse af konsekvensberegningerne af kontanthjælpsreformen fremlagt for hhv. Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalget og Økonomiudvalget i marts måned er der indarbejdet en mindreudgift på aktivitetssområdet på samlet -3,1 mio. kr. i 2014, -6,7 mio. kr. i 2015, -6,3 mio. kr. i 2016 og -5,0 mio. kr. i 2017 og frem. Det skal bemærkes, at ændringerne skal ses i sammenhæng med en tilpasning af tilskuddet fra staten på hovedkonto 7 (finansiering), som netto for kommunen indebærer et tab på kontanthjælpsreformen. Konsekvensberegningerne og tilpasningen af de enkelte konti er sammenfattet i nedenstående tabel.

Budgetkorrektioner afledt af kontanthjælpsreformen

1.000 kr. netto	Afvigelse ift. korr. Budget 2014 og BF2015-18				
	2014	2015	2016	2017	2018
Kontanthjælp	-6.565	-8.510	-8.481	-8.452	-8.452
Boligsikring	148	190	190	190	190
Dagpenge til forsikrede ledige	402	512	512	511	511
Driftsudgifter beskæftigelsesindsats	850	-227	184	1.432	1.432
Beskæftigelsesindsats forsikrede ledige	-391	-508	-508	-508	-508
Beskæftigelsesordninger	2.487	1.821	1.821	1.821	1.821
I alt	-3.069	-6.722	-6.282	-5.006	-5.006

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Kontanthjælpsreformen medfører herudover en merudgift til daginstitutionsbetaling på 0,2 mio. kr. i 2014 og 0,3 mio. kr. i 2015 og frem, som knytter sig til udgifterne til økonomisk friplads under aktivitetssområde dagtilbud.

Tilsvarende indebærer kontanthjælpsreformen og det i forlængelse af reformen vedtagne modgående initiativ en afledt administrativ merudgift på 1,3 mio. kr. i 2014, 1,0 mio. kr. i 2015, 0,7 mio. kr. i 2016, som knytter sig til jobcentrets ramme under aktivitetsområde administration.

Skønnet for aktivitetsområdet i øvrigt viser en række modgående bevægelser, som samlet set svarer til et skønnet mindreforbrug på -2,0 mio. kr. i 2014 jf. nedenfor. Der er foreløbig ikke lagt korrektioner ind i overslagsårene for andet end kontanthjælpsreformen. Forvaltningen vil vurdere dette nærmere i forbindelse med udarbejdelsen af budgetgrundlaget for 2015 efter kommuneaftalen i juni måned.

Førtidspension og løntilskud (fleksjob mv.)

Der skønnes et samlet mindreforbrug på kontoen for førtidspension på -4,0 mio. kr., som skal ses i sammenhæng med førtidspensions- og fleksjobreformen pr. 1. januar 2013. Reformen har reduceret tilgangen af nye førtidspensionister, som i stedet modtager et ressourceforløb eller tilkendes et fleksjob, og dermed bliver omfattet af reglerne for at kunne modtage ledighedsydelse. En revurdering af konsekvenserne af reformen antyder en lavere aktivitet på kontoen end forudsat i budgettet ligesom en lineær fremskrivning af regnskabstallene for 1. kvartal viser et mindreforbrug på kontoen. Omvendt kan det ikke udelukkes, at en række verserende ankesager vil kunne udløse en merudgift for kommunen senere på året, og på den baggrund nedjusteres budgetrammen i forbindelse med 1. anslået svarende til et mindreforbrug på -4,0 mio. kr.

De afledte konsekvenser for kontoen til løntilskud og ledighedsydelse kan ikke umiddelbart opgøres, idet aktiviteten på området ikke afspejler sig systematisk i afregningen af løntilskud, men alt andet lige vil en nedgang i tilgangen til førtidspension have afledte konsekvenser for udgifterne til løntilskud og ledighedsydelse. Da budgetrammen for 2014 ligger ca. 3,8 mio. kr. under sidste års regnskabsresultat, opjusteres skønnet i forbindelse med 1. anslået regnskab med 2,0 mio. kr. i forventning om afledte merudgifter til løntilskud og ledighedsydelse.

Dagpenge til forsikrede ledige og beskæftigelsesindsats for forsikrede ledige

På baggrund af Økonomisk Redegørelse fra december 2013 skønnes det samlede antal helårspersoner, der modtager dagpenge, midlertidig arbejdsmarkedsydelse eller er i løntilskud til 598 svarende til et samlet merforbrug på 3,0 mio. kr. Beløbet dækker udelukkende over en forventet merudgift til a-dagpenge og midlertidig arbejdsmarkedsydelse, idet skønnet vedr. løntilskud fastholdes svarende til budgettet. For begge konti gælder, at der er tale om et foreløbigt skøn, idet ledighedsudviklingen i resten af 2014 er usikker. I skønnet er indarbejdet en afledt udgift til en ekstra dagpengeuge, idet 2014 regnskabsmæssigt omfatter 53 dagpengeuger.

Merudgiften skal ses i sammenhæng med, at budgettet for 2014 tager udgangspunkt i Økonomisk Redegørelse for maj 2013 og justeringen af beskæftigelsestilskuddet udmeldt juni 2013. Som konsekvens heraf blev rammen nedjusteret med -9,0 mio. kr. i forventning om faldende ledighed og dermed faldende udgifter til a-dagpenge svarende til justeringen i det særlige beskæftigelsestilskud for 2014. På baggrund af de seneste tal for udviklingen i ledigheden herunder den foreløbige melding for midtvejsreguleringen af beskæftigelsestilskuddet skønnes aktiviteten for a-dagpenge og midlertidig arbejdsmarkedsydelse i forbindelse med 1. anslået til 493 helårspersoner svarende til en stigning på 29 sammenholdt med budgettet.

Kontanthjælp

Prognosen for udviklingen i antal modtagere af kontanthjælp viser ifølge en beregning på Effektivindsats.dk en forventet stigning på 13 helårspersoner svarende til et samlet skøn på 851 helårspersoner i 2014. På baggrund af forbruget for 1. kvartal vurderes det imidlertid, at der er behov for at analysere udviklingen i kombination med virkningerne af kontanthjælpsreformen over en længere periode for at kunne vurdere udgiftsbehovet for hele året, idet forbruget på nuværende tidspunkt isoleret set ikke giver anledning til at opjustere budgetrammen for kontanthjælp.

I forbindelse med afkortning af dagpengeperioden blev der indarbejdet en forventet stigning i aktiviteten på kontanthjælp på 11 helårspersoner svarende til en årlig merudgift på 1,0 mio. kr. Med

vedtagelsen af den midlertidige arbejdsmarkedsydelse vil den indarbejdede merudgift på 1,0 mio. kr. derfor umiddelbart bortfalde, og det foreslås på den baggrund, at der indarbejdes en tilsvarende reduktion af budgetrammen på -1,0 mio. kr. i 2014. Grundlaget for en tilsvarende reduktion i overslagsårene vil indgå i det videre arbejde med vurdering af kontanthjælpsreformens konsekvenser frem mod 2. anslået regnskab.

Særlig uddannelsesordning

Ordningen er erstattet af den midlertidige arbejdsmarkedsydelse, og forbruget på kontoen vil derfor aftage løbende hen over året i takt med, at de lediges referenceperiode på 12 måneder udløber. Forbruget på kontoen ligger i 1. kvartal 0,1 mio. kr. over budgetrammen, og på det grundlag foreslås budgetrammen opjusteret med 1,0 mio. kr.

Revalidering

I forlængelse af regnskabsresultatet for 2013 nedjusteres skønnet for kontoen i forbindelse med 1. anslået regnskab med -1,0 mio. kr. Aktiviteten på området ligger i 1. kvartal 2014 på niveau med samme periode året før svarende til 34 helårspersoner under ordningen.

Ressourceforløb

Med en aktivitet i 1. kvartal svarende til 24 helårspersoner skønnes det ikke realistisk at kunne nå at etablere forløb svarende til budgetforudsætningen på 80 helårspersoner. Kontoen foreslås derfor i forbindelse med 1. anslået regnskab nedjusteret med 1,0 mio. kr.

Seniorjob

Med virkning fra 1. januar 2014 er adgangen til seniorjobordningen blev begrænset som konsekvens af aftalen om den midlertidige arbejdsmarkedsydelse. Aktiviteten på kontoen omfatter 23 forløb, som er videreført fra 2013. På den baggrund foreslås kontoen i forbindelse med 1. anslået regnskab nedjusteret med 1,0 mio. kr.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

I forbindelse med regnskabsafslutningen for 2013 blev Integrationsrådets mindreforbrug på 43.533 kr. ved en fejl ikke overført. Der søges derfor i forbindelse med 1. anslået regnskab om tillægsbevilling svarende til mindreforbruget. Beløbet er i 2014 disponeret til projekt mentor, kulturfestivalen og kvindeløb.

ANLÆGSVIRKSOMHED

INVESTERINGSOVERSIGT MED BEMÆRKNINGER

Investeringsoversigten viser rådighedsbeløbene i 2012 i udvalgs- og aktivitetsområdeorden

SAMMENDRAG AF ANLÆGSVIRKSOMHED

1.000 kr. netto

Anlæg	Opr. budget 2014	3.AR 2013	Overførsler 2013/14	KMB-be slutn.	Tekn. omplac.	Tillægsbevilling 2014	Korr. budget 2014	Forbrug 31.3	Forbrug pct.	1. ans. regnskab 2014	Afvigelse korr.bud.
BØRNE- OG UNGDOMSUDV.....											
Skoler.....	14.930	9.000	632		-1	9.631	24.561			14.561	-10.000
Dagtilbud.....			569		0	569	569	203	35,7%	569	
KULTUR- OG FRITIDSUDV.....											
Idræt.....	47.256	19.500	1.250		-30	20.720	67.976	4.024	5,9%	53.549	-14.427
Kultur.....	1.000		1.632	347	0	1.980	2.980			2.980	
SOCIAL- OG SUNDHEDSUDV.....											
Træning og omsorg.....	9.911	1.000	12.337		-12	13.325	23.236	218	0,9%	27.073	3.837
Handicappede.....	5.370		7.530		-1	7.529	12.898	1.984	15,4%	12.898	
TEKNIK- OG MILJØUDV.....											
Grønne områder og kirkegårde.....	449	134	52	11.000	0	11.186	11.635			3.617	-8.018
Trafikanlæg mv.	22.700	10.755	12.016	2.495	-27	25.239	47.938	784	1,6%	45.684	-2.254
Miljø og natur.....		200	160	600	-3	957	957	26	2,7%	957	
ØKONOMIUDV.....											
Administration.....	20.464	3.500	2.040		-9	5.531	25.995	863	3,3%	6.634	-19.361
Puljebeløb.....	3.094						3.094	18	0,6%	3.094	
Kommunale ejendomme.....			-133		0	-133	-133			-133	
Anlægspulje - ejendomssalg.....				37.000		37.000	37.000			37.000	
Nettoanlægsområder i alt.....	125.173	44.089	38.085	51.442	-82	133.534	258.707	8.120	3,1%	208.484	-50.223
Ejendomssalg.....	-81.430	-680	-18.179	-57.544	-1	-76.404	-157.834	-1.656	1,0%	-159.954	-2.120

INVESTERINGSOVERSIGT 2014

Beløb i 1.000 kr.

= "Borgernære serviceområder" i h.t. afgrænsningen fra Kvalitetsfonden							
Konto	Tekst		Opr. budget 2014	Korr. budget pr. 31.03.14 (rådighedsbeløb)	Nye tidsforskydninger til 2015 m.m.	Øvrige ændringer i denne budgetopfølgning	Forventes afholdt i 2014
<u>ANLÆGSUDGIFTER</u>							
Aktivitetsområde: SKOLER							
03 22 FOLKESKOLEN M.M.							
01 Folkeskoler							
	IT folkesk. Forsøg digitale læringsmidl.	U		93			93
	Lån Trongårdsskolen. Varmtvands-beholder, Klimapulje	U		100			100
	Lindegårdsskolen. Udbygning/indskoling	U	10.930	20.368	-10.000		10.368
	Folkeskolereformen	U	4.000	4.000			4.000
SKOLER I ALT			14.930	24.561	-10.000	0	14.561
Aktivitetsområde: BØRN							
05 25 DAGTILBUD TIL BØRN OG UNGE							
14 Integrerede daginstitutioner							
	Taarbæk Børnehus. Samling på Taarbæk Strandvej 84	U		569			569
BØRN I ALT			0	569	0	0	569
Aktivitetsområde: IDRÆT							
03 22 FOLKESKOLEN M.M.							
18 Idrætsfaciliteter for børn og unge							
Lyngby Idrætsby:							
	- Lyngby Idrætsby	U		391			391
	- Lyngby Idrætsby. Breddeidrætsfaciliteter	U	20.320	31.266	-3.000		28.266
	- Lyngby Idrætsby. Svømmehal	U	6.114	4.819	-2.000		2.819
	- Lyngby Idrætsby. Nedrivning og leje af pavilloner	U	1.031	936	-269		667
	- Lyngby Idrætsby. Opvisnings-/superligastadion	U I		-120 -500		243 -400	122 -900
	- Lyngby Idrætsby. Institutioner	U	14.790	18.819	-9.000		9.819
	- Lyngby Idrætsby. Retablering af atletikfaciliteter	U		826			826
	- Lyngby Stadion. Renov. forhus mv.	U		1.326			1.326
	- Lyngbyhallen	U		4.659			4.659
	- Styrkelse af breddeidræt	U	5.000	5.000			5.000
	Tilskud til kunststofbane i Lundtofte	U	0	555			555
IDRÆT I ALT			47.256	67.976	-14.269	-158	53.550
Aktivitetsområde: KULTUR							
03 32 FOLKEBIBLIOTEKER							
50 Folkebiblioteker							
	Mikrobiblioteker	U	1.000	1.347			1.347
03 35 KULTUREL VIRKSOMHED							
64 Andre kulturelle opgaver							
	Udvikling af kulturelle faciliteter	U	0	1.632			1.632
KULTUR I ALT			1.000	2.980	0	0	2.980

INVESTERINGSOVERSIGT 2014

Beløb i 1.000 kr.

= "Borgernære serviceområder" i h.t. afgrænsningen fra Kvalitetsfonden							
Konto	Tekst		Opr. budget 2014	Korr. budget pr. 31.03.14 (rådighedsbeløb)	Nye tidsforskydninger til 2015 m.m.	Øvrige ændringer i denne budgetopfølgning	Forventes afholdt i 2014
	Aktivitetsområde: TRÆNING OG OMSORG						
00 25	FASTE EJENDOMME						
18	Driftssikring af boligbyggeri						
	Baunehøj. 118 boliger. Serviceareal.	U		-393			-393
	Bredebo. Kommunal andel af anlæg af 96 nye boliger. Serviceareal	U	9.796	17.105			17.105
	Bredebo. Serviceareal 96 boliger. Statstilskud	I	-3.837	-3.837	3.837		0
	Solgården III. Nyt aktivitetscenter	U		1.393			1.393
	Solgården III. Øvr. adm. arealer	U		909			909
	Solgården III. Komm. andel af anlæg af 30 nye boliger. Serviceareal	U		1.663			1.663
	Solgården III. Statstilskud til anlæg af 30 nye boliger. Serviceareal	I	-1.103	-1.103			-1.103
	Omsorgsboliger. Helhedsplan	U		1.545			1.545
05 32	TILBUD ÆLDRE OG HANDICAPPEDE						
34	Plejhjem og beskyttede boliger						
	Bredebo. Montering.	U	5.055	5.426			5.426
	Solgården. Montering.	U		529			529
	TRÆNING OM OMSORG I ALT		9.911	23.236	3.837	0	27.073
	Aktivitetsområde: HANDICAPPEDE						
05 38	TILBUD TIL VOKSNE MED SÆRLIGE BEHOV						
50	Botilbud til længerevarende ophold						
Lån	Slotsvænget. Etablering af 32 boliger (uden momsafløftning)	U		6.205			6.205
	Slotsvænget. Montering	U		1.457			1.457
	Slotsvænget. Øvrige administrationsarealer	U		1.848			1.848
	Slotsvænget. Servicearealer	U		492			492
	Slotsvænget. Statstilskud	I	-1.280	-1.280			-1.280
Lån	Strandberg. Boliger (uden momsafløftning)	U		-2.490			-2.490
	Strandberg. Monteringsudgifter	U		-114			-114
	Strandberg. Serviceareal	U		416			416
	Strandberg. Statstilskud	I	-800	-800			-800
52	Botilbud til midlertidigt ophold (§ 107)						
Lån	Caroline Amalievej 118-124. Ombygning til almene boliger (uden momsafløftning)	U	7.450	7.163			7.163
	HANDICAPPEDE I ALT		5.370	12.898	0	0	12.898

INVESTERINGSOVERSIGT 2014

Beløb i 1.000 kr.

= "Borgernære serviceområder" i h.t. afgrænsningen fra Kvalitetsfonden							
Konto	Tekst		Opr. budget 2014	Korr. budget pr. 31.03.14 (rådighedsbeløb)	Nye tidsforskydninger til 2015 m.m.	Øvrige ændringer i denne budgetopfølgning	Forventes afholdt i 2014
	Aktivitetsområde: GRØNNE OMRÅDER OG KIRKEGÅRDE						
00 28	FRITIDSOMRÅDER						
20	Grønne områder og naturpladser						
	Etablering af sundhedsstier og -pladser	U		134			134
	Etablering af sti og cykeludfordringsbane ved Garderhøj fort	U		200			200
	Bellevue Strandpark - Helhedsplan	U	348	18		-18	0
	Kanalvejsgrunden - byrumsforskøn.	U		11.000	-8.000		3.000
00 35	KIRKEGÅRDE						
40	Kirkegårde						
	Renovering af kirkegårde 2010-15	U		122			122
02 35	HAVNE						
41	Lystbådehavne mv.						
	Lyngby Sø. Bredsikring	U		59			59
	Taarbæk Havn - Istandsættelse 2014 og frem	U	102	102			102
	GRØNNE OMRÅDER OG KIRKEGÅRDE I ALT		449	11.635	-8.000	-18	3.617

INVESTERINGSOVERSIGT 2014

Beløb i 1.000 kr.

= "Borgernære serviceområder" i h.t. afgrænsningen fra Kvalitetsfonden		Opr. budget 2014	Korr. budget pr. 31.03.14 (rådighedsbeløb)	Nye tidsforskydninger til 2015 m.m.	Øvrige ændringer i denne budgetopfølgning	Forventes afholdt i 2014	
Konto	Tekst						
	Aktivitetsområde: TRAFIKANLÆG MV.						
00 25	FASTE EJENDOMME						
13	Andre faste ejendomme						
	Etablering af pavillon på Lyngby Torv	U	2.387			2.387	
02 28	KOMMUNALE VEJE						
22	Vejanlæg						
	Trafik og infrastruktur i bymidten. P-henvisning. Rådighedsbeløb 2010	U	2.392	3.392		3.392	
	Iværksættelse af betalt parkering i Kgs. Lyngby	U		182		182	
	Dialogprojekt - byvision langs Ring 3. LTKs andel af projektleder (Ringby-letbane-samarbejdet)	U	142	181		181	
	Renovering af broer:						
	- Renovering af broer 2014 og frem (Komm. bygværker). Rådighedsbeløb	U	8.938	8.938	-2.000	[6.938	
	Renovering af broer 2014	U		5.720		[5.720	
	Slidlag mv:						
	- Slidlag. Retablering af veje. Rådighedsbeløb	U	10.028	9.834	-254	[9.580	
	- Slidlag. Retablering af veje i 2014	U		2.134		[2.134	
	Støj:						
	- Støjhandlingsplan - facadeisolering	U		1.000		1.000	
	- Støjhandlingsplan - støjskærme/støjvolde	U		6.857		6.857	
	Cykelstier:						
	- Etablering af cykelstier Hovedgaden syd ml. Jernbaneplassen/Jægersborgvej	U		188		188	
	- Anl. supercykelstier (siden lukket)	U	800			0	
	- Supercykelstier - Allerødruen (ny)	U		4.618		4.618	
	- Supercykelstier - Allerødruen (ny)	I		0		0	
	- Supercykelstier - Ring 4-ruten (ny)	U		409		409	
	- Supercykelstier - Ring 4-ruten (ny)	I		0		0	
	- Kommunal andel - Supercykelstisekretariatet (ny)	U		312		312	
	Cykelkælder ved Lyngby Station	U	400	400		400	
	Skoleveje:						
	- Sikring af skoleveje. Rådighedsbeløb	U		496		496	
	- Skoleveje. Skiltning mv. ved inst.	U		702		702	
	- Uheldsbekæmpelse. Konsulent og kampagner	U		38		38	
	Trafiksanerung af kryds ved Bredevej	U		400		400	
		I		-250		-250	
	TRAFIKANLÆG MV. I ALT		22.700	47.938	-2.000	-254	45.684

INVESTERINGSOVERSIGT 2014

Beløb i 1.000 kr.

= "Borgernære serviceområder" i h.t. afgrænsningen fra Kvalitetsfonden			Opr. budget 2014	Korr. budget pr. 31.03.14 (rådighedsbeløb)	Nye tidsforskydninger til 2015 m.m.	Øvrige ændringer i denne budgetopfølgning	Forventes afholdt i 2014
Konto	Tekst						
Aktivitetsområde: MILJØ OG NATUR							
00 52	ØVRIGE MILJØFORANSTALTNINGER						
89	Øvrig planlægning, undersøgelser, tilsyn mv.						
	Uddybning af Fæstningskanalen			957			957
01 22	FORSYNINGSVIRKSOMHEDER						
04	Vandforsyning						
Lån	LAR-projekt, Sorgenfrigård Nord	U	7.900	8.200	-6.866		1.334
	LAR-projekt, Sorgenfrigård Nord	U	-7.900	-8.200	6.866		-1.334
Lån	LAR-projekt, Bondebyen	U	1.816	2.116	-1.300		816
	LAR-projekt, Bondebyen	U	-1.816	-2.116	1.300		-816
MILJØ OG NATUR I ALT			0	957	0	0	957
Aktivitetsområde: ADMINISTRATION							
06 45	ADMINISTRATIV ORGANISATION						
50	Administrationsbygninger						
	Samling rådhusfunktioner (nyt rådhus)	U	1.418	3.914	-2.000		1.914
	Rådhuset. Borgerservicefaciliteter	U		968			968
	Renovering af eksisterende rådhus	U	16.561	17.361	-17.361		0
51	Sekretariat og forvaltninger						
	Etablering af fibernet (WAN)	U	2.485	3.752			3.752
ADMINISTRATION I ALT			20.464	25.995	-19.361	0	6.634
Aktivitetsområde: PULJEBELØB (TIL SÆRLIGE FORMÅL)							
00 25	FASTE EJENDOMME						
10	Fælles formål						
Lån	Grøn klimainvesteringspulje	U	3.094	3.094			3.094
	Anlægspulje - ejendomssalg	U		37.000			37.000
PULJEBELØB (TIL SÆRLIGE FORMÅL) I ALT			3.094	40.094	0	0	40.094
Aktivitetsområde: KOMMUNALE EJENDOMME M.M.							
00 25	FASTE EJENDOMME						
13	Andre faste ejendomme						
	Mageskifte af Lyngby Hovedg. 12 m. Pritzels fabrik (Lyngby Hovedg. 10)	U		495			495
	Trongårdsvej 18	U		740			740
15	Byfornyelse						
	Byfornyelse Plovvej og Bauneporten	U I		388 -1.757			388 -1.757
KOMMUNALE EJENDOMME M.M. I ALT			0	-133	0	0	-133
I alt anlægsudgifter (netto)			125.173	258.707	-49.793	-430	208.484
Heraf "borgernære serviceområder"			72.096	116.863	-20.432	0	96.431

INVESTERINGSOVERSIGT 2014

Beløb i 1.000 kr.

= "Borgernære serviceområder" i h.t. afgrænsningen fra Kvalitetsfonden							
Konto	Tekst		Opr. budget 2014	Korr. budget pr. 31.03.14 (rådighedsbeløb)	Nye tidsforskydninger til 2015 m.m.	Øvrige ændringer i denne budgetopfølgning	Forventes afholdt i 2014
<u>EJENDOMSSALG</u>							
Aktivitetsområde: EJENDOMME - EJENDOMSSALG							
00 22							
03	Erhvervsformål						
	Pakket nettosum - KMB 19.12.2013	N		-66.728			-66.728
05	Ubestemte formål						
	Frikøb af tilbagekøbsdeklarationer '14	N				-2.120	-2.120
00 25	FASTE EJENDOMME						
11	Beboelse						
	Lundtoftevej 228 (Østergaard)	I		-1.506			-1.506
13	Andre faste ejendomme						
	Salg af diverse ejendomme	U	1.000	1.251		-17	1.234
		I	-3.250	-3.250			-3.250
	Salg Lindegården Peter Lunds Vej			0			0
	Salg af grunde, hvor Strandberg ligger nu	U		493			493
		I	-13.000	-13.000			-13.000
	Salg Nordstrandsv. 101, Nykøbing Sj.	U				17	17
	Salg Nordstrandsv. 101, Nykøbing Sj.	I		-680			-680
	Salg af Gyrithe Lemches Vej 20	I	-38.500	-38.500			-38.500
	Salg af Kanalvejsgrunden (nu lukket)	I	-10.000				0
	Salg af areal på Firskovvej 40-44	U					0
	Salg af Gl. Bagsværdvej 51	I		7			7
	Salg af areal på Maglebjergvej						0
	Salg af grund, omsorgsboliger	I	-7.680	-7.680			-7.680
	Salg af ejendom	I	-10.000	-10.000			-10.000
	Salg af ejendom	I		-13.755			-13.755
05 32	PLEJE OG OMSORG FOR ÆLDRE						
34	Plejehjem og beskyttede boliger						
	Solgården III. Salg af boliger	I		-4.486			-4.486
I alt salgsindtægter			-81.430	-157.834	0	-2.120	-159.954

ANLÆGSVIRKSOMHEDEN

ANLÆGSVIRKSOMHEDEN

INVESTERINGSOVERSIGT 2014 MED BEMÆRKNINGER

På baggrund af anlægsopfølgningen pr. 31. marts 2014 er der redegjort for forventet anlægsforbrug i 2014, herunder konklusioner omkring et samlet justeringsbehov (den totale anlægsramme) på -52,343 mio. kr. i 2014, hvoraf -49,793 mio. kr. angår tidsforskydninger til 2015. Restbeløbet på -2,550 mio. kr. vedrører øvrige korrektioner.

Som det fremgår af investeringsoversigten, forventes under den *ordinære anlægsportefølje* et nettoanlægsforbrug på 208,484 mio. kr. Dette anlægsforbrug fremkommer således:

Oprindeligt nettoanlægsbudget 2014 ekskl. ejendomssalg 125,173 mio. kr.

Forskydninger til 2014 i 3. anslået regnskab 2013, der ikke er indarbejdet i Budget 2014-17 44,089 mio. kr.
 Ordinære anlægsoverførsler fra 2013 til 2014 (excl. ejendomssalg) 38,085 mio. kr.
 Oprensning af fæstningskanalen, KMB 19.12.13 0,600 mio. kr.
 Mikrobiblioteker – caféområdet Lundtofte Medborgerhus, KMB 19.12.13 0,347 mio. kr.
 Lukket sag, KMB 19.12.13 11,000 mio. kr.
 Anlægspulje – ejendomssalg 37,000 mio. kr.
 Supercykelstier – bruttolicering, KMB 6.3.14 2,539 mio. kr.
 Trafiksanerung T-kryds Bredevej/Teknikerbyen, KMB 6.3.14 -0,043 mio. kr.
 Konsulentafgifter (status pr. 31.3.14) -0,083 mio. kr.
 Forskydninger fra 2014 til senere år (2015 og 2016) i denne opfølgning -49,793 mio. kr.
 Øvrige ændringer i budgetopfølgning pr. 31.3.14 -0,430 mio. kr.

Korrigeret investeringsoversigt ekskl. ejendomssalg 208,484 mio. kr.

Ændringer – ordinær anlægsportefølje, herunder forskydninger fra 2014-2016

Område (mio. kr., 3 dec.)	Justering 2014	2015	2016	2017	Hele perioden
Skoler	-10,000	10,000			-
Idræt	-14,427	6,769	7,500		-0,158
Træning og omsorg	3,837	-3,837			-
Grønne områder og kir- kegårde	-8,018	8,000			-0,018
Trafikanlæg mv.	-2,254	1,000	1,000		-0,254
Miljø og natur	-8,166	-12,109	-20,275		-
	8,166	12,109	20,275		-
Administration	-19.361	19.361			-
I alt	-50,223	41,293	8,500	-	-0,430

(+: Udgifter, -: Indtægter)

Forskydninger fra 2014-2017 – ejendomssalg

Område (mio. kr. – 3 dec.)	Justering 2014	2015	2016	2017	Hele perioden
Tilbagekøbsdeklarationer	-2,120	-	-	-	-2,120
Pulje salgsmom. omk.	-0,017	-	-	-	-0,017
Nordstrandsvej 101	0,017	-	-	-	0,017
I alt	-2,120	-	-	-	-2,120

(+: Udgifter, -: Indtægter)

Forskydninger fra 2014-2017 – total anlægsramme

(mio. kr. – 3 dec.)	Justering 2014	2015	2016	2017	Hele perioden
Total	-52,343	41,293	8,500	-	-2,550

(+: Udgifter, -: Indtægter)

Bemærkninger – forskydninger til ordinær anlægsportefølje

SKOLER

Lindegårdsskolen, udbygning/indskoling

Jf. budget 2014-17 udestår periodisering af 10,0 mio. kr., som flyttes fra Budget 2014 til 2015. Således ændres oprindeligt rådighedsbeløb for 2014 til korrigeret 9,930 mio. kr. og for 2015 til korrigerede 20,0 mio. kr. P.t. er intet frigivet til opgaven. Yderligere budgetjusteringer kan blive aktuelle, når indbyrdes tilrettelæggelse og prioritering af nybyggeri og ombygning er på plads i relation til genhusningsbehov. Korrektioner på den baggrund vil blive håndteret som led i budgetlægningen for 2015-18 – specifikt for årene 2015/2016.

IDRÆT

Lyngby Idrætsby – Breddeidrætsfaciliteter

Der flyttes 3,0 mio. kr. fra 2014 til 2015. Således ændres oprindeligt rådighedsbeløb for 2014 til korrigeret 30,320 mio. kr., og for 2015 til korrigeret 13,160 mio. kr.

Lyngby Idrætsby – Svømmehal

Planlagt ibrugtagning er skubbet 3 mdr. til juni 2015. Til afpasning af slutafregninger periodiseres 2,0 mio. kr. fra 2014 til 2015.

Lyngby Idrætsby – Nedrivning og leje af pavilloner

Projektet afsluttes samtidig ibrugtagning af Lyngby Idrætsby – Breddeidrætsfaciliteter (august 2015). Derfor skal dele af budgettet for 2014 flyttes over i 2015. Beløbet udgør 0,269 mio. kr.

Lyngby Idrætsby – Opvisnings- og superligastadion

Projektet medfinansieres af ekstern donation fra boldklub på -0,9 mio. kr. Samtidig afregnes 17,5% i særlig momsafregning. Forlods er der budgetmæssigt indkalkuleret indtægt på -0,5 mio. kr. Budgetjustering på medfinansieringsside og med indregning af særlig momsafgivelse resulterer i, at udgiftsside netto opskrives med 0,243 mio. kr. Korrektion går samlet set "i nul". Bevillingerne frigives samtidig for dette supplement (til nuværende bevilling). Justeringen skaber balance på udgiftssiden jf. overførsler i Regnskab 2013.

Lyngby Idrætsby – Institutioner

I forlængelse af justeret hovedtidsplan med byggestart december 2014 og forventet ibrugtagning foråret 2016 skal rådighedsbeløb i respektive år ajourføres: Således flyttes 9,0 mio. kr. af rådighedsbeløbet fra 2014 til 2015. Derudover flyttes 7,50 mio. kr. af rådighedsbeløbet fra 2015 til 2016.

TRÆNING OG OMSORG

Bredebo – Statstilskud (vedr. serviceareal)

Projektets sidste del påregnes afsluttet sensommeren 2014. Skema C skal derfor som udgangspunkt ligge klar med udgangen af 1. kv. 2015 (max. 6 mdr. efter anlægssagens afslutning). Af samme grund vil der først kunne hjemtages statstilskud vedr. projektet i efteråret 2015, idet der kun 2 gange årligt afregnes herfor. I koordinering hermed overføres forventet indtægtsbudget på -3,837 mio. kr. fra 2014 til 2015.

Grundet den verserende voldgiftssag, kan der komme forsinkelser på opgavens afslutning – idet Skema C først udfærdiges, når økonomiske udeståender er helt på plads. I løbet af efteråret 2014/foråret 2015 tages stilling til, om yderligere forskydninger for dette delprojekt er nødvendige.

GRØNNE OMRÅDER OG KIRKEGÅRDE

Kanalvejsgrunden byrumsforskønnelse

Der forventes en forskydning af de i 2014 afsatte midler (11,0 mio. kr.) med 8 mio. kr. til 2015.

TRAFIKANLÆG MV.

Renovering af broer, rådighedsbeløb

En del af de planlagte arbejder blev ikke afviklet som oprindeligt planlagt jf. vedligeholdelsesplan 13-17. Tidsforskydninger medførte, at der blev overført 5,744 mio. kr. fra 2013 til 2014. De aktivitetsmæssige justeringer nødvendiggør, at der flyttes 2,0 mio. kr. fra 2014 (opr. budget 8,938 mio. kr.) til 2015 og 2016 med 1,0 mio. kr. i hvert af disse år (som korrigeret således udgør hhv. 9,258 mio. kr. og 10,074 mio. kr./14-priser).

MILJØ OG NATUR

LAR-projekt vedr. Sorgenfrigård Nord samt Bondebyen:

Sorgenfrigård Nord: Primært grundet forsinkelser på klarmelding fra Forsyningssekretariatet samt indholdsmæssige projektjusteringer forventes projektopstart nu at blive april 2014 med afslutning ca. ultimo 2016 (tidligst medio november). Af samme grund er der behov for at justere i budgetgrundlaget, således at projektets rådighedsbeløb korrigeret vil udgøre 1,334 mio. kr. i 2014, 0,775 mio. kr. i 2015 og 13,625 mio. kr. i 2016.

Bondebyen: Seneste tidsplan afspejler, at aktiviteter nu først påbegyndes april 2014 og tilendbringes omkring udgangen af 2016 (tidligst ultimo oktober). Korrigeret skal projektets rådighedsbeløb derfor udgøre 0,816 mio. kr. i 2014, 0,750 mio. kr. i 2015 og 6,650 mio. kr. i 2016.

Samlet set er kommunens udgifter og indtægter være udgiftsneutrale vedr. disse projekter, idet de alle er koblet på lånoptagelse.

Aktuelt for 2014 vil der skulle flyttes beløb på udgiftsbudgettet på +6,866 mio. kr. fra 2014 til 2016 og +6,759 mio. kr. fra 2015 til 2016 under projektet Sorgenfrigård Nord.

For projekt Bondebyen flyttes +-1,30 mio. kr. af udgiftsbudgettet fra 2014 til 2016 og +-5,350 mio. kr. fra 2015 til 2016.

Under balanceforskydninger skubbes budget vedr. byggelån tilsvarende med beløb i 2014 og 2015 til 2016 vedr. respektive to LAR-projekter. Det samme sker for posten ang. langfristet udlån. Langfristet lånoptag (hhv. renter og afdrag) skal tilsvarende justeres med opstart tidligst medio november/primo december 2016 for Sorgenfrigård Nord og primo/medio november 2016 for Bondebyen.

Der er afsat et grundbeløb på +/- 0,088 mio. kr. årligt (begge projekter) i driftsregi til kommunalt afledte udgifter efter projekternes færdiggørelse. I koordinering med forventet projektfærdiggørelse skal disse bevillinger ligeledes justeres i 2014, 2015 og 2016 (med effekt i 2064, 2065 og 2066). Budgetkonstruktionen i driftsregi er også udgiftsneutral, idet Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S skal finansiere kommunens afledte forbrug i den aktuelle sammenhæng.

ADMINISTRATION

Igangsætning af rådhusbyggeri er forsinket som følge af blandt andet frednings sag. Af de afsatte rådighedsbeløb tidsforskydes 19,361 mio. kr. fra 2014 til 2015.

Bemærkninger til øvrige ændringer – ordinær anlægsportefølje:

GRØNNE OMRÅDER OG KIRKEGÅRDE

Bellevue Strandpark - Helhedsplan:

Anbefalet godkendelse af samlet projektregnskabsrest (efter indregning af bevilling afsat i 2014) på 18.227 kr. Beløbet tilgår kassen. Aflæggelse af "lille anlægsregnskab" blev forlods lagt på sagen for Regnskab 2013, hvor totalbetragtning for også bevilling i 2014 indgik. Der skal tilsvarende ske en bevillingsjustering.

TRAFIKANLÆG MV.

Slidlag – Retablering af veje/rådighedsbeløb

(sammenknyttet projekt "Etablering af pavillon ved Lyngby Torv")

Grundet forsinkelser med anlægsopgaven forventes opstart af forpagteraftale først realistisk tidligst primo 2015. Økonomien for opførelsen af pavillonen (KMB 27.6.13) er bundet sammen med opstart af forpagterindtægter (driftsvirksomhed) og tilsvarende tilbagebetaling til slidlagskonto under anlæg ("anlægsudlån" med 10 års tilbageallokeringsforløb). Oprindeligt påregnede man påbegyndelse af tilbagebetaling primo 2014. Budgetbeløb på 0,254 mio. kr. (rate) i 2014 skal således lægges til slutåret i stedet. 2024 bliver derfor slutåret i stedet for 2023 (0-løsning).

Tilsvarende regulering sker på forpagterindtægt inden for driftsvirksomhed. Se bemærkninger til Grønne områder og kirkegårde samt Trafikanlæg.

Samtidig afstemmes bevillingssiden med budgetsiden for tilfælde med pris- og lønjusteringer, konsulentafgifter mm.

EJENDOMSSALG

KOMMUNALE EJENDOMME M.M. - SALGSINDTÆGTER

Ejendomssalg er oprindeligt budgetlagt med en nettoindtægtsforventning på -81,430 mio. kr.

I 3. anslået regnskab 2013 blev -0,680 mio. kr. tidsforskuet til 2014 vedr. salg af grunde Nordstrandsvej 101, Nykøbing Sjælland, som følge af at det primært grundet konjunkturerne ikke har været gunstigt for salg af boliger og byggearealer.

Jf. lukket sag i KMB 19.12.13 er indtægtsforventningerne i 2014 øget med -66,728 mio. kr. Uafsluttet ejendomssalg mv. i Regnskab 2013 på -18,180 mio. kr. er overført til 2013.

Bemærkninger til øvrige ændringer – ejendomssalg

På baggrund af realiserede nettoindtægter ultimo marts 2014 på ca. -2,120 mio. kr. korrigeres budget 2014. I overensstemmelse hermed meddeles indtægtsanlægsbevilling.

Følgende tekniske justeringer indgår tillige i dette anslåede regnskab:

Anlægsbevilling til rådighedsbeløb på 1,0 mio. kr. i 2014 – tildelt af KMB pr. 26.9.13 til dækning af følgeomkostninger til gennemførelse af salgspakke 2 (2013-2016).

Forvaltningen vil løbende over året flytte delbevillinger ned til de konkrete projekter, der har afholdt udgifter i den forbindelse.

Det fremgår allerede af investeringsoversigten, at 0,0170 mio. kr. vedr. *Salg af Nordstrandsvej 101, Nykøbing Sj.* udlignes på denne vis.

Samtidig afstemmes bevillingssiden med budgetsiden for tilfælde med godkendte overskridelser vedr. foregående år.

RENTER OG FINANSIERING

BEMÆRKNINGER

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	2014	2015	2016	2017	2018
Renter af likvide aktiver	-100	-100	-100	-100	-100
Renter i alt	-100	-100	-100	-100	-100
Tilskud og udligning	7.084	12.374	12.643	12.792	12.792
Momsordningen	158				
Finansiering i alt	7.242	12.374	12.643	12.792	12.792
Renter og finansiering i alt	7.142	12.274	12.543	12.692	12.692

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

RENTER

Renter af likvide aktiver

Som en konsekvens af bankudbuddet indarbejdes en merindtægt på 0,1 mio. kr.

FINANSIERING

Tilskud og udligning - midtvejsregulering

Inden for finansiering forventes en merudgift på 7,1 mio. kr. som følge af en forventede regulering af kommunernes økonomi som følge af kontanthjælpsreformen, der foretages ved kommuneforhandlingerne i juni 2014.

Momsudligning

Merudgift på 0,158 mio. kr. vedrører afregning af 17,5% i særlig momsafregning af donation i forbindelse med Lyngby Idrætsby (se anlægsbemærkninger).

BALANCEFORSKYDNINGER

BEMÆRKNINGER

AFVIGELSER

1.000 kr. netto	2014	2015	2016	2017	2018
Afdrag - annullering ekstraord.gældsafvikling	-30.000				
Afdrag - yderligere afdrag	1.425	2.475	3.300	3.300	3.300
Balanceforskydninger i alt	-28.575	2.475	3.300	3.300	3.300

+ = merudgift/mindreindtægt

- = mindreudgift/merindtægt

Afdrag – Annullering af ekstraordinære gældsafvikling

Et af elementerne i aftale om budgetlægningen 2015-2018 er, at den i budget 2014 vedtagne ekstraordinære gældsafvikling ikke effektueres. Dette medfører en mindreudgift til det ekstraordinære afdrag, der dog delvist modsvares af de oprindelige afdrag på lån.

LIKVIDITETSAFRAPPORTERING

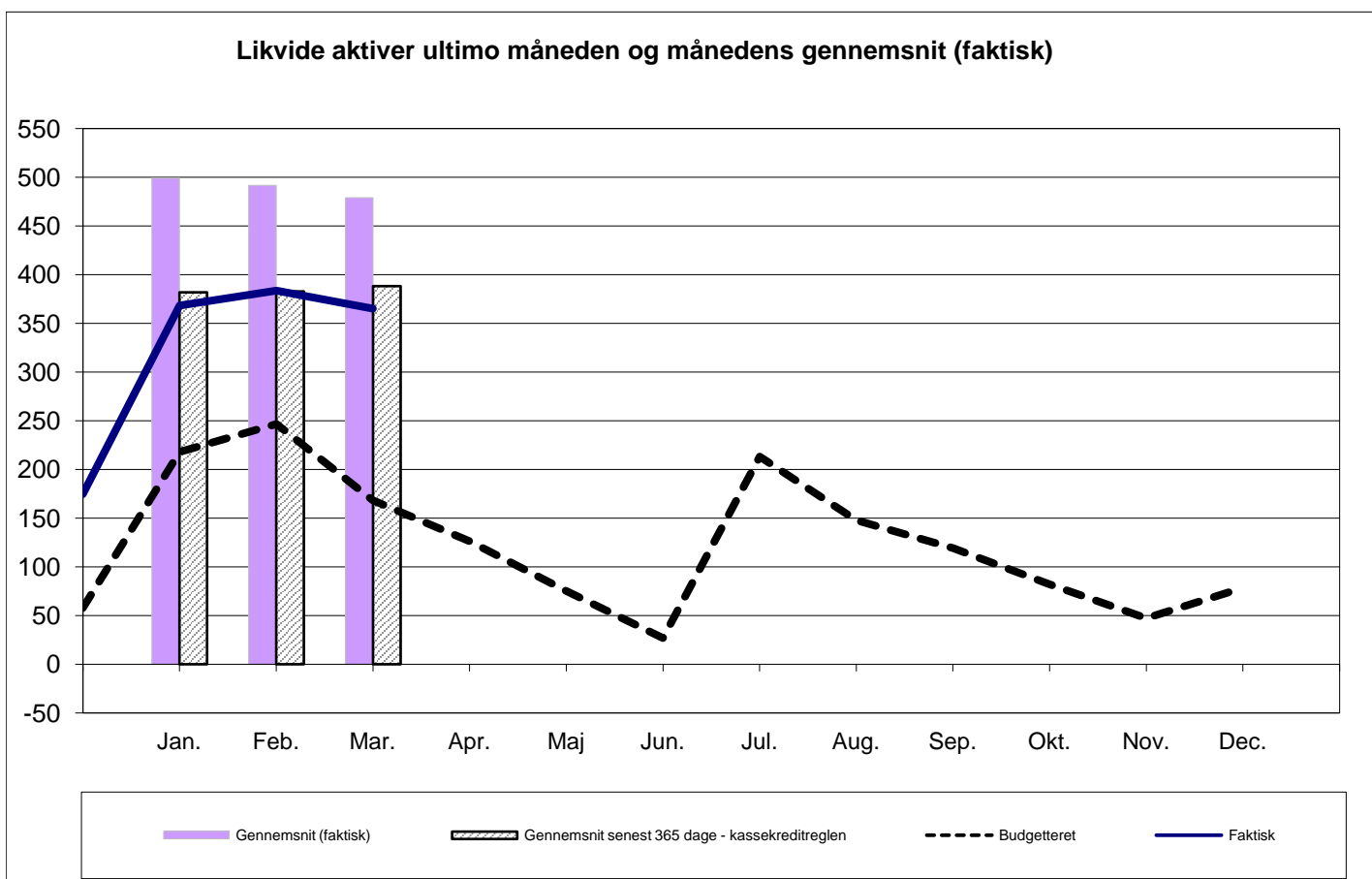
Likviditetsbudget 2014

I Oprindeligt budget 2014

Beløb i mio.kr.	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.	I alt
Budgetteret (primo 57,9)	218,0	246,6	168,4	126,3	75,4	26,9	213,2	148,0	119,5	82,1	47,5	78,7	

II Faktisk

Beløb i mio.kr.	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.	I alt
Faktisk (primo 174,9)	368,2	383,5	365,2										
Gennemsnit i måneden (faktisk)	498,9	491,7	479,0										
Gennemsnit senest 12 mdr.	381,9	382,9	388,1										



Kassebeholdningen ligger i starten af året væsentligt over det budgetterede niveau.

Dette skal dels ses i lyset af dels en større primobeholdning 2014 på 117 mio. kr., dels konsekvens af ændringer i 2014.

Den større primobeholdning 2014 skyldes primært følgende:

- Større anlægsoverførsler fra 2013 til 2014 (ca. 82 mio. kr.)
- Større driftsoverførsler fra 2013 til 2014 (ca. 12 mio. kr.)
- Mindre ejendomssalg fra 2013 til 2014 (ca. -18 mio. kr.)
- Forbedring regnskab 2013 (engangs) (ca. 25 mio. kr.)

Konsekvens af ændringer i 2014 kan henføres til følgende:

- Annullering af ekstraordinær gældsafvikling (ca. 29 mio. kr.)
- Anlægsoverførsler fra 2014 til 2015 (ca. 50 mio. kr.)

Aktivitetsområde: Miljø og natur

Sammenfatning:

- *Implementering af indsatsplan for grundvandsbeskyttelse og spildevandsplan forventes at skulle færdiggøres i 2015*
- *Varmeforsyningsplanlægningen vil kræve en væsentlig indsats på myndighedsområdet de kommende år bl.a. ifm. etablering og godkendelse af varmeprojekter, jordflytninger mv.*
- *Fornyset indsats vedr. implementeringen af vand- og naturplaner, da de overordnede statslige planer er blevet underkendt*

1. Beskrivelse af området

Området omfatter foranstaltninger inden for:

- Miljøbeskyttelsesloven
 - Spildevand – udlednings-, nedsivnings- og tilslutningstilladelser
 - Virksomhedstilsyn
 - Affaldshåndtering og opkrævning
- Husdyrbrugloven
- EU-forordninger
- Jordforureningsloven
- Vandsektorloven
- Vandløbsloven
- Naturbeskyttelsesloven
- Kystbeskyttelsesloven
- Miljømålsloven
- Museumsloven
- Vandforsyningsloven
- Varmeforsyningsloven
- Lov om miljøvurdering af planer og programmer
- Planloven
- Kvalitetsstyringsloven
- Klimatilpasning

2. Økonomisk driftsramme

Beskrivelse / mio. kr.	R13	B14	B15	B16	B17	B18
Naturforvaltningsprojekter	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Natura 2000	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Fælles formål (vand)	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Jordforurening	0,1	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4
Miljøtilsyn - virksomheder	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Øvrig planlægning, undersøg., tilsyn mm.	1,6	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Fælles formål (varme)	0,9	1,3	1,3	1,5	0,6	0,6
Skadedyrsbekæmpelse	0,2	-0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Aktivitetsområde Miljø og natur i alt	4,2	3,8	4,8	5,1	4,2	4,2

Anm: Afrunding kan indebære, at summen af de enkelte poster afviger fra totalen.
2015 pris- og lønniveau for samtlige kolonner.

Ændringer i totalbudgettet imellem Budget 2014 og Budget 2015 er foretaget som følge af:

- *Jordforurening & Skadedyrsbekæmpelse er samlet set løftet med 1 mio. kr. i forhold til 2014, som følge af en teknisk korrektion. Dette skyldes at henholdsvis Jordflytningsgebyret og Rottegebyret ikke har været budgetteret efter "hvile-i-sig-selv"-princippet, som oprinde-*

ligt besluttet. Det betyder, at disse på områder fra 2015 har et nul-budget, som matcher princippet om, at de medgåede udgifter dækkes af gebyr.

3. Budgetforudsætninger

Generelle budgetforudsætninger

Budgettet for 2015 og overslagsårene 2016-18 er baseret på en fremskrivning af aktivitetsniveauet for 2014.

Der opkræves brugerfinansiering i form af jordflytningsgebyr, rottebekæmpelsesgebyr og erhvervsaffaldsgebyr. Dette sker i henhold til gældende lovgivning. Særligt for affaldsgebyret og jordflytningsgebyret gøres gældende, at de egenhændigt skal "hvile-i-sig-selv". Ydermere er det for Lyngby-Taarbæk Kommune besluttet, at områdets rottebekæmpelse skal være udgiftsneutral.

Der opkræves miljøgebyr i forbindelse med tilsyn og miljøgodkendelse på visse typer virksomheder jf. lovgivning på området. Tilsyn planlægges hvert år i overensstemmelse med aftale mellem KL og Miljøstyrelsen om tilsynsfrekvens for de enkelte brancher. Det er således ikke de samme typer virksomheder, der besøges hvert år, og dermed heller ikke det samme gebyrgrundlag fra år til år.

4. Perspektiver og udfordringer

Miljø og dyrehold

I 2013 trådte en lang række nye ændringsbekendtgørelser i kraft inden for godkendelser og tilsyn af virksomheder. Herudover har Lyngby-Taarbæk Kommune overtaget godkendelses- og tilsynsmyndigheden for særligt forurenende virksomheder samt for kraftvarmeverket på DTU.

Udover, at der skal udarbejdes nye procedurer, bliver de også mere komplekse og tidskrævende de kommende år. Samtidig skal der udarbejdes nye miljøgodkendelser til ca. 6 eksisterende store og særligt forurenende virksomheder kombineret med udarbejdelse nye tilslutningstilladelser og kommunen.

Der skal udarbejdes en risikovurdering for alle virksomheder. Risikovurderingen danner grundlag for udarbejdelse af en tilsynsplan med tilsynsmål for mindsteindsatsen. Der skal gennemføres to årlige tilsynskampanjer. Tilsynsplaner og tilsynsjournaler skal fremover offentliggøres.

Som følge af de nye regler for hestehold (hesteloven) forventes et større antal ansøgninger om dispensationer og tilladelser efter loven om husdyrbrug.

Samlet set vil der i 2015 blive et væsentligt forøget træk på personaleressourcerne. På nuværende tidspunkt, er det dog for tidligt at vurdere arbejdsmængden på længere sigt. Den skønnes dog at være større end i dag.

Affald

En ændring til affaldsbekendtgørelsen, som p.t. er i høring, betyder, at størstedelen af alle renoverings- eller nedrivningsarbejder skal screenes for PCB, og at bygge- og anlægsaffald inden for en vis mængde skal anmeldes til kommunen. Alle ejendomme såvel virksomheder, private boliger som offentlige ejendomme indgår i ordningen. Det vil medføre væsentlig øget administration. Endvidere skal der ske en implementering af initiativer fastsat i Affaldsplan 2013-2024.

Klima

På baggrund af økonomiaftalen mellem staten og KL samt ny bekendtgørelse er der i december 2013 vedtaget en klimatilpasningsplan. Implementeringen er igangsat i 2014. Allerede nu har staten åbnet op for, at forsyningsselskaber kan igangsætte initiativer. Dette medfører en væsentlig tværgående myndighedsbehandling i kommunen.

Natur- og vand

Der skal gennemføres tiltag på baggrund af de kommunale vand- og naturhandleplaner 2012-2015. Dette arbejde er først igangsat i 2014, da den statslige planlægning er blevet underkendt. Regulativ for Mølleåen skal udarbejdes under hensynstagen til vandhandleplanerne. Indsatsplanlægningen til beskyttelse af grundvand forventes afsluttet i 2014, ligesom arbejdet med spildevandsplanen.

Varmeplanlægning

Det er besluttet, at Vestforbrænding forestår den samlede udbygning af fjernvarmeforsyningen i kommunen. Derfor er der afsat midler til en 4-årig ansættelse fra april 2013 til styring og myndighedsbehandling af bl.a. varmeprojekter, jordflytning mv. I tillæg med pulje til klima- og varmeforsyning dannes det budgetmæssige grundlag for kommunens arbejde i forbindelse med den kommende udbygning af fjernvarmen. Ligeledes er der afsat midler til evt. tiltag uden for fjernvarmeområderne og til øvrige myndigheds- og planopgaver på varmeforsyningsområdet.

5. Nøgletalsudvikling

[Afsnittet færdiggøres til det administrative Budgetforslag]

6. Sammenligning af nøgletal

[Afsnittet færdiggøres til det administrative Budgetforslag]

Aktivitetsområde: Grønne områder og kirkegårde samt Trafik Grønne områder og kirkegårde

Sammenfatning:

- *Organisatorisk, faglig og økonomisk tilpasning ved sammenlægning af funktionerne grøn drift og vejdrift på en fælles driftsplads.*
- *Plejestyring og digitalisering af plejeplaner.*
- *Fremtidig anvendelse af Store Kapel til kulturelle formål.*
- *Kystsikring og pleje af naturområder.*
- *Grøn koordineringsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune.*
- *Tværgående sundhedsindsats i Lyngby-Taarbæk Kommune.*
- *Samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning omkring skybrudsløsninger.*

1. Beskrivelse af området

Området omfatter:

- A. Drift og vedligeholdelse af kommunens grønne naturområder, parker og kirkegårde
- B. Drift og vedligeholdelse af kommunale institutioner og skoler med vedligeholdelseskontrakter
- C. Særlige fritidstilbud i grønne omgivelser til borgerne (fritidsområder)
- D. Kystsikring og drift af lystbådehavne
- E. Diverse kulturelle udendørsarrangementer

2. Økonomisk driftsramme

Beskrivelse / mio. kr.	R13	B14	BO15	BO16	BO17	BO18
Fælles formål	0,7	0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Grønne områder og naturpladser	28,5	19,7	24,2	24,1	24,1	24,1
Stadions og idrætsanlæg	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre fritidsfaciliteter	0,0	0,0	0,7	0,7	0,7	0,7
Kirkegårde	4,6	4,3	4,9	4,9	4,9	4,9
Lystbådehavne mv.	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Andre kulturelle opgaver	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Aktivitetsområde Grønne områder og kirkegårde i alt	34,4	25,7	30,5	30,3	30,3	30,3

Anm.: Afrunding kan indebære, at summen af de enkelte poster afviger fra totalen. 2015 pris- og lønniveau.

Der arbejdes i øjeblikket på en ny kontoplan for grøn drift og vejdrift, under Arealdrift, med henblik på en optimeret styring af økonomien for området. I forbindelse hermed indgår også en grundig gennemgang af budgettet, således at budgetrammen fremadrettet er fordelt korrekt ud på de enkelte områder. Budgettet er flyttet i henhold til den nye opsætning, men en finjustering af budgettet udestår fortsat, hvorfor der kan forekomme ændringer ved den endelige tabel til brug for budgetbogen.

Ultimo 2012 blev besparelsen ved konkurrenceudsættelse under Grønne områder og kirkegårde samt Trafikanlæg mv., som i alt udgjorde 9,9 mio. kr., alene indarbejdet under Grønne områder og kirkegårde. Besparelsen er nu fordelt mellem Grønne områder og Kirkegårde samt Trafikanlæg mv.

hvorfor der nu ses en stigning i det samlede budget for Grønne områder og kirkegårde fra 2014 til 2015 og frem.

3. Budgetforudsætninger

[Det bemærkes at budgetforudsætningerne løbende opdateres frem til fremlæggelsen af det endelige budgetforslag 2015. Der er således kun tale om en foreløbig opgørelse.]

Budgettet for 2015 og overslagsårene 2016-18 er baseret på en fremskrivning af det nuværende aktivitetsniveau for 2014.

Opgaver og bemærkninger til budgetgrundlaget for Grønne områder og kirkegårde:

- Grøn vedligeholdelse i ca. 100 parker, grønne arealer og naturområder af forskellig størrelse.
- Udendørs vedligeholdelseskontrakt med kommunale institutioner og skoler i henhold til aftale med Ejendomsdrift under Kommunale Ejendomme.
- Drift og vedligeholdelse af tre kirkegårde: Sorgenfri kirkegård, Parkkirkegården og Assistens Kirkegård.
- Pasning af gravsteder i henhold til indgåede aftaler og økonomi med de enkelte ejere.
- Drift af den bemandede legeplads på Frederiksdalsvej, samt et antal ubemandede legepladser i kommunens grønne områder.
- Vedligeholdelse af rammeplantningerne omkring kolonihaverne.

4. Perspektiver og udfordringer

For 2015 skal følgende perspektiver og udfordringer bemærkes:

Samling af grøn drift og vejdrift

Der arbejdes fortsat på en samling af funktionerne grøn drift og vejdrift til én enhed og en fælles arbejdsplads. Der skal ske en udflytning af Firskovsvej 40-44 og gennemføres en fysisk sammenlægning af de to funktioner. Der er taget udgangspunkt i det gennemførte udbud af den eksterne tekniske drift, som fandt sted i 2012.

Plejestyring og digitalisering af plejeplaner

Der arbejdes fortsat med en digital registrering af indholdet i de grønne områder og kirkegårde med henblik på samspil mellem ressourcestyring og plejeplaner og herigennem sikre en optimal drift i forhold til målsætninger og afsat budget.

Evt. omlægning af driften af Store Kapel til kulturformål.

Der arbejdes fortsat med også at kunne anvende Store Kapel på Lyngby Parkkirkegård til kulturelle formål. Det forventes, at Store Kapel kan indgå i det kommende lokale booking-system, som indføres i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Kystsikring og pleje af naturområder

Der gennemføres løbende sikringsarbejder på stier og kyster langs søer og Mølleåen, idet stierne og kysten med tiden undermineres. Der skal i samarbejde med Danmarks Naturfredningsforenings lokalkomité gennemføres plejeforanstaltninger af kommunale naturområder med henblik på at sikre og udvikle en stor biodiversitet i naturområderne. Gennem samarbejdsaftaler i forbindelse med forpagtning søges at sikre naturvenlig drift af diverse landbrugsarealer rundt om i kommunen og derved fortsat sikre driften uden brug af kemikalier.

Grøn koordineringsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune

Der arbejdes fortsat på en grøn koordineringsplan, hvor parker og naturområder inddrages i en helhedsorienteret planlægning og prioritering. Planen vil omfatte forslag til, hvordan udflugtsområderne kan udvikles, hvilke naturområder der skal beskyttes særlig ved udarbejdelse af plejeplaner,

hvilke projekter om genopretning af natur der skal gennemføres, og hvordan grønne spredningskorridorer kan udvikles og bevares.

Tværgående sundhedsindsats i Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby-Taarbæk Kommune har fokus på borgernes trivsel og sundhed med forslag om at anlægge nye sundhedsstier og renovere de allerede eksisterende motionsstier, samt at etablere sundhedspladser som en del af offentlig udendørs fitness. Arbejdet med en dispositionsplan for flere tiltag er igangsat.

Lokal Afledning af Regnvand (LAR) og skybrudsløsninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning og Lyngby-Taarbæk Kommune har igangsat et samarbejde om forskellige løsninger til håndtering af regnvand i grønne områder til midlertidig "opbevaring" af regnvand i ekstreme situationer, eksempelvis til Virumparken og til Fæstningskanalen. De økonomiske udfordringer for Lyngby-Taarbæk Kommune er ikke klarlagt.

5. Nøgletalsudvikling

[Afsnittet færdiggøres til det administrative Budgetforslag.]

6. Sammenligning af nøgletal

[Afsnittet færdiggøres til det administrative Budgetforslag.]

Trafikanlæg mv.

Sammenfatning:

- *Faglig koordinering af opgaver mellem Center for Miljø og Plan og Center for Arealer og Ejendomme – mellem myndighedsopgaver og udføreopgaver.*
- *Vejbesigtigelse.*
- *Plejestyring og digitalisering af plejeplaner.*
- *Nye opgaver og følgeomkostninger i forbindelse med letbane og fjernvarmenet i kommunen.*
- *Forskønnelse af byrum.*
- *Renholdelse af Lyngby Centrum.*
- *Samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning omkring skybrudsløsninger.*

1. Beskrivelse af området

Området omfatter:

- A. Delramme som refererer til myndighedsopgaver, parkering og busdrift:
- Fælles formål: Primært fremadrettede aktiviteter forbundet med brugerbetalt belysning på private fællesveje samt afregninger vedr. påbud om istandsættelse af private fællesveje uden servicekontrakt p.gr.a. manglende vedligeholdelse. Endvidere indgår budget til trafiksimuleringsmodel samt forventet indtægter i forhold til udestillingsregulativet.
 - Parkeringservice (parkeringskontrol og betalt parkering).
 - Vejbelysning (kabellægning): Myndighedsopgaver bl.a. gravetilladelser og tilsyn.
 - Bestilling af bustrafik hos trafikselskabet Movia.
- B. Delramme som refererer til driftsopgaver:
- Vejvedligeholdelse mv., inkl. renholdelse
 - Glatførebekæmpelse og snerydning
 - Vejbelysning og signalanlæg
 - Grøn vedligeholdelse af vejtræer og øvrig vejbeplantning
 - Arbejder for grundejerforeninger, vejlaug mv.
- C. Delramme som refererer til turisme:
- Bådfarten: Fælleskommunalt samarbejde mellem Furesø, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommuner, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune forestår regnskabsadministration mv. for Bådfarten på Lyngby Sø m.fl.

2. Økonomisk driftsramme

Beskrivelse / mio. kr.	R13	B14	BO15	BO16	BO17	BO18
Fælles formål	0,0	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3
Parkering	-3,7	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4
Vejvedligeholdelse mv./kablægning	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Busdrift	32,9	32,0	32,0	32,1	31,6	31,6
Delramme: Myndighed, parkering og busdrift	29,7	28,9	28,8	28,9	28,4	28,4
Fælles formål	-1,9	-2,4	-7,6	-7,6	-7,6	-7,6
Arbejder for fremmed regning	-0,8	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Vejvedligeholdelse mv.	30,9	41,7	31,0	35,5	35,5	35,5
- heraf vejbelysning	12,2	20,3	16,6	16,6	16,6	16,6
- heraf vejvedligeholdelse	18,7	21,4	14,4	18,9	18,9	18,9
Belægninger mv.	1,2	1,1	5,6	6,2	6,6	6,6
Vintertjeneste	11,9	10,8	12,1	12,1	12,1	12,1
Delramme: Driftsopg., vejvedligeh. og vintertjeneste	41,2	50,5	40,9	46,0	46,3	46,3
Turisme	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
Delramme: Turisme, Bådfarten	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
Aktivitetssområde Trafikanlæg mv. i alt	72,3	80,8	71,1	76,3	76,1	76,1

Anm.: Afrunding kan indebære, at summen af de enkelte poster afviger fra totalen.
Alle tal er i 2015 pris- og lønniveau.

A. Delramme: Myndighed, parkering og busdrift

Under Fælles formål forudsættes en indtægt på -2,1 mio. kr. i forhold til brugerbetalt belysning. Der er imidlertid truffet politisk beslutning om, at området skal revurderes og indtægtsforventningen vil derfor skulle udarbejdes fra 2015. Dette indarbejdes senere, når der er truffet beslutning om 1. anslået regnskab 2014.

Regnskabet for Parkering i 2013 udviser en væsentligt højere indtægt en budgetteret i 2014 og fremadrettet. Dette skyldes at kommunens betaling til staten for parkering reguleres over bloktilskuddet og ikke via driftregnskabet. Budgettet til Busdrift falder -0,4 mio. kr. frem til 2018 og skyldes en tilpasning af budgettet i forhold til Movias estimater.

B. Delramme: Driftsopgaver, vejvedligehold og vintertjeneste

Der arbejdes i øjeblikket på en ny kontoplan for grøn drift og vejdrift, under Arealdrift, med henblik på en optimeret styring af økonomien for området. I forbindelse hermed indgår også en grundig gennemgang af budgettet, således budgetrammen fremadrettet er fordelt korrekt ud på de enkelte områder. Budgettet er flyttet i henhold til den nye opsætning, men en finjustering af budgettet udestår fortsat, hvorfor der kan forekomme ændringer ved den endelige tabel til brug for budgetbogen.

Budgettet for Fælles formål stiger fra 2014 til 2015 med ca. 5,2 mio. kr. Ultimo 2012 blev indarbejdet en besparelse ved konkurrenceudsættelse under Grønne områder og kirkegårde samt Trafikanlæg mv. under ét. Stigningen i budgettet for Fælles formål skyldes primært, at der nu er foretaget en fordeling af besparelsen mellem områderne Grønne områder og kirkegårde og Trafikanlæg mv. Der udestår endnu en finjustering af besparelseskrevet under Trafik mv.

Budgettet for vejbelysning under funktionen Vejvedligeholdelse mv. falder fra 2014 til 2015 med ca. 3,7 mio. kr. Faldet skyldes, at budgettet for 2014 er ekstraordinært højt som følge af overført mindreforbrug fra tidligere år i forbindelse med arbejdet med modernisering af vejbeslysningsen. Arbejdet blev afsluttet ved udgangen af 2013, og der vil i 1. anslået regnskab 2014 blive foretaget en tilpasning af budgetgrundlaget.

Der flyttes budgetmidler mellem Vejvedligeholdelse og Belægninger, som følge af ny kontoplan. Budgettet for vejvedligeholdelse under funktionen Vejvedligeholdelse mv. falder fra 2014 til 2015 med 7,0 mio. kr., mens funktionen Belægninger øges med 4,5 mio. kr.

Budgettet for vejvedligeholdelse stiger igen fra 2016 og frem med ca. 4,5 mio. kr. Bevægelserne kan henføres til en annullering af beslutning om omklassificering til private fællesveje. Der udestår endnu en korrekt tilbageførsel af tidligere budgetterede besparelser i forbindelse hermed, hvilket påvirker budgettet i 2015 positivt med ca. 1,0 mio. kr. og negativt med ca. 4,5 mio. kr. fra 2016 og frem. Ændringen vil blive indarbejdet inden det endelige budgetforslag 2015.

3. Budgetforudsætninger

[Det bemærkes at budgetforudsætningerne løbende opdateres frem til fremlæggelsen af det endelige budgetforslag 2015. Der er således kun tale om en foreløbig opgørelse.]

3.1 Generelle budgetforudsætninger

Budgettet for 2015 og overslagsårene 2016-18 er baseret på en fremskrivning af det nuværende aktivitetsniveau for 2014.

I forhold til det administrative budgetforslag for 2015-18 ligger følgende opgaver og bemærkninger til grund for budgetgrundlaget.

C. Delramme: Myndighed, parkering og busdrift

- Fælles formål dækker primært over brugerbetalt belysning, afregning for påbudssager p.gr.a. manglende vedligeholdelse på private fællesveje uden servicekontrakt, udestillingsregulativ og trafiksimuleringsmodel.
- Parkering rummer Parkeringskontrol og Betalt parkering. Parkeringskontrol: Centeret er myndighed på parkeringsområdet, og opkræver en række afgifter forbundet med parkering. Afgifterne finansierer sagsbehandling og parkeringsvagtordning. Betalt parkering: Kommunen har en række parkeringspladser med automater. Indtægten herfra finansierer vedligeholdelse af automater, anlæg mv. Et evt. provenu afleveres til staten over bloktilskuddet.
- Vejvedligeholdelse på myndighedsområdet dækker tilsyn med kabellægning samt udmatrikulering af kommuneveje til private fællesveje.
- Busdrift dækker over 5 busruter, der kun kører i Lyngby-Taarbæk Kommune, 17 ruter som kører gennem flere kommuner samt 4 regionale ruter. Lyngby-Taarbæk Kommune finansierer de interne busruter, er medfinansierende på busruter, der kører gennem andre kommuner, og har ingen udgifter til de regionale ruter.

D. Delramme: Driftsopgaver, vejvedligehold og vintertjeneste

- Aktivitetsniveauet for vejvedligeholdelse er baseret på, at der er ca. 110 km offentlig vej, 37,5 km offentlig sti, 95 km privat fællesvej - heraf har ca. 55 km vej serviceaftale for sne-rydning med kommunens vejvæsen og ca. 53 km har vejvedligeholdelseskontrakt med kommunens vejvæsen. Endvidere har 82 borgere fortovsvedligeholdelseskontrakt med kommunens vejvæsen.
- Budgettet for vinterbekæmpelse er baseret på et niveau, som matcher en alm. gennemsnitsvinter.

E. Delramme: Turisme, Bådfarten

- Besejling af Lyngby Sø, Bagsværd Sø, Furesøen og Vejlesø sker i samarbejde med Furesø, Gladsaxe og Rudersdal kommuner og i henhold til fartplan godkendt af Bådfartsudvalget.

4. Perspektiver og udfordringer

For 2015 skal følgende perspektiver og udfordringer bemærkes:

Vejbesigtigelse

Efter vinteren beregnes et evt. efterslæb på slidlagsarbejder på offentlige veje. Fremover vil den årligt rekvirerede vejbesigtigelse hos Vejdirektoratet blive suppleret med en intern vejbesigtigelse med eget mandskab. Vejdirektoratets eftersyn skal sammenholdes med det beregnede efterslæb

for at kunne opføre det aktuelle efterslæb understøttet af det visuelle interne eftersyn udført af eget mandskab.

Vedligeholdelsesstandarder på private fællesveje, hvor grundejerne har en vedligeholdelseskontrakt med kommunen, har en rimelig god og forsvarlig vedligeholdelsesstandard. Der udføres slidlagsarbejder ud fra den gennemførte vejbesigtigelse og de i året indbetalte kontraktbeløb.

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

Plejestyring og digitalisering af plejeplaner

Der er igangsat digital registrering af indholdet på kommunens veje med henblik på samspil mellem ressourcestyring og plejeplaner for at sikre optimal drift herunder anvendelsen af de budgetterede midler.

Udfordringer og følgeopgaver som følge af letbane og fjernvarme

Etableringen af letbane og fjernvarme vil medføre en række nye opgaver og følgeomkostninger i forhold til myndighedsbehandlingen, forundersøgelser, anlæg og drift.

Letbanen og fjernvarme vil betyde et øget pres på myndighedsbehandlingen i forhold til tildeling af gravetilladelse. Derudover vil en letbane betyde ændringer i trafiksignalernes indbyrdes samspil, ligesom der må formodes, at skulle ske modernisering af eksisterende udstyr. Etableringen af en letbane vil endvidere betyde ændringer i vejprofiler og ændringer i forhold til de tilstødende veje. En nærmere afklaring af, hvilke arbejder kommunen skal stå for, afventer detailprojektering af letbanen samt en eventuel revurdering af hele trafikafviklingen i det centrale Lyngby. Endeligt vil etableringen af fjernvarme i kommunen betyde, at der vil være behov for ekstra tilsyn i forbindelse med store gravearbejder.

Forskønnelse af byrum.

I forbindelse med anlæg af letbane og efter udrulning af fjernvarme kan der vise sig behov for at forskønne eksisterende byrum alternativt etablere nye byrum.

Renholdelse af Lyngby Centrum

Øget erhvervsbyggeri, generel større aktivitet samt ændret butikssammensætning i Lyngby Centrum medfører, at der er et større behov for renholdelse og affaldsbortskaffelse.

Lokal Afledning af Regnvand (LAR) og skybrudsløsninger

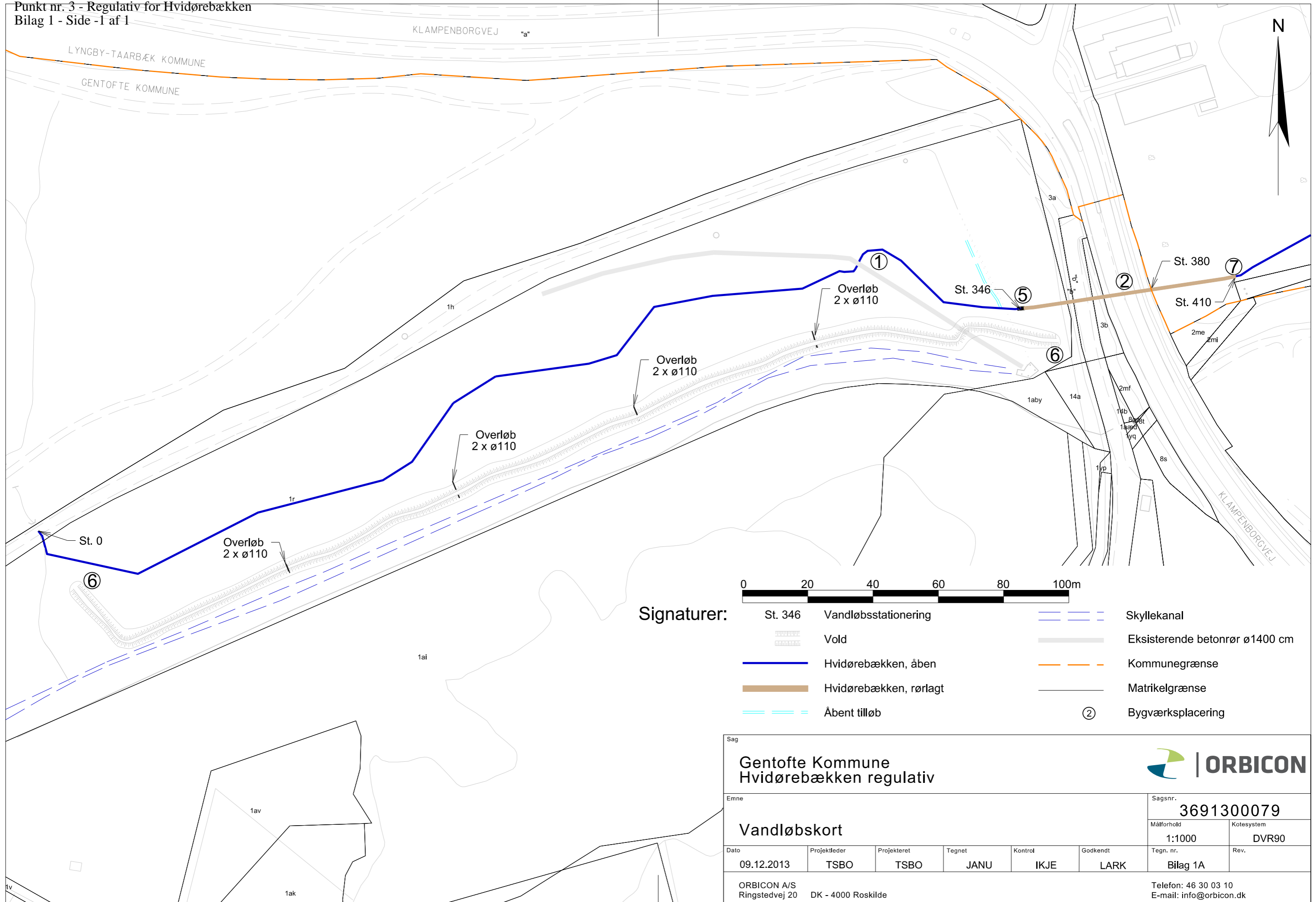
Lyngby-Taarbæk Forsyning og Lyngby-Taarbæk Kommune har igangsat et samarbejde om forskellige løsninger til håndtering af regnvand. Eksempelvis etablering af nedsivning eller kapacitetsforøgelse i eller i forbindelse med vejene. De økonomiske udfordringer for Lyngby-Taarbæk Kommune er ikke klarlagt.

5. Nøgletalsudvikling

[Afsnittet færdiggøres til det administrative Budgetforslag.]

6. Sammenligning af nøgletal

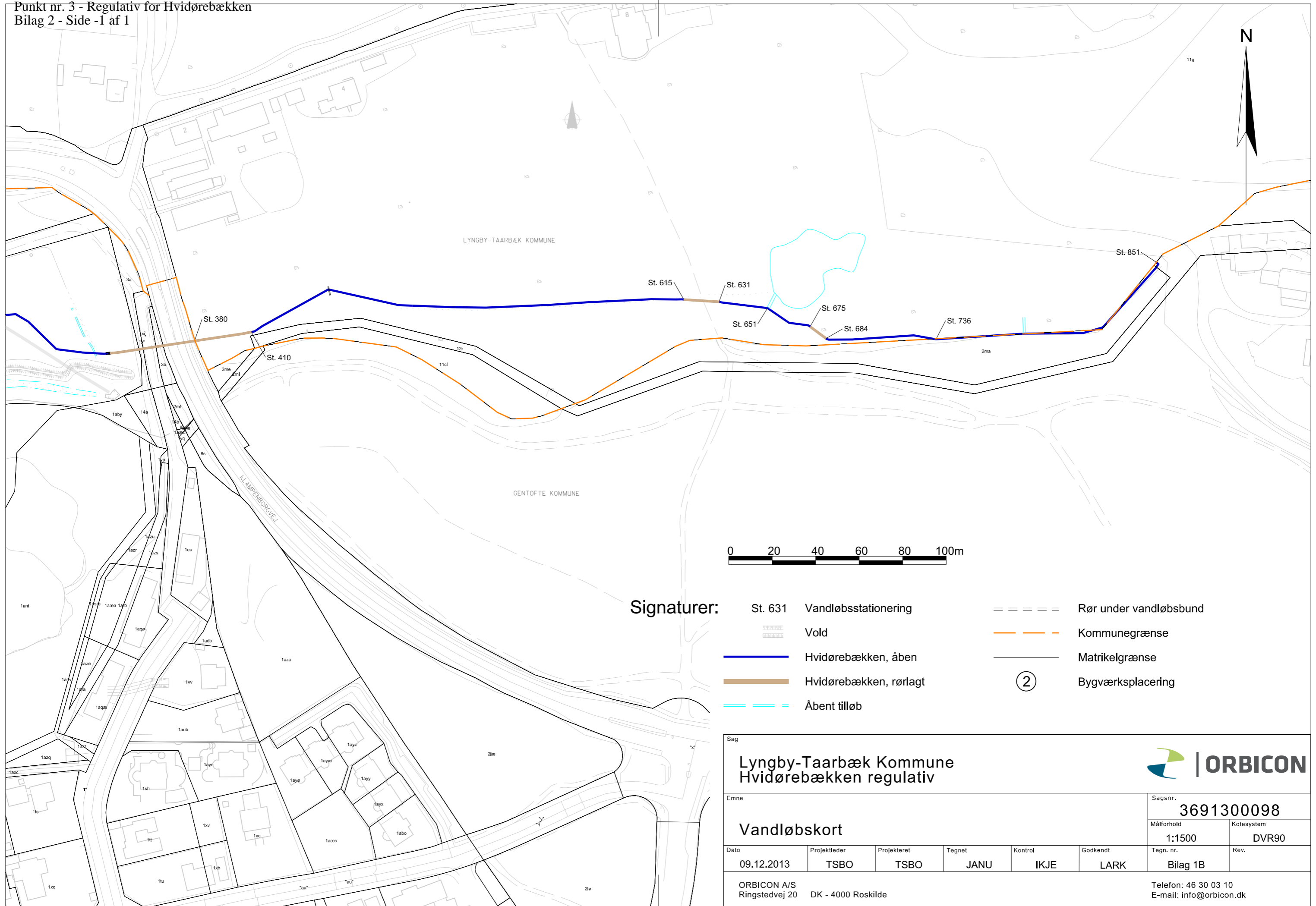
[Afsnittet færdiggøres til det administrative Budgetforslag.]



Signaturer:

- | | | |
|--------------------|------------------------------|--------------------------------|
| 0 20 40 60 80 100m | St. 346 Vandløbsstationering | Skyllekanal |
| | Vold | Eksisterende betonrør ø1400 cm |
| | Hvidørebækken, åben | Kommunegrænse |
| | Hvidørebækken, rørlagt | Matrikelgrænse |
| | Åbent tilløb | Bygværksplacering |

Sag							Gentofte Kommune Hvidørebækken regulativ			
Emne							Vandløbskort		Sagsnr. 3691300079	
Dato							Projektleder		Målforhold	
09.12.2013							TSBO		1:1000	
Projekteret							Tegnet		Kotesystem	
TSBO							JANU		DVR90	
Kontrol							Godkendt		Tegn. nr.	
IKJE							LARK		Bilag 1A	
Rev.							Rev.		Rev.	
ORBICON A/S Ringstedvej 20 DK - 4000 Roskilde							Telefon: 46 30 03 10 E-mail: info@orbicon.dk			



Signaturer:

- St. 631 Vandløbsstationering
- Vold
- Hvidørebækken, åben
- Hvidørebækken, rørlagt
- Åbent tilløb
- Rør under vandløbsbund
- Kommunegrænse
- Matrikelgrænse
- Bygværksplacering

Søg Lyngby-Taarbæk Kommune Hvidørebækken regulativ						ORBICON	
Emne Vandløbskort						Sagsnr. 3691300098	
Dato 09.12.2013						Målforhold 1:1500	
Projektleder TSBO						Kotesystem DVR90	
Projekteret TSBO						Tegn. nr. Bilag 1B	
Tegnet JANU						Rev. Bilag 1B	
Kontrol IKJE						Godkendt LARK	
ORBICON A/S Ringstedvej 20 DK - 4000 Roskilde						Telefon: 46 30 03 10 E-mail: info@orbicon.dk	

UDKAST

Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.
Kommune

Regulativ for Hvidørebækken

**Kommunevandløb i Gentofte
Kommune**

**Kommunevandløb i Lyngby-
Taarbæk Kommune**

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	Grundlaget for regulativet.....	5
1.1	Lov- og plangrundlag	5
1.2	Kendelser, afgørelser og tilladelser.....	5
1.3	Naturbelyttelsesloven, fredninger mv.....	5
1.4	Målsætning og miljømål.....	5
1.5	Andet materiale.....	6
2	Betegnelse af vandløbet og topografisk opland.....	7
2.1	Betegnelse	7
2.2	Opland.....	7
3	Vandløbets vandføringsevne.....	9
3.1	Flodemål	9
3.2	Teoretisk skikkelse	9
3.3	Dæmningens skikkelse	13
4	Bygværker	14
4.1	Broer og overkørsler	14
4.2	Stemmeværker og andre bygværker	14
4.3	Tilløb, dræn og spildevandsledninger	15
5	Administrative bestemmelser	16
6	Bestemmelser om sejlads	17
7	Bredejerforhold	18
7.1	Arbejdsbælter og overkørsler ved udløb	18
7.2	Ændringer i vandløbets tilstand	18
7.3	Forurening af vandløbet.....	18
7.4	Tilløb og drænudløb	19
7.5	Beskadigelse og påbud	19
7.6	Straf.....	19
8	Vedligeholdelse	20
8.1	Foranstaltning af vedligeholdelse	20
8.2	Målsætning for vandløbet.....	20
8.3	Hensigten med vedligeholdelsen	20
8.4	Kontrol af maksimale vandspejlskoter.....	21
8.5	Oprensning af aflejringer i den vestlige del af Enghaven	21
8.6	Kontrol af vandføringsevne	21
8.7	Oprensningen af aflejringer i den østlige del af Enghaven	22
8.10	Opsamling af materiale, herunder ved bygværker og rørunderløb	25
8.11	Oprensning ved bygværker og rørunderløb.....	25
8.12	Vedligeholdelse af stemmeværk og afspærrende dæmning	25
8.13	Ulemper som lodsejere eller brugere skal tåle.....	25
8.14	Klager over vandløbets vedligeholdelse	25
9	Tilsyn.....	26
10	Revision	27

11	Regulativets ikrafttræden	28
----	---------------------------------	----

BILAGSFORTEGNELSE

- Bilag 1A:** Vandløbskort. Gentofte Kommune
Bilag 1B: Vandløbskort. Lyngby-Taarbæk Kommune
- Bilag 2:** Redegørelse
- Bilag 3:** Længdeprofil af opmålte forhold, projekterede forhold og regulativmæssige forhold
- Bilag 4:** Tværprofiler af opmålte forhold, projekterede forhold og regulativmæssige forhold
- Bilag 5:** Længdeprofil af opmålte forhold, projekterede forhold, regulativmæssige forhold samt beregnede vandspejl ved vintermiddelfstrømning
- Bilag 6:** Længdeprofil af opmålte forhold, projekterede forhold, regulativmæssige forhold samt beregnede vandspejl ved medianmaksimumafstrømning

1 Grundlaget for regulativet

Hvidørebækken er optaget som offentligt vandløb i Gentofte Kommune med virkning fra xx.xx.20xx og i Lyngby-Taarbæk Kommune med virkning fra zz.zz.20zz.

Kommentar [T-TSB1]: De to kommuner indsætter datoer for beslutninger

1.1 Lov- og plangrundlag

Regulativet er udarbejdet på grundlag af

- Lovbekendtgørelse nr. 1208 af 30. september 2013 af lov om vandløb.
- Bekendtgørelse nr. 1437 af 11. december 2007 om regulativer for offentlige vandløb.

1.2 Kendelser, afgørelser og tilladelser

- Nordvand A/S. Reguleringsprojekt. Hvidørebækken ved Enghaven, juni 2011.
- Gentofte Kommunes dispensation efter § 3 i naturbeskyttelsesloven af 8. december 2010.
- Gentofte Kommunes tilladelse efter vandløbsloven til etablering af nyt bækforløb, den 8. december 2010.
- Lyngby-Taarbæk Kommunes dispensation efter § 3 i naturbeskyttelsesloven den 9. maj 2011.
- Lyngby-Taarbæk Kommunes tilladelse efter vandløbsloven til etablering af nyt bækforløb den 23. juni 2011.

1.3 Naturbeskyttelsesloven, fredninger mv.

Hvidørebækkens krydsning under Klampenborgvej er omfattet museumslovens § 29e og § 29f som en del af et militært befæstningsanlæg anlagt 1886-88 og nedlagt i 1920.

Underføringen under Klampenborgvej er omfattet af fredningsnr. 3030158.

1.4 Målsætning og miljømål

Hvidørebækken er ikke målsat i regionplanen og er ikke nævnt i forslag til vandplan.

- 1.5 Andet materiale**
Opmåling foretaget af Orbicon i oktober 2013.

2 Betegnelse af vandløbet og topografisk opland

2.1 Betegnelse

Regulativet omfatter strækningen af Hvidørebækken fra rørudløbet fra Hjortedammen (st. 0) til rørindløbet i fælleskloakken vest for galopbanen (st. 851).

UTM-kordinaterne til Hvidørebækkens start- og slutpunkt er (Euref 89, zone 32):

Start (st. 0): x: 722.764 y: 6.186.239

Slut (st. 851): x: 723.547 y: 6.186.349

På strækningen fra st. 0 til østsiden af Klampenborgvej (st. 380) er Hvidørebækken beliggende i Gentofte Kommune. På strækningen fra st. 380 til st. 736 er Hvidørebækken beliggende i Lyngby-Taarbæk Kommune og på den sidste strækning fra st. 736 til station 851 danner Hvidørebækken grænse mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Gentofte Kommune. På den fælles strækning varetager Lyngby-Taarbæk Kommune opgaven som vandløbsmyndighed.

Stationeringen svarer til afstanden i meter fra 0-punktet og nedstrøms.

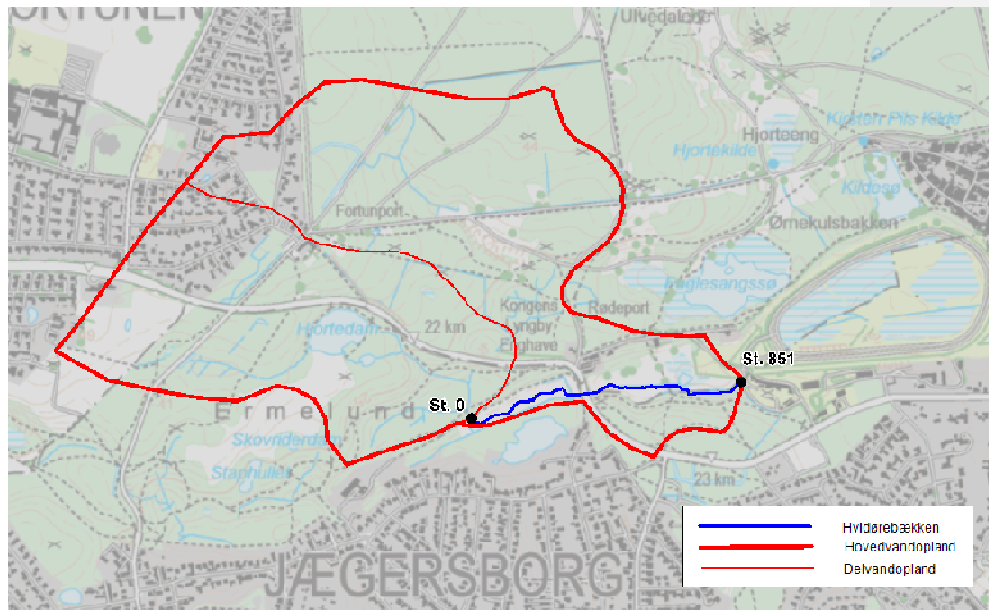
Regulativet omfatter en vandløbsstrækning på 851 m, heraf er 95 m rørlagt.

Regulativet omfatter desuden en ca. 350 m lang afskærende dæmning med 4 stk. dobbelte Ø110 m nødoverløb med bundkote 6,65 - 6,80 m DVR90. Dæmningen har topkote på 7,00 - 7,20 m DVR90

2.2 Opland

Det topografiske oplandsareal til Hvidørebækken ved dennes udløb i hovedkloakken st. 851 udgør 2,24 km², jf. nedenstående oplandskort.

Det topografiske opland til st. 0 udgør 1,40 km² og ved Klampenborgvej udgør oplandsarealet ca. 1,8 km².



3 Vandløbets vandføringsevne

3.1 Flodemål

Gentofte Kommune:

Vandstanden i den vestlige del af Enghaven fra st. 0 til stemmeværket opstrøms Klampenborgvej (st. 344) skal variere med en maksimal vandspejlskote svarende til stemmeværkets flodemål kote 6,7 m DVR90.

Gentofte Kommunes nødvendige kontrol af den maksimale vandspejlskote er beskrevet i kapitel 8.

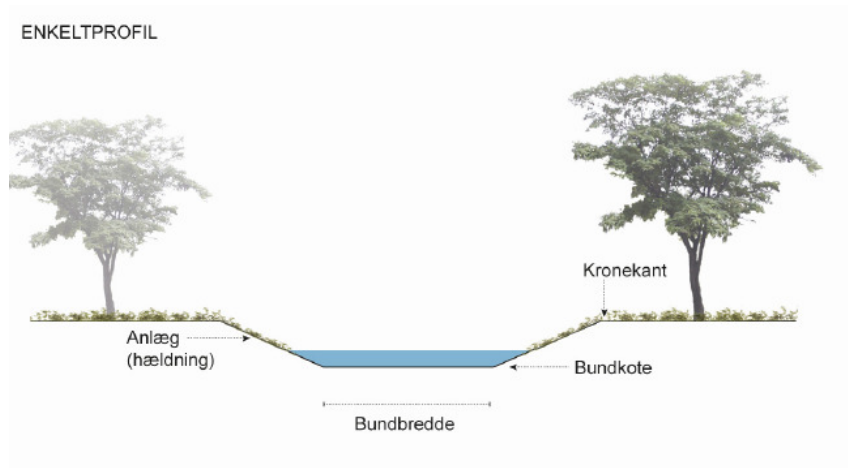
3.2 Teoretisk skikkelse

Lyngby-Taarbæk Kommune:

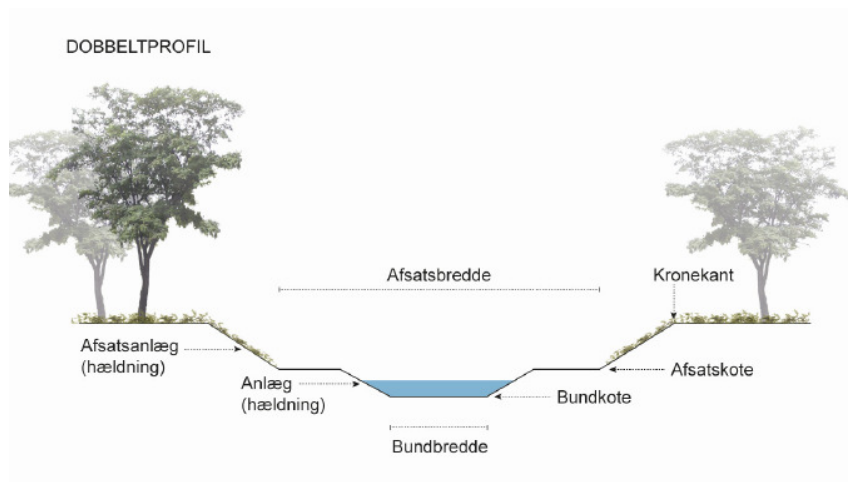
Resten af vandløbets vedligeholdelse (fra st. 344 til st. 851) skal ske på basis af en teoretisk skikkelse.

Hvidørebækkens teoretiske skikkelse fremgår af nedenstående dimensionsskema. Koterne er henført til Dansk Vertikal Reference (DVR90).

På strækningen fra station 410 – 615 er vandløbet opbygget i en enkeltprofil, jf. nedenstående principskitse, til illustration af de i dimensionsskemaet angivne bredder, koter og anlæg.



På strækningen fra station 631 - 851 er vandløbet opbygget i en dobbeltprofil, jf. nedenstående principskitse.



Station (m)	Bundbredde / Afsatsbredde [cm]	Vandløbets bundkote / afsatskote [cm DVR90]	Fald [‰]	Bemærkning
346	x	582	x	Rørindløb, Klampenborgvej
	Ø56		1,9	
410	x	570	X	Rørudløb, Klampenborgvej
			8,6	
445		540	X	
			4,2	
541	20	500	X	
			3,1	
590		485	X	
			10,0	
615	X	460	X	
615	X	450		Rørindløb, stibro
	2 x Ø30		0,0	
631	X	450		Rørudløb, stibro
631	X	460/480	X	
			2,5	
651	20/100	455/475	X	Åbent tilløb fra sø
			2,1	
675	X	450/470	X	
675	X	448		Rørindløb, hestebro
	Ø 40		0,0	
684	X	419		Rørudløb, hestebro
684	X	437/457	X	
	20/100		6,0	
851	x	337/357	x	Indløb til fælleskloak

Det regulativmæssige anlæg er 1,0 på hele strækningen. Det regulativmæssige afsatsanlæg er 1,5 på strækningen med dobbeltprofil (st. 631 til st. 851).

Til de anførte dimensioner er knyttet nogle beregningsværdier efter almindelig praksis, som bruges i forbindelse med kontrollen af den teoretiske skikkelse:

Vandløbets Manningtal (vinter): 20.

Manningtal på rørlagte strækninger: 60.

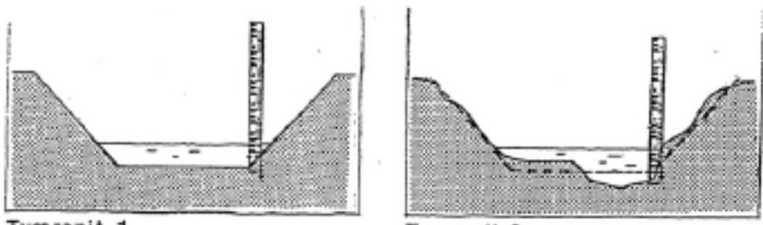
Ved kontrollen af vandløbet regnes der på en stor og en lille afstrømning.

Den lille afstrømning er vintermiddelfafstrømning på $6,5 \text{ l/s/km}^2$

Den store afstrømning er medianmaksimumafstrømning på $20,0 \text{ l/s/km}^2$

I begge tilfælde regnes der med at startvandspejlet ved udløbet til fælleskloakledningen er i kote 3,25 m DVR90.

Vandløbet kan principielt antage en vilkårlig skikkelse, blot vandføringsevnen som fastlagt ved den teoretiske skikkelse er til stede, ved ovenstående afstrømningsværdier.



Tværsnit 1. Tværsnit 2.

Ved vandføringsevne forstås den mængde vand, vandløbet kan føre pr. tidsenhed ved en given vandspejlskote.

Ovenstående principskitser viser, at vandføringsevnen (illustreret ved vandstanden) godt kan være til stede, selv om en del af tværsnitsarealet er fyldt op af aflejringer.

Ved valg af teoretisk skikkelse (i stedet for geometrisk skikkelse) iværksættes kun oprensning af aflejringer, hvis en beregning viser, at vandføringsevnen er tilstrækkeligt formindsket.

Regulativtypens store fordel er, at den er i stand til at beskrive vandføringsevnen i enhver vandløbsstation, og at kontrollen af vandføringsevnen (opmålingen) kan gennemføres på ethvert tidspunkt af året.

Lyngby-Taarbæk Kommunes nødvendige kontrol af den teoretiske skikkelses vandføringsevne er beskrevet i kapitel 8.

3.3 Dæmningens skikkelse

Det godkendte reguleringsprojekt foreskriver at dæmningen skal have en 1 meter bred kronekant i minimum kote 7,20 m DVR90. Dæmningen skal have anlæg 5 mod Hvidørebækken og anlæg 2 mod afvandingskanalen.

De 4 stk. dobbelte Ø110 mm nødoverløb skal ifølge det godkendte reguleringsprojekt have en bundkote på 6,90 m DVR90.

Gentofte Kommunes nødvendige kontrol af dæmningens skikkelse er beskrevet i kapitel 8.

4 Bygværker

I de følgende tabeller henviser beliggenheds punktnummer til oversigtstegningen, bilag 1.

4.1 Broer og overkørsler

Beliggenhed Pkt. nr.	UTM-kordinater Euref89, zone 32	Dimension for vandslug/rørdiameter	Ejerforhold	Beskrivelse
1	X: 723.014 Y: 6.186.320	2 stk. 12 cm høje og 60 cm brede rør	Nordvand	Krydsning gennem fælleskloak
2		Ø56 cm	Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune	Klampenborgvej
3	X: 723.338 Y: 6.186.331	2 x Ø30 cm	Naturstyrelsen	Stibro
4	X: 723.391 Y: 6.186.317	Ø40 cm	Naturstyrelsen	Hestebro

4.2 Stemmeværker og andre bygværker

Beliggenhed Pkt. nr.	UTM-kordinater Euref89, zone 32	Ejerforhold	Beskrivelse
5	X: 723.065 Y: 6.186.307	Gentofte Kommune	Stemmeværk med justerbar overfaldskant. Bundkote 5,84 m DVR90. Topkote for øverste stemmeplanke 6,65 m DVR90. Boret Ø50 mm hul i nederste stemmeplanke. Stemmeværk forsynet med foranstillet ristebygværk
6-6	X: 723.003 Y: 6.186.295 X: 722.948 Y: 6.186.273 X: 722.893 Y: 6.186.249 X: 722.841 Y: 6.186.226	Gentofte kommune	Afskærende dæmning med 4 stk. dobbelte Ø110 mm nødoverløb. UTM-kordinater henviser til placering af nødoverløb på voldens nordside

7	X: 723.131 Y: 6.186.317	Lyngby-Taarbæk Kommune	Udløbsbygværk. Frontmur af beton med Ø56 cm rørudløb
---	----------------------------	---------------------------	---------------------------------------------------------

4.3 Tilløb, dræn og spildevandsledninger

Station (m)	UTM-koordinater Euref89, zone 32	Dimension cm	Udløbsside H/V	Ejerforhold	Beskrivelse
338	X: 723.060 Y: 6.186.308	-	V	Gentofte Kommune	Åben drængrøft
439-441	X: 723.486 Y: 6.186.316	-	-	Ukendt	Rørledning 10 cm under vandløbsbund. Af-dækket med 2 m bred beskyttelsesplade.
651	X: 723.368 Y: 6.186.328	-	V	Naturstyrelsen	Åbent tilløb fra sø
763	X: 723.473 Y: 6.186.317	-	V	Naturstyrelsen	Åben drængrøft

5 Administrative bestemmelser

Hvidørebækken administreres af Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune, som er vandløbsmyndigheder.

Vandløbets vedligeholdelse – men ikke hel eller delvis fornyelse af rørlagte strækninger – påhviler vandløbsmyndigheden.

På den fælles strækning står Lyngby-Taarbæk Kommune for tilsyn, administration og vedligeholdelse.

Med hensyn til de for vandløbet fastlagte vedligeholdelsesprincipper henvises til kapitel 9.

Bygværker – såsom stemmeværk og afskærende dæmning med nødoverløb – der er udført af hensyn til vandløbet, vedligeholdes som dele af vandløbet.

Vedligeholdelsen af øvrige bygværker – broer, overkørsler m.v. – påhviler de respektive ejere eller brugere.

Enhver ændring af bygværker, broer, stemmeværker, rørlagte strækninger mv. skal godkendes af vandløbsmyndigheden.

6 Bestemmelser om sejlads

Sejlads i Hvidørebækken er forbudt.

7 Bredejerforhold

7.1 Arbejdsbælter og overkørsler ved udløb

De til vandløbet grænsende ejendommers ejere og brugere er pligtige til at tåle de fornødne vedligeholdelsesarbejders udførelse, herunder transport af materialer og maskiner og disses arbejde langs vandløbets bredder, hvortil bemærkes, at arbejdsbæltet normalt ikke bliver over 8 m bredt.

Bygninger, bygværker, faste hegn, beplantninger, udgravninger og lignende anlæg af blivende art må ikke uden vandløbsmyndighedens tilladelse anbringes nærmere kronekant end 8 m, og for rørlagte strækninger ikke nærmere end 2 m fra ledningens midte.

Nye tilløb, og tilløb der reguleres, skal - såfremt vandløbsmyndigheden forlanger det - forsynes med en overkørsel med minimum 5 meters ovenbredde ved udløbet, til brug for transport af materiel der anvendes til vandløbets vedligeholdelse.

7.2 Ændringer i vandløbets tilstand

I henhold til vandløbslovens § 6, stk. 2, må ingen bortlede vand fra vandløbet eller foranledige, at vandstanden i vandløbet forandres, eller at vandets frie løb hindres.

Ingen vandindvinding må finde sted uden tilladelse, jf. vandforsyningslovens bestemmelser.

Regulering, herunder rørlægning af vandløbet og etablering af broer og overkørsler, må kun finde sted efter vandløbsmyndighedens bestemmelse.

I det hele taget må ingen uden tilladelse fra vandløbsmyndigheden foretage foranstaltninger ved vandløbet og dets anlæg, hvorved tilstanden ved disse kommer i strid med bestemmelserne i nærværende regulativ, vandløbsloven, miljøbeskyttelsesloven eller regionplanen / vandplanen.

7.3 Forurening af vandløbet

Vandløbet må ikke tilføres faste stoffer, haveaffald, spildevand eller andre væsker, der kan forurene vandet eller foranledige aflejringer i vandløbet, jf. miljøbeskyttelseslovens bestemmelser.

7.4 Tilløb og drænudløb

Udløb fra tilløb og drænelinger skal udføres og vedligeholdes således, at de ikke gør skade på vandløbets skrån timer.

Eventuelle aflejringer ud for eksisterende rørdløb over den regulativmæssige bundkote kan med håndredskaber fjernes af ejeren efter forud indhentet tilladelse fra vandløbsmyndigheden.

Nye dræntilløb må ikke uden vandløbsmyndighedens tilladelse placeres med underkanten af røret dybere end 20 cm over den teoretiske bundkote.

Udførelse af andre rørledninger og lægning af kabler, rørledninger o.l. under vandløbet der forudsætter arbejder i vandløbet må kun ske efter forud indhentet tilladelse fra vandløbsmyndigheden.

7.5 Beskadigelse og påbud

Stemmeværk og nødoverløb på afskærende dæmning samt andre anlæg i eller ved vandløbet må ikke beskadiges eller fjernes. Sker dette, bekostes retableringen af den ansvarlige.

Beskadiges vandløb, bygværker eller andre anlæg ved vandløbet, eller foretages der foranstaltninger i strid med vandløbsloven eller bestemmelserne i nærværende regulativ, kan vandløbsmyndigheden meddele påbud om genoprettelse af den tidligere tilstand.

Er et påbud ikke efterkommet inden udløbet af den fastsatte frist, kan vandløbsmyndigheden foretage det fornødne på den forpligtedes regning, jf. vandløbslovens § 54.

Er der fare for, at betydelig skade kan ske på grund af usædvanlige nedbørsforhold eller andre udefra kommende usædvanlige begivenheder, kan Vandløbsmyndigheden foretage det fornødne uden påbud og på den forpligtedes regning, jf. vandløbslovens § 55.

7.6 Straf

Overtrædelse af bestemmelserne i regulativet straffes med bøde, jf. vandløbslovens § 85.

8 Vedligeholdelse

Ved Hvidørebækkens vedligeholdelse forstås de fysiske indgreb, der foretages i vandløbet for at sikre overholdelse af den maksimale vandspejlskote [vest for Klampenborgvej](#) samt sikring af den fastlagte vandføringsevne [øst for Klampenborgvej](#).

8.1 Foranstaltning af vedligeholdelse

Hvidørebækken vedligeholdes af vandløbsmyndigheden. [Det er Gentofte Kommune vest for Klampenborgvej og Lyngby-Taarbæk Kommune øst for.](#)

Vandløbsmyndigheden afgør om vedligeholdelsen skal udføres i entreprise eller ved egen foranstaltning.

8.2 Målsætning for vandløbet

Hvidørebækken er ikke målsat i regionplanen og er ikke nævnt i forslag til vandplan.

Dog gælder der ifølge forslag til vandplan 2013 følgende generelle retningslinjer for alle vandløb:

“Vedligeholdelse af vandløb begrænses mest muligt og udføres kun i et sådant omfang, at det ikke hindrer opfyldelse af de fastsatte miljømål. Hvor grødeskæring er nødvendig, foretages den så vidt muligt manuelt, i strømrørende eller netværk og altid under hensyntagen til natur- og miljømæssige interesser.

Slåning af vegetation langs vandløbets kanter, brinker og bræmmer udføres, så det ikke forhindrer en varieret beskygning af vandløbet.

Opgravning af bundmateriale i form af sand/mudder begrænses mest muligt, og der fjernes aldrig sten/grus fra bunden”.

8.3 Hensigten med vedligeholdelsen

Vedligeholdelsen af de enkelte vandløbsstrækninger skal udføres således, at vandløbets fysiske tilstand er i overensstemmelse med de krav, som kan forventes til naturlige vandløb, der ikke tilføres væsentlige spildevandsmængder

Som konsekvens heraf fastlægges nedenstående vedligeholdelsesprincipper.

8.4 Kontrol af maksimale vandspejlskoter

Gentofte Kommune:

Vandløbsmyndigheden styrer vandstanden i Enghavens vestlige del (opstrøms Klampenborgvej) ved hjælp af et stemmeværk med aftagelige stemmeplanker.

Til yderligere sikring mod oversvømmelser er etableret en afskærende vold med 4 stk. nødoverløb.

Overholdelse af vandløbsstrækningens tilstræbte maksimale vandspejlskote på 6,70 m DVR90 kontrolleres minimum 1 gang årligt ved visuel kontrol af vandstanden ved stemmeværket.

Hvis den tilstræbte maksimale vandspejlskote overskrides, føres tilsyn med ristebygværket foran stemmeværket, rørunderføringen under Klampenborgvej, rørkrydsningen gennem fælleskloakken samt nødoverløbene i den afskærende vold.

Evt. aflejret materiale, der spærrer for vandets frie løb, fjernes og bortskaffes.

8.5 Oprensning af aflejringer i den vestlige del af Enghaven

Af hensyn til at sikre vandløbsstrækningens tilstræbte maksimale vandspejlskote og af miljømæssige hensyn kan vandløbsmyndigheden i Gentofte Kommune oprense aflejringer i Hvidørebækken.

Før oprensning af aflejringer foretages, tager vandløbsmyndigheden i hvert enkelt tilfælde stilling til den dybde, hvortil oprensning skal udføres.

Der oprenses dog maksimalt til fast bund.

8.6 Kontrol af vandføringsevne

Lyngby-Taarbæk Kommune:

Vandløbsmyndigheden kontrolmåler efter behov de åbne vandløbsstrækningers skikkelse ved pejling eller nivellement, og denne sammenholdes med den teoretiske skikkelse angivet i dimensionsskemaet under Kapitel 3 Vandløbets vandføringsevne.

Ved aflejringer i tværprofilet på 10 cm eller mere iværksættes der oprensning. Hvis der konstateres brinkudskridninger eller lignende forhold, som mindsker vandføringsevnen, iværksættes der oprensning af disse.

Oprrensning kan dog undlades, såfremt beregninger af vandføringsevne for kontrolmålingen viser, at vandstandsstigningen er mindre end 10 cm i forhold til den beregnede vandstand ved den teoretiske skikkelse. Beregninger udføres for de i kapitel 3 angivne afstrømningsværdier, med de angivne manningtal, og det angivne startvandspejl.

Hvis beregningerne for kontrolmålingen viser en vandstandsstigning på 10 cm eller mere i forhold til vandstanden ved den teoretiske skikkelse, iværksættes oprensning.

8.7 Oprensningen af aflejringer i den østlige del af Enghaven

Eventuel oprensning foretages af vandløbsmyndigheden i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden fra 1. august til 15. oktober.

Oprrensningen begrænses så vidt muligt til vandløbets naturlige strømrønde og omfatter kun sand og mudder. Aflejringer af sten og grus må ikke opgraves eller flyttes, og overhængende brinker må ikke beskadiges.

Oprrensning i strømrønde udføres i maksimalt den angivne teoretiske bundbredde, og der opgraves kun til den angivne bundkote med en tolerance på 10 cm.

Hvis der indtræder fare for betydelige skader som følge af unormalt store aflejringer i vandløbet, kan vandløbsmyndigheden iværksætte ekstraordinære oprensninger. Dette forudsætter, at det vurderes at have betydning for en væsentlig del af de berørte arealer.

8.8 Grødeskæring

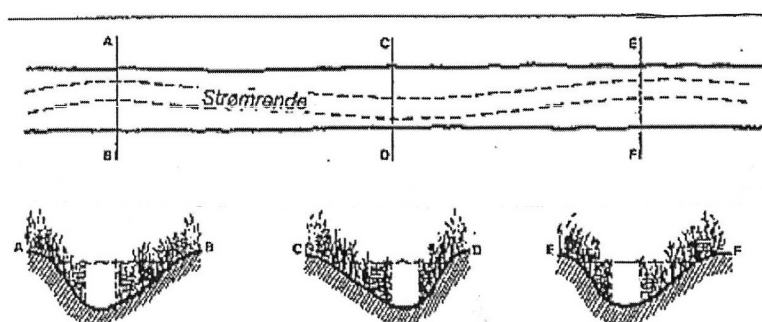
Grødeskæringsbehovet vurderes 1 gang årligt af vandløbsmyndigheden i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden:

1. juni til 31. juli.

Der foretages grødeskæring efter behov, idet der dog efter vandløbsmyndighedens skøn kan accepteres spredt grøde, der ikke vurderes at have væsentlig betydning for vandløbets vandføringsevne.

Grødeskæringen udføres, så grøden fjernes i vandløbets naturlige strømrende, der normalt kan genfindes som den dybe del af vandløbets tværprofil, der slynger sig fra side til side ned gennem vandløbet.

Principskitse af strømrendens forløb



Grøden i strømrenden skæres så vidt muligt i bund.

Arbejdet bør principielt udføres manuelt

8.9 Bredvegetation og pleje af engarealer

Enghaven vest for Klampenborgvej

Gentofte Kommune

Gentofte Kommune bør foretage pleje af engarealerne for at undgå at området vokser til med tagrør. Engarealerne tilgås ved at tømme evt. vand fra den våde eng ved at fjerne stemmeplanker i stemmeværket ved Klampenborgvej. Planterne fjernes én af gangen, så udtømningen på den måde sker gradvis af hensyn til at undgå erosion og oversvømmelse af den nedstrøms liggende strækning.

Det er uvist hvilken vegetationssammensætning, der vil komme på den fugtige/våde eng og i vandløbet, men sandsynligvis vil området gro til med høj sump vegetation med f.eks. pil og stor nælde. Der er ligeledes risiko for indvandring af tagrør, hvilket kan være svært at holde nede, hvis de først har fået lov at indtage området. I perioder med meget lidt vandføring i vandløbet er der en større risiko for at området vokser til.

Såfremt der ikke er mulighed for afgræsning, kan der foretages jævnlig slåning af engvegetationen. Drift af engen fremgår af Park og Vejs driftsplan for området. Efter endt vedligeholdelse dæmmes området op igen ved isætning af stemmeplanker i stemmebygværket.

Enghaven øst for Klampenborgvej

Lyngby-Taarbæk Kommune

Den østlige del af Hvidørebækken skal have karakter af et åbent vandløb, der gennemløber en afgræsset eng, først og fremmest for at bevare et æstetisk tilfredsstillende udtryk.

Der er afgræsning på hele området i øjeblikket og græsningen bør fortsætte for at forhindre området i at gro til.

Fælles for begge delstrækninger

Der må foretages slåning af bredvegetation, der står med stive stængler hele vinteren, f.eks. Tagrør (*Phragmites australis*), Dunhammer (*Typha* sp.) og Pindsvineknop (*Sparganium* sp.).

Af hensyn til brinkernes stabilitet kan der foretages bekæmpelse og slåning af arter som f.eks. Kæmpe Bjørneklo (*Heracleum mantegazzianum*.), Rød Hestehov (*Petasites hybridus*.), Lådden Dueurt (*Epilobium hirsutum*) og Stor Nælde (*Urtica dioica*). Slåningen kan foretages i hele sommerperioden.

8.10 Opsamling af materiale, herunder ved bygværker og rørunderløb

Efter perioder med kraftigt nedbør fører vandløbsmyndigheden tilsyn med vejunderføringer og stemmeværk. Vandløbsmyndigheden fjerner og bortskaffer materiale, der kan hindre vandets frie løb.

8.11 Oprensning ved bygværker og rørunderløb

Hvert 5. år tilser vandløbsmyndigheden alle rørunderløb og gennemløb for aflejringer, med henblik på spuling, slamsugning eller anden form for oprensning.

8.12 Vedligeholdelse af stemmeværk og afspærrende dæmning

Vedligeholdelse af stemmeværk og afspærrende dæmning udføres efter behov.

8.13 Ulemper som lodsejere eller brugere skal tåle

Grøde, affald, sediment og andet materiale der oprenses fra vandløbet fjernes og bortskaffes af vandløbsmyndigheden.

8.14 Klager over vandløbets vedligeholdelse

Lodsejere – eller andre med interesse i vandløbet – der finder vandløbets vedligeholdelsestilstand utilfredsstillende, kan rette henvendelse til vandløbsmyndigheden.

9 Tilsyn

Tilsyn med vandløbet udføres af vandløbsmyndigheden.

10 Revision

Vandløbsmyndigheden kan på ethvert tidspunkt optage nærværende regulativ til revision. Dette kunne f.eks. være i forbindelse med en større ændring af vandløbsloven eller hensyntagen til de miljømæssige krav til vandløbskvaliteten, som fastsættes i henhold til anden lovgivning, herunder vandplanen.

Vandløbsmyndigheden vil dog senest i 2024 tage stilling til, om der er behov for en revision af regulativet.

11 Regulativets ikrafttræden

Regulativet har været bekendtgjort og fremlagt til gennemsyn i 8 uger med adgang til at indgive eventuelle indsigelser og ændringsforslag.

Ved indsigelsesfristens udløb var der indkommet ____ indsigelser / bemærkninger til regulativet. Behandling heraf er omtalt i indsigelsesredegørelsen.

Regulativet er herefter endelig vedtaget af

Gentofte Kommune, den ____ 20__.

Lyngby-Taarbæk Kommune, den ____ 20__.

Regulativet træder i kraft fra datoen for den endelige vedtagelse.

UDKAST

Redegørelse

Bilag 2 til regulativ for Hvidørebækken

Kommunevandløb i Gentofte Kommune Kommunevandløb i Lyngby-Taarbæk Kommune

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	3
2	Hvidørebækken historie	4
3	Planmateriale	6
3.1	Regionplan.....	6
3.2	Fredning og naturbeskyttelse.....	6
3.3	Vandplan	6
3.4	Spildevandsplan	7
4	Datagrundlag og databehandling	8
4.1	Opmåling.....	8
4.2	Karakteristiske afstrømninger.....	8
4.3	Beregninger af vandføringsevne	9
5	Fastsættelse af regulativmæssig vandføringsevne ved teoretisk skikkelse	10
6	Afvandingsmæssige konsekvenser	11
7	Miljømæssige konsekvenser	13

1 Indledning

Ifølge Miljøstyrelsens bekendtgørelse nr. 1437 af 11. december 2007 om regulativer for offentlige vandløb, skal vandløbsregulativer ledsages af en redegørelse, der beskriver grundlaget for og konsekvenser af regulativforslaget.

Vandløbsloven:

Det fremgår af vandløbslovens § 1, jf. Lovbekendtgørelse nr. 1208 af 30. september 2013, at det skal tilstræbes at sikre, at vandløb kan benyttes til afledning af vand, under hensyntagen til de miljømæssige krav til vandløbskvaliteten, som fastsættes i anden lovgivning.

Disse bestemmelser har som konsekvens, at reglerne om vandløbenes fremtidige anvendelse ikke skal fastsættes ud fra individuelle interesser, men skal fastsættes ud fra en konkret afvejning af alle de interesser, der er knyttet til vandløbene - afvanding, vandindvinding, rekreative interesser etc. - og gerne således, at alle interesser i størst muligt omfang tilgodeses.

Planer:

Grundlaget for denne afvejning er blandt andet indeholdt i Regionplan 2005 Hovedstadens Udviklingsråd, der angiver de overordnede retningslinjer for natur-, miljø- og planforhold.

Enkelte områder med betydning for vandløbet er bl.a. uddybet i følgende planer:

- Forslag til vandplan. Hovedvandopland 2.3 Øresund. Offentlig høring, juni 2013
- Spildevandsplan 2011 – 2014 for Gentofte Kommune
- Spildevandsplan 2001 – 2006 for Lyngby-Taarbæk Kommune

Disse planer og vandløbsloven med tilhørende bekendtgørelser og cirkulærer danner baggrund for de forhold, der skal tages stilling til ved revisionen af de enkelte vandløbsregulativer.

2 Hvidørebækkens historie

Hvidørebækken (eller Enghaverenden) har været et åbent vandløb indtil starten af 1900-tallet, og har afvandet den nordlige del af Gentofte Kommune og den sydøstlige del af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hvidørebækken modtog tilløb fra en række kilder og åbne tilløb og udmundede oprindeligt i Øresund øst for Klampenborg Galopbane.

I starten af 1900-tallet blev store dele af Hvidørebækken ført i en fælles kloakledning, som leder spildevand fra den nordlige del af Gentofte Kommune. Denne hovedkloak følger i store træk forløbet for den tidligere Hvidørebæk hen over engen vest for Klampenborgvej, gennem fredsgennemløbstunnelen under Klampenborgvej dæmningen og videre ud til Øresundskysten og sydpå til renseanlægget Lynetten.

I 2011-2012 blev en delstrækning af Hvidørebækken genåbnet gennem Enghaven, fra afløbet fra Hjortedam til vest for Klampenborg Galopbane, hvor Hvidørebækken igen løber til fælles kloakledningen. Den genåbnede strækning følger i store træk den tidligere Hvidørebæks forløb gennem Enghaven.

Formålet med genåbningsprojektet var et ønske om:

- 1) Så vidt muligt at genskabe den tidligere Hvidørebæk, der løber under jorden i spildevandskloakken.
- 2) At visualisere og genskabe vandets vej hen over Enghaven, som led i en større restaurering af Københavns Befæstningsareal.
- 3) At forøge antallet af biotoper og nicher i området, samt at genskabe to væsentlige elementer – åen og den våde eng – i områdets oprindelige landskab.
- 4) At skabe en temporær våd eng, der tilbageholder og dermed udligner en del af flowet til det nuværende fællessystem ved kraftig regn.
- 5) På længere sigt at reetablere Hvidørebækken hele vejen til Øresund og dermed bl.a. minimere mængden af "naturligt" vand til det fælles kloaksystem.

Af hensyn til at visualisere en del af Københavns Befæstningsareal blev det besluttet, at opstemme den genåbnede delstrækning af Hvidørebækken vest for Klampenborgvej. Dæmningen, hvorpå Klampenborgvej er beliggende, er etableret i 1886-88 som led i Københavns Befæstning. Enghaven, som kunne oversvømmes, indgik i befæstningsanlægget. Befæstningsanlægget blev nedlagt i 1920.

På sydsiden af den genåbnede strækning og på vestsiden af Klampenborgvej, findes en afvandingskanal. Afvandingskanalen er et aktivt kloakteknisk anlæg, der modtager overløb fra fælleskloakken under kraftige regnhændelser, og i enkelte tilfælde modtager skyllevand fra vandværket lige opstrøms.

For at forhindre, at det opstemmede vand i den genåbnede del af Hvidørebækken løber i afvandingskanalen har det været nødvendigt at etablere en jordvold op mod kanalen.

I reguleringsprojektet blev det forudsat at den vestlige del af Enghaven vest for Klampenborgvej vil blive vandækket det mest af året, på nær dele af sommeren, hvor den kan blive tørlagt i længere tørre perioder.

I stemmeværket opstrøms Klampenborgvej er der i den nederste stemmeplanke boret et Ø50 mm hul til sikring af en basisvandføring på op til 5 l/s i den genåbnede strækning øst for Klampenborgvej.

Den rørlagte strækning under Klampenborgvej er etableret med fald på 3 ‰ og med en dimension på Ø560 mm, hvilket er væsentligt overdimensioneret. Overdimensioneringen og det lille fald sikrer en bedre faunapassage, idet strømhastigheden minimeres.

3 Planmateriale

3.1 Regionplan

Hvidørebækken er ikke nævnt i Regionplan 2005.

3.2 Fredning og naturbeskyttelse

Under Klampenborgvej befinder sig et fredet bygværk (Dæmning II) med fredningsnr. 3030158, sted- og lokalitetsnr. 020302-115.

Dæmning II er en jordbygget dæmning med betonstøbt overløb med tilhørende stemmeværk og styrteseng. Endvidere har dæmningen et fredsunderløb med lukkeanordning. Dæmningen er ca. 130 m lang, 45 m bred i bunden og 20 m bred i kronen. Den er op til 5 m høj. Overløbet med stemmeværk er nu tildækket og ligger under Klampenborgvej, som fører over dæmningen. Styrtesengen på dæmningens østside er konstrueret som en let skrånende betonplade med lodrette sider. Den er forsynet med tværstillede betonribber til at dæmpe vandstrømmens hastighed. Det beskyttede anlæg omfatter den jordbyggede dæmning og det betonstøbte stemmeværk med styrteseng. Endvidere bevarede dele af underløbet med lukkeanordning. For det beskyttede anlæg gælder, at det hverken må ændres i konstruktion eller udseende.

Hvidørebækken blev ført gennem den beskyttede Dæmning II i et nyt rør, som blev etableret med dispensation fra Kulturstyrelsen.

Omtrent hele den vestlige del af Enghaven i Gentofte Kommune er udpeget som beskyttet mose iht. § 3 i naturbeskyttelsesloven. Tilsvarende er den østlige del af Enghaven i Lyngby-Taarbæk Kommune udpeget som beskyttet mose og beskyttet sø iht. § 3 i naturbeskyttelsesloven

3.3 Vandplan

Hvidørebækken er ikke omfattet af forslag til vandplan 2013.

Dog gælder der ifølge forslag til vandplan 2013 følgende generelle retningslinjer for alle vandløb:

Vedligeholdelse af vandløb begrænses mest muligt og udføres kun i et sådant omfang, at det ikke hindrer opfyldelse af de fastsatte miljømål. Hvor grødeskæring er nødvendig, foretages den så vidt muligt manuelt, i strømrørende eller netværk og altid under hensyntagen til natur- og miljømæssige interesser.

Slåning af vegetation langs vandløbets kanter, brinker og bræmmer udføres, så det ikke forhindrer en varieret beskygning af vandløbet.

Opgravning af bundmateriale i form af sand/mudder begrænses mest muligt, og der fjernes aldrig sten/grus fra bunden.

3.4 Spildevandsplan

Ifølge Gentofte Kommunes og Lyngby-Taarbæk Kommunes spildevandsplan ledes der ikke spildevand til den genåbnede strækning i Enghaven.

I perspektivperioden (2015 – 2018) forventer Gentofte Kommune, at vandet fra den genåbnede delstrækning af Hvidørebækken skal ledes til Øresund i stedet for fælleskloak-systemet og dermed bidrage til nedsættelse af aflastninger længere nedstrøms ved Bellevue.

4 Datagrundlag og databehandling

4.1 Opmåling

Hvidørebækken er opmålt af Orbicon i oktober 2013.

I alt er der opmålt 18 tværprofiler, 3 broer og overkørsler, 1 stemmebygværk, 1 rørkrydsning gennem kloak, 1 rørudløb, 1 rørindløb samt 3 åbne tilløb.

Dæmningen syd for Hvidørebækken er ligeledes opmålt af Orbicon i oktober 2013.

I alt blev opmålt 7 topkoter samt 4 dobbelte rørindløb og 4 dobbelte rørudløb.

Plot af opmålte længde- og tværprofiler er vedlagt i bilag 3 og 4.

4.2 Karakteristiske afstrømninger

I forbindelse med vurdering af konsekvenserne ved fastlæggelse af den regulativmæssige skikkelse på den åbne strækning af Hvidørebækken øst for Klampenborgvej er der udført vandspejlsberegninger. Vandspejlsberegningerne er foretaget i Orbicons program VASP, hvori der indgår karakteristiske afstrømninger samt en vurdering af oplandsarealet.

De karakteristiske afstrømninger fremgår af Nordvand A/S' reguleringsprojekt fra juni 2011.

Karakteristisk afstrømning	l/s/km ²
Medianminimum	1,75
Sommermiddel	4,00
Vintermiddel	6,50
Medianmaksimum	20,0

Medianminimum er den afstrømning, som årets mindste døgnmiddelfafstrømning, i gennemsnit over en lang årrække, overstiger én gang hvert 2. år.

Tilsvarende er medianmaksimum den afstrømning, som årets største døgnmiddelfafstrømning, i gennemsnit over en lang årrække, overstiger én gang hvert 2. år.

Sommer er defineret som perioden 1. maj - til 31. oktober, vinter som den øvrige del af året.

4.3 Beregninger af vandføringsevne

De hydrauliske beregninger i VASP foregår som stykkevise beregninger efter Manningformlen med anvendelse af modstandsradius.

Manningtallet, der indgår i formlen, udtrykker vandløbets ruhed, idet et stort manningstal svarer til en lille ruhed og dermed en større vandføringsevne for et givet fald og tværprofil.

Ved beregningerne er manningtallet for Hvidørebækken erfaringsmæssigt fastlagt til 20 i vinterperioden. På de rørlagte strækninger er manningtallet fastlagt til 60.

Der er endvidere benyttet et startvandspejl ved udløbet af Hvidørebækken i fælleskloakken på 3,25 m DVR90.

5 Fastsættelse af regulativmæssig vandføringsevne ved teoretisk skikkelse

Vandføringsevnen i et vandløb afhænger af vandløbets geometri (længde- og tværprofil) og af vandløbets ruhed (beskrevet ved manningtallet).

Den regulativmæssige vandføringsevne er på østsiden af Klampenborgvej beskrevet ved en teoretisk vandløbsskikkelse, et manningstal og 2 afstrømningsværdier, der skal være overholdt ved kontrol.

De to afstrømningsværdier er vintermiddel på 6,5 l/s/km² og medianmaksimumafstrømning på 20,0 l/s/km².

Vandløbet kan principielt set antage en hvilken som helst skikkelse, blot den regulativmæssige vandføringsevne er til stede ved ovennævnte afstrømningsværdier.

I regulativet er der indbygget mulighed for en forringelse af vandføringsevnen på 10 centimeter, før der iværksættes oprensning.

Den teoretiske skikkelse er beskrevet i regulativets afsnit 3.

6 Afvandingsmæssige konsekvenser

På strækningen af Hvidørebækken i Gentofte Kommune (vest for Klampenborgvej) er der ingen afvandingsmæssige interesser.

Tværtimod er vandløbet opstemmet ved rørindløbet under Klampenborgvej med henblik på at skabe en temporært oversvømmet eng.

Der er fastsat et flodemål for opstemningen i den vestlige del af Enghaven på kote 6,7 m DVR90.

I regulativet for den vestlige del af Hvidørebækken er det fastsat, at flodemålet skal overholdes. Dette sikres dels ved stemmeværket, hvor det maksimalt er muligt at stemme til kote 6,65 m DVR90 samt ved hjælp af de 4 dobbelte nødoverløb i dæmningen syd for Hvidørebækken.

På strækningen af Hvidørebækken i Lyngby-Taarbæk Kommune (øst for Klampenborgvej) er der meget begrænsede afvandingsmæssige interesser. En del af arealet henligger som beskyttet mose / sø og resten anvendes af Naturstyrelsen til afgræsset eng.

Opmålingen i oktober 2013 viser, at delstrækningen er gravet en del dybere og bredere, og at den ene røroverkørsel (hestebroen i st. 675 – 684) er blevet anlagt med større fald end forudsat i det godkendte reguleringsprojekt fra 2011.

I bilag 3 er vedlagt en længdeprofil, som viser dels den opmålte bundkote samt terrænkoten i højre og venstre side ved vandløbsopmålingen i oktober 2013. På længdeprofilen er endvidere markeret det godkendte reguleringsprojekts bundkote samt den nye regulativmæssige bundkote.

I bilag 4 er endvidere vedlagt tværprofiler med den opmålte skikkelse, den godkendte skikkelse og regulativskikkelsen.

Regulativets bundkote følger i store træk bundkoten i det godkendte reguleringsprojekt. Dog er der taget hensyn til de faktiske forhold ved hestebroen, som bevirker at den regulativmæssige bundkote er blevet hævet med op til 10 cm på delstrækningen mellem stibroen og hestebroen. På delstrækningen mellem hestebroen og rørindløbet i kloakledningen er den regulativmæssige bundkote ligeledes blevet hævet med op til 10 cm pga. rørindløbet i kloakken.

Det fremgår af de sammenlignende beregninger af vandføringsevnen i bilag 5 og 6, at vandføringsevnen for den regulativmæssige skikkelse er forringet med op til 10 cm i forhold til projektskikkelsen på strækningen st. ca. 605 – ca. st. 650, og ca. st. 700 – 851.

Det fremgår endvidere af bilag 5 og 6, at den regulativmæssige skikkelse ikke giver anledning til oversvømmelser af engen ved afstrømninger svarende til vintermiddel, mens der ved afstrømninger svarende til medianmaksimum må påregnes oversvømmelser af vandløbets venstre brink (set i nedstrøms retning).

Da arealerne nord for disse delstrækninger ikke dyrkes, men henligger som § 3 beskyttet mose og sø, vurderes ændringerne ikke at have afvandingsmæssige konsekvenser.

På nær strækningen st. 410 – ca. st. 440 er vandløbets opmålte vandføringsevne bedre end den vandføringsevne, som tilstræbes i medfør af regulativet, hvilket skyldes, at de åbne strækningers bundkote på visse strækninger er gravet dybere og bredere end forudsat i det godkendte reguleringsprojekt.

7 Miljømæssige konsekvenser

Genåbningen af Hvidørebækken og bestemmelserne i nærværende regulativ har en række miljømæssige konsekvenser, hvoraf følgende ses som de væsentligste.

Positive konsekvenser for naturen:

- En mere divers natur med flere nicher, idet to nye naturtyper introduceres: åen og den temporært oversvømmede våde eng, med dertilhørende flora og fauna.
- Projektet indebærer en genskabelse af et stykke tidligere fjernet natur, hvorved området naturmæssigt fremstår mere autentisk.
- Mindre risiko for udtørring af Enghaven, idet vandet tvinges til at blive på engen, frem for at løbe direkte i afvandingskanalen.
- Den nuværende pleje – slåning 2-3 gange årligt - bliver reduceret.
- Det historiske oversvømmelsesareal vil fremstå vådt.
- Mindre belastning af kloaksystemet ved regn og dermed mindre belastning af Lynetten med uvedkommende vand.

De regulativmæssige bestemmelser om vedligeholdelse på basis af flodemål på Gentofte siden og på baggrund af en vandføringsevnebestemt (teoretisk) skikkelse på Lyngby-Taarbæk siden er medvirkende til at understøtte disse positive konsekvenser.

På sigt vil en genåbning af den resterende del af Hvidørebækken helt ud til Øresund bevirke en yderligere afkobling af kilde-, dræn- og vandløbsvand fra kloaksystemet og dermed yderligere mindske belastningen af Lynetten med uvedkommende vand.

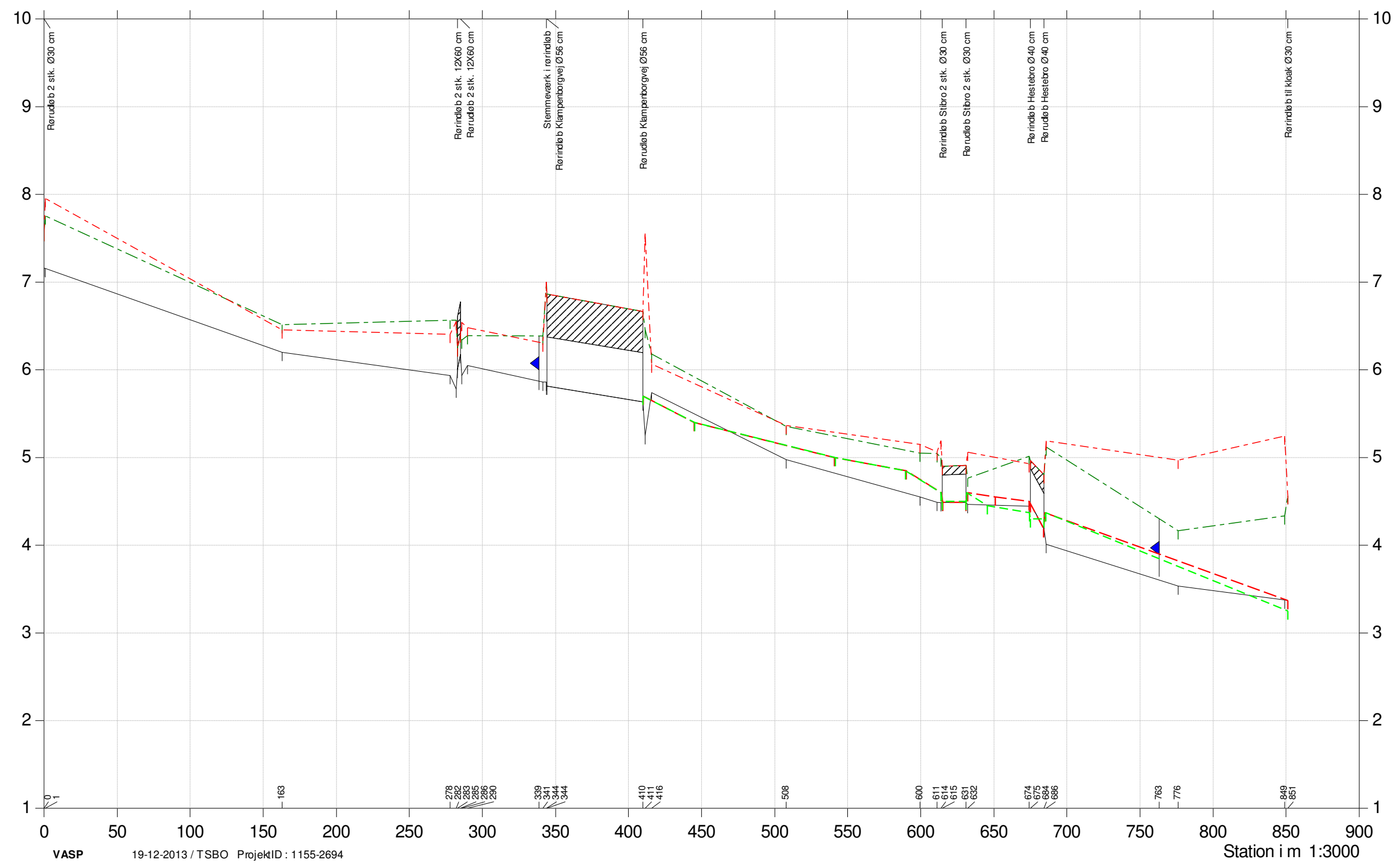
En genåbning til Øresund vil potentielt kunne styrke faunapassage og mulighederne for at opnå en acceptabel miljøtilstand i den genåbnede strækning af Hvidørebækken.

Hvidørebækken

Regulativ 2014

- - - Bundkote regulativ 2014
- - - Terræn Højre
- - - Terræn venstre
- Bundkote opmålt 2013
- - - Bundkote Projekt 2011

Kote i m DVR90 1:50





Bilag 4

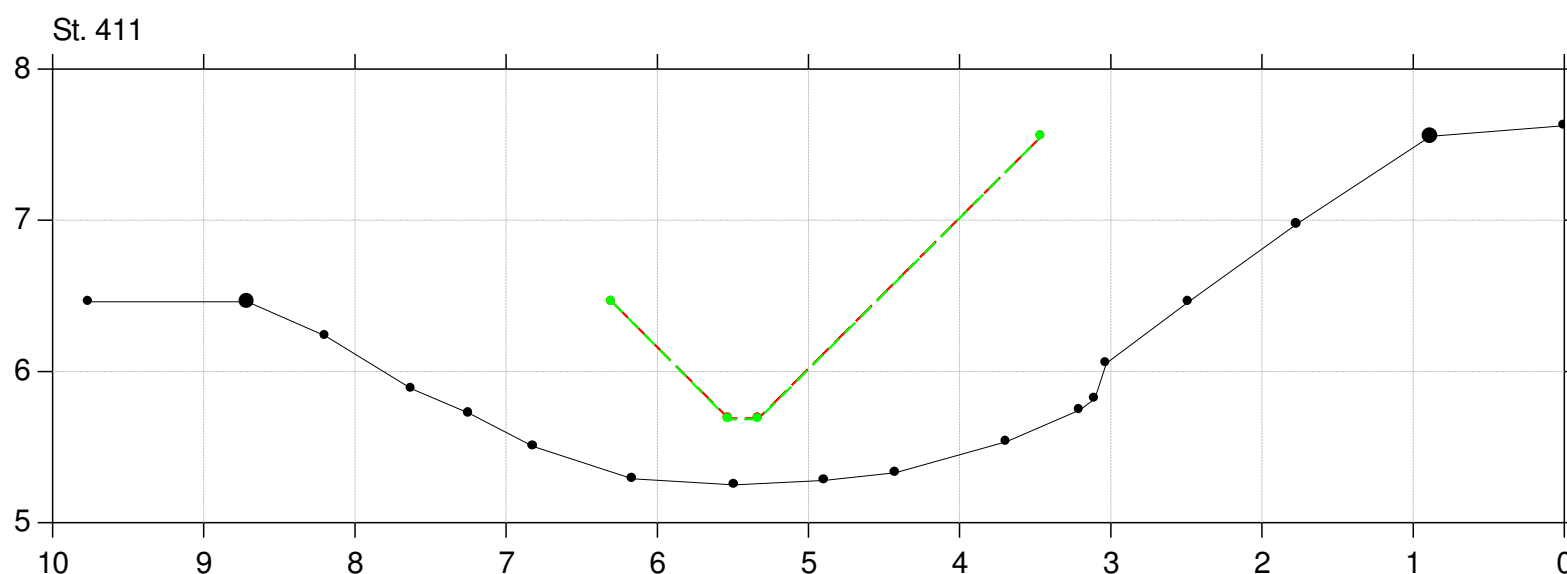
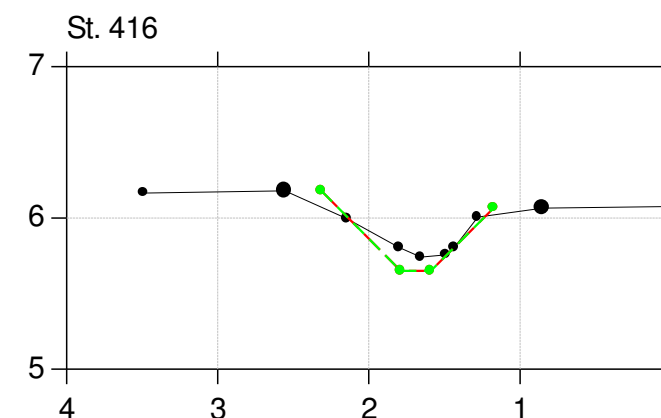
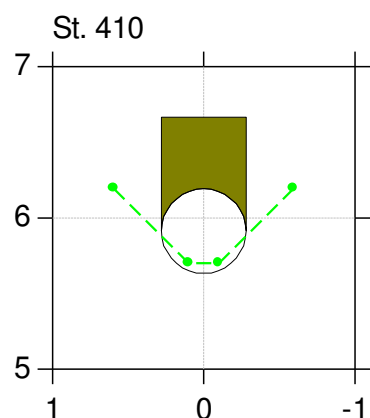
Hvidørebækken

Regulativ 2014

Lodret akse : Kote i m DVR90, skala 1:50

Vandret akse : Afstand i m, skala 1:50

- Projekt 2011
- Regulativ 2014
- Opmåling 2013





Bilag 4

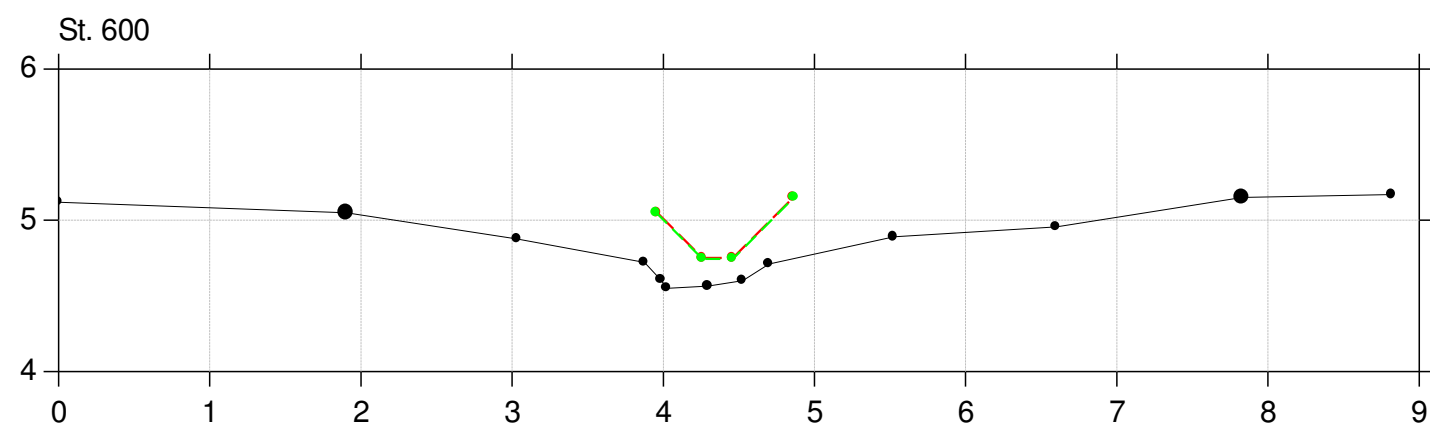
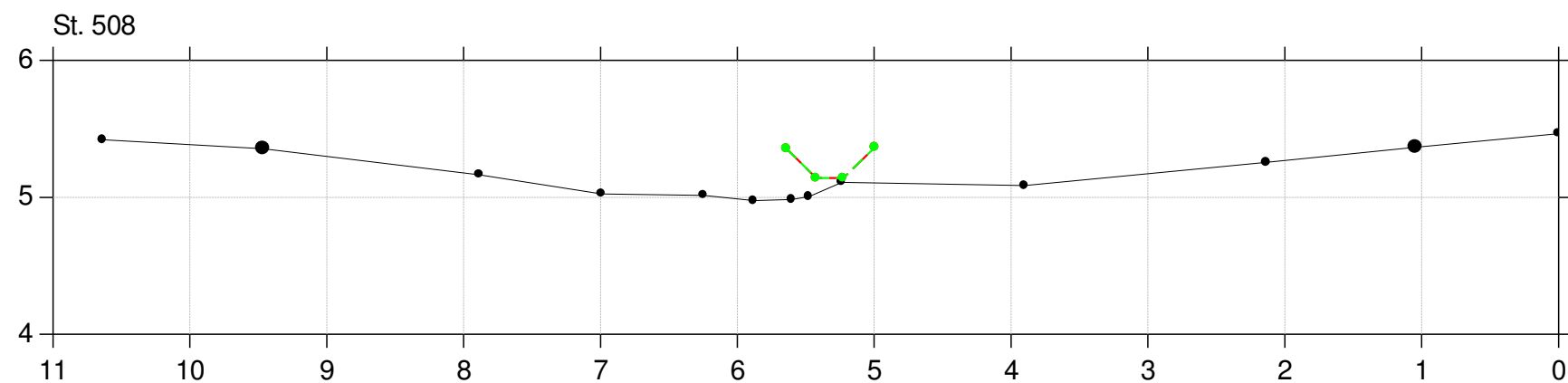
Hvidørebækken

Regulativ 2014

Lodret akse : Kote i m DVR90, skala 1:50

Vandret akse : Afstand i m, skala 1:50

- Projekt 2011
- Regulativ 2014
- Opmåling 2013



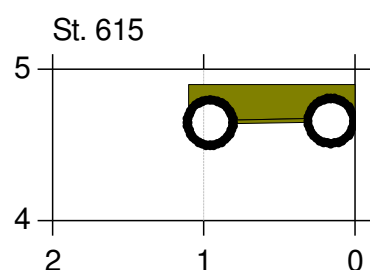
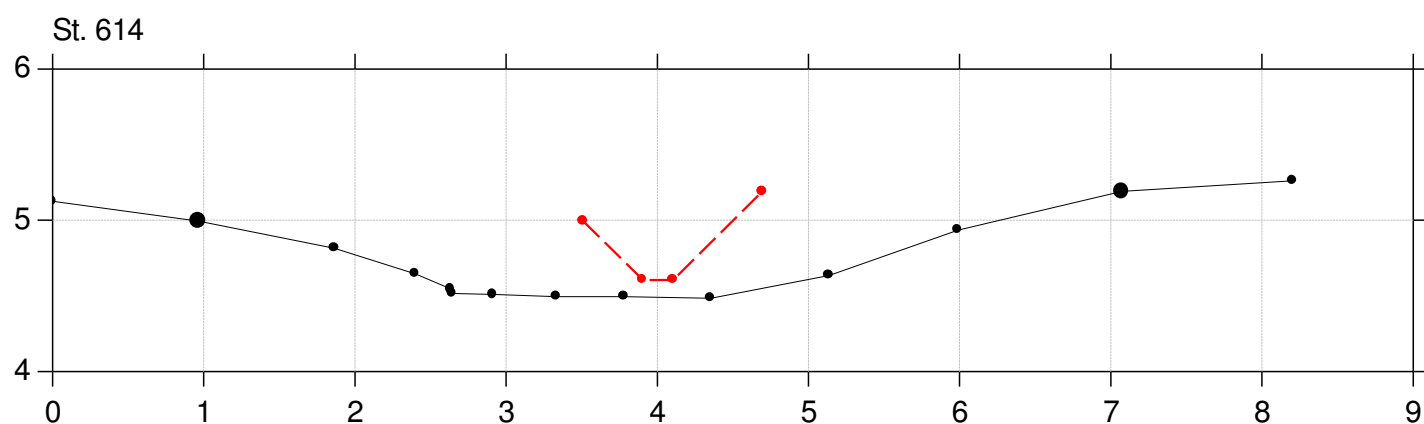
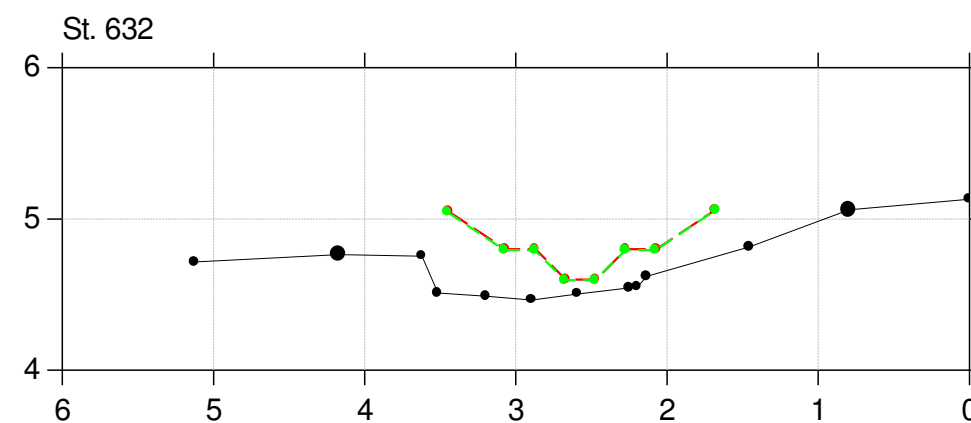
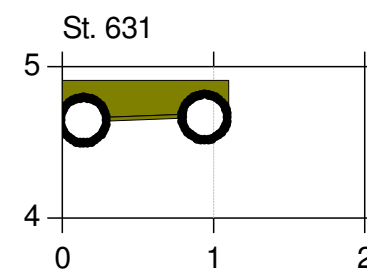
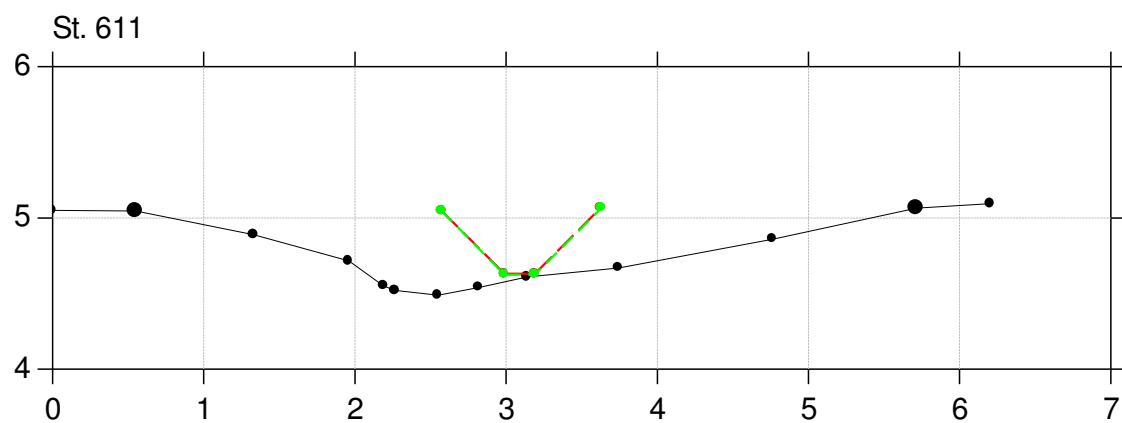
Hvidørebækken

Regulativ 2014

Lodret akse : Kote i m DVR90, skala 1:50

Vandret akse : Afstand i m, skala 1:50

- Projekt 2011
- Regulativ 2014
- Opmåling 2013





Bilag 4

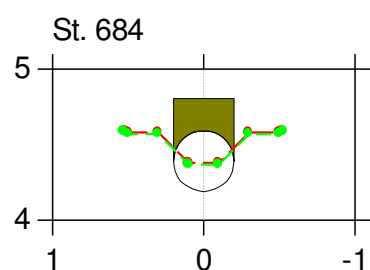
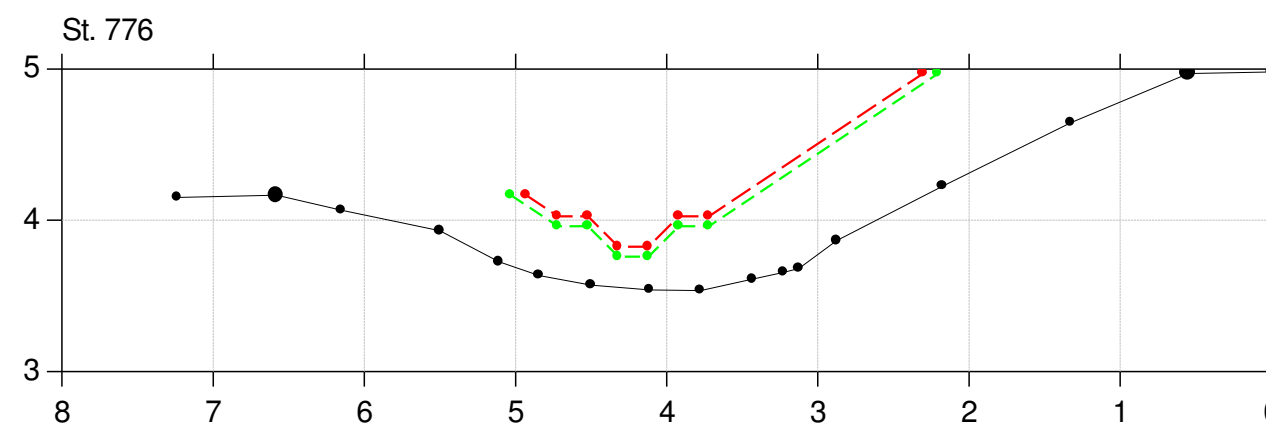
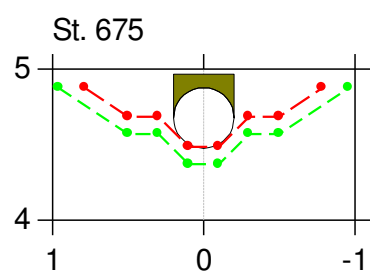
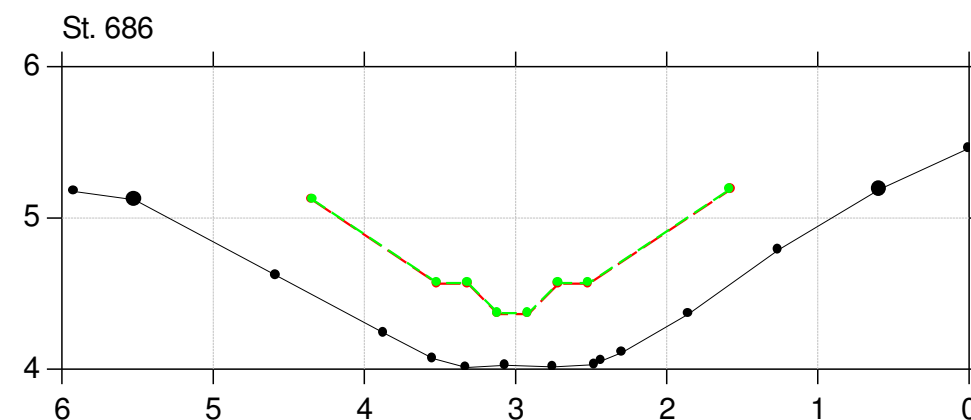
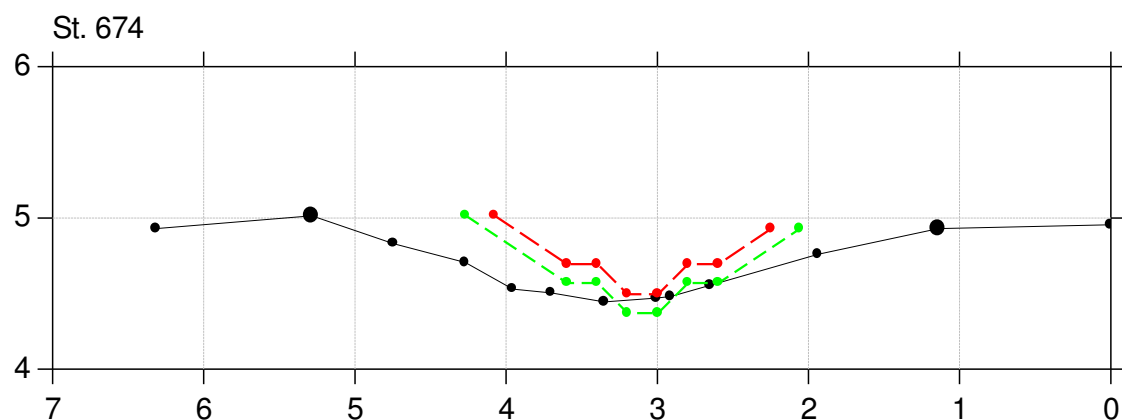
Hvidørebækken

Regulativ 2014

Lodret akse : Kote i m DVR90, skala 1:50

Vandret akse : Afstand i m, skala 1:50

- Projekt 2011
- Regulativ 2014
- Opmåling 2013





Bilag 4

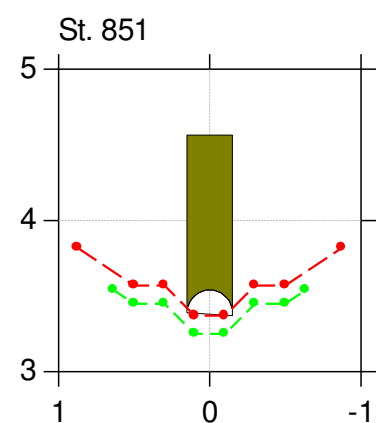
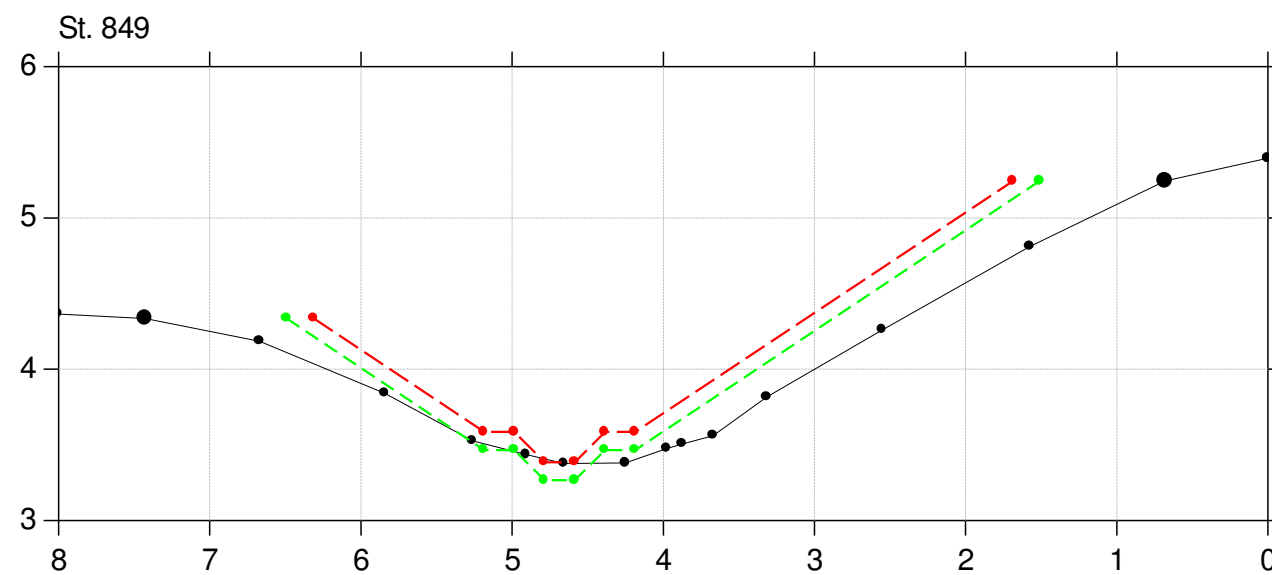
Hvidørebækken

Regulativ 2014

Lodret akse : Kote i m DVR90, skala 1:50

Vandret akse : Afstand i m, skala 1:50

- Projekt 2011
- Regulativ 2014
- Opmåling 2013

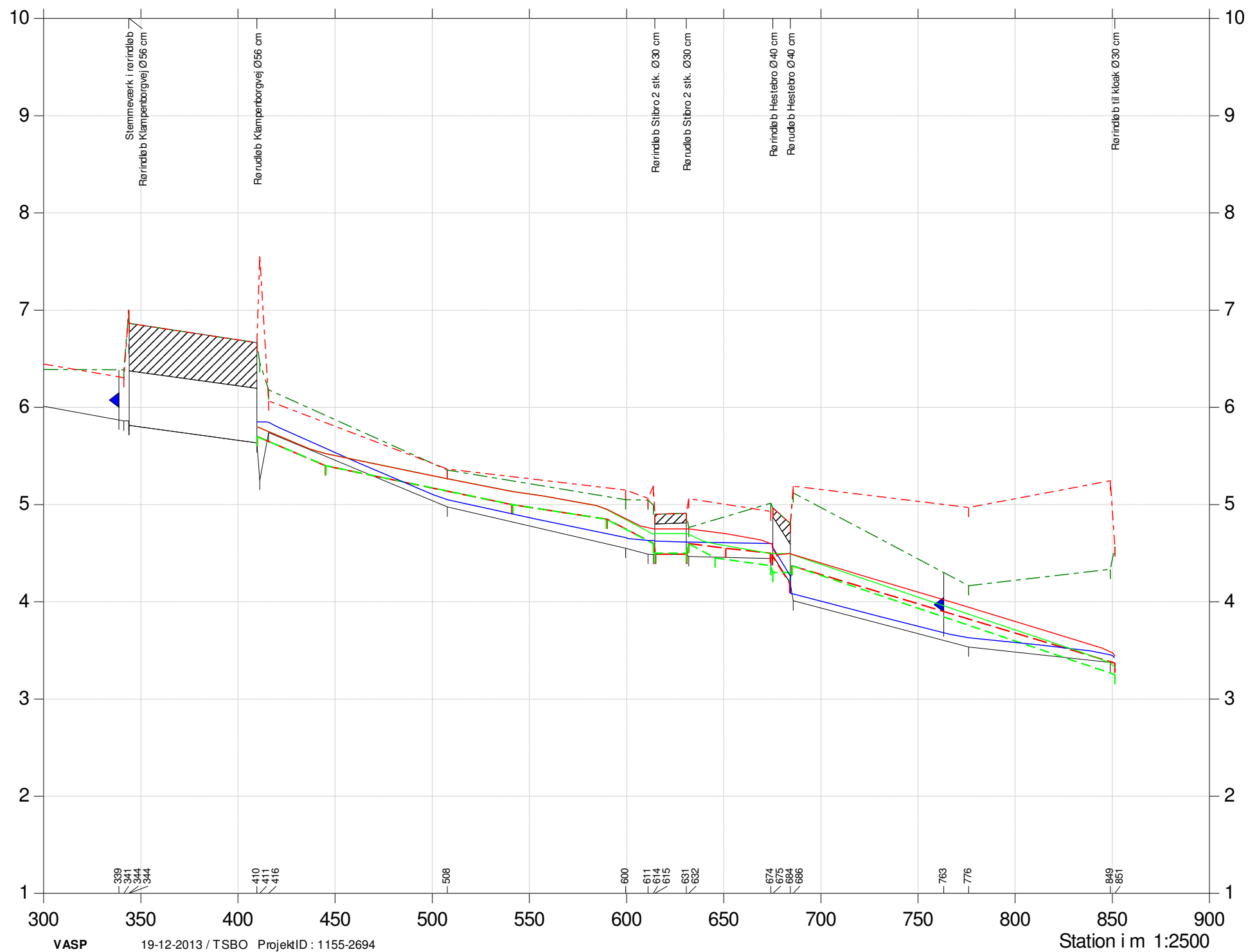


Hvidørebacken

Regulativ 2014

- - - Bundkote regulativ 2014
- - - Terræn Højre
- - - Terræn venstre
- Bundkote opmålt 2013
- Regulativ 2014 vandspejl vintermiddel
- Projekt 2011 vandspejl vintermiddel
- Opmåling 2013 vandspejl vintermiddel
- - - Bundkote Projekt 2011

Kote i m DVR90 1:50



VASP 19-12-2013 / TSBO ProjektID: 1155-2694

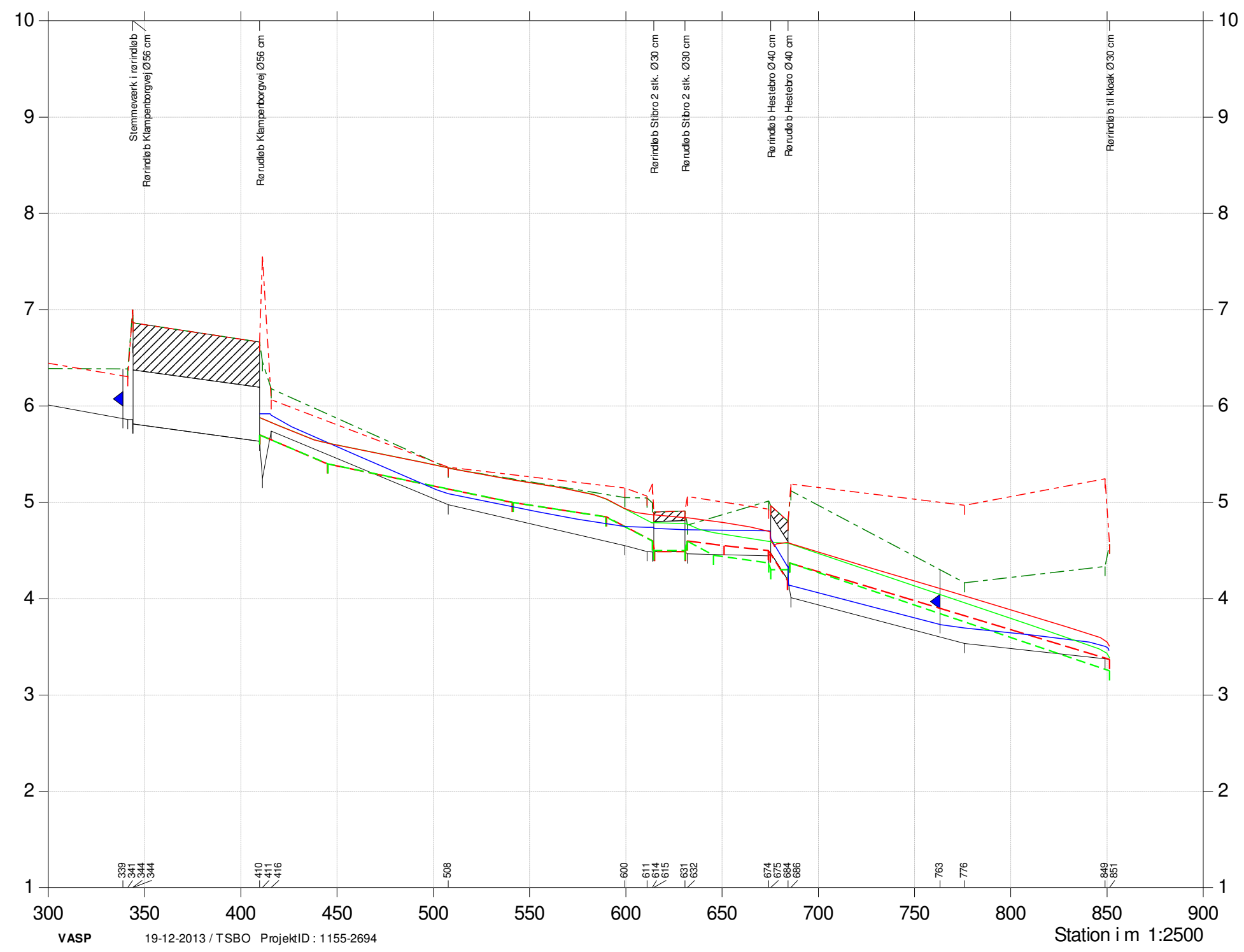
Station i m 1:2500

Hvidøreåbækken

Regulativ 2014

- - - Bundkote regulativ 2014
- - - Terræn Højre
- - - Terræn venstre
- Bundkote opmålt 2013
- Regulativ 2014 vandspejl medianmaksimum
- Projekt 2011 vandspejl medianmaksimum
- Opmåling 2013 vandspejl medianmaksimum
- - - Bundkote Projekt 2011

Kote i m DVR90 1:50



Etablering af vandløb i Enghaven

Sagsnummer: 20100610004

Oprettet: 01-06-2010

Dokumentejer: Christina Lund

Dagsorden

Generel		Journalnøgle(r):	06.02.00 - P16 Vandløb/søer i almindelighed, Kommunale planer, planforslag og virksomhedsplaner omfattende dele af kommunen
Emne	Etablering af vandløb i Enghaven	Besked:	
Dokumenttype:	Beslutning fra Dagsordensystem		
Dato:	18-06-2010		
Organisation:	Naturbeskyttelse		
Navn:			
ID-Nummer:			

Udvalg: TMU Teknik- og Miljøudvalget

Mødetitel: Teknik- og Miljøudvalget **Dato:** 14-06-2010 **Tid:** 15:30 18:00 **Punktets nummer:** 3

Status : ● Åbent punkt ○ Lukket Punkt

Beslutningsstatus: Færdigbehandlet **Dagsordenredaktør:** Conny Christophersen/Teknisk/LTK

Sagsfremstilling:

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår at:

1. Teknisk Forvaltning bemyndiges til at arbejde for etableringen af et ca. 400 m åbent vandløb fra Klampenborgvej over Enghavens østlige del,
2. vandløbet klassificeres som et offentligt vandløb,
3. driftsudgifterne afholdes fra kontoen for vandløbsvedligeholdelse.

Sagsfremstilling

Gentofte Kommune og Nordvand A/S (som er vandselskabet for Gentofte og Gladsaxe kommuner) ønsker at etablere et nyt vandløb – Hvidørebækken i Enghaven, som er beliggende på begge sider af Klampenborgvej.

Kommunegrænsen mellem Gentofte og Lyngby – Taarbæk Kommuner går i Klampenborgvej, den ene side af det ny vandløb er således placeret i

Lyngby-Taarbæk Kommune og i skellet mellem de to kommuner. Se de på sagen vedlagte notat om etablering af Hvidørebækken.

Hvidørebækken løber i dag i en rende (Enghaverenden) med blandet spildevand og rent kildevand på den vestlige side af Enghaven i Gentofte Kommune.

Hvidørebækken er i dag et tilløb til Enghaverenden, som for en stor del er rørlagt.

Projektet:

For at afbøde klimaforandringerne ønsker Nordvand A/S at nedsætte belastningen af Gentofte Kommunes kloaksystem med overfladevand ved at genskabe Hvidørebækkens oprindelige forløb i et nyt åbent vandløb og derved etablere vådområder. Ved at gennemføre projektet etableres en temporær våd eng, der tilbageholder og dermed udligner en del af flowet til det nuværende fællessystem ved kraftig regn. Den våde eng vil dermed komme til at fungere som et spildevandteknisk forsinkelsesbassin inden overfladevandet i første omgang igen ledes til kloak. Den østlige del af projektet udgør ca. 400 m, de første ca. 200 m ligger i

Lyngby-Taarbæk Kommune. De sidste ca. 200 m løber i det store hele i kommunegrænsen mellem Lyngby-Taarbæk og Gentofte kommuner. I første omgang vil vandet ende i Nordvand A/S' kloak efter forløbet af de 400 m på østsiden af Klampenborgvej.

Projektet er desuden set som en enestående mulighed for at synliggøre en del af det militære oversvømmelses anlæg fra 1880'erne med deltagelse fra Realdania, Skov- og Naturstyrelsen (SNS) Hovedstaden og Kulturarvstyrelsen. Enghaven ligger i bunden af en smeltevandsdal fra istiden. Dalen indgik som en del af Københavns Nyere Befæstnings Nordfront. Dalen kunne fyldes med vand fra Furesøen, som skulle ledes gennem den gravede Fæstningskanal fra Lyngby Sø til Ermelunden. Herfra var det den naturlige topografi der skulle udgøre "Nordre oversvømmelse". Oversvømmelsen kunne styres af stemmeværker/dæmninger, hvoraf Klampenborgvej ligger på en dæmning/stemmeværk II henover Enghaven. Dæmningen er samtidig kommunegrænse mellem Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune. Se det på sagen vedlagte bilag 1.

I forbindelse med det ansøgte projekt etableres, som nævnt, et vådområde på Gentoftesiden af Klampenborgvej. Vådområdet skal bl.a. synliggøre / visualisere den del af "Nordre Oversvømmelse" som ligger før Dæmning II. I Lyngby-Taarbæk Kommune får vi et synligt vandløb med tilhørende natur.

Tilstedeværelsen af et nyt vandløb vil højne naturværdierne væsentligt i både Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune. Til vandløb knytter sig en naturlig flora og fauna, som i dag ikke findes på stedet. Specielt på den strækning, som ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune, vil naturindholdet øges væsentligt. På sigt er det Gentofte Kommunes tanke at åbne det rørlagte forløb af bækken og føre

bækken hele vejen til Øresund, da hele den resterende strækning ligger i Gentofte Kommune. Der vil således på sigt blive mulighed for et åbent vandløb hele vejen fra Lyngby-Taarbæk til Øresund.

Projektet skal i givet fald gennemføres som et vandløbsreguleringsprojekt jf. Vandløbslovens § 16. Gentofte Kommune ønsker at optage opstrøms strækningen, dvs. den øverste del af vandløbet fra kildeudspringet til Klampenborgvej, som et offentligt vandløb. Gentofte kommune er grundejer til strækningen opstrøms Klampenborgvej og er dermed under alle omstændigheder vedligeholdelsespligtig for denne strækning. Derudover vil over 90 % af det endelige vandløb til Øresund ligge i Gentofte kommune. I det samlede forløb ud til Øresund, vil der være over 20 lodsejere og en miljømæssig og oversvømmelsesmæssig forsvarlig vedligeholdelse sikres (kun) ved at lade vandløbet være et offentligt vandløb, idet vedligeholdelsen jf. Vandløbslovens § 31, stk. 1, påhviler vandløbsmyndigheden, altså kommunen.

Iflg. Vandløbslovens § 9, stk. 3 er det ikke tilladt at lade en offentlig vandløbsstrækning løbe ind i en privat strækning, dvs. det er en betingelse for projektet, at Lyngby-Taarbæk kommune optager nedstrøms strækningen, som udgør ca. 200 m alene i Lyngby-Taarbæk Kommune samt ca. 200 m som løber i kommunegrænsen, som offentligt vandløb fra Klampenborgvej til den løber i Nordvand A/S' kloak i Enghavens østlige ende.

Der vil efterfølgende jf. Vandløbslovens § 12 skulle udarbejdes et vandløbsregulativ for hele strækningen inkl. den strækning, som løber gennem Lyngby-Taarbæk kommune, heri vil bl.a. skulle fastsættes bestemmelser om vandløbets skikkelse, flodemål og vedligeholdelse. Dette vil blive udarbejdet i samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk og Gentofte kommuner.

Før der kan ske en behandling efter Vandløbsloven, kræves der forskellige tiltag, f.eks. VVM screening og tilladelser eller dispensationer efter Naturbeskyttelsesloven.

Økonomiske konsekvenser

Nordvand betaler hele projekteringen og etableringen (ca. 5 mio. kr.) også den del, der løber i Lyngby – Taarbæk Kommune. Fællesskabet Realdania, SNS samt Kulturarvsstyrelsen bidrager med 5 mio. kr. til frilæggelse af de militære anlæg, stiforbindelser og rydning af uønsket bevoksning.

Det vil koste Lyngby-Taarbæk Kommune i størrelsesordenen 10.000 kr. årligt i vandløbsvedligeholdelse af den delstrækning på ca. 400 meter af vandløbet, som løber igennem Lyngby-Taarbæk Kommune, hvoraf ca. 200 m er fælles med Gentofte kommune.

Projektet har et naturmæssigt, miljømæssigt og kulturhistorisk stort tværkommunalt potentiale for rigtig mange mennesker og interessenter, herunder bl.a.:

Lyngby-Taarbæk Kommune, Gentofte Kommune, Nordvand A/S,
Kulturarvsstyrelsen, Realdania, SNS, Danmarks Naturfredningsforening,
Friluftsrådet m.fl. samt borgere i både Lyngby-Taarbæk og Gentofte Kommuner.

Beslutningskompetance
Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 14. juni 2010:

Punkt 1 Godkendt, idet udvalget har noteret sig, at Gentofte Kommune afholder alle anlægsomkostninger.

Punkt 2 Godkendt.

Punkt 3 Godkendt.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

Hørings svar

Der er i høringsperioden været afholdt 2 borgermøder med deltagelse af ca. 90 personer i alt. Høringen blev annonceret på hjemmesiden, i kommunens nyhedsbrev, i Det Grønne Område i ugerne op til borgermøderne, samt ved uddeling af flyers på genbrugsstationen i påsken. I forbindelse med det ene borgermøde blev der udtrykt ønske om øget inddragelse af grundejerforeningerne. Der blev efterfølgende sendt særskilt orientering pr. E-mail til disse, ligesom høringsfristen blev forlænget til d. 15. maj.

Der er modtaget i alt 44 E-mails med kommentarer og input, som er refereret i det følgende.

Storskraldsordningen fungerer fint - det er kun mad og restaffald, som trænger til at sorteres. Kunne man ikke forsøgsvis opstille to stativer med henholdsvis brun og grøn pose til restaffald og mad til afhentning hver uge? Den totale mængde vil være som hidtil.

Det vil kræve ekstra mandskab at hente de store grønne beholdere over kantsten og snebunker og køre dem tilbage på plads over kantsten og snebunker. Hvor længe kan beholderne holde til det? De egner sig til sommerhusområder uden fortove, men ikke her.

Det lyder som en håbløs løsning med tre kæmpestore grønne beholdere til den samme mængde affald, vi hidtil har afleveret til storskrald eller flaske- og papirbeholdere samt husholdningsaffald. Er det en dygtig sælger af beholdere, der har lanceret idéen?

Fra rådhuset hedder det altid, at Lyngby-Taarbæk skal være en grøn og køn kommune. 3 store grønne affaldsbeholdere ved hvert hus vil være meget skæmmende. Det var galt nok, at der skulle opstilles postkasser.

Venlige hilsener
Birte Bergsøe

Hvad opnår vi ved udsortering af bioaffald?

Lyngby-Taarbæk Kommunes nye, foreslåede affaldsordning omfatter, at bioaffaldet i fremtiden udsorteres og tilføres biogasanlæg i stedet for forbrændingsanlæg. Her er undersøgt den forventede effekt af udsortering af bioaffald, hvad angår energi, miljø og ressourceudnyttelse. Resultaterne tilgodeser ikke løsningen med udsortering af bioaffald og separat behandling i biogasanlæg. Det efterlader spørgsmålet: Hvad er så formålet med at bruge ressourcer på udsorteringen?

0. Resumé

Ved bioforgasning REDUCERES energiudbyttet med en faktor 2-8 i forhold til moderne affaldsforbrændingsanlæg med røggaskondensering, som eksempelvis Vestforbrændings anlæg, som i dag modtager affaldet fra kommunen.

Der ses ingen positive miljøeffekter ved opgørelse af miljøets påvirkning med CO₂, NO_x, kviksølv og bly, tværtimod er resultatet forøgede udledninger ved bioforgasning af bioaffaldet.

Ressourcegenvinding i form af fosfor i kompost forekommer ubetydelig, for eksempel illustreret ved at den økonomiske værdi er på ca. 4 kr per husstand årligt.

Økonomien påvirkes af en besparelse på at gå over til 14-dages indsamling, hvilket kunne foretages uanset øvrig affaldsordning. Det modvirkes af mer-omkostninger i alle andre led, herunder transport, omlastning og separat biobehandling.

Vestforbrændings varmekunder, som også i fremtiden omfatter Lyngby, vil belastes af mer-omkostninger til indkøb af alternative energiressourcer (fx træflis eller naturgas) til dækning af den manglende produktion fra bioaffaldet. Dertil kommer, at borgerne på et tidspunkt skal dække statens manglende indtægter fra afgift på forbrænding af bioaffald og nye udgifter i form af tilskud til biogasproduktion.

Samlet set ser det ud til, at borgerne belastes af omkostninger og besvær til udsortering af bioaffald, uden at der opnås nogen videre ressourcegevinst, ligesom udnyttelsen af energiressourcen forringes, og der ses ikke nogen miljøgevinst, tværtimod.

Dette er helt i tråd med, at tilsvarende ordninger i Aarhus og Nordsjælland nu er nedlagt, efter at nærmere undersøgelser viste betydelige omkostninger uden samlet nyttevirkning

1. Indledning

Lyngby-Taarbæk Kommune har annonceret ny affaldsordning, som bl.a. indebærer udsortering af bioaffald for kommunens villa- og rækkehusbeboere.

Jeg tillader mig at skrive med baggrund i mine professionelle erfaringer gennem små 20 år med teknisk rådgivning om projektering af miljøanlæg til behandling af affald i ind- og udland som ansat i et større dansk ingeniørfirma. Desuden er jeg som beboer i kommunen direkte berørt af de foreslåede affaldsordninger. I adskillige sammenhænge har jeg gennem mit professionelle virke medvirket ved analyse og kvantificering af ydelsen af forskellige procesanlæg som led vores kunders beslutning om valg af de affaldsbehandlingssystemer, som bedst opfylder mål om økonomi, miljø, ressourceudnyttelse, energiproduktion, arbejdsmiljø, osv.

Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at jeg bakker op om kommunens fokus på effektiv udnyttelse af ressourcerne i vores affald. Den målsætning kan nås på mange måder, og der er altid grund til at have blik for de mest effektive.

Jeg håber kommunen vil tage imod mit bidrag og lade det indgå som en del af beslutningsgrundlaget. Jeg stiller gerne min viden og erfaring til rådighed for en konstruktiv dialog om mål og muligheder.

Her præsenteres alene sammendrag af det gennemførte analysearbejde vedrørende bioaffald.

Baggrundsmaterialet stilles gerne til rådighed for kommunen, ligesom det vil være en fornøjelse at kunne bidrage til en diskussion af resultater, metoder og forudsætninger.

2. Indsamling og behandling af bioaffald

Fra villaer og rækkehuse i Lyngby-Taarbæk Kommune skønnes det muligt årligt at opnå ca. 2.400 ton bioaffald ved kildesortering hos den enkelte husstand, jf. Tabel 1, som er grundlaget for efterfølgende tabeller.

Lyngby-Taarbæk Kommune 2014	Enfamilie- boliger	Indsamlet Bioaffald
Parcelhuse	6.141	-
Rækkehuse og lign.	4.800	-
Sum	10.941	ca. 2.400

Tabel 1 Husstande og mængder af bioaffald, skøn. Mængde af indsamlet bioaffald er vurderet med samme forudsætninger som i Miljøstyrelsens baggrundsrapport for ressourcestrategien (Miljøprojekt 1458) og antallet af husstande er fra Danmarks Statistik 2014 for beboede ejendomme i Lyngby-Taarbæk Kommune (<http://www.statistikbanken.dk/tabel/150334>)

Der ses på to muligheder:

1) Som nu: 7-dages indsamling som blandet affald og forbrænding

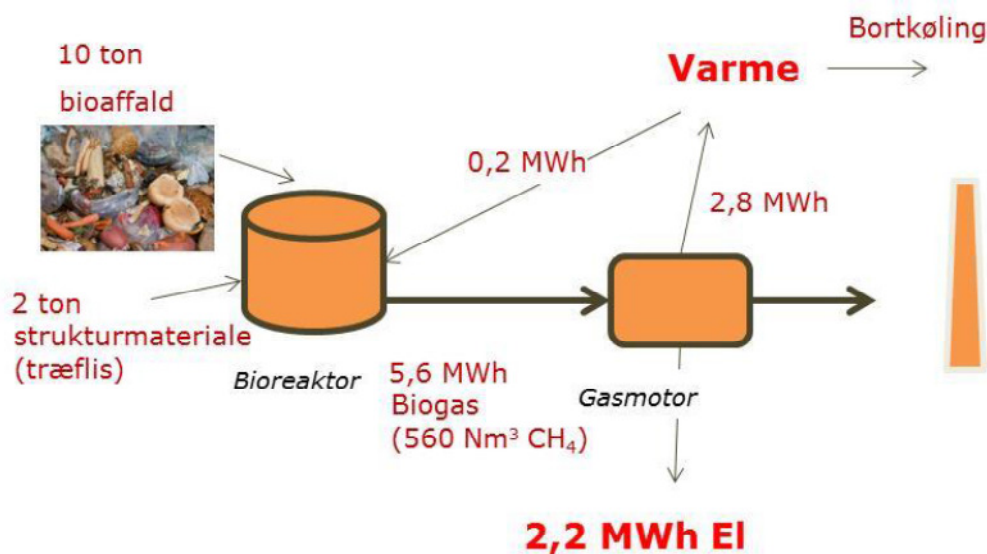
2) Separat indsamling og behandling af bioaffald:

- En ny to-delt holder til restaffald og bioaffald
- 14-dagestømning
- Bioaffald køres til biogasanlæg, her antages BioVækst i Holbæk (restaffald brændes på Vestforbrænding)
- Biogas anvendes i gasmotor til produktion af el
- Kompost anvendes til jordbrugsformål (så vidt muligt)
- Træflis eller naturgas indfyres på Vestforbrændings anlæg for at sikre varmforsyning

Den påtænkte metode for behandling i biogasanlæg har jeg ikke kunnet finde i materialet. Til illustration tager jeg udgangspunkt i, at det indsamlede, kildesorterede organiske affald behandles i biogasanlæg i Holbæk (BioVækst), som er det nærmeste eksisterende biogasanlæg, og af en type, som ikke kræver særskilt forbehandling af affaldet, og som Vestforbrænding har ejerandel af. Der indkøbes en to-delt beholder med henblik på kildesortering hos borgerne i en biofraktion og restaffald. Beholderen dimensioneres til 14-dagestømning.

I biogasanlægget produceres biogas, og gassen anvendes til el-produktion i en gasmotor (der er pt. ingen varmeafsætning). Det afgassede organiske affald efterkomposteres, og komposten afsættes så vidt muligt til

jordbrugsformål. Komposten indeholder humusforbindelser (ikke-omsat organisk stof) og næringsstoffer især i form af fosfor og kvælstof. Energibalancen fremgår af Figur 1.
Der frasorteres i processen uønskede emner, som tilføres forbrændingsanlæg.

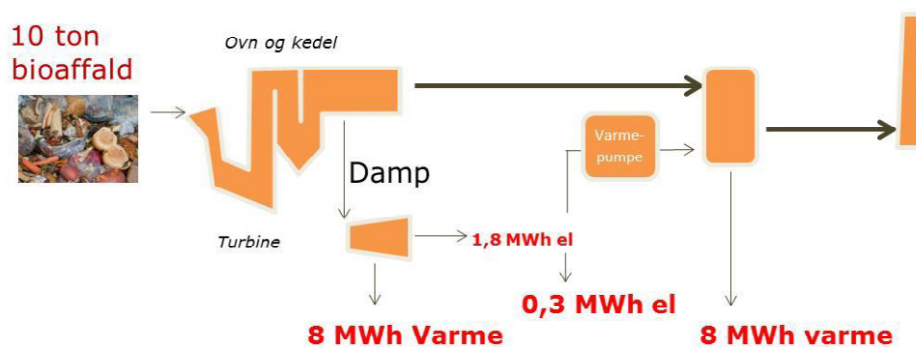


Figur 1 Energibalance for behandling af forsorteret bioaffald i BioVækst, med udgangspunkt i data fra livscyklusanalyse for BioVækst 2012 ved DTU.

Andre biogasanlæg kan muligvis nå lidt højere gasproduktion, op til ca. 25% mere og kan anvende gassens energiindhold mere effektivt end BioVækst, fx med varmeafsætning.

2.1 Konsekvens for forbrændingsanlægget

Når bioaffald brændes sammen med andet affald produceres heraf el og varme, jf. Figur 2. Det betyder, at når bioaffald ikke længere føres til Vestforbrændings anlæg, må den manglende energiproduktion erstattes af andet brændsel, fx træflis eller naturgas, for at forsyne Vestforbrændings varmekunder.



Figur 2 Typisk energibalance for behandling af bioaffald i et forbrændingsanlæg med røggaskondensering, som kræver varmepumpe (generaliseret for anlæg, hvor røggaskondensering kræver varmepumpe, som Vestforbrænding. De fleste anlæg er tilsluttet fjernvarmenet med så lave temperaturer, at de kan foretage røggaskondensering uden varmepumpe, hvorfor varmeproduktion fra røggaskondensering kan opnås stort set uden forbrug af el).

3. Resultater

3.1 Energiudnyttelse

Ved forbrænding af bioaffald på Vestforbrænding produceres el og varme. Når røggaskondensering er i drift, forøges varmeproduktionen betydeligt under forbrug af el til drift af varmepumpe.

Energiudnyttelse af bioaffald, MWh per år	Forbrænding uden røggaskondensering	Forbrænding med røggaskondensering (med varmepumpe)	Bioforgasning
El-produktion (efter fradrag af egetforbrug)	350	60	430
Varmeafsætning	1.640	3.210	0
Energi i alt	1.990	3.270	430

Tabel 2 Energiudnyttelse ved behandling af organisk affald i henholdsvis forbrændingsanlæg og biogasanlæg (BioVækst). De forudsatte virkningsgrader for forbrændingsanlægget svarer til de realiserede gennemsnitsdata jf. grønt regnskab for Vestforbrænding 2013, tilrettet proces-teknisk analyse specifikt for bioaffald.

Den samlede energi-afsætning ved forbrænding af bioaffald bliver dermed ca. 4-8 gange større end ved bioforgasning på BioVækst, hvad der fremgår af Tabel 2.

Selv de mest effektive biogasanlæg vil højst nå ca. halv energiudbytte i forhold til forbrændingsanlæg med røggaskondensering, fordi affaldet kun omsættes delvist i biogasanlægget. Biogasproduktion kan være udmærket energimæssigt, for eksempel i lande hvor varme-produktionen fra forbrændingsanlæg ikke kan udnyttes, i modsætning til i Danmark.

3.2 Miljø

Miljø	Enhed	Mer-udledning ved bioforgasning i forhold til forbrænding	Vigtigste årsag til mer-udledning
CO ₂ -emissioner, CO ₂ -ækv.	ton/år	300	Lav energiudnyttelse
NOx-emissioner	kg/år	800	Lav energiudnyttelse, emissioner fra gasmotor og transport
Kviksølv-udledning til miljø	g/år	10	indhold i kompost
Bly udledning til miljø	kg/år	10	indhold i kompost
Miljøfremmede stoffer (phtalater mv. i kompost)		ja	indhold i kompost

Tabel 3 Miljøopgørelse. Merudledning ved separat indsamling og bioforgasning af bioaffald i forhold til forbrænding

På de forskellige miljøparametre ses der i alle tilfælde en større udledning ved bioforgasning end ved affaldsforbrænding. En samlet LCA rapport fra 2012, "LCA for BioVækst" ved DTU miljø, viser i al væsentlighed et tilsvarende billede.

Med 14-dages oplag af affald hos borgerne vil nedbrydning af affaldet især om sommeren være godt i gang med deraf følgende risiko for lugtgener.

3.3 Ressourcer

Ressourcer	Enhed	Forbrænding	Bioforgasning	Forskel
Kompost til jordbrug (tørstof)	ton/år	0	400	400
Fosfor i kompost	ton/år	0	3,4	3,4
Forbrug af primære energiresourcer (tab)	MWh/år	-	-	2.700

Tabel 4 Ressourceopgørelse

Ved bioforgasning af bioaffald opnås årligt ca. 400 ton kompost-tørstof med ca. 3 ton fosfor eller 300 gram per husstand.

Fosformængden kan sammenholdes med de ca. 47.000 ton, som landbrugets restprodukter indeholder på årsbasis. Fosforen repræsenterer en økonomisk værdi på for tiden ca. 50.000 kr. årligt, hvis det kan erstatte kunstgødning. Det svarer til ca. 4 kr per husstand årligt og skal ses i forhold til mer-omkostningerne ved separat behandling.

Det samlede merforbrug af primære energikilder ved separat behandling af bioaffald opgøres til ca. 2.700 MWh årligt svarende til energiindholdet i godt 1.000 ton træflis.

3.4 Økonomi

Økonomien påvirkes af en besparelse på at gå over til 14 –dages indsamling. Den opgøres til ca. 2-300 kr per husstand årligt, hvis data fra Miljøprojekt 1458 fra Miljøstyrelsen lægges til grund. 14-dages tømning kan også anvendes, hvis hele affaldsmængden køres til forbrænding som i dag, hvorfor denne besparelse ikke hænger sammen med separat behandling af bioaffaldet.

Der er mer-omkostninger i stort set alle andre led ved udsortering og behandling af bioaffald. To-delt indsamling, omlastning og transport til BioVækst og modtagegebyr mv. indebærer formentlig mer-omkostninger på af størrelsesorden 1000 kr per ton (ca. 250 kr per husstand årligt) i forhold til indlevering til forbrænding.

Dertil kommer omkostninger til husstandenes evt. indretning af det areal, som større beholder optager, og indretning af køkken til kildesortering. Arealanvendelsen ude og inde er har også en værdi, hvilket også gælder borgernes tidsforbrug til affaldssorteringen.

På Vestforbrænding skal der indkøbes andre energiresourcer til dækning af den manglende energiproduktion fra bioaffaldet, fx træflis eller naturgas. Det vil også betyde mer-omkostninger for borgere i Lyngby-Taarbæk Kommune, som i fremtiden modtager fjernvarme fra Vestforbrænding.

Endelig skal landets borgere på et tidspunkt dække statens manglende indtægter fra afgift på forbrænding af affald og nye udgifter i form af tilskud til biogasproduktion, hvis bioaffaldet føres fra forbrændingsanlæg til biogasanlæg.

Den samlede mer-omkostning ved udsortering af bioaffald kan sagtens blive over 500 kr årligt per husstand i forhold til en løbende optimering af det nuværende system.

3.5 Andre ordninger

Vi skal være sikre på at gøre det bedre end historiens skræmmeksempler.

I Aarhus blev en i gang værende ordning med udsortering af bl.a. bioaffald standset i 2004, efter at der var udført livscyklusanalyse og økonomisk vurdering af at fortsætte ordningen.

I Nordsjælland blev en i gang værende ordning med udsortering af bioaffald standset sidst i 1990'erne og biogasanlæg i Helsingør lukket, efter at der bl.a. var gennemført en miljømæssig, teknisk og økonomisk analyse af muligheder for at fortsætte driften.

I begge tilfælde har borgerne båret betydelige omkostninger de efterfølgende år som følge af afskrivninger på store, fejlslagne investeringer

Tore Hulgaard

Vi mener, at den frivillige container (glas og metal) burde rumme papir og glas og derfor bedre kunne udelades, da kommunen jo har placeret containere mange steder, hvor det er let at komme af med papir og glas.

Metal affald må kunne deles med plast containeren.

Det er fint, at borgerne skal sortere deres affald, hvilket mange allerede gør.

Det må så være op til kommunen at administrere og forhandle de bedste priser hjem, så ordningen ikke medfører yderligere udgifter for borgerne, som her i Lyngby-Taarbæk kommune allerede er belastet af høje udgifter/afgifter.

Kommunen må også snarest efter at den eventuelle ordning for villaer og rækkehuse er kommet i stand tage fat på ejendomme med lejligheder. Det er ikke rimeligt, at den ene halvdel af borgerne skal hjælpe miljøet, mens den anden halvdel bare fortsætter som før. Det vil næppe forbedre noget som helst.

Det kunne måske være en idé at tage ejendomme med lejligheder først! Hvad har andre kommuner erfaring med?

Men venlig hilsen

Frits Jensen og Karen Langvad

Super god ide

Josefine Diederichsen

Jeg har intet imod at sortere affald og gør det i stor udstrækning - kun mangler mad- og restaffald at blive adskilt. MEN hvorfor den store hast med at indføre meget komplicerede og fordyrende procedurer, når der hele tiden udvikles nye og mere effektive metoder? Ved I, at Dong er godt igang med et epokegørende anlæg? Ellers læs her: <http://www.biopress.dk/PDF/forste-renescience-anlaeg-kan-sta-klar-i-2015>

Kan man lave en prøveperiode med Vestforbrænding? og komme ud af aftalen, hvis der viser sig bedre muligheder? Jeg har stadig en fornemmelse af, at der står dygtige sælgere bag hele projektet. Lad jer ikke drive med. Det haster jo ikke, og regeringens ressourcestrategi pointerer netop, at det er op til hver enkelt kommune at fastlægge serviceniveau og indretning af affaldshåndtering.

Venlige hilsener
Birte Bergsøe

Det er med interesse vi ser at en ny affaldsordning er under opbyggelse i Lyngby-Taarbæk, egentlig er der ikke så stor forskel i forhold til den sortering vi allerede foretager, med undtagelse af al plastemballagen som til gengæld udgør en stor del af affaldet, så det er fint HVIS man kan genbruge dette på fornuftig vis, men meget fint at vi alle får bøtter til at samle det forskellige i.

MEN jeg må på det kraftigste advare mod 14 dages afhentningen af mad og rest affald, jeg kender helt samme ordning fra Tønsberg / Nøtterøy i Norge, som har nøjagtig denne form for sortering som der lægges op til og som har afhentning af mad og restaffald hver 14. dag. Tro mig, det er absolut ikke duften af Violer som præger luften langs vejen og rundt de mindre haver i dette område, i hele sommer halvåret er der en forfærdelig stank, som kan gøre en helt dårlig når man passere disse affaldsspande. På trods af at spanden bliver spulet med vand så er der en rædselsfuld stank, som allerede begynder kort tid efter at spanden er blevet tømt. Det er klart at mad/restaffaldet bliver jo mere koncentreret, end hvis det er blandet med andet affald, så det gør det jo kun værre med sortering. Så tømning bør for dette affald IKKE overstige 1 uge. (prøv at stil en spand med rejer i solen i 14 dage!!)

Jeg må derfor opfordre til at mad og restfald som minimum afhentes som det gøres i dag, således at vi også fremover kan færdes på fortovet, langs vejene, samt i haver og nyde frisk luft i Lyngby-Taarbæk.

Med venlig hilsen
Jørgen Arildslund

Uanset hvilket krav en kommune stiller, er det lige meget så længe der ingen konsekvenser er ved ikke at følge reglerne eller at sjuske. Praktiske "konsekvenser" kunne være

- NØDVENDIGT: Den alm. skraldespand er fyldt til randen, så vi må lægge noget af affaldet over i de andre spande (den kommende ordning vil have lige så stor kapacitet til restaffald og mad som vores nuværende sæk, så det er ikke som sådan nødvendigt at frasortere de nye metal/plastik)
- NEMMERE: Det er nemmere at lægge plast/metal/glas /papir i de rigtige spande end at skulle stille dem ud til storskrald eller selv køre dem på genbrugsstationen.
- BILLIGERE: Vi sparer penge ved at have mindre usorteret affald og mere til genbrug

Hér mener jeg indretningen af storskraldsordningen er central for at opnå succes:

- NØDVENDIGT: Ved at fjerne alt andet end fx farligt affald og hvidevarer fra storskraldsordningen, tvinger man borgerne til at sortere deres 'Småt brændbart' i de nye genbrugsbeholdere eller aflevere det i genbrugsbutikker. Det står nok for størstedelen af det afhentede affald, fordi det er en nem usorteret affaldsbunke.
- NEMMERE: Sorterer du rigtigt =færre ture til genbrugspladsen

- BILLIGERE: Ved at sørge for at storskraldsbilen kun kommer 1 gang om måneden eller 1 gang i kvartalet kan man sænke det obligatoriske affaldsgebyr for alle.

I "salgssituationen", når borgerne skal overbevises om at det her er en genial forbedring, mener jeg også at kommunikationen kan risikere at blive meget mudret, hvis man ikke inddrager storskraldsordningen. Jeg forestiller mig, at man kan vinkle budskabet således: Vi erstatter den nuværende storskraldsordning som er noget rod og folk kan ikke huske hvornår de skal stille ud og det ser ikke pænt ud osv., med et nyt ensartet system, hvor borgeren har sin egen genbrugsstation lige ude for døren.

Hvis den nye løsning skal supplere den nuværende storskraldsordning bliver det en masse budskaber med en masse undtagelser: "Du kan enten lægge glas i din nye glas-metalcontainer, eller i kuben ved supermarkedet, eller stille det ud til storskrald. "Hvis budskabet er enkelt uden undtagelser er det meget nemmere: "I miljøboksen lægger du batterier, elpærer og smadrede kaffekopper og stiller den ud når du vil have den tømt. Det er din helt egen genbrugsstation"

I øvrigt, hvis mange er forskrækkede over de to-tre store beholdere plus den røde miljøboks, kunne glas-aviser evt. primært afleveres i kuberne ved supermarkedet. Så skal genbrugs-vognen være indrettet til metal og plastik (skæve mængder, ikke sandt?!).

Jeg glæder mig til at høre, hvilken løsning I finder frem til!

Mvh. Mie E. F. Pedersen

PS: Jeg synes, I skal holde jer til at sørge for det udendørs, og droppe at give den lille køkkenspand gratis væk. Som I selv bemærker har folk så mange forskellige indretninger, så den måske mange steder ender med at stå og glo efter to måneder hvor folk har fundet sig en 'rigtig' løsning. Dem, der gerne vil have lige sådan en spand, kan købe den hos kommunen og få den leveret sammen med stativerne for en 50'er eller hvad sådan en nu koster.

Som udgangspunkt er det fint nok at forsøge og genbruge en større %-del af vores affald, for selvfølgelig bør vi passe på planeten og forsøge og undgå at forurene mere end nødvendigt. Når det så imidlertid er sagt, så finder jeg for at være helt ærlig, regeringens nyeste påhit mht. affaldssortering som værende mere chikane af befolkningen og symbolpolitik, end jeg finder det meningsfyldt.

Fair nok hvis regeringen ønsker at sortere vores affald yderligere. Men gør det dog så for ***** centralt i stedet for det her gøjl hvor folks hverdage skal besværliggøres, og hvor vi må forvente at omkostningerne til indførslen og driften heraf skal finansieres af borgerne.

Vi sorterer allerede flasker, glas, aviser/reklamer og batterier, samt de ting der afleveres på genbrugspladserne, og afleverer disse ting i forskellige beholdere rundt omkring. Hvad i himlens navn er pointen med yderligere udspreddning af hverdagsaffaldet!?

1. De nuværende sækkestativer til dagrenovation udskiftes med 2 stk. to-delte beholdere på hver 240 liter til:
 - a. Madaffald (organisk affald) og restaffald (bleer, mælkekartoner mv.)
 - b. Papir (aviser, reklamer mv.) og plast (bøtter, låg, flasker, poser mv.)
2. Hver husstand får også udleveret en lille spand som en hjælp i køkkenet og biologisk nedbrydelige poser til opsamling af madaffaldet
3. Hver husstand får en miljøboks på 42 liter til opbevaring af miljøfarligt affald (batterier, elektronikaffald, sparepærer, kemikalierester mv.)
4. Hver husstand får desuden tilbudt 1 stk. to-delt beholder på 240 liter til:
 - a. Metal (dåser, konserves, låg mv.) og glas (flasker, emballageglas mv.).

Lad os for sjev kigge lidt på de her punkter:

1. De nuværende sækkestativer skal altså udskiftes med 2 nye beholdere, der hver er opdelt i to. Med andre ord så skal folk skabe dobbelt så meget plads til at opstille stativer til affaldshåndtering. For nogen vil det sikkert være enkelt nok, men for mit vedkommende, så skal jeg enten til at fjerne beplantning for at opstille

det ekstra plastskrammel, eller alternativt skal jeg stille det ude på vejen (hvilket vil se ud af helvede til og sikkert medføre brok fra naboerne, forudsat det overhovedet er lovligt). Endelig kan jeg stille den ekstra beholder bag ved den anden, men så kan man ikke umiddelbart komme til at få den ud og tømme den, hvilket jeg er 2000% sikker på at skraldemændene og efterfølgende kommunen vil brokke sig over. Eller også så skal jeg stille de nye beholdere op nede bag i haven bag parkerede biler etc., men så vidt mindes, så skal den slags placeres nær skel ud imod vejen, af hensyn til afhentningen. Oven i hatten så skal mad og restaffald (aka. emballage, undtagen plast, (metal?) og glas) sorteres, imens plast og aviser (som allerede afleveres til genbrug andetsteds) fremover skal i en anden beholder.

2. Hurra. Så vi kan få udleveret en ekstra lille spand til at flyde i køkkenet og optage ekstra plads, som det så er meningen at vi skal stoppe organisk madaffald i. Så enten skal jeg altså for egen regning investere i et opdelingsprodukt, som ikke fylder mere end den nuværende skraldespand, som mit køkken er designet til (hvilket vil betyde at der vil være halv så meget plads til hver af de to kategorier af skrald), alternativt skal jeg skabe plads til at have en ekstra spand til den ene type affald stående og flyde et eller andet sted, eller også så skal jeg til at rende ud i affaldsbøtten hver gang jeg skal af med et eller andet, der ikke tilhører den kategori af affald, som jeg har plads til, der hvor skraldespanden sidder i dag.

3. Så vi kan få en kasse til at opbevare en type affald som vi i forvejen afleverer på renovationspladsen, forudsat vi gør som vi skal/bør? Er det målet at fylde vore hjem med så mange kasser og bøtter til affald som muligt?

4. Den boks kan jeg så forstå er frivillig om man vil have eller ej. Glas sorterer vi i forvejen fra i vidt omfang, og smider i glasbeholderne rundt omkring, men hvad med metallet? Er det tanken at det enten skal i "Restaffalds" delen af den obligatoriske affaldsspand, eller er det obligatorisk at det også skal sorteres fra? Hvis det skal sorteres fra, hvad er planen så mht. hvor det skal afleveres? Skal vi selv køre det på genbrugspladsen, eller skal vi grave det ned i baghaven? Eller skal den ekstra boks her bare betragtes som et ekstraordinært tilbud til folk, der ikke kan få genbrug nok?

Oven i hatten, så synes det at se ud til at renovationen vil blive afhentet sjældnere end i dag. Folk får jo for pokker ikke mindre affald, fordi de skal splitte det i flere poser! Den gennemsnitlige familie fylder det meste af deres skraldespand hver uge allerede. Og det er primært med skrald som fremover tiltænkes at skulle i den ene af de to nye affaldsbeholdere, der fremover tilsyneladende skal tømmes hver anden uge, i stedet for hver uge. Sorry, men det er umiddelbart en ommer i mine øjne.

Foretag dog den forbandede ekstra sortering centralt, og brug muligheden til at skabe nogle flere job, der ikke kræver nogen uddannelse at udføre.

Kan i øvrigt anbefale at se videoen her: <http://www.youtube.com/watch?v=puVBF1ciqGU>
Om ikke andet, så for et billigt grin.

Mvh.
Christian Girbo

I forbindelse med den påtænkte udvidelse af affaldsbeholderne har vi følgende bøn:

Vi vil meget gerne slippe for at få den beholder, der er beregnet til madaffald.

Den vil med garanti **aldrig** komme i brug i vores husstand. Fordi:

Vi kasserer aldrig madrester. Har vi en en smule madrester tilovers, giver vi dem til vores 4 lykkelige høns, som derefter kvitterer med at lægge velsmagende æg. Skulle der derudover være noget tilbage, f.eks. løgtoppe, kartoffelskræller eller grønsager, som er blevet uspiselige, selv for høns, kommer det i kompostbeholderen og bliver til herlig muld.

Med venlig hilsen
Lis og Finn Rovsing

Det fremkomne forslag om vidtgående affaldssortering synes at have mange ulemper og færre fordele. Det bliver dyrt i indsamling og de mange store affaldsspande vil skæmme de fleste af kommunens pæne villaveje. I mange tilfælde vil folk ikke have muligheder for at placere så mange spande inde på grunden, og de må så stå på fortovet udenfor, det gælder f.eks. min egen vej, Fortunparken, hvor terrænforskelle gør en placering lige indenfor skellet vanskelig.

Sorteringen indebærer bl.a., at plastaffald skal skilles fra til genbrug. I dag brændes det, og energien bruges til fjernvarme og el-produktion. Meget affaldsplast egner sig kun dårligt til genanvendelse og samtidigt vil vores effektive forbrændingsanlæg komme til at savne energien, der så skal erstattes enten ved import af affald (!) eller brug af fossile brændstoffer.

Den høje sorteringsprocent er vedtaget af den nuværende regering, der bærer kraftigt præg af at have de Radikale med. Efter et regeringsskifte senest om godt et år får vi nok en noget mere pragmatisk regering, og det kan være at ambitionsniveauet på landsplan sænkes betydeligt, og så vil det være u hensigtsmæssigt, at LTK er ude af trit med resten af landet. Derfor vil undertegnede konkret foreslå, at initiativet udskydes – mindst ét år – mens man afventer, hvad et politisk systemskifte vil medføre.

Med venlig hilsen
Søren Hansen

Andre ejendomme end rækkehuse vil få problemer med affaldsbeholdere. Det drejer sig om ejendomme, hvor grunden skrånede op fra vejen, hvor det vil være meget vanskeligt og bekosteligt at etablere plads til affaldsbeholderne. Sådanne ejendomme har jo været anlagt på skrånende grund fra tidernes morgen. Ejere har vedligeholdt trapper og gelændere gennem mange år, og der er gamle beplantninger, som ikke let lader sig fjerne. (Ved sådanne ejendomme fra 50-erne stod jernskraldespanden ved indgangen til kælderen og blev båret op af skraldemanden og båret tilbage på plads, når han havde tømt den i bilen ude på vejen.) Det har de senere år været sådan, at kun ved ændring af indgangspartier ved husene skulle affaldsstativet placeres nærmere vejen, og der kunne stadig accepteres lave trappetrin. Det var rimelig forståelse for og hensyntagen til husejere med gamle huse i gamle haver - og dem er der mange af i Lyngby-Taarbæk.

Venlige hilsener
Birte Bergsøe

Vi vil gerne tiltræde gruppen af rækkehus-beboere, som har svært ved at se 2-3 af de nye affaldsspande i vores forhaver, både af pladmæssige og æstetiske grunde.

Vi er klar over at der endnu ikke er truffet en beslutning for rækkehuse og lejligheder, men vil alligevel gerne give vores mening tilkende.

Vi bor i et område med omkring 100 rækkehuse (Præstebakken, Nonnebakken, Munkebakken, Bispebakken og Degnebakken) og vi håber at der kan udtænkes en samlet plan for området. Fx. noget fælles opsamling. DAB-husene har en containerplads på Præstebakken som måske kunne anvendes eller også en løsning på Det Hvide Torv på Virum Stationsvej, som i forvejen har containere til glas, aviser og tøj.

Men vi vil da gerne være værter for en prøveopstilling af de nye beholdere, hvis I synes det kunne være en ide. Så kunne man få et indtryk af hvordan det vil se ud og hvor meget beholdere vil fylde og beboerne vil kunne se hvordan de rent faktisk ser ud.

Mange hilsner

Henrik Thurøe
Formand
Præstebakkens Ejerlaug II

Bestyrelsen i Sorgenfrivængets Ejerlaug har drøftet det oplæg om affaldssortering, som fremgår af kommunens hjemmeside, og som er fremsendt til Ejerlauget pr mail.

Bebyggelsen Sorgenfrivænget der omfatter 45 ens kamhuse er klassificeret som bevaringsværdig med en SAVE værdi på 4. Bebyggelsen er reguleret af lokalplan 234 samt en facade deklARATION, der stiller krav om fastholdelse af bebyggelsens oprindelige arkitektur.

Placering af affaldskasser i husenes forhaver, som er meget små og har karakter af indgangspartier, vil være en uacceptabel forringelse af husenes arkitektur og ikke forenelig med facadedeklarationen.

Vi ønsker derfor en affaldsordning, der kan realiseres inden for facade deklARATIONens rammer, således, at bebyggelsens arkitektoniske helhedsindtryk ikke skæmmes og boligernes værdi ikke forringes.

Vi ser positivt på, at kommunen ønsker at udvide affalds-sorteringen. Dog finder vi, at der er behov for at få drøftet kommunens oplæg grundigt igennem, og i samarbejde med LTK Forsyning finde frem til en samlet, anvendelig løsning for vores bebyggelse.

Vi anmoder derfor kommunen om, at blive inddraget i en drøftelse af affaldsordningen i vores rækkehusbebyggelse samt, at den nye ordning først indføres i 2016, når der efter en dialog mellem kommunen og Ejerlauget er fundet en løsning, der passer til vores bebyggelse.

Venlig hilsen
Torben Eriksen

Det er med stor forfærdelse, at jeg ser, at Kommunalbestyrelsen ønsker pålægge os husejere at opstille ekstra affaldsbeholdere ved vores huse.

Det virker som om, politikerne (og måske embedsmændene) ikke kender til de faktiske forhold i vores kommune.

Jeg bor, som mange andre, i et rækkehuskvarter, hvor pladsen er trang, og hvor det er svært at finde "skjulested" til yderligere affaldsbeholdere. I mit område er vi underlagt strenge servitutter/lokalplan, hvor detaljer om huse, carporte mm. er reguleret i mindste detalje for at sikre at kvarteret fremstår pænt og ensartet. Det vil blive totalt spoleret, når husejerne skal finde plads til nye beholdere. Det virker ikke særlig gennemtænkt.

Men en anden ting er den praktiske. Hvordan har man tænkt sig, at tømning skal foregå? I dag er det sådan, at vi ikke får afhentet haveaffald og storskrald, for renovationsfolkene mener ikke, at de kan komme ned ad vores små rækkehusveje. Hvordan skal det så kunne lade sig gøre at få få tømt beholderne med papir, flasker osv ? Det kunne jeg godt tænke mig at få at vide.

Med venlig hilsen
Jesper Brixen

Tak for interessant møde i mandags på biblioteket. Jeg har tænkt på en idé efterfølgende. Jeg har tidligere hørt om affaldsordninger, hvor de vejer affaldet idet det bliver læsset på bilen. Og at borgeren betaler ud fra, hvor meget affald man afleverer. Det ville jo være smart, hvis I kan veje restaffaldet. Så motiverer man jo borgerne til at sortere affaldet, istedet for at smide 'for meget' i restaffald.

Venlig hilsen
Heine Jepsen

Kære Kommune - Lad os nu lige klappe hesten - vores nuværende ordning virker perfekt. Der er absolut ingen grund til at lave det om. man her set i andre kommuner, at skraldefolkene bare smider det hele op i den samme vogn - stop det pjat med at fordele affaldet. Det hele bliver smidt i én vogn. Det er spild af penge - det virker udemærket, som det er. Der er absolut ingen grund til

at lave andre systemer. Lad være med at komme på den grønne vogn - det er bare forkert og ved siden af.

hilsen Inge W. Ø. Latsen

Vi har igennem mange år haft 14-dages tømning i vores sommerhus i Kalundborg kommune. Og det har bestemt ikke været en fornøjelse! I forårs- og sommermånederne har vi store lugtgener fra køkkenaffaldet, på trods af, at man i sommerhuset har affaldsbeholderen på stor afstand. En afstand vi ikke vil kunne opnå her i vores helårshus. Og så det kan være lidt af en prøvelse at åbne låget for at lægge affald i: en sværm af fluer slår op i hovedet på en og i bunden og på siderne af beholderen kravler der maddiker rundt. På den baggrund vil vi på det varmest anbefale at tømning foretages ugevis i sommerhalvåret. Beholderen i Kalundborg er inddelt, så ca. en tredjedel er til bioaffald og to tredjedel til restaffald – og det er slet ikke nok til restaffaldet.

Med venlig hilsen
Dorte og Jørgen Winther

Vi i Den engelske Haveby på Chr. X Alle har gennem mange år ofte gjort kommunen opmærksom på de gener, trafikken giver os.

Sidst da der skulle tages stilling til supermarkedet LIDLs tilladelse til placering på alleen. Den er til trods herfor for nylig vedtaget og vil give os en øget trafikbelastning.

Med den nye affaldssorteringsordning vil der uvægerligt komme mere støj ved afhentning end hidtil. Sorteringsvognene skal rulles og vil blive tømt i flere omgange af renovationsbiler, som lyder til at give mere larm end de nuværende. Jeg så og hørte een i funktion ved arrangementet på Stadsbiblioteket d. 28.april.

Nu bæres sække ud gennem min indkørsel og kastes sammen med mange andre sække op i bilen på een gang.

Så forholdsvis let kommer det ikke til at gå fremover.

Jeg vil bede om, at der ved beslutningen om kommende affaldsordning tages hensyn til vores nattesøvn - også efter kl 5 om morgenen, hvor renovationsafhentning ofte begynder.

Udover de planlagte afhentninger af husholdningsaffald vækkes vi ofte af haveaffaldsafhentning een gang om ugen fra d. 1. marts til 1. december.

Hvor jeg bor, er der desuden om natten tømning af containere ved hjørneejendommene på Chr. X Alle/Ulrikkenborg Alle, som hver uge vækker mig om natten.

Affaldssortering er en nødvendig og god ting, men tag venligst hensyn til nattesøvnen hos vi støjplagede borgere på Chr. X Alle.

Allerbedst ville det være, hvis renovationsbiler generelt kun kørte i dagtimerne.

Med venlig hilsen
Birgitte Moritz Jensen

Angående affaldsplan

1. Beholder til plast er godt, så man ikke skal bruge bruge plast for at genbruge plast
 2. Miljøboks er rigtig godt, især for os uden bil-
 3. tilbud om metal, glas beholder er ok
 4. Beholder til madaffald er rigtig skidt. Jeg sorterer i forvejen frugt-grønsagsaffald til kompost i haven og der er absolut ikke plads til endnu en pose/ spand under vasken og mit køkken er lille medsparsom gulvplads, så der er heller ikke plads til madbeholder der.
- Jeg har nu set, at der er mulighed for at aflevere blandet mad- og restaffald til biogas, hvor foretagenet selv sorterer affaldet

Ville det ikke være en ide

Venlig hilsen
Miriam Nedergaard

Angående den nye affaldssortering, som jo er frivillig for kommunerne, vil jeg opfordre til, at den nuværende renlige, hygiejniske og velfungerende ordning bibeholdes, og at politikerne ser bort fra deres ambitioner, strategier, målsætninger o.s.v., hvilket jeg som borger er aldeles ligeglad med.

De nye påtænkte affaldsbiler er så store, at de vanskeligt kan komme gennem små private fællesveje uden at køre op over kantstenene og dermed ødelægge disse og fortovsfliserne, og hvem skal mon så betale for det?

Affaldsbeholderne er så enorm store, at jeg med mine 157cm. dårlig kan se over kanten, og det virker i hvert fald skræmmende at kikke ned i dem. De skal være væsentlig mindre og tømmes ugentlig.

I dag kan der prisreguleres mellem de husstande, der betaler for 1 affaldsstativ+ pose, og de husstande der betaler for 2 stativer + poser. Derfor skal det også være frivilligt, om man vil have en miljøboks og betale for den, og det samme for antal af affaldsbeholdere. Kommunen skal ikke uden videre opmagasinere noget på min grund og i mit hus, som jeg ikke har brug for.

Et påbud om en bestemt slags affaldsposer, som vil være langt dyrere end de plastposer de fleste husstande bruger i dag, kan sikkert på grund af økonomien få adskillige til at smide madaffald direkte ned i affaldsbeholderne, som man gjorde i de gamle skraldespande, for politikerne har vel ikke i sinde at tvinge borgerne til at indkøbe bestemte dyrere poser og dermed forringe husstandens økonomi og levestandard, hvilket den nye affaldsordning alt i alt vil gøre, da den bliver langt dyrere end den nuværende.

At borgerne også selv skal bruge dyrt vand til at rengøre affaldsbeholderne i (læs. www.ltk.dk), kan jeg under ingen omstændighed godtage, lige bortset fra, at jeg ville være ude af stand til at håndtere et sådant skrummel af en beholder.

Helt ærligt...drop denne sorteringsordning, det er livet for kort til, og flere miljøforskere har desuden påpeget, at den ikke er noget værd, men disse mennesker kommer sjældent til orde, for det er der jo ikke penge i. Dette minder i høj grad om stænklap skandalen.

Venligst

Else Dalby Johannessen

Vi har med interesse fulgt debatten om den foreslåede nye affaldsordning og om end vi synes sorteringen som sådan er en god idé, så mener vi ikke dette er måden at gøre det på - i hvert fald ikke for alle.

Vi bor på en alm. parcelhusgrund, men med en meget smal indkørsel. Faktisk så smal at der kun lige er plads til at gå ind ved siden af en parkeret bil. Der er meget dårlig plads til to-tre affaldsbeholdere og det vil virkeligt være grimt ved den indgang til huset som vi selv benytter flere gange om dagen og alle vores gæster kommer ind ad.

Det er os helt uforståeligt at forvaltningen har travlt med at bestemme en masse ting omkring udseende af private ejendomme, fx hvilken type hegn man må og ikke må sætte op mellem to privatejede grunde, men omvendt foreslår at kræve at der skal stilles ekstra affaldsbeholdere op. De pynter ikke ligefrem.

Samtidig kan vi se at der lægges op til tømning af det almindelige husholdningsaffald kun én gang hver anden uge. Det vil i ca. den ene halvdel af året betyde at det kommer til at lugte meget, meget grimt i ca. halvdelen af tiden! Det gør det allerede i ca. tre måneder om året den sidste dag eller to før den nuværende bliver tømt. Det kan ikke være rigtigt.

Endelig er vi noget skeptiske overfor effekten, især set i forhold til omkostningerne. Det er jo ikke fordi vi ikke sorterer vores affald allerede. Vi samler alle mulige typer af affald sammen, sætter noget til storskrald (sorteret naturligtvis) og kører resten på genbrugsstationen. Samtidig har vi to kompostbeholdere, som tager alt vores frugt- og grøntaffald og en (mobil) beholder til øvrigt komposterbart haveaffald. Er der lavet nogle studier af hvad effekten vil være? Er det baseret på fakta eller på skrivebordsøvelser? Resultatet for vores husstand vil i hvert fald være en ændring på 0%. Og hvad vil omkostningerne være - ikke mindst hos de

enkelte husstande? Det er måske billigt for kommunen, men det bliver dyrt for borgerne.

Yderligere er det vores indtryk at alt det brændbare affald allerede i dag forbrændes i kraft-/varmeværker. Det må betyde, at alt hvad der komposteres i stedet vil betyde en forøget afbrænding af gas eller olie, med forøget CO2 udslip til følge.

Samlet set ligner forslaget desværre en total ommer. Vi opfatter det som tvangsadministration af noget som borgerne ikke ønsker og som ikke vil have nogen særlig effekt. Det er decentralisering af et problem, ikke af en løsning.

Som absolut minimum bør ordningen gøres frivillig for den enkelte husstand, men allerhelst bør løsningen på den overordnede problemstilling tænkes helt om, så det bliver mindre bebyrdende og mere effektiv.

Med venlig hilsen

Silja & Daniel Harboe

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk finder det meget beklageligt, hvis det besluttes at placere to (tre) store plastikbeholdere på alle ejendomme. Vi opfordrer meget til at finde løsninger, der ikke ødelægger byens udtryk og miljø.

Der er allerede i kommunen gode muligheder for sortering af affald ved storskraldsordningen og ved genbrugspladsen, og vi mener, at kommunen kunne intensivere oplysninger herom og om vigtigheden af at sortere affald.

Hvis en intensivering af informationerne ikke er tilstrækkeligt til at opnå genbrugsmålet, bør det være en mulighed at få designet beholdere med større æstetisk fremtræden, måske ved hjælp af en designkonkurrence. Ved en hyppigere tømning vil der heller ikke være behov for så store beholdere som angivet i forslagene fra kommunen.

Da det må være et landsdækkende problem, kan vi opfordre til, at problemet løses på landsplan via KL eller Miljøministeriet, f. eks. ved udskrivning af en designkonkurrence.

Bente Kjøller (formand)
Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk

I bør som politikere tænke langsigtet og kræve en højere grad af kvalitet og æstetik i løsningen. Vi skal i Lyngby have en ordning der er forenelig med vores flotte villakvarterer og vision om grønne områder. Det vil sige, at der må og skal findes en bedre løsning end de store, standard plastic-rædsler der ligger i det nuværende forslag.

Mange villaejere er nødt til at have en haveaffaldscontainer også, så reelt vil mange skulle have tre grimme plasticspande stående – de er ovenikøbet ikke ens, så det kommer til at se forfærdeligt ud. Se billede her fra Rødovre - det må ikke ske i Lyngby.



Herudover vil det med stor sandsynlighed give ubehagelige lugtgener at have containere med affald stående i flere uger – ikke mindst om sommeren.

I dag får man tømt skrald hver uge og storskrald hver anden uge. Det laves nu om til hver 2. uge og hver 4. eller 8. uge!! Hvorfor nu det? Udover den ringere service (til en højere pris) medfører det især to problemer: Større lugtgener og – fordi de skal rumme mange dages affald – grimmere og flere stativer, der bliver svære at forene med de flotte villakvarterer vi har og gerne vil bevare i Lyngby Tårnbæk.

Jeg vil foreslå, at man fx tænker i at bede nogle designere/arkitekter komme med forslag til alternative stativer (evt. udskrive en konkurrence om, hvem der kan designe de bedste stativer). For at reducere omkostningen kunne man med fordel gå sammen med fx. Rudersdal, Gentofte eller andre. Ideelt set bør en løsning vælges ud fra følgende kriterier:

- Æstetik
- Materialevalg (natur fremfor plastic)
- Papirposer foretrækkes til det våde og lugtende affald
- Fleksibilitet (så borgere med lille behov kan vælge en mindre model)

Affaldssortering er et godt formål, men det er altså svært at blive rigtig begejstret for en løsning, der er grimmere, mere besværlig, giver dårligere service og samtidig er dyrere. I må vise os borgere, at I anstrenger Jer for at finde en god løsning for netop vores kommune og ikke bare kopierer en discountløsning fra andre.

Med venlig hilsen
Martin Badsted

Indsigelse mod ny affaldsordning:

Den foreslåede nye ordning med 2-3 affaldsbeholdere til hver husstand vil betyde krav til øget opbevaringsplads på den enkelte parcel.

Det vil ikke være muligt at opnå en hensigtsmæssig løsning ved østhusene på Kvædevejs nordlige del (nr. 48-118) hvor dagrenovationsaffald hentes på østsiden af husene vis den lille kørevej øst for husene. De fleste af husene har et affaldsstativ som er skjult bag en metallåge i husfacaden hvor affaldet indefra kan anbringes direkte i affaldssækken via en intern lem.

Enkelte har et affaldsstativ stående på kørevejen.

Der er bestemt ikke plads til yderligere beholdere i det anførte rum.

Hvis den enkelte ejer påtvinges et øget antal affaldsstativer vil det betyde at en del af stativerne bliver placeret på kørestien med skæmmende udseende af området og med øget besvær for den enkelte husejer idet den lette adgang til at putte affald direkte ned i affaldssækken i huset vil gå tabt. Affaldssækken er i dag placeret i et velventileret rum som eraflukket mod haverummet således at lugtgener er minimale og sækken er beskyttet mod vejr, vind og vilde dyr samt det øgede antal katte i området.

Vi benytter os i.ø. flittigt af affaldssortering og besøg på genbrugspladsen i forbindelse med at vejen alligevel falder der forbi.

Vi ønsker således ikke at der ændres i antal beholdere til den enkelte parcel og argumentationen om at affaldssortering og afhentning på bopælen fremfor at aflevere det sorteret på genbrugspladsen vil betyde en lettelse for den enkelte husejer står absolut ikke mål med det øgede pladsbehov og skæmmende udseende af flere op til tre beholdere foruden en fjerde beholder til haveaffald.

VH
Hanne og Ole Gaardsting

Først og fremmest er det seneste tiltag på affaldsområdet ikke kun et problem i, - og for -, Åbrinken.

Det er et generelt problem for rigtig mange rækkehuse, dobbelthuse samt villaer på "kotelet"-grunde. En del villaer vil også have problemer med at se fordele i det kommende tiltag.

Problemet er af såvel praktisk som af æstetisk karakter.

Derudover savner man helt generelt fornemmelse af fornuft i forslagene som de nu er udlagt, - særligt mht. den baggrund hvorpå forslaget skal "sælges" til borgene i kommunen, - altså "at vi skal blive bedre til at sortere affald" som kommunen skriver på sin hjemmeside. Den opgave er jeg sikker på kan løses for færre midler, og med bedre resultat:

Konkret for Åbrinken og en del andre rækkehuse (og villaer!) i kommunen gælder det, at et affaldsrum er integreret i bygningerne. Med de spande som LTK tænker sig at benytte, vil det f.eks. i Åbrinken være umuligt at benytte de eksisterende affaldsrum. Så kan man stille affaldet ud foran huset, - hvordan tror i "på kommunen" at det vil komme til at se ud? Bemærk i den forbindelse, at LTK selv foreslår flere muligheder for spande-valg, tømme tidspunkter mv. - det bliver jo helt umuligt at administrere rationelt i praksis, - hvorfor vi som følge deraf bliver bedt om at betale mere for en mindre effektivitet.

Ejere der har sløjft affaldsrummet for at i stedet at benytte en "udendørs" beholder (eller begge dele!), har i Åbrinken (og andre steder) gjort det med et design der giver mulighed for at få facader og forhaver til at se relativt pæne ud, i sammenligning med det oprindelige udseende. De stativer til affaldsposer der benyttes kan ikke genbruges, - men kan afleveres til storskrald som I skriver, - og så skal man i øvrigt betale min. 300 kr. ekstra om året for at benytte et ringere system (- og det bliver helt sikkert endnu dyrere, når særordninger og særlige løsninger nødvendigvis må oprettes).

Afslutningsvist et par spørgsmål:

Hvad er årsagen til, at man ikke tager de nemmeste opgaver først - nemlig etagebyggeri? Her kan man jo arbejde ud fra eksisterende fællessystemer, og således afprøve indsamling i pæn stor skala, inden man ruller en ordning ud over hele LTK til små, og meget små, husstande?
Hvis det skyldes "tekniske vanskeligheder", hvordan tror I så, det bliver at løse de individuelle opgaver?

Hvem er eller bliver modtagere af det såvel usorterede som sorteret affald?

Hvorfor har man lagt sig fast på netop en 50% andel som sorteret mængde, og hvordan ser det regnestykke ud?

Er der allerede udliciteret opgaver, så de anførte meromkostninger er fastlagt, og den praktiske gennemførelse er bevist mulig?

Hvilke kommuner som vi kan sammenligne os med, har en tilsvarende ordning i drift, og hvad har man opnået i de kommuner mht. økonomi i ordningen og reel procentdel sorteret husholdningsaffald?

Jeg vedhæfter billeder fra LTK, hvor der i dag er acceptable løsninger, - eller løsninger der allerede er et virvar af beholdere, eller steder hvor det blive noget "bøvlet" med mere opdeling af affaldsbeholdere.

Prøv at køre igennem nogle villaveje (også med rk.huse) i nabokommunen Gentofte, - hvordan ser der ud der mht. ryddelighed, æstetik mv. ?

Venlig hilsen,
Rune Jacobsen

Det tjener et godt formål at kildesortere og genbruge ressourcerne.

Jeg har følgende kommentarer til ordningen som beskrevet på www.ltk.dk/ny-affaldsordning :

1. Generelt er de foreslåede beholdere for store. En to-delt er jvf tegningen større end den nuværende.
 - De fleste borgere har indrettet deres udearealer efter den nuværende ordning.
 - Derfor bør beholderne være mindre så de samlet modsvarer volumen af de nuværende og den nuværende ugentlige tømning fastholdes.

2. For mit vedkommende er alternativet at foretrække da en to-delt beholder kan passes ind på det disponerede areal, men der er uden tvivl store præference forskelle.

- Så tilbyd derfor begge muligheder (optimerede jvf pkt 1) - det vil være i god tråd med den mere fleksible tilgang der udtrykkes for lejlighed/rækkehus: "Vi finder en løsning i dialog med jeres bestyrelse og/eller vicevært, så den passer til den enkelte bebyggelse."

3. Gebyr stigning som følge af at "Vi ved at flere beholdere og flere tømninger pr. husstand medfører ekstra omkostninger" er ikke acceptable og præmisserne er ikke OK:

- Der argumenteres for at det, ud over reduceret miljøbelastning, kan betale sig økonomisk at sortere => borgerne skal ikke betale ekstra for noget der kan betale sig.

- Tømningsfrekvensen halveres => der spares på driften

- Kildesortering er enormt effektivt da borgerne stiller gratis arbejdskraft til rådighed => der er tale om en forædling som aftagere kan profitere på. Den forædling der sker ved kildesortering bør betales af dem der kan udnytte den nye oparbejdede råvare

- Affaldsmængden må antages at være nogenlunde den samme, men bare i fraktioner. Hvis der køres med nuværende ugentlige frekvens med vogne der er passende fraktions-opdelt, burde det gå lige op driftsmæssigt. En forudsætning er naturligvis at der investeres i smarte vogne som effektivt kan modtage fraktionerne. Den investering er jeg meget villig til at bidrage til, men nødvendigheden af en øget driftsomkostning er ikke forklaret.

Mvh

Jens Ulrik Poulsen

Grundejerforeningen jeg er medlem af, har henvendt sig. Mange andre har henvendt sig. Alle med fornuftige kommentarer til den udmeldte, - og med rette også problematiske -, nye affaldsordning. Jeg selv har indtil nu skrevet til kommunens affaldsplanlægger Iben Langgaard som led i korrespondancen med Grundejerforeningen. Det var med udgangspunkt i de æstetiske og praktiske problemer som den foreslåede ordning vil have for rækkehuse, dobbelthuse mv. Mere generelt kan jeg bemærke flg.:

Kort og godt: Årsagen kender vi alle, - "miljø-tiltag" -, men hvem har bildt LTK ind, at kommunens ønske om introduktion af en ny affaldsordning som beskrevet på LTK's hjemmeside er ønskelig, endsige én fordel for borgerne? Og vi er ellers ret "miljøopdragede" allerede.

Næsten alt der anføres på LTK's hjemmeside vedr. administration af ordningen, får det til at løbe koldt ned ad ryggen på en person med kommerciel erfaring: De individuelle muligheder der skitseres, bliver helt umulige at styre med en fornuftig omkostningsprofil. Toppen er så, at man kan flytte rundt på sine beholdere selv, og så køre dem frem når der er afhentning (kl. 06:30).....til klart højere omkostninger, - den tror jeg lige borgerne skal have i langsom gengivelse. Og hvis de ikke forstår det, så kan det være fordi ingen naboer har valgt den samme ordning, affaldsstativer, afhentningsprofil, eller har samme affaldskapacitet. (Eller bor i lejlighed).

En total såkaldt "ommer" !

Hvorfor kan LTK ikke forsøge sig med en løsning til borgerne, som virker bedre end den nuværende, som giver mere sortering for pengene, og som ikke bliver dyrere (for en gangs skyld), ved at tænke anderledes end kommuner der trøstesløst har presset individuelle løsninger igennem?

F.eks.:

Lav flere/opgrader centrale samlestationer, som det kendes i dag for papir, glas og batterier. Det virker, og det kan vi finde ud af. Det er næppe dyrere.

Bevar den nuværende individuelle kapacitet, og med ugentlige tømninger og én beholder. De anførte forslag har for lav kapacitet til mange familier for nogle affaldstyper, og alt for stor sorteringskapacitet til enlige eller særligt miljøbevidste borgere. Alternativt skal der flere beholdere op, - det bliver meget grimt i visse bebyggelser, - hele kvarterer vil ligne en genbrugsstation, og det kan kommunen ikke være bekendt!

Information er billig, så indskærp at man skal til flaskecontaineren med flasker, og til papircontaineren med papir etc. Det virker, det er billigt, og borgene vil forstå det, - ellers kan man jo true med at indføre det annoncerede....

Hvorfor skal eksisterende el- og andre tekniske installationer, først ændres/opdateres ved ombygning o.l., når den her aktuelle "kunstinstallation" absolut skal tvangsanbringes med det samme?

Og så lige til sidst: Flere steder har man set at sorteret affald af forskellige grunde er havnet i samme "gryde" - så borgene er blevet til grin for deres indsats. Det er set at der ikke har kunnet opnås den forventede økonomi i ordningerne alligevel. Det er set at forskelle mellem husstandes affaldsprofil er meget forskellig, - og egentlig uegnet til individuel sortering på en kollektiv model.

LTK oplyser at det bliver min. 3-400 (400?) kr dyrere for borgerne årligt, men at man samtidig "forventer besparelser", - venligst blive lige så konkret mht. de sparede omkostninger, - ellers er det en gratis omgang.

Der hvor der kan være en gevinst er etagebyggerier, - men netop her afventer kommunen...

Jeg er, som mange andre, skuffet over kommunens forslag. Derudover må det undre, at uddannede og dygtige ansatte i forvaltningen ikke kan overskue konsekvenser, æstetik og varigt bøv! med en ordning som den annoncerede. Jeg betaler skat, men smiler ikke lige her!

Stop den ulige affaldsordning, og kom ned på jorden. Evt. fordele dokumenteres ikke, og æstetisk (flere steder) og økonomisk (alle steder) ligner det en katastrofe. Det er det ikke sjovt at blive tvunget til at betale for.

LTK's borgere er vant til megen kommunalt frås, men her er vi nok på den forkerte side af plankeværket, ikke mindst pga. den manglende tilpasning til kommunens daglige liv og fysiske fremtræden.

Venlig hilsen,
Rune Jacobsen

Nybohuse Ejerlaug har i e-mail af 29. april 2014 modtaget kommunens orientering om planer omkring en ny affaldsordning for villaer og rækkehuse. Samtidig giver kommunen os mulighed for at fremkomme med bemærkninger og input.

Vi har foreløbig følgende bemærkninger:

at vores rækkehusforhaver er meget små, og at de foreslåede affaldsbeholdere vil komme til at skæmme vores område,

at den påtænkte affaldsordning ikke vil være forenelig med Lokalplan 156, som gælder for vores rækkehuse, hvor en vigtig del af lokalplanen er, at bevare det grønne udseende,

at affaldsstativer i baghaverne ikke er en mulighed, da der kun er adgang til baghaverne gennem husene,

at let fordærveligt affald - først og fremmest madaffald - efter vores opfattelse skal tømmes hver uge,

at husejerne ikke skal belastes med gebyrforhøjelse på grund af indførelse af en ordning, der ud fra miljømæssigt synspunkt er til gavn for alle, ikke kun husejere,

at kommunen har givet en alt for kort svar frist i e-mail af 29. april, og

at vi ønsker at komme i konkret dialog med kommunen.

Med venlig hilsen

Nybohuse Ejerlaug
Birgitte Wested

Vi bor på Birkevang i Virum, der er en vej med mindre rækkehuse. Vi havde oprindelig skraldebøtten stående i vores forhåve, der ligger ca. 80 cm højere end vejens niveau. Det betød, at renovationsmedarbejderne skulle op af en trappe, men de skulle også nedad igen. Det havde som resultat, at de slæbte de tunge sække på vores trappe, der blev ødelagt. Så kom de nye arbejdsmiljøregler, hvor skraldebøtten skulle placeres i højde med fortovet.

Da vi på grund af niveauforskellen og en smal (1 meter) indgang fra fortovet ikke have andre muligheder, stillede vi – i lighed med mange andre på vejen - skraldebøtten på fortovet. Vi har egentlig været glade for denne placering, da vi nu har kunnet renovere vores forhåve og få udskiftet trappen.

Som det påtænkte forslag er beskrevet, vil der komme 2-3 skraldebøtter pr. parcel. Det betyder, at ca. ¼ af fortovet foran vores hus skal reserveres til skraldebøtter.

I forvejen står vores bil parkeret (i lighed med alle de andres på vejen) på fortovet på grund af den smalle vej (5 meter bred).

Gennemførelse af forslaget vil betyde:

- At hele vejens fremtræden som en villa/rækkehusvej ændrer karakter til noget, der nærmer sig en genbrugsplads.
- At vi bliver nødt til i højere grad at anvende det smalle vejareal til parkering for at renovationsmedarbejderne kan komme til skraldebøtterne på fortovet.
- At såfremt der parkeres biler på vejbanen i begge sider af den 5 meter brede vej, vil andre biler ikke eller kun meget vanskeligt kan køre forbi.
- At sådan parkering vil derfor være til gene, ikke blot for vejens beboere, hvor næsten alle har 1 til 2 biler, men også for renovationsvognen samt andre nødvendige transporter til vejen.

Vi skal ikke komme med løsningsforslag udover, at man besinder sig. Vi skal herved henvise til Vismændenes rapport fra februar 2014, hvorefter affaldssortering faktisk ikke kan betale sig.

Det bemærkes, at vi jo gerne vil kunne beholde vores renoverede forhåve og ny anlagte trappe i eksisterende stand. Vi går også ud fra, at arbejdsmiljøreglerne fortsat udelukker, at renovationsmedarbejderne skal gå op af vores trappe.

Vi må derfor understrege, at det må anses som helt uantageligt, hvis en gennemførelse af den påtænkte ordning skal indebære, at vi med store udgifter skal omlægge vores forhåve for at give plads til skraldebøtter i fortovsniveau.

Søren Malling Olsen og Hanne Ulrik Bak

Som ny beboer i kommunen blev jeg straks begejstret for den her velfungerende og vel tilrettelagte affaldsordning.

En fortsat ugentlig afhentning af mad-/restaffald finder jeg uomgængelig nødvendig - selv i vintermånederne kan eksempelvis omhyggeligt indpakket fiskeaffald afgive en styg odeur! - Og hvad kan det ikke blive til med

14 dages afhentning... I mit sommerhusområde er der kun 14 dages afhentning med dertil hørende lugtgener.

Jeg mener, at to affaldsbeholdere må være mere end nok og så hellere en enkelt end to.

Mht. glas og papir : der er pt. opstillet større containere rundt omkring (f.eks. Trongårdsvej, ved diverse supermarkeder osv.) , hvor man fint og uden problemer kan aflevere flasker og papir - hvorfor kan det system ikke bare fortsætte? Hvorfor skal hver husstand have en ekstra beholder til at fylde? Kunne man ikke sådanne steder opstille to ekstra beholdere i samme størrelsesorden til hhv. plast og metal, så man var fri for "individuel oplagring"? Elegant og centralt -

Af to onder må jeg nok foretrække løsning 1.

Med venlig hilsen
Lisbet Hansen

afhentning af mad og restaffald hver anden uge er en dårlig ide i hvert fald i den varme årstid, selv om det er indpakket kan især fiske affald og bleer give en ubehagelig lugt, jeg har observeret det i Nykøbing sjælland kommune, de fleste vil nok have affaldet stående ved have indgangen.

Er der nogle gode erfaringer fra andre kommuner, Herlev bruger den med 4 rum.

er der foretaget undersøgelser af hvor meget mere der bliver sorteret i de kommuner der har sortering, eller flytter man bare en stor del af affaldet fra genbrugsstationerne til de nye skraldespande.

En anden ting er et ønske om en bedre folder eller en side på kommunens hjemmeside hvor det udførligt beskrives hvad der er ønskelig til genbrug det gælder især plastik, kan blister indpakninger, urtepotter, plastikposer, plastik bakker fra grøntsager bruges og hvad med cellofan som mange grøntsager, det vil give en bedre mulighed for sortering, så kan den enkelte borger efter ønske og vilje bedre.

Jan Lynge.

I vor grundejerforening har vi drøftet forslaget til ny affaldsordning.

Vi er meget tilfredse med den eksisterende affalds- og storskraldsordning og ser den gerne videreført. Hvis miljøhensyn påkræver en ny ordning, bliver vi åbenbart pålagt ekstra besvær og udgift. Af hensyn til vore små haver må vi bede om så få bømmer som muligt. Desuden må madaffald tømmes ugentligt.

Med venlig hilsen
Erik Rode
Formand for Grundejerforeningen 'Sorgenfri Haveby' (Gartnerhaven og Gartnersvinget)

Jeg bor på Danmarksvej på en koteletgrund med en ca. 85 meter lang indkørsel, hvor der ikke er plads til 2-3 affaldscontainere. Vi har kun ca. 2½-3 meter fortov ude til vejen, som er vores indkørsel og hvor der ikke må stå noget i vejen for ind- og udkørsel. Jeg kan ikke rigtig se hvordan det kan lade sig gøre at få 2-3 containere til at stå ved vejen med mindre kommunen forlanger, at vi skal bruge naboens fortov. Hver anden husstand på Danmarksvej er en koteletgrund og der er sikkert mange flere rundt omkring i kommunen.

Venlig hilsen
Lise-Lotte Krull Jacobsen

Det kan nok være svært at gøre alle tilpas.

Vi syntes tanken om mere sortering er fint og kan også godt se at det jo ældre vi bliver, vil det være lettere at få sorteringen helt tæt på, men:

mange af os med haver komposterer vores madaffald på nær måske citrusfrugter der ikke skal være for mange af (det har kommunen jo bedt os om for mange år siden), så vi vil næsten ikke benytte det ene hul, og har i dag knap 1/2 restaffald pose om ugen for 2 mennesker, når vi da ikke lige har tømt vores papirkurv. Det er et af de ting jeg syntes vil være helt fint at tømme og lære folk kun at have papir i kurven ligesom på kontorene.

Glas, aviser og metal og plastik sorterer vi allerede og sætter enten til storskrald eller kører på lodsepladsen, men kontor papir får vi ikke sorteret fra

Det var måske en ide at vi i området i fællesskab fandt et sted til fælles affaldscontainere som i etagebyggeri, så vi ikke hver især skal have 2-3 bølter stående i vores forhaver. Mange her og i rækkehus områder benytter forhaver til parkering, da der ikke er plads på vejene, og bølterne er altså store, grimme og fylder meget.

En anden ting der undre mig er:

hvordan hænger mere sortering sammen med at kommunen udbygger med et fjernvarme net?

Jo mindre affald der går til forbrænding jo mindre til at lave fjernvarme af. I stedet må man forvente at der skal fyres med andre ting.

Vi syntes i princippet at vi skal sorterer mest muligt, og gøre det så CO 2 neutralt som muligt, men bør Fjernvarme så ikke genovervejes, eller er Vestforbrændingen i gang med at udvide med et gigantisk solfangeranlæg??

Er de ikke det, bør vi vel beholde vores Gas hvor rørene allerede ligger i jorden, i stedet for at dyrke biobrændsel til afbrænding hvor vi i stedet kunne producere madvarer. Der er noget der ikke virker gennemtænkt, men der kan jo være noget vi ikke ved.

Med venlig hilsen
Roesen

Bredeparkens Grundejerforening vil meget gerne have en dialog med Kommunen i forhold til den ny affaldsordning.

Vi mener ikke, at vores forening (Bygtoften, Havretoften og Lyngtoften) umiddelbart kan bære så mange affaldsbeholdere pr. husstand.

Opsætning af disse på bagstierne, hvor vores nuværende affaldsstativer er placeret, vil ødelægge det grønne udtryk, som eksempelvis Lokalplan 222 side 3 om Lokalplanens formål:

“Det er ligeledes formålet at sikre et ensartet udtryk for tilbygninger, carporte, skure, overdækninger, drivhuse mv., samt at sikre og forstærke områdets grønne karakter”

Vi mener, at et som i forslaget angivet antal beholdere af den karakter vil få bagstierne til at ligne et industrikvarter, og ikke mindst virke hæmmende for adgangsvejen.

Bredeparkens Grundejerforenings Bestyrelse vil derfor gerne kontaktes af kommunen mhp. en pæn og brugbar løsning.

Med venlig hilsen
Bredeparkens Grundejerforening
Formand Josefine Franck Bican

Bestyrelsen i Holmekrogens Grundejerforening har drøftet det oplæg om affaldssortering, som fremgår af kommunens hjemmeside og som repræsentanter fra kommunen og Vestforbrændingen præsenterede ved et informationsmøde den 23. april 2014 i Virumhallen.

Vi er en rækkehusbebyggelse, der er klassificeret som bevaringsværdig med en SAVE værdi på 4. Aktuelt er foreningen i samarbejde med kommunen ved at udarbejde en lokalplan for bebyggelsen. Vi ønsker derfor en affaldsordning, der kan tilgodese både sundhedsmæssige hensyn og arbejdsmiljøet, og som ikke skæmmer

området arkitektoniske helhedsindtryk, respekterer gældende deklarationer og ikke medfører værdiforringelse af husene.

I vores bebyggelse praktiseres affaldssortering allerede i stort omfang, både gennem storskraldsordningen og ved anvendelse af Firskovvej og de opsatte "miljøstationer".

Vi ser imidlertid meget positivt på, at kommunen ønsker at udvide affaldssorteringen. Dog finder vi, at den tidsfrist på ca. tre uger (fra 23. april til den 12. maj i år), som kommunen har givet borgerne til at indsende "input", er alt for kort. Vi har behov for en væsentlig længere periode til at få drøftet kommunens oplæg grundigt igennem, og i samarbejde med LTK Forsyning finde frem til en samlet, anvendelig løsning for vores bebyggelse – en løsning, der også kan indpasses i den lokalplan, der er under udarbejdelse.

Vi anmoder derfor kommunen om, at affaldsordningen i vores rækkehusbebyggelse først indføres i 2016, som det er planlagt for etageboliger og andre bebyggelser med fælles affaldsbeholdere. Herved opnås mulighed for, i en dialog mellem kommunen og grundejerforeningen, at finde en løsning, der passer til vores bebyggelse.

Eftersom koncentrationen af rækkehuse i Lyngby-Taarbæk Kommune er meget stor, vil der formentlig være mange andre rækkehusbebyggelser, der har de samme udfordringer vedrørende placering af de foreslåede affaldsbeholdere, som vores forening står overfor. Det vil derfor være rationelt, hvis sammenlignelige nabobebyggelser bliver inddraget i sådanne drøftelser og løsningsmuligheder.

Vi vil lige tilføje en enkelt konkret kommentar til den foreslåede affaldsbeholder til mad- og restaffald. Fra bekendte i Rødovre Kommune og Slagelse Kommune har vi fået oplyst, at der er væsentlige lugtgener fra beholderen, samt at den i brug bliver meget uhumsk og fungerer som samlingssted for forskellige insekter. Desuden har vi fået oplyst, at Holstebro Kommune har en velfungerende affaldssorteringsordning.

Vi ser frem til et konstruktivt samarbejde.

Med venlig hilsen
Morten Bergulf
Formand for bestyrelsen i Holmekrogens Grundejerforening

Bestyrelsen i Hvidegårdsparkens Grundejerforening har gennemgået forslaget omkring den nye affaldsordning og kan kun erklære os enige i de fleste af de allerede tilknyttede kommentarer, specielt forholdende omkring nedenstående:

- Tømning af mad- og restaffald. Hver 14. dag er for lidt uanset årstid. Dette er såvel grundet mængden af affald som lugtgener.
- Egen rengøring af beholdere. Vi støtter helt klart forslaget om, at ordningen bør indeholde vask af beholdere. Det vil både være vanskeligt selv at rengøre beholdere og forbundet med en stor risiko for, at enkelte grundejere ikke foretager rengøring, hvilket kan medføre lugtgener mv. for de omkringliggende beboere.

Herudover har vi følgende kommentarer:

- Vi finder, det er mange og store beholdere at have stående – uanset valg af ordning.
- Ekstraomkostningen på mellem kr. 200 og 400. Med den nye ordning pålægges vi som grundejere at affaldssortere, hvilket bør frigive ressourcer andet steds (i Kommunen), som således ikke umiddelbart hænger sammen med en ekstraomkostning for borgerne.

Vi håber, I kan bruge vores kommentarer i den videre proces.

Med venlig hilsen

Hvidegårdsparkens Grundejerforening
Jacob Johnsen, formand

Fuglehavens Grundejerforening skal til det udsendte forslag til affaldsordning bemærke, at vi generelt finder mere genanvendelse positivt.

Det synes at blive løst bedst ved det alternative forslag, hvor der er særskilte rum til alle affaldstyper. Imidlertid vil placeringen af 2 beholdere på vores smalle parceller blive meget dominerende og pladskrævende og betyde at mange må ændre deres haver radi-kalt med flytning af hække mv. for at skaffe plads.

Vi vil derfor foretrække en ordning med 1 ny beholder med 2 rum for henholdsvis madaffald og for restaffald, og for de øvrige affaldstyper foreslå at der opsættes et antal fælles beholdere ved siden af de nuværende papir- og glascontainere på hjørnet af Fuglsangvej og Hasselvej.

Vi kan ikke af forlaget se, om de nuværende affaldscontainere til papir og glas bevares, men da disse bruges meget, vil vi foreslå, at de beholdes, og at de nye beholdere derfor ikke behøver at have rum til disse 2 affaldstyper.

Vi finder i øvrigt ikke at afhentning af madaffald bør ske med længere intervaller end en uge. Dette på grund af lugtgener og fare for skadedyr som rotter, der til-trækkes af lugten.

Vi ser endvidere gerne, at beholderne for de enkelte husstande stadig kan place-res og tømmes på vores bagvej, der er en fast grusvej.

Med venlig hilsen
Niels Wellendorf

Bestyrelsen i grundejerforeningen 'Frugtheget' har på seneste bestyrelsesmøde diskuteret Teknik -og Miljøudvalgets forslag til ny affaldsordning.

Bestyrelsen er af den holdning, at almindeligt madaffald fortsat skal afhentes ugentligt for at undgå lugtgener.

Grundejerforeningen Frugtheget
Niels Kristensen

Formålet med en ny affaldsplan er meget fin og bør kunne tiltrædes af alle borgere.

Gennemførelsen nødvendiggør at der sker en tilpasning således at villaer er en gruppe, rækkehuse en anden og etageboliger en tredje osv.

Jeg vil nedenfor redegøre for de synspunkter, jeg finder må være dækkende for de fleste villaers vedkommende.

Villaer må beslutte eller tilslutte sig (måske bestemmer kommunen og renovations-selskabet dette i kontrakten) for en ordning med de 2 stk. 240 liters 2-rumbeholdere.

Dette af hensyn til renovationsbilerenes indretning og de aftalte tømning-frekvenser. Der skal efter min mening kun være biler indrettet på tømning af 2-rumsbeholdere. 4-rum beholdere synes at kræve en specialbil eller meget vanskelige at have med at gøre med tømning i samme tømning-frekvens som 2-rumsbeholdere.

Jeg ser derfor at villaløsningen hedder 2 stk 2-rums 240 liters beholdere pr. husstand med tømning hver anden uge svarende til den hidtidige ordning med posetømning hver uge for 110 liter. Det er en god idé at få rengøring (2- 3 gange årligt) af beholdere med ind i kontrakten.

Vedrørende det rejste kritikpunkt omkring antal beholdere. Jeg har ikke endnu set at posestativer har været meget generende synlige i bybilledet når jeg har kørt rundt i villakvartererne. Ordningen kan som der også

blev oplyst tilknyttet en SMS-ordning så grundejere får besked om hvilken beholder, der tømmes næste gang, så den pågældende beholder kan stilles frem ved fortovs-kanten, lige som det nu sker for haveaffaldets vedkommende. Det er således ikke mere skæmmende end nuværende ordninger.

Glas- og metalressourser (affald) kan fortsat henvises til storskraldsordning med samme frekvens eller bringes til kvarterets opsamlingskuber eller direkte på genbrugspladser. Eventuelt kan disse typer tages med af renovationsbilerne (som har ruten den pågældende uge). De enkelte grundejere har en eller måske to poser med flasker og glas hver anden uge, så en selvstændig beholder (2-rums eller 4-rum) vil være unødvendig og måske give besvær at placere på grunden.

Der foreligger en udfordrende informationskampagne med anvisninger på sortering og forståelse for at affald er (indeholder) vigtige ressourser, som bliver mere og mere efterspurgt internationalt hvis vi alle skal have del i de knappe råvarer.

Anvisninger på nyttige og effektive affaldssorteringer i køkkenskabe vil være en stor hjælp i det daglige, og sikre en bedre og helt nødvendig korrekt sortering.

Oplysning om sorteringstyper med anvisninger og pædagogiske forklaringer på at det er vigtigt at sortere, så genbrugsværdier er i behold.

Det bliver en spændende opgave at finde løsninger på, få en rimelig kontrakt på, og få borgere informeret om.

Vi mennesker har vaner - så vi skal bare have ændret vore vaner - og se fornuften i nye vaner.

Med venlig hilsen
Johannes Vedtofte

Elendig løsning med afhentning af "madrester" hver 2. uge i en kommune, hvor rotterne i den grad flourer, og hvor kloakkerne er så skidt vedligeholdt. I en del typehuse er affaldsanordning integreret i husets grundplan – muret aflukke med nedstyrtningslem fra køkken/bryggers – mon ikke man også har glemt dette. Forskønnende for kommunen hvis der skal bygges knaster på husene for at få plads til affaldssorteringen!

Hilsen fra en forundret Lyngby-Taarbæk hygiejniker
Kirsten Brenøe

Vi er en grundejerforening med 110 rækkehuse beliggende omkring buskevej i Sorgenfri.



Vores grundejerforening er karakteriseret ved smalle stikveje som det fremgår af nedenstående billede.

Vi anerkender ideen bag kildesortering af affald men en overgang fra det nuværende posesystem til et beholdersystem på hjul vil give følgende udfordringer for vores beboere (hvoraf en del er ældre gangbesværede mennesker).

I dag afhentes affaldet via en sækkevogn hvorpå affaldssækkene samles og køres ud til buskevej hvor renovationsbilen holder. Beholdere på hjul vil kræve en af følgende løsninger:

- 1) Renovationsbilen skal ned af stikvejene og afhente beholderne.
- 2) Renovationsfolkene skal fragte hver enkelt beholder ud til buskevej og tømme den op i renovationsbilen.
- 3) Beboerne skal selv fragte deres beholdere ud til buskevej og tilbage igen.

Det vil give følgende problemer:

Ad 1) Hvis en renovationsbil skal kunne komme ned af stikvejene vil det kræve en smal model som dem der anvendes visse steder i Københavns Kommune. Vi har i grundejerforeningen meget dårlig erfaring med denne løsning da det blev lovet af kommunen at både storskrald og haveaffald ville blive hentet på denne måde. Ikke desto mindre er begge ordninger i dag desværre blevet til at beboerne selv skal fragte haveaffald og storskrald ud til buskevej da renovationsbilen er for stor til at køre ned af stikvejene.

Ad 2) En renovationsarbejder kan betjene to affaldsbeholdere af gangen hvilket vil betyde at han skal op og ned af hver eneste stikvej 9 gange for at betjene samtlige husstande

Ad 3) Hvis forslaget med 2 affaldsbeholdere pr husstand gennemføres vil det betyde at der skal opstilles 18 affaldsbeholdere på buskevej ud for hver eneste stikvej hvilket vil give i alt 180 affaldsbeholdere langs buskevej ved hver afhentningsdato – det vil ikke blive noget kønt syn.

Det er et "ultimativt krav" fra vores side at det indskrives i en eventuel ny kontrakt med renovationsfirmaet at affaldet hentes i mindre renovationsbiler som kan betjene stikvejene.

Derudover giver systemet med 2 affaldsbeholdere en del beboere pladsproblemer da pladsen foran rækkehusene i dag er brugt til blomsterbede, buske og mindre træer – skal disse fjernes for at give plads til affaldsbeholdere vil det ændre markant på helhedsudtrykket i bebyggelsen.

Papir, plast mv. som foreslås sorteret i spand to er i dag omfattet af storskraldsordningen så hvorfor ikke blot fortsætte denne uændret?

Endelig er vi i grundejerforeningen utrygge ved den foreslåede afhentningsfrekvens på hver 14. dag.

Erfaringer fra andre kommuner med denne frekvens (f.eks Holbæk og Kalundborg) er nedslående da det medfører mider og andre udyr i affaldsspandene med madrester.

Grundejerforeningen Buskevej
Lars Manor Paulsen

Virum Grundejerforenings bestyrelse har drøftet Kommunalbestyrelsens forslag til ny affaldsordning, jfr. den modtagne høringsmail af 29. april 2014.

Forslaget giver bestyrelsen anledning til følgende bemærkninger, idet det skal understreges, at vi som udgangspunkt er enige, at fremtidige løsninger på affaldsområdet bør sikre en væsentligt bedre ressourceudnyttelse, herunder genanvendelse end den nuværende ordning:

Processen

Bestyrelsen havde gerne set, at grundejerforeningerne havde været inddraget i processen forud for det konkrete forslags fremlæggelse til politisk behandling. Dels er vi sikre på, at grundejerforeningerne havde kunnet bidrage med praktisk viden og erfaring set fra brugernes synsvinkel, dels ville en sådan fremgangsmåde have bidraget til en større forståelse og accept af det endelige forslag, hvis grundejerforeningerne selv havde bidraget og dermed havde følt et medejerskab til en ny ordning.

Det er vores opfattelse, at dette endnu kan ske, såfremt der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for forvaltningen, Lyngby-Taarbæk Forsyning og grundejerforeningerne, der får til opgave at fremlægge forslag til politisk behandling.

Det forudsætter naturligvis, at Kommunalbestyrelsen er indstillet på at udskyde den endelige beslutning til et senere tidspunkt. Vi er i denne forbindelse bekendt med, at den nuværende renovationskontrakt udløber i 2015, og at der efter udbud skal forhandles og indgås en ny kontrakt. Det må dog efter vores opfattelse være muligt at forhandle en forlængelse af den nuværende kontrakt, således at der er den fornødne tid til en hensigtsmæssig proces.

Andre muligheder end det fremlagte forslag

Lyngby-Taarbæk Kommunes nuværende affaldsordninger er allerede baseret på en vis grad af kildesortering i kraft af den velfungerende storskraldsordning, kuber og genbrugsplads.

Det væsentligste problem er, at dagrenovationen ikke sikrer en adskillelse af bioaffald og restaffald, og at bioaffaldet derfor forbrændes i stedet for at blive anvendt til produktion af biogas.

Denne adskillelse af bioaffald og restaffald kan dog ske på andre måder end ved kildesortering hos brugerne. Således har der i pressen på det seneste været omtalt nye anlæg, der muliggør en central

sortering. Vi skal i denne forbindelse henvise til vedlagte artikler hentet på www.biopress.dk og www.DenOffentlige.dk om bl.a. Københavns Borgerrepræsentations beslutning om at etablere et centralt sorteringsanlæg med en kapacitet på 30- 40.000 tons husholdningsaffald svarende til tre gange mængden af husholdningsaffald i Lyngby-Taarbæk Kommune samt en artikel om N.C. Miljø, hvis løsning en række kommuner på Fyn vil benytte.

Den teknologiske udvikling på området går stærkt, og det er derfor efter vores opfattelse vigtigt, at sådanne alternative løsninger belyses og vurderes, så man ikke risikerer at vælge en ny affaldsordning, der vil være forældet, inden den er ført ud i livet. Det vil indebære dels ressourcspild, dels unødvendige gener for brugerne.

De nødvendige undersøgelser af alternativer til kildesortering vil kunne ske i samarbejde med grundejerforeningerne, jfr. ovenfor.

Det aktuelt fremlagte forslag

Forslaget indebærer efter vor opfattelse væsentlige serviceforringelser i forhold til de gældende ordninger. Den enkelte grundejer skal finde plads til op til fire beholdere, da de fleste også har en beholder til haveaffald. Beholderne er væsentligt større end de nuværende affaldsstativer, og det vil for mange være vanskeligt at placere dem tæt ved indgangen til ejendommen, således at arbejdsmiljøreglerne for renovationsarbejderne kan overholdes. Mange grundejere vil derfor være tvunget til at stille dem andre steder på grunden og selv stille dem ud til afhentning. Det vil være besværligt og for mange ældre medborgere særdeles vanskeligt henset til de nye beholderes størrelse, uanset om der anvendes 2 – eller 4-kammers udgaven.

Hypigheden for afhentning reduceres kraftigt fra de nuværende ugentlige afhentninger af dagrenovation og 14 dages afhentninger af storskrald, samtidig med at storskraldordningen forventes reduceret. I varme perioder vil der derfor være risiko for lugtgener. En hyppigere afhentning af bioaffald bør derfor foretages i varme perioder.

Kommunalbestyrelsen har i lokalplanerne for vore beboelsesområder lagt afgørende vægt på ejendommens grønne fremtræden mod vej. Et ønske om, at hver grundejer skal have op til tre store, sorte spande (mørkegrønne spande vil være at foretrække), som mange steder vil blive placeret ud mod vej, er direkte i modstrid hermed. Hvis forslaget overhovedet skal gennemføres, bør det derfor overvejes helt at droppe den 3. frivillige spand. Mange vil alligevel vælge den fra, da den kun vil blive tømt hver anden måned. Affaldsfraktionerne metal og glas bør som hidtil kunne afhentes som led i en storskraldsordning.

Med venlig hilsen
Jesper Andersen-Rosendal

Først og fremmest støtter jeg en ny indsamlingsmodel, men er ikke så tilfreds med den foreslåede løsning.

1. Først og fremmest vil afhentning af madaffald hver 14 dag være helt uacceptabelt. Det vil give væsentlige lugtgener og den tilbudte beholderstørrelse vil ikke være tilstrækkelig til afhentning hver 14 dag. Jeg tænker det vil være det samme for de fleste, der er 4-5 i en husstand.
2. Der bør arbejdes med maksimal fleksibilitet i løsningen. Så vidt jeg ved har man en meget god og fleksibel løsning i Gentofte Kommune. Vi er usikre på fleksibiliteten for den enkelte i de to løsninger.
3. Når der etableres en ny løsning, skal den også være æstetisk acceptabel. Vi foretrækker en løsning med ens beholdere (som foreslået i hovedforslaget). De foreslåede beholderstørrelser i alternativet vil gøre det meget svært at etablere en pæn afdækning omkring beholderne.
4. Det bør fortsat være muligt at aflevere papir på genbrugsstationen, hvis beholderen ikke er stor nok.
5. Umiddelbart undrer det at løsningen skulle blive dyrere end i dag, hvis der kun afhentes hver 14. dag. Vi vil gerne høre hvorfor prisen bliver højere end tidligere og om det eventuelt skyldes at der ikke er taget højde for forandringen i de aftaler, som Forsyningen har indgået med eksternt vognmandsvirksomhed. Indførelsen af ordningen skal jo også gerne minimere håndteringen af glas og papir på genbrugsstationen, hvorfor denne besparelse bør indgå i regnestykket.

Mange hilsner
Birgitte Dyrvig Carlsson

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S

Sagsnr.:	S2014-0270
Dok.nr.:	D2014-14501
Ref.:	rum
Dato:	12-05-2014

Notat om

Indførelse af Miljøbokse til farligt affald i nuværende storskraldsordning

Center for Miljø og Plan samt Lyngby-Taarbæk Forsyning blev af Teknik og Miljøudvalget bedt om, at undersøge mulighederne for at implementere den røde Miljøboks til indsamling via storskraldsordningen i løbet af 2014.

For borgeren bliver ordningen, at man hver 14. dag i forbindelse med storskraldsindsamlingen kan stille miljøboksen uden for skel, sammen med øvrigt storskrald. Boksen tages med af renovatøren, når der indsamles storskrald, og der bliver stillet en ny tom boks lige inden for skel. Boksene aflæsses på Genbrugsstationen på Firskovvej og køres videre herfra.

Omkostningerne ved at implementere ordningen i storskraldsordningen er ikke væsentligt større, end ved at vente til et nyt udbud og til implementeringen af de øvrige nye affaldsordninger finder sted. Der vil være en udgift på ca. 30.000 kr. til at klargøre en storskraldsbil til at kunne tage miljøboksene med. Dette er en engangsudgift, som skal afholdes af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Selv om det er forholdsvis billigt at indføre dette, anbefaler Lyngby-Taarbæk Forsyning ikke denne løsning, idet storskraldsordningen ikke egner sig til at indsamle miljøbokse. Det er ikke hensigtsmæssigt at miljøboksen, som potentielt indeholder mange forskellige typer af farligt affald, skal stå på offentlig vej. Erfaringer fra Gentofte Kommune og andre kommuner viser, at de steder, hvor miljøboksen står synligt i gadebilledet, tiltrækker professionelle klunsere og lignende. Boksen kunne også være "spændende" for f.eks. forbipasserende børn. Der er tale om farligt affald, som skal behandles med forsigtighed, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt at bruge storskraldsordningen til dette formål.

Hvis ikke miljøboksen ved implementering af de nye affaldsordninger fra 2015 fortsat skal være en del af storskraldsordningen, vil det også forvirre borgerne, først at skulle sætte miljøboksen ud sammen med storskraldsordningen, for senere at skulle benytte ordningen for dagrenovation eller noget helt tredje.

For at implementere ordningen vil både Center for Miljø og plan samt Lyngby-Taarbæk Forsyning skulle bruge ressourcer på at implementere ordningen, i form af regulativændringer, indkøb af bokse, informationskampagner og lignende. Ressourcer som bruges bedre og mere effektivt, hvis alle nye affaldsordninger implementeres samtidigt, da man hermed opnår en bedre effektivitet i forhold til information, kommunikation og logistik.

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S

Sagsnr.:	S2014-0270
Dok.nr.:	D2014-12173
Ref.:	rum
Dato:	09-05-2014

Notat om muligheder for behandling og genanvendelse af organisk affald

Indledning:

Det fremgår af regeringens ressourcestrategi, at det organiske affald fra husholdninger skal udsorteres til efterfølgende behandling til biogas sammen med gylle. Det organiske affald vejer mere end f.eks. pap og plast, og små mængder sorteret organisk affald vil gøre en positiv forskel på den samlede genanvendelses procent. Hvis ikke det organiske affald indsamles separat til bioforgasning eller lignende genanvendelse, er det ikke muligt af opnå ressourcestrategiens målsætning om, at 50 % af husholdningsaffaldet skal genanvendes inden 2022.

Området for indsamling og behandling af organisk affald er under stadig udvikling, og der er ikke noget entydigt svar på, hvilken metode der er den mest hensigtsmæssige til at behandle affaldet set i forhold til miljø, økonomi og service. Nedenfor er beskrevet nogle alternative behandlingsformer i forhold til kildesortering af organisk affald.

Kan Lyngby-Taarbæk Kommunes organiske affald behandles ved hjælp af køkkenkvarne?

En køkkenkværn er et elektrisk køkkenredskab, som kan findele organisk affald fra husholdninger. Alle madrester kan bortskaffes via køkkenkvarnen. En køkkenkværn skal tilsluttes køkkenvaskens afløb. Kværnen knuser det organiske affald til en juicelignende væske, der herefter ledes via kloaksystemet til renseanlægget.

I mange lande specielt USA, Australien og New Zealand har man i mange år haft installeret og brugt køkkenkvarne til organisk affald. I flere byområder i Sverige og Norge er køkkenkvarnen også blevet udbredt i løbet af de seneste 20 år. Herhjemme kan man i Odense og Ishøj kommuner få tilladelse til at installere køkkenkvarne.

De praktiske, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ved installation af køkkenkvarne er meget afhængige af udbredelsen af disse. En køkkenkværn koster ca. 3000 til 4000 kr. plus installation. Erfaringer fra udlandet viser, at hvis det er frivilligt og den enkelte husstand selv skal betale for installationen, er det maksimalt ca. 5 % som får den installeret.

Der er hverken overvejende økonomiske eller miljømæssige fordele eller ulemper, ved at tillade at borgere selv får muligheden for at vælge og finansiere en køkkenkværn. Det er blandt andet fordi Mølleåværket allerede energiudnytter slammet, ved hjælp af bioforgasning og afbrænding. Slammet recirkuleres til gengæld ikke, og den værdifulde fosfor bliver derfor ikke genanvendt.

Tilførsel af organisk affald fra køkkenkvarne i kloaksystemet påvirker ikke bestanden af rotter, og det vurderes at et relativt velholdt og ikke underdimensioneret kloaknet, ikke har problemer med at håndtere spildevand, der indeholder organisk affald fra køkkenkvarne.

Teknisk set er der ingen forhindringer i at mellem 5-10 % af boligmassen i Lyngby-Taarbæk Kommune får installeret køkkenkvarne. Hvis køkkenkvarne udbredes til en væsentligt større andel end angivet ovenfor, vil det kræve et bedre og større dimensioneret kloaknet, en mulig udvidelse af kapaciteten på Mølleåværket og en bedre udnyttelse af fosforen og andre næringsstoffer fra spildevandsslammet, før det er miljømæssigt fordelagtigt.

På den baggrund vurderes der at være væsentlige usikkerheder både økonomisk og miljømæssigt ved at indføre køkkenkvarne i stor skala på bekostning af indsamling af kildesorteret organisk affald ved husstandene. Køkkenkvarnen kan dog ses som et frivilligt supplement til behandlingen af organisk affald, i f.eks. store etagebyggerier eller lignende, hvor der er pladsmangel eller en generel dårlig sortering på grund af mange brugere. Her vil kloaknettet typisk også være i god stand og godt dimensioneret til formålet.

I forhold til at opfylde målene i regeringens ressourcestrategi vil organisk madaffald som tilføjes kloaksystemet ikke indgå i de samlede genanvendelsesprocenter og mængdeopgørelser, og vil derfor teknisk set have en negativ indflydelse på opnåelsen af de opstillede mål i ressourceplanen.

Kan Lyngby-Taarbæk Kommunes dagrenovation behandles med "Renescience"-teknologien?

Dong Energy har siden 2004 udviklet og testet den såkaldte Renescience-teknologi, hvor dagrenovation behandles med enzymer, hvorved den organiske del af affaldet omdannes til en "biovæske", der kan udnyttes til biogas. Fordelen er, at en større del af det organiske affald udnyttes (den del, som ikke kan eller bliver frasorteret af borgerne) og at det ikke er nødvendigt at kildesortere madaffaldet hos borgerne.

Teknologien har været afprøvet i et pilotforsøg på ARC (tidligere Amagerforbrænding) i en årrække, og vurderes nu klar til afprøvning i fuld skala.

Københavns Kommune har i marts 2014 besluttet at indlede et innovationssamarbejde med parter i energisektoren for at kunne udarbejde et beslutningsgrundlag vedrørende etablering af et fuldskala Renescience anlæg. Forhold vedrørende organisering/ejerskab, finansiering og placering er pt. uafklarede.

Ligeledes er det endnu uklart, om Miljøstyrelsen vil tillade udspreddning af restproduktet fra bioforgasningen (den afgassede biomasse) på markerne pga. indholdet af miljøfremmede stoffer.

Det er planen, at Københavns Kommune i 2015 kan tage beslutning om etablering af et fuldskala Renescience anlæg, samt en tidsplan for etableringen. Anlægget forventes at få en kapacitet på minimum 80.000 ton/år svarende til ca. halvdelen af dagrenovationen fra Københavns Kommune.

Når anlægget står færdigt og er i drift, kan det vurderes om teknologien fungerer godt også i stor skala, om økonomien og miljøregnskabet er fornuftigt etc. Dette kan danne baggrund for en eventuel beslutning om at bygge et anlæg, der kan behandle større mængder dagrenovation, herunder mængderne fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Dette vurderes dog at være en årrække ude i fremtiden.

Der findes med andre ord ikke et anlæg, som i dag kan modtage dagrenovation fra Lyngby-Taarbæk Kommune og behandle det med Renescience teknologien. Københavns Kommune vil med deres projekt afprøve teknologien i større skala, men anlægget forventes kun at kunne modtage en del af Københavns Kommunes eget affald.

Renescience er en teknologi, som måske på sigt kan være et fornuftigt alternativ til kildesortering og bioforgasning af madaffald. Hvis dette viser sig at være tilfældet, vil de 2-delte beholdere, som foreslås indført til sortering af mad- og restaffald, kunne benyttes til opsamling af dagrenovation, idet skillevæggen blot vil kunne fjernes.

Skal Lyngby-Taarbæk Kommune fortsætte med at sende det organiske affald til forbrænding?

Ressourcestrategiens overordnede målsætning er, at 50 % af følgende materialetyper i husholdningsaffaldet skal indsamles til genanvendelse inden 2022: Organisk affald, papir, pap, glas, plast, metal.

For indsamling og behandling af organisk affald angiver ressourcestrategien nedenstående grunde til at iværksætte en separat indsamling og behandling af organisk affald fra husholdningerne:

1. Udnyttelse af fosfor og andre næringsstoffer samt jordforbedring og kulstofbinding (forsinket CO₂-emission)
2. Produktion af biogas, der kan lagres
3. Synergieffekt for husdyrgødning, fordi det organiske affald kan anvendes i gyllebaserede biogasanlæg og være med til at give bedre økonomi i disse anlæg
4. Synergieffekter ved sortering, idet den tørre dagrenovation uden indhold af organisk affald bedre kan videresorteres på centrale automatiske sorteringsanlæg

Ressourcestrategiens målsætninger ligger i tråd med EU målsætninger om 50 % genanvendelse af emballageaffaldet i 2020. Målet om at genanvende 50 % af husholdningsaffaldet kan kun realiseres, såfremt det organiske affald også bliver genanvendt.

Organisk affald indeholder bl.a. næringsstoffet fosfor, som er en knap ressource (det vurderes, at der i dag er kendte fosforreserver til 50-100 år). Hvis det organiske affald sendes til forbrænding går denne ressource tabt. Hvis det organiske affald i stedet sendes til bioforgasning udnyttes både energiindholdet i affaldet og fosforen recirkuleres og går ikke tabt.

Sammenlignes miljøfordelene ved forbrænding og bioforgasning af organisk affald, er der ingen markant miljømæssig fordel forbundet med at bioforgasse det organiske affald fremfor forbrænding. De to behandlingsformer har begge styrker og svagheder set ud fra et miljømæssigt perspektiv. På grund af den store varme- og el-produktion ved forbrænding, der fortrænger fossile brændstoffer som olie og kul, er forbrænding på nuværende tidspunkt en fordel set ud fra et energimæssigt perspektiv. Det skal dog bemærkes, at energien som produceres ved forbrænding ikke kan lagres, som det er tilfældet med biogas. Til fordel for bioforgasning tæller, at næringsstofferne i affaldet ikke går tabt, og her er der tale om genanvendelse af affald, hvilket ikke er tilfældet, hvis det forbrændes.

Når man sammenligner bioforgasning og forbrænding af organisk affald, er det også vigtigt at have for øje, at Danmark i gennem mange år har forbedret og forfinet energiudnyttelsen og andre miljøparametre ved affaldsforbrænding, imens området for bioforgasning ikke endnu har oplevet samme teknologiudvikling. Det forventes derfor, at separat behandling af organisk affald f.eks. ved bioforgasning også vil gennemgå en lignende udvikling, og forbedre miljøeffekterne på sigt.

Det vurderes, at det at såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune skal leve op til ressourcestrategiens målsætninger om 50 % genanvendelse, skal det organiske affald sorteres og genanvendes. De miljømæssige forhold for og imod forbrænding eller bioforgasning er pt. uklare og der er ingen af behandlingsmetoderne som miljømæssigt er væsentligt bedre end den anden.

Notat

Erfaringer med central sortering og genanvendelse

Kommunalbestyrelsen har på møde d. 6. marts 2014 bedt forvaltningen lave et notat vedr. erfaringerne med central sortering og genanvendelse.

Kildesortering defineres ved at genanvendelige materialetyper som fx glas, plast, papir og metal sorteres i separate fraktioner ved kilden dvs. hos borgeren. De forskellige materialetyper indsamles separat og afsættes til forskellige modtageanlæg.

I modsætning hertil kan man indsamle forskellige materialetyper i en blandet fraktion ved kilden, kaldet "**kildeopdeling**". Et eksempel herpå ses i Randers Kommune, hvor genanvendelige materialer indsamles i en 2-kammerbeholder, hvor det ene rum er til papir og det andet rum til både plastdunke (dvs. kun "hård plast"), glas- og metalemballager. Den blandede fraktion sorteres på kommunens eget anlæg og afsættes herefter til forskellige modtageanlæg.

Et andet eksempel er det fælleskommunale selskab Dansk Affald i Vojens, som modtager, sorterer og afsætter affald indsamlet i de 4 ejerkommuner. Affaldet indsamles i 2-kammerbeholdere til henholdsvis papir, pap og plastfolie ("blød plast") i det ene rum og plastdunke ("hård plast"), glas- og metalemballager i det andet rum.

De 2 anlæg i Randers og Vojens sorterer de indsamlede materialer i flere kategorier, end det typisk er tilfældet ved kildesortering hos borgeren. Fx opdeles glasemballage i farvet og klart glas, og metal i forskellige typer metal. Herved opnås højere priser ved afsætning.

Forvaltningen har ikke kendskab til økonomien forbundet med disse systemer.

Et tredje eksempel er Københavns Kommune, der i en årrække forsøgte at indsamle plastflasker og metaldåser (dvs. kun drikkevareemballage) i de offentligt opstillede glascontainere. De blandede materialer blev håndsorteret på virksomheden Kroghs Flaskegenbrug, hvilket viste sig at være en omkostningsfuld løsning. Samtidig var mængden af plastflasker og metaldåser begrænset, og ordningen er i dag ophørt.

Muligheder for central sortering

Der findes ingen anlæg på Sjælland, der udfører automatisk sortering af kildeopdelte materialer, dvs. der er ingen konkurrence på dette område. I bedste fald kan der indgås særlige aftaler, men som ovennævnte eksempel fra Københavns Kommune viser, kan dette medføre høje afsætningspriser.

Ligeledes er der på nuværende tidspunkt ikke konkrete planer om etablering af centrale sorteringsanlæg for blandet eller delvist sammenblandet affald på Sjælland.

Miljøstyrelsen har dannet et partnerskab med Region Midtjylland og Region Sjælland, som har til formål at skaffe viden om automatiske sorteringsanlæg til tørt affald så som plast, metal og papir. Projektet skal undersøge forhold vedrørende teknologi, juridiske rammer, mængder, økonomi og afsætning.

Ligeledes undersøger nogle kommuner og affaldsselskaber (bl.a. ARC, det tidligere Amagerforbrænding) muligheder og perspektiver i central sortering, både af kildeopdelte og kildesorterede materialer. Udgangspunktet er bl.a. at vurdere, i hvilken grad forædling eller finsortering af de indsamlede materialer vil kunne øge værdien af disse, og dermed modsvare udgiften til selve sorteringen.

Resultaterne fra disse undersøgelser og projekter kan være med til at danne grundlag for en vurdering af udviklingsperspektiver og muligheder på længere sigt.

Kildesortering

I de senere år har en række af kommunerne i Vestforbrændings opland besluttet at indføre indsamling af kildesorteret papir, metal, glas, plast og madaffald i 2- eller 4-kammerbeholdere – og flere kommuner i oplandet er ved at forberede tilsvarende beslutninger.

Afsætningen af det kommunalt indsamlede affald sker via Vestforbrænding. Kildesorteret indsamling fra husholdningerne danner derfor grundlaget for de behandlingsløsninger og afsætningsaftaler, som Lyngby-Taarbæk Kommune benytter sig af via Vestforbrænding.

Når flere kommuner vælger samme løsning dvs. vælger samme type beholdere og samme affaldsfraktioner, sikres mængder og ensartede kvaliteter, der igen sikrer fornuftige afsætningsmuligheder og økonomi.

Andre fordele ved kildesortering er fx følgende:

- erfaringer viser, at de indsamlede materialer har en høj kvalitet (færre urenheder)
- det er et velafprøvet indsamlingssystem, der er nemt at forstå for borgerne
- de kildesorterede materialer kan afsættes direkte på markedet uden krav om forbehandling eller yderligere sortering
- der er en bred afsætningsmulighed for kildesorterede materialer

Ulempen ved kildesortering kan være, at borgeren skal have opstillet flere beholdere til indsamling af de kildesorterede materialer.

Indsamling af kildesorteret genanvendeligt affald udelukker ikke muligheden for på sigt at indføre kildeopdelt indsamling (sammenblandet indsamling af flere materialetyper) kombineret med central sortering. Hvis de 2-delte beholdere vælges, vil der være mulighed for en tilpasning af systemet, idet disse beholdere kan anvendes til indsamling af kildeopdelte materialer, som det ses i fx Randers og Vojens.

Notat

Muligheder for differentierede affaldsgebyrer i forbindelse med indførelse af nye affaldsordninger

Teknik- og Miljøudvalget har på møde d. 18. februar 2014 bedt forvaltningen undersøge muligheden for et differentieret gebyrsystem set i lyset af forvaltningens forslag til nye affaldsordninger, herunder økonomiske konsekvenser forbundet med en eventuel fritagelse fra ordningen.

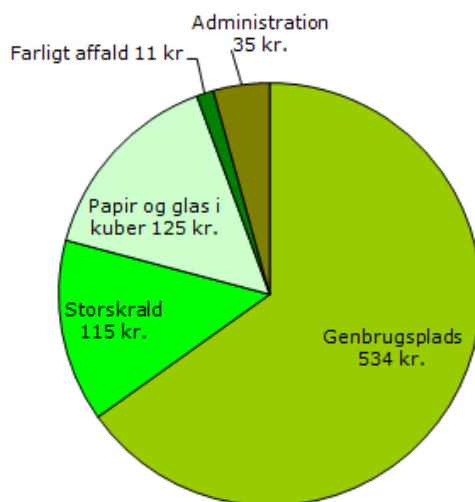
Baggrund vedr. fastsættelse af gebyrer på affaldsområdet

Der er fastsat klare regler for, hvordan kommunerne kan og skal fastsætte gebyrer på affaldsområdet.

Kommunen skal dels opkræve et gebyr for den generelle administration på affaldsområdet, og dels opkræve et gebyr for hver affaldsordning i kommunen. En affaldsordning er f.eks. genbrugsstationen, storskraldsordningen, kuber til glas og papir mv. Regnskabsmæssigt skal hver ordning holdes adskilt, så der kan beregnes et gebyr for hver ordning. Der må ikke optjenes et overskud på en ordning, som benyttes til at finansiere et underskud på en anden ordning. De enkelte gebyrer må gerne opkræves som ét samlet gebyr, blot kommunen kan redegøre for de enkelte bestanddele af gebyret, således at der er fuld gennemsigtighed i forhold til, hvad den enkelte husholdning betaler for.

Gebyr for dagrenovation (herunder madaffald og restaffald) skal fastsættes på baggrund af den service, der stilles til rådighed for husstanden, f.eks. antal opstillede beholdere, beholderens størrelse og/eller hvor ofte beholderen tømmes.

For andre ordninger (f.eks. genbrugsstationen, storskraldsordning, beholdere til papir, plast mv.) gælder, at kommunen skal fastsætte et gennemsnitsgebyr, som dækker den service, der stilles til rådighed for borgerne. For disse gebyrer er det ikke afgørende, i hvilket omfang den enkelte husholdning faktisk benytter ordningerne. Kommunen kan enten opkræve det samme gebyr hos alle husholdninger, eller differentiere gebyret i forhold til forskellige typer af husholdninger, f.eks. enfamiliehuse, etageejendomme og sommerhuse. Dette kan være relevant, hvis der f.eks. er væsentlig forskel på den service, de forskellige boligtyper får stillet til rådighed, eller hvis det vurderes, at de forskellige boligtyper belaster ordningerne i væsentlig forskelligt omfang. På denne måde skal kommunen ved gebyrfastsættelsen sikre, at én brugergruppe ikke systematisk må betale omkostningerne for en anden brugergruppe.



Bestanddelene af LTK's grundgebyr for husholdninger 2014

Kommunen kan desuden opkræve sæргеbyrer for ekstraomkostninger, der følger af ukorrekt sortering, eller ekstra omkostninger til afhentning af affald. Sæргеbyrer bruges i enkeltstående tilfælde. Hvis der er tale om gebyrer for permanente forhold, der ikke kan forventes ændret, skal der fastsættes et fast gebyr for den pågældende ydelse i gebyrbladet. Gebyret skal afspejle den meromkostning, der er forbundet med at levere ydelsen.

Økonomiske konsekvenser ved manglende brug af emballagebeholder(e)

Hvis kommunen iværksætter en ny affaldsordning som f.eks. indsamling af emballage i beholdere ved husstandene, skal der fastsættes et særskilt gebyr herfor baseret på de omkostninger, der er forbundet med ordningen. Gebyret kan opkræves af alle husstande, herunder også husstande, som ikke ønsker at deltage i ordningen.

Det vil ikke være muligt at pålægge husstande, som ikke ønsker at deltage i ordningen (vælger den frivillige beholder fra eller undlader at benytte/modtage den uddelte beholder), et ekstragebyr pga. den manglende deltagelse i ordningen. En husstand vil således skulle betale det samme i gebyr uanset, om affaldet afleveres i de nye beholdere eller fx på genbrugsstationen.

Konsekvenser ved forkert eller manglende sortering ved husstanden

En husstand, der vælger slet ikke at sortere sit affald og i stedet lægger aviser, flasker mv. i dagrenovationen (i strid med regulativet), vil indirekte kunne opleve at skulle betale et højere gebyr for at komme af med dagrenovationen. Dette skyldes, at mængden af dagrenovation vil blive større end hvis det genanvendelige affald blev frasorteret, og at husstanden betaler for dagrenovation efter mængde (antal beholdere og tømninger).

Det skal dog tilføjes, at affald, som renovationsmedarbejderen i forbindelse med tømning kan konstatere er åbenlyst fejlsorteret, som udgangspunkt ikke tømmes. I stedet lægges en seddel til husstanden om, at affaldet skal sorteres, og det korrekt sorterede affald medtages så ved næste tømmedag eller der kan bestilles en særskilt tømning mod betaling af et sæргеbyr.

Økonomiske konsekvenser ved at give mulighed for fravalg af sortering i mad- og restaffald

Kommunen fastsætter i regulativ for husholdningsaffald, hvordan dagrenovation indsamles, dvs. hvilke sækkestativer/beholdere borgerne må benytte, hvor ofte de tømmes etc. Kommunalbestyrelsen kan beslutte, at dagrenovationsordningen fortsat skal omfatte afhentning af sække dvs. at man kører med 2 sideløbende ordninger:

- A: Indsamling hver 14. dag af opdelt mad- og restaffald i 2-delte beholdere
- B: Indsamling hver uge af blandet dagrenovation i sækkestativer (som i dag)

I praksis vil renovationsbilen (opdelt med 2 rum til hhv. mad- og restaffald) også hente sækkene med dagrenovation. En grov beregning viser, at det vil koste ca. 300 kr. mere for sækkeordningen (B), fordi den skal tømmes ugentligt. I det omfang man evt. vælger også at indføre/tilbyde ugetømning for mad- og restaffald (A), fx om sommeren, vil denne difference naturligvis blive mindre.

At køre med 2 forskellige ordninger, vil give ekstra transport og mere ruteplanlægning for renovatøren. Dette vil påvirke gebyret i negativ retning, uanset om borgeren vælger ordning A og B.

Hvis mange husstande vælger ordning B kan det ende med, at der enten skal køres med 2 forskellige biler på de samme veje (husstande i ordning A får indsamlet af en 2-kammerbil og husstande i ordning B af en normal renovationsbil) eller at 2-kammerbilens kapacitet udnyttes meget dårligt. Begge dele vurderes at fordyre indsamlingen væsentligt – både for husstande i ordning A og B.

Hvis rigtig mange husstande vælger ordning B, vil det påvirke gebyret for ordning A i negativ retning. Dette skyldes, at ordning A kræver brug af særlige (2-kammer) renovationsbiler. De beregnede priser i indstillingen tager udgangspunkt i ensartede løsninger med stordriftsfordele, men tømningsspriserne er mere usikre, hvis det kun er en mindre andel af husstandene, der er med i ordningen (A).

Notat

Udvikling i affaldsmængderne

Teknik- og Miljøudvalget har på møde d. 6. maj 2014 bedt forvaltningen uddybe de statistikker, der fremgår af Grønt Regnskab 2012.

Af tabel 1 ses, hvad der indsamles gennem de forskellige ordninger for husholdninger. Som det fremgår, er mængden af dagrenovation meget stabil. Det samme gælder papir og glas indsamlet i de offentligt opstillede containere. Mængderne indsamlet via storskrald varierer lidt mere, og der har været forskellige opgørelsesmetoder gennem tiden. F.eks. blev affald til genbrug ikke opgjort på fraktioner indtil 2010, ligesom kølemøbler blev medregnet under elektronik.

Affaldsmængder fra husholdninger fordelt på ordninger	2009	2010	2011	2012
Dagrenovation (inkl. dagrenovationslignende affald fra virksomheder)	14.560	14.710	14.718	14.615
Glas (offentlige glascontainere)	879	846	894	891
Papir (offentlige papircontainere)	1.533	1.566	1.643	1.563
Haveaffaldsordningen	2.533	2.469	2.749	2.635
Storskraldsordningen				
- Genbrug	125			
- Aviser og papir		83	117	263
- Flasker og glas		66	65	89
- Jern og metal		114	63	111
- Hård plast		0	0	1
- Kølemøbler		74	67	62
- Elektronik	121	48	13	40
- Brændbart	1.348	1.308	1.376	1.347

Tabel 1: Affald fra husholdninger, ton

Herudover indsamles en stor affaldsmængde på genbrugsstationen, som både modtager affald fra virksomheder og private husholdninger. Der foretages derfor ind mellem brugerundersøgelser for at afdække fordelingen af besøg mellem de to brugergrupper, samt hvor meget og hvilken type affald de typisk medbringer. På denne baggrund laves fordelingsnøgler, så det f.eks. kan fastsættes, at kun 13 % af det gipsaffald, der modtages på genbrugsstationen, er afleveret af private husholdninger, mens det for papir og aviser er tale om 89 %.

Der er med andre ord tale om beregnede mængder, og ændringer i fordelingsnøglerne får dermed betydning for, hvor meget affald der medregnes som husholdningsaffald. Ændringer i virksomhedernes brug af genbrugsstationen (f.eks. som følge af indførelse af brugerbetaling fra 2012) kan ligeledes have betydning herfor, indtil nye brugerundersøgelser er gennemført og nye fordelingsnøgler er fastlagt.

I tabel 2 er vist de samlede affaldsmængder modtaget på genbrugsstationen, dvs. både afleveret af husholdninger og erhverv. Ikke alle fraktioner er medtaget i denne opgørelse, idet en række mindre fraktioner er medtaget under "øvrigt affald" (bl.a. gips, tøj og sko, farligt affald, PVC).

Genbrugsstationen				
	2009	2010	2011	2012
Forbrændingseget	5.244	5.359	5.616	4.432
Træ til genanvendelse				1.076
Affald til deponering	2.563	2.234	689	305
Imprægneret træ	0	99	263	232
Haveaffald	4.495	3.885	5.223	3.518
Papir	401	372	380	339
Pap	250	234	252	246
Plast	1	10	7	8
Glas/flasker	240	238	278	237
Jern/metal	971	815	897	730
Bygge- og anlægsaffald	4.806	4.225	6.852	6.836
Jord	2.448	1.916	2.744	2.839
Elektronik	306	308	280	242
Øvrigt affald	453	957	1.079	1.056
I alt	22.178	20.652	24.560	22.096

Tabel 2: Affald på genbrugsstationen, ton

Mængden af affald til forbrænding er faldet markant med ca. 20 % fra 2011 til 2012, hvilket skyldes udsortering af træ til genanvendelse (produktion af spånplader). Ligeledes er affald til deponering faldet, hvilket bl.a. skyldes udsortering af imprægneret træ til særskilt forbrænding, samt gips til genanvendelse.

Mængden af haveaffald er meget svingende, fordi mængden påvirkes meget af vejret og nedbørsmængden i det enkelte år.

De genanvendelige fraktioner svinger typisk ikke så meget, dog ses der et fald i mængden af jern og metal, som kan skyldes de stigende priser, der gør afsætning direkte til skrothandleren mere attraktiv.

Som det ses svinger mængden af bygge- og anlægsaffald samt jord en del, hvilket i høj grad hænger sammen med de økonomiske konjunkturer, fordi disse påvirker byggeaktiviteten. Til sammenligning var mængden af bygge- og anlægsaffald afleveret på genbrugsstationen i 2007 på 8.757 ton.

Mængden af elektronik har i nogle år været påvirket af husholdningernes udskiftning af de tunge billedrørsfjernsyn med nye fladskærmsfjernsyn.

Disse oplysninger danner baggrund for statistikken i Grønt Regnskab, som er gengivet i tabel 3 nedenfor. Tabel 3 viser udviklingen i mængden og behandlingen af det affald, som indsamles fra husholdninger i Lyngby-Taarbæk Kommune. Tallene omfatter affald indsamlet ved husstanden (dagrenovation, storskrald og haveaffald), i offentligt opstillede papir- og glascontainere samt affald afleveret af husholdninger på genbrugsstationen.

Affaldsmængder fra husholdninger (jf. Grønt Regnskab 2012)				
	2009	2010	2011	2012
I alt husholdninger	32.366	32.303	35.219	32.663
Heraf genanvendelse	14.200	12.657	15.249	13.236
Heraf forbrænding	17.675	18.936	19.721	19.004
Heraf deponering	434	665	200	252
Heraf særlig behandling	57	45	49	171

Tabel 3: Affald fra husholdninger, ton

Fluktuationerne i mængderne til genanvendelse kan føres tilbage til variationen i mængderne af haveaffald og bygge- og anlægsaffald. Stigningen i mængden af affald til forbrænding skal bl.a. findes i en ændret fordelingsnøgle for genbrugsstationen, hvor en større andel brændbart i dag regnes som værende fra husholdninger, og en mindre andel fra virksomheder.

Faldet i mængden til deponering skal som tidligere nævnt forklares med bl.a. udsortering af imprægneret træ til særskilt forbrænding, samt gips til genanvendelse. Stigningen i mængden til såkaldt særlig behandling skyldes, at behandlingen af elektronikaffald i dag karakteriseres som særlig behandling og ikke som tidligere som genanvendelse. Selve behandlingen er dog den samme som hidtil.

Opsummerende referat

Fornyset høring om plangrundlag for Sorgenfri stationscenter

Mødet blev afholdt i Kulturhuset, kl. 19.00 – 21.30. Der var ca. 110 mødedeltagere.

I panelet sad: Borgmester Sofia Osmani, formand for byplanudvalget Simon Pihl Sørensen, næstformand for byplanudvalget Jan Kaspersen, centerchef Sidsel Poulsen, byplanarkitekt Jørgen Olsen, Center for Miljø og Plan.

Fra Kommunalbestyrelsen deltog desuden: Dorte la Cour (V), Søren P. Rasmussen (V).

Fra forvaltningen: Byplanarkitekt Thilde Mørup Christensen(Referent), byplanarkitekt Helle Jørgensen (Referent), byplanarkitekt Timo Holmén, alle Center for Miljø og Plan.

Aftenens program:

- Velkomst v/ Borgmester Sofia Osmani
- Gennemgang forvaltningens oplæg til plangrundlag v/ byplanarkitekt Jørgen Olsen
- Debat
- Opsummering og afrunding v/ formand for byplanudvalget Simon Pihl Sørensen

Borgmesteren bød velkommen og præsenterede herefter ordstyreren Simon Pihl Sørensen. Herefter gav Jørgen Olsen en kort gennemgang af forvaltningens forslag. Se bilag med kopi af slides fra powerpointshow.

Debatten: Følgende emner blev debatteret

1. Trafik
2. Sorgenfri Torv - Nord
3. Sorgenfri Torv - syd
4. Polititorvet - tidl. Politi- og retsbygning
5. Pendler-parkeringspladsen
6. Detailhandel
7. VVM-undersøgelse
8. Arkitektur/ydre fremtræden
9. Andet

1. Trafik

- Diagonal-løsningen, kan det lade sig gøre med den forøgede trafik?
- Det bliver svært at krydse Hummeltoftevej.
- Der vil være kø i myldertiden. Irritation herover vil betyde at bilister vil accelerere på Hummeltoftevej til gene for beboerne.
- Øget risiko ved beplantning langs veje, manglende sigtbarhed.
- Bekymring for adgang via Sennepsmarken. Det er allerede et problem i dag.
- Der er allerede i dag problemer med opstuvning på afkørslen fra motorvejen.
- Godt at mulighederne for nord- og sydgående ramper undersøges.
- Cyklisterne smider i dag cyklerne på broen, så man ikke kan komme frem. Der opfordres til at bruge den eksisterende cykelparkering på betondækket.

- Har der været kontakt til DSB angående deres arealer?
- Hvem er det der genererer trafikken i Sorgenfri?
- Trafikanalysen er fra 2010. Der er sket meget siden da.
- Forslag om en parkeringsløsning, hvor man kører ind i en underjordisk p-kælder direkte fra afkørsel fra motorvejen.

Simon Pihl Sørensen svarede:

Vi tror på diagonalløsningen kan realiseres. Se på Klampenborgvej, der har stortset lige så meget trafik. Ingen troede på at det kunne lade sig gøre, men det er både let og sikkert at krydse vejen i dag.

Trafikundersøgelserne skal sikre, at både trafiksikkerheden og trafikafviklingen sker på den mest hensigtsmæssige måde. Både cykelparkering og adgang til Sennepsmarken skal forbedres med projektet, ligesom problemer med opstuvningen skal søges løst.

Den trafik der i området i dag øges ikke væsentligt. Forskellen er bare, at borgerne i stedet for at handle et andet sted svinger ind og handler på vejen hjem. Der er ikke mange, der vil komme fra andre dele af kommunen eller fra Holte for at handle i Sorgenfri.

Angående forslaget om at etablere en rampe, hvor man kører ind i en tunnel/rampe ind i underjordisk p-kælder direkte fra afkørsel fra motorvejen, så er der simpelt hen ikke penge til en sådan parkeringsløsning. Det er vanvittig dyrt.

Jørgen Olsen svarede:

Vi har haft kontakt til DSB, men ikke om konkrete løsninger, da plangrundlaget jo ikke er besluttet. Vi vil også samarbejde med DSB om løsninger for cykelparkeringen. Angående spørgsmålet om hvad der generer trafikken, så er det primært etablering af nye boliger og mere erhverv, der medfører mere trafik.

Seneste trafikanalyse fra Via Trafik er fra januar 2014 (Ref.)

2. Sorgenfri Torv – Nord

- Skal man køre ind fra Grønnevej?
- Hvor mange parkeringspladser er der?
- I første projekt anvendte man en del af Sorgenfri Vangs indkørsel. Er det også tilfældet denne gang.
- Karakteristisk for Sorgenfri er, at der er lav bebyggelse. Miljøet bliver ødelagt med høje huse. Maks. 2-3 etager på Nordtorvet.
- Kan det være rigtigt, at der skal være rækkehuse lige ud til Grønnevej?
- Højderne på nordtorvet vil være meget dominerende, er det de rigtige?
- Er højderne målt fra terræn?
- Imod etagebyggeri i op til 8 etager.

Simon Pihl Sørensen svarede:

Adgang sker fra Grønnevej og der er ca. 160 p-pladser. Indkørsel vil naturligvis ikke ske via anden mands ejendom, medmindre det er aftalt parterne imellem. Byggeri på nordtorvet har tidligere været højere. Det er nu reduceret. Projektet mod Grønnevej er ændret på grund af indsigelserne. Før var der byggeri i 4-5 etager.

Jørgen Olsen svarede: De 8 etager er regnet ud fra det nuværende niveau. Placeringen af den høje bygning ud mod banen betyder at skygger primært falder på baneterrænet, men skyggeforholdene vil blive særskilt behandlet i VVM-undersøgelsen.

3. Sorgenfri Torv – syd

- Der er allerede meget trafik til Netto efter ombygningen. Beboer fra Breidablik har talt 11 lastbiler inden kl. 11.
- Vareindlevering sker også sent om aftenen fra kl. 19 – 20.
- Kan man tale om dobbelt udnyttelse af p-pladser når butikkerne har åben til kl. 22?

- Den nye Irma er på planerne placeret kun 5 m fra Breidablik. Er dette tilladt? Vareindlevering vil i givet fald ske lige uden for vinduerne.
- Der skal efter p-normen være ca. 140 p-pladser på sydtorvet, men der er kun ca. 90 – 100. Hvis den nye Irma bygges forsvinder mindst 10 p-pladser. Hvordan tilvejebringes de 50 p-pladser der mangler?
- Projektet betyder, at cykelstien flyttes, så den hænger ud over Bane Danmarks arealer.
- I.H. Mundts Vej er en villavej med institutioner og ikke egnet til lastbiltrafik.

Simon Pihl Sørensen svarede:

Kommunalbestyrelsen er meget opmærksom på de særlige trafikale forhold på I. H. Mundts Vej, især de mange institutioner. Når der er taget stilling til plangrundlaget, og når der forelægges et konkret projekt vil kigge på detaljerne, men det er klart at støjgener skal minimeres, og at man ikke kan bygge på anden mands grund uden aftale med ejeren. Omkring parkering så er det, ud over parkeringsnormen, i alles interesse, at der er p-pladser nok.

Jørgen Olsen svarede: Med hensyn til afstandskrav, så vil man med en lokalplan i princippet kunne tillade nybyggeri i skel, men det vil kommunen ikke.

4. Polititorvet - tidl. Politi- og retsbygning

- Hvad betyder 3 – 8 etager? Svarer det reelt til 10 etager? Det nye byggeri på Lyngby Port har høje etager.
- Der vil være skyggegener for kolonihaverne. I dag skygger de høje træer ved politistationen. Det bliver kun værre med højt byggeri. Skyggediagrammer er ikke altid troværdige.

Jørgen Olsen svarede: Lyngby Port har høje etager, da det er rent kontorbyggeri.

Simon Pihl Sørensen svarede: Skyggeforholdene vil blive nærmere undersøgt i VVM-redegørelsen. Jeg oplever, at der er modstand mod en højde på op til 8 etager, men at modstanden i særdeleshed er rettet mod nordtorvet.

5. Pendler parkeringspladsen

- Hvem ejer p-pladsen
- Hvordan kan der både bygges og sikres pendler p-pladser?

Simon Pihl Sørensen svarede: Kommunen ejer p-pladsen, og hvis den skal sælges, skal der laves et udbud. Dele af eller hele grunden skal også i fremtiden anvendes som pendler p-plads. Det giver god mening. Det er lige ved stationen.

6. Detailhandel

- Hvorfor nye butikker, når der i mange år har stået tomme butikker?
- Nethandlen er voksende. Hvad betyder det for butikkerne i 2020?
- Giver det mening med flere butikker?
- I detailhandelsrapporten beskrives, at omsætningen vil falde hvis man ikke gøre noget. Der står også at omsætningen i Virum og Sorgenfri vil falde hvis man gør noget.

Simon Pihl Sørensen svarede: En af årsagerne til de tomme butikker bunder nok i at butiksstørrelserne ikke er tidssvarende. Detailhandelsundersøgelsen viser, at mange borgere fra Sorgenfri i dag handler andre steder, og at omsætningen vil gå ned, hvis der ikke gøres noget. Hvis de nye butikker etableres, vil det gå ud over andre. (Især i Kgs. Lyngby ref.)

Det er ikke kommunens opgave, at etablere nye butikker, men det er kommunens opgave at sikre, at der er liv i bydelen, og en del af dette er bl.a. at have en velfungerende skole og gode indkøbsmuligheder.

7. VVM

- Er det bevidst at forurening ikke medtages i VVM-undersøgelsen.
- Støj fra trafik skal medtages.

- Refleksion af støj på høje bygninger skal undersøges.
- Høje bygninger generer vind. Der ønskes en vindanalyse.

Simon Pihl Sørensen svarede: Det er fastsat, at trafikstøj og refleksioner af støj medtages i VVM-undersøgelsen. Forurening er det også reelt at medtage i VVM-undersøgelsen. Hvis bygninger i denne højde skaber turbulens skal disse vindforhold ligeledes undersøges.

8. Arkitektur/ydre fremtræden

- Det karakteristiske ved Sorgenfri er den lave bebyggelse.
- Det er klart, at der skal ske noget, det skal bare gøres ordentligt. Det overordnede greb mangler. Der bør afholdes en arkitektkonkurrence.
- Det er på tide at der ansættes en stadsarkitekt, så kvaliteten kan højnes.
- Hvad er begrundelsen for at bygge så tæt og masivt?
- Hvad er styrende for etagehøjderne?
- Selvfølgelig skal der ske noget i Sorgenfri, højderne er bare ikke passende.
- Hvor er torvefunktionen, så man får lyst at slå sig ned og spise en middag?

Simon Pihl Sørensen svarede: Der skal være en rentabel økonomi i et projekt, men der skal også være en høj arkitektonisk kvalitet. Det er også vores opgave som politikere at sikre. Bygherrerne er nu kommet med deres oplæg til højder og volumen. Som sagt har vi i kommunalbestyrelsen endnu ikke taget stilling. Det er fortsat en åben debat.

Jørgen Olsen svarede: Der har været en arkitektkonkurrence, afholdt af Freja Ejendomme og MTHøjgaard. Der deltog 4 arkitektfirmaer. Freja Ejendomme og MTHøjgaard valgte at gå videre med projektforslaget fra Polyform. *(Der var tale om parallelopdrag, dvs. der blev udarbejdet 4 idéoplæg, men der var ingen vinder. Alle firmaer fik samme honorar. Firmaerne der deltog var: Polyform, Entasis, Transform og PLH/SLA. Ref.)*

9. Andet

- Hvordan finansieres byggeriet?
- Det er et problem at bygge mere kontorbyggeri, når området er fyldt med tomme kontorlokaler.
- Hvem skal bo i de mange nye boliger?
- Kan Hummeltofteskolen rumme flere børn?
- Det er dejligt, at der nu endelig sker noget. Ros til forvaltningen. Ja Sorgenfri Torv var dejligt dengang det blev bygget, men det var dengang.
- Ønsker store mere effektive børnehuse. Nu er der endelig en stor ledig grund. Ønsker polititorvet kommer i spil.
- Flot plan. Det store opland i Virum og Sorgenfri er glade for den.
- Hvor er kulturen henne? Ønsker maks. 4 etager.
- I 2009 sagde kommunalbestyrelsen at 23.000 m² var for meget, nu er der 47.000 m².
- Hvordan kommer jeg ud fra min ejendom, der ligger ved krydset på Grønnevej?

Simon Pihl Sørensen svarede: Der er tale om private grunde samt 2 af kommunens p-pladser og de kommunale veje. Hummeltoftevej er i dag ikke køn, og det er svært at komme på tværs pga. trådhegnet. Efter Planloven er der mulighed for at lave en udbygningsaftale, så dem der bygger også kommer til at betale noget til de nye infrastrukturanlæg.

Plantedirektoratet står tomt, men Freja Ejendomme har overtaget Plantedirektoratet, og vi forventer at der snart kommer et forslag fra dem om områdets fremtid. Også det eksisterende kontorbyggeri forventes snart udlejet. Omkring byggeri så vil det alt andet lige få en anden kvalitet end det eksisterende betonbyggeri og dermed være mere attraktivt.

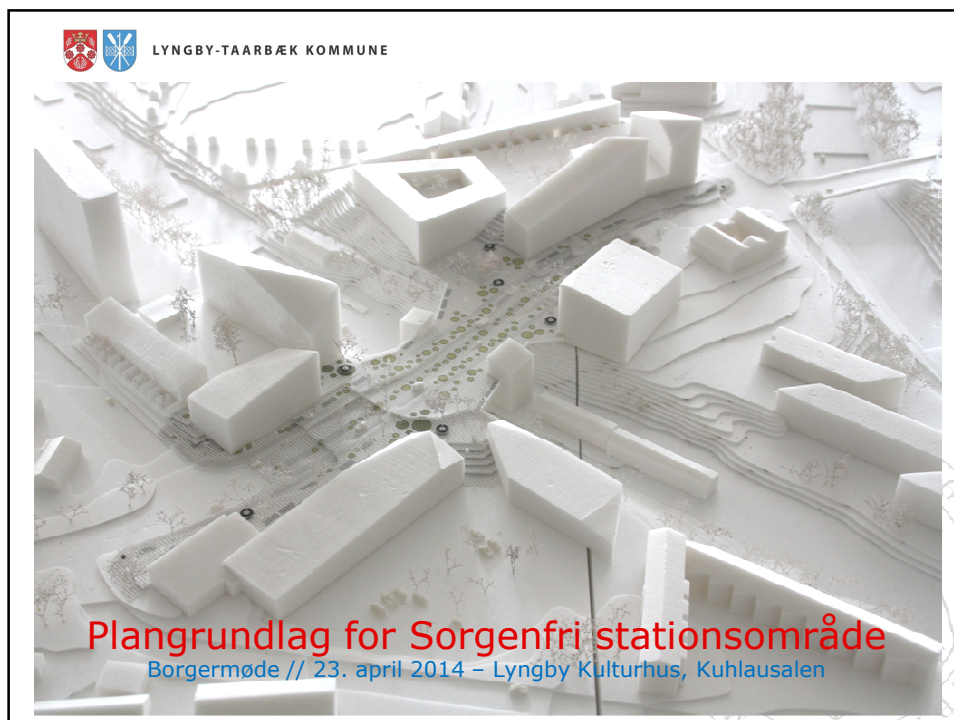
Vi tror ofte, at de nye boliger på f.eks. politigrunden kan blive erstatningsboliger for de ældre, der gerne vil sælge den større villa, så børnefamilierne kan flytte ind i de villaer, der bliver til salg. Faktum er, at mange gerne vil bo i kommunen og at også børnefamilierne flytter ind i lejlighederne. Det så vi f.eks. på Dronningens Vænge. Skolen kan rumme lidt flere børn, men det er allerede en 4-sporet skole. Der er ikke plads til at oprette et nyt spor med en ekstra klasse på hvert klassetrin.

Angående et stort børnehus på polititorvet, så er det ikke muligt. Kommunen ejer ikke grunden.

I 2009 var det et andet projekt på et meget mindre areal. Det var den rigtige beslutning af kommunalbestyrelsen at kræve en helhedsplan, så denne tomme rets- og politigrund kom med. Det areal der arbejdes med er nu meget større.

Angående udkørslen fra hjørneejendommen, så skal det selvfølgelig afklares, så udkørsel fra ejendommen sikres.

Simon Pihl Sørensen sluttede af med at understrege, at der er tale om et oplæg, og at det er en reel proces og en åben debat.



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

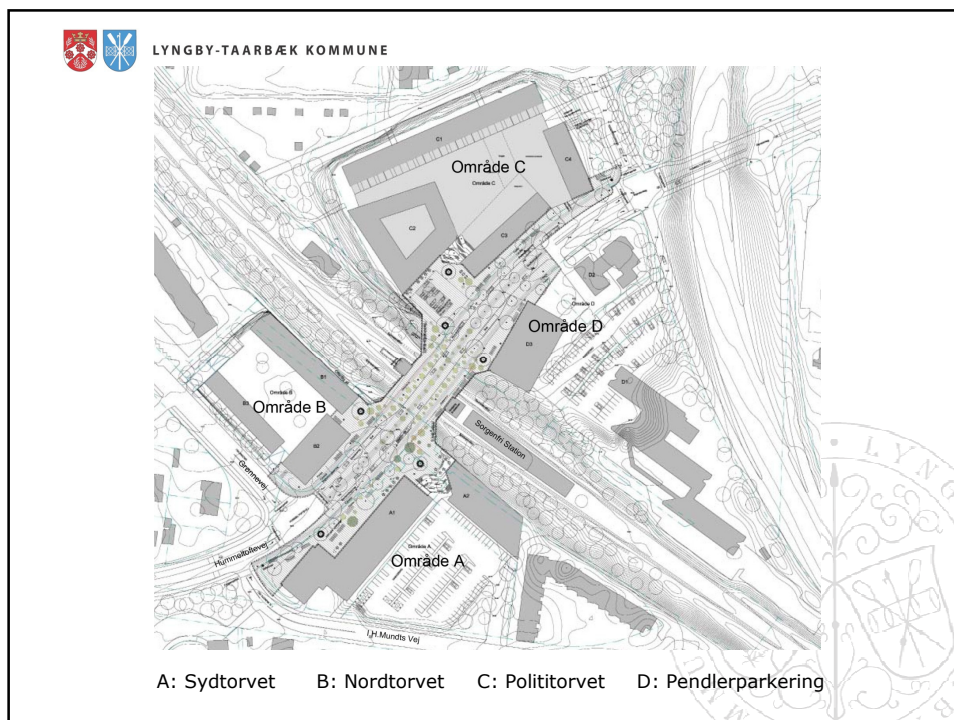
Afslutning på forhøringen

- Høring fra 1. til 31. august 2013
- Borgermøde 13. august 2013
- Diverse drøftelser med bygherre
- Byplanudvalget drøfter 19. februar 2014 indsigelserne og forvaltningens oplæg
- Supplerende høring fra 19. marts til 28. april 2014
- Supplerende borgermøde 23. april inden endelig stillingtagen

Aftenens møde

- Annonceret på ltk.dk 19. marts 2014
- Annonceret i Det Grønne Område 27. marts 2014
- Breve/mails sendt til indsigerne fra forhøringen

The image includes an aerial photograph of the station area with a red 'FORSLAG' label and a circular seal in the bottom right corner.



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE


SYDTORVET

FORVALTNINGENS FORSLAG

Sydtorvet kan bebygges med bygninger i 1 etage (2 etager fra parkeringspladsens niveau).

Bygningerne skal benyttes til butikker og service erhverv.

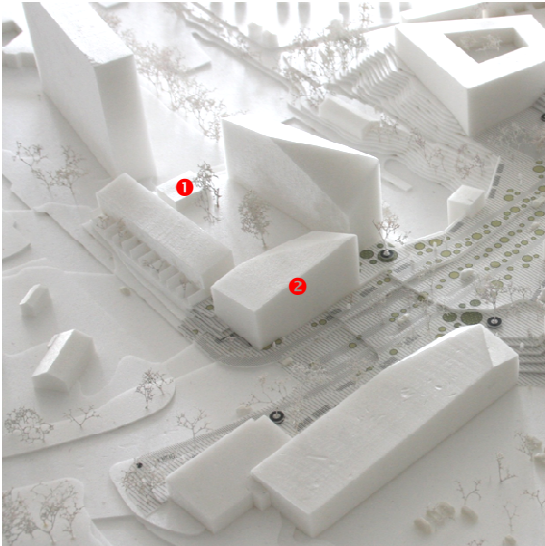
I det videre arbejde skal det vurderes, hvordan behovet for flere parkeringspladser kan tilgodeses med færrest mulige nabogener.

 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

NORDTORVET FORVALTNINGENS FORSLAG

Nordtorvet kan bebygges med bygninger i 2-8 etager, som beskrevet neden for:

- ❶ Der opføres ingen mellembygning mod Sorgenfrivang II bortset fra en overdækning af eventuel rampe til parkeringskælderen.
- ❷ Bygningen mod Hummeltoftevej (4-5 etager) skal anvendes til butikker i stueetagen. Bygningen kan i øvrigt benyttes til liberale erhverv, service erhverv eller boliger.




 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

NORDTORVET FORVALTNINGENS FORSLAG

Nordtorvet kan bebygges med bygninger i 2-8 etager, som beskrevet neden for:

- ❸ Bygningen mod Grønnevej (2-2½ etager) skal anvendes til boliger og indrettes som rækkehuse tilbagetrukket fra Grønnevej.
- ❹ Bygningen mod banen (5-8 etager) skal benyttes til boliger. Parkering etableres i parkeringskælder.



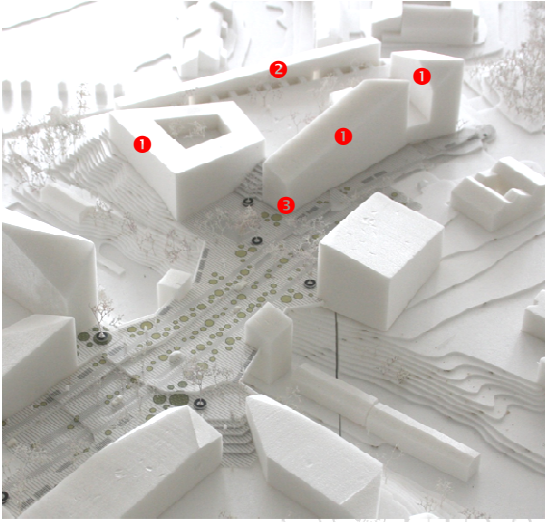
 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE


POLITITORVET FORVALTNINGENS FORSLAG

❶ Torvet ved den tidligere politi- og retsbygning kan bebygges med bygninger i 3-6 etager, dog med mulighed for op til 8 etager på 2 udvalgte steder mod Hummeltoftevej.
Bygningerne kan benyttes i et miks af boliger, kontorer, liberale erhverv og service erhverv.

❷ Rækkehusbygningen mod Virumgård må opføres i 3 etager i Virumgård-niveau.
Rækkehusene skal benyttes til boliger.

❸ I bygningen mod Hummeltoftevej kan stueetagen indrettes med butikker, og mod torvedannelsen skal der indrettes butikker i stueetagen.




 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

POLITITORVET FORVALTNINGENS FORSLAG

❹ I bebyggelsens indre indrettes varehus/supermarked i 1 etage, og tagfladen indrettes til udeophold.

Bebyggelsen skal rumme et antal private ældreboliger.




 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

PENDLERPARKERING FORVALTNINGENS FORSLAG

Pendlerparkeringspladsen ved Sorgenfri Station kan bebygges med bebyggelse i 4-6 etager. Bebyggelsen anvendes til kontorer og service erhverv.

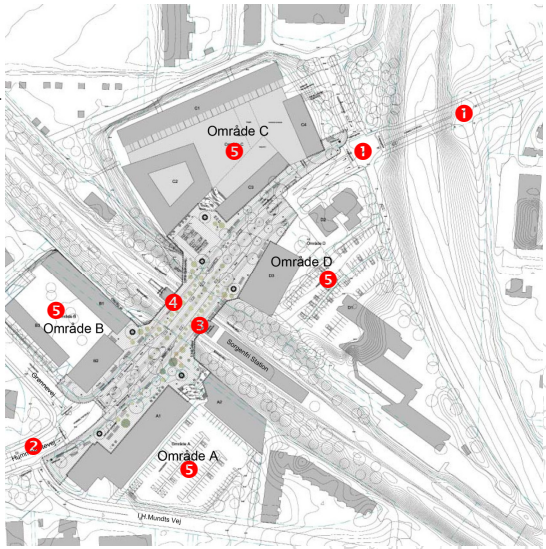
- 1 Dog skal stueetagen mod Hummeltoftevej anvendes til butikker eller en anden publikumsorienteret funktion.
- 2 Muligheden for at etablere ca. 75 pendlerparkeringspladser vurderes.
- 3 Muligheden for at inddrage tankstationen i en samlet bebyggelse skal undersøges.



 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

TRAFIK FORVALTNINGENS FORSLAG

- 1 Der udføres lysreguleringer ved de 2 tilslutninger til Omfartsvejen og ved Sennepsmarken.
- 2 Krydset Hummeltoftevej - Grønnevej / I. H. Mundts Vej ombygges og lysreguleres, jf. løsning 1.
- 3 Muligheden for at etablere cykelparkering ved Sorgenfri Station skal vurderes.
- 4 Muligheden og behovet for at etablere en trappe Hummeltoftevejs nordside til stationens perron skal vurderes.
- 5 Mulighederne for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne skal vurderes.




 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

TRAFIK FORVALTNINGENS FORSLAG

1 Der udarbejdes et detailprojekt for indretning og beplantning af "diagonal-løsningen" på Hummeltoftevej.

Det samlede vejprojekt prissættes og forelægges med en økonomisk fordelingsnøgle, da der foreligger tilbud om udbygningsaftaler vedrørende gennemførelse af infrastruktur-opgaverne fra KS Sorgenfri Torv og fra Freja Ejendomme/MT Højgaard.

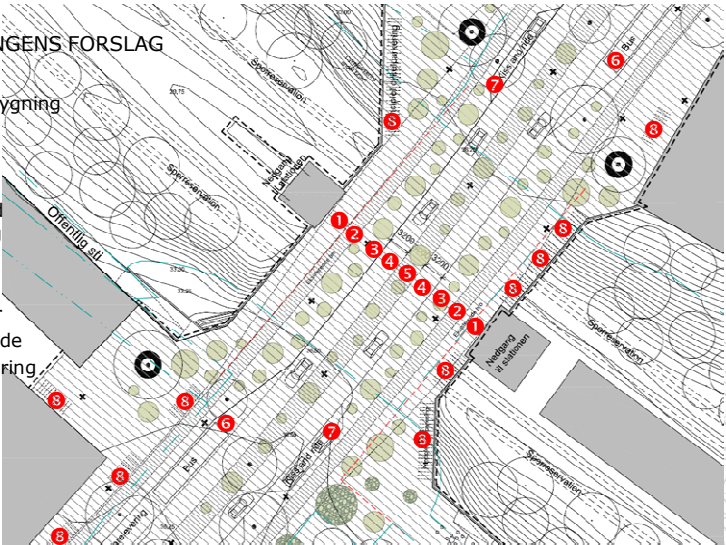


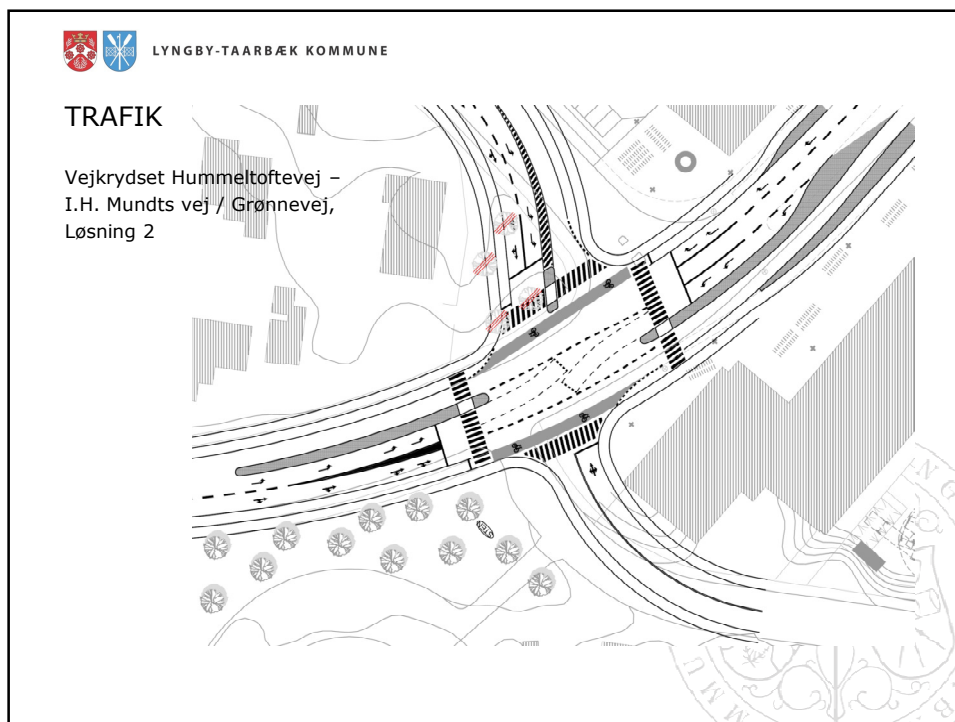
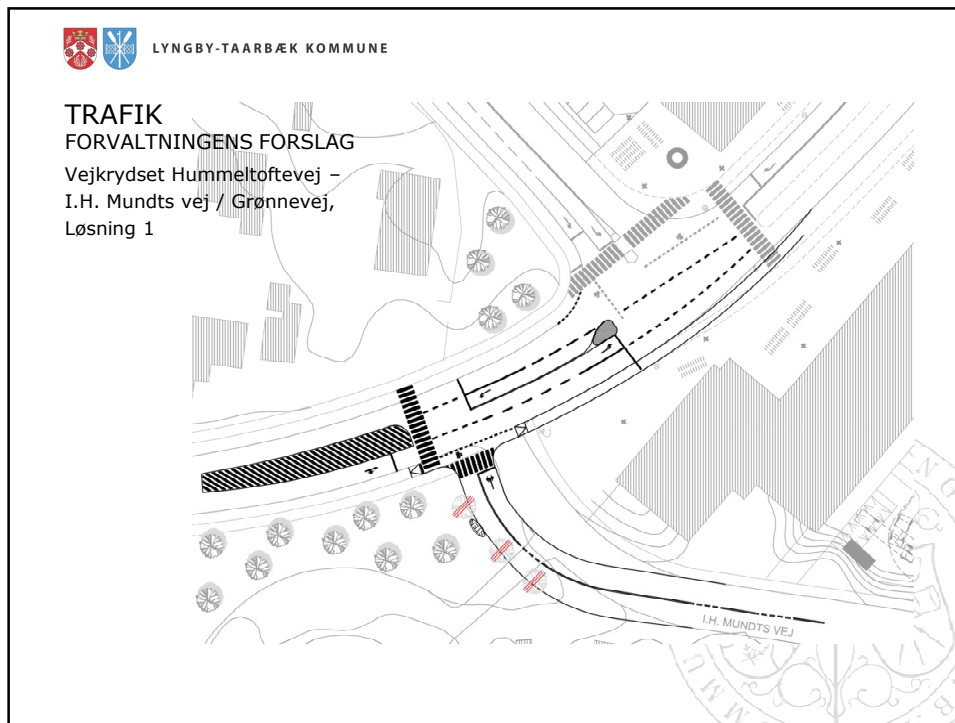
 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE


TRAFIK FORVALTNINGENS FORSLAG

Diagonalen -
Principiel opbygning

- 1 Fortov
- 2 Cykelstier
- 3 Fortov med beplantning
- 4 Kørebaner
- 5 Midterhelle
- 6 Buslommer
- 7 Kiss and Ride
- 8 Cykelparkering



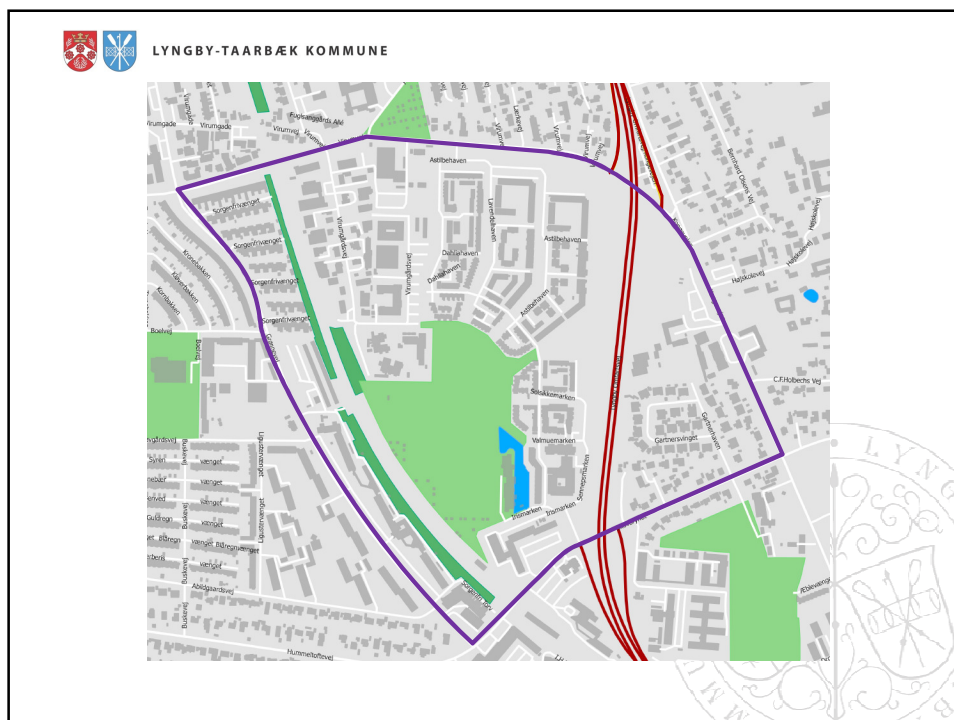


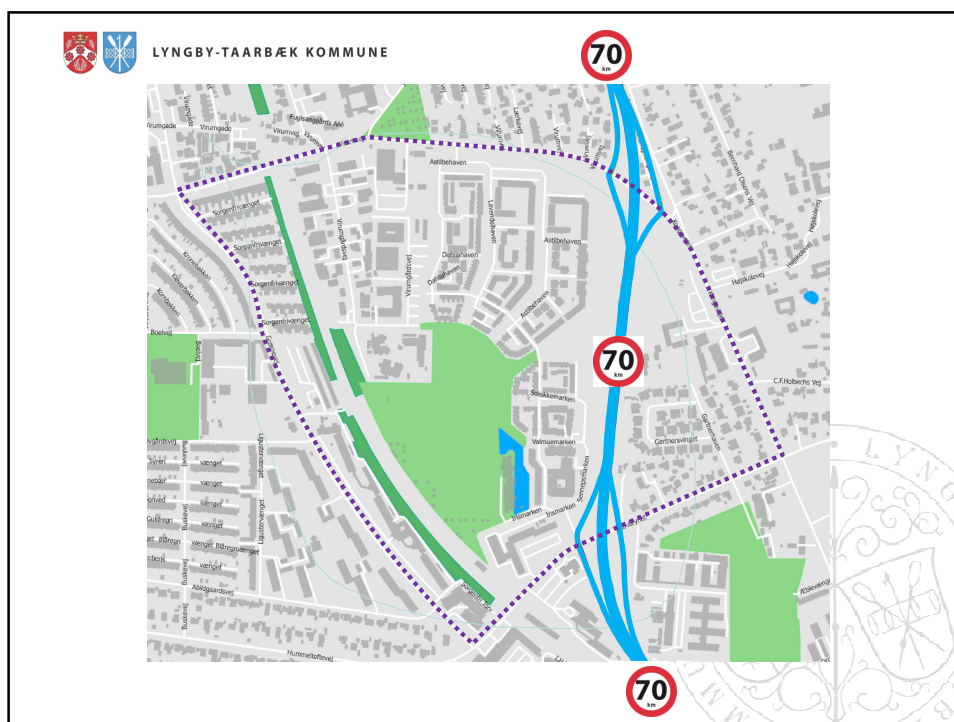

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

TRAFIK

Fordele og ulemper ved de 2 løsninger

Emne	Løsning 1 Forsatte T-kryds	Løsning 2 Firbenet kryds
Træer	** I. H. Mundts Vej forsattes ca. 7 m mod vest. Det betyder at ca. 3 ud af 12 træer skal fjernes på arealet foran kirken. Hjørnet mellem Hummeltoftevej og Grønnevej bevares uberørt.	*** På hjørnet mellem Hummeltoftevej og Grønnevej fjernes 4 ud af 4 træer (nye indkørsler skal tilpasses). Træerne langs Hummeltoftevej bevares uberørt.
Kapacitet – biler	** <u>Moderat-stor</u> Kapaciteten er lidt presset forhold til afvikling af trafikken ved spidsbelastning, og det er vanskeligt at udbygge krydset til større kapacitet, da krydset rummer flere signalfaser end et firbenet kryds.	*** <u>Stor</u> Kapaciteten er tilstrækkelig til at afvikle af trafikken, og der er bedre mulighed for senere at udbygge krydset lidt og dermed opnå større kapacitet.
Trafiksikkerhed	*** Der er færre konfliktpunkter ved T-kryds, end ved et firbenet kryds, men lidt mere overskueligt med to signalkryds.	** Der er mange konfliktpunkter, bl.a. mellem venstresvingende og ligeud kørende biler. Problemløsningen forværres lidt pga. det skæve kryds.
Cyklister	*** Cyklister skal igennem to kryds, men med få konflikter.	** Cyklister skal igennem ét kryds, men med flere konflikter.
Fodgængere	** Fodgængere skal gå en lille omvej mellem Hummeltofteskolen og fritidsklub på I. H. Mundts Vej.	** Fodgængere skal ikke gå en omvej mellem Hummeltofteskolen og fritidsklub på I. H. Mundts Vej.
Visuelt udtryk	** Ikke så radikal ombygning i forhold til den nuværende udformning.	** Større ombygning der ændrer krydsområdets udtryk.
Anlægsoverslag (uden arealerhvervelse)	Ca. 2,5 mio. kr.	Ca. 4,7 mio. kr. Hertil kommer udgifter til flytning af bygning med gasinstallationer





Forny et høring – Plangrundlag for Sorgenfri stationsområde

- Bemærkninger og forslag skal sendes senest 28. april 2014
- Sendes til forslag-sorgenfri@ltk.dk
- eller til Kommunalbestyrelsen, Rådhuset, 2800 Kgs. Lyngby
- Referat fra aftenens møde kan ses på www.ltk.dk fra 1. maj
Forside > Kommune > Annonceringer og høringer > Forny et høring - Plangrundlag for Sorgenfri stationsområde > Referat af møde 23.4.2014




LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Forhøring - VVM

Kommunalbestyrelsens forslag til emner i VVM-redegørelsen:

- Trafik og trafikstøj,
- Lys- og skyggeforhold
- Detailhandel – regional betydning
- Påvirkning af bymiljø og landskab
- Påvirkning af kulturhistoriske værdier

The image contains the Lyngby-Taarbæk Kommune logo at the top left, the title 'Forhøring - VVM', a list of five topics for the VVM report, and a large, faint seal of the municipality in the bottom right corner.

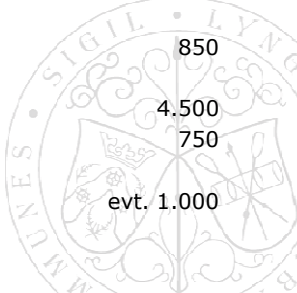
 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Forhøring - detailhandel

Detailhandelsarealet i Sorgenfri stationscenter foreslås øget fra 9000 m² til 12.000 m².

Sådan fordeles detailhandelsarealet:


Sydtorv	Dagligvarer Netto + Irma	2.500
	Niveau med Hummeltoftevej	2.400
Nordtorv	Butikker, café mv.	850
Polititorv	Dagligvarer varehus + discount	4.500
	Butikker, café mv.	750
Pendler p-plads		evt. 1.000



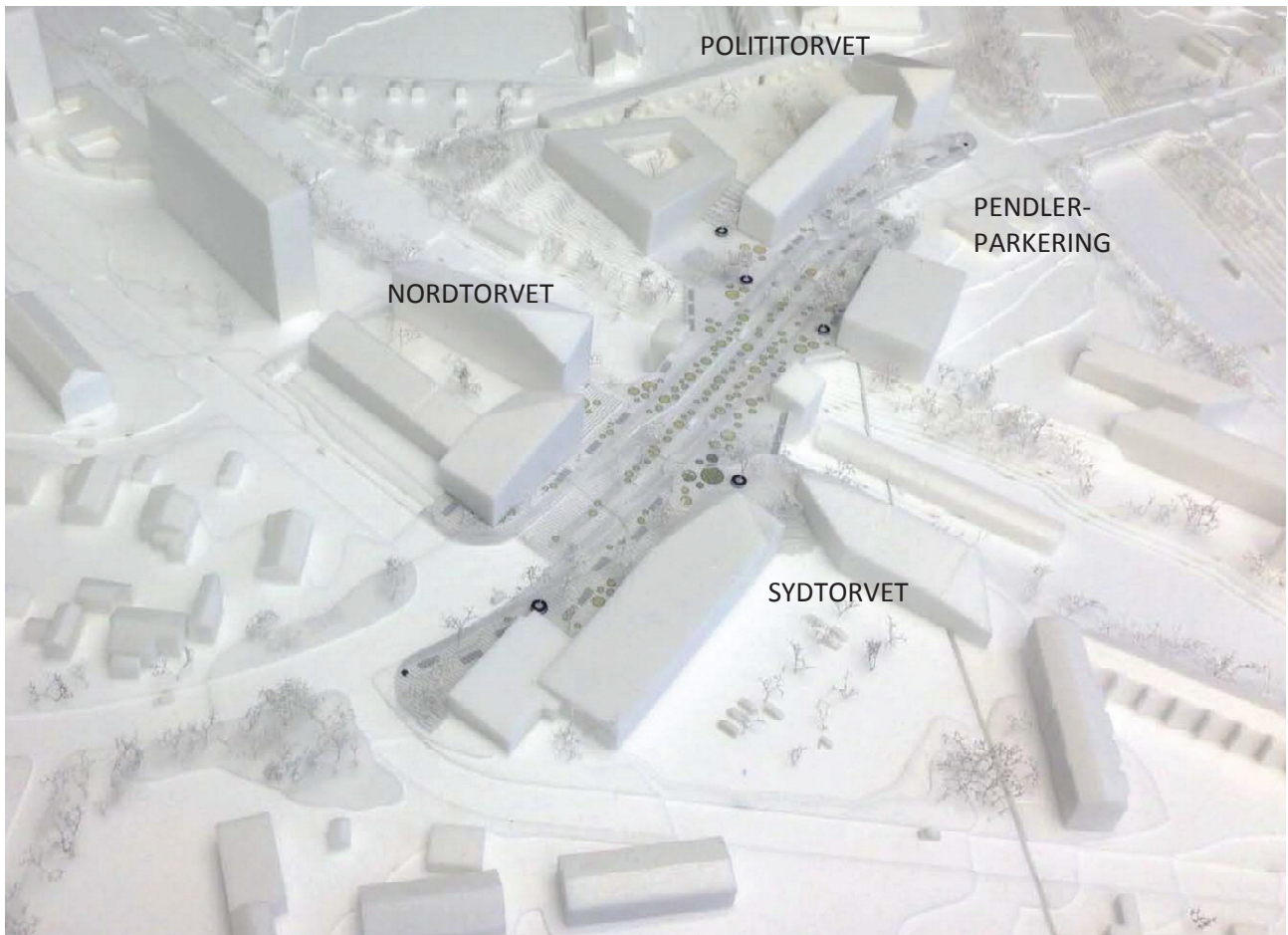
 LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Forhøring – VVM og detailhandel Sorgenfri stationscenter

- Bemærkninger og forslag skal sendes senest 28. april 2014
- Sendes til vvm-sorgenfri@ltk.dk
- eller til Kommunalbestyrelsen, Rådhuset, 2800 Kgs. Lyngby







FORVALTNINGENS FORSLAG

Vej, trafik og parkeringsløsning

- Der udføres lysreguleringer ved de 2 tilslutninger til Omfartsvejen og ved Sennepsmarken.
- Krydset Hummeltoftevej - Grønnevej / I. H. Mundts Vej ombygges og lysreguleres, jf. løsning 1.
- Mulighederne for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne skal vurderes.
- Muligheden for at etablere cykelparkering ved Sorgenfri Station skal vurderes.
- Muligheden og behovet for at etablere en trappe Hummeltoftevejs nordside til stationens perron skal vurderes.
- Der udarbejdes et detailprojekt for indretning og beplantning af "diagonalløsningen" på Hummeltoftevej.
- Det samlede vejprojekt prissættes og forelægges med en økonomisk fordelingsnøgle, da der foreligger tilbud om udbygningsaftaler vedrørende gennemførelse af infrastrukturopgaverne fra KS Sorgenfri Torv og fra Freja Ejendomme/MT Højgaard.

Bebyggelsen

- Nordtorvet kan bebygges med bygninger i 2-8 etager, som beskrevet neden for.

Punkt nr. 5 - Forhøring - for de stationære områder omkring Sorgenfri S-station/fornyelse høring

Bilag 2 - Side -2 af 2

- Der opføres ingen mellembygning mod Sorgenfrivang II bortset fra en overdækning af eventuel rampe til parkeringskælderen.
- Bygningen mod Hummeltoftevej (4-5 etager) skal anvendes til butikker i stueetagen. Bygningen kan i øvrigt benyttes til liberale erhverv, service erhverv eller boliger.
- Bygningen mod Grønnevej (2-2½ etager) skal anvendes boliger og indrettes som rækkehuse tilbagetrukket fra Grønnevej.
- Bygningen mod banen (5-8 etager) skal benyttes til boliger.
- Parkering etableres i parkeringskælder.

- Sydtorvet kan bebygges med bygninger i 1 etage (2 etager fra parkeringspladsens niveau).
- Bygningerne skal benyttes til butikker og service erhverv.
- I det videre arbejde vurderes, hvordan behovet for flere parkeringspladser kan tilgodeses med færrest mulige nabogener.

- Torvet ved den tidligere politi- og retsbygning kan bebygges med bygninger i 3-6 etager, dog med mulighed for op til 8 etager på 2 udvalgte steder mod Hummeltoftevej. Rækkehusbygningen mod Virumgård må opføres i 3 etager i Virumgård-niveau.
- Bygningerne kan benyttes i et miks af boliger, kontorer, liberale erhverv og service erhverv. I bygningen mod Hummeltoftevej kan stueetagen indrettes med butikker, og mod torvedannelsen skal der indrettes butikker i stueetagen.
- I bebyggelsens indre indrettes varehus/supermarked i 1 etage, og tagfladen indrettes til udeophold. Rækkehusbebyggelsen mod Virumgård skal benyttes til boliger.
- Bebyggelsen skal rumme et antal private ældreboliger.

- Pendlerparkeringspladsen ved Sorgenfri Station kan bebygges med bebyggelse i 4-6 etager.
- Bebyggelsen anvendes til kontorer og service erhverv. Dog skal stueetagen mod Hummeltoftevej anvendes til butikker eller en anden publikumsorienteret funktion.
- Muligheden for at etablere ca. 75 pendlerparkeringspladser vurderes.
- Muligheden for at inddrage tankstationen i en samlet bebyggelse skal undersøges.



Betydning af e-handel i Lyngby-Taarbæk kommune

April 2014

ICP's forventninger til den fremtidige e-handel

Dagligvarer

Inden for dagligvarer er det vanskeligt at spå om udviklingen. På den ene side har en virksomhed som nemlig.com fået en væsentlig kapitalindsprøjtning. På den anden side er ingen af de to store konkurrenter på dagligvaremarkedet: COOP og Dansk Supermarked for alvor trådt ind med en slagkraftig satsning på e-handel med dagligvarer.

Det er ICP's vurdering, at salg af dagligvarer på nettet først for alvor vil stige, når de to store operatører kaster sig helhjertet ind i en massiv satsning på området. Hvorvidt dette sker, vil i høj grad være styret af om nemlig.com, og SuperBest formår at øge deres volumen betragteligt og på den måde i langt højere grad vil presse de to store aktører.

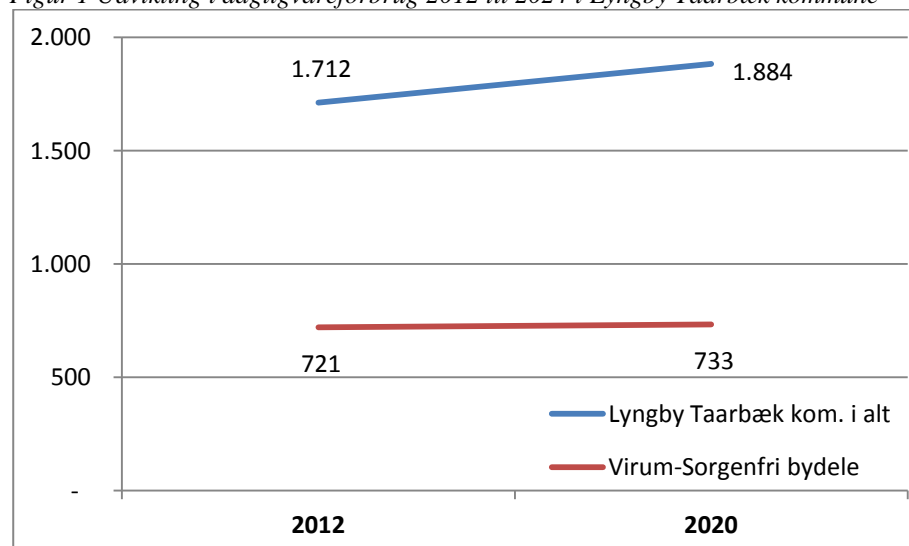
En væsentlig grund til, at de to store aktører ikke i nævneværdigt omfang har kastet sig ind i e-handel med dagligvarer, er formentlig, at de begge har et meget stort butiksnæ, der med en markant e-handelsindsatsning vil miste en betydelig del af sin værdi.

Endelig kan det ikke udelukkes, at en udenlandsk e-handelsoperatør kan vise interesse for det danske marked – eventuelt gennem et strategisk samarbejde med en dansk butikskæde.

Det kan derfor ikke udelukkes, at situationen på dagligvareområdet kan ændres på relativt kort tid og det er derfor ikke usandsynligt, at e-handel med dagligvarer i 2020 kan udgøre 8 % af det samlede dagligvareforbrug.

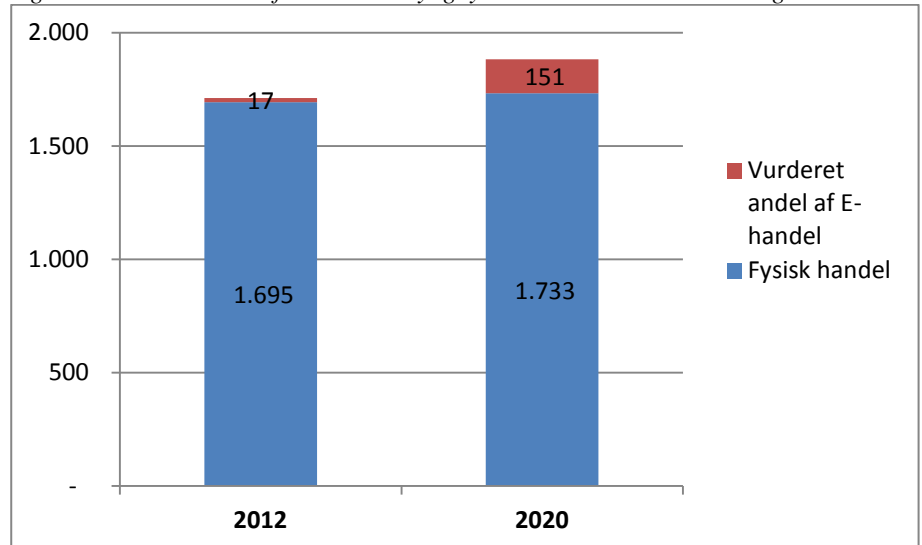
Det samlede dagligvareforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune er opgjort til omkring 1,7 mia. kr. i 2012, heraf udgør Virum-Sorgenfri bydele 722 mio. kr. Det forventes med den seneste befolkningsprognose fra Lyngby-Taarbæk kommune, at dagligvareforbruget stiger ca. 10 % til knap 1,9 mia. kr. til 2020.

Figur 1 Udvikling i dagligvareforbrug 2012 til 2024 i Lyngby-Taarbæk kommune



Figur 2 illustrerer den vurderede andel af e-handel i Lyngby-Taarbæk kommune i 2012 og i 2020. Vurderingerne er gennemsnitsbetragtninger, da der ikke findes statistik på, om der er geografiske forskelle på brugen af e-handel.

Figur 2 Vurderet andel af e-handel i Lyngby-Taarbæk kommune 2012 og 2020



ICP har i forbindelse med tidligere analyser forudsat, at e-handel med dagligvarer ville udgøre 2 % af det samlede forbrug i 2020. Efterfølgende har udviklingen med e-handel vist, at e-handel allerede i dag udgør 1-2 % af det samlede forbrug og forventes at stige yderligere i fremtiden. Derfor er det ICP's vurdering, at de tidligere forudsætninger har været for forsigtige. Uanset en noget højere andel af e-handel på 8 % vil det fortsat være langt hovedparten af dagligvareforbruget, der bliver dækket ved køb i fysiske butikker. Hvis 8 % af dagligvareforbruget bliver dækket ved e-handel i Lyngby-Taarbæk Kommune, vil den fysiske dagligvarehandel fortsat udgøre 1.733 mio. kr. af forbruget i kommunen.

En øget e-handel med dagligvarer vurderes at betyde en reduktion af behovet til dagligvareareal på landsplan. Der bliver dog fortsat investeret i byggeri til dagligvarer i hele Danmark. Sammenligner man det samlede salgsareal, der var til rådighed indenfor hypermarkeder, varehuse, supermarkeder og discountbutikker i 2011 og 2013 er arealet ifølge "Supermarkedshåndbogen 2011 og 2013" steget med godt 4 % på de to år. Dette kan opfattes som et tegn på, at især discountoperatørerne stadig tror på den fysiske detailhandel.

De lokale udbudspunkter, der forstår at optimere og tilpasse butiksudbuddet, så de fortsat fremstår som attraktive for forbrugerne, vil trods en øget konkurrence både fra e-handel og fra større udbudspunkter kunne fastholde sin markedsandel og give de lokale borgere bedre indkøbsforhold.

Fakta – Det danske e-handelsmarked 2014

Den samlede danske e-handels omsætning er vanskelig præcis at opgøre, da handelen sker på mange forskellige måder og gennem mange forskellige kanaler. Definitionen på e-handel er, at varen er bestilt på nettet, mens afhentning både kan være i den fysiske butik eller ved direkte levering til kunden. Betalingen for varen kan ske enten på nettet eller i butikken, hvor varen hentes.

Virksomhederne opgør salget via internettet forskelligt. I nogle virksomheder tildeles omsætningen den enkelte butik fra varer, som kunden har bestilt via en WEB-side til butikken, men betalt i butikken. Andre virksomheder behandler WEB-butikkens omsætning og de fysiske butikker helt separat.

Danmarks Statistik har ingen opgørelse over den samlede e-handel i Danmark. Derimod har FDIH, som brancheorganisation for de danske internet-handlere, en vurdering af e-handelsomsætningen. DIBS, som leverandør af betalingssystemer, har også foretaget vurderinger af e-handelsomsætningen. Det internationale analyseinstitut Euromonitor har ligeledes vurderinger af e-handelen i blandt andet Danmark.

Størrelsen på e-handel

Den samlede danske e-handel (inkl. køb af rejser, hotelophold mv.) var i alt 61,4 mia. kr. i 2013, hvilket er en stigning på 28 % siden 2011, hvor e-handlen udgjorde 46 mia. kr. ifølge FDIH. Ifølge tal fra DIBS, skønnes det danske e-handelsmarked at udgøre 47,2 mia. kr.

Ud af den samlede danske e-handel, vurderes det, at e-handel i udlandet udgjorde ca. 17 mia. kr. i 2013. Tilsvarende var tallet 9 mia. kr. i 2011.

Til sammenligning er den fysiske grænsehandel vurderet til at udgøre 10,5 mia. kr. i 2012 i Skats grænsehandelsrapport, 2012.

E-handelens andel af det samlede forbrug i Danmark

Nedenstående tabel 2.1 viser vurderingerne af e-handelsomsætningen og andelen af henholdsvis dagligvare- og udvalgsvareforbruget.

Figur 3 Vurdering af e-handelsomsætningen 2013 i mia. kr. inkl. moms.

<i>I mia. kr. inkl. moms</i>	Dagligvarer e-handels omsætning	Andel af dagligvareforbruget	Udvalgsvarer e-handels omsætning	Andel af udvalgsvareforbruget	I alt e-handels omsætning	Andel af det samlede forbrug
FDIH vurdering	3	2 %	32	21 %	35	11 %
DIBS vurdering	2	1 %	24	16 %	26	8 %
Euromonitor vurdering	1	1 %	21	14 %	22	7 %
ICP's vurdering		1-2 %		14-16 %		7-8 %

* ICP's definition af dagligvarer omfatter fødevarer, drikke, kosmetik, blomster etc.

Det er FDIH's vurdering, at den samlede e-handelsomsætning af detailhandelsvarer var omkring 35 mia. kr. i 2013. Heraf udgjorde dagligvarer 3 mia. kr. og udvalgsvarer 32 mia. kr. Samlet set vurderer FDIH, at e-handel med dagligvarer så som fødevarer, kosmetik, blomster etc. udgjorde 2 % af det samlede dagligvareforbrug i 2013. Det er FDIH's vurdering, at e-handel i 2013 udgjorde 21 % af det samlede udvalgsvareforbrug i Danmark.

DIBS har vurderet den samlede e-handelsomsætning af detailhandelsvarer til at være 26 mia. kr. i 2013. Heraf udgjorde dagligvarer 2 mia. kr. og 24 mia. kr. var udvalgsvareomsætning. Hermed vurderede DIBS, at e-handel med dagligvarer udgjorde 1 % af dagligvareforbruget i 2013, mens e-handel med udvalgsvarer udgjorde 16 %.

Euromonitor vurderede den samlede danske e-handelsomsætning af detailhandelsvarer til at være 22 mia. kr. i 2013. Hermed vurderede Euromonitor, at e-handel med dagligvarer udgjorde ca. 1 % af det samlede dagligvareforbrug, mens e-handel med udvalgsvarer udgjorde 14 % i 2013.

Samlet set vurderes e-handel med detailhandelsvarer at udgøre fra 7 % hos Euromonitor til 11 % hos FDIH af det samlede detailhandelsforbrug i 2013.

Baseret på vurderingerne fra FDIH, DIBS og Euromonitor samt ICP's egne detailhandelsanalyser og observationer er det ICP's vurdering, at e-handel med dagligvarer i 2013 udgjorde 1-2 % af det samlede dagligvareforbrug. Det er ICP's vurdering, at e-handel med udvalgsvarer udgjorde 14-16 % af det samlede udvalgsvareforbrug i Danmark i 2013.

E-handelsomsætningen i 2013 svarede således til 7-8 % af det samlede forbrug af detailhandelsvarer i Danmark.

Væksten i online salg indenfor detailhandelen er iflg. Euromonitor faldende, fra en vækst på 24 % i 2010 til en vækst på 12 % i 2012. Derfor antages det, at online salget langsomt vil nå en modningsfase. Det vurderes, at der fortsat årligt vil være en stigning i online detailhandel på ca. 7 % frem til 2017.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby Omfartsvej, supplerende ramper i Sorgenfri

Vurdering af konsekvenser

5. maj 2014
SB/MF

1 Indledning

I forbindelse med planerne for området omkring Sorgenfri Torv er det ønsket at få en vurdering af mulighederne for etablering af op til fire ramper på Lyngby Omfartsvej og konsekvenserne heraf.

I dag har Lyngby Omfartsvej sydvendte ramper ved Hummeltoftevej/Skovbrynet og nordvendte ramper ved Virumvej. Der er ca. 620 m mellem de to tværgående veje. De to sydvendte ramper ved Hummeltoftevej/Skovbrynet har en længde på ca. 270 m.

I dette notat er analyseret de nuværende forhold og hvilke muligheder der er for at etablere ramper. Dette gælder Vejdirektoratets anbefalinger til de geometriske forhold.

Derudover vurderes konsekvenserne ved etablering af ramperne i forhold til en overordnet vurdering af hvor mange der vil anvende ramperne og hvor meget trafik det vil flytte på de eksisterende veje.

2 Sammenfatning

Vejdirektoratet anbefaler at der for motorveje mindst skal være 1,8-2,0 m mellem rampeanlæg. Med en afstand på ca. 0,6 km mellem Virumvej og Hummeltoftevej/Skovbrynet kan dette ikke opnås på Lyngby Omfartsvej. Derfor vil en nedklassificering til en almindelig vej og 70 km/h være nødvendig. Her er den anbefalede afstand minimum 0,4 km mellem ramperne. Da ramperne i sig selv skal være omkring 0,2 km lange, er det kun muligt at etablere ramper ét sted.

Trafikken på ramperne skønnes at blive i størrelsesorden 1.500-2.000 biler i døgnet. Generelt vil anlæg af flere ramper betyde et trafikfald på Grønnevej på omkring 1.000 biler i døgnet. Afhængig af valg af hvor der etableres ramper, skønnes der en trafikstigning eller -fald på omkring 2.500 biler i døgnet på Virumvej og Hummeltoftevej.

En nedklassificering af Lyngby Omfartsvej til 70 km/h vurderes yderst vanskelig da vejen vanskeligt kan ombygges svarende til et lavere hastighedsniveau. Et ønske om at etablere til- og frakørselsramper taler i øvrigt imod ideen om at give vejen en anden karakter og nedklassificere vejen med en lavere hastighed.

Anlægsøkonomisk er det skønnet at et sæt ramper beløber sig til ca. 25 mio. kr. Herudover kan komme udgifter til ekspropriationer og evt. særlige tiltag fordi der skal bygges tæt på boliger.

3 Geometri

3.1 Afstand mellem toplanskryds

Vejdirektoratet har i håndbogen *Toplanskryds i åbent land*, afsnit 2.4.1 beskrevet hvilke afstande der skal være mellem rampeanlæg – som benævnes toplanskryds.

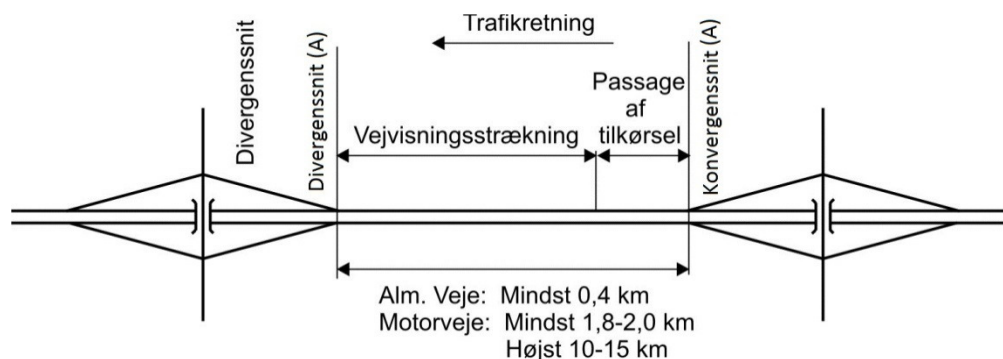
En overordnet vej vil i princippet have to funktioner i forhold til det omgivende landområde. Den ene er at trafikbetjene området så effektivt som muligt, og den anden er at lede trafikken gennem området med så få forstyrrelser af trafikstrømmen som muligt.

Disse to forhold modarbejder hinanden, og man må derfor i hvert tilfælde overveje, med hvilken maksimal afstand tilslutningsanlæggene bør placeres afhængigt af de geografiske og befolkningsmæssige forhold. I et tættere bebygget område vil der blive mindre afstand mellem tilslutningsanlæggene end i et tyndt befolket område.

Den mindste afstand mellem toplanskryds er først og fremmest bestemt ved, at der på strækningen mellem to kryds bør være plads til at etablere den normale vejvisning inkl. forvarsling. Dernæst bør der yderligere være afstand til, at tilkørslen og indfletningsmanøvrerne, der kræver trafikantens opmærksomhed, bør være afviklet før forvarslingen. Hvis ikke disse afstande er tilgodeset, vil vejvisningen og manøvrerne for to på hinanden følgende tilslutningsanlæg overlappe hinanden, hvilket går ud over forståeligheden og muligheden for i tide at vælge den rigtige vej gennem anlæggene. Dette er af afgørende betydning for, at også ældre trafikanter kan færdes sikkert.

Generelt anbefales af disse grunde en afstand mellem en tilkørsel og frakørslen i det næst følgende toplanskryds på mindst 3 km af hensyn trafikanterne.

Afstanden bør ikke være mindre end ca. 0,4 km på almindelige veje og 1,8 - 2,0 km på motorveje, se Figur 1. Mindsteafstanden bør dog kun anvendes undtagelsesvist og kun, hvis en nøjere undersøgelse, bl.a. af trafikstrømmenes størrelse og destinationer og af flettestrækningens kapacitet, har vist, at mindsteafstanden er acceptabel.



Figur 1: Største og mindste afstande mellem toplanskryds.

Med en anbefalet minimumsafstand på motorveje på mindst 1,8-2,0 er det ikke muligt, med fastholdt vejklassificering, at anlægge flere ramper ved Hummeltoftevej/Skovbrynet og Virumvej, idet der kun er ca. 620 m mellem de to tværgående veje.

Ved en nedklassificering af motorvejen til en almindelig vej kan mindstekravet på 0,4 km i nogle tilfælde overholdes. Udover de 0,4 km skal der således også være en til- og/eller en frakørselsrampe. Da de i dag har en længde på 270 m kan det være yderst vanskeligt at få plads til ramper med de givne forhold.

Hvis motorvejen skal nedklassificeres skal den stoppe syd for Hummeltoftevej/Skovbrynet.

I det følgende undersøges kravene til længder for til- og frakørselsramper for motorveje med 90 km/h og almindelige veje med 70 km/h.

3.2

Tilkørsler

Der er kun analyseret på ruderanlæg som vist på Figur 1, svarende til den type tilslutningsanlæg der i dag er på strækningen på den ene side. Det er således den løsning der billigst er at udvide tilslutningsanlægget med fordi der kun kræves én bro og den er der i forvejen. Samtidig med etablering af ruderanlæg forudsættes der etableret en signalregulering af krydset. Andre udformninger med fx et B-anlæg vurderes arealmæssigt urealistisk

Den indflettende trafik bør kanaliseres ind i tilkørslen, så en sikker og komfortabel indfletning kan finde sted.

Ind- og udfletningshastigheden bør ideelt set svare til gennemsnitshastigheden på den overordnede vej. I praksis kan ind- og udfletningshastigheden sættes til 0,8 gange planlægningshastigheden på den overordnede vej. For Lyngby Omfartsvej betyder det at ind- og udfletningshastigheden for følgende hastigheder bør være (er afrundet)

- Hastighed på gennemgående vej 90 km/h = 70 km/h på rampe
- Hastighed på gennemgående vej 70 km/h = 50 km/h på rampe

3.2.1

Accelerationslængde Hummeltoftevej/Skovbrynet

For Hummeltoftevej/Skovbrynet mod nord vil en rampehældning (fald) blive omkring 25 ‰ hvis den er 125 m lang og omkring 10 ‰, hvis den er 200 m lang. Accelerationslængden er henholdsvis 134 m og 127 m ved de to forskellige fald. Det vælges at regne med 10 ‰.

Længde af rampe afhængig af dimensionshastighed på rampe (nordgående fra Hummeltoftevej/Skovbrynet):

- 70 km/h på rampe, accelerationslængde = 134 m
- 50 km/h på rampe, accelerationslængde = 52 m

3.2.2

Accelerationslængde Virumvej

For Virumvej mod syd vil en rampehældning (stigning) blive omkring 35 ‰ hvis den er 125 m lang og omkring 15 ‰, hvis den er 200 m lang. Accelerationslængden er henholdsvis 161 m og 147 m ved de to forskellige fald. Det vælges at regne med 35 ‰.

Længde af rampe afhængig af dimensionshastighed på rampe (sydgående fra Virumvej):

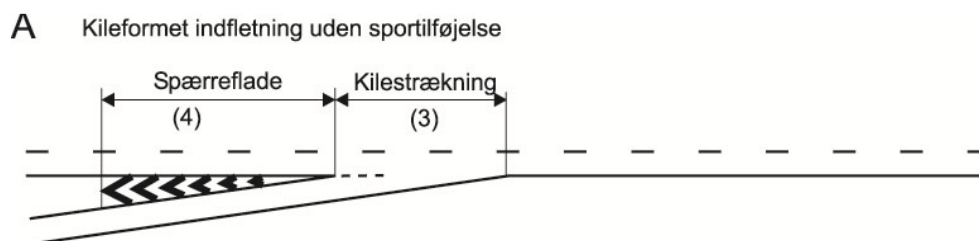
- 70 km/h på rampe, accelerationslængde = 161 m
- 50 km/h på rampe, accelerationslængde = 56 m

3.2.3

Rampelængde

Ifølge vejreglen skal indfletningshastigheden være opnået inden kilestrækningen begynder.

I ovenstående blev accelerationslængderne ved tilkørsel bestemt. Samtidig skal ind- og udfletningen ske sikkert og med god oversigt. Den samlede længde af rampen er der bestemt af en spærreflade/oversigtslængde, hvor trafikanterne på rampen kan se trafikanterne på den gennemgående vej og efterfølgende en kilestrækning til indfletning.



Figur 2: Definition af spærreflade og kilestrækning.

Længden af kilestrækningen (3) er defineret som:

$$\begin{aligned} 90 \text{ km/h} &= 200 \text{ m} \\ 70 \text{ km/h} &= 120 \text{ m} \end{aligned}$$

Oversigtslængde/spærreflade (4) er beregnet til:

$$\begin{aligned} 90 \text{ km/h} &= 1:50, 200 \text{ m} \\ 70 \text{ km/h} &= 1:30, 120 \text{ m} \end{aligned}$$

Længde af spærrefloden er beregnet ud fra en typisk kørebanebredde på 4 m. Længden af spærrefloden (4) er sat til mindsteværdien for oversigtslængden ad rampen.

På indfletningsstrækninger bør trafikanter i den indflettende strøm have oversigt bagud, så de - blandt andet ved brug af sidespejlet - kan tilrettelægge indfletningsmanøvreren.

Oversigtslængderne sikrer, at en primærtrafikanter, der 4 sekunder efter erkendelse af en lastbil på indfletningsstrækningen påbegynder en kraftig deceleration med $3,7 \text{ m/s}^2$, kan nå at bremse ned til lastbilens indfletningsha-

stighed og placere sig bag denne i fletteområdet. Det forudsættes, at primærtrafikanten kører med planlægningshastigheden V_p , og at indfletningshastigheden for lastbilen er planlægningshastigheden V_p , dog højst 70 km/h.

Det bemærkes at oversigtslængden er typisk længere end accelerationsstrækningen.

De samlede rampelængder ved tilkørsel bliver:

- 400 m ved en hastighedsgrænse på 90 km/h
- 240 m ved en hastighedsgrænse på 70 km/h.

3.3

Frakørsler

Trafikken bør kunne forlade den gennemgående vej så nemt som muligt. Det bør sikres bedst muligt, at eventuelle kødannelser fra krydset med den underordnede vej ikke når ud på den overordnede vej. Det betyder at rampen udover decelerationslængden også bør bestå af en køstrækning. En nærmere kapacitetsberegning skal i givet fald bestemme denne længde. Som minimum må der regnes med en kølængde på omkring 50 m, svarende til at ca. 6 biler der holder i kø.

3.3.1

Frakørselsrampe Hummeltoftevej/Skovbrynet

For afkørslen til Hummeltoftevej/Skovbrynet mod syd er der en rampehældning (stigning) blive omkring 25 ‰ hvis den er 125 m lang og omkring 10 ‰, hvis den er 200 m lang. Decelerationslængden er henholdsvis 182 m og 198 m ved de to forskellige stigninger. Det vælges at regne med en stigning på 10 ‰, som er på den sikre side.

Længde af rampe afhængig af dimensionshastighed på rampe (nordgående fra Hummeltoftevej/Skovbrynet) kan herefter fastlægges til:

- 70 km/h på rampe, decelerationslængde = 198 m + kølængde på 50m
- 50 km/h på rampe, decelerationslængde = 109 m + kølængde på 50m

3.3.2

Frakørselsrampe Virumvej

For afkørslen til Virumvej mod nord er der en rampehældning (fald) blive omkring 20 ‰ hvis den er 125 m lang og omkring 10 ‰, hvis den er 200 m lang. Accelerationslængden er henholdsvis 231 m og 218 m ved de to forskellige fald. Det vælges at regne med et fald på 20 ‰, som er på den sikre side.

Længde af rampe afhængig af dimensionshastighed på rampe (sydgående fra Virumvej) kan herefter fastlægges til:

- 70 km/h på rampe, decelerationslængde = 231 m + kølængde på 50m
- 50 km/h på rampe, decelerationslængde = 127 m + kølængde på 50m

3.4 Samlet rampeanlæg

På de følgende kort kan ses ramperne ved en hastighedsgrænse på Lyngby Omfartsvej på 70 km/h (cyan) og 90 km/h (blå og lilla). Pga. afstandskrav er det ikke muligt at etablere flere ramper ved en hastighedsgrænse på 90 km/h. Ved en hastighedsgrænse på 70 km/h vil det kun være muligt at etablere flere ramper enten ved Virumvej eller Hummeltoftevej/Skovtofte pga. afstandskrav mellem ramper på minimum 400 m (der er ca. 200 m).



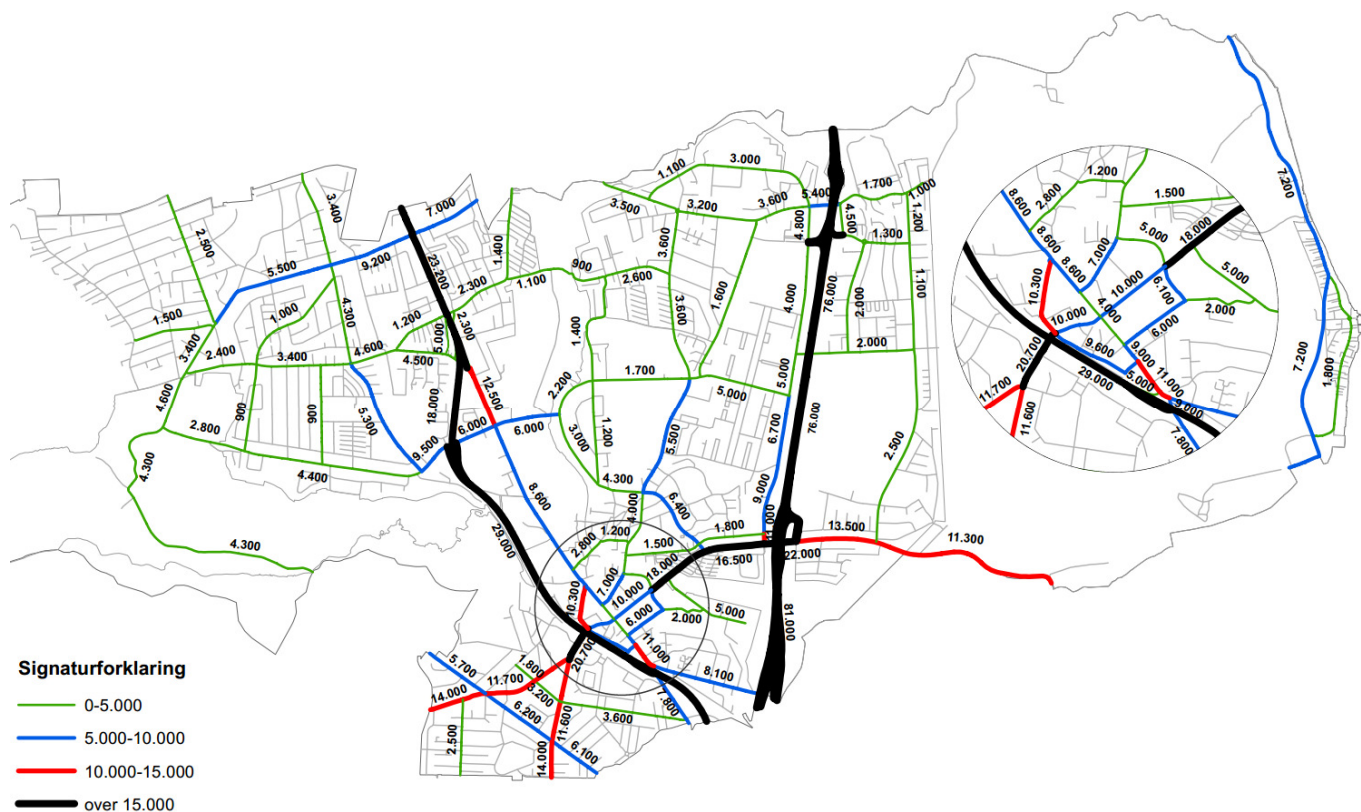
Figur 3: Lyngby Omfartsvej med potentielle nye ramper. Venstre: 70 kmt. Højre: 90 kmt.

4 Potentiale for nye ramper

For at beregne trafikpotentialet for de nye ramper er eksisterende tællinger benyttet. Der eksisterer kun enkelte kryds- og snittetællinger i området. Der er ikke foretaget nummerskrivninger. Beregningerne i dette afsnit er derfor lavet ud fra antagelser om hvor trafikken formodes at komme fra.

4.1 Trafiktal

Beregningerne i de kommende afsnit er baseret på trafiktal fra krydstællinger samt ÅDT-kort fra Lyngby-Taarbæk Kommune.



Figur 4: ÅDT 2012. Kilde: Itk.dk

Ved tilkørslen til Kongevejen fra Virumvej findes ingen tællinger, og det er antaget af ÅDT er det samme som frakørslen (5.000 køretøjer).

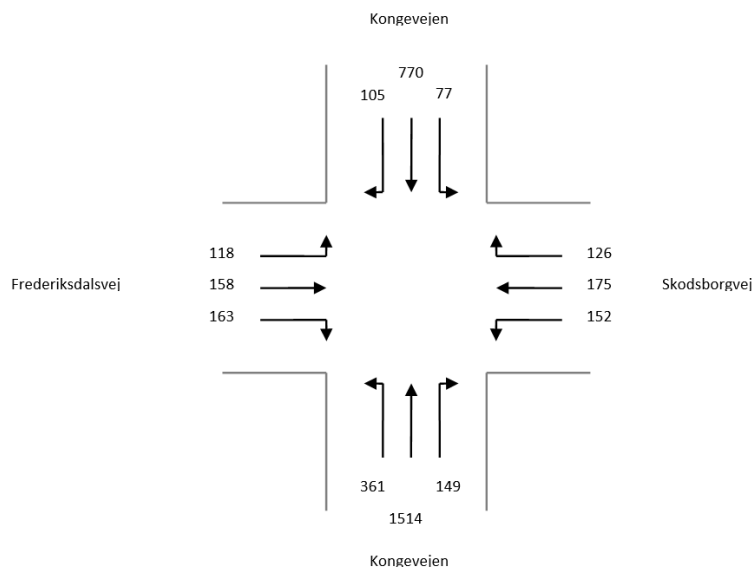
Via Trafik har i tidligere projekter foretaget krydstællinger for ramperne ved Skovbrynet samt krydset Kongevejen/Frederiksdalsvej.

Da der ikke er ÅDT tal for ramperne ved Skovbrynet, er eftermiddagskrydstællingen (15:00-18:00) for ramperne brugt og tallene opregnet til ÅDT vha. en slangetælling på Hummeltoftevej. I Figur 5 ses det, at 33 % af døgnetrafikken mod vest ligger i tidsrummet 15:00-18:00. Derved opskrives trafikken fra rampen med en faktor ca. 3 for at få døgnetrafikken. Ligeledes benyttes de 21 % mod motorvejen til at opskrive trafikken på tilkørselsrampen med en faktor ca. 5.



Figur 5: 15:00-18:00's andel af døgntrafikken beregnet ud fra slangetælling (rød). Beregnet ÅDT på ramperne (blå).

ÅDT af trafikken mellem Frederiksdalsvej og Kongevejen syd er beregnet ud fra en krydstælling fra 2010 samt kommunens ÅDT på Frederiksdalsvej. Det ses af Figur 6 at svingtrafikken mellem Frederiksdalsvej og Kongevejen (163+361) udgør 49 % af trafikken på Frederiksdalsvej. Da ÅDT på Frederiksdalsvej er 9.200 ifølge Figur 4 er ÅDT af denne svingtrafik ca. 4.500 køretøjer.



Figur 6: Krydstælling i krydset Frederiksdalsvej/Kongevejen. Kl. 15:40-16:40. Person- og lastbiltrafik er summeret.

4.2

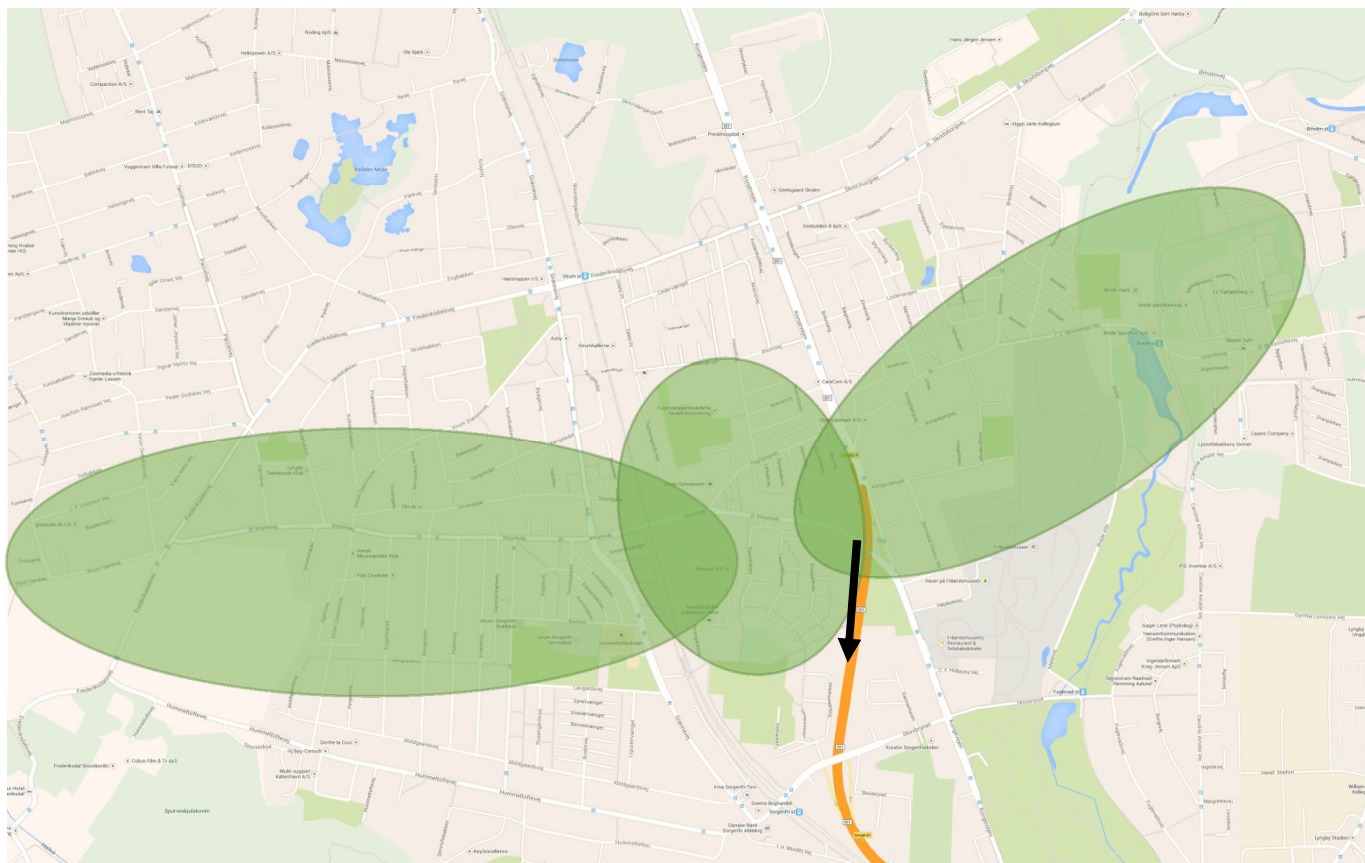
A: Virumvej tilkørsel (mod syd)

Denne tilkørsel har potentiale for området nord for Frilandsmuseet, områderne omkring Virumvej, samt området ved Fuglsangvej, da det antages at Fuglsangvej lukkes ved Kongevejen.

Fuglsangvej fungerer i dag som gennemfartsvej mod Kongevejen. Men da vejens nordlige side benyttes til parkering, er der dårlig plads til at bilister kan passere hinanden. Da Virum Gymnasium ligeledes ligger på vejen, vil vejen med fordel kunne lukkes ved Kongevejen, hvis der kommer en ny tilkørsel til Lyngby Omfartsvej ved Virumvej.



Figur 7: Fuglsangvej fungerer i dag som til- og frakørsel til Kongevejens i sydgående retning



Figur 8: Trafikpotentiale for tilkørsel mod syd ved Virumvej.

	I dag		Flytning af trafik	
	ÅDT	%	ÅDT	
Fuglsangvej	600	75 %	450	
Hummeltoftevej fra øst	1.700	10 %	200	
Hummeltoftevej fra vest	2.200	50 %	1.100	
Frederiksdalsvej mod Kongevejen	2.200	10 %	200	
I alt			1.900	

Tabel 1: Trafik til ny afkørsel ved Virumvej (fra syd)

Det ses af Tabel 1 at ÅDT på tilkørsel mod syd ved Virumvej skønnes at blive ca. 1.900 køretøjer.

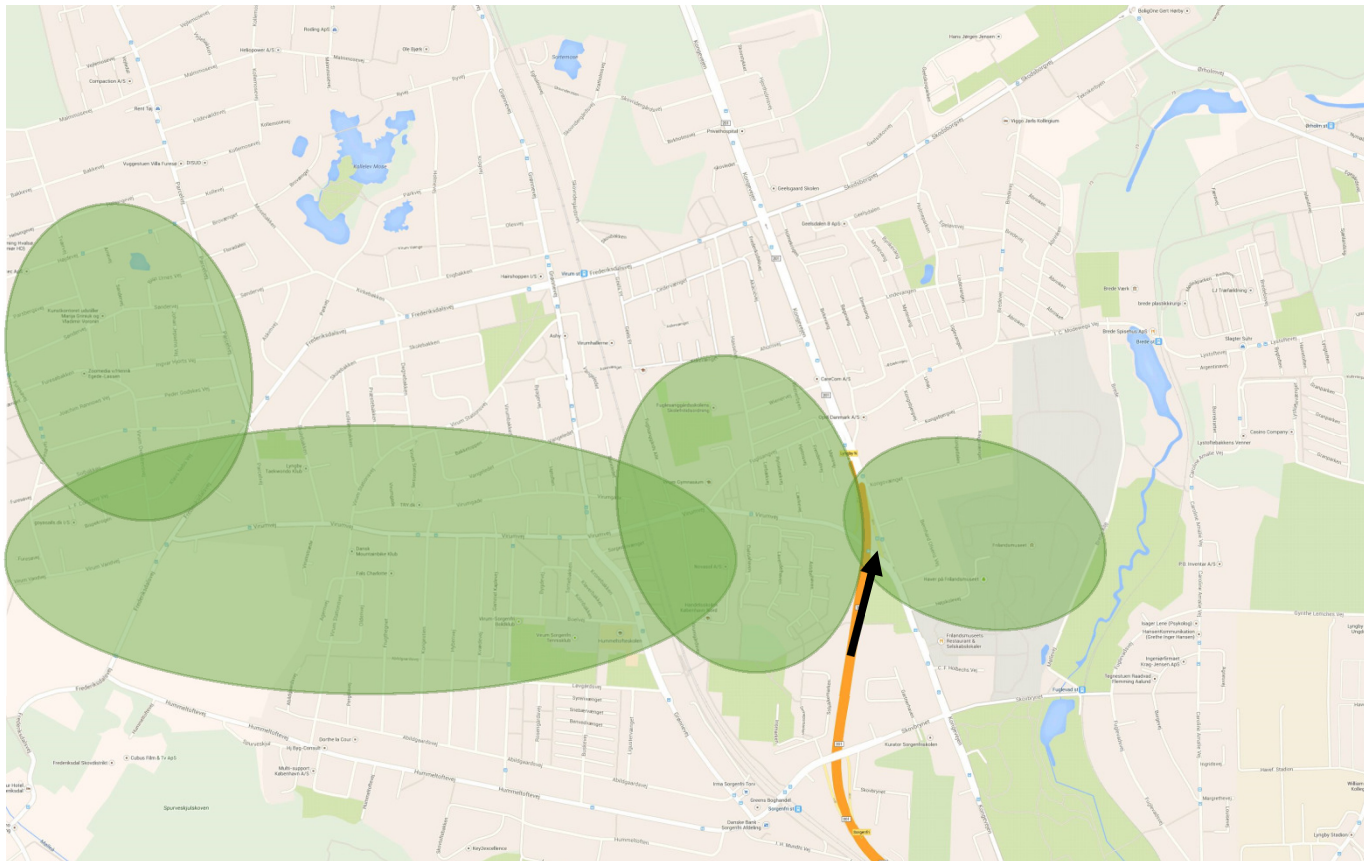
Trafikmængden vil stige på Virumvej.

Trafikmængden vil falde på Frederiksdalsvej, Fuglsangvej, Hummeltoftevej, Grønnevej og Kongevejen ved Frilandsmuseet.

4.3

B: Virumvej afkørsel (fra syd)

Denne afkørsel har potentiale for området nord for Frilandsmuseet, dog ikke vejene omkring Bredevej, da der også er afkørselsmulighed her. Herudover områderne langs Virumvej. Det er også muligt, at den vil flytte noget af den trafik, der i dag kører af Frederiksdalsvej.



Figur 9: Trafikpotentiale for afkørsel fra syd ved Virumvej.

	I dag		Flytning af trafik	
	ÅDT	%	ÅDT	
Afkørsel Skovbrynet, højre	1.200	10 %	100	
Afkørsel Skovbrynet, venstre	3.200	50 %	1.600	
Kongevejen mod Frederiksdalsvej	2.200	10 %	200	
I alt			2.000	

Tabel 2: Trafik til ny afkørsel ved Virumvej (fra syd)

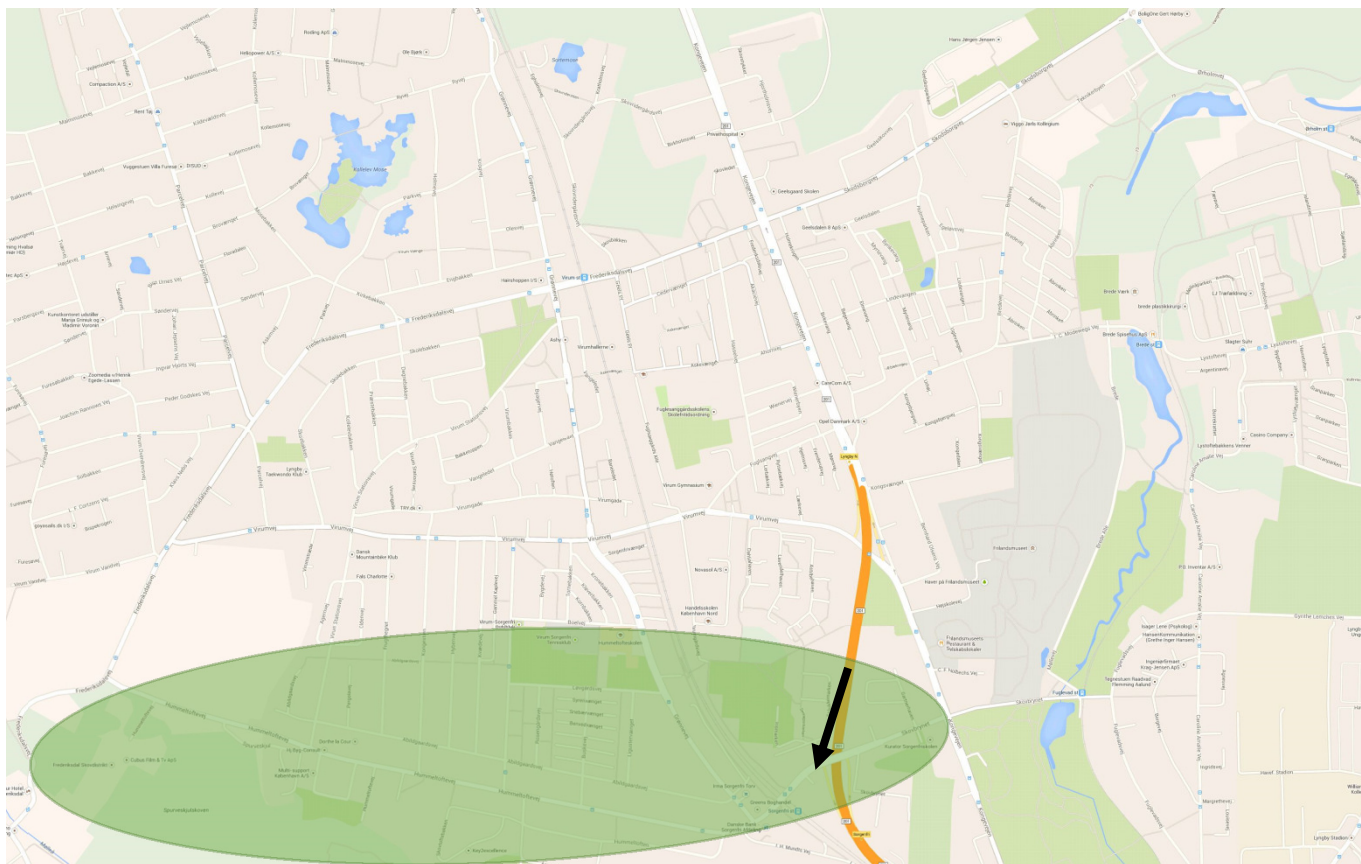
Det ses af Tabel 2 at ÅDT på afkørsel fra syd ved Virumvej skønnes at blive ca. 2.000 køretøjer.

Trafikmængden vil stige på Virumvej.

Trafikmængden vil falde på Hummeltoftevej, Grønnevej og Kongevejen.

4.4 C: Skovbrynet afkørsel (fra nord)

Denne afkørsel har potentiale for områderne ved Gartnerhaven, Skovbrynet syd, Solsikkemarken og boligområdet tæt på Hummeltoftevej. I dag vil trafikanter til disse områder køre fra ved Fuglsangsvej eller Virumvej.



Figur 10: Trafikpotentiale for afkørsel fra nord ved Skovbrynet.

	I dag		Flytning af trafik	
	ÅDT	%	ÅDT	
Fuglsangvej	600	25 %	150	
Virumvej afk.	5.000	25 %	1.250	
I alt			1.400	

Tabel 3: Trafik til ny afkørsel ved Skovbrynet (fra nord)

Det ses af Tabel 3 at ÅDT på afkørsel fra nord ved Skovbrynet skønnes at blive ca. 1.400 køretøjer.

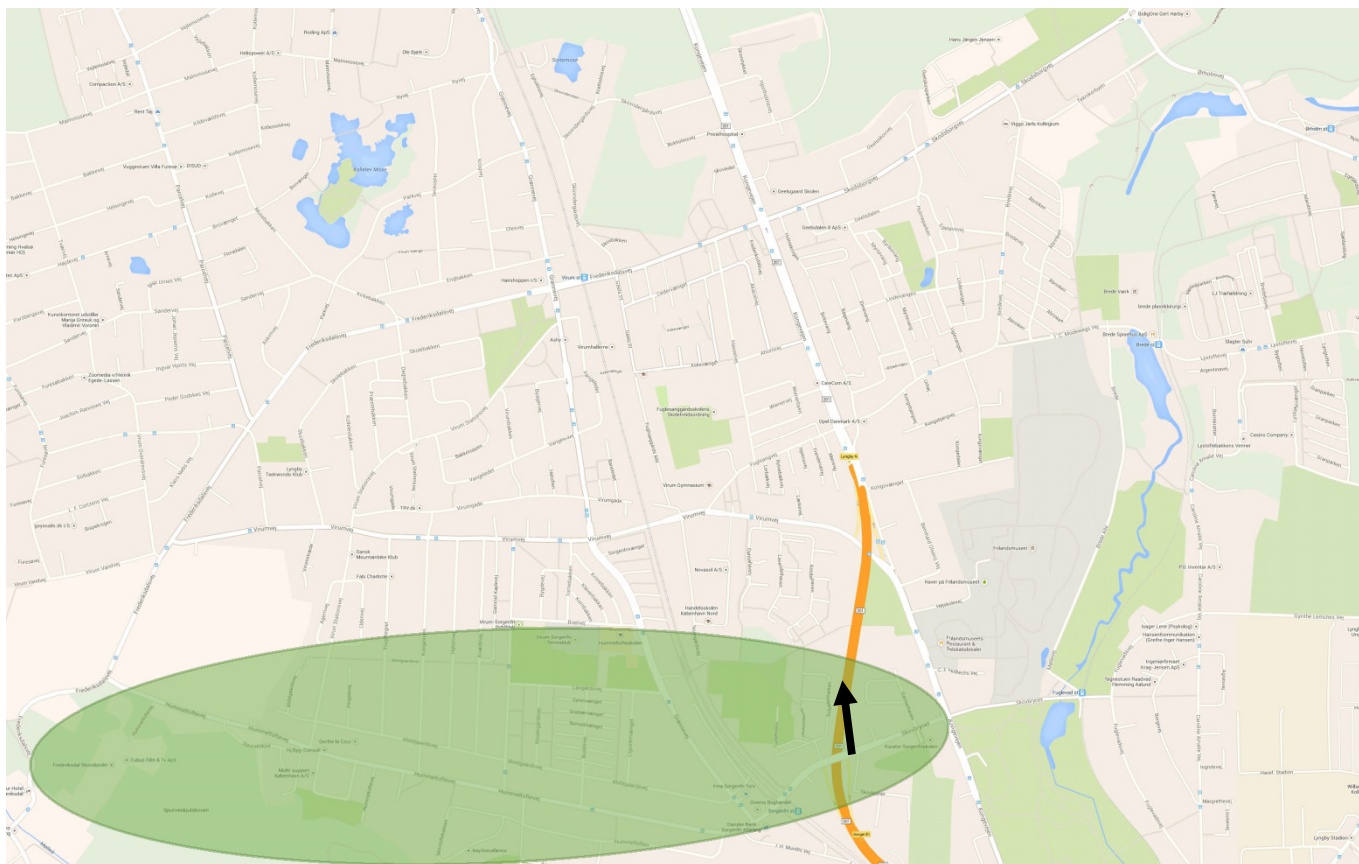
Trafikmængden vil stige på Hummeltoftevej.

Trafikmængden vil falde på Virumvej og Kongevejen ved Frilandsmuseet.

4.5

D: Skovbrynet tilkørsel (mod nord)

Denne tilkørsel har potentiale for områderne ved Gartnerhaven, Skovbrynet syd, Solsikkemarken og boligområdet tæt på Hummeltoftevej. I dag ville trafikanter fra disse områder køre på ved Virumvej.



Figur 11: Trafikpotentiale for tilkørsel mod nord ved Skovbrynet.

	I dag		Flytning af trafik	
	ÅDT	%	ÅDT	
Virumvej tilkørsel	5 000	30 %	1.500	
I alt			1.500	

Tabel 4: Trafik til ny tilkørsel ved Skovbrynet (mod nord)

Det ses af Tabel 4 at ÅDT for tilkørsel mod nord ved Skovbrynet skønnes at blive ca. 1.500 køretøjer.

Trafikmængden vil stige på Hummeltoftevej.

Trafikmængden vil falde på Virumvej og Kongevejen ved Frilandsmuseet.

4.6 Trafikændringer i området

De nye ramper vil ændre i trafikmønstrene i området. I følgende tabel ses en vurdering af de ændringer i ÅDT som de enkelte ramper vil medføre.

Hvis alle ramperne bliver anlagt (A+B+C+D) er det primært Grønnevej, der vil se en ændret trafikmængde. Her vil trafikken falde, da vejen ikke længere i samme grad vil være gennemfartsvej for trafik mod Kongevejen/Lyngby Omfartsvej. Trafikken på henholdsvis Virumvej og Hummeltoftevej ændrer sig ikke meget, da flytningen af trafikken udlignes.

Trafikken vil stige betragteligt på Virumvej og falde på Hummeltoftevej, hvis der kun laves ramper på Virumvej (A+B).

Hvis der kun udføres ramper på Hummeltoftevej/Skovbrynet (C+D), så vil trafikken på Hummeltoftevej stige betragteligt og trafikken på Virumvej vil falde.

	ÅDT i dag	A	B	C	D	A+B	C+D	A+B+C+D
1: Skovbrynet	6.000	-200	-100	300	300	-300	600	300
2: Hummeltoftevej	9.500	-1.100	-1.600	1.000	1.200	-2.700	2.200	-500
3: Grønnevej	5.300	-600	-800	-500	-600	-1.400	-1.100	-2.500
4: Virumvej	4.600	1.300	1.600	-1.000	-1.200	2.900	-2.200	700
5: Kongevejen	12.500	-200	-100	-300	-300	-300	-600	-800

Tabel 5: Trafikændringer på udvalgte veje i området.

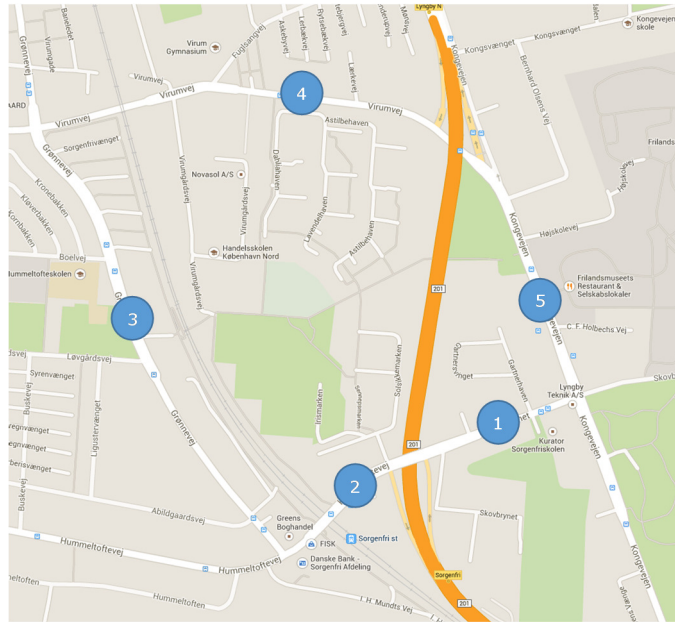
A: Tilkørsel ved Virumvej (mod syd),

B: Afkørsel ved Virumvej (fra syd),

C: Afkørsel ved Skovbrynet (fra nord),

D: Tilkørsel ved Skovbrynet (mod nord)

Hvis A bliver udført, anbefales det at lukke for gennemkørsel på Fuglsangvej ved Kongevejen. Her vil der derfor kun være trafik til boligområdet tilbage.



4.7

Rejsetider

På Figur 12 ses et eksempel på en rute, der vil få stor gavn af en ny afkørsel ved Virumvej. Ruten vil blive kortere, der kan køres med højere hastighed på et længere stræk af ruten og der er færre kryds. Bl.a. fjernes et venstresving ved Kongevejen/Skovbrynet. I Tabel 6 og Tabel 7 ses det, at den beregnede rejsetid nedsættes fra 126 sekunder til 71 sekunder, altså en forbedring på 55 sekunder.



Figur 12: Eksempel på forbedret rejsetid ved ny rampe. Blå: eksisterende rute. Rød: ny rute. Bemærk at hastigheden på Lyngby Omfartsvej er forudsat nedsat til 70 km/h

Afstand (m)/kryds	Hastighed	Sekunder
1400	50	101
Kongevejen/Skovbrynet		15
Kongevejen/Højskolevej		5
Rampekryds		5
Samlet rejsetid		126

Tabel 6: Rejsetid i dag fra syd til Virumvej 18 er ca. 126 sekunder.

Afstand (m)/kryds	Hastighed	Sekunder
700	70	36
350	50	25
Rampekryds		10
Samlet rejsetid		71

Tabel 7: Rejsetiden med ny rampe fra syd til Virumvej 18 er ca. 71 sekunder.

Det formodes, at det ovenstående eksempel er en af de ture, der vil få den største rejsetidsforbedring. Mange af turene i potentialeområderne vil få en mere begrænset rejsetidsforbedring. Da der er så kort afstand mellem de eksisterende af-/tilkørsler og de nye, vil mange ture ligge i en gråzone hvor ganske få sekunder afgør rutevalget.

5

Nedklassificering af Lyngby Omfartsvej

Etablering af nye ramper forudsætter at Lyngby Omfartsvej bliver nedklassificeret fra at være en motorvej til en almindelig vej og 70 km/h for at kunne leve op til afstandskrav mellem ramper.

Ved at nedklassificere vejen fra en motorvej til en almindelig vej er afstandskravene mellem ramperne minimum 0,4 km, hvilket kan overholdes ved samtidig at nedsætte hastigheden til 70 km/h og kun anlægge et sæt ramper.



Foto 1: Tv. Lyngby Omfartsvej med 90 km/h og th. Kongevejen med 70 km/h.

En nedklassificering af Lyngby Omfartsvej betyder at den i hastighed skal svare til Kongevejen. Ved motorvejens afslutning ved F24-tankstationen ændrer vejen karakter. Selvom vejen stadig er 4-sporet med midterrabat er der nu cykelsti, fortov, parkeringspladser, sideveje og signalregulerede kryds. Derudover ligger der bygninger helt ud til vejen, der anvender Kongevejen som adgangsvej.

At nedklassificere Lyngby Omfartsvej er vanskelig fordi den i sin nuværende udformning svarer til den nuværende klassificering. Dette som følge af at det er en 4-sporet facadeløs vej med midterrabat, autoværn, til- og frakørselsramper mv.

For at få vejen til lidt at fremstå som en 70 km/h vej kræver det en større ændring af vejens karakter. Det foreslås at midterautoværnet og beplantningen i siderne fjernes så vejen får en mere bymæssig karakter. Samtidig bør belysningen ændres så den også får en mere bymæssig karakter. Med en trafikmængde i ÅDT på 18.000 nord for Hummeltoftevej/Skovbrynet og 29.000 syd for vil vejen ikke kunne ombygges til en to sporet vej.

En nedklassificering af vejen til 70 km/h vil i øvrigt betyde en mindre støjbelastning fra vejen, hvilket vil være en fordel for beboere langs vejen.

Ønsket om at etablere til- og frakørselsramper taler i øvrigt imod ideen om at give vejen en anden karakter og nedklassificere vejen med en lavere hastighed.

Da Lyngby Omfartsvej er en motorvej af regional betydning skal Vejdirektoratet høres omkring en nedklassificering.

6

Øvrige trafikale konsekvenser

Ved udførelse af nye ramper vil de eksisterende T-kryds ved ramperne blive omdannet til F-kryds. Dette komplicerer krydsenes udformning, hvilket betyder at krydsene skal signalreguleres for at trafikken kan afvikles med tilfredsstillende sikkerhed. Dette vil betyde en øget rejsetid for den gennemkørende trafik i forhold til dagens situation.

Den øgede kompleksitet kan også få negativ påvirkning på trafiksikkerheden. Dette afhænger dog af den endelige udformning af krydsene.

7

Økonomi

Følgende er erfaringspriser fra andre projekter med etablering af rampeanlæg.

- 26 mio. kr.: Etablering af østvendte ramper på Vestmotorvejen ved afkørsel 41, Tjæreby.
- 22,1 mio. kr.: Etablering af østvendte ramper på Djurslandmotorvejen ved afkørsel 19b, Høgemosevej.
- 117 mio. kr.: Etablering af nyt tilslutningsanlæg med både nord- og sydvendte ramper på Køgebugtmotorvejen ved Egedevej, Tjæreby/Vemmelev.
- 123,6 mio. kr.: Etablering af snegl mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3.

De nævnte projekter er alle ved etablering af ramper på en motorvej. På Lyngby Omfartsvej vil ramperne skulle være kortere og derfor noget billigere at anlægge. Modsat er de nævnte projekter generelt etablering af ramper på bar mark. På Lyngby Omfartsvej skal ramperne derimod etableres i byområder og ekspropriationer vil være nødvendige. Med de komplikationer med at bygge tæt på eks. boliger (fx spunsvægge og støjafskærmning) vurderes anlægsarbejderne overordnet set at være ligeværdige.

De to førstnævnte projekter ved Tjæreby og Høgemosevej vurderes i udformningen at være bedst sammenlignelige med etablering af ramper på Lyngby Omfartsvej. Årsagen til at ramperne ved Tjæreby er lidt dyrere kan skyldes at de også indeholder etablering af signalanlæg – ligesom vil være krævet ved rampeanlæg på Lyngby Omfartsvej, da der etableres firbenede kryds.

Overslagsmæssigt vurderes ramper på Lyngby Omfartsvej at beløbe sig til ca. 25 mio. kr. for et par, dvs. ca. 12,5 mio. kr. pr. rampe og ca. 50 mio. kr. for alle fire ramper. Udgifter til ekspropriationer er ikke medtaget i honoraroverslaget – de vurderes at være betydelige ved etablering af nordvendte ramper på Hummeltoftevej/Skovbrynet. Fordi der skal bygges tæt på boliger bør anlægsoverslaget valideres såfremt der skal arbejdes videre med projektet.

Indsigelser og bemærkninger: Forhøring august 2013 – Helhedsplan for de stationsnære områder omkring Sorgenfri S-station Forny et høring april 2014 – Fremtidigt plangrundlag for de stationsnære område i Sorgenfri

Forny et høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
1. Fælles høringssvar fra 31 beboere i Breidablik v. Svend Lynge Jensen, I.H. Mundts Vej 17 st.tv.	<p>Ønsker ikke Sydtorvet udvidet med en ny bygning til IRMA. Det vil give øget trafik på I.H. Mundts Vej og parkeringspladsen; øget varelevering med deraf følgende støjgener; parkeringskaos på parkeringspladsen, da der ikke er pladser nok; forringet udsyn til Hummeltoftevej fra Kirkestien;</p> <p>OK til ny bygning til specialbutikker med placering og omfang svarende til den eksisterende cykelparkering;</p> <p>Irma bør forblive på Nordtorvet med underjordisk parkering og vareindlevering.</p>	-	-
2. Nete Bonnevie, I.H. Mundts Vej 15, 2. mf	Anerkender at der kan være behov for en udvikling, men lad det være med måde. Ønsker ikke høje bygninger. Gentager i øvrigt synspunkterne fra det fælles høringssvar (1.).	-	-
3. Jens Galsøe,	<p>Fremsendt alternativt forslag, hvor ...</p> <p>Nordtorvet bevares / renoveres og parkeringspladserne inddrages i torvemiljøet;</p> <p>Politorvet bebygges med et butiksbyggeri, café og restaurant omkring et bytorv, der åbner sig mod Hummeltoftevej. Suppleres med ældreboligbebyggelse længst mod Virumgård. Parkering i kælder. Banebroen udvides mod nord for at skabe sammenhæng mellem butikstovene.</p> <p>Sydtorvet ryddes for eksisterende bebyggelse og der opføres en boligbebyggelse trukket væk fra Hummeltoftevej i vinkelform med højder og udformning, der harmonerer med Bredablik.</p> <p>Pendlerparkeringen bevares for at tilgodese stationsnær parkering.</p>	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
4. Annemarie Brinch, Kongevejen 67	<p>Kan ikke tilslutte sig nedrivning af Nord- og Sydtorvet;</p> <p>God idé at nedsætte hastighed og ændre Hummeltoftevejs udformning;</p> <p>Polititorvet bør bruges til butikker, hvis blot byggeriet ikke bliver for bombastisk;</p> <p>Der er inspiration at hente fra den nylige renovering af Nærumvænge Torv.</p>	-	-
5. Hans-Jørgen Bundgaard, Virum Overdrevsvej 26	<p>Hensigtsmæssigt at se på, hvordan Virum og Sorgenfri stationscentre kan fungere sammen;</p> <p>Tanken om et varehus bør droppes, da det vil ødelægge muligheden for at drive nogen form for udvalgswarebutik i både Virum og Sorgenfri;</p> <p>Butikkerne bør ikke spredes på 4 hjørner, men primært være på Nordtorvet suppleret med Sydtorvet;</p> <p>Bygningernes højde er skudt helt over målet.</p>	-	-
6. Elise og Jan Fritzboeger, I.H. Mundts Vej 8A	<p>For meget og for højt byggeri;</p> <p>Dagligvarearealet overstiger langt det forventelige;</p> <p>Nordtorvet og Polititorvet lukker sig om sig selv;</p> <p>Diagonalløsningen er en blanding af trafikarter virker mere som et arkitektonisk forsøg på at binde områderne sammen end på en løsning af de trafikale problemer;</p> <p>Ingen af de 2 løsningsmodeller for krydset Hummeltoftevej - Grønnevej/I.H. Mundts Vej fremstår som sikre løsninger. Samtidig skaber trafikken på I.H. Mundts Vej allerede i dag afviklingsmæssige problemer og farlige situationer;</p>	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>Ønsker ikke yderligere dagligvarehandel på Sydtorvet;</p> <p>Varetilkørslen til Sydtorvet er stadig en udfordring – der er igen bakkende lastbiler til Sydtorvet.</p>		
7. Thea Hermann Palbøl, Gartnersvinget 5	Foreslår der nedsætte en netværksgruppe med repræsentanter fra hver vej/område som bindeled mellem borgere og Kommunalbestyrelsen / forvaltning.	-	-
8. Underskriftindsamling v. Thea Hermann Palbøl, Gartnersvinget 5	<p>Beboere på Gartnersvinget, Gartnerhaven og omkring Skovbrynet siger nej til etagebyggeri på Sorgenfri Torv. Ønsker et lavt og åbent bytorv med ubemandet bibliotek, medborgerhus/kulturhus, café, brede cykelstier og gode aflåste cykelparkeringsforhold;</p> <p>Ønsker ikke mere trafik omkring Lyngby Omfartsvej</p> <p>Ønsker et nærområde, som tilgodeser beboernes behov.</p>	-	-
9. Lone Knøsgaard Jensen og Martin Myhre, Hummeltoftevej 66	<p>Ønsker reovering af det eksisterende torv eller bebyggelse i højst 3 etager;</p> <p>Højere bebyggelse kan placeres på polititorvet og pendlerparkeringen;</p> <p>I krydset Grønnevej – Hummeltoftevej skal det hjørne bevares. Hjørnet og træerne er eneste afskærmning mod trafikken, billys og støjen.</p>	-	-
10. Simon Vinther Laursen og Susie Christensen, Abildgaardsvej 33	<p>Højst 2-3 etager på Nordtorvet, både mod banen og Hummeltoftevej. Og højst 2 etager mod Grønnevej;</p> <p>Stærkt imod løsning 2 for krydset Hummeltoftevej – Grønnevej/l.H. Mundts Vej;</p> <p>Lav underjordisk parkering med afkørsel direkte fra motorvejen.</p>	-	-
11. Tavs Folmer Andersen,	Ikke behov for eller ønske om den fordoblede vareomsætning i lokalområdet;	-	-

Fornyet høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
I.H. Mundts Vej 12	<p>Medfører markant forøgelse af såvel bl som lastbiltrafikken</p> <p>Bekymret over at der holdes fast i diagonalløsningen;</p> <p>Cyklisterne på I.H. Mundts Vej bør beskyttes;</p> <p>Kirkestien bør bevares.</p>		
12. Palle og Susanne Bisgaard, I.H. Mundts Vej 10	<p>Ønsker et grønt center, der lever op til fremtidens krav om bæredygtighed i bred forstand, og som kan sætte standard for fremtidens lokale butikcentre og boligområder;</p> <p>Mere hensigtsmæssigt at lave flere butikker på Politigrunden eller Planteavlslaboratoriet end på Sydtorvet</p> <p>Der er modstridende planer og tolkninger vedrørende behov for nye butikker i området;</p> <p>Der bør udarbejdes et oplæg, der rummer en bedre balance mellem beboernes og erhvervslivets interesser og som i lang større udstrækning tager hensyn til natur, miljø og æstetik. Et center, som vi alle kan være stolte af.</p>	-	-
13. Anette Ginsbak og Jesper Rye Rasmussen	<p>Fremsender forslag, der er identisk med nr. 3.</p>	-	-
14. Theresia og Erik Præstegaard, Spurveskjulsparken 10	<p>Generelt skal området fremtræde som lavt byggeri:</p> <p>Ikke flere supermarkeder på Sydtorvet;</p> <p>Ingen omlægning af krydset Hummeltoftevej – Grønnevej / I.H. Mundts Vej;</p> <p>Bedre tilgængelighed for biler med ramper til/fra Omfartsvejen;</p>	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>Pendlergrunden udvikles mest muligt;</p> <p>Nordtorvet må ikke bebygges højere end 2 etager, eventuelt 4 etager mod banen;</p> <p>Foreslår at kommunen allierer sig med LAB/DAB om en henvendelse til Realdania.</p>		
<p>15. DN Lyngby-Taarbæk, v. Hans Nielsen, Kastanievej 4 B</p>	<p>Plangrundlaget skal respektere de landskabelige og miljømæssige værdier i området;</p> <p>Udsigten til Sorgenfri Kirke fra Lyngby Sø og Folkeparken vil blive skæmmet af flere højhuse;</p> <p>Sorgenfri Kirke er omfattet af Naturbeskyttelseslovens §19 (kirkebeskyttelseslinjen)</p> <p>DN Lyngby anbefaler derfor at der ikke opføres et højhus på Nordtorvet.</p>	-	-
<p>16. Richard Pade, Gartnersvinget 24</p>	<p>Hold byggehøjde i de 4 kvadranter som i dag og afstem detailhandelsarealet til lokale forhold;</p> <p>Arkitekturen i tråd med de eksisterende bygninger – som det netop LIDL-byggeri;</p> <p>Parklignende tæt-lav boligbebyggelse på Politigrunden;</p> <p>På Sydtorvet kun detailhandel i den eksisterende bygning. IRMA bør flyttes til Politigrunde eller pendlerparkeringspladsen. Ikke behov for flere supermarkeder;</p> <p>Lav ramper ved Virumvej, så trafikken lettes i Sorgenfri stationscenter;</p> <p>Korttidsparkering langs vej foran forretningerne;</p> <p>Fordel cykelparkeringen;</p>	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
17. Maiken Riis Friberg, Abilbgaardsvej 35	<p>Enig i at der bør ske noget. Området er trist, forsømt og nedslidt;</p> <p>God idé at koncentrere butikkerne på Sydtorvet som en lukket bebyggelse, der giver færrest mulige gener for naboerne;</p> <p>Riv de grimme barakker på Nordtorvet ned og lav en boligblok der matcher Sorgenfrivang I;</p> <p>Der er ikke behov for flere nye butikker;</p> <p>Husk at indføre det grønne, som nærmest er fraværende i dag;</p>	-	-
18. Mikkel Friberg, Abildgaardsvej 35	<p>Det udsendte forslag burde ikke have været i forhøring, da det vil være en katastrofe for området, hvis der bygges flere høje bygninger;</p> <p>Foreslår der udarbejdes et nyt forslag med lavt og ikke-massivt byggeri. Trafikken afvikles tættest muligt på Omfartsvejen, helst med indkørsel via politigrunden. Nye til- og frakørsler til Omfartsvejen må være en forudsætning for enhver udvidelse af det eksisterende Sorgenfri Torv.</p>	-	-
19. Lise Wesenberg Jensen, I.H. Mundts Vej 15, 2 D	<p>Sorgenfri fremstår i dag som et grønt kvarter med meget lys og luft. Det gælder også området omkring stationen, hvor der er mange træer og anden beplantning ud mod Hummeltoftevej;</p> <p>Denne karakter skal bevares, hvorfor der ikke bør gives tilladelse til en væsentlig forøgelse af bygningsmassen. Sorgenfri skal ikke være en mini-kopi af Kgs. Lyngby;</p> <p>På pendlerparkeringspladsen behøver man vel ikke bygge så højt som foreslået, hvis der overhovedet skal bygges. Under alle omstændigheder vigtigt at bevare parkeringspladser til pendlerne;</p>	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	Ser helst at Sorgenfri Torv bevares. Alternativt en lav bebyggelse i 1-2 etager, der matcher Sydtorvet;		
20. Sten Langvad, Asavænget 24	<p>Kommunalbestyrelsen skal beslutte, om det er Sorgenfri Torv, der skal satses på, eller om man fortsat har en forestilling om et fremtidigt Virum Torv;</p> <p>Hvis Sorgenfri Torv skal være det næststørste center efter Kgs. Lyngby, skal de overordnede trafikale udfordringer løses, dvs. 70 km/t på Omfartsvejen og nye til- og frakørselsramper – alt med henblik på at aflaste Hummeltoftevej og Grønnevej;</p> <p>Dernæst skal kommunalbestyrelsen fastlægge udviklingsplanens bæredygtige kvaliteter, der som udgangspunkt er funktionskrav, teknisk kvalitet, økonomi, miljø og sociokulturel identitet;</p> <p>Foreslår at kommunalbestyrelsen afholder en arkitektkonkurrence for at sikre et bedst mulige udkomme af denne store mulighed for at skabe bebyggelse og torvedannelser med fremtidige udviklingsmuligheder;</p>	-	-
21. Søren og Anette Gylden, Løvgårdsvej 23	<p>5-8 etager på Nordtorvet er alt for højt i forhold til den 1-plansløsning, vi har nu;</p> <p>Bevar pendlerparkeringspladsen, som vi bruger og har brug for;</p> <p>Hvorfor mere kontorbyggeri – flere større kontorbygninger ved parkeringspladsen står tomme;</p>	-	-
22. Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk v. Bente Kjøller	<p>Finder det beklageligt, hvis det er nødvendigt at nedrive Sorgenfri Torv;</p> <p>Hvis det er, bør det erstattes af nyt lavt butiksbbyggeri, der respekterer den oprindelige helhedsplan fra 1950'erne;</p>	-	-
23. Carl og Grethe Anker-	Stærke modstandere af et alt for højt byggeri;	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
stjerne, Gartnersvinget 45	<p>Ser frem til byggeri med forskudte etager/terrasser på polititorvet;</p> <p>Giv publikum adgang – café/kultur - til de højeste etager med udkig til Lyngby Sø</p> <p>Prøv grønne facader, sedum på tagene og installer vandarrangementer/springvang/regnvandsbassiner, som giver et grønt miljø og som er interessant at købe ind i;</p>		
24. Svend Lynge Jensen, I.H. Mundts Vej 17 st.tv Ib & Susanne Grønsund, I.H. Mundts Vej 23, 2. tv	<p>Vil gerne undgå etablering af et ekstra supermarked på Sydtorvet. Konsekvenserne med ekstra trafik på I.H. Mundts Vej, for få parkeringspladser, inddragelse af Kirkestiens nuværende tracé og med bebyggelse helt ind til skellet ved Breidablik er ikke acceptable;</p> <p>Diagonalløsningen er dristigt tænkt, men det er svært at tro, at de bløde trafikanter bevæger sig sikkert ud mellem bilisterne. Tror der kommer krav om fodgængerovergang mellem krydsene;</p> <p>Varehuset på Politigrunden kan være OK, hvis trafikken på Omfartsvejen og Hummeltoftevej og hvis det ikke betyder at de eksisterende butikker bliver lukningstruede;</p>	-	-
25. Anne Grethe Drivsholm, Hummeltoften 11 B	<p>Generelt en spændende og vigtig plan, men byggeriet er alt for massivt;</p>	-	-
26. Vibeke Nathan, Hummeltoftevej 74	<p>Idealet for fremtidens byer er at der er grønne. Og der skal lægges vægt på livet mellem husene. Ingen af projekterne lever op til dette;</p> <p>Har hæftet sig ved oplysningerne på borgermødet om, at for mange boliger vil kræve ét ekstra spor på Hummeltofteskolen, flere børnehavpladser og SFO'er;</p>	-	-
27.	Byg kun én etage på Sydtorvet længere væk fra Brei-	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
Ejerforeningen I. H. Mundts Vej 11-23 v. Svend Lynge Jensen I. H. Mundts Vej 17, st.tv.	dablik end i de tidligere forslag og med tekniske an- læg under et grønt tag; Bygningsmassen udvides i det hele taget for drama- tisk, især på Nordtorvet med op til 8 etager.		
28. Afdelingsbestyrelsen i Sorgenfrivangll V. formanden Preben Mac, Grønnevej 255, 8, 5	Foreslår at Nordtorvet ikke ændres, men at det i ste- det istandsættes og at en dygtig arkitekt indarbejder den nuværende arkitektur i det nye område; Ændres Nordtorvet alligevel, bør der ikke bygges hø- jere end Sorgenfrivang I, dvs. 2-3 etager; Foreslår at der på Grønnevej etableres en midterrabat sammen med bump eller lignende ved Hummeltofte- skolen; Til- og frakørslen til Nord- og Sydtorvet bør ske fra Hummeltoftevej;	-	-
29. Cyklistforbundets lokalaf- deling for Lyngby- Taarbæk og Rudersdal v. Niels Wellendorf	Enige i lysreguleringer ved de 2 tilslutninger til Om- fartsvejen og ved Sennepsmarken; Ufravigeligt krav at der kommer cykelstier på I.H. Mundts Vej; Cykelstien under banen bør udbygges, så cyklister uden ærinde i butikkerne kan passere uden konflikter med biltrafikken; Gør opmærksom på det særlige behov for cykelparke- ring for ladcykler og cykelanhængere;	-	-
30. Susan Mac, Grønnevej 255, 8	Det vil skæmme hele Sorgenfri, hvis der bygges en høj bygning op mod de 3 eksisterende højhuse; Nye bygninger må ikke være højere end Sorgenfri- vang I;	-	-
31. Charlotte Poulsen,	Nybyggeriet bør ske på Polititorvet. Ikke med varehus. Snarere en discountbutik og mindre butikker;	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
Abildgaardsvej 18	<p>Ikke plads på Sydtorvet til nyt byggeri, på grund af tung trafik, for få parkeringspladser og af hensyn til børnene på I.H. Mundts Vej;</p> <p>Der bør skabes en smuk samlingsplads på Nordtorvet med restaurant og små butikker. Byggeri ikke over 2-4 etager;</p> <p>Alt byggeri højst 2-4 etager, dog ikke Polititorvet;</p>		
32. Ole Gaardsting, Kvædevej 106	<p>Torvet bør ikke sammensættes af 4 delområder;</p> <p>Forgængere skal krydse den kørende trafik for at komme fra en torveplads til en anden;</p> <p>Bygningsmassen med blokke i op til 8 etager er for voldsom;</p> <p>Ikke beskrevet hvordan parkeringspladser til cykler og biler skal løses;</p> <p>Svært at krydse Hummeltoftevej, hvis der er mange belægningsskift med højdeforskelle;</p> <p>Lysregulering ved afkørslen fra Omfartsvejen vil give opstuvning af biler ud på motervejen;</p> <p>Forslaget har for mange løse ender – det er vist en ommer;</p>	-	-
33. Katrine Sonne-Hansen, Grønnevej 212	<p>Café som beskyttet arbejdsplads, weekend-brunch, billig og sund aftensmad til afhentning;</p> <p>Kulturtilbud med selvbetjent bibliotekstilbud, børne- og ungdomsbibliotek, tilbud fra områdets sundhedsplejersker, kulturtilbud fra lokale foreninger;</p> <p>Café og kulturtilbud kan kombineres med fællesspisning 1-2 gange om ugen;</p>	-	-

Fornyset høring april 2014 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
34. Henrik Arne, Astillbehaven 6	Ja til forbedringer som renovering, ombygning, cykel-parkering, grønt og belysning samt generel forskønnelse; Nej til mere byggeri og absolut nej til højere byggeri;	-	-
35. Mia Kobbarnagel, Grønnevej 253. 6. 2	Foreslår at Politigrunden indrettes med ungdomsboliger og kollegieværelser fra 1. sal og højere;	-	-
36. Adressebeskyttelse	Bygningerne mod Hummeltoftevej bør højst være 2 etager; IRMA placeres bedst på Polititorvet; Ingen rækkehuse mod Grønnevej; Ikke bygninger i 5-8 etager, højst 3-7; Kun få steder i forvaltningens forslag, hvor de ældre kan mødes uformelt.	-	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
1. Helle Jensen Ikke oplyst adresse	1.1 Oplever, som kørestolsbruger, dagligt vanskeligheder ved brug af Irma og elevatoren på Sorgenfri Torv. Foreslår at Irma udvides så gangarealerne kan tilgodese kørestolsbrugere/el-scooter. Foreslår at elevatoren på Sorgenfri Torv udvides, da den er så smal, at man ved brug af el-scooter kan sidde fast i elevatoren.	Det forudsættes, at den fremtidige butiksindretning og elevatorer indrettes så de hensigtsmæssigt kan benyttes af kørestolsbrugere og el-scootere.	Vurderes og indarbejdes i de kommende planer og byggesager.
2. Hegert Fjeldsted Vad Lisbet Hoffmann Vad Grønnevej 249, 10.-8 2830 Virum	2.1 Har med interesse læst forslaget og håber meget, det lykkes at komme igennem med en renovering og forskønnelse af Sorgenfri Torv og området ved stationen. Det er i høj grad tiltrængt.	Såvel Grønnevej som Hummeltoftevej er udpeget som primære trafikveje, der skal afvikle trafikken mellem kommunens enkelte kvarterer. Andelen af tung trafik vurderes at være acceptabel for en primær trafikvej.	Medfører ingen ændringer i planen

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>Håber at ændringen af området - og ikke mindst Hummeltoftevej - vil have en positiv afsmittende effekt på Grønnevej, hvor trafikmængden og -støjen er meget generende. Der er bl.a. meget tung trafik igennem Grønnevej, hvilket giver anledning til forundring, da der ud over skole og daginstitution er store boligområder. Leder kommunens bevidst den tunge trafik igennem eller er det bare en nem smutvej?</p> <p>Selvom Grønnevej ikke er omfattet af planen, ønskes den tænkt ind, så man får attraktivt område omkring torvet og stationen.</p>	<p>For at sikre skolevejen er der opsat variable hastighedstavler ud for Hummeltofteskolen. Tavlerne nedsætter periodevis hastigheden forbi skolen til 40 km/t.</p> <p>På trafikveje anvendes i dag støj dæmpende asfalt når vejen asfaltes. Udlægning og prioritering heraf er en driftsopgave, der prioriteres efter et vedligeholdelsesmæssigt hensyn.</p>	
<p>3. Charlotte Poulsen Abildgaardsvej 18 2830 Virum</p>	<p>3.1 Ønsker at der ikke bygges boliger på Sorgenfri Torv, men at det forskønnes med grønne arrangementer, at der ikke bygges kontorer og at der ikke bygges i mere end 2 etager</p> <p>3.2 Opfordrer til ikke at fortsætte tidligere fejltagelse med at bygge som de eksisterende højhuse.</p> <p>3.3 Ligeledes opponeres mod flere erhverv, som advokatkontorer og andre kontorer, da Lyngby er velforsynet og afstanden kort til Lyngby.</p>	<p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.</p> <p>Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p> <p>Placeringen tæt på stationen er hensigtsmæssig til placering af kontorer</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p> <p>Tages ikke til følge.</p>
<p>4. Lone og Jørgen Guldager Kløverbakken 39 2830 Virum</p>	<p>4.1 Af hensyn til områdets totale udtryk vil mere end 4-5 etager på de nye bygninger ikke være acceptabelt.</p> <p>4.2 Rigeligt med parkeringsmuligheder nødvendigt.</p> <p>4.3 Nedlæggelse af pendler p-pladsen er det en dårlig idé, da den altid er fyldt helt op,</p>	<p>Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p> <p>Der etableres parkeringspladser i henhold til gældende normer.</p> <p>Det skal i det videre arbejde sikres, at pendlere har mulighed for at parkere tæt ved stationen, ca. 75 pladser.</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>4.4 Håber de nye lejligheder/rækkehuse fortrinsvis bliver ejerboliger.</p> <p>4.5 En god idé at inddrage det tidligere Plantedirektorat</p> <p>4.6 Foreslår at lysreguleringen ved Grønnevej udvides til også at omfatte I. H. Mundts Vej.</p>	<p>Boligernes ejerform kan ikke fastsættes i en lokalplan.</p> <p>Plantedirektoratet er tidligere udtaget af helhedsplanens område, da der ikke er direkte sammenhæng mellem områderne.</p> <p>Der arbejdes netop med dette kryds for at skabe sikre skoleveje.</p>	<p>Indgår ikke i det videre arbejde.</p> <p>Udviklingen af Plantedirektoratet skal være en særskilt planlægning.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p>
5. Emilie Volsing Vangedeledet 2, 2. TH 2830 Virum	5.1 Det er svært at vende bilen før og efter parkering på nordtorvet. Det kunne være en god ide at tilpasse båsene med en slags ensrettet kørsel omkring parkeringen. På den måde kan man ligeledes opnå et bredt fortov med bedre plads til de forretningsdrivende.	Efter planen erstattes bebyggelsen på nordtorvet med ny bebyggelse og der anlægges parkering i kælderplan.	Forslaget er ikke aktuelt efter gennemførelse af udviklingsplanen.
6. Conny Lind Ikke opgivet adresse	<p>6.1 Mener at gadeliv trives bedst bl.a. ved delvis lav bebyggelse. Bliver bygningerne for høje eller pladserne for store, kan vi ikke overskue byrummet.</p> <p>6.2 God ide med blanding af bolig og erhverv. Der skal være butikker, cafeer, biblioteker m.v. for at skabe liv. Skab plads til ophold. Skab åbne facader.</p> <p>6.3 En god ide med lejeboliger eller måske andelsboliger.</p> <p>6.4 Er det for borgernes skyld, et større supermarked skal opføres?</p>	<p>Der findes talrige eksempler på byrum med højere bebyggelse omkring og hvor bylivet fungerer, f. eks. Strøget.</p> <p>Udviklingsplanen opererer netop ud fra disse synspunkter. Det bemærkes dog, at der ikke er aktuelle planer om at oprette et bibliotekstilbud.</p> <p>Boligernes ejerform kan ikke fastsættes i en lokalplan.</p> <p>I henhold til kommunens detailhandelsstrategi skal dagligvarer så vidt muligt handles lokalt. Detailhandelsundersøgelsen har vist, at en stor del af dagligvareforbruget handles uden for Virum og Sorgenfri. Det er denne handel, der tages "hjem" nu.</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Indgår ikke i det videre arbejde.</p> <p>-</p>
7. Søren Hermansen Hummeltoften 3A 2830 Virum	7.1 Byg et spektakulært højhus på Politigrunden: "Sorgenfri Sky". Kan dels opfylde ønsket om flere boliger, der kan finansiere hele planen, dels være et vartegn for	Forslaget er i direkte modstrid med mange borgers ønske om et lavere byggeri i Sorgenfri Stationsområde. Forslaget kan også have vidtrækkende conse-	Tages ikke til følge.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>Sorgenfri. Markant profil; ikke en kopi af en af de tre andre; smalt og højt; et smalt hus vil ikke skygge; butikker og lign. i bunden; den i planen eksisterende vejføring kunne stadig være aktuel.</p> <p>Forudsætningen for højhusbyggeriet skulle være, at der så ikke skulle være højt byggeri på Nord- og Sydtorvet.</p>	kvenser for naturoplevelsen i Åmosen.	
8. Susanne Platou Grønnevej	<p>8.1 Gør opmærksom på, at parkeringspladserne ved nordtorvet kan forbedres ved at fjerne muren mod Grønnevej.</p> <p>8.2 Går stærkt ind for et (evt. selvbetjent) bibliotek i stueplan i Politibygningen, bygget sammen med et større "kultur-rum" til foredrag, koncerter, børneteater, og andre lokale initiativer. Beboerne har brug for fællesskab, kultur og smukke grønne omgivelser, ikke butikker og højhuse.</p>	<p>I henhold til helhedsplanen erstattes bebyggelsen på nordtorvet med ny bebyggelse og der anlægges parkering i kælderplan.</p> <p>Helhedsplanen er ikke til hinder for, at et bibliotekstilbud kan indpasses på politigrunden, men der ingen aktuelle planer herom.</p>	<p>Forslaget er ikke aktuelt ved gennemførelse af udviklingsplanen.</p> <p>Vurderes i det videre arbejde.</p>
9. Palle og Susanne Bisgaard I. H. Mundts Vej 10A 2830 Virum	<p>9.1 Fornylelse er en nødvendighed på grund af den manglende vedligeholdelse. Vedligeholdelse og almindelig pleje af arealer og bygninger er blevet negligeret muligvis for at kunne legitimere en nedrivning eller ombygning af Sorgenfri Torv.</p> <p>9.2 Relevant at opføre nyt boligbyggeri, såfremt arkitektur, område og antallet af beboere kan bevare miljøet i området.</p> <p>9.3 De nye butikker vil få problemer, hvis ikke de kan klare sig i en skarp konkurrence med Kgs. Lyngby og e-handel.</p> <p>9.4 Under de nuværende forhold dannes der på tider med spidsbelastning kø ved frakørsel fra omfartsvejen, hvilket medfører farlige situationer på grund af dårlige oversigtsforhold.</p> <p>9.5 Det være nødvendigt med økonomiske beregninger</p>	<p>For god ordens skyld oplyses, at arbejdet med fornyelse af dagligvareudbuddet i Sorgenfri startede i ultimo 2006.</p> <p>-</p> <p>Detailhandelsanalyserne vurderer ikke, at de nye butikker vil få problemer med at overleve.</p> <p>Køddannelser ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via sensorer og lysregulering.</p> <p>Der er ikke lavet sådanne beregninger, da an-</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>ger af øget behov for institutioner som skoler og plejehjem som følge af befolkningstilvæksten.</p> <p>9.6 Det foreslås, at yderligere butikker etableres på den gamle politistations grund, som ideelt set forbindes med Nordtorvet med en overdækning af jernbanen, som kan blive parkeringsdæk for biler og cykler og til varetilkørsel. På Sydtorvet vil der i stedet for butikker kunne etableres en attraktiv tæt-lav bebyggelse i samspil med det eksisterende Breidablik. Her bør mængden af boliger nøje afstemmes med parkeringspladser til beboerne og grønne områder til brug for beboerne.</p> <p>9.7 Konstruktionen af I. H. Mundts Vej er dårligt egnet til trafik med meget store varetransporter, ligesom det tydeligvis er en særdeles vanskelig opgave for chaufførerne at manøvrere på vejen. Det ses af de skader, som findes på kørebanen og fortovet ned til parkeringspladsen.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>9.8 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 i sit indhold det samme som det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	<p>tallet af boliger og typer ikke kendes på nuværende tidspunkt.</p> <p>Forslaget er næppe økonomisk realisabelt. Det er omfattet af betydelige omkostninger at etablere et brofag over banen, der kan anvendes til tung trafik og parkering. Den foreslåede anvendelse af sydtorvet kommer dermed heller ikke i spil.</p> <p>Med omlægningen af sydtorvet vil de største varetransportere ikke længere bakke ind på parkeringspladsen fra I. H. Mundts Vej, hvilket forbedrer trafiksikkerheden betydeligt. Omlægningen er allerede sket for varetilkørslen for Netto.</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Forslaget tages ikke til følge.</p> <p>Indgår i det videre arbejde fortsat at forbedre trafiksikkerheden på I. H. Mundts Vej.</p> <p>-</p> <p>-</p>
10. Janni Rosendahl Formand for afdelingen LAB Virumgård	10.1 Gør opmærksom på, at højt byggeri (over 3 etager) på nordtorvet vil medføre støj/lyd problemer, da lyden fra s-toget vil blive kastet tilbage mod bebyggelsen på Virumgård. Allerede i dag er der problemer med lyden.	Der er ikke foretaget beregninger af lydforholdene, da bebyggelsens endelige udformning ikke kendes.	Indgår i det videre arbejde.
11. Christian Feldthaus I. H. Mundts Vej 34B 2830 Virum	11.1 Foreslår en plan, hvor tyngdepunktet dannes af politistationen, Q8 og den ledige kontorbygning. Politistationen erstattes af nyt supermarked med parkering på terræn. Q8-butikken flyttes eventuelt	Efter forvaltningen vurdering vil forslaget ikke tilføre en tilstrækkelig arkitektonisk og miljømæssig kvalitet. Desuden indeholder forslaget næppe et økonomisk potentiale til at etablere	Forslaget tages ikke til følge.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>tættere på stationen. Kontorkomplekset har en fin beliggenhed, men har brug for ændringer. Bliver projektet en succes, kan der suppleres med nordvendte ramper ved Omfartsvejen.</p> <p>11.2 Adgang til S-tog kan forbedres ved at etablere ny trappe fra Hummeltoftevejs nordside.</p> <p>11.3 Nuværende parkeringsplads ved Netto kan næppe klare større belastning.</p> <p>11.4 Det gamle Sorgenfri Torv udgør et isoleret problem. Der er sikkert mange lokale grundejere som kunne drømme om at udnytte deres grund mere end tilladt, udvide både i areal og højde.</p>	<p>nordvendte ramper. Det kan oplyses, at flytning at en tankstation er meget omkostningsfyldt.</p> <p>Der har været indledende drøftelser med DSB om muligheden for at etablere adgang til s-toget fra Hummeltoftevejs nordside, men især økonomien er ikke afklaret.</p> <p>Der etableres parkering efter gældende normer, idet der dog kan være en vis dobbeltudnyttelse. Mange kunder vil handle samtidig i Netto og en kommende IRMA.</p> <p>Kommende ændringer på Sorgenfri Torv vil ske efter en planproces, der muliggør ændringerne.</p>	<p></p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Vurderes i det videre arbejde.</p> <p>-</p>
<p>12. Annette Pultz Nielsen Valmuemarken 39 2830 Virum</p>	<p>12.1 Undrer sig over at der ikke i forslaget er medtaget et større dagtilbud på de store arealer ved stationen - endelig er chancen der. Behovet for pladser vil stige, hvis der bygges flere boliger og det er oplagt at sikre området en stor og fleksibelt dagtilbud som tillige vil kunne erstatte nogle små dagtilbud.</p> <p>12.2 Øget tung trafik på I. H. Mundts Vej vil afstedkomme farligere trafikforhold for børnene i vuggestue, børnehave og fritidsklubben Tryggehvile. Skolevejen til Hummeltofteskolen vil ved øget trafik på Hummeltoftevej skulle sikres for de mange børn fra højhusene og Virumgård.</p> <p>12.3 Et højhus mere ønskes bestemt ikke. Udover de andre indsigelser mod et højhus som jeg kan tilslutte mig vil jeg fremføre risikoen for støjproblemer. Ingen bygninger bør være over tre etager.</p>	<p>Det er tvivlsomt, om det ud fra en støj- og miljømæssig vurdering vil være hensigtsmæssigt at placere et dagtilbud tæt på Omfartsvejen og banen.</p> <p>Der er stor fokus på trafikforholdene i udviklingsplanen. Dels arbejdes der med en omlægning af varetransporten til sydtorvet, dels foreslås en signalregulering og omlægning af krydset Hummeltoftevej, Grønnevej/I. H. Mundts Vej, hvilket vil øge sikkerheden.</p> <p>Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. Der er ikke foretaget beregninger af lydforholdene, da bebyggelsens endelige udformning kendes.</p>	<p>Indgår ikke i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	12.4 Hvad med at skabe aktivitetssteder og legepladser til en bydel med så stor befolkningstæthed - fokus på butikker er for snævert.	Planen arbejder med at etablere opholdspladser i det åbne rum. Der arbejdes ikke med forsamlingssteder eller bibliotekstilbud på nuværende tidspunkt.	Mulighederne vurderes i det videre arbejde.
13. Tavs Folmer Andersen I. H. Mundts Vej 12 2830 Virum	<p>13.1 Trafikintensitet Umiddelbart kan det forudses at den forøgede varemængde må bringes til torvs ved en tilsvarende forøgelse i antallet af lastbillæs. Tilsvarende ville man formode at den øgede omsætning også ville betyde en fordobling i antallet af kunde-trafikanter.</p> <p>En sådan forøgelse ville have ganske betydelig indvirkning på miljøet og trafikikkerheden på de omliggende veje. I. H. Mundts Vej må bære en væsentlig del af ekspansion hvilket er alvorligt for de herboende og ikke mindst for de travle børneinstitutioner, som ligger i indkørslen til parkeringspladsen.</p> <p>Det er helt nødvendigt at man fremlægger en troværdig analyse af trafikintensiteten i forbindelse med den påtænkte udbygning af torvet.</p> <p>13.2 Trafiksikkerhed Hvad angår trafikken på I. H. Mundts Vej er det allerede i dag problematisk med den eksisterende trafik som passerer indgangen til børneinstitutionerne. En udbygning af torvehandlen ville givevis intensivere dette problem og der bør derfor indføres beskyttende foranstaltninger for de bløde trafikanter, f.eks. en bred fodgængerovergang foran institutionerne.</p> <p>13.3 Om til- og frakørsel Man regner med at den forøgede omsætning kommer fra udenbys kunder. I mangel af en nordgående tilkørsel til motorvejen vil disse kunder være henvist til at diffundere ud i det lokale vejnet omkring Sorgenfri.</p>	<p>Det er korrekt at trafikintensiteten vil stige, både kørsel med varer og kundekørsel. Der er udarbejdet en trafikanalyse, der peger på en trafikstigning på 50% ved krydset Hummeltoftevej - I. H. Mundts Vej. Det foreslås derfor, at der sker en ombygning af krydset, der dels forbedrer kapaciteten på Grønnevej i forhold til den nuværende, dels øger sikkerheden i krydset.</p> <p>Som nævnt oven for påtænkes krydset Hummeltoftevej - I. H. Mundts Vej ombygget, som sikkerheden i krydset øges i forhold til den nuværende. På nuværende tidspunkt er behovet for sikkerhedsforanstaltninger på I. H. Mundts Vej ikke vurderet.</p> <p>Langt hovedparten af omsætningen hentes fra Kgs. Lyngby, hvorfor det antages, at en ikke ubetydelig del af de fremtidige nye kunder allerede benytter Hummeltoftevej som hovedfærdselsåre til Sorgenfri.</p>	<p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde, idet behovet for sikkerhedsforanstaltninger på I. H. Mundts Vej skal vurderes.</p> <p>Der etableres ikke nordvendte ramper i forbindelse med denne plan. Behovet for nordvendte ramper eller alternativt sydvendte ramper ved Virumvej vurderes i den fremtidige trafikplanlægning.</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	Det bør derfor overvejes at aflaste trafikken i lokalmiljøet ved at anlægge en nordgående tilkørsel til motorvejen.		
14. Bolette Rottbøl I. H. Mundts Vej 12 2830 Virum	14.1 Havde efter borgermødet d. 13. august en fornemmelse af at have overværet en skueproces, frem for et egentligt møde med ønske om reel dialog. Det er beskæmmende at opleve at kommunens fornyelsesprojekt for Sorgenfri, i sin essens, overvejende er det samme som blev fremlagt for 2 år siden. Får fornemmelsen af at medlemmer af kommunalbestyrelsen vil have planen igennem, uanset de argumenter der blev fremført for 2 år siden og igen ved mødet den 13. august. Har kommunen forsøgt at spørge Sorgenfris borgere om de vil have alle disse butikker og al den trafik? Prøv det!	Borgermødet d. 13. august og hele processen omkring forhøringen er som udgangspunkt kommunalbestyrelsens dialog med borgerne.	-
15. Vibeke og Uri Nathan Hummeltoftevej 74 2830 Virum	15.1 Borgermødet den 13. august om Sorgenfri torvs fremtid blev lige som for 2 år siden en sær oplevelse. Beboernes vision om en nænsom, miljøvenlig og æstetisk renovering af torvet blev igen gjort til skamme.	-	-
	15.2 Det er meget positivt, at kommunen lægger op til den af beboerne efterlyste helhedsløsning for området, således at den gamle politibygning, domhuset og den tilhørende parkeringsplads inddrages i planen og omdannes til beboelse og butikker.	-	-
	15.3 Det er uforståeligt at LTK ikke kan overtale staten til at sælge det meget store areal øst for opkørselsrampen fra motorvejen, så man virkelig kan realisere en helhedsløsning for hele området.	Plantedirektoratet er overdraget til Freja Ejendomme med henblik på videre salg. Ejendommen er tidligere udtaget af helhedsplanens område, da der ikke er direkte sammenhæng mellem områderne.	Udviklingen af Plantedirektoratet ske en særskilt planlægning.
	15.4 Det er katastrofalt, at den nordlige del af torvet foreslås bebygget med høje huse på 10 og 5	Med områdets placering tæt ved Sorgenfri højhusene og stationen, inviteres der til en større	Tages ikke til følge.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>etager. Sorgenfri kendes ved sin ÅBENHED. Det er i sin grundtanke og udformning bevaringsværdigt, og det må indebære, at torvet ikke lukkes inde af høje beboelsesejendomme, hvis primære formål er at skaffe store penge til de nuværende ejere af torvet. Er kommunen parat til at gå endda meget langt for at imødekomme ejernes særinteresser?</p>	<p>tæthed (stationsnær lokalisering). Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. For nordtorvet foreslår det foreliggende forslag, at bebyggelsen opføres med 2-2½ etager mod Grønnevej, 3-5 etager mod Hummeltoftevej og 5- 8 etager mod banen. Forvaltningen vurderer, at forslaget både signalerer tæthed og visuel åbenhed.</p>	
	15.5	Hummeltoftevej er stærkt trafikeret, og mange flere biler vil øge trafikken til de planlagte butikker, herunder landets største Netto. En troværdig trafikanalyse mangler.	Foreligger allerede.
	15.6	Der mangler fremlæggelse af en troværdig behovsanalyse for andre butikker end dagligvarebutikker.	Foreligger allerede.
16. Susan Mac Grønnevej 255, 8.sal 2830 Virum	16.1	Det vil i den grad skæmme hele byrummet, hvis der kommer endnu et højt hus op. Byg samme højde som "Sorgenfrivang I", dvs. højst tre etager. Så kan byrummet "ånde" frit omkring de tre store højhuse, med lave bygninger omkring dem som vigtig modvægt.	Tages ikke til følge.
	16.2	Sorgenfri Torv er et af de ældste torve i Danmark og er som sådan bevaringsværdig. Det er ikke rimeligt, hvis man som ejer bare kan holde op med at passe på bevaringsværdige bygninger	Tages ikke til følge.
	16.3	Vi der bor her, er meget plaget af trafikstøj fra Grønnevej. Dette vil bestemt ikke blive bedre med denne helhedsplan for området, der vil medføre yderligere trafik, og yderligere støjplageri for os der bor her. Der må indtænkes støjdæmpende foranstaltninger på Grønnevej af samme slags som på Hummeltoftevej.	Tages ikke til følge.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	16.4 Hvis der nybygges på Sorgenfri Torv, og der laves parkering og/eller varemottagelse så skal dette foregå med nedkørsel og/eller til - og fra-kørsel fra Hummeltoftevej, så Grønnevej friholdes fra denne yderligere belastning.	Som planen ser ud nu, er der kun få butikker på nordtorvet, alle med facade mod Hummeltoftevej. Det kan blive nødvendigt at etablere et vigespor på Grønnevej, hvorfra varelevering til disse mindre butikker kan ske. Desuden vil der være parkering under de nye boliger.	Tages ikke til følge.
	16.5 Sorgenfri er ikke, og skal ikke være en by som Lyngby. Der skal være forskel på "hovedbyen" og omegnsbyerne.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.	Tages ikke til følge.
17. Grethe og Carl Ankerstjerne Ikke oplyst adresse	17.1 Det absolut vigtigste er at det nye Sorgenfri Torv ikke bliver en vind-omsust betonørken i flere etager, så byg derfor gerne så lavt som overhovedet muligt.	-	Indgår i det videre arbejde.
	17.2 Der er mange grønne træer langs banelegemet på begge sider, det synes vi I skal bevare	Spørgsmålet vurderes i lokalplanlægningen i det omfang, spørgsmålet kan reguleres i en lokalplan..	Indgår i det videre arbejde.
	17.3 Glastag over forretninger i stue, hvor man trygt kan gå i læ uanset vejret.	Spørgsmålet vurderes i lokalplanlægningen.	Indgår i det videre arbejde.
	17.4 Plant stedsegrønne områder/læhegn. Vandmiljø er en befriende og afslappende ting. Det kan både være som springvand og løbende kanaler.	Udviklingsplanen hviler på en grøn profil og indeholder både elementer af grønt og blåt.	Forslagene vurderes i det videre arbejde.
	17.5 Mht. trafikken burde man overveje en belægning som absolut tvinger bilister ned i fart.	Trafikløsningen for Hummeltoftevej går netop ud på at "lægge et nyt tæppe", der spænder ud mellem facaderne. Løsningen skal dæmpe hastigheden og skaber sikre forhold for bløde trafikanter.	Indgår allerede i planen.
18.	18.1 Forholdene er i dag for dårlige for gående, cykli-	Planen tager netop fat i disse forhold og kom-	Indgår i det videre arbejde.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
Rasmus Wiuff Kongestien 27 2830 Virum	ster og bilister. Belægningerne er ujævne, trap- perne sine steder farlige, tunnelen grim og uhyg- gelig, cykelparkeringen forfærdelig og P- pladserne for få og for svært tilgængelige.	mende ændringer skal forbedre forholdene.	
18.2	Det er en rigtig god ide, at helhedsplanen foreslår - områderne forbundet med en udvidelse af bro- arealet og et grønt strøg med en afdæmpet gen- nemkørsel for biler. Det er også helt rigtigt at opføre ny og moderne bebyggelse i vor tids stil på pendlerparkeringen og politigrunden.	-	Indgår i det videre arbejde.
18.3	Sorgenfri Torv er godt nok gammelt og noget nedslidt. Men det har charme, intimitet og men- neskelige dimensioner. Det er præcis sådan no- get, som man andre steder forsøger at bevare eller genskabe. En bevarelse og forstærkelse af det unikke og historiske udtryk gør området langt mere attraktivt end endnu et byggeri i vor tids stil. Bed arkitekterne om at lave et supplerende for- slag, hvor de originale og bevaringsværdige dele af Sorgenfri Torv styrkes og videreudvikles.	Sorgenfri Torv lider af en helt grundlæggende mangel på parkeringspladser, hvorfor det ikke kan omdannes til et moderne velfungerende detailhandelstilbud. Planen søger at skabe et moderne, velfunge- rende detailhandelstilbud, hvor både de byg- ningsmæssige rammer, veje, torve og pladser er præget af kvalitet.	Tages ikke til følge.
18.4	Parkeringsforholdene skal optimeres. Hvis ikke antallet af P-pladser øges væsentligt, vil en stor del af dagligvarehandelen fortsat gå uden om Sorgenfri. Man kan eventuelt inddrage mere af rummet over banen til parkering, nord for broen og måske også syd for over en ny station. Bed arkitekter og trafikplanlæggere allerede nu lave et mere detaljeret forslag til trafikafvikling og parkering, således at der opnås sikkerhed for tilstrækkeligt mange og gode P-pladser til biler og cykler.	Forvaltningen er enig med kommentarerne om trafik og parkering. Der er arbejdet intenst med at finde trafikale løsninger, der kan afvikle tra- fikken på en hensigtsmæssig og sikker måde. Parkeringsløsningerne skal vurderes nærmere, når bebyggelsens udformning konkretiseres. Det er ikke økonomisk realistisk at etablere parkering på nye brofrag over banen.	Optimering af trafik- og parkeringsfor- hold indgår i det videre arbejde.
18.5	Til trods for den tætte placering ved højhusene, så har i dag - især nordtorvet - et behageligt lo- kalklima: Der er som regel altid læ, selv når det blæser modbydeligt omkring højhusene, og der	-	Indgår i det videre arbejde at skabe et behageligt lokalt klima.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	er dejligt solskin, når solen er fremme. Og så kan man gå tørskoet mellem de fleste butikker.		
19. Preben Mac Grønnevej 255, 8-5 2830 Virum	19.1 Det foreslås, at torvets udseende ikke ændres, men istandsættes og at en dygtig arkitekt indarbejder den nuværende arkitektur i det nye torv. Der skal ikke bygges højere end boligbebyggelsen Sorgenfrivang I og boligbebyggelsen ved sydtorvet, det vil sige 2-3 etager.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. Forvaltningen vurderer, at forslaget både signalerer tæthed og visuel åbenhed.	Tages ikke til følge.
	19.2 Det foreslås, at der ved Grønnevej etableres en midterrabat, ligesom ved Hummeltoftevej og at der ved Hummeltofteskolen etableres bump eller anden hastighedsbegrænsende foranstaltning.	Midterrabatten på Hummeltoftevej indføres for at muliggøre mange passager på tværs af vejen. Dette behov ses ikke på Grønnevej. Forholdene ved Hummeltofteskolen er ikke inden for rammerne af denne planlægning.	Tages ikke til følge.
	19.3 Det foreslås at til- og frakørslen til nord- og sydtorvet sker fra Hummeltoftevej, hvor der ikke bor mennesker og at ind- og udkørsel til torvet ikke sker på Grønnevej, men ved en indkørsel overfor Grønnevej, så der etableres et 4-benet vejkryds hvor Grønnevej møder Hummeltoftevej.	Det er tidligere undersøgt, om der kan skaffes adgang til nord- og sydtorvet direkte fra Hummeltoftevej, men det er teknisk vanskeligt at få til at fungere. Der arbejdes med at forbedre krydset Hummeltoftevej - Grønnevej/l. H. Mundts Vej, så der opnås en bedre kapacitet end i dag og bedre trafiksikkerhed.	Udformningen af krydset Hummeltoftevej - Grønnevej/l. H. Mundts Vej indgår i det videre arbejde.
20. John R. Kampfenborg Løvgårdsvej 15.1 2830 Virum	20.1 Benyt nord- og sydtorvet til blandede butikstyper i bygninger med samme højde som i dag. Benyt Politi- og Retsbygningen som de er til andre formål, eller byg nyt i samme størrelse. Benyt Omfartsvejen for trafik til og fra butikkerne og giv de svage trafikanter den største prioritet.	Det tidligere udviklingsprojekt for nord- og sydtorvet blev opgivet på af protester fra beboerne, som fandt at løsningen var meget lukket i forhold til omgivelserne. Derfor er der nu skabt en mere åbent torveplads omkring Hummeltoftevej, den såkaldte "diagonalløsning". Den betyder at butikkerne placeres på alle grundene omkring Hummeltoftevej.	Tages ikke til følge.
	20.2 Renovering eller ombygning af Sorgenfri Station er en selvfølge i dette store projekt.	Renovering og ombygning af Sorgenfri Station ligger ikke inden for rammerne af denne planlægning.	Tages ikke til følge.
21.	21.1 Vi har en stor interesse i, at en eventuel ændring	-	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
Ejerforeningen I. H. Mundts Vej 11-23 v. Svend Lynge Jensen I. H. Mundts Vej 17, st.tv. 2830 Virum	af torvet og parkeringsforholdene udformes, så den ikke medfører forringelser for vores beboere, og så flest mulig af de problemer, der er med den nuværende udformning og anvendelse, kan blive løst.		
	21.2 Det forekommer meget betænkeligt, at der udsendes et forslag til helhedsplan, som reelt er udarbejdet af (en af) de berørte grundejere. Vi finder, at kommunen selv burde stå for en analyse af området og opstille forskellige alternativer.	Udviklingsplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune, Freja Ejendomme /MT Højgaard og K/S Sorgenfri Torv.	-
	21.3 Det vil være en forringelse for vores ejendom, hvis der på sydsiden af Hummeltoftevej bygges højere end de eksisterende bygninger, som alle er lavere end Breidablik. Hvis cykelparkeringen skal erstattes med nyt byggeri, er vores forslag, at den nye bygning kun bliver på en etage. To etager vil kræve, at bygningen ligger i en væsentlig større afstand fra Breidablik.	Det ligger ikke i planen at bygge højere end 1 etage over terræn, hvilket svarer til 2 etager set fra parkeringspladsens niveau.	Indgår allerede i planen.
	21.4 Vi finder det endelig problematisk, at bygningsmassen i området som helhed og herunder også på nordtorvet foreslås udvidet så dramatisk, og særlig, at der foreslås højere byggeri.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
	21.5 Trafikken og støj fra lastbiler vil med den foreslåede udvidelse af butiksarealet, blive væsentlig højere end i dag. Ud over støjgenerne giver den store trafik med lastbiler også trafikale gener både på I. H. Mundts Vej og på parkeringsplad-	Det må medgives, at der vil komme flere vareleverancer til sydtorvet, når der bliver flere butikker. Til gengæld vurderes det, at det ikke vil anfægte trafikikkerheden på I. H. Mundts Vej, da køremønstret nu er omlagt, så der ikke læn-	Spørgsmålet om støj fra vareleverancer vurderes i det videre arbejde.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>sen. Særligt uhensigtsmæssigt i betragtning af, at der ligger adskillige børneinstitutioner på vejen samt at den er del af en cykelrute.</p> <p>21.6 Der bør ikke gives tilladelse til reklamer med lys, som kan ses fra vores ejendom. De nuværende to rullende og lysende reklamer på Nettos facade er stærkt generende, når det er mørkt. Ligeledes vil lys om aftenen fra butikker kunne være generende.</p> <p>21.7 Alle disse forhold bør indgå i en SMV-vurdering af helhedsplanen efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og eventuelle andre planer/planændringer og efterfølgende VVM-vurdering af et konkret projekt for torvet.</p> <p>21.8 Vi har rådighed over et skur på kommunens grund mellem Breidablik og cykelparkeringen, som vi anvender til opbevaring af fyldte affaldsække. Nedrives skuret, håber vi, at kommunen vil medvirke til at finde en anden løsning.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>21.11 Ud over få indledende bemærkninger er høringssvar materialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	<p>gere bakkes ned ad rampen.</p> <p>Spørgsmålet om skiltning og anvendelse af lysreklamer og rulleskilte vurderes nærmere i lokalplanlægningen.</p> <p>I forbindelsen med de kommende planer udarbejdes miljøvurdering, der omhandler følgende parametre: - trafikale forhold, herunder støjforhold, - lys- og skyggeforhold, - påvirkning af bymiljøet, herunder landskabet, - påvirkning af de kulturhistoriske værdier. Spørgsmålet om eventuel VVM-pligt vil blive forelagt senere i en særskilt sag.</p> <p>Kommunen kan ikke med en lokalplan sikre rettigheder for tredjemand på anden mands ejendom. Kommunen er naturligvis indstillet på at forhandle spørgsmålet med K/S Sorgenfri.</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Vurderes i den videre lokalplanlægning.</p> <p>Der udarbejdes miljøvurdering i det videre forløb.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>-</p> <p>-</p>
22. Barbro Fischer Dahliahaven 16 2830 Virum	22.1 Der skal fokuseres på cykelparkeringen omkring Sorgenfri Station. Hvem har ansvaret for oprettelse og vedligeholdelse af cykelstativer og handikapvenlige ramper.	Spørgsmålet om cykelparkering drøftes i almindelighed mellem DSB og kommunen. Det sker også i dette tilfælde.	Indgår i det videre arbejde.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	22.2 Man bør overveje at forbyde cykelparkering på fortovet ved stationen, for at lette adgangen til stationen og elevatoren. 22.3 Ønsker at beholde nogle af de eksisterende butikker og ikke kun fokusere på dagligvarebutikker.	Forslaget er forståeligt, men det er nok mere formålstjenligt at få tilvejebragt den nødvendige cykelparkering på rette placering. Dagligvarebutikkerne er væsentligst i de lokale samfund.	Indgår i det videre arbejde. Opretholdelse af butikker kan ikke leres i en lokalplan.
23. Simon Laursen og Susie Christensen Abildgaardsvej 33 2830 Virum	23.1 At den manglende vedligeholdelse af torvets rammer ikke har kunnet kvæle dette unikke butikstov, siger noget om, at vi her har noget, der fungerer – og som derfor bør behandles med stor omtanke og respekt. 23.2 Bygningerne skal passe ind i de eksisterende omgivelser, der primært består af lav bebyggelse, når man ser bort fra de tre ikoniske højhuse. Det er ikke holdbart at bygge højt (over 2-3 etager) på nordtorvet, da det vil virke for massivt og give gener i form af skygge og indkig i haver og altaner. 23.3 Lav underjordisk parkering med direkte adgang via afkørsel fra motorvejen. Dermed ledes trafikken ikke igennem et beboet område med mange børn, der færdes mellem skole, hjem og institutioner. 23.4 Gør noget ved Hummeltoftevej i form af Shared Space og hastighedsnedsættelse, som foreslået i planen. Hummeltoftevej omkring stationen og torvet fungerer ret dårligt i dag med hegnet i rabatten. 23.5 Lad borgernes ønsker og visioner for deres lokalområde vægte tungere end ejerkredsens, der i sagens natur har til formål, at få den bedste mulige indtjening ud af investeringen. At bygge en masse nyt blot for at skabe profit, kan hurtigt vise sig at være en gambling med døden til følge for Sorgenfri Torv.	- Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. Forslaget er ikke økonomisk realisabelt. - -	- Tages ikke til følge. Indgår ikke i det videre arbejde. Indgår allerede i planen. -

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	23.6 Lav en VVM undersøgelse.	Spørgsmålet om eventuel VVM-pligt vil blive forelagt senere i en særskilt sag.	Vurderes i det videre arbejde.
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringsvar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	23.7 Ud over få indledende bemærkninger er høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringsvar, der er kommenteret oven for.	-	-
24. Svend Lynge Jensen I. H. Mundts Vej 17, st.tv 2830 Virum Ib og Susanne Grønsund I. H. Mundts Vej 23, 2.tv. 2830 Virum	24.1 Ingen af hovedproblemerne fra de 2 tidligere planer for Sorgenfri Torv er blevet løst via de nye planer: - Øget trafik på I. H. Mundts Vej og Hummeltoftevej - Problematisk varetilkørsel tæt på Breidablik og andre huse på I. H. Mundts Vej - Upopulært højhusbyggeri på Sydtorv eller Nordtorv	-	-
	24.2 Forslag 1. Sydtorvet reserveres til lavt boligbyggeri (maks. 2 etager). Nordtorvet og Politigrunden sammenbindes ved at overdække banen, primært til butikker. Her vil der blive plads til Netto og Irma tæt ved hinanden omkring en fælles parkeringsplads. Varehuset mener vi ikke, der er brug for. I det omfang, der er plads på Politigrunden, kan der også opføres boliger. Der bør ikke bygges højt nogen af stederne, da der er en udbredt modvilje i Sorgenfri mod højt byggeri.	Forslaget om at overdække banelegemet er ikke økonomisk realistisk. Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
	24.3 Forslag 2. Nettobygning og parkeringsplads bevares på Sydtorvet. Cykelparkeringen rives ned og erstattes af en lav bygning, som matcher Nettobygningen. Der tillades ikke butikker i denne	Forslaget er en "moderniseret" udgave af det nuværende Sorgenfri Torv, der ikke løser det eksisterende parkeringsproblem. Det vurderes derfor, at forslaget ikke på længere sigt vil med-	Tages ikke til følge.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	bygning, som kræver tung varetransport. Bygningerne på Nordtorvet rives ned og erstattes af nye bygninger til butikker. Den lille parkeringsplads på Nordtorvet bevares. Politigrunden reserveres til boligbyggeri. Hummeltoftevej, stationsbro med cykelparkering samt tunnelen under Hummeltoftevej forskønnes.	føre den ønskede forbedring af butikstilbuddet i Sorgenfri.	
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	24.6 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.	-	-
25. Otto Schiøtz Ligustervænget 17 2830 Virum	25.1 Planområdet bør udvides, så flere af de områder, hvor der allerede i dag er kontorfaciliteter, inddrages.	Den foreliggende plan omfattet de centrale områder tættest ved Sorgenfri Station.	Tages ikke til følge.
	25.2 Med den udbygning af området, som der planlægges, må der forventes en pæn stigning i trafikken på Hummeltoftevej, hvilket ikke vil indbyde til en shared space løsning.	Der er udarbejdet en trafikanalyse af projektet, som også har simuleret den fremtidige trafik. Den viser, at trafikken kan passere, men med nedsat hastighed i forhold til i dag.	-
	25.3 Vigtigt at få en grundig vurdering af parkering i området. Det nytter ikke at satse på at få mange flere i S-tog, hvis det ikke er muligt at parkere i nærheden Sorgenfri Station.	Der skal sikres et passende antal pendlerparkeringspladser, ca. 75 pladser.	Indgår i det videre arbejde.
26. Niels Wellendorf Fuglsangvej 18 2830 Virum	26.1 Med stationsnært byggeri bør størstedelen af de der vil arbejde i kontorer mv. samt bo i de nye boliger kunne anvende den kollektive trafik, hvorfor der ikke bør komme væsentligt mere biltrafik ved byggeriet. Dette kan om muligt sikres ved en lavere parkeringsnorm for de stationsnære områder.	Som udgangspunkt skal de gældende parkeringsnormer opfyldes, men muligheden for dobbeltudnyttelse skal vurderes.	Muligheden for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne vurderes i det videre arbejde.
	26.2 Bygningerne lige ved stationen bør fortsat anvendes til kontorer, mens der bør ske en vurde-	Arealerne ved det tidligere Plantedirektorat er udtage af denne plan til selvstændig planmæs-	Skovbrynet indgår ikke i denne planlægning.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	ring af arealerne ved Skovbrynet. Herunder om der fortsat skal være erhverv eller om der skal være boliger.	sig behandling.	
26.3	Hvis en varieret lokal handel med lokale udvalgs-varebutikker skal sikres, må lejen for butikkerne ikke stige væsentligt.	Spørgsmålet om huslejestørrelser kan ikke reguleres i en lokalplan.	Indgår ikke i det videre arbejde.
26.4	Efter nedlæggelse af biblioteket for en række år siden, har der i Sorgenfri manglet et sted for kommunens kontakt til borgerne og som samlingssted for møder mv. Bør sikres i byggeriet på den kommunale pendlerparkering.	Der er i øjeblikket planer om at etablere forsamlingssteder.	Vurderes i det videre arbejde.
26.5	Baldakiner er en del af det nuværende bygningsmiljø på Sorgenfri Torv. Bør videreføres i det nye byggeri i en ny udgave.	Baldakiner kan være hensigtsmæssigt i det danske klima.	Forslaget vurderes i det videre lokalplanarbejde.
26.6	Ved at have Hummeltoftevej som en form for "strøggade" er det vigtigt, at der sikres en udformning, hvor der kan krydses på en sikker, tryk og overskuelig måde evt. maks. hastighed på 30 km/t eller krydsudformning.	Det er hensigten at regulere hastigheden for at sikre en sikker og tryk krydsning af Hummeltoftevej.	Indgår allerede i planen.
26.7	Der bør derfor også etableres en lysregulering af krydset mellem Hummeltoftevej og Sennepsmarken/rampe til Omfartsvejen.	-	Indgår allerede i planen.
26.8	Med den øgede trafik af især vareleveringer i lastbiler, bør der etableres cykelstier på I. H. Mundts Vej .	Behovet for at etablere cykelstier på I. H. Mundts Vej mellem Hummeltoftevej og broen til Lottenborgvej skal vurderes.	Vurderes i den videre planlægning.
26.9	Der kan etableres sydvendte ramper ved Virumvej, hvilket gør det muligt at komme mere direkte til både Virum og Sorgenfri uden at skabe trafik i bydelscentrene i Virum og Sorgenfri, hvis man ikke har ærinde i centrene.	-	Indgår ikke i denne plan, men vurderes i det videre trafikplanarbejde.
26.10	For at sikre cyklisters og fodgængeres adgang til Sorgenfri station, bør der etableres en ny adgang til stationen ved en trappe fra nordsiden af Hum-	Der har været indledende drøftelser med DSB om muligheden for at etablere adgang til s-toget fra Hummeltoftevejs nordside, men især øko-	Vurderes i den videre planlægning.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>meltoftevej (uagtet at der kan krydses i niveau).</p> <p>26.11 Lav også en ny stibro med trappe ned til stationen mellem passagen ved højhusene fra Abildgaardsvej og over til boligområderne på Virumgaard. En ny stibro fra perronens sydenden til sydtorvet og til kontorbebyggelserne bag pendlerparkeringen kan sikre adgangen for svage trafikanter uden om Hummeltoftevej.</p> <p>26.12 Det byggeri, der er planlagt mellem stationen og tankstationen ud mod Hummeltoftevej bør ikke medføre nedlæggelse af pendlerparkeringspladser.</p> <p>26.13 Der bør være gode omstigningsforhold mellem bus og tog. Og gode venteforhold for buspassagerene samt god trafikinformation om såvel busser som tog på pladsen foran stationen.</p>	<p>nomien er ikke afklaret.</p> <p>Forslagene er ikke økonomisk realisable og der er næppe behov for så mange stibroer.</p> <p>Der skal sikres en passende antal pendlerparkeringspladser, ca. 75 pladser</p> <p>Busholdepladserne vil blive placeret tættest muligt ved nedgangen til togperronen.</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p>
<p>27. Niels Wellendorf Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal</p>	<p>27.1 Vi er enige i, at der skal ske en koncentring af butikker og kontorer omkring stationerne.</p> <p>27.2 Det er vigtig at give Hummeltoftevej en udformning, så der kan krydses på en sikker, tryk og overskuelig måde. Måske ved en særlig markering af, hvor det er bedst at krydse. Vejen bør have en maks. hastighed på 30 km/t. Der ønskes fortsat særskilte cykelstier, og der skal ikke ske vareleveringer ved parkering på cykelstierne. På Grønnevej skal der laves en trafiksikker løsning ved nedkørslen til parkeringskælderens.</p> <p>27.3 Der ses ikke at være foreslået en ny krydsudformning ved at forbinde Grønnevej og I. H. Mundts Vej i ét kryds over Hummeltoftevej. Dette bør stadig overvejes, evt. som en rundkørsel.</p> <p>27.4 Der kan etableres sydvendte ramper ved Virumvej, hvilket gør det muligt at komme mere direkte</p>	<p>-</p> <p>Udviklingsplanen omfatter disse forhold.</p> <p>Der arbejdes med at optimere udformningen af de 2 T-kryds, som lysreguleres. Hermed øges sikkerheden og kapaciteten i forhold til i dag.</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>Indgår allerede i planen og vil blive bearbejdet i den videre planlægning.</p> <p>Indgår allerede i planen</p> <p>Indgår ikke i denne plan, men vurderes i det videre trafikplanarbejde</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	til både Virum og Sorgenfri uden at skabe trafik i bydelscentrene i Virum og Sorgenfri, hvis man ikke har ærinde i centrene.		
27.5	I. H. Mundts Vej og Grønnevej er tidligere af kommunen udpeget til at være en del af den regionale cykelrute langs Nordbanen. Der bør etableres cykelstier på det første forløb af denne vej, som minimum til syd for tilkørslen til parkeringspladsen.	Behovet for at etablere cykelstier på I. H. Mundts Vej mellem Hummeltoftevej og broen til Lottenborgvej skal vurderes.	Vurderes i det videre arbejde.
27.6	Vi finder at den særlige cykelrute langs med selve Nordbanen er et godt alternativ for cyklister, der skal passere Sorgenfris centerområde så man undgår krydset med Hummeltoftevej. Denne rute bør derfor udbygges til en højere standard svarende til den, der er under broen for Hummeltoftevej med adskilt fortov og cykelsti (som Cykelsuperstier).	Det indgår ikke i denne plan at føre en cykelrute udført som cykelsupersti langs nordbanen under Hummeltoftevej.	Tages ikke til følge.
27.7	For at sikre cyklisters og fodgængeres adgang til Sorgenfri Station, bør der etableres en ny adgang til stationen ved en trappe fra nordsiden af Hummeltoftevej (uagtet at der kan krydses i niveau).	Der har været indledende drøftelser med DSB om muligheden for at etablere adgang til s-toget fra Hummeltoftevejs nordside, men især økonomien er ikke afklaret.	Vurderes i den videre planlægning.
27.8	Lav også en ny stibro med trappe ned til stationen mellem passagen ved højhusene fra Abildgaardsvej og over til boligområderne på Virumgaardområdet. En ny stibro fra perronens sydenden til sydtorvet og til kontorbebyggelserne bag pendlerparkeringen kan sikre adgangen for svage trafikanter uden om Hummeltoftevej.	Forslagene er ikke økonomisk realisable og der er næppe behov for så mange stibroer.	Tages ikke til følge.
27.9	Tilfredse med, at der er foreslået en god cykelparkering med mange pladser. Behovet for parkering for cykler med anhængere og ladcykler, må antages at stige.	-	-
27.10	De i lokalplan 102 anførte 100 cykelparkeringspladser er ikke medtaget i planen. Så vidt vides, er denne cykelparkering vilkår, der er accepteret	Det skal undersøges, om der foreligger en sådan aftale og i givet fald skal aftalens juridiske og økonomiske rækkevidde vurderes.	Vurderes i det videre arbejde.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	af ejeren i forbindelse med erhvervelsen af arealet fra DSB for mange årtier siden. Og altså en cykelparkering som K/S Sorgenfri skal betale for.		
28. Maiken Riis Friberg Abildgaardsvej 35 2830 Virum	28.1 God idé at koncentrere butikkerne på sydtorvet og lave en form for omsluttende cirkel af butikker, som vil genere færrest muligt naboer, hvor man bevarer det nuværende antal butikker – og for guds skyld ikke flere.	Målet er at sikre et fremtidigt udbud af dagligvarer i området. Det betyder, at der skal være flere og større butikker end i dag.	Tages ikke til følge.
	28.2 Den nye bygning på nordtorvet bør højst være 2 eller 3 etager og matche de lave gule etageejendomme på den modsatte side af Grønnevej, så det skaber sammenhæng på tværs af vejen.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
	28.3 Ønsker ingen nedkørsel til p-kælder eller lysreguleret kryds, hvor Abildgaardsvej møder Grønnevej. Det vil øge støjgenerne for os	Af sikkerhedsmæssige årsager skal nedkørslen til parkeringskælderen placeres et stykke fra krydset Grønnevej - Hummeltoftevej.	Nedkørslen placeres endeligt i den kommende lokalplan.
	28.4 Der er brug for et stort grønt islæt med træer og buske. Hvis man vil skabe liv i området, vil det bedste være at lave en offentlig legeplads, for der er nærmest ingen offentlige legepladser i området, som er fyldt med børnefamilier.	Planen opererer netop med en grøn profil. Behovet for en offentlig legeplads vurderes i det videre arbejde.	Indgår i det videre arbejde.
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	28.5 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.	-	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
29. Lisbeth Arndal og Per Bergenholz I. H. Mundts Vej 21, st.tv. 2830 Virum	29.1 Ikke mange steder i landet findes så mange grønne områder som omkring Sorgenfri. Desuden har de fleste beboere enten have eller altan, så der er ingen grund til at lægge særlig vægt på, at byrummet også skal være grønt.	Meningen er at skabe et byrum, der har en identitet og er rart at opholde sig i.	Tages ikke til følge
	29.2 Det vil være til stor gene for både fodgængere og den kørende trafik at indsnævre kørebanen. Det blev anført, at trafikken fra motorvejen alligevel ikke kommer op på høj fart inden lyskrydset Hummeltoftevej/Grønnevej. Men det vil betyde, at køen ved frakørslen på motorvejen i myldretiden bliver endnu længere.	Det vurderes, at det nye smallere vejprofil vil give fordele for fodgængere. Bilernes hastighed sænkes, hvorved det bliver nemmere at passere Hummeltoftevej. Kødannelser ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via sensorer og lysregulering.	Indgår ikke i det videre arbejde
	29.3 Der er foreslået en trappe, hvor man kan sidde og nyde solen. Det vil de ældre ikke have behov for, og vi tvivler på, at børnefamilierne har tid til det, når de kommer hjem efter en travl arbejdsdag.	Trappen etableres først og fremmest for at gøre det muligt at komme fra Hummeltoftevejs niveau til parkeringspladsen.	Medfører ingen ændringer i planen
	29.4 Området ved den gamle politistation bør kunne indrettes til kollegieværelser, som der er større behov for end nye boliger til dyre huslejer.	I forbindelse med gennemførelsen af kommuneplanstrategien GRØNT LYS er det vurderet, at kollegieboliger bedst placeres tættere på Kgs. Lyngby og DTU.	Indgår ikke i det videre arbejde
30. Lars Rønne Abildgaardsvej 107 2830 Virum	30.1 Der må laves et alternativ til sivegaden på Hummeltoftevej. Der vil opstå kaos og en endnu længere kø på motorvejen, hvilket i praksis er det samme som en kørebane på et langt stykke af motorvejen.	Der er foretaget en simlering af den fremtidige trafik på Hummeltoftevej, som viser at trafikken kan passere med nedsat hastighed. Kødannelser ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via sensorer og lysregulering.	
31. Jørgen Birch Larsen Virumvej 141 2830 Virum	31.1 Opfordrer til også at indtænke kulturen i helhedsplanen og foreslår at man undersøger muligheden for at indrette et ubemandet døgnåbent bibliotek.	Der ikke er aktuelle planer om at oprette et bibliotekstilbud.	Vurderes i det videre arbejde
32. Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk v. Bente Kjøller	32.1 Nordtorvet på Sorgenfri Torv er opført i sammenhæng med de 3 højhuse i 1957. Sydtorvet først blev opført i 1966. Foreningen anbefaler derfor, at den eksisterende bebyggelse på Nordtorvet så	Det vurderes, at det ikke vil være muligt at sikre et fremtidigt dagligvaretilbud inden for rammerne af det nuværende Sorgenfri Torv. Både de umoderne bygningsmæssige rammer og de	Tages ikke til følge

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
Landmålervej 8 2800 Kgs. Lyngby	vidt muligt bevares, og hvis dette ikke er muligt erstattes af nyt lavt butiksbyggeri, der respekterer den oprindelige helhedsplan fra 1950'erne for Sorgenfrivang II og Nordtorvet.	manglende parkeringspladser vil hindre dette.	
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt hørings svar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	32.2 Høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 er i sit indhold det samme som det hørings svar, der er kommenteret oven for.	-	-
33. Søren og Anette Gylden Løvgårdsvej 23 2830 Virum	33.1 Vi ønsker under ingen omstændigheder højt byggeri i Sorgenfri! På nordtorvet ønskes absolut ikke højt byggeri. Sorgenfri er (undtaget de tre højhuse, som ikke pynter) et område præget af lav og åben bebyggelse. Ved politistationen planlægges byggeri på 4-5 etager, hvilket er rigeligt højt i forhold til Sorgenfri.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
	33.2 Der står mange tomme rundt omkring. Hvorfor skal der f.eks. bygges flere kontorlejemål, når der står en tom og udlejningsklar kontorbygning bag pendlerpladsen?		Medfører ingen ændringer i planen
	33.3 Hummeltoftevej fra ca. kirken til motorvejen er en hovedfærdselsåre. Det er ekstremt uhensigtsmæssigt at lave den mest centrale færdselsvej til stillevej. Det kan kun give flaskehalsproblemer.	Der gøres i øjeblikket store anstrengelser for at udleje kontorbygninger bag pendlerparkeringen.	Medfører ingen ændringer i planen
	33.4 Vi har brug for pendlerparkeringspladsen. Nedlæg den ikke, den er hensigtsmæssig og flittigt brugt.	Der er foretaget en simulering af den fremtidige trafik på Hummeltoftevej, som viser at trafikken kan passere med nedsat hastighed.	Indgår allerede i planen
	33.5 Er der tænkt over behovet for flere butikker og		-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	større forretninger? Generelt forlyder det, at der er flere butikker og forretninger, end der er kunder til.	Der skal sikres en passende antal pendlerparkeringspladser, ca. 75 pladser Der er lavet en detailhandelsundersøgelse, som påpeger, at tilbagegangen i detailhandlen vil fortsætte, hvis der ikke sker fornyelser.	
34. Mikkil Friberg Abildgaardsvej 35 2830 Virum	34.1 Borgerne i Sorgenfri burde have været involveret langt tidligere ikke mindst, når et af formålene med helhedsplanen, hvis det skrevne ord står til troende, er at skabe en ny identitet for Sorgenfri.	-	-
	34.2 Kommunalbestyrelsen bør vurdere, om detailhandlen skal styrkes omkring det nuværende Sorgenfri Torv eller omkring Virum Torv.	Efter Kgs. Lyngby er Virum og Sorgenfri de vigtigste handelsområder i Lyngby-Taarbæk. Der er behov for at styrke detailhandlen begge steder, og detailhandelsanalysen viser, at der omsætningsmæssigt er plads til det.	Medfører ingen ændringer i planen
	34.3 Plantedirektoratets arealer bør indtænkes i helhedsplanen. Det vil måske vise, at detailhandel ligger mere hensigtsmæssigt på Plantedirektoratets store areal.	Plantedirektoratet er tidligere udtaget af helhedsplanens område, da der ikke er direkte sammenhæng mellem områderne.	Udviklingen af Plantedirektoratet ske en særskilt planlægning
	34.4 Stationsnærhed som begrundelse for det ønskede byggeri er forfejlet. Fingerplanen foreskriver ikke, at boligbyggeri og detailhandel skal ligge stationsnært. Derimod skal regionale institutioner og kontorejendomme ligge stationsnært, og det synes ikke at være sådant byggeri, som bygherrerne ønsker. Med dette in mente, er der ikke grundlag for at bygge hverken højt eller unødigt tæt.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henviser til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.	Tages ikke til følge
	34.5 Det skitserede projekts største udfordring er trafikafvikling. Der er i forvejen alt for massiv trafik på særligt Grønnevej, og støj er et problem. Et stort byggeri og en yderst kraftigt forøgelse af trafikken må nødvendigvis forøge støjen. Det vil også være helt uacceptabelt at lede stør-	Der er foretaget en simulering af den fremtidige trafik på Hummeltoftevej, som viser at trafikken kan passere med nedsat hastighed. Køddannelser ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via censorer og lysregulering. Der oprettes desuden 5 nye lysreguleringer, hvilket øget fremkommelighed og sikkerhed	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>stedelen af trafikken til og fra Sorgenfri Torv via Grønnevej og I. H. Mundts Vej, da vejene grundet megen trafik allerede i dag er plaget af udstødningsgasser.</p> <p>Den skitserede plan for trafikafvikling og fodgængere i en skøn blanding på Hummeltoftevej er fantasifuld, men synes på ingen måde realistisk.</p>	betydeligt.	
34.5	<p>Derfor foreslås, at al trafik afvikles på den østlige del af planens område. Da det især må forventes at være handlende uden for Sorgenfri, der vil give mertrafik, bør forretninger så vel som indkørslen til et nyt center placeres tættest muligt på til- og frakørslen ved Lyngby Omfartsvej. Sørg for at al trafik ledes ind via grunden, hvor den tidligere politistation ligger. Adgang til eventuelle nuværende butikker på Nord- og Sydtorvene bør ske via gangbro eller under baneterrænet til parkeringskældre.</p>	Forslaget er ikke logistisk hensigtsmæssigt og heller ikke økonomisk realisabelt.	Tages ikke til følge.
34.6	<p>Nyt byggeri bør opføres i maksimalt 2-3 etager og gerne i stil med Sorgenfrivang 1 på Nordtorvet, hvor bygningerne visuelt supplere hinanden.</p>	<p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p>	Tages ikke til følge.
34.7	<p>Ser frem til fortsat dialog mellem kommunalbestyrelsen og Sorgenfris borgere. Ønsker et nyt borgermøde, hvor der påbegyndes en helt ny planlægning for området omkring stationen, og hvor der begyndes fra bar mark, men først, når der er sket sammentænkning med bl.a. Virum Torv.</p>	-	-
KOM	I forbindelse med høringen om Kommuneplan	-	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>34.9 Ud over få indledende bemærkninger er høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for, bortset fra følgende:</p> <p>Med den nye Kommuneplan 2013 er Sorgenfri Center ændret fra at være lokalcenter til at være bymidte. Anmoder om at Sorgenfri fastholdes som lokalcenter.</p>	<p>I Kommuneplan 2009 var Sorgenfri Center udlagt som stort lokalcenter. Denne betegnelse er i afsnittet om Detailhandel forklaret på følgende måde:</p> <p>"Lov om planlægning og Landsplandirektiv for detailhandel for hovedstadsområdet anvender benævnelserne "bymidter" og "bydelscentre". Lyngby-Taarbæk Kommune fastholder den lokale terminologi; det regionale center Kgs. Lyngby, de store lokalcentre og lokalcentre."</p> <p>Det vil sige, at det regionale center Kgs. Lyngby og de 2 store lokalcentre i Virum og Sorgenfri er bymidter, mens det store lokalcenter Lyngby-gårdsvej er et bydelscenter.</p>	<p>Medfører ingen ændringer i planen</p>
<p>35. Marianne og Niels Chr. Myrup I. H. Mundts Vej 26 2830 Virum</p>	<p>35.1 Trafikken på I. H. Mundts Vej er i de senere år blevet kraftigt intensiveret og der opstår relativt ofte situationer, der i uheldige tilfælde kunne medføre større eller mindre trafikuheld.</p> <p>35.2 Løsningsforslag: Placering af forretningsområderne på Nord- og Politi-torvene og lavere boligbebyggelse på sydtorvet.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>35.3 Høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 er enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	<p>-</p> <p>Hvis der skal placeres butikker på nordtorvet i stedet for sydtorvet, skal der placeres mange parkeringspladser i kælder for at opnå et vel-fungerende butikstilbud. Denne parkeringskælder kan næppe finansieres uden et betydeligt byggeri over butikkerne. Desuden vil der være dårlig sammenhæng mellem de 2 butiksområder.</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p> <p>-</p> <p>-</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
36. Lise Wesenberg Jensen I.H.Mundt Vej 15, 2.D. 2830 Virum	<p>36.1 Har som beboer i Sorgenfri og nær nabo til Sydtorvet en stærk interesse i, hvordan området skal udvikle sig. Blandt de beboere, der ville blive allermost berørt af et eventuelt byggeri og øget vareaflysning og aktivitet i øvrigt på Sydtorvet, da lejlighed (og altan) vender direkte ud mod parkeringspladsen. Synes ikke, at forslaget til helhedsplan kan bruges i sin nuværende form. Dels på mange punkter uenig i indholdet, dels er forslaget ikke tilstrækkeligt gennembearbejdet og ikke baseret på et tilstrækkeligt gennembearbejdet grundlag.</p> <p>36.2 Hvad er helhedsplanens status i forhold til planloven og lov om miljøvurdering af planer og programmer.</p> <p>36.3 Som umiddelbar nabo til Sydtorvet har jeg nogle specifikke kommentarer til helhedsplanen og til det konkrete projekt, som ejerne af torvet præsenterede på borgermødet.</p> <p>36.4 Henviser i det hele til høringssvaret fra bestyrelsen for Breidabliks ejerforening, som jeg fuldt ud kan tilslutte mig.</p> <p>36.5 I ejernes projekt lægges der op til adskillige nye butikker herunder en ny stor dagligvarebutik, som må skulle have varer leveret fra parkeringspladsen lige nedenfor min lejlighed. Den nuværende trafik til og fra Netto med tilhørende vareaflysning har hidtil være en stor og stigende gene i takt med den udvidede åbningstid. Svært at forestille sig, hvordan det undgås, at de vejledende støjgrænser bliver overskredet.</p> <p>36.6 Det kan også give anledning anden støj og lugt m.v. herunder fra ventilation. De eksisterende ventilatorer på fløjen mod Hummeltoftevej har</p>	<p>-</p> <p>Helhedsplanen blev udsendt som et debatmateriale i forbindelsen med forhøringen efter Planlovens § 23C. miljøvurderingen udarbejdes i forbindelse med de kommende planer, kommuneplantillæg og lokalplaner.</p> <p>-</p> <p>Se nr. 21.</p> <p>På nuværende tidspunkt er dette spørgsmål ikke behandlet.</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Spørgsmålet om støj vurderes i det videre arbejde.</p> <p>Spørgsmålet om støj vurderes i det videre arbejde.</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>somme tider kunnet høres meget højt i min lejlighed og på min altan. Det samme gælder i øvrigt ventilatorerne på den tidligere Novo-bygning, da den var i brug.</p> <p>36.7 Der lægges også op til café eller lignende med udendørs servering. Det kan også give anledning til væsentlige støjgener. Protesterer imod det, medmindre det sikres, at aktiviteterne ikke kan høres fra lejligheden. Det samme gælder naturligvis større arrangementer ude på torvet.</p> <p>36.8 En ny bygning i stedet for cykelparkeringen må ikke være så høj eller så tæt på, at den forringer udsynet fra lejlighed eller altan. Hvad enten det er 1 eller 2 etager vil det være uacceptabelt, hvis bygningen placeres så tæt på (og ind foran) Breidablik som angivet på ejernes planche på borgermødet. Det samme gælder, hvis bygningerne langs Hummeltoftevej forhøjes, så de spærrer for udsigt eller (aften)sol til lejligheden, hvilket de vil gøre, hvis de set fra min lejlighed bliver højere end den nuværende fløj langs Hummeltoftevej.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>38.9 Ud over få indledende bemærkninger er høringssvar materialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	<p>-</p> <p>Begge de nævnte bygninger er planlagt til at blive som den nuværende bygning ud mod Hummeltoftevej, altså 1 etage over terræn, hvilket svarer til 2 etager set i forhold til parkeringspladsen.</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Spørgsmålet om støj vurderes i de videre arbejde.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p> <p>-</p> <p>-</p>
37. Elise og Jan Fritzbøger I. H. Mundts Vej 8A 2830 Virum	37.1 De fremlagte planer bærer præg af (måske naturligt på dette stadie af udviklingsforløbet) at være noget fragmenterede og udarbejdet med afsæt konsortiets og MTHøjgaards individuelle interesser. Planerne repræsenterer ikke borgernes interesser, hvilket borgermødet også viste. Kritik af projektet var mere udpræget end ros.	-	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>37.2 Projektet bør leve op til følgende, hvis det skal repræsentere flere af borgernes ønsker: At det fremtidige torv bliver attraktivt og med et godt miljø – også for de nuværende beboere i området; at torvet moderniseres og derved opnår potentiale til at tiltrække nye lejere; at trafikken håndteres hensigtsmæssigt og med respekt for områdets eksisterende trafikanter, beboere og handlende.</p> <p>37.3 Der foreslås en alternativ plan, som ikke har det nuværende ejerskab, uopsigelige lejekontrakter, byggeomkostninger mv. som dødvægt, men i stedet tager udgangspunkt i en langsigtet og bæredygtig løsning, som flere vil kunne acceptere eller måske ligefrem synes om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Al handel samles på nordtorvet og polititorvet. - Irma placeres på polititorvet, hvis den ikke kan udvides tilstrækkeligt på nordtorvet. Også Netto flytter til polititorvet, så synergien mellem Netto og Irma bevares. Al anden handel flytter til polititorvet. Al varelevering til sker via en ny, direkte afkørsel fra omfartsvejen, over eller under terræn efter hvad der er mest hensigtsmæssigt. - Banelegemet mellem nordtorvet og polititorvet overdækkes. Giver plads til torveaktiviteter og vareleverancer. - Polititorvet huser parkeringsanlæg for handlende og langtids- og pendlerparkering. Ovenpå skabes plads til butikker og boliger, højst 2-3 etager. - På nordtorvet bibeholdes bebyggelsens højde og karakter med mulighed for at udvide i kælder. - Sydtorvet bebygges med ejerboliger som den eksisterende bebyggelse i området – højst 2 etager. Parkering til boligerne sker med ind- og udkørsel direkte til Hummeltoftevej. - Pendlerparkeringspladsen bebygges i en højde, der ikke overstiger højden på det bagvedliggende byggeri. 	<p>-</p> <p>Det foreslåede alternativ er ikke økonomisk realistisk. De foreslåede byggeprojekter gør det hverken muligt at finansiere et nyt brofag over banelegemet i torvets bredde eller en ny særskilt motorvejsafkørsel over eller under terræn til varetilkørsel til butikkerne.</p>	<p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>37.4 Ud over følgebrevet indeholder høringsmaterialet dels kopi en af tidligere, nu uaktuelt høringssvar fra tidligere høring om Schaumann-projektet, dels en kopi af høringssvaret, der er kommenteret oven for.</p>	-	-
38. DN Lyngby-Taarbæk Hans Nielsen Kastanievej 4 B, st.mf. 2800 Kgs. Lyngby	<p>38.1 Ønsker at helhedsplanen for området omkring Sorgenfri Torv ikke forringer de landskabelige og miljømæssige værdier i området. Sorgenfri Kirke ligger meget flot på toppen af skrænten ned mod Lyngby Åmose. Anbefaler at der ikke opføres et nyt højhus. De 3 højhuse på Grønnevej har allerede forringet udsigten fra Lyngby Sø og Bagsværd Sø samt Folkeparken. Sorgenfri Kirke er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 19 (kirkebyggelinjen).</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>38.2 Anbefaler på ny, at der ikke opføres højhuse på nordtorvet og at bebyggelsen holdes i 1 etage.</p>	<p>Forholdet til de landskabelige værdier, ikke mindst set fra Lyngby Sø, vurderes i den videre planlægning. Tilsvarende skal planernes forhold til kirkebyggelinjen afklares.</p> <p>-</p> <p>-</p>	Spørgsmålene afklares i den videre planlægning.
39. Dorte Bjerre Ligustervænget 41 2830 Virum	<p>39.1 Helt enig i at der er behov for at gøre noget ved området. Glimrende ide med boliger, især på politistationsgrunden. Kan også se behov for en mindre udvidelse af detailhandlen med fx en Matas og en grønthandler. Kunne også være godt med et sundhedshus, et bibliotek (selvbetjent?) og et fitnesscenter. Bekymringerne handler om udvidelse af butiksareal og trafikken.</p> <p>39.2 Ikke brug for et varehus i Sorgenfri. Den øgede omsætning vil overvejende komme fra kunder,</p>	-	-
		Detailhandelsanalysen viser, at der omsætningsmæssigt er plads til et varehus i Sorgenfri.	Tages ikke til følge.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	der ikke bor i Sorgenfri. Det er altså ikke Sorgenfri borgernes behov, der skal dækkes.	Analysen siger ikke noget om, hvor præcis varehuset trækker kunder fra, men det er rigtigt at et varehus trækker kunder fra et større opland end et supermarked.	
39.3	Der vil komme væsentligt mere trafik. Helhedsplanens idé med mere detailhandel og en grøn bygade vil medføre langsommere trafikafvikling over Sorgenfri Station. Det bliver ikke meget grøn bygade og lettelse for bløde trafikanter over Hummeltoftevej med en sådan øget trafik!	Det er rigtigt at trafikken i spidsbelastningstimen vil stige. Uanset dette er det forvaltningens opfattelse, at Hummeltoftevej med et ny indretning og udformning vil blive en lettelse for de bløde trafikanter. Dels vil den nye indretning og udformning ændre adfærden, dels vil den reducerede hastighed der også er en følge af udformningen, gøre det mere trygt at færdes.	Medfører ingen ændringer i planen
39.4	Både de nye og de eksisterende butikker har brug for mange parkeringspladser. Og der er stadig brug for pendlerparkering, parkering til de nye boliger og liberale erhverv, samt til det tomme kontorhus bag Q8. Hvor skal alle disse P-pladser være?	Der etableres parkeringskældre under de nye bebyggelser på nordtorvet og på polititorvet. Forvaltningen er enig i, at der skal bevares et passende antal parkeringspladser til pendlere, ca. 75 pladser. Den endelige placering af dem afgøres i den videre planlægning.	Indgår allerede i planen.
39.5	Endelig bør erfaringen fra Birkerød også skræmme. Her er et supermarked og flere udvalgsbutikker er lukket og Birkerød Hovedgade har mistet sit liv. Et varehus kan være med til at lukke butikker på Sorgenfri Torv.	-	-
39.6	Min opfordring til kommunalbestyrelsens videre arbejde er derfor: - Giv ikke tilladelse til et varehus i Sorgenfri - Lav en behovsanalyse – for Sorgenfri borgernes behov - Udskriv en arkitekt konkurrence, så der kommer flest muligt ideer på bordet - Sørg for at den nye plan ikke øger trafikken eller parkerings problemer i Sorgenfri.	-	-
KOM	I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt hørings svar vedrørende Sorgenfri.	-	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	39.7 Ud over få indledende bemærkninger er høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.	-	-
40. Lone Knøsgaard Jensen Martin Myhre Hummeltoftevej 66 2830 Virum	40.1 Vi ønsker IKKE et nyt Sorgenfri Torv eller Sorgenfri Center som planerne lægger op til. Lad os beholde det lokale handelsliv. Når Holte og Lyngby med mange kædebutikker begge ligger 10 min. væk, så er det altså svært at se behovet for også at have de samme butikker i Sorgenfri.	-	-
	40.2 Det bør undersøges grundigt om der overhovedet er behov for yderligere kontor m2 og butiksarealer i kommunen og i særdeleshed her.	Der er lavet detailhandelsanalyser, både for hele Lyngby-Taarbæk Kommune og særskilt for Virum og Sorgenfri.	Indgår allerede i planlægningen
	40.3 På Nordtorvet bør man lægge vægt på lav bebyggelse, sådan som det i forvejen er i området.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
	40.4 Det ville være ønskværdigt, hvis trafikken i området IKKE øges yderligere. De længere åbningstider i Netto har allerede haft stor betydning for trafikken i weekenderne!	Det er korrekt at trafikintensiteten vil stige, f. eks. 50% ved krydset Hummeltoftevej - I. H. Mundts Vej.	-
	40.5 I Støjhandlingsplan 2010 står der at strategien på længere sigt er at antallet af boliger med et udendørs støjniveau reduceres markant. Dette harmonerer dårligt med den øgede trafikmængde vi på Hummeltoftevej/Grønnevej risikerer at blive udsat for fremover.	På trafikveje anvendes i dag støjdæmpende asfalt når vejen asfalteres. Udlægning og prioritering heraf er en driftsopgave, der prioriteres efter et vedligeholdelsesmæssigt hensyn.	Medfører ingen ændringer i planen.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
41. Richard Pade Gartnersvinget 24 2800 Kgs. Lyngby	<p>41.1 Det positive i det nye forslag er den grønne udbygning af viadukten, der glimrende sammenbinder de fire kvadranter omkring bane og vej til et samlende byrum. Fint.</p> <p>41.2 Samlet set er byggeriet dog for massivt, 5 etager og flere er alt for højt og antallet af forretninger kræver meget større kundeunderlag end det nye, udbyggede Sorgenfri.</p>	<p>-</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p>	<p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p>
42. Ivar B. Jessen Hummeltoftevej 157 2830 Virum	<p>42.1 Foreslår at de fremlagte forslag forkastes; at nord- og sydtorvet bevares uændret, men istandsættes; at den tidligere politi- og retsbygning nedrives; at kontorhuset bag pendlerparkeringen ligeledes nedrives; at de fritlagte arealer anlægges som pendlerparkering udformet på samme måde som den eksisterende.</p> <p>42.2 I kommunens planlægning fortolkes "stationsnærhed" som et krav om at fortætte omkring stationerne, gerne i højhuse og der henvises til Fingerplan 2007.</p> <p>42.3 Planerne er et skønmaleri, der ikke giver mange konkrete oplysninger om de enkelte bygninger.</p> <p>42.4 Beskrivelsen af "diagonalløsningen" hænger ikke sammen. Hummeltoftevej beskrives som en hovedfærdselsåre, men samtidig som en attraktiv, grøn, fodgængervenlig bygade med plads til de</p>	<p>Efter forvaltningen vurdering vil forslaget ikke tilføre en tilstrækkelig arkitektonisk og miljømæssig kvalitet. Desuden medfører forslaget ikke den tilsigtede fornyelse og fremtidssikring af områdets detailhandel.</p> <p>Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.</p> <p>Planerne konkretiseres i lokalplanfasen.</p> <p>Det er forvaltningens opfattelse, at Hummeltoftevej med et ny indretning og udformning vil blive en lettelse for de bløde trafikanter. Dels vil den nye indretning og udformning ændre ad-</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p>

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	bløde trafikanter og med en grøn zone med træer i midten. I det hele taget er det en tilsnigelse at tale om en grøn bygade og om byrum.	færden, dels vil den reducerede hastighed, der også er en følge af udformningen, gøre det mere trygt at færdes.	
43. Birthe Pedersen Abildgaardsvej 43 2830 Virum	43.1 Lad os beholde vores velbeliggende indkøbstorve nord og syd, som ligger i gadehøjde, i stedet for et torv med hul, der vil medføre af ulemper for ældre og handicappede. Det nuværende forsømte nordtorv og sydtorv skal være samlet handelscenter for området. Så kan bydelen udvides med boliger og kontorbyggeri øst for banen. Lad os beholde parkeringspladsen ved Netto. Det er indtrykket at man i Sorgenfri er meget tilfreds med de nuværende butikkers udvalg og deres ejere. Ved større dyre indkøb er der Lyngby med et rigt handelsudvalg.	Efter forvaltningen vurdering vil forslaget ikke medføre den tilsigtede fornyelse og fremtidssikring af områdets detailhandel. Hvis der skal placeres butikker på nordtorvet, skal der placeres mange parkeringspladser i kælder på nordtorvet. Disse kan næppe finansieres uden et betydeligt byggeri over butikkerne. Det nævnte "torv med hul" eksisterer allerede, nemlig pladsen foran Netto, der i øvrigt bevares i denne plan.	Tages ikke til følge.
44. Birger Sulsbrück I. H. Mundts Vej 15 1C 2830 Virum	Enslydende med nr. 36, bortset fra få punkter uden betydning.	Se nr. 36.	Se nr. 36.
45. Agnete Bonnevie I. H. Mundts Vej 15 2830 Virum	45.1 Bekymret over de støjgener der vil komme fra den øgede mængde trafik fra varetransporter, hvis Irmars vareindlevering flyttes. 45.2 Ydes der kompensation for faldende ejendoms-værdi? 45.3 Ønsker et nyt bibliotek på polititorvet.	Spørgsmålet er ikke behandlet på nuværende tidspunkt. Der ydes i almindelighed ikke erstatning, idet planlægning er erstatningsfri regulering. Der ikke er aktuelle planer om at oprette et bibliotekstilbud.	Spørgsmålet om støj vurderes i det videre arbejde. - Indgår i det videre arbejde.
46. Signe Bischoff Solsikkemarken 11 2830 Virum	46.1 Arkitektur inspireret af funkishuset på I. H. Mundts Vej 16 og Arne Jakobsens gamle rådhusbygning i Lyngby, en stil der tiltrækker bredt og er holdbar. 46.2 Borgerne vil kunne samles om	De nævnte eksempler er begge udtryk for en meget smuk arkitektur. Udviklingsplanen er ikke til hinder for gennem-	Arkitekturen fastlægges i den videre lokalplanlægning. Medfører ingen ændringer i planen.

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<ul style="list-style-type: none"> - en torvehal med mulighed for at sælge friske lokale varer fra områdets økologiske gårde - et folkets hus med åbne værksteder for al slags genbrug: f.eks. fremstilling af behagelige sko og fremstilling af dagens ret af tiloversblevne varer fra lokale butikker og restauranter. - et sundhedshus med åbne gratis hold for alle, der vil vedligeholde, istandsætte og forbedre sig selv via afspændingsgymnastik, fysioterapi, ergoterapi, yoga og funk dans. 	førelsen af de nævnte forslag. Men den fremtidige plan kan ikke basere sig på disse alene.	
47. Peter Gede Abildgaardsvej 37 2830 Virum	<p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>47.1 Kommunen lytter mere til torvets ejere i stedet for at inddrage borgerne. Hele forslaget om et nyt Sorgenfri Torv er diffust hele vejen igennem og slet ikke fastlagt i størrelse.</p> <p>47.2 Detailhandelsanalysen og trafikanalysen er i den grad ikke troværdige. Der tages omsætning fra andre byer og bydele. Det er kommunen der er ansvarlige for overblikket i denne situation. Trafikalt er den nye plan er katastrofe. Den mere trafik skal køre langsommere.</p> <p>47.3 Er imod høje huse på nordtorvet, hvorfra der kan kigges ned i de private haver. Stiller spørgsmålstegn ved, om der er behov for alle disse nye boliger.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Begge analyser er udført af anerkendte firmaer. Forvaltningen har ingen grund til at betvivle analysernes lødighed.</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p>
48.	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan	-	-

Forhøring august 2013 – indsigelser og bemærkninger

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
Annette Hartung Fortunparken 34 2800 Kgs. Lyngby	<p>2013 har indsigeren fremsendt hørings svar om butikker og indkøbscentre generelt.</p> <p>48.1 Tvivler på, at der i kommunen er behov for nye indkøbscentre og større butikker. Udviklingen går i retning af stigende nethandel, hvilket er positivt. Det mindsker trafikken og letter dagligdagen for travle. Samtidig kan ældre bedre klare sig selv.</p>	<p>Af kommunens detailhandelsstrategi fremgår, at dagligvarehandlen primært skal foregå lokalt. For at sikre dette skal butikkerne samles i færre udbudspunkter med moderne levedygtige butikker med gode parkeringsforhold. Det er korrekt, at nethandlen er stigende, men især på udvalgsvareriden.</p>	<p>Medfører ingen ændringer i planen</p>
49. Marie Strand Abildgaardsvej 8, st.th. 2830 Virum	<p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren fremsendt hørings svar om udviklingsplanerne for Sorgenfri.</p> <p>49.1 Er meget bekymret for udbygningsplanerne for nordtorvet og for dele af polititorvet. Det drejer sig om højderne på ny bebyggelse, som er ikke er præcis. Højden på det nye byggeri på nordtorvet skal ikke være som højhusene. Og heller ikke 10 eller 8 etager. En maksimal højde på 5 etager ville Sorgenfri-borgerne bedre kunne tage til sig.</p>	<p>-</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p>	<p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Teknik- og Miljøudvalget
06-05-2014
Sag nr. 5

5. Takster for udeservering uden for Lyngby Hovedgade

Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 18. februar 2014 behandlede sag om takster for udeservering uden for Lyngby Hovedgade. Udvalget godkendte, at forvaltningen arbejder videre med taksterne, og herunder blandt andet indhenter Handelsforeningens bemærkninger, hvorefter en sag om takster uden for Lyngby Hovedgade fremlægges til fornyet politisk behandling.

Forvaltningen har modtaget hørings svar fra Handelsforeningen, der ikke har kommentarer til forslag til takster for udeservering uden for Lyngby Hovedgade.

Den 3. december 2013 blev sagen "Lyngby Hovedgade, betaling for udeservering, vareudstilling, reklameskilte mv. på det offentlige vejareal" behandlet. Udvalget besluttede bl.a., at benyttelse af facadezone og inventarzone til udeservering på Lyngby Hovedgade fortsat skal være pålagt afgift.

Kommunen *skal* give tilladelse til råden over offentlige vejarealer til udeservering og *kan* i den forbindelse opkræve gebyr. Dette er muligt som følge af vejbestyrelsens almindelige ret til at disponere over egne vejarealer. Der kan kun kræves gebyrer for det areal, der rådes over. Der er i takstbladet for "Budget 2014" fastsat afgift for udeservering på Lyngby Hovedgade på 1.967 kr. pr. m² /sæson. Der er ikke fastsat afgift for udeservering uden for Lyngby Hovedgade.

Forvaltningen har modtaget 2 ansøgninger om udeservering på offentlig vej uden for Lyngby Hovedgade; dels ved Toftebæksvej 1B, der ligger inden for P-søgningen, dels ved Nørregade 2, der ligger uden for P-søgningen.

Forvaltningen ønsker at pålægge afgift for udeservering uden for Lyngby Hovedgade ud fra den vurdering, at når der er afgifter for råden over areal ved Lyngby Hovedgade, bør der med rimelighed også være afgifter af en vis størrelsesorden på andre steder i midtbyen alt efter, hvor attraktivt området er.

Forvaltningen foreslår i den henseende, at de mest bynære områder inden for P-søgningen i Kgs. Lyngby, inkl. vejene i P-søgningen, pålægges afgift for udeservering svarende til halvdelen af taksten på Lyngby Hovedgade, jf. vedlagte kortbilag (bilag), svarende til kr. 984 pr. m².

På andre og mindre besøgte steder i kommunen vurderes det, at en takstpålæggelse kan virke hæmmende for udvikling af bymiljø, hvorfor der pt. ikke foreslås indført en takst, dvs. uden for P-søgningen.

Økonomiske konsekvenser

Der forventes ingen væsentlige nye indtægter. Forslaget skal primært ses som et signal om, at kommunalbestyrelsen ligestiller butiksindehaverne ved at indføre takster på andre attraktive udeserveringsområder, og taksterne gradueres i forhold til taksterne for råden i relation til Lyngby Hovedgade.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der fastsættes takst på 984 kr. pr. m² /sæson for bynære områder inden for P-søgeringen i Kgs. Lyngby, inkl. vejene i P-søgeringen og ekskl. Lyngby Hovedgade inden for regulativets område.

Teknik- og Miljøudvalget den 6. maj 2014

Anbefales.

C og V foreslog, at der til brug ved budgetlægningen for 2015 foretages en analyse af, hvad det vil koste at afskaffe taksterne for udeservering, skiltning og udstilling af varer.

For forslaget stemte 4.

Imod stemte 3 (A og Ø).

Bilagsfortegnelse

1. Takster for udeservering - forslag til gyldighedsområde

Scenarier for betalt parkering - vurdering af fradrags- eller balancemetode Bilag

Når en kommune har betalt parkering skal det vurderes om det er mest hensigtsmæssigt at afregne økonomien i betalt parkering overfor staten efter en balancemetode eller en fradragsmetode. Nedenfor er de 2 forskellige afregningsmetoder gennemgået generelt. Herudover er de eksemplificeret ved regneeksempler i relation til 2 timers fri parkering (uden adfærdsændring).

Balancemetoden:

Indtægter			X
	Driftsudgifter (Y1)		
	Afskrivninger (Y2)		
		Samlede udgifter	Y
Regnskabsresultat			= X-Y

Hvis regnskabsresultatet ikke er positivt – dvs., at der ikke er overskud på betalt parkering, så får kommunen lov at beholde hele indtægtsbeløbet fra betalt parkering.

Hvis der derimod er et positivt regnskabsresultat, skal der anvendes en anden afregningsmetode (fradragsmetoden) overfor staten, hvormed staten får dele af indtægten.

Fradragsmetoden:

Indtægter			X
	Afskrivninger (Y2)		
	Grundfradrag (Y3)		
		Beløb til kommunen	Y
Beløb til staten			(X-Y)

I dag får staten i størrelsesordenen 2-2,5 mio. kr./året af indtægterne fra betalt parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune, primært fordi kommunen ikke har særlig store afskrivninger eller driftsudgifter forbundet med betalt parkering. Det kunne også forklares med, at kommunen ikke har investeret i parkeringsanlæg med betaling.

I det følgende gennemgås begge afregningsmetoder i forhold til staten ved indførelse af 2 timers fri parkering uden adfærdsændringer.

Forudsætninger (2 timers fri parkering uden adfærdsændringer):

Indtægter: 1,4 mio. kr./året

Driftsudgifter uden P-henvisningssystem: 0,8 mio. kr./året.

Driftsudgifter med P-henvisningssystem: 1,0 mio. kr./året.

Grundfradrag (fast beløb afhængigt af antal borgere i kommunen): 0,85 mio. kr./året

Anlægsafskrivninger, incl. 50 % af P-henvisningssystem i 2014: 0,5 mio. kr./året

Forklaring:

P-henvisningssystemet indføres i kommunen uanset om der er betalt parkering med 2 timer fri parkering, 1 times fri parkering eller slet ingen betalingsparkering.

Afskrivningerne for P-henvisningssystemet er indregnet i indstillingspapiret, fordi kommunen får afskrivningerne finansieret af betalt parkering. Såfremt kommunen ikke har betalt parkering som i dag, så er der tale om et tab af finansieringsmuligheder. Afskrivningerne indgår derfor i alle scenarier for vurdering af betalt parkering, herunder i scenariet for nedlæggelse af betalt parkering.

Derimod indgår driftsudgifterne for P-henvisningssystemet generelt ikke som en driftsudgift i indstillingspapiret, fordi de kun har marginal betydning i forhold til afregning overfor staten (dvs. om kommunen kan få udgifterne finansieret).

Dette kan f.eks. anskueliggøres ved scenariet for 2 timers fri parkering uden adfærdsændringer, hvor det fremgår, at det overordnet set ligegyldigt om, der anvendes fradragsmetode eller balancemetode, da der kun er en marginal forskel mellem de to metoder svarende til at kommunen kan beholde 50.000 kr. ekstra af indtægterne ved valg af balancemetoden.

Der er af overskuelighedsmæssige grunde alene valgt at anvende fradragsmetoden ved beregning af de forskellige scenarier i indstillingspapiret frem for at veksle mellem forskellige afregningsmetoder, der grundlæggende ikke har betydning for valg af forskellige løsninger for betalt parkering.

Økonomi, 2 timers gratis parkering, eksemplificering af afregningsmetode

Afregning med staten efter balancemetoden	mio. kr.	Afregning med staten efter fradragsmetoden	mio. kr.
Indtægter	1,4	Indtægter	1,4
Driftsudgifter med P-henvisning (0,8 + 0,2)	-1,0	Grundfradrag (fast beløb afhængigt af antal borgere)	-0,85
Anlægsafskrivninger (incl. P-henvisningssystem)	-0,5	Anlægsafskrivninger (incl. P-henvisningssystem)	-0,5
I alt	-0,1	I alt	0,05
Midler, der beholdes i kommunen	1,4	Midler, der beholdes i kommunen	1,35
Bidrag til staten	0,0	Bidrag til staten	0,05

Beregningerne overfor er i princippet gennemsnitsberegninger for en længere periode. Det betyder, at opgørelserne svarer til de regnskabsprincipper, der anvendes i den private sektor og i staten, hvor afskrivninger af investeringer (en investerings udgift) fordeles over investeringens levetid. Dette giver en mere jævn økonomi og et klart billede af investeringens eller et områdes økonomi.

Kommunens regnskabspraksis er dog tilrettelagt sådan, at anlægsinvesteringer straksafskrives eller udgiftsføres i det år, hvor de anlægges.

Det får den betydning i forhold til betalt parkering, at der er store udgifter i de år, hvor der foretages investeringer, og relativt pæne indtægter i de andre år.

Ser man løsrevet på et år, så kan det give den opfattelse, som er forkert, at der tjenes penge på betalt parkering. Det gør der ikke. Betalt parkering er for kommunen økonomisk neutral – indtægter balancerer med udgifter, medmindre ordningen ændres eller nedlægges.

Der er dog et relativt stort beløb, der returneres til staten. Dette beløb kan reduceres ved at investere i parkeringsanlæg, hver der betales for at parkere.

Forklaring:

Uden adfærdsændringer: Med dette menes, at den adfærd som bilisterne har i dag – den ændres ikke, selvom der indføres 2 timers fri parkering.

Permanent dynamisk P -henvisning i Bymidten - frigivelse af anlægsbevilling

Sagsnummer: 20140210032

Oprettet: 24-04-2014

Dokumentejer: Godkendt af IT

Dagsorden

Generel		Journalnøgle(r):	05.09.08-P20 Parkeringsafmærkning, Projekter
Emne	Permanent dynamisk P-henvisning i Bymidten - frigivelse af anlægsbevilling	Besked:	
Dokumenttype:	Beslutning fra Dagsordensystem		
Dato:	27-03-2014		
Organisation:	Parkering		
Navn:			
ID-Nummer:			

Udvalg:

Mødetitel: Kommunalbestyrelsen **Dato:** 27-03-2014 **Tid:** 17:00 20:00 **Punktets nummer:** 6 **Status**
: ● Åbent punkt ○ Lukket Punkt

Beslutningsstatus: **Dagsordenredaktør:**

Sagsfremstilling:

Sagsfremstilling

I forbindelse med opstart af Kanalvejsbyggeriet er der etableret et midlertidigt p-henvisningssystem med dynamiske standere på Klampenborgvej, Toftebæksvej og Kanalvej. Systemet er primært etableret som information til de bilister, der tidligere har benyttet de nu nedlagte parkeringspladser på Kanalvejsgrunden.

Der er dog samtidig indgået en samarbejdsaftale mellem kommunen og køber (Danica) om at etablere, det i lokalplan nr. 235 "Kanalvejsområde nord" beskrevne permanente dynamiske p-henvisningssystem.

Et permanent dynamisk P-henvisningssystem placeret ved indfaldsveje skal levere

information om antallet af ledige p-pladser i bymidten, og derved lede de parkeringssøgende til byens ledige parkeringspladser.

Dette forventes at mindske søgetrafikken, og medfører herudover en bedre trafikafvikling, mindre miljøbelastningen og bedre forhold for cyklister og gående.

Projektet for etablering af dynamisk P-henvisningssystem omfatter følgende delopgaver:

- Udarbejdelse af ideoplæg, projektforslag, udbudsmateriale og implementering af p-henvisningssystem.
- Kontakt og samarbejde med handelsforeningen og ejerne af de private parkeringspladser, der ønsker at deltage i p-henvisningssystemet
- Udarbejdelse af model for fordeling af anlægsudgifter og udgifter for afledt drift på ejerne af parkeringspladser (både offentlige og private parkeringspladser), herunder hvis ejerne af private parkeringspladser efterfølgende ønsker at tilslutte sig.
- Evt. udbud af driften af p-henvisningssystemet
- Det er ønsket, at p-henvisningssystemet er etableret og igangsat november 2014. Det er dog endnu ikke muligt at vurdere om denne tidsplan er realistisk.

Økonomiske konsekvenser

Det forventes, at de samlede etableringsomkostninger til projektering, tilsyn og udførelse af det permanente, dynamiske p-henvisningssystem udgør 6 mio. kr. ekskl. moms.

Dertil kommer udgifter til rådgiver og juridisk bistand til udarbejdelse af model til fordeling af anlægsudgifter og afledt drift, samt udbud af driften.

Der er aftalt med Danica, at de finansierer 50 % af udgifterne, ekskl. moms, dog højst 3 mio. kr.

Der er i alt rådighedsbeløb på P-henvisning på 3.391.700 kr. fordelt med 1.000.000 kr. der overføres fra 2013 og et budget i 2014 på 2.391.700 kr.

Der er tidligere meddelt anlægsbevilling på 326.700 kr. Der skal således søges om anlægsbevilling til det resterende beløb på 3.065.700 kr.

De afledte driftsudgifter anslås at være i størrelsesordenen 100.000-200.000 kr./årligt. Der er dog tale om et meget midlertidigt estimat, som må tages med et vist forbehold. Rådgiver vil deltage i udarbejdelse af model for nøgle til fordeling af de afledte driftsudgifter.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår bemyndigelse til at igangsætte projektet.
Kommunalbestyrelsen for så vidt angår frigivelse af anlægsbevilling og overflytning af restbevilling.

Indstilling

Det indstilles, at

1. Igangsætte projektet for etablering af permanent dynamisk p-henvisning som skitseret ovenfor
2. der gives anlægsbevilling på 3.065.700 kr. på projekt ”Trafik- og infrastruktur i bymidten (P-henvisningssystem)” finansieret af de afsatte rådighedsbeløb
3. evt. afledte driftsudgifter for kommunen forelægges på et senere tidspunkt med henblik på indarbejdelse i budget.
- 4.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. Anbefales.

Ad 3. Anbefales.

Bodil Kornbek var fraværende.

Økonomiudvalget den 18. marts 2014

Ad.2 Anbefales.

Ad.3 Anbefales.

Kommunalbestyrelsen den 27. marts 2014

Ad.2 og 3 Godkendt.

Bodil Kornbek (A) var fraværende. I stedet deltog Silas Mudoh.

Anne Jeremiassen (LA) var fraværende. I stedet deltog Peter Broen.

Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell.

MAJ 2014
LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

BYGGEPLADS OG TRAFIKALE FORHOLD UNDER BYGGERIET PÅ KANALVEJSGRUNDEN

Indhold

Tre trafikale scenarier – forventede konsekvenser for byggeriet på Kanalvejsgrunden	5
Scenarie 1: Kanalvej lukkes for trafik	7
Scenarie 2 og 3: Kanalvej ensrettes eller holdes åben for trafik	13



Indledning

I dette materiale viser vi, hvordan de trafikale forhold i Lyngby og arbejdet på byggepladsen på Kanalvejsgrunden bliver påvirket af tre forskellige trafikale scenarier for Kanalvej.

I scenarie 1 lukkes Kanalvej gennem hele anlægsperioden, mens den i scenarie 2 ensrettes mod Klampenborgvej. I scenarie 3 holdes Kanalvej åben for trafik i begge retninger. Fælles for scenarie 2 og 3 er dog, at det også her bliver nødvendigt at lukke Kanalvej gennem længere perioder. Eksempelvis når der lægges fjernvarme i vejen.

Vi indleder materialet med en oversigt, der gør det let at sammenligne de tre scenarier i forhold til tidsplan og de væsentligste trafikale konsekvenser.

Dernæst præsenterer vi med tekst og visualiseringer scenarie 1, hvor Kanalvej lukkes. Scenarie 2 og 3 præsenteres sammen, fordi konsekvenserne for trafik og byggeplads er næsten ens, uanset om Kanalvej ensrettes eller holdes åben.

I præsentationen af de tre scenarier har vi lagt vægt på at belyse, hvordan de hver især påvirker trafiksikkerhed og fremkommelighed, og om de indebærer gener for naboerne i form af støj og tung trafik på de mindre veje i Lyngby.

Tre trafikale scenarier

– forventede konsekvenser for byggeriet på Kanalvejsgrunden

VIGTIGE MILEPÆLE I BYGGERIET	SCENARIO 1: Kanalvej lukkes for trafik	SCENARIO 2: Kanalvej ensrettes mod Klampenborgvej	SCENARIO 3: Kanalvej holdes åben for trafik
Byggegrube graves ud, så der ikke længere er plads til skurby og oplagsplads på matriklen.		Efterår 2014	
Fjernvarme etableres i Kanalvej. I scenarie 2 og 3 skal Kanalvej lukkes ca. 3 mdr.		Sommer 2015	
Sydøstlig del af Kanalvej klargøres for trafik til p-kælder under Microsoft. I scenarie 2 og 3 skal Kanalvej lukkes ca. 1md.		Efterår 2015	
P-kælder under Microsoft færdigetableret (ca. 260 pladser), og sydøstlig del af Kanalvej åbnes for trafik til og fra kælderen.		Efterår 2015 (evt. forår/sommer for håndværkere)	
Samtlige råhuse på matriklen er etableret.	Medio 2016	Ultimo 2016	Medio 2017
Ny udformning af Kanalvej etableres. I scenarie 2 og 3 må Kanalvej lukkes ca. 4 mdr. Sydøstlig del af Kanalvej etableres og genåbnes i ferieperiode, så Microsoft påvirkes mindst muligt.	Ultimo 2016	Medio 2017	Ultimo 2017
Byggeriet og den nye udformning af Kanalvej er færdigetableret.	Ultimo 2016/Primo 2017	Ultimo 2017 (9-12 mdr. senere end scenarie 1)	Ultimo 2017/Primo 2018 (9-15 mdr. senere end scenarie 1)
Lukning af Kanalvej for trafik begge retninger	Ca. 2½ år (hele perioden)	Ca. 3/4 år (periodevist)	Ca. 3/4 år (periodevist)
Trafikale konsekvenser omkring Kanalvej og i bymidten generelt	<p>Konstant trafikal situation i Lyngby under hele anlægsarbejdet. Det vil skabe mindst mulig forvirring for trafikanter og dermed øge trafiksikkerheden.</p> <p>Kommunens planer om at ændre udformning af Kanalvej kan tilrettelægges og gennemføres i forlængelse af byggeriet på Kanalvej, dvs. uden ekstra trafikomlægninger.</p> <p>Tunge arbejdskøretøjer kan holdes på Klampenborgvej. Dermed undgås tung trafik på mindre veje (Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej) med mange cyklister, skolebørn osv. Desuden skånes beboerne for støjgener.</p> <p>Ingen konflikter mellem arbejdsstrafik og lokaltrafik på Kanalvej. Det vil skabe den største trafiksikkerhed for bilister og cyklister og for de op til 450 arbejdere på byggepladsen.</p> <p>Varetransport til og fra Lyngby Storcenter via Toftebæksvej. Indebærer mere tung trafik på mindre veje (Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej), dog fortrinsvis i perioder med få bløde trafikanter. Øget støjniveau på leverancetidspunkt.</p> <p>Omlægning af buslinje 182/183 til f.eks. Lyngbygårdsvej. Buslinjen har i dag en maksimal frekvens på 3 afgang i timen i hver retning.</p> <p>Belastning af øvrige veje på p-søgering øges i myldretiden. Størst ekstrabelastning på Klampenborgvej og Toftebæksvej syd for Lyngby Storcenter, hvor den vil være max +150 køretøjer/time. Indebærer længere ventetid og flere forsinkelser for bilister, men trafiksituationen kun problematisk i myldretiden, som varer nogle få timer om dagen.</p>	<p>Skiftende trafikale situationer i bymidten, fordi periodevise lukninger af Kanalvej er nødvendige. Det vil skabe forvirring for trafikanter og dermed mindske trafiksikkerheden.</p> <p>Mange tunge køretøjer på mindre veje såsom Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej (op til 115 arbejdskøretøjer dagligt). Mindsker sikkerhed for bløde trafikanter og giver flere støjgener for beboerne langs mindre veje.</p> <p>Arbejdsstrafik og lokaltrafik på Kanalvej kommer i konflikt. Mindsker sikkerhed for bilister og cyklister og for de op til 450 arbejdere på byggepladsen.</p> <p>Varetransport til Lyngby Storcenter via Toftebæksvej. Øger omfang af tung trafik på mindre veje (Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej), dog fortrinsvis i perioder uden bløde trafikanter. Øget støjniveau på leverancetidspunkt.</p> <p>Nedsat kapacitet på Kanalvej pga. ensretning, midlertidig signalregulering på Kanalvej og de tre adgangsveje til byggepladsen. Dette forsinker lokaltrafik og trafik til og fra byggepladsen.</p> <p>Omlægning af buslinje 182/183 i retning mod Toftebæksvej til f.eks. Lyngbygårdsvej. Buslinjen har i dag en maksimal frekvens på 3 afgang i timen.</p> <p>Belastning af øvrige veje på p-søgeringen øges i myldretiden. Størst ekstrabelastning på Klampenborgvej, hvor den vil være på max +150 køretøjer/time. Indebærer længere ventetid og flere forsinkelser, men trafiksituationen kun problematisk i myldretiden, som varer nogle få timer om dagen.</p>	<p>Skiftende trafikale situationer i bymidten, fordi periodevise lukninger af Kanalvej er nødvendige. Det vil skabe forvirring for trafikanter og dermed mindske trafiksikkerheden.</p> <p>Mange tunge køretøjer på mindre veje såsom Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej (op til 115 arbejdskøretøjer dagligt). Mindsker sikkerheden for bløde trafikanter og giver flere støjgener for beboerne langs mindre veje.</p> <p>Arbejdsstrafik og lokal trafik på Kanalvej kommer i konflikt. Mindsker sikkerheden for bilister og cyklister og for de op til 450 arbejdere på byggepladsen.</p> <p>Nedsat kapacitet på Kanalvej pga. midlertidig signalregulering på Kanalvej, de tre adgangsveje til byggepladsen og inddragelse af højresvingbane mod Toftebæksvej. Det vil forsinke både lokaltrafik og trafik til og fra byggepladsen.</p> <p>Belastning af øvrige veje på p-søgeringen øges med max. 50 køretøjer/time i myldretiden. Indebærer lidt længere ventetid og mindre forsinkelser for trafikken.</p>

SCENARIO 1: KANALVEJ LUKKES FOR TRAFIK

Scenarie 1: Kanalvej lukkes for trafik

I scenarie 1 lukkes Kanalvej for trafik gennem hele anlægsperioden bortset fra, at det vil være muligt at komme fra Kanalvej til erstatningsparkeringen ved Lyngby Storcenter. Cyklister kan benytte Ermelundsstien, mens fodgængere også kan benytte stien ved Lyngby Storcenter.

KONSTANT TRAFIKAL SITUATION

Med lukningen af Kanalvej sikres en konstant trafik situation i bymidten under hele anlægsperioden. Det vil skabe mindre forvirring for trafikanter og dermed større trafiksikkerhed end i de to andre scenarier. Her vil Kanalvej nemlig også skulle lukkes i perioder på samlet ca. 9 måneder – eksempelvis når der skal lægges fjernvarme i vejen.

NY UDFORMNING AF KANALVEJ

Endnu en fordel ved scenarie 1 er, at den nye udformning af Kanalvej, som kommunen planlægger, kan tilrettelægges og gennemføres, inden Kanalvej genåbner. I scenarie 2 og 3 vil omdannelsen af Kanalvej under alle omstændigheder resultere i en længerevarende lukning af Kanalvej (anslået ½ år).

TUNG TRAFIK HOLDES VÆK FRA MINDRE VEJE

Hvis Kanalvej lukkes for lokaltrafik gennem hele anlægsperioden, kan der gives tilladelse til, at tunge arbejdskøretøjer vender på Kanalvej. På den måde undgås det, at de tunge køretøjer skal køre på mindre veje såsom Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej, hvor de vil give anledning til støjgener for beboerne og øge risikoen for trafikuheld. I de to scenarier, hvor Kanalvej ikke lukkes, kan det ikke tillades, at tunge køretøjer vender på vejen, af hensyn til trafiksikkerheden.

I de mest belastede perioder vil der dagligt komme ca. 115 sættevognstog (eller større køretøjer) til og fra byggepladsen.

SPIDSBELASTNING OM LØRDAGEN

Lyngby er trafikalt hårdest belastet lørdag ved middagstid. Trafikmodellen for Lyngby viser, at der er ca. 400 køretøjer i timen på Kanalvej i denne periode. Hvis Kanalvej lukkes, forventes der i den hårdest belastede time følgende trafiksituationer:

- › Øget trafik på de resterende veje på p-søgeringen
– max. 150 køretøjer.
- › Øget trafik på Klampenborgvej og Toftebæksvej
– max. 150 køretøjer.
- › Øget trafik til P-kældrene under Lyngby Storcenter og Kulturhuset via Klampenborgvej (max. 250 køretøjer) samt erstatningsparkeringen ved Kanalvej (max. 100 køretøjer).

P-VEJVISNINGSSYSTEM GUIDER TRAFIKANTER

Det midlertidige P-vejvisningssystem vil hjælpe til at guide de handlende rundt til ledige parkeringspladser. Det permanente system, som forventes etableret november 2014, kan desuden hjælpe til at styre trafikken i bymidten under byggeriet.

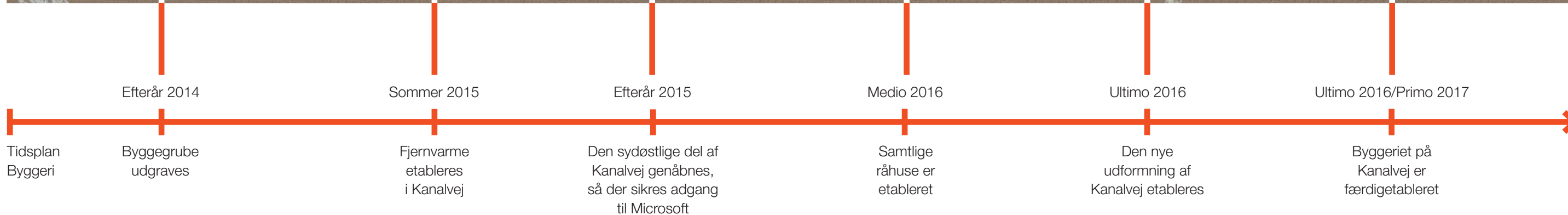
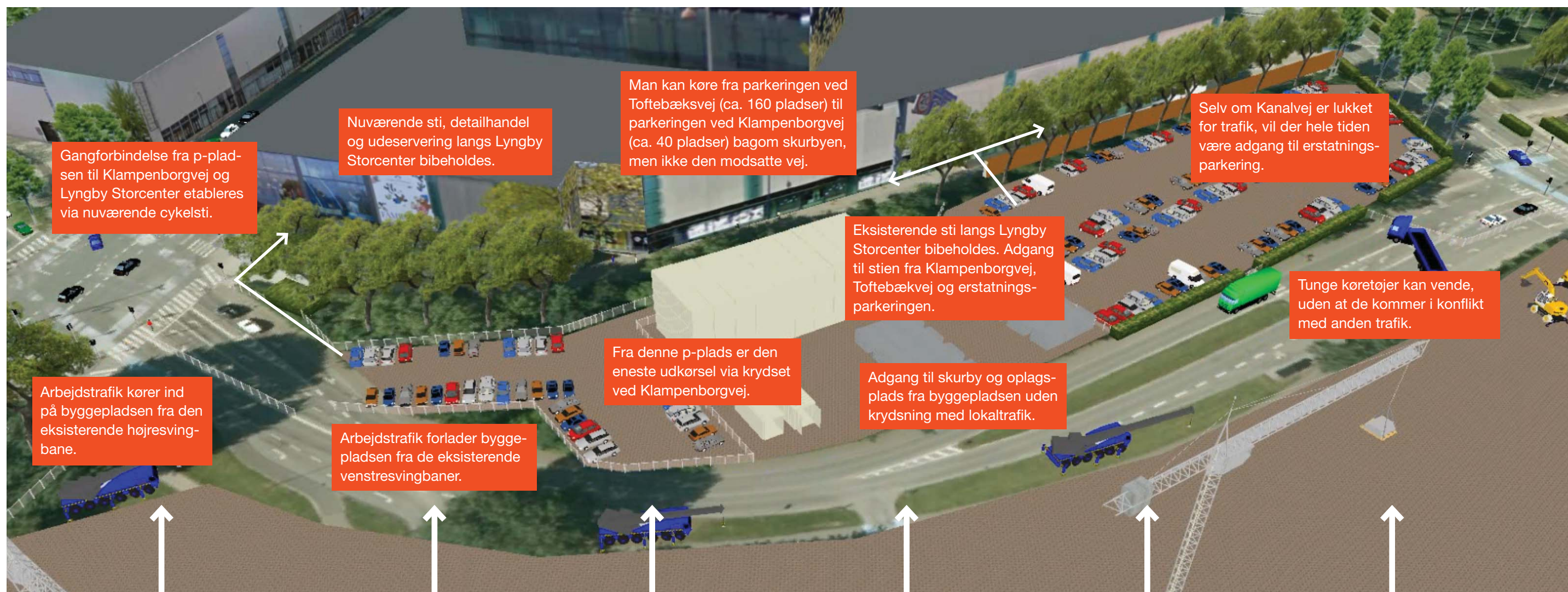
OMLÆGNING AF BUSLINJE

Med en lukning af Kanalvej bliver det nødvendigt at omlægge buslinje 182/183 til eksempelvis Lyngbygårdsvej. Buslinjen har i dag en maksimal frekvens på 3 afgangene i timen i hver retning.

VARELEVERING PÅ TOFTEBÆKSVEJ

I dag sker varelevering til og fra detailhandel på Toftebæksvej (eksempelvis Føtex i Lyngby Storcenter) via Kanalvej. Med en lukning af Kanalvej skal dette foregå via Sorgenfrigårdsvej og Toftebæksvej. Varelevering foregår typisk udenfor myldretiden. På leverancetidspunktet vil støjniveauet være øget.

Visualisering af scenarie 1: Kanalvej lukkes for trafik



Visualisering af udvalgte detaljer i scenarie 1



Buslinje 182/183 er omlagt og arbejds trafikken til byggepladsen benytter den separatregulerede højresvingbane fra Klampenborgvej.



Ermelundsstien mellem Klampenborgvej og Toftebækvej udvides til min. 3,5 m, så der er plads til både cyklister og fodgængere. Der etableres belysning og ventearealer til cyklister, der skal krydse Toftebæksvej.



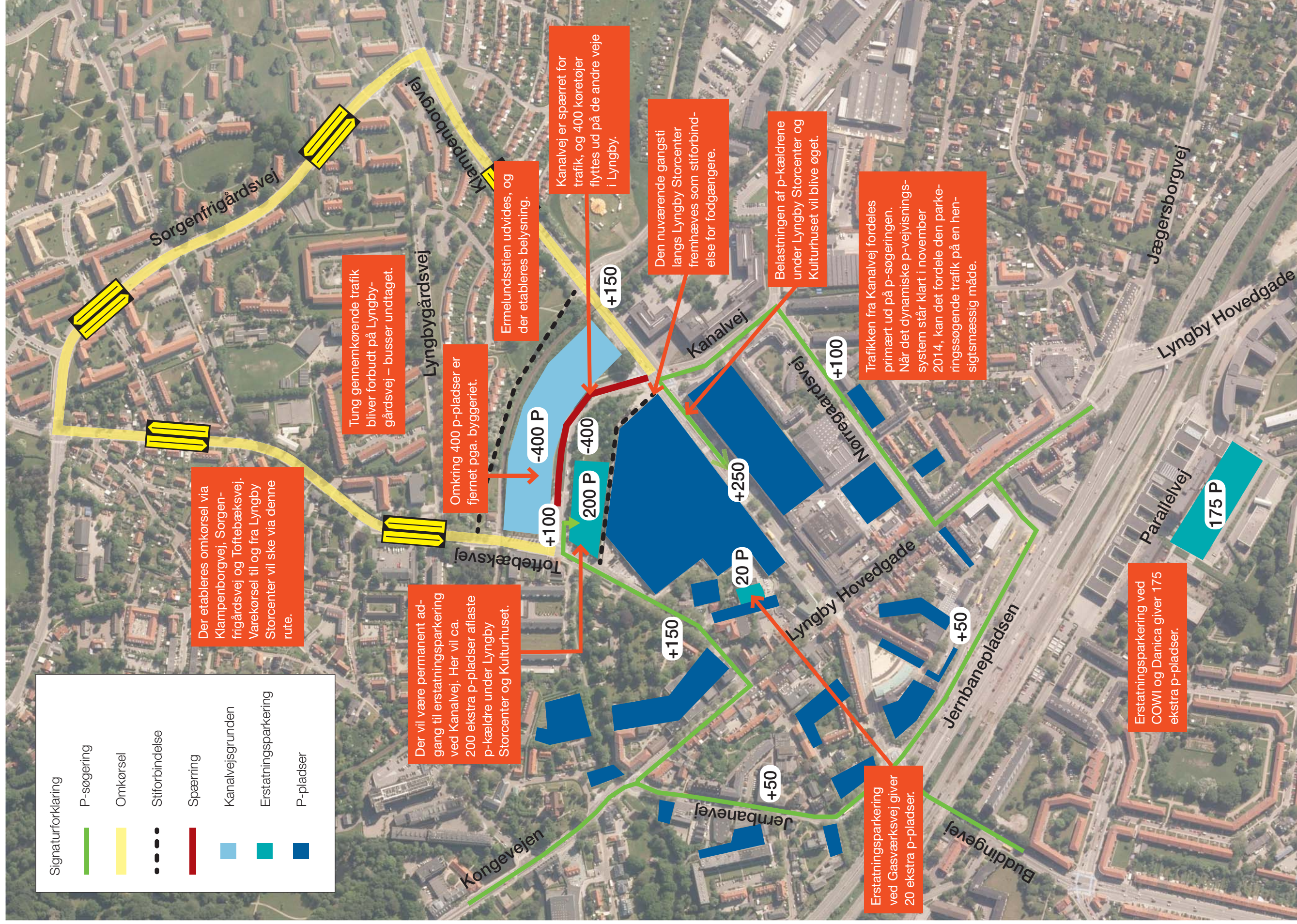
Arbejdstrafikken fra byggepladsen benytter venstresvingbanerne fra Kanalvej til Klampenborgvej.



Der opretholdes adgang til og fra erstatningsparkeringen fra Toftebæksvej. Højresvingbanen på Kanalvej er inddraget for at give plads til byggeriet.

SCENARIO 1 – Kanalvej lukkes for trafik

Trafik i centrum af Lyngby en middagstime på en lørdag (maksimal belastning)



SCENARIO 2 OG 3: KANALVEJ ENSRETTES ELLER HOLDES ÅBEN FOR TRAFIK

Scenarie 2 og 3: Kanalvej ensrettes eller holdes åben for trafik

I scenarie 2 ensrettes Kanalvej mod Klampenborgvej gennem hele anlægsperioden, mens vejen i scenarie 3 holdes åben for trafik i begge retninger. I begge scenarier vil der dog være periodevis lukninger af Kanalvej. Cyklister flyttes til Ermelundsstien – fodgængere kan også benytte stien ved Lyngby Storcenter.

SKIFTENDE TRAFIKALE SITUATIONER

Scenarie 2 og 3 indebærer skiftende trafikale situationer i bymidten, fordi periodevis lukninger af Kanalvej på i alt ca. 9 måneder bliver nødvendige – eksempelvis når der skal lægges fjernvarme i vejen, og når kommunen etablerer den nye udformning af Kanalvej. Lukningerne vil skabe forvirring blandt trafikanter. Det kan resultere i uhensigtsmæssig kørsel, og dermed reducere trafikikkerheden.

ØGET RISIKO FOR TRAFIKUHELD

Der vil være en øget risiko for trafikuheld gennem hele anlægsperioden, fordi der opstår konflikter mellem arbejds trafik og lokaltrafik på Kanalvej. I de mest belastede perioder vil ca. 450 personer være beskæftiget på byggepladsen, og de vil gentagne gange dagligt skulle krydse Kanalvej for at komme til skurbyen og oplagspladsen på den modsatte side.

Derudover øges risikoen for trafikuheld af et stort antal tunge køretøjer på de mindre veje såsom Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej. Her vil de tunge køretøjer også medføre støjgener for beboerne. I de mest belastede perioder vil der dagligt være ca. 115 sættevognstog (eller større køretøjer) til og fra byggepladsen.

NEDSAT KAPACITET PÅ KANALVEJ

Trafikken på Kanalvej vil glide langsommere end i dag. Det skyldes, at det bliver nødvendigt at etablere en midlertidig signalregulering på Kanalvej mellem Toftebæksvej og Klampenborgvej, så arbejds trafikken til og fra byggepladsen kan afvikles sikkert.

Af hensyn til trafikikkerheden kan det ikke tillades store arbejds køretøjer at vende på Kanalvej, hvis den er ensrettet, eller hvis trafikken opretholdes som i dag. Denne problematik gør det nødvendigt at etablere tre adgangsveje fra Kanalvej til byggepladsen. De tre adgangsveje vil blive etableret ved krydset Kanalvej/Klampenborgvej, midt mellem Klampenborgvej og Toftebæksvej og ved krydset Kanalvej/Toftebæksvej.

Endnu en årsag til nedsat kapacitet på Kanalvej i scenarie 3 er, at højresvingbanen på Kanalvej ved Toftebæksvej skal inddrages, for at det nødvendige arbejde kan foretages på den vestligste del af byggeriet. Dette problem opstår ikke i scenarie 2, hvor højresvingbanen allerede er inddraget i forbindelse med ensretningen.

SPIDSBELASTNING OM LØRDAGEN

Lyngby er trafikalt hårdest belastet lørdag ved middagstid. For scenarie 2 viser trafikmodellen for Lyngby, at der i denne periode vil køre ca. 200 køretøjer i timen fra Toftebæksvej via Kanalvej til Klampenborgvej. I scenarie 3, hvor Kanalvej holdes åben for trafik, vil der køre 400 køretøjer i timen på Kanalvej.

Hvis Kanalvej ensrettes (scenarie 2), forventes der i den hårdest belastede time følgende trafiksituationer:

- › Øget trafik på de resterende veje på P-søgeringen – max. 50 køretøjer.
- › Øget trafik på Klampenborgvej – max. 150 køretøjer.
- › Øget trafik til P-kældrene under Lyngby Storcenter og Kulturhuset via Klampenborgvej (max. 200 køretøjer) samt erstatningsparkeringen ved Kanalvej (max. 100 køretøjer).

Hvis Kanalvej holdes åben for trafik (scenarie 3), forventes der i den hårdest belastede time følgende trafiksituationer:

- › En mindre reduktion af trafikken på Kanalvej på grund af byggeriet – max. 100 køretøjer.
- › Øget trafik på de resterende veje på P-søgeringen – max. 50 køretøjer.
- › Øget trafik på Klampenborgvej – max. 50 køretøjer.
- › Øget trafik til P-kældrene under Lyngby Storcenter og Kulturhuset via Klampenborgvej (max. 50 køretøjer) samt erstatningsparkeringen ved Kanalvej (max. 100 køretøjer).

P-VEJVISNINGSSYSTEM GUIDER TRAFIKANTER

Det midlertidige P-vejvisningssystem vil hjælpe til at guide de handlende rundt til ledige parkeringspladser. Det permanente system, som forventes etableret november 2014, kan desuden hjælpe til at styre trafikken i bymidten under byggeriet.

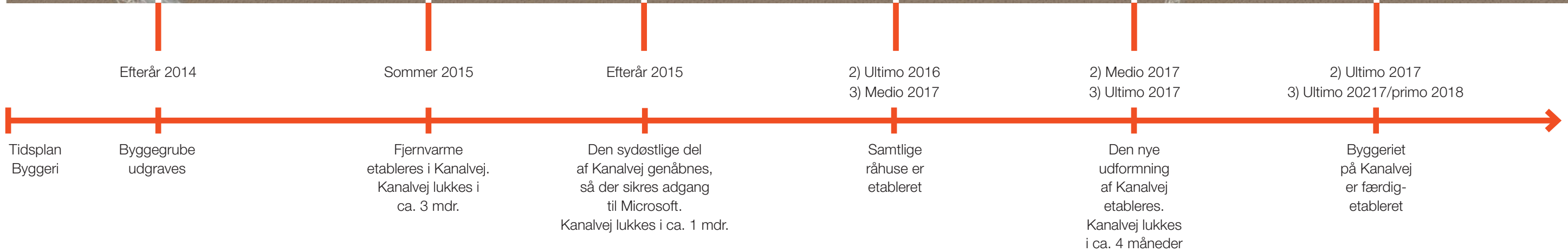
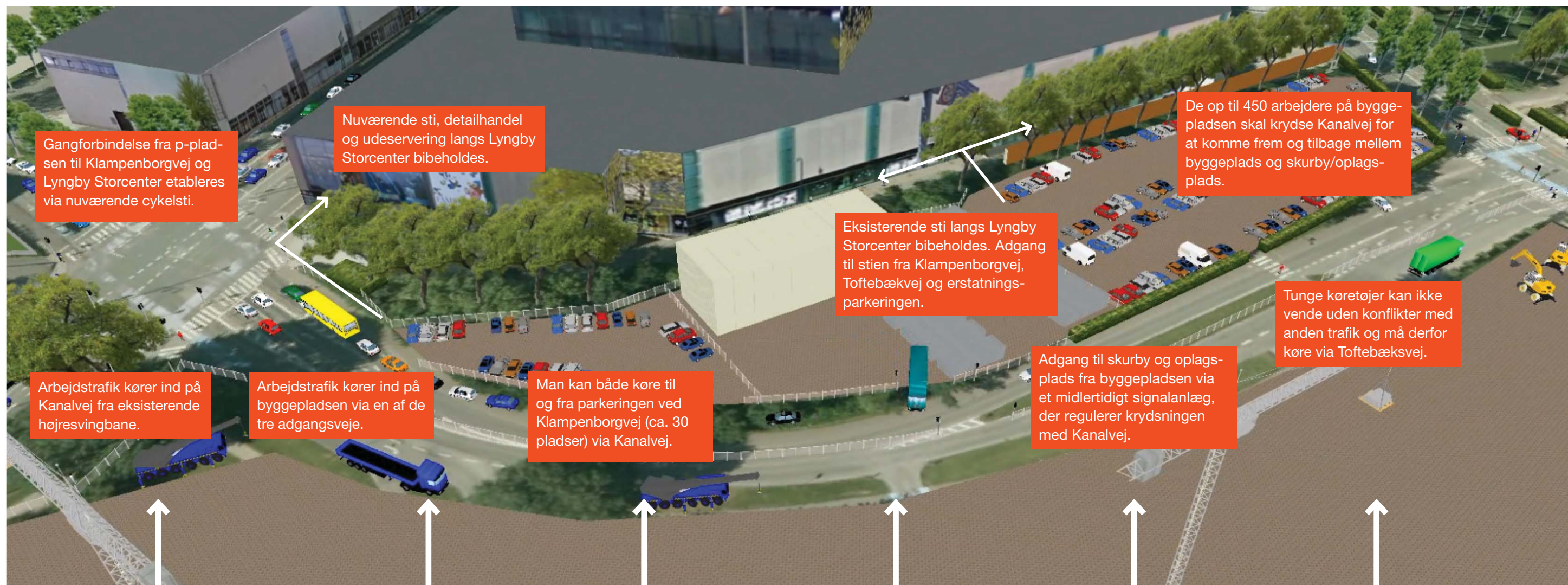
OMLÆGNING AF BUSLINJE I SCENARIE 2

Med en ensretning af Kanalvej bliver det nødvendigt at omlægge buslinje 182/183 i retning mod Toftebæksvej til eksempelvis Lyngbygårdsvej. Buslinjen har i dag en maksimal frekvens på 3 afgang i timen.

VAREINDLEVERING PÅ TOFTEBÆKSVEJ I SCENARIE 2

I dag sker varelevering til og fra detailhandel på Toftebæksvej (eksempelvis Føtex i Lyngby Storcenter) via Kanalvej. Med en ensretning af Kanalvej skal kørsel med varer til området foregå via Sorgenfrigårdsvej og Toftebæksvej. Når varebilerne kører væk fra området, kan det godt ske via Kanalvej. Varelevering foregår typisk udenfor myldretiden. På leverancetidspunktet vil støjniveauet være øget.

Visualisering af scenarie 2 og 3: Kanalvej ensrettes eller holdes åben for trafik



Visualisering af udvalgte detaljer i scenarie 2 og 3



Arbejdstrafik til byggepladsen fra Klampenborgvej sammen med lokaltrafikken.

Arbejdstrafikken til byggepladsen benytter den separatregulerede højresvingbane fra Klampenborgvej sammen med lokaltrafik.



Busstop for linje 182/183 er flyttet til Toftebæksvej.

Arbejdstrafik fra byggepladsen skal flette sammen med lokaltrafikken på Kanalvej (kun i scenarie 3).

Højresvingbanen bliver lukket, for at arbejdet kan udføres.

Arbejdstrafik fra byggepladsen skal flette ind i lokaltrafikken på Kanalvej (kun i scenarie 3), og den eksisterende højresvingbane på Kanalvej er inddraget for at give plads til byggeriet. Busstoppet for linje 182/183 på den nordlige side af Kanalvej flyttes til Toftebæksvej.



En del arbejdstrafik fra byggepladsen kører via Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej.

Ermelundsstien udvides til en fællessti med dobbeltrettet cykelsti.

Der etableres ventearealer ved Toftebæksvej på de eksisterende parkeringsarealer i siden af vejen.

Ermelundsstien mellem Klampenborgvej og Toftebæksvej udvides til min. 3,5 m, så der er plads til både cyklister og fodgængere. Der etableres belysning og ventearealer til cyklister, der skal krydse Toftebæksvej. En del arbejdstrafik fra byggepladsen vil benytte Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej.

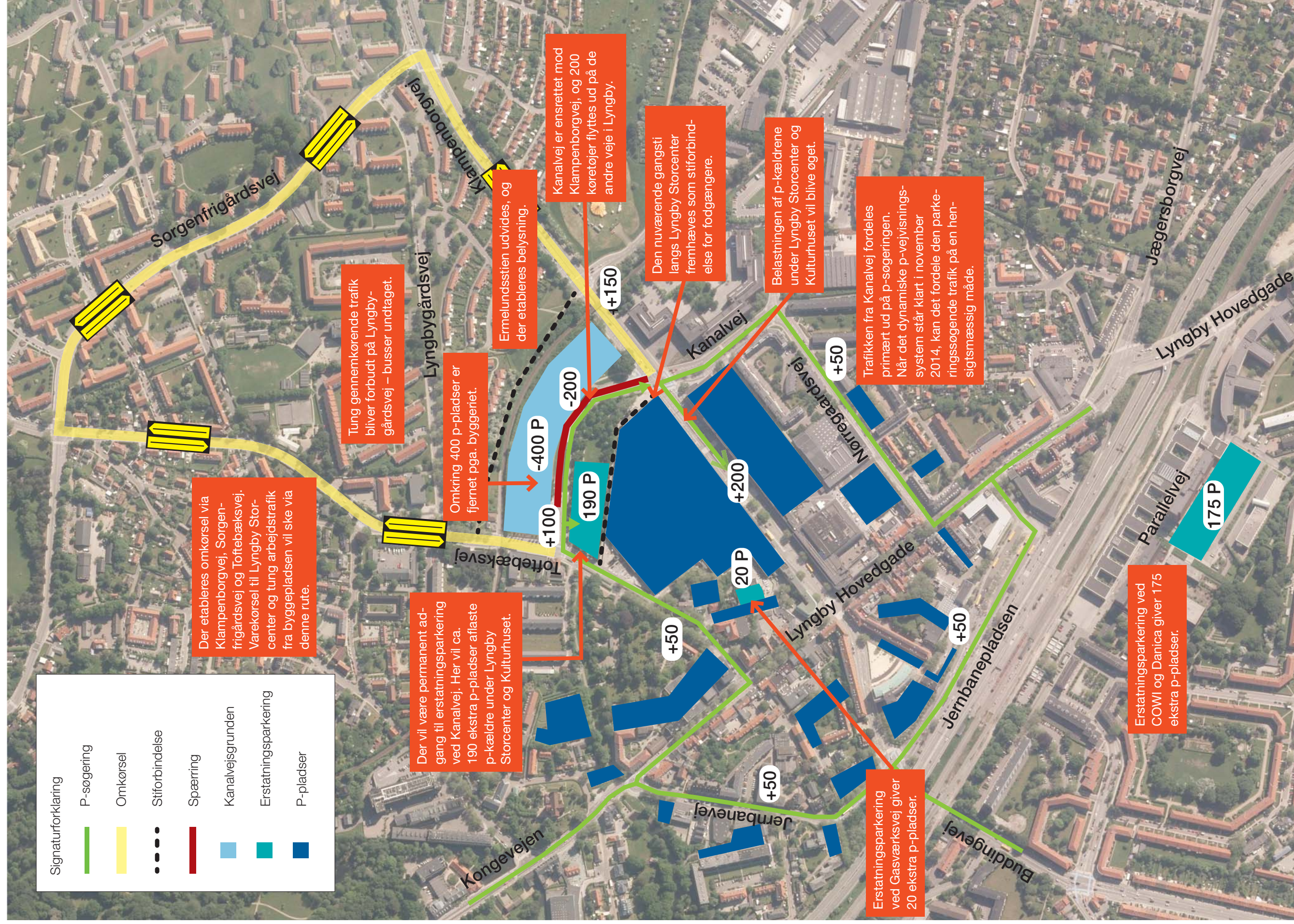


Kapaciteten på Kanalvej er reduceret pga. byggeriet. Kødannelse kan stue tilbage forbi adgangsveje til og fra byggepladsen.

Højresvingbanen på Kanalvej er inddraget for at give plads til byggeriet. Der kan opstå kødannelse, og køen kan stue tilbage forbi adgangen til byggepladsen.

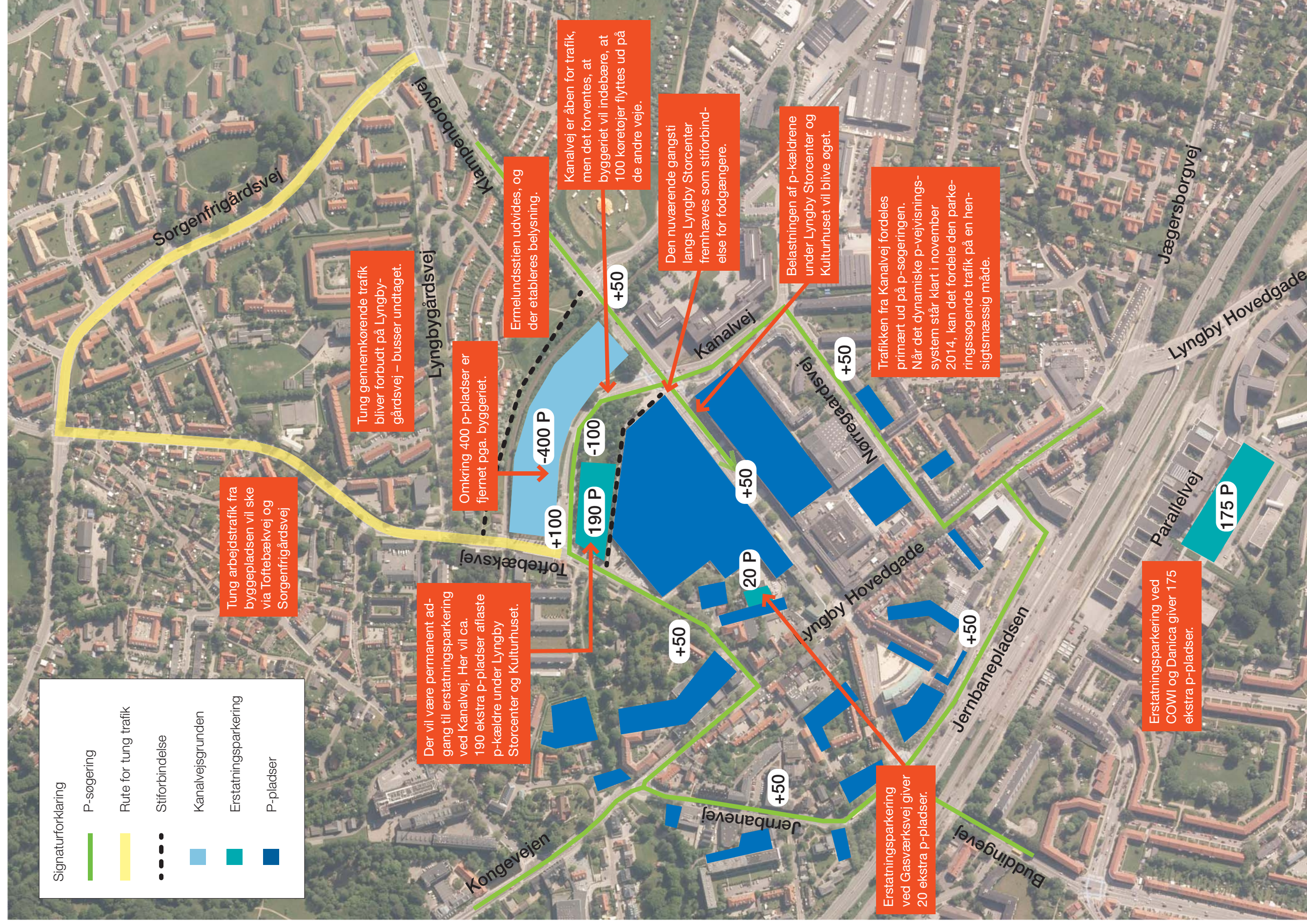
SCENARIO 2 – Kanalvej er ensrettet

Trafik i centrum af Lyngby en middagstime på en lørdag (maksimal belastning)



SCENARIO 3 – Kanalvej er åben for trafik

Trafik i centrum af Lyngby en middagstime på en lørdag (maksimal belastning)







SKOLEVEJSREDEGØRELSE

TRAFIKFORHOLD OMKRING SKOLER,
OMRÅDECENTRE OG DAGINSTITUTIONER



2010 - 2013



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

TEKNISK FORVALTNING

APRIL 2010



INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INDLEDNING OG BAGGRUND	3
2	MÅLSÆTNINGER	5
2.1	"FOKUS-STRATEGI FOR TRAFIK" – SKOLEVEJE	5
2.2	LOVGIVNING – HVEM ER ANSVARLIG FOR SIKRE SKOLEVEJE	5
3	KORTLÆGNING	6
3.1	KOMMUNENS SKOLER, INSTITUTIONER MED FLERE	6
3.2	SKOLEUDBYGNINGSPLANER	7
3.3	VEJKLASSIFICERING	8
3.4	BUSVEJE	10
3.5	TRAFIKINTENSITET	11
3.6	HASTIGHEDSPANLÆGNING	11
3.7	STIER	12
3.8	UTRYGHED OG UHELD	14
3.9	UHELDSANALYSE	15
3.10	FORÆLDRETLIFREDSHED	19
3.11	SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE	20
3.12	SKOLEVEJSANALYSE	23
3.13	BUSKØRSEL TIL SKOLE	29
4	VIRKEMIDLER – MULIGHED FOR TRAFIKALE FORBEDRINGER VED SKOLER	31
4.1	FYSISKE FORANSTALTNINGER OG TIDSBEGRÆNSEDE RESTRIKTIONER FOR BILTRAFIKKEN	32
4.2	TRAFIKPOLITIK PÅ SKOLERNE	37
4.3	TRAFIKKAMPAGNER	39
5	HANDLINGSPLAN	42
5.1	FOKUSOMRÅDER	42
5.2	STATUS FOR PROJEKTER FRA SKOLEVEJSREDEGØRELSE 2005 – 2008	44
5.3	BYDELENE, DE ENKELTE INSTITUTIONER, PROBLEMER, FORSLAG OG KOMMENTARER	44
5.4	PROJEKTFORSLAG FOR DE UDPEGEDE LOKALITETER	46
5.5	PRIORITERING AF PROJEKTFORSLAGENE	49
5.6	PRIORITERET ETAPEOPDELT LISTE MED PROJEKTFORSLAG	51
BILAG		55
1.	SKEMA, GENNEMGANG AF UDPEGEDE UTRYGGE LOKALITETER FRA SKOLEVEJSANALYSEN OG SPØRGESKEMAUNDERSØGELSEN	
KORTBILAG:		114
1.	SKOLEVEJSANALYSE – SKOLERUTER	
2.	SKOLEVEJSANALYSE - UTRYGGE LOKALITETER	
3.	OVERSIGTSKORT MED ANGIVELSE AF UDPEGEDE LOKALITETER MED PROJEKTFORSLAG	

Punkt nr. 10 - Status for trafikpolitik ved skolerne, sikring af skolepatruljesteder og disponering af anlægsmidler
Bilag 1 - Side -3 af 119

1 Indledning og baggrund

Skolevejene skal sikres i Lyngby-Taarbæk Kommune, så det bliver trygt at færdes til og fra skole, fritidsordninger med mere. Teknisk Udvalg har i den forbindelse vedtaget, at der skal udarbejdes en skolevejsredegørelse hvert 4. år.

Kommunalbestyrelsen har de seneste 8 år disponeret ca. 9.6 mio. kr. til trafiksikkerhedsarbejdet omkring skoler, institutioner og områdecentre med baggrund i de sidste 2 skolevejsredegørelser, henholdsvis for perioden 2001 - 2004 og 2005 - 2008.

Trafiksituationen og trafiksikkerhed omkring skolerne, skolefritidsordninger og daginstitutioner er emner, som ligger forældre meget på sinde. Forsat stigende trafikmængde har medført større utryghed for børn og forældre, når de færdes i trafikken. Børnenes færden alene i trafikken er mindsket, da mange forældre er nervøse ved at lade børnene gå eller cykle alene til og fra skole.

Skolevejsredegørelsen er opbygget omkring følgende punkter:

- Målsætninger
- Kortlægning
- Virkemidler
- Handlingsplan

Der er i "Skolevejsredegørelsen 2010 - 2013" taget udgangspunkt i målsætningerne fra "Fokus-strategi for Trafik".

For at få kortlagt og udpeget trafikproblemerne på kommunens vejnet har Teknisk Forvaltning anmodet folkeskoler, private skoler, øvrige skoler, SFO'er, klubber, gymnasium, områdecentre og daginstitutioner i kommunen om at give en tilbagemelding om utrygge kryds og strækninger på vej- og stinettet.

Som supplement til skolevejsredegørelsen er der udarbejdet en internet-baseret skolevejsanalyse for kommunens folkeskoler og private skoler. I skolevejsanalysen har eleverne indtegnet deres rute til skole og udpeget utrygge kryds og strækninger på deres rute til og fra skole samt eventuelle fritidsaktiviteter.

Endvidere er der fulgt op på igangværende drøftelser med forvaltningen samt sager, der har været drøftet i Teknisk Udvalg vedrørende ønsker og forslag fra skoler og institutioner med flere. Henvendelser fra borgere i lokalområdet om at forbedre trafikforholdene på skolevejsnettet er også medtaget.

Med Skolevejsredegørelsen er der skabt et grundlag for arbejdet med trafiksikkerheden og utrygheden på kommunens vej- og stinet. Gennem realisering af Skolevejsredegørelsen iværksættes en række initiativer, der skal forbedre trafiksikkerhedsforholdene. Det varierer fra mindre anlægsprojekter til udarbejdelse af trafikpolitik på skolerne og trafikcampagner, der skal medvirke til forbedret trafikal adfærd.

For at få et hurtigt indblik i skolevejsredegørelsen, kan det anbefales at læse afsnittene

- Målsætninger, afsnit 2
- Handlingsplan
 - afsnit 5.1, Fokusområder
 - afsnit 5.5, Prioritering af projektforslagene
 - afsnit 5.6, Prioriteret etapeopdelte liste med projektforslag og fokusområder.



2 Målsætninger

2.1 "Fokus-strategi for trafik" – skoleveje

I "Fokus-strategi for trafik" er der følgende målsætning for skoleveje:

"Skolevejene skal sikres, gerne med udgangspunkt i færdselssikkerhedsområdet, så det bliver trygt at færdes til og fra skole. Børn, der er trafikmodne, skal selv kunne gå eller cykle til skolen"

"Skoler og institutioner skal deltage aktivt i forbedring af de trafikale og miljømæssige forhold. Blandt andet ved oplysning til forældre om fordelene ved at cykle og gå til skole i modsætning til transport i bil."

"Den kollektive trafik bør tilpasses skolerne, så den også er en attraktiv mulighed."

2.2 Lovgivning – hvem er ansvarlig for sikre skoleveje

Ansvaret for sikkerheden på børns skolevej fremgår af Færdselslovens § 3, stk. 3:

"Det påhviler politi og vejmyndigheder efter samråd med skolerne at træffe foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel på deres vej til og fra skolen.

Ved vejmyndighed forstås stat eller kommune afhængig af, om trafikproblemerne relaterer til henholdsvis statsveje eller kommuneveje og private fællesveje. Ved udarbejdelse af denne skolevejsredegørelse kortlægges trafikproblemerne omkring skoler, skolefritidsordninger og institutioner med flere, og der udarbejdes projekter til forbedring af trafiksikkerheden.

Det gælder endvidere i henhold til folkeskoleloven § 26.:

"Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem skolen eller brobygningsinstitutionen og hjemmet eller dets nærhed af
1) børn, der har længere skolevej end 2 1/2 km i børnehaveklasse og på 1.-3. klassetrin, 6 km på 4.-6. klassetrin, 7 km på 7.-9. klassetrin og 9 km i 10. klasse, og
2) børn, der har kortere skolevej, hvis hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken gør det særlig påkrævet.

I Lyngby-Taarbæk Kommune kan der ansøges om skolebuskort for elever i folkeskolen i henhold til ovenstående regler. Hvis man selv vælger en anden skole end distriktsskolen, kan der normalt ikke bevilges skolebuskort.

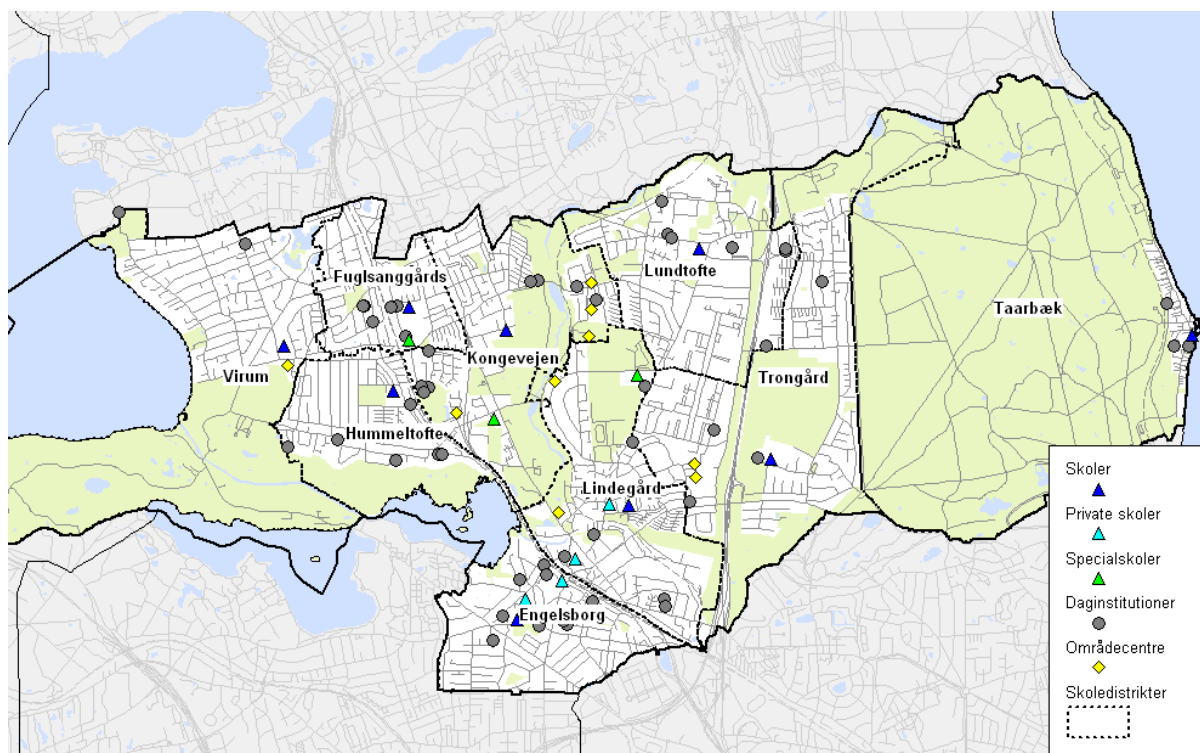
3 Kortlægning

3.1 Kommunens skoler, institutioner med flere

Kommunen har:

- 9 Folkeskoler
- 4 Private skoler
- 4 øvrige skoler (2 specialskoler, ungdomsskolen og Handelsskolen København Nord)
- 16 SFO'er
- 10 Klubber
- 1 Gymnasium
- 8 Områdecentre/lokalcentre/Genoptræningscenter
- 54 Daginstitutioner

Kommunen er arealmæssigt opdelt i 8 skoledistrikter. Skoledistrikter søges planlagt, så eleverne ikke får urimeligt langt til skole og ikke skal krydse mange stærkt trafikerede veje. Kort med skoledistrikter samt placering af samtlige skoler, institutioner m.fl. er vist i figur 1.



Figur 1: Kort med skoledistrikter samt placering af samtlige skoler, institutioner m.fl. Kortet kan ses i større format i kortbilag 1

3.2 Skoleudbygningsplaner

Skolerne udbygges således, at der er en naturlig sammenhæng mellem de fysiske rammer og tilslutningen til skolen i et skoledistrikt.

Skolevæsenet har været igennem en periode, hvor elevtallet har været stigende i en årrække. Ifølge "Befolkningsprognose 2009 - 2020" står skolevæsenet nu overfor en periode, hvor elevtallet vil stagnere for derefter at falde.

På baggrund af befolkningsprognosen er der set på udvikling af behov og kapacitet på undervisningslokaler på skoleområdet. Ser man på den enkelte skole, er det udelukkende Lindegårdsskolen, som vil have behov for yderligere lokalekapacitet. I investeringsoversigten 2010 - 13 er der afsat midler til om- og udbygning af blandt andre Lindegårdsskolen og Lundtofteskolen.

Børne- og Fritidsforvaltningen har udarbejdet 2 forslag til kapacitetstilpasninger, hvoraf det ene forslag omhandler skoledistriktsændringer. Men der er på nuværende tidspunkt ikke truffet endelig beslutning om hvilket forslag, der skal arbejdes videre med.

Hvis der som følge af kapacitetstilpasninger træffes beslutninger om ændring af skoledistrikterne, og det medfører behov for trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger, forventes det, at der i den forbindelse afsættes midler hertil.

I denne Skolevejsredegørelse er det forudsat, at eksisterende skoledistrikter ikke ændres.



Eksisterende trafikforhold

Trafikforholdene ved de enkelte skoler, institutioner, SFO'er, klubber og områdecentre er afhængig af hvilken type veje (vejklassificering), de er beliggende ved, om der kører rutebusser, hvor meget trafik, der er (trafikintensitet), hvor hurtigt der bliver kørt (hastighedsplanlægning), og om der er separate stier eller cykelstier langs vejene. Disse forhold bliver kortlagt i de efterfølgende afsnit 3.3 – 3.7

3.3 Vejklassificering

Fra "Fokus-strategi for trafik" er det beskrevet, at biltrafikken søges koncentreret på færre trafikveje, som derved belastes mere. Til gengæld kan andre veje og boligområder fredeliggøres.

Vejene i kommunen inddeles i følgende vejklasser:

- Fjerntrafikveje
- Overordnede trafikveje
- Primære trafikveje
- Sekundære trafikveje
- Lokalveje

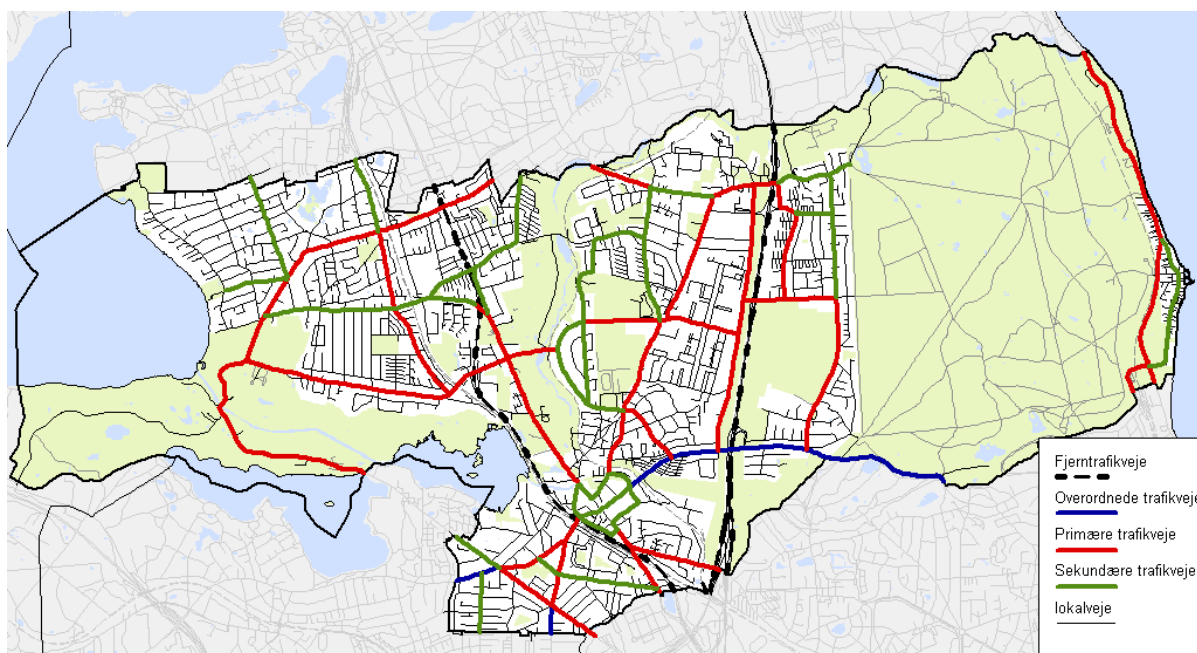
Fjerntrafikveje skal afvikle den overordnede trafik i regionen. Helsingørmotorvejen er en statsvej.

Overordnede trafikveje skal afvikle trafik i regionen. Vejene skal have en tilstrækkelig kapacitet og gode tilkørselsforhold til at afvikle den regionale trafik. Det forventes, at både biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik skal kunne afvikles med en optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed. Vejene skal udformes med cykelstier, buslommer m.m. Belægning og snerydning skal sikre, at vejene kan bruges året rundt.

Primære trafikveje er veje, der skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik skal kunne afvikles med en optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed. Vejene skal derfor udformes med cykelstier, buslommer m.m. Belægning og snerydning skal sikre, at vejene kan bruges året rundt. Vejene kan fartdæmpes. Gennemførelse af hastighedsdæmpning kan ske ved brug af forsætninger, midtervulst, porte og rundkørsler.

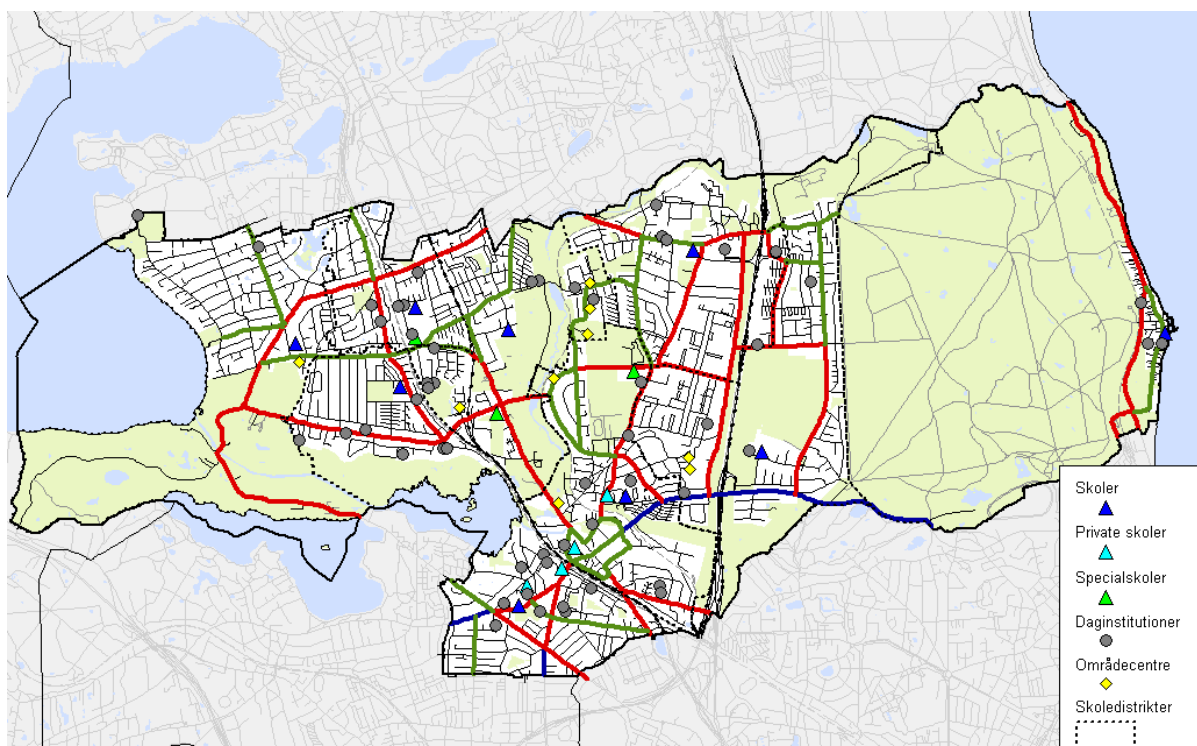
Sekundære trafikveje er nødvendige for at sikre et sammenhængende trafikvejnet. Her søges gennemfartstrafikken mindsket gennem fartdæmpning og tilpasning til nærmiljø, og virkemidlerne kan være indsnævring, bump, hævede flader, midtervulst, rundkørsler og hastighedszoner.

Lokalveje er alle øvrige veje. De betjener de lokale områder, de enkelte boliger og institutioner. Her må der ikke forekomme gennemkørende trafik i nævneværdigt omfang, men gennemfartstrafik til eget område kan dog accepteres. Vejene kan fartdæmpes tilsvarende som sekundære trafikveje.



Figur 2: Vejklassifikation af vejnettet.

Skoledistrikterne samt skolernes, børneinstitutionerne og områdecentres beliggenhed i forhold til vejnettet er vist på figur 3:

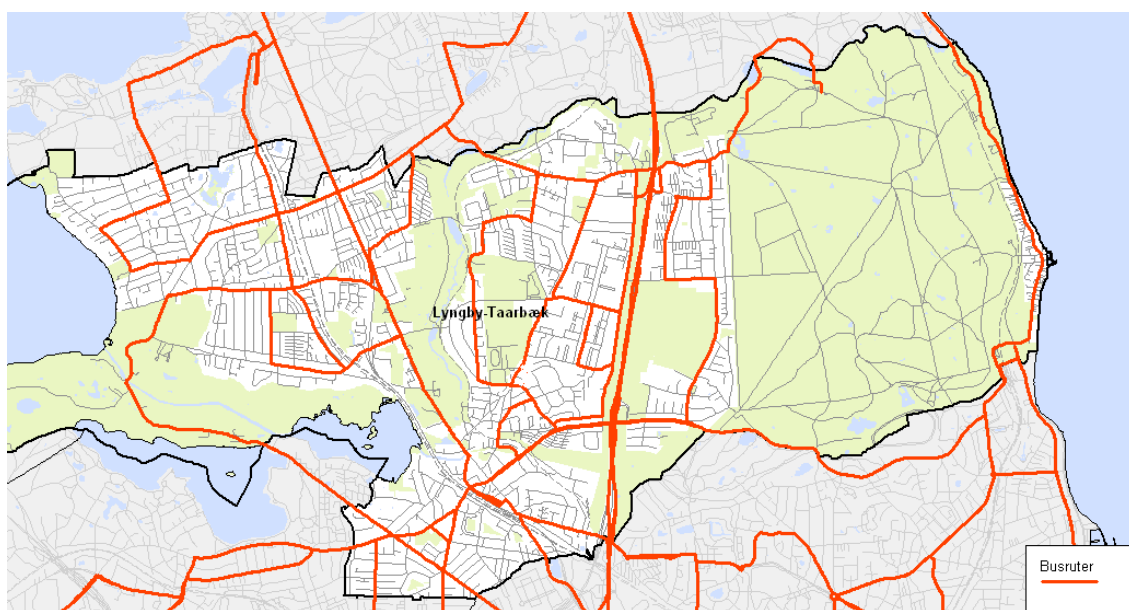


Figur 3: Skoledistrikternes samt skolernes, børneinstitutionernes og områdecentrenes beliggenhed i forhold til klassifikationen af vejnettet.

3.4 Busveje

Lyngby-Taarbæk Kommune betjenes i dag af i alt 24 buslinjer: 4 S-buslinjer, 1 E-buslinje, 15 almindelige buslinjer og 2 natbuslinjer.

Busserne kører primært på trafikvejene, som er indrettet, så busserne kan komme frem. Der er dog enkelte lokalveje: Højdevej, Furesøvej, Kaplevej, Carlshøjvej, Akademivej og Svenskevej, hvor busserne også kommer. Busruterne i kommunen kan ses på kortet i figur 4.

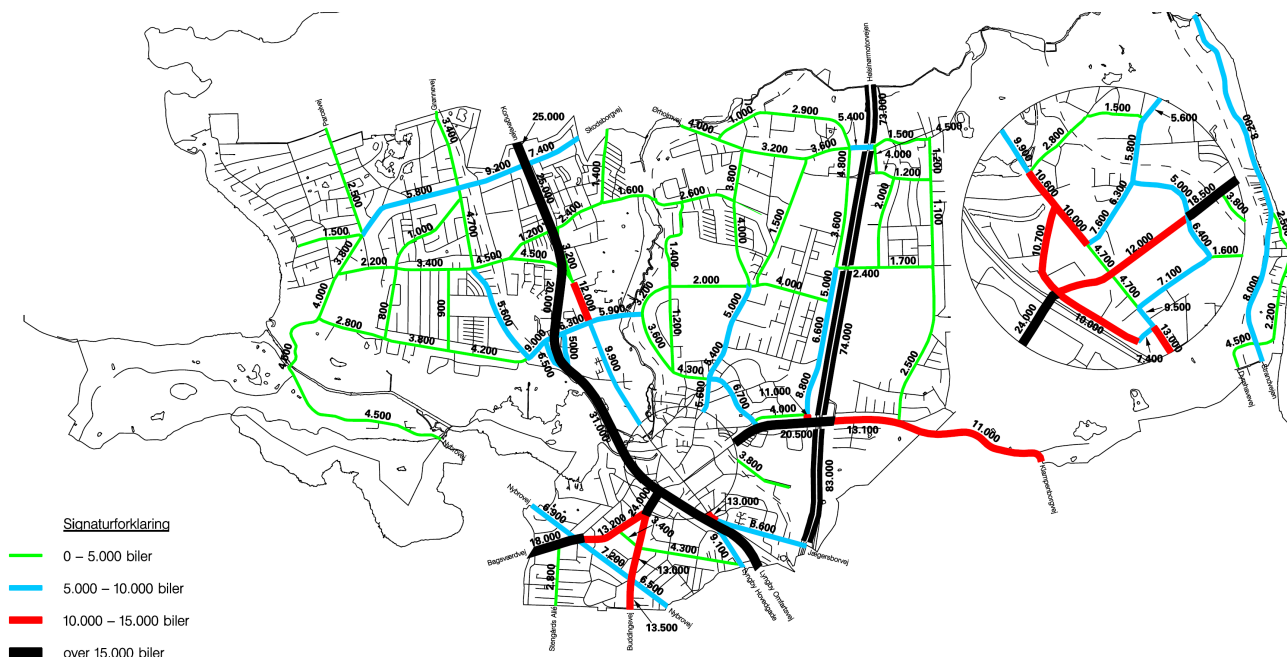


Figur 4: kort med busruter i kommunen



3.5 Trafikintensitet

Der foretages løbende trafiktællinger i kommunen på trafikvejene for at følge udviklingen i trafikken. Der gennemføres kun få trafiktællinger på lokalvejene.



Figur 5: Årsdøgntrafikken 2008, angiver antallet af køretøjer pr. dag på vejen sammenlagt for alle kørebaner.

Figuren viser, at der kører flest på fjerntrafikvejene, at der kører færre på de overordnede trafikveje og primære trafikveje, mens der kører færrest biler på sekundære trafikveje.

3.6 Hastighedsplanlægning

Hastighederne på vejene tilpasses de enkelte vejklasser og det omgivende miljø.

Det kommunale vejnet inddeles i følgende hastighedsklasser:

Lyngby Omfartsvej	90 km/t
Fjerntrafikveje, Kongevejen Virum	70 km/t
Overordnede trafikveje	50–60 km/t
Primære trafikveje	50 km/t
Sekundære trafikveje og lokalveje	30–50 km/t

På de primære trafikveje søges hastighedsgrænsen nedsat til 50 km/t, og lokalt kan der i udvalgte konfliktpunkter etableres fartdæpende foranstaltninger for at fremme sikkerheden og trygheden, eksempelvis på skoleveje.

På sekundære trafikveje og i færdselssikkerhedsområder kan hastighedsgrænsen nedsættes til 40 km/t og lokalt måske ned til 30 km/t, eksempelvis forbi en skole, et idrætsanlæg eller på steder, hvor høje hastigheder er medvirkende til, at der sker mange uheld.

Når hastighedsgrænserne nedsættes, betyder det ofte, at vejene fysisk skal ændres til den lavere hastighed f.eks. ved anlæg af fartdæmpende foranstaltninger. Dette vil være tilfældet på de fleste sekundære trafikveje, hvor hastigheden nedsættes til 40 km/t.

Der er på nuværende tidspunkt mange sekundære trafikveje og lokalveje, der er fartdæmpet til en hastighed på 30-40 km/t.

Bliver hastighedsbegrænsningen overholdt?

Der er i en periode fra 2004 -2009 foretaget ca. 140 trafiktællinger på kommunevejene af gennemsnitshastigheden og 85% fraktil, som er et udtryk for den hastighed, som 85% af trafikanter ikke overskrider. Det vil med andre ord sige, at der er 15% af trafikanterne, der kører over denne hastighed.

Hastighedsmålingerne viser, at bilisterne stort set overholder hastighedsbegrænsningen. I halvdelen af de gennemførte hastighedsmålinger bliver hastighedsbegrænsningen overholdt. Det vil sige, at den målte hastighed for 85%-fraktilen er mindre end eller lig med den tilladte hastighed.

De største afvigelser (> 30%) mellem den tilladte hastighed og hastighed for 85%-fraktilen (det vil sige, veje hvor der køres for stærkt) udgør kun 6% af samtlige tællinger. De største afvigelser findes primært på trafikvejene.

Politiet udfører automatisk hastighedskontrol på en række veje udpeget af kommunen på baggrund af uheld, skolevej og utryghed. Det drejer sig om følgende veje: Buddingevej, Engelsborgvej, Grønnevej, Hjortekærvej, Kongevejen, Kulsviervej, Rævehøjvej, Strandvejen og Taarbæk Strandvej.

3.7 Stier

Kommunens stinet skal sikre, at fodgængere og cyklister nemt og sikkert kan komme til og fra kommunens bydele, institutioner, butikcentre og rekreative områder. Desuden skal stierne sikre gode regionale forbindelser på tværs af kommunegrænserne.

Stinettet bør være så attraktivt, at flere vælger cyklen. Dette gælder specielt ture på under 5 km, da forureningen fra en nystartet bil på korte strækninger er uforholdsmæssig høj.

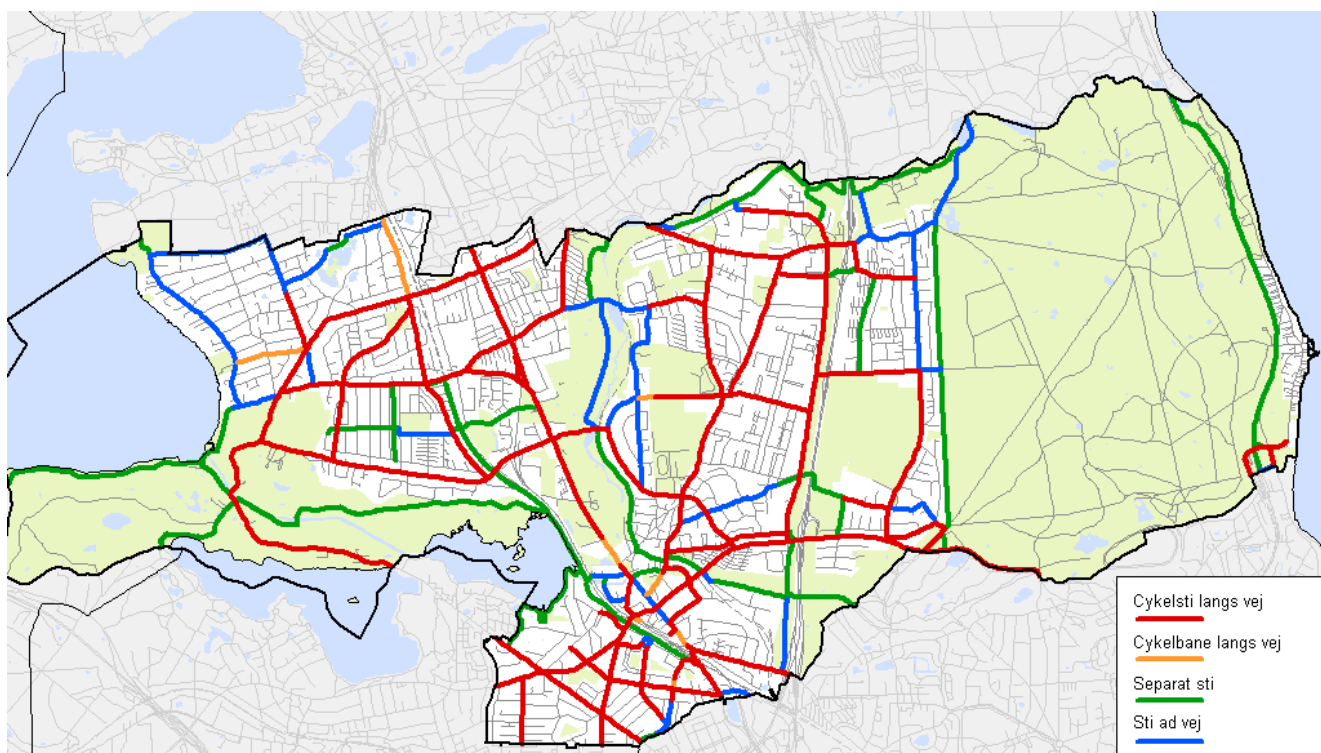
Stinettet sammensættes primært af 3 typer, nemlig cykelstier langs veje, separate stier og ad lokalveje. På kortet figur 6 kan ses samtlige stier i kommunen.

Hvor stierne indgår i det almindelige vejsystem, skal trafiksikkerheden for de lette trafikanter sikres ved anlæg af cykelsti langs trafikveje, tilpasning af bilernes hastighed samt sikring af krydsning med trafikveje. På stier med stor cykel- og gangtrafik bør denne adskilles.

Kommunen bestræber sig på, at der skal anlægges cykelstier langs kommunes overordnede, primære og sekundære trafikveje. Der mangler på nuværende tidspunkt cykelsti langs 3 sekundære trafikveje: Furesø Parkvej, Grønnevej nord for Virum Torv og Parcelvej nord for Brovænget.

Det er attraktivt at cykle i Lyngby-Taarbæk. Kommunen har allerede i dag et udbygget cykelstinet, der giver mulighed for at bruge cyklen dagligt til såvel arbejde som indkøb. Cykelstinet giver også gode muligheder for den mere fritidsbetonede cykeltrafik til de rekreative områder.

Der arbejdes i kommunen løbende på at forbedre forholdene for cyklisterne, så cyklen kan blive et endnu bedre alternativ til bilen. Det vil reducere miljøbelastningen fra bilerne og forbedre trafiksikkerheden.



Figur 6: Kort med cykelstier og stier i kommunen

3.8 Utryghed og uheld

I "Fokus-strategi for trafik" er målsætningen for trafiksikkerheden:

"Antallet af dræbte, alvorligt og let tilskadekomne skal reduceres med mindst 40% i år 2012 i overensstemmelse med Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan"

Ifølge "Fokus-strategi for trafik" er målet, at der skal udarbejdes en trafiksikkerhedsplan, med udpegning af sorte pletter og med målrettet uheldsbekæmpelse, samt forslag til indsatsområder og midler for at opnå Færdselssikkerhedskommissionens målsætning.

Skolevejsredegørelsen er ikke en trafiksikkerhedsplan, og er derfor ikke målrettet mod uheldsbekæmpelse. Skolevejsredegørelsen indeholder en kortlægning af trafikproblemer på skolevejene, i nærheden af skole, institutioner samt områdecetre og med forslag til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for elever og forældre med flere. De udpegede utrygge lokaliteter vil blive undersøgt med hensyn til, om der er sket uheld på stedet inden for en periode på 5 år fra 2004 til og med 2008.

I spørgeskemaundersøgelsen, skolevejsanalysen og tidligere borgerhenvendelser er der udpeget mange utrygge lokaliteter. I denne Skolevejsredegørelse er medtaget 123 utrygge lokaliteter.

I 53% (65 ud af de 123) af de udpegede utrygge lokaliteter er der også sket uheld. Uheld ved de udpegede lokaliteter vil blive gennemgået i forbindelse med forvaltningens gennemgang og forslag til forbedring af trafiksikkerheden.

Mange steder kan godt opleves utrygge, selv om der ikke sker uheld. Med tryghed er der tale om et subjektivt begreb, som det er vanskeligt at opgøre faktuel. Tryghed opleves meget forskelligt afhængig af alder (barn/forældre/ældre) og evnen til at bevæge sig sikkert i trafikken. Den knytter sig derfor til parametre, der ikke er målelige.

Det er ikke altid dårligt, at et sted opleves utrygt, idet den oplevede utryghed sikrer at trafikanterne er lidt mere opmærksomme, og er med til at sikre, at der ikke sker uheld. Når man følger sig for tryk, kan trafikanterne blive uopmærksomme.

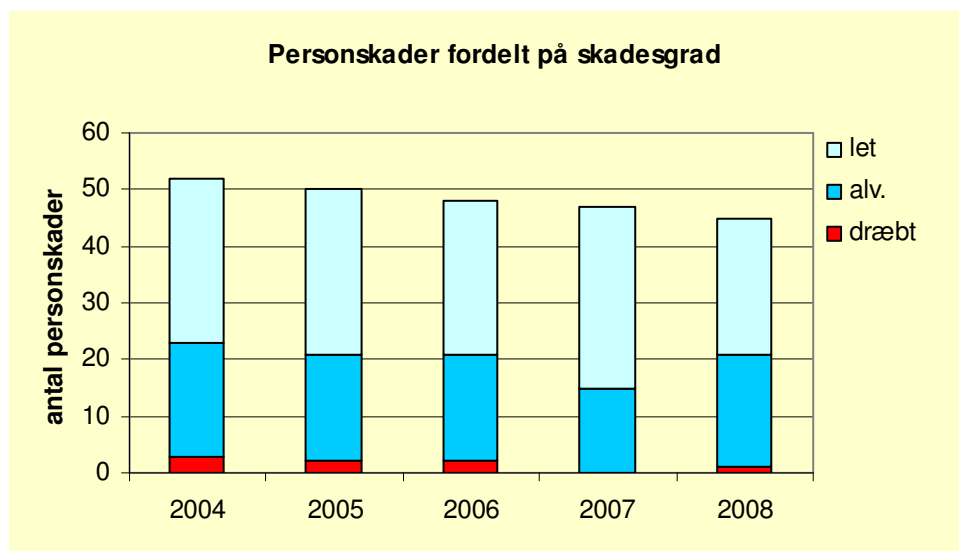
En af de vigtigste faktorer, der spiller ind ved oplevet utryghed, er høje hastigheder. En nedsættelse af hastigheden på eksempelvis lokalveje vil derfor i de fleste tilfælde betyde en forbedring af trygheden på disse veje. I andre tilfælde kan den oplevede utryghed skyldes dårlig oversigt på grund af manglende beskæring af træer og buske, huller i kørebanen eller mørke tunneller på grund af manglende belysning. Et uoverskueligt og komplekst trafikbillede kan også forårsage utryghed.

3.9 Uheldsanalyse

I en 5 års periode fra 2004 – 2008 har politiet i alt registret 771 uheld på kommunevejene (eksklusiv Helsingørmotorvejen), fordelt på 210 personskadeuheld, 341 materielskadeuheld og 220 ekstra uheld. Uheldene sker primært på trafikvejene og næsten 51% af uheldene sker i kryds, henholdsvis 4-benet kryds, T-kryds og udkørsler, mens næsten 37% af uheldene sker på lige strækning. De resterende 12% af uheldene er sket i kurver, rundkørsel, sti eller andet sted.

Fra skadestuedata har man kendskab til, at der sker flere uheld end dem, politiet registrerer. Skadestuedata for trafikuheld i Lyngby-Taarbæk Kommune bliver ikke registreret. Derfor behandles kun politiregistrerede uheld i denne skolevejsredegørelse.

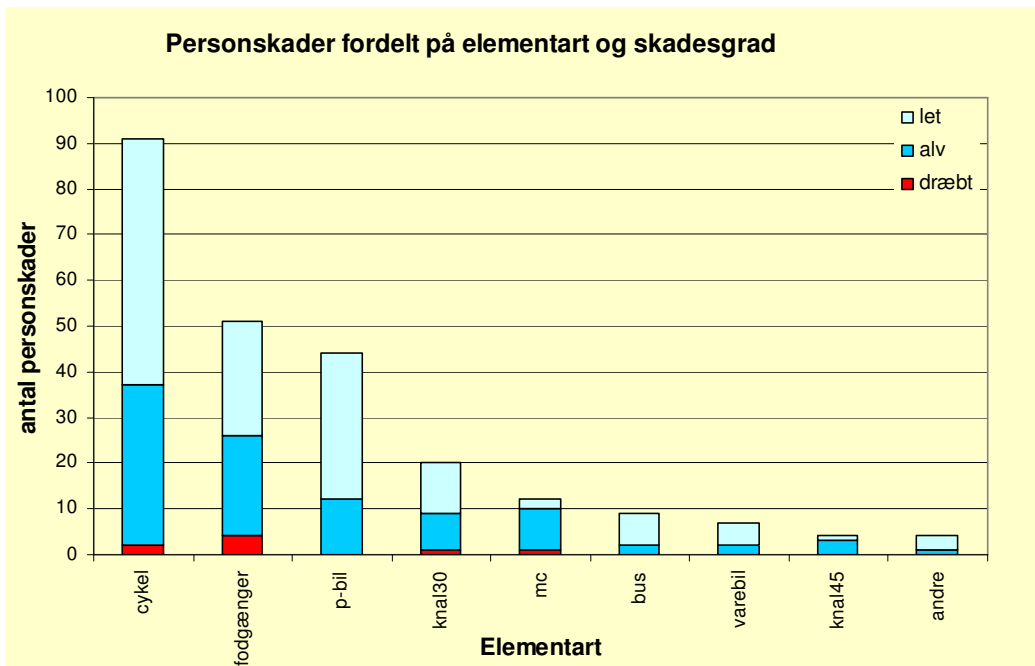
De 210 politiregistrerede personskadeuheld i perioden, har medført 242 tilskadekomne, heraf 8 dræbte, 93 alvorligt tilskadekomne og 141 lette tilskadekomne. Udviklingen af personskader fordelt på skadesgrad og år fremgår af figur 7. Af figuren ses, at det samlede antal af personskader er let faldende fra år 2004 til 2008.



Figur 7: Politiregistrerede uheld i perioden 2004 til og med 2008. Personskader fordelt på skadesgrad.

Cyklister og dernæst fodgængere er de trafikkanter, der er mest udsat i trafikken. Disse trafikkanter har hyppigst personskader og udgør 59% af samtlige personskader. Personskader fordelt på elementart og skadesgrad er vist i figur 8.

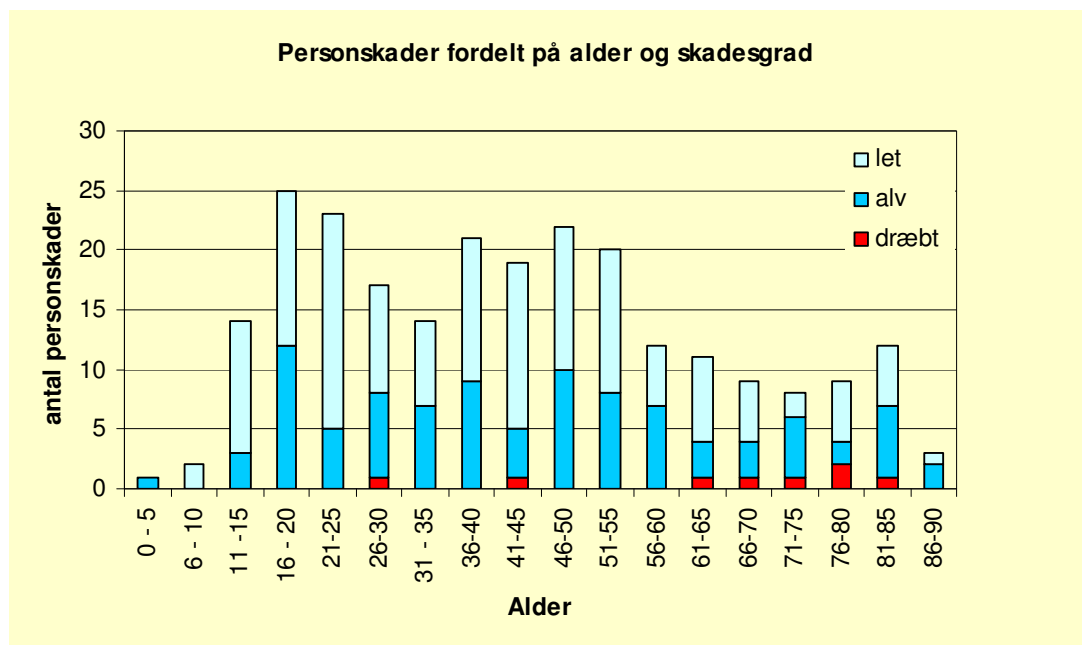




Figur 8: Politiregistrerede uheld i perioden 2004 til og med 2008. Personskader fordelt på elementart og skadesgrad.

Hvem er det, der kommer til skade?

Personskader fordelt på alder og skadesgrad er vist i figur 9.



Figur 9: Politiregistrerede uheld i perioden 2004 til og med 2008. Personskader fordelt på alder og skadesgrad.

I perioden er der i alt 3 børn i alderen 5 – 10 år, der er kommet til skade i trafikken. Det er først fra 11 år, hvor børnene oftest begynder at færdes alene i trafikken, at der sker uheld. Der er i perioden sket 2 uheld med folkeskoleelever i alderen 6 – 15 år, som kan karakteriseres om skolevejsuheld. Skolevejsuheldene udgør således tæt på 13% af personskaderne i aldersgruppen.

Af grafen i figur 9 fremgår det, at det er de 16 – 25 årige, der er de mest udsatte i trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune. Samme tendens gør sig gældende på landsplan. Det er således, når skoleeleverne forlader folkeskolen, at de går de 10 farligste år i trafikken i møde.

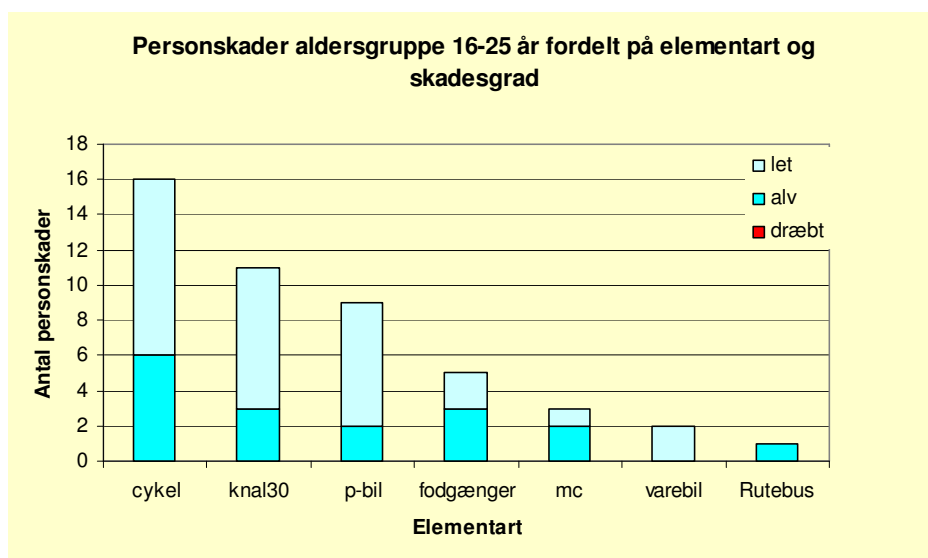
Antallet af personskader falder frem til 75 år, hvorefter den stiger igen. Af grafen ses, at det er de ældste trafikanter i kommunen, der har størst risiko for at blive dræbt eller alvorligt såret i trafikken.

Fokusområder:

På baggrund af uheldsanalysen bør der være følgende fokusområder:

- En øget indsats i de sidste år i folkeskolen for at forbedre de unges færden i trafikken.
- En øget indsats for unge
- En øget indsats for ældre trafikanter til at færdes i trafikken

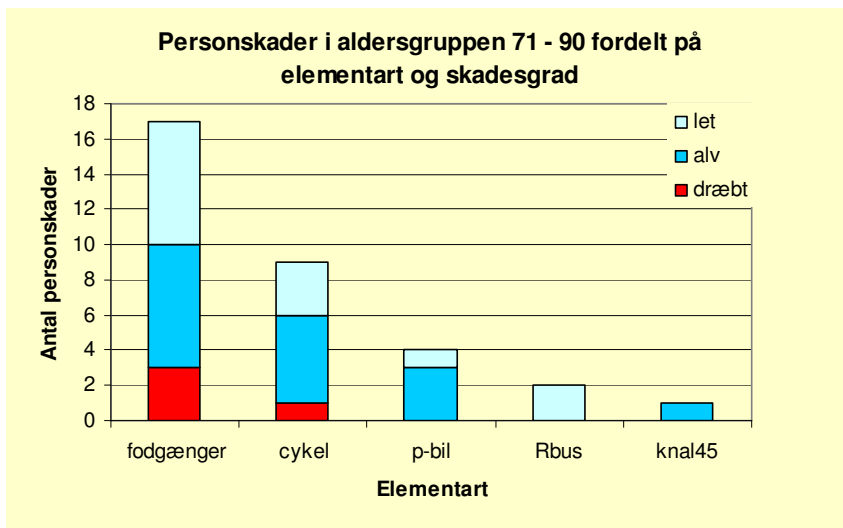
For disse 2 trafikantgrupper, henholdsvis unge (16 – 25 år) og ældre (71 – 90 år), er det undersøgt, hvilken type trafikanter (elementart), der kommer til skade i trafikken, se figur 10 og 11.



Figur 10: Politiregistrerede uheld i perioden 2004 til og med 2008. Personskader i aldersgruppen 16 – 25 år fordelt på elementart og skadesgrad.

For de unge er det primært cyklister, der kommer til skade efterfulgt af knallertkørere og bilister. På landsplan er der i de seneste år sket en stigning i uheld med knallertkørere.

For de ældre er det fodgængerne, der er særlig udsatte. Der er i perioden 3 ældre, der er blevet dræbt. Dernæst er det ældre cyklister, der er udsatte i trafikken.



Figur 11: Politiregistrerede uheld i perioden 2004 til og med 2008. Personskader i aldersgruppen 70 - 90 år fordelt på elementart og skadesgrad.

Hvad koster et uheld?

Trafikulykker forårsager et større tab af leveår end f.eks. kræft og hjertesygdomme. Det hænger sammen med, at ulykkerne i højere grad rammer de yngre årgange. Undersøgelser har vist, at der er god økonomi i at styrke trafiksikkerhedsarbejdet. Hvis trafikulykker undgås, vil både stat og kommuner opnå store besparelser. De nyeste beregninger fra DTU i år 2008 viser, at omkostningerne ved et trafikuheld med personskade er ca. 3 mio. kr., der betales af henholdsvis kommune og region.

Derudover er der meget store sociale omkostninger ved trafikuheld, hvor familier og enkeltindivider lider stor sorg og afsavn. Det kan ikke gøres op i penge.

Kilde: Handlingsplan for Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg 2009 - 2012



3.10 Forældretilfredshed

Børne- og Fritidsforvaltningen har i 2009 via Rambøll Management fået udarbejdet en brugertilfredshedsundersøgelse blandt forældre med børn i kommunens skoler/SFO'er, fritidsklubber samt daginstitutioner/dagpleje. Der er udarbejdet en rapport for henholdsvis skoler/SFO'er, fritidsklubber samt daginstitutioner/dagpleje. Det følgende afsnit er uddrag fra rapport for skoler og SFO'er.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at de fleste forældre i Lyngby-Taarbæk Kommune er tilfredse med kommunens skoler, SFO'er, fritidsklubber, daginstitutioner og dagplejere. Det er især børnenes trivsel og faglige udvikling, der scorer højt. Mindre tilfredshed er der med trafiksikkerhed, indeklime og rengøring.

Det er kun forældre med børn i kommunens skoler/SFO'er, der har haft mulighed for at svare på spørgsmål om trafiksikkerheden på den fysiske vej ved skolen. Forældrene har haft mulighed for at angive i hvor stor en grad, de er tilfredse eller utilfredse med trafiksikkerheden på den fysiske vej ved skolen, men har ikke haft mulighed for at uddybe svaret. 5.660 forældre har haft mulighed for at deltage i undersøgelsen. Heraf valgte 4.041 at svare på spørgeskemaet, hvilket svarer til en svarandel på 71,4%. Mere end hver fjerde forældre (27%) har angivet, at de er utilfredse eller meget utilfredse med trafiksikkerheden på den fysiske vej ved skolen - omvendt har 54% af forældrene angivet, at de er tilfredse eller meget tilfredse med trafiksikkerheden på den fysiske vej ved skolen.

I en tilsvarende undersøgelse fra 2006 har ca. 34% af forældrene angivet, at de er utilfredse eller meget utilfredse med trafiksikkerheden på den fysiske vej ved skolen. Der er således 7% færre utilfredse eller meget utilfredse forældre i 2009 i forhold til 2006.

Det vurderes, at den større tilfredshed hænger sammen med, at kommunen har udført en del anlægsprojekter i de seneste år for at forbedre trafiksikkerheden på skolevejene.



3.11 Spørgeskemaundersøgelse

I lighed med de seneste skolevejsredegørelser udpeges de trafikale problemer omkring skoler, fritidsordninger, områdecetre og daginstitutioner i samarbejde med institutionerne ved udsendelsen af spørgeskema til disse institutioner.

I slutningen af maj måned blev der sendt informationsbreve på e-mail om arbejdet med Skolevejsredegørelsen til alle skoler, skolernes fritidsordninger, klubber, områdecetre m.v. og alle daginstitutioner. Sammen med informationsbrevet blev sendt vejledning, oversigtskort og skema med anmodning om at give tilbagemelding om trafikfarlige og utrygge kryds og strækninger på vej- og stinettet i prioriteret rækkefølge. De blev endvidere bedt om at supplere udpegningerne med konkrete forslag til forbedring af trafikforholdene.

Besvarelsesprocent:

- | | |
|------------------------------------------------|------|
| • Folkeskoler: | 89% |
| • Private skoler: | 100% |
| • Øvrige skoler: | 75% |
| • SFO'er: | 31% |
| • Klubber: | 10% |
| • Gymnasium: | 0% |
| • Områdecetre/lokalcentre/Genoptræningscenter: | 50% |
| • Daginstitutioner: | 30% |

Af besvarelsesprocenten kan ses, at det primært er skolerne, der har vist interesse i undersøgelsen og givet en tilbagemelding.

Besvarelse af spørgeskemaerne fra folkeskolerne, private skoler og øvrige skoler er udfyldt af skolebestyrelser og skoleledelsen. På Sorgenfriskolen har skolebestyrelsen samt 4 klasser udfyldt spørgeskemaerne. SFO'er og klubber har næsten alle svaret sammen med den tilhørende skole.

Besvarelserne i spørgeskemaerne har resulteret i en lang række beskrivelser af problemer, ønsker og forslag til forbedringer.

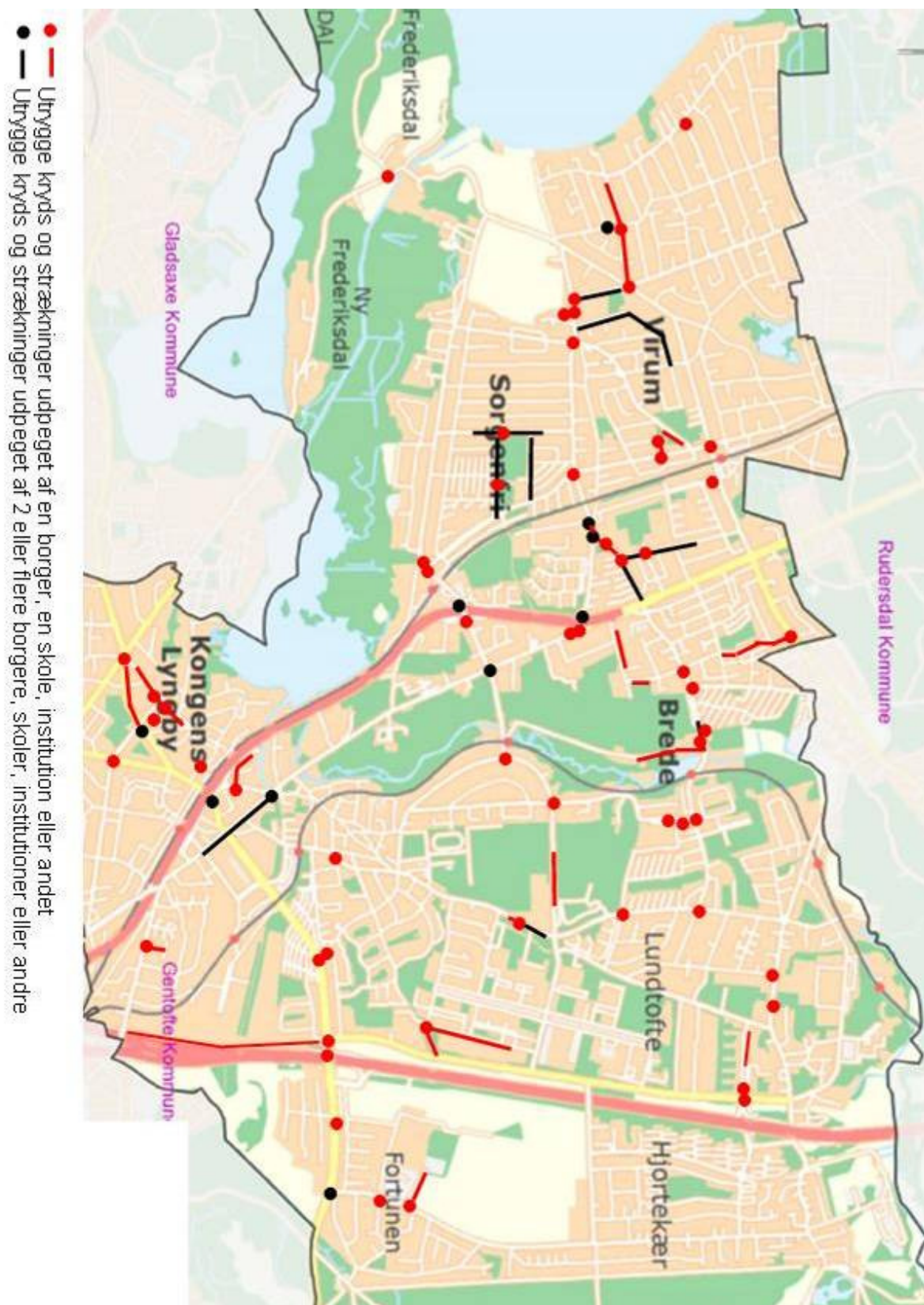
Henvendelser fra borgere i lokalområdet vedrørende skoleveje vil blive medtaget som udpegede, utrygge lokaliteter. Endvidere vil igangværende drøftelser mellem forvaltningen og institutioner vedrørende ønsker og forslag om at forbedre trafikforholdene på skolevejsnettet blive medtaget som utrygge lokaliteter.

Der er i alt udpeget 93 utrygge lokaliteter fra spørgeskemaundersøgelsen, tidligere borgerhenvendelser og igangværende drøftelser med institutioner. De utrygge lokaliteter er vist i figur 12 og 13. De utrygge lokaliteter er primært udpeget på trafikvejene i kommunen, lokalveje ved skoler eller veje med andre institutioner.



- — Utrygge kryds og strækninger udpeget af en skole, institution eller andet
- — Utrygge kryds og strækninger udpeget af 2 eller flere skoler, institutioner eller andre

Figur 12: Udpegede utrygge kryds og strækninger i Taarbæk. De utrygge lokaliteter er udpeget af borgere eller af skoler, institutioner, områdecentre, klubber m.fl. i forbindelse med spørgeskemaundersøgelse.



Figur 13: Udpegede utrygge kryds og strækninger i Lyngby. De utrygge lokaliteter er udpeget af borgere eller af skoler, institutioner, områdecetre, klubber m.fl. i forbindelse med spørgeskemaundersøgelse.

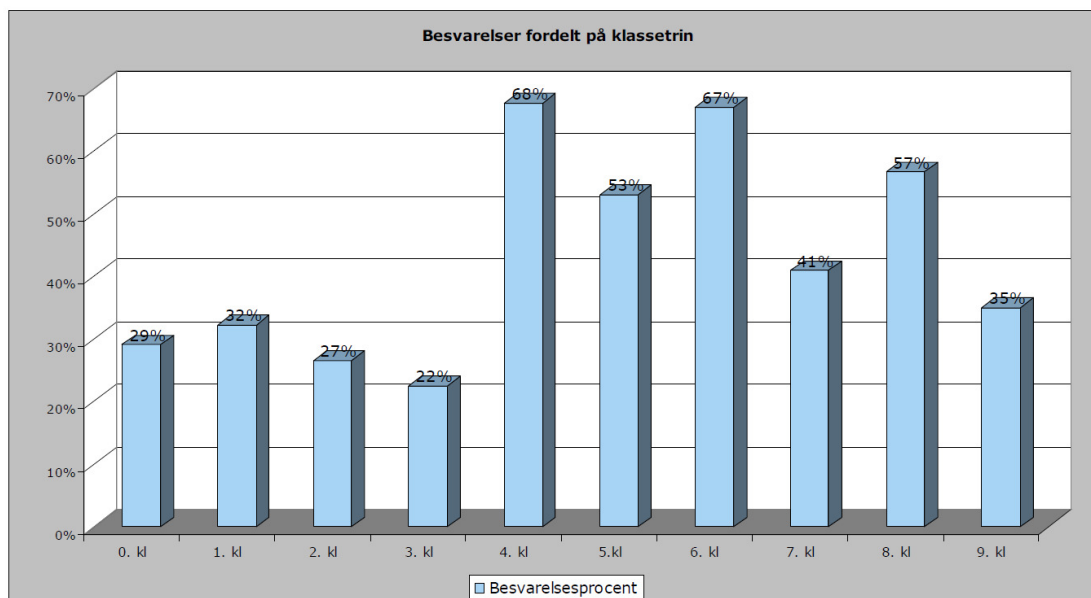
3.12 Skolevejsanalyse

I perioden 31. august 2009 til 28. september 2009 er der gennemført en internetbaseret skolevejsanalyse på kommunens folkeskoler og private skoler. Skolevejsanalysen er gennemført som et led i udarbejdelse af "Skolevejsredegørelse 2010 – 2013". Der er blevet udarbejdet en selvstændig rapport "Lyngby-Taarbæk Kommune, Skolevejsanalyse 2009". Det følgende afsnit om de generelle resultater er uddrag fra rapporten. Skolevejsanalysen indeholder også afsnit for hver deltagende skole med information om besvarelsesprocent, valg af transportmiddel, elevernes brug af cykelhjelme, skoleruter og utrygge lokaliteter.

I skolevejsanalysen blev eleverne bedt om at udpege deres rute til skole, angive transportmiddel til skole samt udpege lokaliteter, som de finder farlige og utrygge at færdes ved. Formålet med undersøgelsen var at kortlægge elevernes primære rute, fastlægge deres valg af transportmiddel og få en vurdering af utrygge lokaliteter set med elevernes øjne.

Det er elever fra børnehaveklasse til 9. klasse, der har haft mulighed for at deltage i undersøgelsen. Eleverne fra 4. – 9. klasse deltog i skolevejsanalysen på skolen med hjælp fra lærerne, mens elever fra børnehaveklasse til 3. klasse fik sendt informationsbreve og vejledninger omkring undersøgelsen via skolernes "Forældre-intra" og deltog i undersøgelsen hjemme med hjælp fra forældrene.

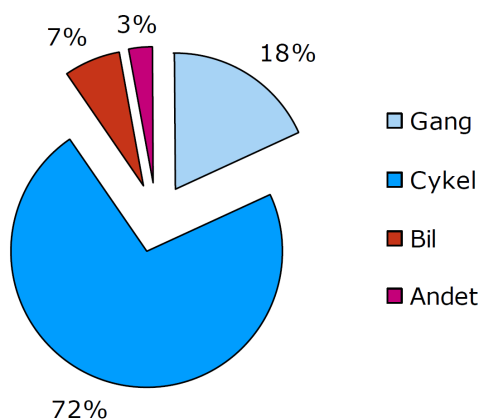
7 ud af 9 folkeskoler og 2 ud af 4 private skoler har ønsket at deltage i skolevejsanalysen. Undersøgelsen omfattede ca. 4.700 elever. Der er i alt afgivet 2004 besvarelser, hvilket giver en besvarelsesprocent på 42 for de deltagende skoler. Besvarelsesprocenten for folkeskolerne er dog lidt højere end for de private skoler. Endvidere er besvarelsesprocenten for 4. - 9. kl. højere end for elever i 0. - 3. kl. Da antallet af deltagende elever er højt, vurderer rådgiver resultaterne til at være repræsentative for kommunen.



Figur 14: Besvarelsesprocent fordelt på klasser

Transportmiddelvalg

I skolevejsanalysen blev eleverne spurgt om deres transportmiddel til skole på undersøgelsesdagen. Cyklen er klart det mest anvendte transportmiddel med 72% af alle ture til skole, efterfulgt af gang med 18%, mens 7% har angivet, at de bliver kørt i skole. Samlet set går og cykler 90% af de deltagende elever til skole, hvilket er et meget flot resultat. Men det må forventes, at der er en variation over året i antallet af elever, der cykler og går/bliver kørt i skole, da alle skolerne oplever, at det er et stort problem med kaos ved skolerne om morgenen på grund af, at mange elever bliver kørt til skole. Skolevejsanalysen er gennemført i september - oktober i en periode med godt vejr, hvilket kan være en grund til, at der er mange, der har cyklet og gået i skole.

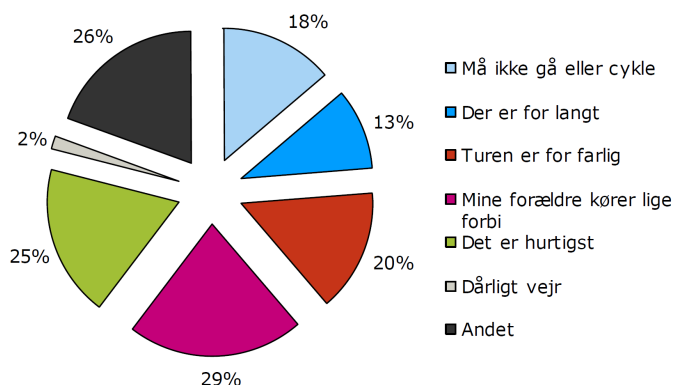


Figur 15: Fordeling af elevernes transportmiddelvalg til skole på undersøgelsesdagen. Andet er et udtryk for de elever, der har angivet, at de kører på knallert, bus/taxi, tog og andet.

Offentlig transport, heraf buskørsel, er der 16 elever, der har angivet som transportmiddel, hvilket udgør 0,8% af deltagende elever. Buskørsel til skole er nærmere beskrevet i afsnit 3.13.

Elever, der bliver kørt i skole

De elever, der er blevet kørt i skole er blevet spurgt om, hvorfor de er blevet kørt

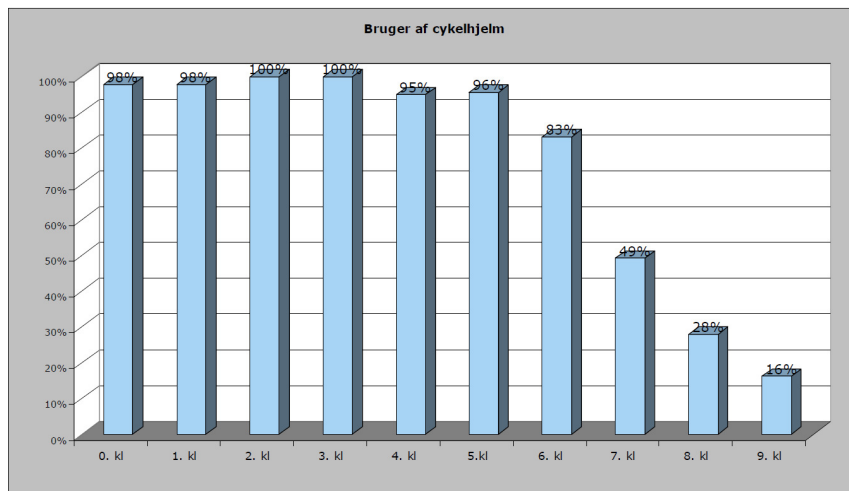


Figur 16: elevernes begrundelse for, at de bliver kørt til skole (der var mulighed for at afkrydse mere end en begrundelse).

Af figuren ses, at den primære begrundelse for at blive kørt er: mine forældre kører lige forbi, det er hurtigst, og turen er for farlig.

Brug af cykelhjelm

75% af de elever, der cykler til skole, har angivet, at de har brugt cykelhjelm. Næsten samtlige i de yngste klasser 0. - 5 kl. har angivet, at de bruger cykelhjelm. Tallet daler fra 6. kl. ned til kun 16% i 9. klasse.



Figur 17: Andel af elever, som anvender cykel til skole, der bruger cykelhjelm, fordelt på klassetrin.

Fokusområde:

Der bør være mere fokus på brugen af cykelhjelm i 6 – 9 kl. for at undgå alvorlige hovedskader.

Om risikoen

- Hvis alle brugte cykelhjelm kunne 15 mennesker hvert år redde livet, og omkring 1.200 kunne undgå alvorlige hovedskader.
- 80% af alle cykelulykker er enueheld.
- Brug af cykelhjelm kan mindske risikoen for alvorlige hovedskader med 60%. 6.500 cyklister kommer på skadestuen hvert år, efter at have slået hovedet.

Om skaderne

- At ramme asfalten med 20 km i timen, svarer til at få ½ ton i hovedet.
- En brækket arm eller en forstuvet fod kommer man sig normalt over igen - en hjerneskade har man med sig resten af livet!

(Kilde: Rådet for Sikker Trafik)

Skoleruter og utrygge lokaliteter

Eleverne har indtegnet deres rute mellem hjem og skole. De indtegnede ruter er samlet i kortet figur 18 for elever som benytter gang, cykel eller knallert til skole. Af kortet figur 18 fremgår antallet af elever, der anvender de forskellige veje til skolen. På den måde kan de skoleveje, hvor der færdes flest skoleelever, bestemmes.

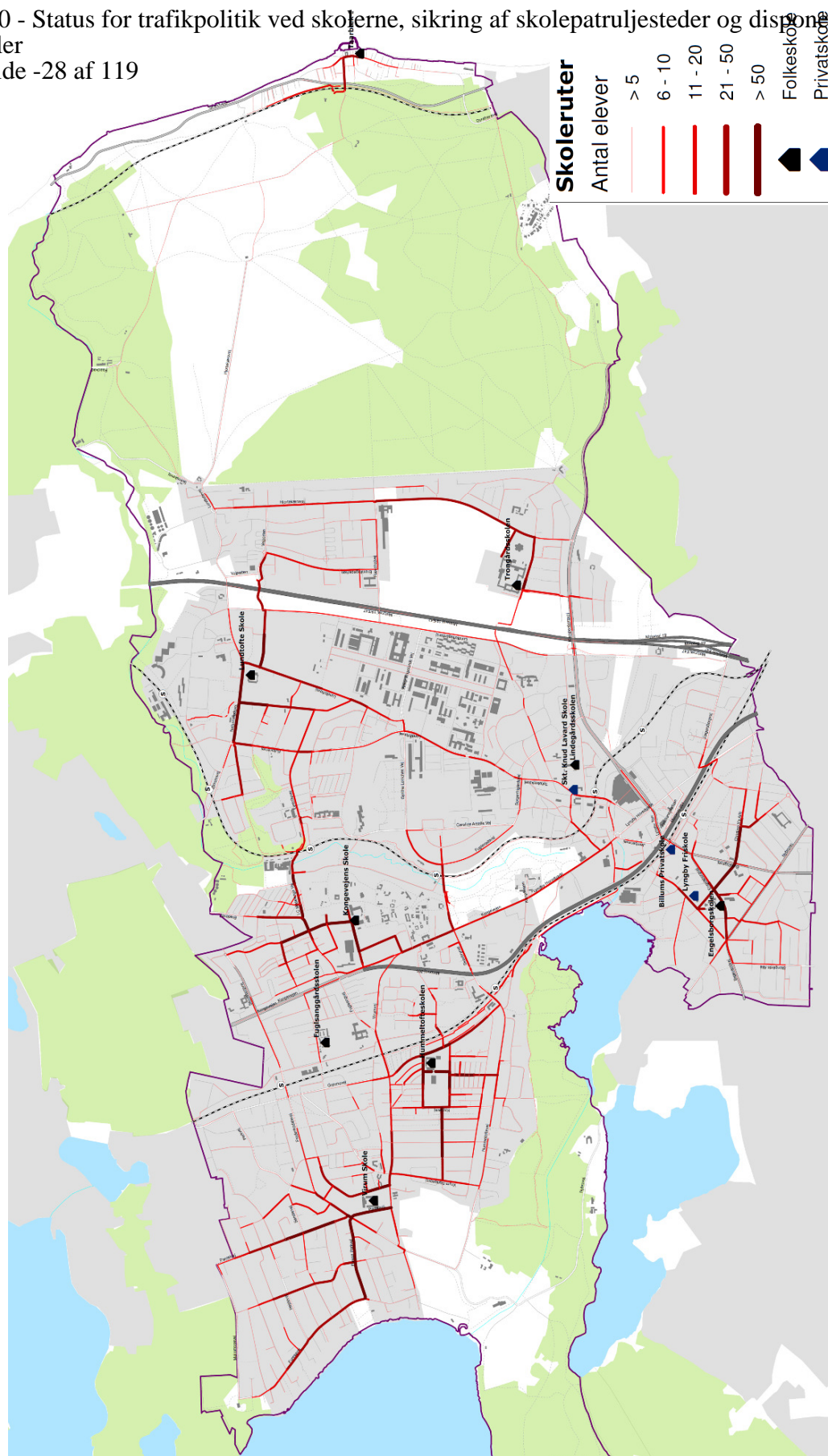
Eleverne har endvidere angivet utrygge kryds og strækninger på skolevejen og andre steder i kommunen. Der er angivet 2.756 utrygge steder fordelt på 2.249 kryds og 507 strækninger langs veje (de samme kryds og strækninger er udpeget flere gange). Blandt de lokaliteter, der er udpeget som utrygge, dominerer trafikvejene (overordnede trafikveje samt primære og sekundære trafikveje). Endvidere er der mange lokalveje ved især Virum Skole, Hummeltofteskolen, Kongevejens Skole og Lundtofte Skole. Kortet figur 19 viser samtlige utrygge lokaliteter, samt antallet af elever, der har udpeget disse steder.

Elevernes primære begrundelser for udpegningen har været, at der er mange biler, bilerne kører hurtigt, det er svært at krydse vejen, bilerne holder ikke tilbage og andet.

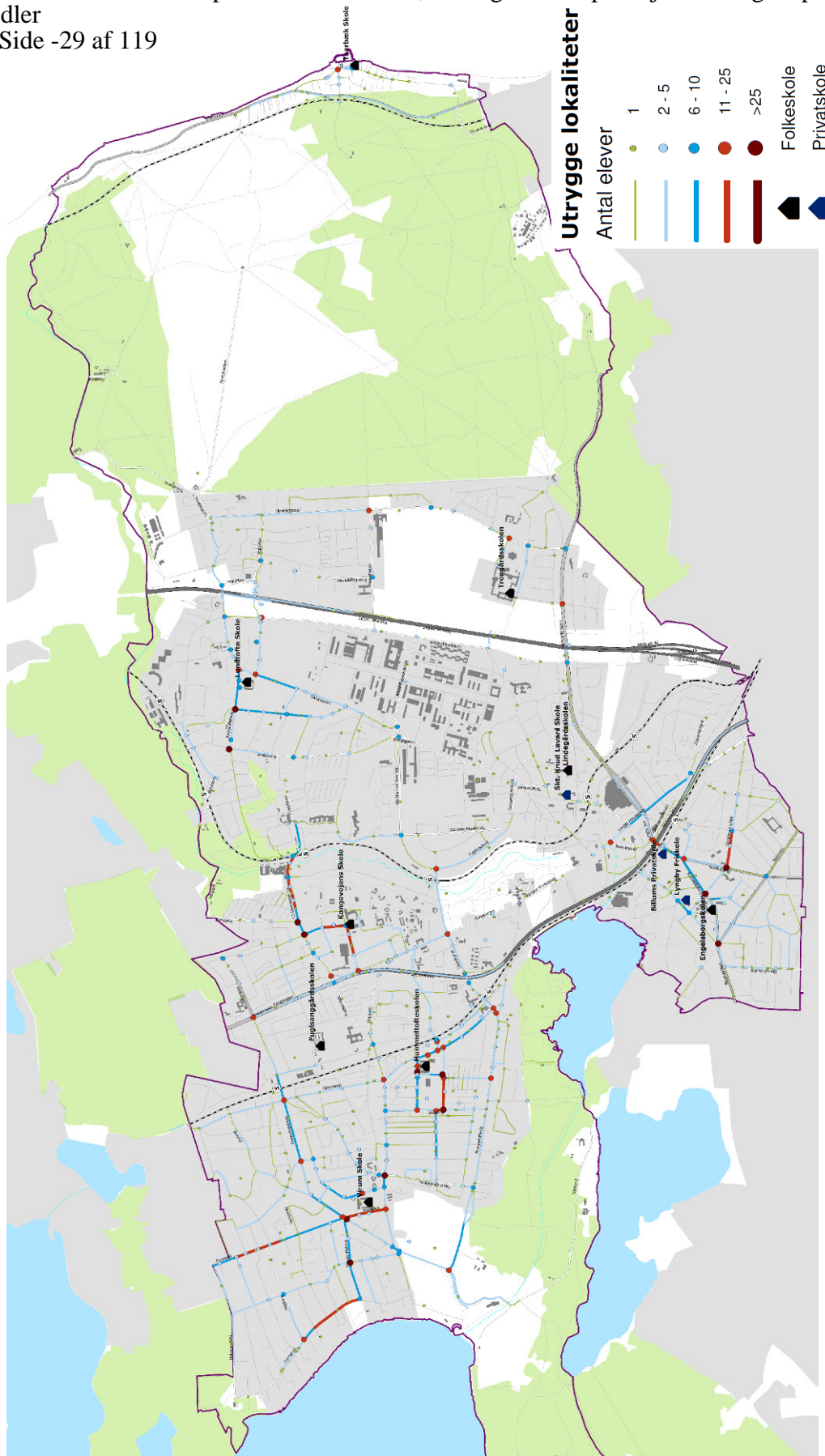
For at overskue og håndtere de mange udpegninger, er det valgt at fokusere på de 10 hyppigst udpegede lokaliteter ved hver deltagende skole (såfremt mindst 3 elever har udpeget stedet). Det er i alt 62 lokaliteter, da flere af de samme lokaliteter er udpeget ved forskellige skoler.

Der er dog stort sammenfald mellem utrygge lokaliteter udpeget i skolevejsanalysen og spørgeskemaundersøgelsen således, at der i alt er 123 lokaliteter, der vil blive medtaget, hvoraf de 101 lokaliteter er udpeget i skolevejsanalysen.





Figur 18: Indtegnede ruter for elever som benytter gang, cykel eller knallert til skole. Af kortet fremgår antallet af elever, der anvender de forskellige veje til skolen. Kan ses i større format i kortbilag 1.



Figur 19: Utrygge kryds og strækninger udpeget af deltagende elever i Skolevejsanalysen. Af kortet fremgår antallet af elever, der har udpeget kryds og strækninger. Kan ses i større format i kortbilag 2.

3.13 Buskørsel til skole

I "Fokus-strategi for trafik" er der følgende målsætning for skoleveje og den kollektive trafik:

"Den kollektive trafik bør tilpasses skolerne, så den også er en attraktiv mulighed"

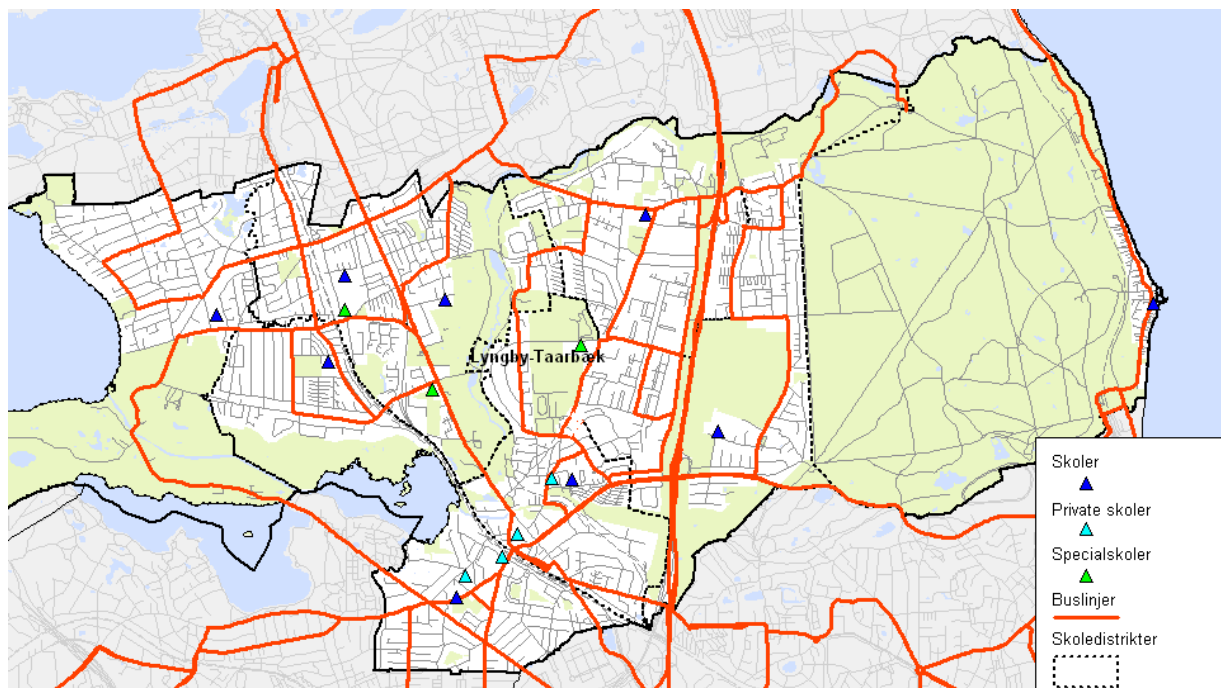
Ifølge skolevejsanalysen er det 7% af de deltagende elever, som har angivet, at de bliver kørt i skole om morgenen af deres forældre. I skolevejsanalysen har 16 elever angivet offentlig transport som transportmiddel, det svarer til 0,8% af de deltagende elever i skolevejsanalysen.

Ifølge Børne- og Fritidsforvaltningen udstedes der kun buskort til de børn, som er visiteret til specialundervisning, læseklasser eller modtagerklasser. Den eneste skole, hvor der kan udstede skolekort til eleverne på grund af afstande, er Trongårdsskolen. Der er i alt der blevet udstedt 21 kort.

I nedenstående skema er det kortlagt og vurderet, hvor godt skoledistriktet er dækket af de buslinjer, der kører i skoledistriktet. Der er lavet en vurdering af køreplanen i forhold til skolens ringetider om morgenen og stoppestedernes placering i forhold til skolen.

Formålet med kortlægningen er, at se på hvordan bussernes ankomsttider passer til skolernes ringetider.

På baggrund af kortlægningen er det forvaltningens vurdering, at bussernes ankomsttider i stor grad passer til skolernes ringetider om morgenen. Busbetjeningen af skoledistrikterne er meget forskellige. I nogle skoledistrikter er det kun et lille område af distriktet, som buslinjerne betjener, hvorimod buslinjerne i andre skoledistrikter betjener et større område. Skoledistrikter og buslinjer er vist på kortet figur 20.



Figur 20: Kort med busruter samt skoler og skoledistrikter.

Der er i dag meget få elever, der benytter busserne som transport til skolen, og det er forvaltnings umiddelbare vurdering, at det kun er få elever, som er mulige at flytte fra bil til bus. Det skyldes, at buslinjerne kun betjener en del af skoledistrikterne, hvilket betyder, at mange elever skal gå langt for at komme til et busstoppested.

Hvis målsætningen fra "Fokus- strategi for trafik" skal opnås med hensyn til skoleveje og den kollektive trafik, vil det kræve at ruteføringen for flere af linjerne skal omlægges, så de kører længere i de enkelte skoledistrikter. Det er forvaltningens vurdering at en sådan ruteomlægningen vil gå for meget ud over de øvrige passagerer som i forvejen bruger bussen.

Hvis der skal foretages ændringer, er der tale om tilpasninger af bussernes ankomsttider til skolerne.

Skole	Buslinjer	Vurdering
Engelsborgskolen	400S 165	Linjerne betjener kun en lille del af det sydlige område af skoledistriktet. Da der er 10 minutters drift på linje 400S både om morgenen og om eftermiddagen, passer ankomsttiderne til skolens ringetider. Ankomsttidspunktet nordfra på linje 165 passer ikke særlig godt til ringetiderne, hvorimod ankomsttiderne sydfra på linje 165 passer OK. Stoppestederne for linje 165 ligger helt tæt på skolen, hvorimod stoppestederne for linje 400S ligger ca. 250 m fra skolen.
Hummeltofteskolen	170	Linjen betjener kun den østlige del af skoledistriktet. Ankomsttiderne for bussen sydfra passer til skolens ringetider, mens ankomsttiderne for bussen nordfra ikke passer særlig godt. Stoppestederne ligger lige udenfor skolen.
Kongevejens skole	194	Linjen betjener kun den nordvestlige del af skoledistriktet. Bussens ankomstider passer nogenlunde til skolens ringetider. Stoppestederne ligger ca. 500 m fra skolen.
Lundtofte skole	182, 183, 190	Skoledistriktet er rimeligt godt busbetjent. På linjerne 182 og 183 passer ankomsttiderne til skolens ringetider. På linje 190 ligger ankomsttidspunktet for tæt på skolens ringetider. Stoppestederne ligger lige udenfor skolen.
Trongårdsskolen	182/183	Linjerne dækker rimeligt godt hele skoledistriktet. Ankomsttidspunktet nordfra passer til skolens ringetider, mens ankomsttidspunktet sydfra ligger lidt for tidligt. Stoppestederne ligger ca. 500 m fra skolen.
Taarbæk skolen	388	Linje 388 dækker næsten hele skoledistriktet. Ankomsttiden for bussen sydfra passer fint, mens ankomsttiden nordfra kun passer nogenlunde. Stoppestederne ligger ca. 100 m fra skolen.
Virum skole	170/191	Begge linjer tilsammen dækker en stor del af skoledistriktet. Ankomsttiderne på linje 170 i begge retninger er lidt for tæt på skolens ringetider, det samme gælder ankomsttiderne på linje 191 øst fra, hvorimod ankomsttiderne på linje 191 vestfra passer til skolens ringetider. Stoppestederne for linje 170 ligger ca. 200 m fra skolen, mens stoppestederne for linje 191 ligger ca. 250 m fra skolen.
Billums Privat skole		Da skolens nærmeste stoppested er Lyngby station (og børnene kommer mange steder fra, da det er en privat skole), er der ikke lavet en vurdering af busbetjening til skolen.
Skt. Knud Lavard skole	182/183	Da skolen er en privat skole, er der ikke lavet en vurdering af busbetjeningen i forhold til skoledistriktet. Ankomsttiderne for bussen nordfra passer til skolens ringetider, mens ankomsttiderne sydfra ikke passer til ringetiderne. Stoppestederne ligger lige udenfor skolen.
Fuglsanggårdsskolen		Da buslinjerne ligger forholdsvis langt fra skolen, og skolen ikke har været med i skolevejsredegørelsen, er der ikke lavet vurdering af busbetjening til skolen.
Lindegårdsskolen	182, 183, 190 og 353	Linjerne 182, 183 og 353 dækker tilsammen en større del af skoledistriktet, mens linje 190 kun dækker en meget lille del. Ankomsttiderne for busserne passer nogenlunde til skolens ringetider. Stoppestederne ligger ikke så tæt på skolen.
Lyngby private skole		Da skolen ligger tæt på Lyngby St., er der ikke lavet en vurdering af busbetjeningen af skolen. Udover det, har skolen ikke været med i spørgeundersøgelsen.
Lyngby Friskole		Da det er en friskole, er der ikke givet en vurdering af skoledistriktet. Stoppestederne er de samme, som betjener Engelsborgskolen. Lyngby Friskole ligger dog lidt længere væk fra stoppestederne.

Figur 21: Skema med kortlægning og vurdering af busbetjeningen af skolerne.

4 Virkemidler – mulighed for trafikale forbedringer ved skoler

Fra skolevejsanalysen er det kortlagt, at 90% af de deltagende elever cykler og går til skole, hvilket er et meget flot resultat. Men det må forventes, at der er en variation over året i antallet af elever, der cykler og går/bliver kørt i skole, da alle skolerne oplever, at det er et stort problem med kaos ved skolerne om morgenen på grund af, at mange elever bliver kørt i bil til skole.

Skolevejsanalysen er gennemført i september - oktober i en periode med godt vejr, hvilket kan være en grund til, at der er mange, der har cyklet og gået i skole.

Undersøgelser viser da også, at børn dyrker mindre motion end for bare 10 år siden. Flere og flere børn bliver kørt i skole. Undersøgelser peger endvidere på, at aktive børn, der går og cykler til og fra skole, trives bedre, har mere energi og er mindre syge, og samtidig styrkes knogler og muskler samt koncentrations- og indlæringssevne ved at bruge kroppen. Ved at forbedre sikkerheden og trygheden på skolevejene samt med gentagne trafikcampagner er der håb for, at flere børn vil cykle og gå til skole til gavn for sundhedstilstanden.

I dette afsnit nævnes en række muligheder, som er til rådighed for at sikre skolevejen, i form af konkrete fysiske foranstaltninger og tidsbegrænsede restriktioner for biltrafikken, trafikpolitik på skolerne og trafikcampagner. Alle foranstaltninger, der nævnes, kan være med til at sikre skoleveje og veje for elever, forældre og borgere og for at få flere til at tage cyklen i stedet for at bruge bilen.



4.1 Fysiske foranstaltninger og tidsbegrænsede restriktioner for biltrafikken

I figuren på siden er vist en oversigt over mulige og godkendte fysiske foranstaltninger samt deres anvendelse. De forskellige fysiske foranstaltninger kan ikke anlægges på alle veje, som vist i skemaet nedenfor. Det afhænger af den enkelte vejklasse (vejklasserne kan ses i afsnit 3.3).

Virkemidlerne er efterfølgende kort beskrevet.

Foranstaltninger		Vejklasse			
		Overordnet og primær trafikvej	Sekundær trafikvej	Lokalvej	
				50 – 60km/t	40 – 50km/t
	Indsnævring (2 spor)	•	•	•	•
	Indsnævring (1 spor)		•	•	•
	Bump		•	•	•
	Hævede flader		•	•	•
	Indsnævring/forsætninger vha. midterheller/midtervulst	•	•	•	•
	Forvarslinger/Porte	•	•	•	•
	Rundkørsler	•	•	•	•
	Vejlukninger			•	•
	Overkørsler			•	•

Foranstaltninger		Vejklasse			
		Overordnet og primær trafikvej	Sekundær trafikvej	Lokalvej	
				40 km/t	30 km/t
● Betyder at foranstaltningerne kan anvendes på den pågældende vejklasse		50 – 60 km/t	40 – 50 km/t	40 km/t	30 km/t
	Områder med fartdæmpning. Vejledende hastighed – kræver fysiske foranstaltninger		●	●	●
	Hastighedszone. Forbud – kræver færre foranstaltninger		●	●	●
	Heller	●	●	●	●
	Signalanlæg	●	●		
	Cykelstier	●	●		
	Blå cykelfelter i kryds	●	●		
	Mobile vejbumper		●	●	●
	Elektroniske, variable hastighedstavler	●	●		
	Elektronisk fartviser	●	●	●	●
	Tidsbegrænset indkørselsforbud for køretøjer			●	●

Fysisk foranstaltning	Beskrivelse
Fartdæmpende foranstaltninger	Indsnævring, bump, hævede flader, forvarslinger og indsnævring/forsætninger med midterheller og midtervulster er alle fartdæmpende foranstaltninger, der kan medvirke til at fartdæmpe trafikveje og lokalveje. Antallet og type af fartdæmpende foranstaltninger afhænger af den enkelte lokalitet og ønsket til hastighedsbegrænsningen. Veje og områder, der er fartdæmpede, kan skiltes med "område med fartdæmpning" eller med "hastighedszone".
Rundkørsler	Rundkørsler har en hastighedsdæmpende effekt for samtlige vejgrene i et vejkruds. Rundkørsler har generelt en større kapacitet og bedre sikkerhed end almindelige vigepligtskryds. Etablering af såkaldte overkørbare minirundkørsler i T-kryds har vist sig at nedsætte bilisternes hastighed og antallet af konflikter, hvor cyklister er involveret. Rundkørsler bidrager generelt til forbedret trafiksikkerhed for bilister, men en tilsvarende sikkerhedsgevinst ses ikke for cyklister.
Vejlukninger	Vejlukninger er et effektivt middel til reduktion af gennemfartstrafik og nedsættelse af hastigheden. En af ulemperne ved dette er dog, at det ikke blot er gennemfartstrafikken, men også lokaltrafikken, som tvinges til omvejskørsel med deraf følgende større trafikarbejde og forøgede miljøgener. Endvidere vil vejlukninger ofte medføre en yderligere belastning af de omkringliggende lokalveje
Overkørsler	I en overkørsel med en anden belægning, for eksempel brosten eller chaussesten, vil vigepligtforholdene fremstå tydeligt, og trafikanterne ved, at de kører ind i et "nyt" område. Herudover har selve overkørslen også en hastighedsdæmpende effekt. Overkørsler kan f.eks. benyttes til at markere overgangen til et område med lokal hastighedsbegrænsning eller i kryds med vigepligt, hvor der ønskes en tydeligere markering af vigepligtforholdene.
Heller	Kantstensbegrænsede heller kan benyttes, hvor man ønsker at adskille modsatrettede trafikstrømme og forhindre overhalinger. Kantstensbegrænsede midterheller kan desuden benyttes til at skabe bedre krydsningsmuligheder for cyklister og fodgængere. Der skal være plads på hellen til, at trækkende cyklister og fodgængere med barnevogn kan stå på den.
Signalanlæg	Signalanlæg anvendes i kryds, hvor trafikmængden på forskellige tider er så stor, at der for de trafikanter, som har vigepligt, opstår urimelige ventetider og kødannelser. Signalanlæg bør i almindelighed kun etableres, hvor mere fleksible reguleringsformer, f.eks. rundkørsler, kanalisering, prioritering og skolepatruljeordning, vil være afviklingsmæssigt utilstrækkelige. I eksisterende signalanlæg kan der foretages geometriske og signaltekniske justeringer, som kan påvirke hastigheden i såvel krydset som på strækningen omkring krydset. Ligeledes kan der i uheldsbelastede kryds foretages geometriske og signaltekniske justeringer for at forbedre trafiksikkerheden i krydset.

Fysisk foranstaltning	Beskrivelse
Cykelstier (cykelbaner)	<p>Cyklisternes trafiksikkerhed samt oplevelse af tryghed forbedres ved etablering af cykelstier lang en strækning. Anlæg af cykelstier kan dog medføre en stigning i antallet af uheld i de tilstødende kryds. Dette gælder især for T-kryds og vigepligtsregulerede kryds.</p> <p>I tilfælde, hvor der på grund af vejens geometri ikke er plads til cykelsti, kan der undtagelsesvis etableres cykelbaner. Cykelstier er dog at foretrække på grund af den større sikkerhedseffekt, og fordi cyklisterne føler sig langt mere trygge ved færdsel på strækninger med cykelsti frem for cykelbane.</p>
Blå cykelfelter i kryds	<p>Ulykker i kryds, hvor cyklister er indblandet, kan reduceres ved at etablere blå cykelfelter, som forbinder cykelstierne på hver side af krydset.</p> <p>Ideen med cykelfelter er at øge bilisternes opmærksomhed overfor cyklisterne. Desuden skal cykelfelterne adskille trafikanterne fra hinanden inde i krydset.</p>
Mobile vejbump *	<p>Mobile vejbump kan anvendes som hastighedsdæmpning for de motorkørende, mens skolepatruljen arbejder i fodgængerfelt ud for skolen. Bumpene udrulles, når skolepatruljen arbejder, i en afstand på min. 25 m før og efter fodgængerovergangen. Forsøgsvis etablering af mobile vejbump (max. 20 km/t) ved fodgængerfelter på skoleveje forudsætter dispensation fra Vejdirektoratet. De kan ikke anvendes, hvor skolepatruljen arbejder i et eksisterende signalreguleret kryds. Det er skolerne selv, der skal sørge for at udrulle og fjerne de mobile bump. Der er endnu ikke udført forsøg med mobile vejbump på skoleveje i Lyngby-Taarbæk Kommune.</p>
Variable elektroniske hastighedstavler **	<p>På de variable, elektroniske hastighedstavler ses en hastighedsangivelse på "40 km/t" samt en strækningangivelse, f.eks. "0-200 meter" samt teksten "Skole". Tavlen betyder, at der på de næste 200 meter er en lovpligtig hastighed på 40 km/t - og at årsagen hertil er den nærliggende skole. Når tavlen er tændt, er der en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Når hastighedstavlen er slukket, gælder den almindelige hastighedsbegrænsning. De variable, elektroniske hastighedstavler tænder og slukker i henhold til et indbygget ur.</p> <p>Variable, elektroniske hastighedstavler anvendes i dag på Grønnevej ved Hummeltofteskolen og på Klampenborgvej ved Trongårdsskolen. Evaluering viser, at der opnås en hastighedsreduktion ved brug af hastighedstavlerne, en hastighedsreduktion, der er med til at forbedre trafiksikkerheden på stedet.</p>
Elektronisk fartviser	<p>En fartviser er et elektronisk skilt, der står i vejsiden, og som måler og viser bilernes hastighed. Fartvisere hjælper med at dæmpe hastigheden ved, at trafikanterne bliver mindet om, at de kører for stærkt. Fartviseren angiver trafikantens aktuelle hastighed "Din fart....km/t" og blinker, hvis den målte hastighed er højere end den tilladte hastighed. Fartviserere kan ses på lang afstand og har en forebyggende effekt på hastighedsoverskridelser.</p> <p>Kommunen har 3 mobile fartviser, der opsættes på trafikvejene samt lokalvejene for at gøre bilisterne opmærksom på deres hastighed. Fartviserne opsættes på vejene efter en fast plan men kan også opsættes efter ønske fra borgere.</p>

Fysisk foranstaltning	Beskrivelse
Afsætningsbaner "kys og kør"	Placering af parkeringspladser og afsætningsbaner skal ske under hensyn til gående og cyklister til skolen. Det kan være en fordel, at parkering foregår lidt længere væk fra skolen for at undgå de mange biler tæt ved hovedindgangen til skolen. Forældre med børn i de mindste klasser, som kører deres børn i skole, følger også deres børn ind i klassen. Mens afsætning skal foregå et sted, hvor eleverne kan gå direkte ind til skolen uden at skulle krydse veje. Det er muligt at etablere afsætningsbaner ved skiltning med standsningsforbud, men tilladt med ud- og indstigning i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30. Denne form for skiltning er benyttet på Parcelvej ved Virum Skole, Boelvej ved Hummeltofteskolen, Kongsvænget ved Kongevejens Skole og Nøjsomhedsvej ved Lundtofteskolen.
Tidsbegrænset indkørselsforbud for køretøjer	For at begrænse og ensrette trafikken på veje ved skolerne kan der gennemføres restriktioner for biltrafikken ved at skilte med motorkørsel forbudt på hverdagsmorgener fra den ene retning til skolen. En sådan skiltning er etableret og har forbedret trafikforholdene på Parcelvej ved Virum Skole, Kongsvænget ved Kongevejens Skole og Boelvej ved Hummeltofteskolen.

* Mobile Vejbump har været drøftet i Teknisk Udvalg og Børneudvalget, og det er undersøgt, hvilke folkeskoler samt private skoler der er interesseret i at deltage i forsøgsordning med mobile vejbump, dvs. selv stå for udlægning/fjernelse af de mobile bump. Teknisk Udvalg har på mødet den 4. marts 2008 besluttet, at resultatet af undersøgelsen skal indgå i "Skolevejsredegørelse 2010 -2013" samt, at Teknisk Forvaltning bemyndiges til at gennemføre forsøg på skift med de skoler, der har vist interesse for at deltage. Følgende skoler ønsker at deltage i en forsøgsordning: Hummeltofteskolen, Billums Privatskole, Lyngby Private Skole, Skt. Knud Lavard Skole.

Det er vurderet, at det er muligt at anvende mobile bump på: Carlshøjvej ved Lindegårdsskolen og Hjortekærvej ved Trongårdsskolen. Politiet har givet samtykke til placeringen, og Vejdirektoratet har givet dispensation til brug af mobile bump disse steder. Men da hverken Trongårdsskolen eller Lindegårdsskolen har vist interesse for at deltage i et forsøg, vil der på nuværende tidspunkt ikke blive gennemført forsøg.

** Variable hastighedstavler har været drøftet i Teknisk Udvalg i forbindelse med evalueringen af variable hastighedstavler på Grønnevej. På grund af de positive erfaringer med de variable hastighedstavler har Teknisk Udvalg på mødet den 17. februar 2009 besluttet, at muligheden for brug af dynamiske tavler som trafiksikrende tiltag skal vurderes ved de enkelte skoler i "Skolevejsredegørelse 2010 - 2013".. Det er vurderet, at der er muligt at anvende variable hastighedstavler på Hjortekærvej ved Trongårdsskolen og Toftebæksvej ved Skt. Knud Lavard Skolen.

Teknisk Udvalg har i 2007 behandlet anmodning fra skolebestyrelse på Engelsborgskolen om opsætning af variable færdselstavler i begge kørselsretninger på Engelsborgvej ud for skolen. Skolen har fået afslag grundet, at der er anlagt en fodgængertunnel, som eleverne skal benytte.

4.2 Trafikpolitik på skolerne

Trafiksikkerhed omkring skolerne er et emne, som ligger forældre meget på sinde. Dialogen mellem skole og kommune handler ofte om vejtekniske løsninger - men det er ikke den eneste løsning på trafikale problemer. Fornuftig trafikal adfærd omkring skolerne kan ofte afhjælpe problemerne.

En af Færdselssikkerhedskommisionens anbefalinger er, at alle skoler laver en trafikpolitik, og at kommunerne understøtter dette arbejde. Rådet for Sikker Trafik sætter nu fokus på udarbejdelse af trafikpolitik og tilbyder at afholde opstartsmøde med skoler og relevante forvaltninger for at igangsætte arbejdet med trafikpolitik på skolerne.

Teknisk Udvalg er blevet informeret om trafikpolitik på skolerne på mødet den 8. december 2009, hvor udvalget ønskede, at Teknisk Forvaltning afholder opstartsmøde med Rådet for Sikker Trafik og skolerne. Der er aftalt opstartsmøde forår 2010 for at støtte og igangsætte arbejdet med trafikpolitik på skolerne i kommunen. Forvaltningen vil arbejde på, at repræsentanter for skolerne, færdselskontaktlærere på skolerne, Børne- og Fritidsforvaltningen samt lokalpolitiket deltager i et sådan møde.

Trafikpolitik på skolerne er en politik, der er udarbejdet og forankret på den enkelte skole. Trafikpolitikken på skolerne skal godkendes af den enkelte skolebestyrelse. En trafikpolitik sætter rammerne for trafik i undervisningen, for afviklingen af trafikken omkring skolen og for trafikvaner hos børn og voksne.

Færdselskontaktlærer på Virum Skole er i gang med at udarbejde en "Trafikpolitik for Virum Skole" i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik og kommunen. Trafikpolitikken skal danne model som trafikpolitik for de øvrige skoler i kommunen.



En trafikpolitik kan bygges op på den måde, som skolen finder mest hensigtsmæssig, men Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at den altid indeholder disse fire temaer:

- Trafikken i og omkring skolen
- Undervisning gennem hele skoleforløbet
- Rollemodeller
- Samarbejde mellem alle parter

Tema	Nærmere beskrivelse
Trafikken i og omkring skolen – "På vej"	Trafikpolitikken kan sætte regler og vise retning for, hvordan lærere, børn og forældre færdes i trafikken rundt om skolen. "På vej" handler om skolevejen, anbefalede skoleveje (rutevejledning), cykling, cykelhjelm og andet sikkerhedsudstyr, kørsel, afsætning, brug af sikkerhedsseler, skolepatruljen og ekskursioner med skolen. Temaet kan suppleres med kort, der viser parkeringsmuligheder omkring skolerne og kort, der viser stier, cykelstier og anbefalede skoleveje. Kommunen kan være behjælpelig med at udarbejde kort til de enkelte skoler.
Undervisning	Færdselslære er et obligatorisk emne i folkeskolen, i henhold til Folkeskolelovens § 7, stk. 1. Undervisningsministeriet har udarbejdet "Fælles mål 2009 – Færdselslærer" der beskriver formålet, sætter mål for undervisningen og er en vejledning for lærere. Den skal sikre, at skolebørn modtager den samme gode færdselsundervisning gennem et skoleforløb. Trafikpolitikken kan konkretisere undervisningens indhold, omfang og materialer. Herunder en øget indsats i de sidste år i folkeskolen for at forbedre de unges færden i trafikken. Den kan præcisere færdselskontaktlærers rolle og måske i hvilket omfang, skolen ønsker gæstelærere i færdselsundervisningen.
Rollemodeller	Trafikpolitikken kan hjælpe de voksne med at blive bedre rollemodeller. De voksne fungerer som forbilleder for børn og unge i trafikken. Børn gør, som vi gør - og ikke som vi siger. Trafikpolitikken kan formulere nogle retningslinier for den gode rollemodel.
Samarbejde	Trafikpolitikken kan hjælpe med at systematisere samarbejdet om sikker trafik. Det kan give gode resultater, når skolen arbejder sammen med kommunen, politiet, fritidsordningen – eller Rådet for Sikker Trafik. Både når trafikpolitikken skal udarbejdes og i det efterfølgende arbejde med at udleve trafikpolitikken.

Eksisterende samarbejde

På skolerne er der i dag et samarbejde med politiet om deltagelse i 6. kl. cyklistprøve samt deltagelse i uddannelsen af Skolepatruljen. Politiet deltager endvidere i det forebyggende arbejde og SSP og kan indkaldes til forældremøder og projekter, hvor de kan bidrage til dette arbejde.

Endvidere er der et samarbejde med "Den grønne legeplads" Frederiksdalsvej 23, som er en bemannet legeplads. Her er manøvrebanelen for "den lille cyklistprøve" for 3. klasserne optegnet. Prøven gennemføres ved hjælp fra færdselskontaktlæreren og bemanningen på stedet.

Tættere samarbejde

Færdselskontaktlærerne på skolerne i kommunen har i dag et netværk, hvor de mødes. I forbindelse med, at alle skolerne får udarbejdet en skolevejspolitik, vil det være en god ide at følge det op med et tættere samarbejde med skolerne, færdselskontaktlærerne og kommunen. Politiet og forvaltningen har tidligere anbefalet, at der indføres en ordning med en trafikansvarlig/færdselskontaktlærer ved skolerne, samt at de trafikansvarlige deltager f.eks. 1 gang om året i møderne i Det Lokale Trafiksikkerhedsråd for at drøfte trafikproblemer og løsningsforslag med kommunen og politiet.

Forslaget har i 2007 været drøftet i Teknisk Udvalg og Børneudvalget. Det er foreslået, at der i samarbejde med Børneudvalget udpeges en særlig trafikansvarlig for hver skole. Forslaget er udsat med henblik på drøftelse i Skoleforum.

4.3 Trafikkampagner.

Det er ikke altid muligt at forberede trafikforholdene ved at etablere fysiske foranstaltninger, skiltning og afmærkning, da ikke alle trafikanter følger eller kender til færdselsreglerne. Mange trafikanter har dårlige trafikvaner, som kan være farlige for de andre trafikanter.

Derfor er kampagner en vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet, da det kan være med til at ændre trafikanternes adfærd. Holdningsbearbejdning er en vigtig men lang proces. Det kræver ofte mange gentagelser at ændre på holdninger og vaner og dermed forbedre trafiksikkerheden.

I forbindelse med gennemførelse af skolevejsanalysen og spørgeskemaundersøgelsen er der kommet bemærkninger om trafikfarlige og hensynsløse cyklister og bilister samt forslag til kampagner for at lære disse trafikanter at færdes mere hensynsfuldt i trafikken. Der er også ønsker om at få bilerne væk fra skolerne ved for eksempel at etablere bilfri zoner.

Der er endvidere på baggrund af uheldsanalysen i afsnit 3.9 fundet frem til, at der bør være mere fokus på de unge og de ældre i trafikken. Dette kan ske i form af kampagner, information og undervisning.

Lyngby-Taarbæk Kommune deltager årligt i trafikkampagner, der er målrettet til skoleelever og forældre samt øvrige trafikanter.

Det er Teknisk Forvaltning der foreslår hvilke trafikkampagner, kommunen skal deltage i. Kommunen har ikke et selvstændigt budget til trafikkampagner. Der bliver årligt frigivet penge dertil i forbindelse af frigivelse og disponering af anlægsmidler til "Trafiksanerung af øvrige veje og stier".

På næste side er oplyst trafikkampagner, som kommunen deltager i eller har deltaget i inden for de seneste år.



Trafikkampagner som Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i (årligt)	Indhold og formål	Ansvarlig
Skolestartskampagne	Kampagne ved skolestart for at øge opmærksomheden omkring sikkerheden på skolevejen ved skolestart. Politiet intensiverer sin indsats på vejene omkring skolerne. Kommunen opsætter hvert år i august måned vejkantplakater med skolestart, og kommunens 3 fartvisere opstilles ved skolerne.	Teknisk Forvaltning
Lokal cykelkampagne "Vi cykler på arbejde"	I forbindelse med den landsdækkende cykelkampagne "Vi cykler på arbejde" i maj måned bliver skoler og daginstitutioner inviteret med i kommunens interne cykelkampagne for skoler og daginstitutioner for at få flere til at cykle til skole.	Teknisk Forvaltning
ABC – Alle børn cykler	Dansk cyklistforbunds kampagne er en kampagne for alle børn fra 0.-10. klasse. I perioden på 14 dage i september gælder det om at cykle så mange dage som muligt til skole og huske cykelhjælmen. Målet er at få flere børn til at cykle til skole, så de dels får rørt sig i hverdagen og dels bliver fortrolige med trafikken.	Skolerne melder sig selv til
Hastighed og cyklister	Landsdækkende kampagner fra Rådet for Sikker Trafik for hastighed og cyklister, der følges op med politikontrol.	Teknisk Forvaltning
Kørekursus for ældre trafikanter	Kommunen har i et par år tilbudt ældre fra 60 år et gratis kørekursus. Mange ældre bilister føler sig usikre i trafikken og vil gerne have genopfrisket teori og kørsel. Kørekurset foregik på et køreteknisk anlæg med instruktion fra en betjent.	Teknisk Forvaltning
Ældre fodgængere	Kommunen har i 2009 deltaget i kampagnen "Giv lidt plads til de ældre", som var udarbejdet af Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg i samarbejde med Byens Trafikråd og Movia. Der var opsat plakater i lyskryds med kampagnens slogan, og budskabet var også synligt bagpå og inde i Movias busser.	Teknisk Forvaltning

Kommunen har endvidere 3 mobile fartvisere, der opsættes på trafikvejene samt lokalvejene for at gøre bilisterne opmærksom på deres hastighed. Fartviserne opsættes på vejene efter en fast plan men kan også opsættes efter ønske fra borgere.

På baggrund af kortlægning er der forslag til yderligere kampagner, som kommunen, skolerne og ungdomsuddannelserne m.fl. kan deltage i foruden de kampagner, som allerede foregår i kommunen. Forslag til kampagner og informationer er oplistet nedenfor.



Trafikkampagner – forslag til nye kampagner	Beskrivelse af kampagne	Ansvarlig
Cykelkursus for 5. klasse	<p>Det er et populært og særdeles eftertragtet cyklistkursus for 5. klasser, som Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg tilbyder skolerne i Vejcenter Hovedstaden i samarbejde med EUC-centrene. Kurset giver eleverne større forståelse for, hvor meget opmærksomhed over for andre trafikanter, cyklens last, kørebanens egenskaber og brug af cykelhjelm betyder i kritiske situationer. Desuden giver kurset et godt indblik i, hvor vigtigt det er at vide, hvor store lastbilchaufførens blinde vinkler er, og hvor lang lastbilens bremselængde bliver, selv om den ikke kører mere end 50 km/t.</p> <p>Kurset er gratis for skolerne, det er et populært kursus, og der er på nuværende tidspunkt venteliste. Kurset foregår i Roskilde, og skolerne skal selv betale for transport dertil. På nuværende tidspunkt har ingen skoler i Lyngby-Taarbæk Kommune deltaget i et sådan kursus.</p>	Teknisk Forvaltning, skolerne og politiet.
Bilfrizone omkring Skolerne	<p>Der er flere kommuner, der har udarbejdet lokale kampagner i et samarbejde mellem skoler, politi og Teknisk Forvaltning. Kampagner, der sætter fokus på, hvordan vi transporterer os rundt, på sundhed, trafiksikkerhed og ikke mindst klimaet.</p> <p>Målet med kampagnerne er, at både skolebørn, forældre og lærer opdager, at man sagtens kan nå skolen uden at starte bilen.</p> <p>Elementer i kampagnen kan være opsætning af skilte med bilfri zone, afspærring af skolens parkeringsplads og opfordring til alle, der har deres daglige gang på skolen, til at komme til skolen uden brug af bil.</p> <p>En sådan kampagne skal udarbejdes lokalt.</p>	Teknisk Forvaltning, skolerne, politiet og andre interessenter.
Gå- og Cykelbus	<p>En GåBus eller en Cykelbud er en enkel, sund og pædagogisk måde at få de mindre børn bragt i skole uden brug af bil. En GåBus/Cykelbus består typisk af 4-8 børn, der sammen med en "chauffør" går til skole langs en fastlagt rute med aftalte "stoppesteder".</p> <p>Det er børn, der bor i nærheden af hinanden, der er i den samme bus. Forældrene skiftes til at være "chauffører" og aftaler indbydes, hvem der går hvornår. På nogle skoler er det en del af skolepatruljens arbejde at være "chauffør" for de mindste elever i skole.</p>	Skolerne, forældre og Teknisk Forvaltning
Unge	<p>Besøg af trafikinformatørerne – yngre trafikofre i de ældste klasser på skolerne og ungdomsuddannelserne. Her fortæller de om deres ulykke, hvordan det skete, hospitalsopholdet, livet som handicappet og hvilke konsekvenser, ulykken har haft. Mødet kan arrangeres ved henvendelse til Rådet for Sikker Trafik og er gratis for alle 8. 9 og 10 klasser.</p>	Skolerne, uddannelsesstederne og Teknisk Forvaltning
Unge Kampagner Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg	<p>Information til ungdomsuddannelserne om Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalgs kampagner og aktiviteter for unge (fart, sprit og sele) "Doctordriver.dk" og "Drivers Event "</p>	Teknisk Forvaltning
Fælleskampagner med Rådet for Sikker Trafik	<p>Deltagelse i relevante fælleskampagner med Rådet for Sikker Trafik for trafikantgrupperne unge og ældre</p>	Teknisk Forvaltning.

5 Handlingsplan

5.1 Fokusområder

I kortlægningen er informeret om kommunens stinet, vejklassificering og hastighedsplanlægning fra "Fokus-strategi for Trafik" samt om trafikintensiteten på vejene. Der er foretaget en uheldsanalyse, og der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse og skolevejsanalyse, hvor der er udpeget utrygge kryds og strækninger i kommunen.

For at opfylde kommunens trafikale målsætninger om skoleveje og på baggrund af kortlægningen vil "Skolevejsredegørelse 2010 – 2013" være rettet mod følgende 4 fokusområder:

Fokusområder:

- Trafikpolitik ved skolerne
- Trafikkampagner
- Anlægsprojekter til at forbedre sikkerheden og trygheden
- Få flere til at cykle frem for at bruge bilen

Trafikpolitik ved skolerne

Trafiksikkerhed omkring skolerne er et emne, som ligger forældre meget på sinde. Dialogen mellem skole og kommune handler ofte om vejtekniske løsninger - men det er ikke den eneste løsning på trafikale problemer. Fornuftig trafikal adfærd omkring skolerne kan ofte afhjælpe problemerne.

Trafikpolitik på skoler er det primære værktøj til at skabe sikker trafik for børn og unge. En trafikpolitik sætter rammerne for skolens arbejde med trafiksikkerhed, både hvad angår undervisning, skolevej og voksne som rollemodeller. Trafikpolitikken kan konkretisere undervisningens indhold, omfang og materialer og blandt andet sikre en øget indsats i de sidste år i folkeskolen for at forbedre de unges færden i trafikken. Uheldsanalysen viser nemlig, at det er, når skoleeleverne forlader folkeskolen, at de går de 10 farligste år i trafikken i møde.

Trafikpolitik ved skolerne er nærmere beskrevet i afsnit. 4.2.

Trafikkampagner

Det er ikke altid muligt at forbedre trafikforholdene ved at etablere fysiske foranstaltninger, skiltning og afmærkning, da ikke alle trafikanter følger eller kender til færdselsreglerne. Mange trafikanter har dårlige trafikvaner, som kan være farlige for de andre trafikanter.

Derfor er kampagner en vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet, da det kan være med til at ændre trafikanternes adfærd. Holdningsbearbejdning er en vigtig men lang proces. Det kræver ofte mange gentagelser for at ændre på holdninger og vaner og dermed forbedre trafiksikkerheden.

Trafikkampagner, som kommunen årligt deltager i eller tidligere har deltaget i, samt forslag til kampagner med fokus på elever, unge og ældre er gennemgået i afsnit 4.3. Uheldsanalysen viser at, at det er de 16 – 25 årige, der er de mest udsatte i trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune, ligesom det også er på landsplan. Endvidere er det de ældste trafikanter i kommunen, der har størst risiko for at blive dræbt eller alvorligt såret i trafikken.

Anlægsprojekter til forbedring af sikkerheden og trygheden

Besvarelserne i spørgeskemaundersøgelserne, skolevejsanalysen samt tidligere henvendelser fra borgere har resulteret i en lang række lokaliteter med ønsker og forslag til forbedringer, i alt 123 lokaliteter, på grund af utryghed.

Mange steder kan godt opleves utrygge, selv om der ikke sker uheld. Med tryghed er der tale om et subjektivt begreb, som det er vanskeligt at opgøre faktisk. Tryghed opleves meget forskelligt afhængig af alder (barn/forældre/ældre) og evnen til at bevæge sig sikkert i trafikken. Den knytter sig derfor til parametre, der ikke er målelige.

Teknisk Forvaltning har kommenteret forslagene på baggrund af en besigtigelse af lokaliteterne, vurdering af trafikforholdene, gennemgang af politiregistrerede uheld og eventuelle hastighedsmålinger. Det er vurderet, at trafiksikkerheden og/eller trygheden kan forbedres ved anlægsprojekt, afmærkning eller skiltning ved 49 af de udpegede lokaliteter. På baggrund af midler afsat til sikring af skoleveje i budgetaftale 2010 - 2013 forventes det, at 30 af projekterne kan udføres i perioden 2010 - 2013

Ved gennemførelse af de foreslåede anlægsprojekter forventes det at kunne forbedre sikkerheden og trygheden for især kommunens lette trafikanter.

Få flere til at cykle frem for at bruge bilen

Det er attraktivt at cykle i Lyngby-Taarbæk. Kommunen har allerede i dag et udbygget cykelstinet, der giver mulighed for at bruge cyklen dagligt til såvel arbejde som indkøb. Cykelstinet giver også gode muligheder for den mere fritidsbetonede cykeltrafik til de rekreative områder.

Ved gennemførelse af projekterne i planen, anlægsprojekter, trafikcampagner og ved at udarbejde "Trafikpolitik på skolerne" vil forholdene for cyklisterne forbedres, så cyklen kan blive et endnu bedre alternativ til bilen. Det vil reducere miljøbelastningen fra bilerne og forbedre trafiksikkerheden.



5.2 Status for projekter fra skolevejsredegørelse 2005 – 2008.

Fra den seneste skolevejsredegørelse for perioden 2005 – 2008 er der gennemført 28 større og mindre projekter ud af i alt 41 projekter fra planen.

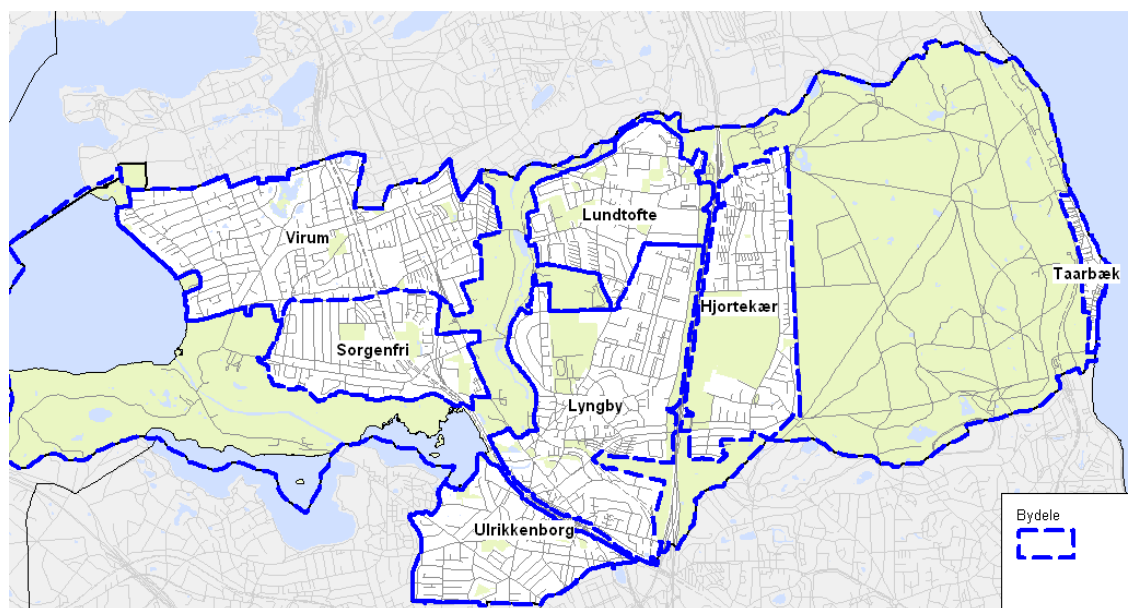
De anlægsprojekter fra "Skolevejsredegørelsen 2005 – 2008", som endnu ikke er udført, er oplistet sammen med de øvrige udpegede lokaliteter og vil blive prioriteret sammen med de øvrige projekter.

Følgende projekter er ikke blevet prioriteret i årsplanerne 2005 - 2008:

- Trongårdsvej - forlængelse af flisefortov frem til Dyrehavens Skovbørnehave
- Hjortekærvej - trafiksanering mellem Fortunparken og Rævehøjvej
- Taarbæk Strandvej - rækværk eller lign. i rundkørsel ved Edelslundsvej
- Taarbæk Strandvej - trafiksanering ved Sommervej og Skærsommervej
- Vangeledet - trafiksanering omkring skolesti
- Skolebakken - trafiksanering til 30 km/t
- Skovridergårdsvej - trafiksanering til 40 km/t
- Furesø Parkvej, Parcelvej og Grønnevej - Anlæg af manglende cykelstier
- Vinkelvej - trafiksanering til 30 km/t
- Danmarksvej - trafiksanering til 40 km/t
- Ravnholmvej - trafiksanering til 30/40 km/t

5.3 Bydelene, de enkelte institutioner, problemer, forslag og kommentarer

Besvarelserne i spørgeskemaundersøgelserne, skolevejsanalysen samt tidligere henvendelser fra borgere har resulteret i en lang række lokaliteter med ønsker og forslag til forbedringer, i alt 123 lokaliteter. For at gøre besvarelserne mere overskuelige, er disse for de enkelte skoler, børneinstitutioner og områdecetre m.v. oplistet i skemaform og opdelt efter beliggenhed i de 7 byområder Ulrikkenborg, Lyngby, Sorgenfri, Virum, Lundtofte, Hjortekær og Taarbæk som vist på figur 22.



Figur 22: De 7 byområder i Lyngby-Taarbæk kommune, Ulrikkenborg, Lyngby, Sorgenfri, Virum, Lundtofte, Hjortekær og Taarbæk

Skemaerne med samtlige af de 123 udpegede lokaliteter med forvaltningens kommentarer og eventuelle forslag er vedlagt som bilag 1.

For skolerne er skemaerne opbygget med udgangspunkt i de 10 hyppigste udpegninger fra skolevejsanalysen ved hver deltagende skole, såfremt mindst 3 elever har udpeget lokaliteten. Efterfølgende er problemstillinger og lokaliteter - udpeget af skolebestyrelsen eller skoleledelsen - oplistet, og til sidst er eventuelle borgerhenvendelser oplistet.

For skolerne, der ikke har deltaget i skolevejsanalysen, og for børneinstitutioner og områdecentre er problemstillinger og udpegninger fra den enkelte skole og institution oplistet, og efterfølgende er eventuelle borgerhenvendelser oplistet.

Ved alle udpegede lokaliteter er angivet antallet af elever, der har udpeget stedet i skolevejsanalysen, samt elevernes eventuelle begrundelse for utryghed ved lokaliteten.

Problemstillingerne og de udpegede lokaliteter er kommenteret af forvaltningen med eventuelle forslag til en løsning af de påpegede problemstillinger. Lokaliteterne er kommenteret på baggrund af, at forvaltningen har foretaget en visuel bedømmelse af de eksisterende vej- og trafikforhold, vurderet trafikforholdene, og udarbejdet forslag til trafikale forbedringer. Virkemidler, der er foreslået benyttet, er fra afsnit 4 "Virkemidler" og valgt ud fra den enkelte vejklassifikation som beskrevet i afsnit 3.3 og tilsvarende hastighedsplanlægning som beskrevet i afsnit 3.6.

Det er ikke alle de udpegede utrygge lokaliteter, der går videre i prioriteringen idet:

- Ved en række af de udpegede lokaliteter henvises der til eksisterende projekter. Nogle af disse eksisterende projekter har separat anlægsprojekt og vil blive udført, mens der på andre projekter ikke kan sættes en tidsfrist.
 - Cyklister Lyngby Hovedgade - "Fokus-strategi for Lyngby Hovedgade" og "Kommuneplan 2009 - forslag".
 - Gyrithe Lemches Vej - fartdæmpning og anlæg af parkeringspladser. Projektet afventer stillingtagen til placering af Idrætsbyen.
 - Hjortekærvej - trafiksanering på strækningen fra Fortunparken frem til Rævehøjvej samt nedsættelse af hastigheden til 50 km/t. Der er i budgettet afsat 550.000 kr. til projektet.
 - Skolebakken - fartdæmpning til en vejledende hastighed på 30 km/t. Der er i budgettet afsat 400.000 kr. til projektet.
 - Grønnevej ved Byagervej - forbedring af overgang. Der er i budgettet afsat 400.000 kr. til projektet.
 - Cykelstier - anlæg af manglende cykelstier langs kommunens sekundære trafikveje bliver medtaget under kommunens pulje for cykelstier.
 - Brede Torv, Lystoftevej og I.C. Modewegs Vej - helhedsplan for området fra 2005, som indgår i den samlede prioriteringsliste. Marts 2010 har Teknik- og Miljøudvalget besluttet at cykelsti langs I.C. Modewegs Vej udgår af anlægsplanen.
 - Signalanlæggene på Klampenborgvej fra Lyngbygårdsvej til Jernbanenpladsen samt på Engelsborgvej og Buddingevej til krydsene ved Nybrovej - projekt til forbedring

af trafiksikkerheden samt ændring af signalstyresystemet i de signalregulerede kryds. Det forventes, at der i 2010 foretages en analyse af signalerne samt en vurdering af trafiksikkerheden.

- Adgangsvej til Erhvervsakademiet Handelsskolen København Nord og Trongårdsskolen parkeringsplads – forbedring af trafiksikkerheden ved sti til skolen. Der i årsplan 2010 afsat 75.000 kr. til projektet.

- Ved en række af de udpegede lokaliteter er der gennemført projekter til forbedringer af trafiksikkerheden. Derfor har forvaltningen vurderet, at der ikke er behov for yderligere tiltag.
- Et par af de udpegede lokaliteter er beliggende på private veje og private arealer, hvor kommunen ikke er vejmyndighed. Ved disse lokaliteter er der henvist til vejerejeren og politiet for at få gennemført et eventuelt projekt.

5.4 Projektforslag for de udpegede lokaliteter

De lokaliteter hvor forvaltningen har vurderet, at trafiksikkerheden og/eller trygheden kan forbedres ved anlægsprojekt, afmærkning eller skiltning er oplyst nedenfor, og skal indgå i prioriteringen. Projekterne er oplyst for de enkelte byområder og ikke i prioriteret rækkefølge. Projekterne er nærmere beskrevet i bilag 1 og lokaliteterne med projektforslag er vist på kortbilag 3.

Institution	Lokalitet	Projektforslag
Ulrikkenborg bydel		
Engelsborgskolen	Engelsborgskolens gamle indgang	Opsætning af pullerter ved Engelsborgskolens gamle indgang. Gennemgang af eksisterende skiltning og afmærkning for parkering
<i>Billums Privatskole</i>	<i>Vinkelvej</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Trafiksanering af Vinkelvej til 30 km/t</i> • <i>Flytning og udskiftning af færdselstavler A22 " Børn"</i>
SFO – Søvigehus I	Gl. Bagsværdvej	Etablering af fodgængerfelt i det nordlige ben i krydset Gl. Bagsværdvej/Chr. X's Alle m.m.
Lyngby Bydel		
Skt. Knud Lavard Skole	Skovbrynet/ Fuglevadsvej	Kanaliserings og opstramning af krydset. Anlæg af overkørsel og cykelsti i svinget.
	Kongevejen/ Skovbrynet	Etablering af blå cykelfelt i den østlige side af Kongevejen. Grøntider for fodgængere gennemgås og tilpasses, hvis det er muligt.
	Fodgænger- overgang på Toftøbæksvej	Opsætning af variable, elektroniske hastighedstavler med lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t ved fodgængerovergang på Toftøbæksvej ud for skolen.
Børnehuset Stoppestedet	Sorgenfrigårdsvej/ Lyngbygårdsvej	Der foretages en trafikanalyse med forslag til forbedring af forholdene for de lette trafikanter
Børnehuset Hjortholm	Cykelsti langs motorvej	Afmærkning af vigepligt for cyklister og gående fra Torsvang ved stikryds med dobbeltrettet cykelsti langs motorvejen.
Vuggestuen Garantien	Udkørsel fra Lundtoftevej 89	Etablering af standsningsforbud 10 m på hver side af indkørslen

Institution	Lokalitet	Projektforslag
Sorgenfri bydel		
Hummeltofte-skolen	Løvgårdsvej/Sti til skole	Nedlæggelse af parkeringspladsen i "opholds og Legeområde".
	Løvgårdsvej/ Kapevej	Anlæg af endnu en indsnævring på Kapevej før Løvgårdsvej og forlængelse af eksisterende 30 km/t hastighedszone.
	Boelvej ved skolen	Anlæg af hævet flade på Boelvej ud for sti/skolen.
	Grønnevej/Virumvej	Etablering af blå cykelfelter langs Grønnevej
Sorgenfriskolen	Hummeltoftevej / til- og frakørsel til Lyngby Omfartsvej	Blå cykelfelter opfrisnes
	Virumvej/frakørsel fra Lyngby Omfartsvej	Anlæg af støttehelle på Virumvej som krydsningspunkt for lette trafikanter
Fritids- og ungdomsklubben Tryggehvile	I. H. Mundts Vej	Der foretages hastighedsmålinger, og behovet for fartdæmpning vurderes.
Områdecenter Virumgård	Hummeltoftevej/ Solsikkemarken	Kantsten langs fortov i den sydlige side af Hummeltoftevej dykkes ved støttehelle
Virum Bydel		
Virum Skole	Furesø Parkvej/ Virum Overdrevsvej	Anlæg af en hævet flade til en vejledende hastighed på 45 km/t
	Virumvej/ Virum Stationsvej	Indsnævring af kørebanerne på Virum Stationsvej og etablering af blå cykelbaner på Virumvej
	Parcelvej syd	Der foretages en sikkerhedsvurdering af strækningen fra 5-vejs krydset til Virumvej med forslag til forbedringer
	Skolebakken	Etablering af standsningsforbud i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30 på Skolebakken fra nr. 22 ned til Virumvej
	Virumvej/ Parcelvej	Ombygning af eksisterende vejindsnævring, således at det kan benyttes som støttepunkt.
Fuglsanggård-skolen	Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej	Anlæg af 2 hævede flader som supplerende fartdæmper i eksisterende 40 km/t hastighedszone
	Fuglsangvej	Fartdæmpning af vejen til en vejledende hastighed på 40 km/t ved Virum Gymnasium og Hasselvej
	Skovridergårdsvej	Trafiksanering af Skovridergårdsvej til vejledende hastighed på 40 km/t
	Vangeledet	Trafiksanering af Vangeledet til vejledende hastighed på 30 km/t ved skolestien
Kongevejens Skole	Bredevej/ I. C. Modewejsvej	Der foretages en trafikal vurdering af krydset samt forslag til forbedring af krydsningspunktet for lette trafikanter.

Institution	Lokalitet	Projektforslag
Lundtofte Bydel		
Lundtofte Skole	Rævehøjvej/ Eremitageparken	Flytning af vigelinje og afmærket cykelbane mod syd
	<i>Danmarksvej</i>	<i>Fartdæmpning af Danmarksvej til en vejledende hastighed på 40 km/t</i>
	Kulsviervej/ Finlandsvej/ Lystoftevej	Der foretages en trafikal vurdering af krydset samt forslag til forbedring af krydsningspunktet for lette trafikanter
	<i>Ravnsholmvej</i>	<i>Fartdæmpning af Ravnsholmvej til en vejledende hastighed på 30 – 40 km/t</i>
Børnehuset Vandpytten	Luntofteparken/ Indkørsel til butiksområde	Skiltning og afmærkning fornyes på og ved den dobbeltrettede cykelsti
Områdecenter Lystoftebakken	Caroline Amalie Vej nord/offentlige sti	Kantsten dykkes ved stiudmunding og på fortovet overfor. Der skiltes med færdselstavle "flere sving". Hastighedsnedsættelse drøftes med politiet.
Hjortekær Bydel		
Trongårdsskolen	Klampenborgvej/ Hjortekærvej	Forbedret overgang for lette trafikanter
	Hjortekærvej/ Trongårdsvej	Opsætning af variable, elektroniske hastighedstavler med lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på begge sider af fodgængerovergang på Hjortekærvej, forudsat at der er skolepatrulje om morgenen.
	Vejporten/ Eremitageparken	Fornyet af mærkning af cykelbane og fodgængerovergang
<i>Dyrehavens Skovbørnehave</i>	<i>Trongårdsvej 60</i>	<i>Forlængelse af fortov frem til Dyrehavens Skovbørnehave</i>
Taarbæk Bydel		
Taarbæk Skole	<i>Taarbæk</i>	<i>Opsætning af rækværk på nordvestlige fortov</i>
	<i>Strandvej/Edelslundsvej</i>	
	<i>Taarbæk Strandvej</i>	<i>Trafiksanering af Taarbæk Strandvej ved Skærsommervej og Sommervej</i>

Figur 23: 39 Lokalteter, hvor forvaltningen har vurderet, at der skal ske ændringer. Projekterne er oplyst efter bydel og ikke i prioriteret rækkefølge. Lokalteter med *kursiv skrift* er projekter, der ikke er blevet prioriteret i årsplanerne 2005 – 2008.

5.5 Prioritering af projektforslagene

De lokaliteter, hvor forvaltningen har vurderet, at trafiksikkerheden og/eller trygheden kan forbedres ved anlægsprojekt, afmærkning eller skiltning, er oplistet i figur 23. Det er alle vigtige projekter, men det er ikke muligt økonomisk og ressourcemæssigt at gennemføre alle projekter på en gang, så projekterne skal prioriteres i forhold til hinanden.

Til prioritering af projekterne tages der udgangspunkt i 4 parameter, der er registreret for de enkelte lokaliteter under kortlægningen. Det drejer sig om følgende 4 parametre: uheld, utryghed (Skolevejsanalyse), utryghed (spørgeskemaundersøgelse) og hastighed. De er alle beskrevet neden for og hvordan de bliver vægtet i forhold til hinanden.

Prioritering af projekterne

- Uheld - vægtet 40%
- Utryghed (Skolevejsanalyse) - vægtet 30%
- Utryghed (spørgeskemaundersøgelse og borgerhenvendelser) - vægtet 25%
- Hastighed - vægtet 5%

Uheld

Målsætningen for trafiksikkerheden i "Fokus-strategi for trafik" er, at antallet af dræbte, alvorligt og let tilskadekomne skal reduceres med mindst 40% i år 2012. Uheld bør derfor vægtes højere end utryghed, og det er valgt at vægte uheld højere end de øvrige parametre fra kortlægningen.

Antallet af politiregistrerede uheld i perioden 1.1.2004 til 31.12.2008 er registreret ved de enkelte lokaliteter. Ved lokaliteterne, der er oplistet i figur 23, er der sket uheld i over halvdelen af stederne. I skemaerne bilag 1 er nævnt antallet af uheld ved de enkelte lokaliteter.

Udpegninger fra Skolevejsanalysen

Utryghed, i form af antal af elever der har udpeget lokaliteter, vil blive vægtet med 30 %. Det er vigtigt, at eleverne bliver mere trygge i trafikken, så de bliver mere selvtransporterede. I skolevejsanalysen er der registreret utrygge lokaliteter i kommunen samt antallet af elever, der har udpeget lokaliteterne. I skemaet bilag 1 er nævnt antallet af utrygge elever ved de enkelte lokaliteter samt deres eventuelle begrundelse for utrygheden.

Antal udpegninger fra spørgeskemaundersøgelsen og borgerhenvendelser

Utryghed, i form af antal besvarelser fra bestyrelser eller ledelsen fra skoler, SFO'er, klubber, områdecentre, daginstitutioner og tidligere borgerhenvendelser vil blive vægtet med 25 %. I spørgeskemaundersøgelsen og borgerhenvendelser er der registreret utrygge lokaliteter i kommunen, og antal gange lokaliteten er udpeget. I skemaerne bilag 1 er bemærkningerne fra institutionerne eller borgerne beskrevet.

Hastighedsmålinger

Hastigheden har stor betydning for trafiksikkerheden og den oplevede utryghed. Det er derfor valgt, at hastighed skal indgå som en parameter i prioriteringen, men kun vægtet med 5%, da der ikke er gennemført hastighedsmålinger ved alle lokaliteterne.

I halvdelen af lokaliteterne oplyst i figur. 23 er der foretaget hastighedsmålinger. I halvdelen af disse lokaliteter er der registreret afvigelser mellem den tilladte hastighed og hastighed for 85 %-fraktilen, hvilket vil sige, at der bliver kørt for stærkt på ca. ¼ af de oplyste lokaliteter i figur 23.



5.6 Prioriteret etapeopdelt liste med projektforslag

I budgetaftale 2010 - 2013 er der i investeringsoversigt afsat et rådighedsbeløb på ca. 1 mio. kr. årligt til sikring af skoleveje, i alt ca. 4 mio. kr. inkl. projektering til sikring af skoleveje i perioden 2010 - 2013.

Af rådighedsbeløbet disponeres der årligt et beløb på 100.000 kr. til mindre tiltag, samt skiltning og afmærkning ved skoler og institutioner.

Der er foreslået projekter til en samlet skønnet anlægsudgift på ca. 6.8 mio. kr. inkl. projektering. Det er således ikke muligt at gennemføre alle projekterne indenfor de næste 4 år. Nogle af projekterne vil blive oplyst til at blive udført efter 2013.

Lokaliteterne og projektforslagene oplyst i skemaet figur 23, er ligeledes oplyst i skemaet figur 24 men prioriteret efter principperne som beskrevet i afsnit 5.5. De er efterfølgende etapeopdelt efter rådighedsbeløbene i investeringsoversigten for 2010 - 2013. Der kan dog ske ændringer i forhold til i hvilken rækkefølge, projekterne bliver gennemført, alt afhængig af hvilke projekter der bliver prioriteret i årsplanerne 2010 - 2013 i forbindelse med frigivelse af rådighedsbeløb.

Ved nogle af lokaliteterne er det foreslået at udarbejde en trafikal vurdering samt forslag til forbedring. Det er i den forbindelse kun skønnet udgift til udarbejdelse af trafikal vurdering. Eventuelle efterfølgende anlægsarbejder vil blive prioriteret i årsplanerne i forbindelse med frigivelse af rådighedsbeløb.

Punkt nr. 10 - Status for trafikpolitik ved skolerne, sikring af skolepatruljesteder og disponering af anlægsmidler
Bilag 1 - Side -53 af 119

Budget år	Lokalitet	Bydel	Projektforslag	Skønnet anlægsudgifter
2010	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafficampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner m.fl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	100.000 kr
	Skolebakken	Virum	Standsningsforbud i tidsrummet kl.7.30 – 8.30 på Skolebakken fra nr. 22 ned til Virumvej.	
	Lundtoftevej 89	Lyngby	Standsningsforbud 10 m på hver side af indkørslen	25.000 kr.
	Kongevejen/Skovbrynet	Sorgenfri	Blåt cykelfelt i den østlige side af Kongevejen	
	Virumvej/Grønnevej	Sorgenfri	Blå cykelfelter langs Grønnevej	35.000 kr.
	Klampenborgvej/Hjortekærvej	Hjortekær	Forbedret overgang for lette trafikanter	90.000 kr.
	Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej	Virum	Anlæg af 2 hævede flader	470.000 kr.
	Bredevej/I. C. Modewegs Vej	Virum	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt	20.000 kr.
	Furesø Parkvej/Virum Overdrevsvej	Virum	Anlæg af hævet flade	230.000 kr.
	Sorgenfrigårdsvej/Lyngbygårdsvej	Lyngby	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt	20.000 kr.
2010	Rådighedsbeløb 2010 inkl. projektering 998.000 kr.			990.000 kr.
2011	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafficampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner mfl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	100.000 kr.
	Skovbrynet/Fuglevadsvej	Lyngby	Kanaliserung og opstramning af kryds Anlæg af overkørsel og cykelsti i svinget	440.000 kr.
	Virumvej/Virum Stationsvej	Virum	Indsnævring af kryds og anlæg af blå cykelbaner på Virumvej.	440.000 kr.
2011	Rådighedsbeløb 2011 inkl. projektering 978.000 kr.			980.000 kr.
2012	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafficampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner mfl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	100.000 kr.
	Rævehøjvej/Eremitageparken	Lundtofte	Flytning af viginje m.m	
	Løvgårdsvej/sti til skolen	Sorgenfri	Fjernelse af parkeringsplads	25.000 kr.
	Kaplevej/Løvgårdsvej	Sorgenfri	Anlæg af vejindsnævring	150.000 kr.
	Virumvej/afkørsel fra Lyngby Omfartsvej	Sorgenfri	Anlæg af støttehelle på Virumvej som krydsningspunkt for lette trafikanter	500.000 kr.
	Parcelvej ved Virum Skole	Virum	Sikkerhedsvurdering af Parcelvej syd for Frederiksdalsvej med forslag til forbedringer	25.000 kr.
Taarbæk Strandvej syd for skolen	Taarbæk	Trafiksanerung af Taarbæk Strandvej ved Skærsommervej og Sommervej.	180.000 kr.	
2012	Rådighedsbeløb 2012 inkl. projektering 984.000 kr.			980.000 kr.

Budget år	Lokalitet	Bydel	Projektforslag	Skønnet anlægsudgifter
2013	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Traffikkampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner m.fl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m. ved skoler, institutioner m.fl.	100.000 kr.
	Cykelsti langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Jægersborgvej	Lyngby	Afmærkning af vigelinie ved stier fra Torsvang	
	Hummeltoftevej/ Solsikkemarken	Sorgenfri	Dykke kantsten på fortov ud for støttehelle	
	Caroline Amalie Vej nord/ off. sti	Lundtofte	Dykke kantsten ved off. sti samt skiltning. Hastighedsnedsættelse drøftes med politiet.	35.000 kr.
	Gammel Bagsværdvej/ Chr. X Alle	Ulrikkenborg	Opsætning af pullerter ved gamle indgang. Gennemgang af eksisterende skiltning og afmærkning for parkering	20.000 kr.
	Hummeltoftevej/til- og frakørsel fra Lyngby Omfartsvej	Sorgenfri	Blå cykelfelter opfriskes	35.000 kr.
	Virumvej/ Parcelvej	Virum	Ændring af eksisterende indsnævring	70.000 kr.
	Boelvej	Sorgenfri	Anlæg af hævet flade som krydsningspunkt	220.000 kr.
	Lundtofteparken – Ind- og udkørsel til Lundtofteparkens butiksområde	Lundtofte	Opfriskning af afmærkning og skiltning	35.000 kr.
	Kulsviervej/Lystoftevej/ Finlandsvej	Lundtofte	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt for lette trafikanter	20.000 kr.
	<i>Danmarksvej</i>	<i>Lundtofte</i>	<i>Fartdæmpning til 40 km/t</i>	<i>400.000 kr.</i>
	Gl. Bagsværdvej 32	Ulrikkenborg	Fodgængerovergang i det nordlige ben i krydset Gl. Bagsværdvej/ Chr. X's Alle	30.000 kr.
	<i>Rundkørsel Taarbæk Strandvej/ Edelslundsvej</i>	<i>Taarbæk</i>	<i>Opsætning af rækværk ved fortov</i>	<i>40.000 kr.</i>
Vejporten/Ermitageparken	Hjortekær	Opfriskning af blå cykelbane og fodgængerovergang	25.000 kr.	
2013	Rådighedsbeløb 2013 inkl. projektering 1.030.000 kr.			1.030.000 kr.
Efter 2013	Fuglsangvej	Virum	Fartdæmpning ved Hasselvej og ud for Gymnasium	440.000 kr.
	I. H. Mundts Vej	Sorgenfri	Der foretages hastighedsmålinger, og behovet for fartdæmpning vurderes.	-
	Toftebæksvej 30/ fodgængerovergang ud for Sankt. Knud Lavard Skole	Lyngby	Variabel elektronisk fartviser ved fodgængerovergang	280.000 kr.
	Hjortekærvej/Trongårdsvej	Hjortekær	Variable elektronisk fartviser ved fodgængerovergang	280.000 kr.
	<i>Ravnholmvej</i>	<i>Lundtofte</i>	<i>Fartdæmpning til 30-40 km/t</i>	<i>220.000 kr.</i>
	<i>Vangeledet</i>	<i>Virum</i>	<i>Fartdæmpning omkring skolebørns krydsning af vejen</i>	<i>150.000 kr.</i>
	<i>Vinkelvej ved Billums Privatskole</i>	<i>Ulrikkenborg</i>	<i>Fartdæmpning af Vinkelvej til 30 km/t</i>	<i>220.000 kr.</i>
	<i>Trongårdsvej nr. 60</i>	<i>Hjortekær</i>	<i>Forlængelse af fortov frem til Dyrehavens Skovbørnehave</i>	<i>30.000 kr.</i>
	<i>Skovridergårdsvej</i>	<i>Virum</i>	<i>Fartdæmpning til 40 km/t</i>	<i>350.000 kr.</i>
Efter 2013	Rådighedsbeløb efter 2013 ?			2.835.000 kr.

Figur 24: prioriteret og etapeopdelte liste med projektforslag. Lokalteter med *kursiv skrift* er projekter der ikke er blevet prioriteret i årsplanerne 2005 – 2008. Skønnede anlægsudgifter er 2010 priser og inkl. projektering og ekskl. moms.

Punkt nr. 10 - Status for trafikpolitik ved skolerne, sikring af skolepatruljesteder og disponering af anlægsmidler
Bilag 1 - Side -55 af 119

BILAG 1: SKEMA, GENNEMGANG AF UDPEGEDE UTRYGGE LOKALITETER FRA SKOLEVEJSANALYSEN OG SPØRGESKEMAUNDERSØGELSEN.

Indholdsfortegnelse bilag 1

ULRIKKENBORG BYDEL	57
ENGELSBORGSKOLEN OG SFO AKACIEHUSET, ENGELSBORGVEJ 66.....	57
BILLUMS PRIVATSKOLE, BUDDINGEVEJ 6.....	60
SFO – SØVIGHUS I, GL. BAGSVÆRDVEJ 32.....	61
VUGGESTUEN CHR. X, CHR. X'S ALLE 172.....	62
LYNGBY BYDEL	63
SKT. KNUD LAVARD SKOLE, TOFTBÆKSVEJ 30.....	63
LYNGBY PRIVATE SKOLE, LYNGBY HOVEDGADE 56.....	65
OMRÅDECENTER LYNGBY MØLLEBO, LYNGBY HOVEDGADE 1A.....	65
VUGGESTUEN FIRKLØVEREN, SORGENFRIVEJ 2.....	66
BØRNEHUSET STOPPESTEDET, LYNGBYGÅRDSVEJ 126.....	67
BØRNEHUSET HJORTHOLM, HJORTHOLMVEJ 9.....	68
VUGGESTUEN GARANTIEN, LUNDTOFTEVEJ 89.....	69
HANDELSSKOLEN KØBENHAVN NORD, LUNDTOFTEVEJ 93.....	69
BØRNEHUSET DRIVHUSET, KOLLEGIEBAKKEN 13.....	70
SORGENFRI BYDEL	71
HUMMELTOFTESKOLEN, GRØNNEVEJ 218.....	71
SORGENFRI SKOLEN, KONGEVEJEN 55.....	76
FRITIDS- OG UNGDOMSKLUBBEN TRYGGEVILE, I. H. MUNDTS VEJ 2B.....	78
OMRÅDECENTER VIRUMGÅRD, SENNEPSMARKEN 1.....	79
BØRNEHAVEN BØGELY, VIRUMVEJ 35.....	80
VIRUM BYDEL	81
VIRUM SKOLE, SKOLEBAKKEN 9.....	81
OMRÅDECENTER SOLGÅRDEN, VIRUMVEJ 123B.....	87
FUGLSANGGÅRDSSKOLEN, ASKEVÆNGET 10.....	88
HELDAGSSKOLEN FUGLSANGGÅRD, FUGLSANGGÅRDS ALLE 10.....	92
BØRNEHUSET LANGS BANEN, FUGLSANGGÅRDS ALLE 12.....	92
BØRNEHUSET MÆLKEVEJEN, BYAGERVEJ 6.....	93
KONGEVEJENS SKOLE, KONGSVÆNGET 10.....	94
BREDE BØRNEHAVE, BREDE 81.....	99
LUNDTOFTE BYDEL	100
LUNDTOFTE SKOLE.....	100
BØRNEHUSET VANDPYTTEN, LUNDTOFTEPARKEN 43.....	104
OMRÅDECENTER LYSTOFTEBAKKEN, CAROLINE AMALIE VEJ 130.....	105
HJORTEKÆR BYDEL	106
TRONGÅRDSSKOLEN, TRONGÅRDSVEJ 50.....	106
BØRNEHUSET EREMITAGEN, EREMITAGEPARKEN 331 - 333.....	110
DYREHAVENS SKOVBØRNEHAVEN, TRONGÅRDSVEJ 60.....	110
TAARBÆK BYDEL	111
TAARBÆK SKOLE, TAARBÆK STRANDVEJ 96.....	111

Punkt nr. 10 - Status for trafikpolitik ved skolerne, sikring af skolepatruljesteder og disponering af anlægsmidler
Bilag 1 - Side -57 af 119

Ulrikkenborg Bydel

Signaturforklaring:

Problemer/forslag mærket med *) er fremkommet fra borgere/beboerforeninger i området

Omtalte uheld på lokaliteten er politiregistrerede uheld i perioden 1.1 2004 – 31.12.2008

Engelsborgskolen og SFO Akaciehuset, Engelsborgvej 66

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Christian X's Alle/ Buddingevej:	53	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, det er svært at krydse vejen og bilerne holder ikke tilbage.	Relativ kort grønt interval for gående over Buddingevej. Små elever kan ikke nå over. Det skaber farlige situationer. <u>Forslag:</u> En forlængelse af grøntiden for fodgængere over Buddingevej.	Det er et signalreguleret kryds mellem trafikveje. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (>50), der krydser Buddingevej i krydset. Politiet har registreret 7 uheld i krydset i perioden 2004 – 2008. Signalanlægget er en del af et samlet signalstyringssystem i krydsene på strækningen af Klampenborgvej fra Lyngbygårdsvej og frem til Jernbanepladsen, og videre herfra ud af henholdsvis Engelsborgvej og Buddingevej til krydsene ved Nybrovej. Kommunen ønsker at ændre signalstyringssystemet for at få en bedre trafikafvikling og fremkommelighed. Det forventes, at der i 2010 foretages en analyse af signalerne samt en vurdering af trafiksikkerheden. I den forbindelse undersøges om det er muligt at forlænge grøntiden for fodgængere m.m.
Engelsborgvej/ Nybrovej/ Bagsværdvej	38	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, det er svært at krydse vejen, og bilerne holder ikke tilbage.	Generelt et farligt kryds at passere. Den grønne fase for fodgængere er ikke lang nok for små elever, der skal over Engelsborgvej. <u>Forslag:</u> en forlængelse af grøntiden for fodgængere.	Det er et signalreguleret kryds mellem 2 primære trafikveje og en sekundær trafikvej (Nybrovej). Fra Skolevejsanalysen ses, at der er mange elever, der færdes i krydset. Der er skolepatrolje i et af benene om morgenen. Politiet har registreret 9 uheld i krydset i perioden 2004 - 2008. Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej.

Christian X's Alle/ Engelsborgvej	36	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, det er svært at krydse vejen, og bilerne holder ikke tilbage.	Relativ kort interval for gående over Engelsborgvej. <u>Forslag:</u> Udvidelse af det grønne lys over Engelsborgvej, samt en tydeligere markering af at der ligger en skole. Der bliver generelt kørt alt for stærkt på Engelsborgvej.	Det er et signalreguleret kryds mellem 2 trafikveje samt lokalvejen (Chr. X's Alle, nord). Skolevejsanalysen viser, at der er rigtig mange elever (>50), der færdes i krydset. Der er skolepatrulje i krydset om morgenen. Politiet har registreret 6 uheld i perioden 2004 - 2008. Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej.
Buddingevej/ Engelsborgvej	14	Primære begrundelser er at der er mange biler, som kører stærkt, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et signalanlæg mellem 2 primære trafikveje og en lokalvej (Engelsborgvej, øst). Fra Skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (20 - 50), der skal krydse Buddingevej i krydset. Politiet har registreret 5 uheld i krydset i perioden 2004 - 2008. Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej.
Jernbanevej/ Jernbaneplassen/ Buddingevej/ Lyngby Torv	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et signalanlæg mellem trafikveje. Fra skolevejsanalysen ses, at der er en del elever (<20) fra Lyngby Torv til Buddingevej. Politiet har registreret 17 uheld i krydset i perioden 2004 - 2008. Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej.
Christian X's Alle mellem Ulrikkenborg Alle og Buddingevej	12	Primær begrundelse er, at bilerne kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Fra skolevejsanalysen ses, at der er mange skoleelever (>50) på denne strækning. Christian X's Alle er fartdæmpet til en påbudt hastighed på 40 km/t, og der er anlagt 2 bump og afmærket midterrabat. Der er endvidere cykelsti og fortov på strækningen. Der er mange ind- og udkørsler på strækningen, hvilket kan være utrygt for eleverne, men der er ikke registreret uheld med cyklister eller fodgængere. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag på strækningen.
Buddingevej mellem Jernbanevej og jernbanebro	12	Primær begrundelse er, at der er mange biler.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er en kort strækning på 100 m. I begge sider af vej er der afmærket en smal, delt sti, så der er meget lidt plads under broen til de bløde trafikanter. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er en del elever (<20), der færdes langs vejen. Politiet har registreret 4 uheld i perioden 2004 - 2008, hvor kun bilister er involveret. Strækningen indgår i analysen af signaler og vurderingen af trafiksikkerheden som beskrevet i Christian X's Alle/ Buddingevej.

Buddingevej/ Nybrovej	8	Primær begrundelse er, at der er mange biler, og bilerne kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et signalreguleret kryds mellem primære trafikveje og en overordnet trafikvej (Buddingevej, syd). Fra skolevejsanalysen ses, at der er en del elever (<20), der skal krydse Buddingevej i krydset. Politiet har registreret 9 uheld i krydset i perioden 2004 - 2008. Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej.
Engelsborgvej mellem Buddingevej og Chr. X Alle	8	Primær begrundelse er, at der er mange biler.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Engelsborgvej er en primær trafikvej. Det er en strækning på ca. 300 m med cykelsti og fortov i begge sider. Der er krydsningsmuligheder for cyklende og gående i henholdsvis krydset med Buddingevej og Chr. X's Alle. Politiet har ikke registreret uheld med cyklister eller fodgængere på strækningen i perioden 2004 - 2008. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag på strækningen.
Gammel Bagsværdvej/ Chr. X Allé Engelsborgskolens gamle indgang	7	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og bilerne holder ikke tilbage.	Om morgenen er der trafikchaos, da alle forældre sætter deres børn af lige i krydset eller i indkørslen til skolens gamle indgang. <u>Forslag:</u> Parkeringsrestriktioner på Gammel Bagsværdvej og i indkørslen til skolen. Man kunne lukke indkørslen med en pullert i begge sider af græsset.	I henhold til færdselsloven er det ikke tilladt at parkere i vejryds eller inden for en afstand af 10 m samt inden for en afstand af 5 m foran fodgængerovergang. Det er derfor ikke tilladt at parkere i krydset. Ved besigtigelse ser det ud som om, at der tidligere har været monterbare pullerter i indkørslen til skolen. Det foreslås, at disse opsættes igen. Det foreslås, at der udarbejdes en trafikpolitik på skolen, der suppleres med kort, der angiver, hvor det er tilladt at parkere i nærheden af skolen. I den forbindelse foretages en gennemgang og udbedring af afmærkning og skiltning for parkering ved skolen.
Engelsborgvej foran skolen	2-5		Skolen ønsker at bilisterne skal gøres mere opmærksomme på, at der på Engelsborgvej ligger en skole. Med forslag om skoleblink, som det er længere ud af Bagsværdvej, hvor der i forbindelse med skiltningen også er gule lys tændt på de strategiske tidspunkter.	Der er færdselstavle A22 med undertavle "Skole" på Engelsborgvej i den nordlige side og ved Prinsessevej i den sydlige side. Skolevejsanalysen viser, at der er mange elever (> 50), som færdes langs med strækningen. Det er ikke muligt at opsætte færdselstavle A22 med undertavle "Skole", og lys der blinker. Denne afmærkning kun må benyttes, når skolepatruljen arbejder i fodgængerovergange uden for signalanlæg. Forespørgsel om opsætning af variable hastighedstavler har været behandlet i Teknisk Udvalg i 2007, hvor de har afslået forespørgslen begrundet med, at der er en fodgængertunnel under Engelsborgvej, som fodgængere til skolen skal benytte.

Billums Privatskole, Buddingevej 6

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Christian X's Alle/ Buddingevej	53	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, det er svært at krydse vejen og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Engelsborgskolen.
Engelsborgvej/ Nybrovej/ Bagsværdvej	38	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, det er svært at krydse vejen og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Engelsborgskolen.
Christian X's Alle/ Engelsborgvej:	36	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, det er svært at krydse vejen og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Engelsborgskolen.
Buddingevej/ Engelsborgvej	14	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Engelsborgskolen.
Jernbanevej/ Jernbanepladsen/ Buddingevej/ Lyngby Torv	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Når man kommer fra Lyngby Station (forretningssiden) og krydser Buddingevej kommer man over på en lille helle, inden man går videre ud ad Buddingevej. Der er en del, som går over for rødt der – muligvis fordi der går ret lang tid, fra der bliver rødt for højresvingende biler fra Jernbanevej, til der bliver grønt for fodgængere. <u>Forslag:</u> Justering af ventetiden.	Se svar ved Engelsborgskolen. Regulering af trafiksignalet for højresvingende biler fra Jernbanevej, nord vil blive vurderet i forbindelse med analyse af signalerne samt en vurdering af trafiksikkerheden i de signalregulerede kryds på strækningen.
Christian X's Alle mellem Ulrikenborg Alle og Buddingevej	12	Primær begrundelse er, at bilerne kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Engelsborgskolen.
Buddingevej mellem Jernbanevej og jernbanebro	12	Primær begrundelse er, at der er mange biler.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Engelsborgskolen.

<p>Vinkelvej fra Buddingevej til p-pladsen overfor den høje lejlighedsblok:</p>	0		<p>Der er relativt ringe udsyn ved udkørsel fra Billums Privatskole i bil eller på cykel, og biler på strækningen sætter ikke farten ned. <u>Forslag:</u> Opsætning af nye skole-advarselsskilte og evt. fartbegrænsningsskilte ca. 10 m oppe af Vinkelvej og fra modsatte ende af strækningen. Det nuværende skilt er for højt og står lige på hjørnet af Buddingevej/Vinkelvej og ses derfor ikke af bilister, der koncentrerer sig om cykler m.m. ved højresving ind på Vinkelvej.</p>	<p>Projekt fra "Skolevejsredegørelse 2005 - 2008" Trafiksanering af Vinkelvej til 30 km/t - afventer på grund af byggeri på Mortonsvej 18. Den skilte hastighed kan først ændres i forbindelse med en fartdæmpning af vejen. Færdselstavle A22 vil blive flyttet længere væk fra Buddingevej, og færdselstavlen i den modsatte ende ud for Vinkelvej nr. 12 E vil blive udskiftet.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------	---	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SFO – Søvighus I, Gl. Bagsværdvej 32

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
<p>Gl. Bagsværdvej 32</p>	6-10		<p>Der er på visse tidspunkter meget trafik, og der er mange børn, der selv går hjem fra SFO, som skal krydse vejen. <u>Forslag:</u> Fodgængerfelt over Gl. Bagsværdvej lige ud for Søvighus I.</p>	<p>Gl. Bagsværdvej er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 30 km/t. Der er anlagt en plads og en hævet flade i krydset Gl. Bagsværdvej/Chr. X's Alle. Der er fodgængerfelt over Chr. X's Alle, hvor der er skolepatrulje om morgenen, og der er fodgængerfelt i det sydlige ben på Gl. Bagsværdvej. Forvaltningen har set på stedet sammen med politiet. Det foreslås, at der etableres et fodgængerfelt i det nordlige ben på Gl. Bagsværdvej med placering lige nord for den hævede flade. Det placeres ikke lige ud for Søvighus I som ønsket, da fodgængerfelter ved udgang fra institutioner og virksomheder bør placeres nogle meter ved siden af udgangen for at forhindre, at børn og andre løber lige ud i fodgængerfeltet. Krydset er skiltet med vigepligt for Chr. X's Alle, men der mangler en vigelinje. Der bliver etableret hjårtænder på Chr. X's Alle før fodgængerfeltet.</p>

Vuggestuen Chr. X, Chr. X's Alle 172

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Chr. X's Alle 172 – dårlige oversigtsforhold	2-5		Dårlig oversigt over cykelsti ved ud- og indkørsel til vuggestuen på grund af beplantningen og parkerede biler m.m. <u>Forslag:</u> Parkeringspladser tæt ved ind- og udkørsler til skole og institutioner fjernes. Evt. Ensretning af Chr. X's Allé om morgenen.	Ved besigtigelse er det registreret, at der er dårlige oversigtsforhold ved udkørsel fra parkeringspladsen på grund af eksisterende hæk. Der fremsendes påbud om klipning af hæk. Forvaltningen kan ikke anbefale ensretning af Chr. X's Alle på stækningen Engelsborgvej til Gl. Bagsværdvej om morgenen. Bilisterne vil få stor omvejskørsel, da man kun kan komme ind/ud af området ad Vinkelvej og S. Schandorphs Vej. Det vil medvirke til gene og ekstra gennemkørsel på de private fællesveje i området.
Gl. Bagsværdvej	6-10		Cykelbanerne inden om bumpene fungerer ikke, da man også må parkere på vejen. Det medfører, at cyklister kommer til at køre i zigzag og nemt bliver overset af bilisterne <u>Forslag:</u> en mere lige og markeret cykelbane. Evt. ensretning om morgenen.	Trafikobservationer om morgenen viser, at bumpene er effektive som fartdæmper for bilisterne. Cyklisterne benytter ikke de etablerede cykelbaner efter hensigten. På grund af parkerede biler langs vejen er der mange cyklister, der cykler over bumpet i stedet for at benytte cykelbanen. Ifølge færdselsloven er en cykelbane med cykelsymbol sidestillet med en cykelsti. Det ikke tilladt at parkere på en cykelsti eller i en afstand af 5 m af udkørslen fra en cykelsti. Det foreslås, at der udarbejdes en trafikpolitik på Engelsborgskolen, der suppleres med kort, der angiver, hvor det er tilladt at parkere i nærheden af skolen. I den forbindelse foretages en gennemgang og udbedring af afmærkning og skiltning for parkering ved skolen.
Engelsborgvej/ Christian X's Allé	36	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, det er svært at krydse vejen, og bilerne holder ikke tilbage.	På grund af meget trafik om morgenen, sniger bilister sig med over, så de holder og spærrer i fodgængeroverfelterne, til gene for fodgængere og cyklister. <u>Forslag:</u> Evt. ændring af tiderne for rødt og grønt.	Se svar Engelsborgskolen.

Lyngby Bydel

Signaturforklaring:

Problemer/forslag mærket med *) er fremkommet fra borgere/beboerforeninger i området

Omtalte uheld på lokaliteten er politiregistrerede uheld i perioden 1.1 2004 – 31.12.2008

Skt. Knud Lavard Skole, Toftebæksvej 30

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Rundkørsel Lyngby Hovedgade/ Jernbanevej	24	Primære begrundelser er, at der er mange biler, bilerne holder ikke tilbage, det er svært at krydse vejen, og bilerne kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er en rundkørsel mellem sekundære trafikveje og en primær trafikvej (Lyngby Hovedgade, nord). Fra skolevejsanalysen ses, at der er få elever, der færdes i rundkørslen (<5). Der er i 2005 etableret blå cykelfelter i rundkørslen. Efterfølgende har politiet registreret 4 uheld, 3 uheld mellem cyklister og bilister og 1 mellem fodgænger og bilister (politiet har i alt registreret 8 uheld i perioden 2004 - 2008). Rundkørslen er uheldsbelastet, og vil blive vurderet nærmere i forbindelse med gennemgang af sorte pletter i kommunen.
Skovbrynet/ Fuglevadsvej	19	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, der er mange biler, og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et T-kryds med knækket prioritet. På Skovbrynet før krydset begynder en 40 km/t vejledende hastighedszone. Fra skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (<50), der færdes i krydset. Politiet har registreret 3 uheld i krydset, hvoraf 2 mellem venstresvingende bilister fra Skovbrynet og cyklister. Der er i 2006 af rådgivende ingeniører foretaget en trafikale analyse af krydset. For at forbedre trygheden for cyklister og fodgængere foreslås, at der etableres en kanalisering i krydset, og at krydset strammes op ved etablering af en egentlig overkørsel for Fuglevadsvej, nord samt, at cykelsti føres med rundt fra Fuglevadsvej, syd mod Skovbrynet.

Kongevejen/ Skovbrynet	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, det er svært at krydse vejen, og bilerne kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et 4-benet signalreguleret kryds mellem 2 primære trafikveje med meget trafik. Fra skolevejsanalysen ses, at der er en del elever (20 - 50), der færdes i krydset, specielt fra Skovbrynet til Kongevejen, nord. Politiet har registreret 7 uheld i perioden 2004 - 2008, heraf 2 personskadeuheld mellem bilist og cyklist i den østlige side af Kongevejen. Det foreslås, at der etableres et blåt cykelfelt i den østlige side af Kongevejen for at gøre mere opmærksom på cyklisternes bane i krydset. Grøntiderne for fodgængerne gennemgås og tilpasses, hvis det er muligt.
Jernbanevej/ Jernbaneplassen/ Buddingevej/ Lyngby Torv	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar Engelsborgskolen.
Toftebæksvej Ved fodgængerovergang en ud for Sankt Knud Lavard Skole	2-5		Bilerne kommer med for stor hastighed. Cyklisterne respekterer ikke skolepatuljen og standser derfor ikke. <u>Forslag:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Lyssignal foran banen flyttes til fodgængerfeltet, således holder bilerne forsat ude af baneområdet, og lyset virker også for skolebørnene. • De mobile bump som kommunen tidligere overvejede • En variable tavle med lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t som ved Trongårdsskolen på Klampenborgvej. 	Toftebæksvej er en primær trafikvej. Der er et fodgængerovergang med Toronto-blink foran skolen, hvor der er skolepatulje om morgenen. Det er ikke muligt at flytte signalet ved banen. Det skal stå umiddelbart foran banen, da det ellers ikke giver mening for bilisterne. Signalet vil i så fald heller ikke regulere den trafik, der kommer fra henholdsvis Høstvej og Lyngbygårdsvej. Det er vurderet, at det ikke er muligt at benytte mobile bump på Toftebæksvej på grund af trafikmængden, da vejen er en indfaldsvej til Lyngby centrum. Variable, elektroniske hastighedstavler anvendes i dag på Grønnevej ved Hummeltofteskolen og Klampenborgvej ved Trongårdsskolen. Evaluering viser, at der opnås en hastighedsreduktion ved brug af tavlerne. På grund af de gode erfaringer foreslås det, at der opsættes variabel hastighedstavler for begge retninger ved fodgængerovergangen med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. De variable hastighedstavler vil være tændt om morgenen og om eftermiddagen.

Lyngby Private Skole, Lyngby Hovedgade 56

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Jernbanevej/ Jernbaneplassen/ Buddingevej/ Lyngby Torv	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Grønne lys for fodgængerne skifter til rødt meget hurtigt.	Se svar Engelsborgskolen.

Områdecenter Lyngby Møllebo, Lyngby Hovedgade 1A

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Lyngby Hovedgade	6-10		Brosten på Lyngby Hovedgade giver anledning til faldulykker for hjemmehjælperne, der kører på cykel. <u>Forslag:</u> Genetablering af asfalt i stedet for brosten.	Lyngby Hovedgade blev på strækningen mellem Nørregade og Jernganevej ombygget til sivegade i årene 1996-98 med en belægning af brosten. Politiet har på strækningen registreret 2 uheld mellem bilister og cyklister men ingen eneuheld for cyklister i perioden 2004 - 2008. I "Fokus-strategi for Kgs Lyngby" og "Kommuneplan 2009 - forslag" er etablering af gågade på Lyngby Hovedgade på strækningen fra Nørgaardsvej til Toftebæksvej beskrevet som et muligt byrumsprojekt. Her skal det overvejes, om cykling skal tillades i gågaden. Hvis cykling skal tillades, skal belægningen på hovedgaden omlægges for at kunne indpasse et cykeltracé.
Rundkørslen Lyngby Hovedgade/ Jernbanevej	24	Primære begrundelser er, at der er mange biler, bilerne holder ikke tilbage, det er svært at krydse vejen, og bilerne kører stærkt.	Tæt trafik <u>Forslag:</u> Lysregulering	Se svar ved Billums Privatskole

Vuggestuen Firkløveren, Sorgenfrivej 2

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Jernbanevej/ Sorgenfrivej	0		Mange trafikanter på Jernbanevej kører over for rødt. <u>Forslag:</u> Bedre markering af lyssignalet. Kortere interval mellem skiftene ved til- og afgang fra skolen.	Det er et signalreguleret T-kryds. Der er anlagt hævet flade i krydset. Der er skolepatrulje i krydset om morgenen. Politiet har ikke registreret uheld i krydset. Der er i 2007 opsat diodesignaler i krydset for at tydeliggøre signalbilledet for bilisterne. Der er fodgængertryk for fodgængerne, som de skal anvende for at få grønt lys. Der vurderes ikke at være behov for yderligere foranstaltninger.
Sorgenfrivej	1		En del trafikanter kører alt for stærkt. Forældre til børn i Vuggestuen Firkløveren krydser ofte vejen. <u>Forslag:</u> Hastighedsdæmpende foranstaltninger.	Sorgenfrivej er en smal lokalvej med fortove i begge sider af vejen. Det er en blind vej og derfor uden gennemkørende trafik. Der er et 90 grader sving midt på strækningen, så vejen indbyder ikke til hurtig kørsel. Politiet har ikke registreret uheld på strækningen. Ud for børnehaven er der parkeringsbane i den sydlige side af vejen, så forældre, der kører i bil, skal krydse vejen for at komme til institutionen, men har mulighed for at krydse vejen i den signalregulerede fodgængerovergang i krydset ved Jernbanevej. Der vurderes ikke at være behov for fartdæmpende foranstaltninger.

Børnehuset Stoppestedet, Lyngbygårdsvej 126

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Klampenborgvej/ Lundtoftegårdsvej	6-10		Stort vejkryds.	<p>Det er et stort og trafikeret kryds mellem en overordnet trafikvej (Klampenborgvej) og en primær trafikvej. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er få elever (<10), der færdes i krydset. Politiet har registreret 13 uheld i krydset.</p> <p>Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej, under Engelsborgskolen. Det anbefales for fodgænger og cyklister, der skal mod syd eller øst, at anvende stitunnellen enten under Klampenborgvej eller Helsingørmotorvejen (syd for Akademivej) frem for krydset.</p>
Klampenborgvej/ Sorgenfrigårdsvej	2-5		Stort vejkryds.	<p>Det er et signalreguleret kryds mellem overordnet trafikvej (Klampenborgvej) og primær trafikvej. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er få elever (<5) der færdes i krydset. Politiet har registreret 6 uheld i perioden 2004 - 2008.</p> <p>Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej, under Engelsborgskolen.</p>
Sorgenfrigårdsvej/ Lyngbygårdsvej	1		Stort vejkryds.	<p>Det er et 4-benet kryds med vigepligt for Lyngbygårdsvej. Der er cykelstier i alle 4 ben, og der er etableret blå cykelfelter i krydset langs Sorgenfrigårdsvej. Der er endvidere anlagt 2 fodgængerovergange med midterheller på tværs af Sorgenfrigårdsvej. Politiet har registreret 4 uheld, heraf 1 person-uheld med cyklist.</p> <p>Det foreslås, at der foretages en trafikanalyse med forslag til forbedring af krydset.</p>

Børnehuset Hjortholm, Hjortholmvej 9

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Hjortholmvej	0		Total trafikkaos morgen og eftermiddag, da vejen indeholder daginstitutioner til godt 100 børn og en specielskole. <u>Forslag:</u> Etablering af p-pladser så vendeplads ikke benyttes til p-plads.	Hjortholmvej er en lokalvej og en privat fællesvej. I henhold til Lokalplan 91 for området er der i bilag 2 defineret en parkeringszone i forhaverne, hvor det er muligt at anlægge parkeringspladser. Træbeplantningen langs vejen må ikke fjernes. Parkeringspladser skal derfor anlægges på de enkelte parceller.
Hjortholmsvej/ Jægersborgvej	0		Meget trafikeret vej, der er svær at komme ud på og over. <u>Forslag:</u> Etablering af overgang med en eller anden form for trafiklys.	Jægersborgvej er en primær trafikvej med fortov og cykelsti i begge sider af vejen. Vejen er trafiksaneret med midterheller og afmærket midterareal. Politiet har ikke registreret uheld i perioden 2004 – 2008. Ved besigtigelse af stedet er registreret, at oversigtsforholdene er gode. Der er heller, så cyklister og fodgængere har mulighed for at krydse vejen i to tempi. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag.
Cykelstien langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Jægersborgvej	0		Stien langs motorvejen er alt for smal på strækningen mellem Klampenborgvej og Rideskolen. Cyklisterne på denne sti kører med meget stor fart. Mange farlige situationer når man møder modkørende cyklister, der kører flere ved siden af hinanden. Ligeledes går børn og voksne fra Torsvang direkte ud på cykelstien i stedet for på gangsti med adskillige ulykker til følge. <u>Forslag:</u> Gangstien flyttes så den ligger nærmest Torsvang, eller cykelstien udvides og deles i de to retninger med forhøjet græsabat imellem.	Stien langs motorvejen er en tidligere amtssti. Strækningen fra Jægersborgvej frem til rideskolen er bredest, idet det også er adgangsvej til rideskolen. Strækningen fra rideskolen mod nord er en dobbeltrettet cykelsti med en bredde på ca. 2,8 m. Der er på samme strækning en separat smal gangsti. Ved Torsvang er der opsat bomme mod vejen. Cyklister og fodgængere fra Torsvang har vigepligt i forhold til cyklister på stien, men det er ikke angivet med afmærkning. Politiet har registreret 1 uheld på denne strækning i perioden 2004 – 2008 (ved Ermelundsstien). Dobbeltrettede cykelstier skal anlægges i mindst 2,5 m bredde, hvilket den eksisterende dobbeltrettede sti opfylder. Det vurderes derfor ikke at være behov ændringer af stien. Der vil blive afmærket vigepligt for cyklister og fodgængere fra Torsvang.

Vuggestuen Garantien, Lundtoftevej 89

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Lundtoftevej/ udkørsel fra Lundtoftevej 89	0		Mangel på udsyn på grund af parkerede biler. Bilerne parkerer helt op til overkørslen. <u>Forslag:</u> Parkering forbudt skilte.	Lundtoftevej er en primær trafikvej. Elever fra Handelsskolen parkerer langs vejen. Politiet har ikke registreret uheld i perioden 2004 – 2008. Ved besigtigelse er det registreret, at der er mange parkerede biler langs vejen, som parkerer helt op til overkørslen, og der er rigtig dårlige oversigtsforhold ved udkørsel på grund af de parkerede biler. Forslag om standsningsforbud er drøftet på politimødet den 27.1.10, hvor Politiet har givet samtykke. Politiet anbefaler endvidere, at Park- og Vejafdeling skaber flere p-pladser til de studerende ved LUC ved at etablere p-pladser langs den sydlige side af Gyrithe Lemches Vej. Projektet afventer stillingtagen til Idrætsbyen.
Lundtoftevej parkering nord, syd og over for Lundtoftevej 89	0		<u>Forslag:</u> Parkeringsforbud og eventuel fodgængerovergang over Lundtoftevej.	Forslaget er drøftet på politimødet den 21.10.2009. Politiet kan ikke give samtykke til etablering af parkeringsforbud, da de vurderer, at det vil flytte parkeringsproblemet til et andet sted. Politiet anbefaler, at Park- og Vejafdeling skaber flere p-pladser til de studerende ved LUC ved at etablere p-pladser langs den sydlige side af Gyrithe Lemches Vej. Projektet afventer stillingtagen til Idrætsbyen. Forvaltning kan ikke anbefale fodgængerovergang på Lundtoftevej, da frie strækninger med fodgængerfelter generelt ikke har lavere uheldsfrekvenser end sammenlignelige strækninger uden fodgængerfelter. Det vurderes endvidere, at der er for få fodgængere, der krydser vejen dette sted. Det anbefales at benytte eksisterende fodgængerovergang over Lundtoftevej 130 m derfra i krydset med Gyrithe Lemches Vej.

Handelsskolen København Nord, Lundtoftevej 93

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Lundtoftevej	0		For tæt parkering ved busstoppested <u>Forslag:</u> Males lidt længere stribes(gule) ved busstoppestedet evt. bygge "bus ø" i stedet for bussluse. Eleverne står på cykelstien og venter	Der er etableret busstoppested på Lundtoftevej ud for Handelsskolen. Ifølge færdselsloven er det ikke tilladt at parkere inden for en afstand af 12 m på hver side af busstoppefeltet samt ved siden af spærrelinie, hvis afstanden mellem køretøjet og spærrelinien er mindre end 3 m. Det er derfor ikke tilladt at parkere tæt op ad busstoppestedet. Kommunens parkeringsvagter vil observere stedet.

Gyrithe Lemches Vej	0		Mangler mange parkeringspladser, parkeres ikke hensigtsmæssigt og sikkert. <u>Forslag:</u> Inddragelse af rabatten ved Gyrithe Lemches Vej, ved Parkkirkegården til skråparkering.	Forslaget er drøftet på politimødet den 21.10.2009. Der er forsøg med indsnævring af vejen og standsningsforbud langs vejen. Politiet anbefaler, at Park- og Vejafdeling skaber flere p-pladser til de studerende ved LUC ved at etablere p-pladser langs den sydlige side af Gyrithe Lemches Vej. Projektet afventer stillingtagen til Idrætsbyen.
----------------------------	---	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Børnehuset Drivhuset, Kollegiebakken 13

Lokalitet	Spørgeskema		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Akademivej/ Kollegiebakken	0		Meget trafik både med offentlige busser, privat kørsel og arbejdskørsel. Høj fart. Gymnasium (mange knallerter, der kører meget stærkt). <u>Forslag:</u> Fodgængerovergang og skiltning "Pas på mig".	Akademivej og Kollegiebakken er lokalveje. Forslaget har tidligere været drøftet med politiet. Politiet og forvaltningen kan ikke imødekomme, at der etableres fodgængerfelt på Akademivej. Der er for få fodgængere, der krydser Akademivej. Oversigtsforholdene på Akademivej vurderes at være rimeligt gode. Skiltet med "Pas på mig" er et uautoriseret skilt, som vejmyndigheden ikke kan give tilladelse til opsætning af.
Akademivej	0		Manglende fortov. <u>Forslag:</u> Etablering af fortov på den side af vejen, der mangler.	Der er fortov i begge sider af Akademivej frem til Kollegiebakken, hvorefter der kun er fortov i den sydlige side af vejen frem til Lundtoftegårdsvej. Da der er fortov i den ene side af vejen, vurderes der ikke at være behov for yderligere tiltag.
Kollegiebakken	0		Lang lige strækning, der indbyder til at sætte farten op. Meget høj fart. <u>Forslag:</u> Bump eller lignende.	Kollegiebakken er en lang lige vej med fortov i den østlige side. Kollegiebakken er en privat vej, hvor kommunen ikke er vejmyndighed. Der skal tages kontakt til vejvejen DTU og politiet med hensyn til ønske om fartdæmpning.

Sorgenfri Bydel

Signaturforklaring:

Problemer/forslag mærket med *) er fremkommet fra borgere/beboerforeninger i området

Omtalte uheld på lokaliteten er politiregistrerede uheld i perioden 1.1 2004 – 31.12.2008

Hummeltofteskolen, Grønnevej 218

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Løvgårdsvej/Sti til Hummeltofteskolen	36	Primære begrundelser er, at det er svært at få øje på de andre trafikanter, og det er svært at krydse vejen.	<p>*) Dårlige oversigtsforhold på grund af parkeret bil i afmærket bås i den sydlige side af vejen.</p> <p><u>Forslag:</u> Nedlæggelse af parkeringsbås.</p>	<p>Løvgårdsvej er en lokalvej. Politiet har ikke registreret uheld i perioden 2004 – 2008.</p> <p>Krydsningspunktet er en hævet flade, som er skiltet med "Opholds- og legeområde" med vejledende hastighed på 15 km/t. Der er en afmærket bås i belægningen ud for Løvgårdsvej nr. 37. Ved trafikobservationer er registreret, at en parkeret bil og beplantningen giver dårlig oversigt mod vest.</p> <p>Det foreslås, at parkeringspladsen nedlægges for at forbedre oversigtsforholdene for gående og cyklister samt for at etablere venteplads i forbindelse med, at de skal krydse vejen. Løvgårdsvej er en privat fællesvej, og vejejer er Buskevejens Grundejerforening. Ændringer af vejen kræver accept af vejejer og samtykke fra politiet.</p>
Virumvej/ Virum Stationsvej	32	Primære begrundelser er, at bilerne kører meget stærkt, der er mange biler, det er svært at krydse vejen, og det er svært at få øje på de andre trafikanter.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se beskrivelse ved Virum Skole.

Løvgårdsvej/ Kaplevej	30	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, der er mange biler, og der er ikke cykelsti.	Skoleelever, der kommer fra den grønne sti og skal ned ad Løvgårdsvej er udsat for risiko for påkørsel, både når de kommer ud på Kaplevej, og når de holder på Kaplevej over for Løvgårdsvej.	På Kaplevej ved den grønne sti er der etableret en vejindsnævring i form af en sidehelle, og der er skiltet med en vejledende hastighed på 30 km/t. Sidehellen er anlagt for at sikre, at bilisterne er nede i hastighed, når de passerer stedet, hvor de bløde trafikanter krydser vejen. Cyklister og fodgængere, der kommer fra den grønne sti og skal krydse Kaplevej eller dreje til venstre ad Kaplevej, har vigepligt i forhold til færdslen på Kaplevej. Det foreslås, at der etableres endnu en indsnævring på Kaplevej før Løvgårdsvej og dermed forlænge eksisterende 30 km/t hastighedszone. Krydsningspunktet Løvgårdsvej/Kaplevej vil efterfølgende ske i en 30 km/t hastighedszone.
Boelvej/ Kløverbakken	29	Primære begrundelser er, at der er mange biler, det er svært at krydse vejen, og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Der er forslag til anlæg af hævet flade på Boelvej ud for sti/skolen som en fartdæmper og som sikker krydsning. Se yderligere beskrivelse ved Boelvej.
Hummeltoftevej/ Grønnevej	24	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt, og det er svært at krydse vejen.	*) Rødkørsel i krydset Grønnevej/Hummeltoftevej.	Det er et signalreguleret T-kryds mellem 2 primærveje. Der er fodgængerovergange i alle 3 ben og markeringer for cyklister. Politiet har registreret 1 materielskadeuheld i krydset. Det vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset. Det anbefales at elever benytter stisystemet langs banen. Det anbefales endvidere at der udarbejdes "Trafikpolitik" på skolen, med kort der angiver stisystemerne i skoledistriktet.
Hummeltoftevej/ Buskevej	23	Primære begrundelser er, at bilerne holder ikke tilbage, der er mange biler, som kører stærkt, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Hummeltoftevej er en primær trafikvej. Politiet har ikke registreret uheld i perioden 2004 - 2008. I krydsningspunktet er der anlagt 2 midterheller med støttepunkter for fodgængere og cyklister. Der er i den vestlige helle fodgængerovergang med Toronto-blink. Der er cykelstier på Hummeltoftevej. Krydset er skiltet med en vejledende hastighed på 40 km/t. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydsene.

<p>Løvgårdsvej mellem Buskevej og Kaplevej</p>	<p>23</p>	<p>Primære begrundelser er, at der ikke er cykelsti, der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.</p>	<p>På Løvgårdsvej er der om morgenen meget trafik både med cykler og biler. Vejen er smal på grund af parkerede biler på vejens sydside. Der er ingen cykelsti. Det er sket, at cyklende elever er væltet efter kollision med sidespejle på parkerede biler. *) Endvidere forslag om fartdæmpende foranstaltninger <u>Forslag:</u> Dobbeltrættet cykelsti foreslås etableret i 4 m's bredde på den 5 m brede rabat/busket på Løvgårdsvejs nordside fra Kaplevej til stien mellem Løvgårdsvej og skolen.</p>	<p>Løvgårdsvej er en smal lokalvej. Det er ikke plads til at anlægge dobbelttrættet cykelsti på vejen. Stisystemet skal i givet fald anlægges på skolens areal nord for det 4 m. brede beplantningsbælte – jævnfør lokalplan nr.136. Finansiering af anlæg vedrørende etablering af dobbelttrættet cykelsti på skolens areal langs med Løvgårdsvej er henvist til Børne- og Fritidsforvaltningen.</p>
<p>Grønnevej/P-plads Hummeltofteskolen</p>	<p>21</p>	<p>Primære begrundelser er, der er mange biler, bilerne holder ikke tilbage, og det er svært at krydse vejen.</p>	<p>Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.</p>	<p>Skolens p-plads er en privat parkeringsplads, med ca. 24 p-pladser. Der er skiltet med "Forbeholdt skolens personale". Parkeringspladsen er ensrettet, således at bilerne kører ind i den nordlige ende og ud af den sydlige ende. Der er etableret overkørsler for at markere bilisternes vigepligt i forhold til cyklister og gående på Grønnevej. Politiet har ikke registreret uheld i perioden 2004 – 2008. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag ved indkørslen til skolens parkeringsplads. Det foreslås, at der udarbejdes en trafikpolitik på skolen med kort der angiver, hvor der kan parkeres samt, at lærerne skal overholde deres vigepligt over for gående og cyklister ved indkørsel til skolens parkeringsplads.</p>
<p>Grønnevej/Løvgårdsvej</p>	<p>19</p>	<p>Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører stærkt.</p>	<p>Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.</p>	<p>Grønnevej er en primær trafikvej. Politiet har registreret 1 materielskadeuheld i perioden 2004 – 2008. I krydsningspunktet er der anlagt fodgængerovergang med Toronto-blink og støttepunkt i form af midterhelle. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset. Det anbefales, at cyklister og fodgængere om morgenen krydser Grønnevej i fodgængerovergangen ved skolen, hvor der er skolepatulje og opsat variable hastighedstavle med lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t.</p>

<p>Kaplevej / grønne sti</p>	<p>19</p>	<p>Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, der er mange biler, som kører stærkt.</p>	<p>Den grønne sti udmunder på Kaplevej præcis, hvor der på vejens østside er en indsnævring, som tvinger biler og busser over i vejens vestside. Skoleelever, der kommer fra den grønne sti og skal ned ad Løvgårdsvej er udsat for risiko for påkørsel, både når de kommer ud på Kaplevej, og når de holder på Kaplevej over for Løvgårdsvej. <u>Forslag:</u> Halvøen/vejindsnævringen flyttes til Kaplevejs vestside, og der etableres cykel/fodgængerpassage over Kaplevej i forlængelse af den grønne sti. Denne Passage forbindes sydpå til en dobbeltrettet cykelsti på Løvgårdsvejs nordside.</p>	<p>Ved stien er der etableret en vejindsnævring i form af en sidehelle, og der er skiltet med en vejledende hastighed på 30 km/t. Sidehellen er anlagt for at sikre, at bilisterne er nede i hastighed, når de passerer stedet, hvor de bløde trafikanter krydser vejen. Cyklister og fodgængere der, kommer fra den grønne sti og skal krydse Kaplevej eller dreje til venstre ad Kaplevej, har vigepligt i forhold til færdslen på Kaplevej. Yderligere skiltning er drøftet med Nordsjællands Politi. Der er i juli 2009 opsat færdselstavle A22 "skolebørn" med undertavle "Idrætsanlæg". Det er endvidere aftalt med politiet, at der på asfalten afmærkes med A22 med termoplast. Forvaltningen kan ikke imødekomme forslag om at ændre på indsnævringen, men der er forslag til projekt til anlæg af endnu en indsnævring på Kaplevej og dermed forlænge den eksisterende 30 km/t hastighedszone. Der er ikke plads til at anlægge dobbeltrettet cykelsti på vejen. Cykelstien skal i givet fald anlægges på skolens areal øst for det 4 m brede beplantningsbælte – jævnfør lokalplan nr. 136. Finansiering af anlæg vedrørende etablering af dobbeltrettet cykelsti på skolens areal langs med Kaplevej og Løvgårdsvej er henvist til Børne- og Fritidsforvaltningen.</p>
<p>Boelvej</p>	<p>6-10</p>		<p>Der er indkørselsforbud fra Grønnevej til Boelvej om morgenen i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30. Dette ensretter i et vist omfang trafikken ad Boelvej om morgenen. Der mangler dog forbud mod at svinge fra sidevejene i retning mod Kaplevej i samme tidsrum. Boelvej er meget smal, og det gør morgentrafikken usikker, hvis en bil kører i modsat retning. Skiltning ved afsætningsbanen på skolens nordside er endvidere ikke korrekt. *) Endvidere ønske om fartdæmpning. <u>Forslag:</u> Tidsbegrænsede venstre-</p>	<p>Det er ikke muligt at imødekomme forslag om tidsbegrænset højre- og venstresvingsforbud på sidevejene, da der ikke må anvendes tidsmæssig begrænsning af disse færdselstavler. Det er efterår 2009 aftalt med skolen, at færdselstavlerne i parkeringsbanen vil blive ændret. Der etableres ikke fodgængerovergang på lige strækning. Etablering af fodgængerfelter på strækninger bør erstattes af eller kombineres med andre mulige foranstaltninger som for eksempel midterhelle eller fartdæmpning af vejen. Det foreslås, at der anlægges en hævet flade til en vejledende hastighed på 30 km/t. Den placeres ud for stien, så den fungerer som en stikrydsning samt krydsningspunkt for forældre, der parkerer i parkeringsbanen langs Boelvej og følger børnene til skole.</p>

			henholdsvis højresvingsforbud på sideveje til Boelvej. Korrektion af skiltningen ved afsætningsbanen. Bredt fodgængerfelt på skolens nordside ved trappen ned til skolegården.	
Løvgårdsvej mellem Buskevej og Grønnevej	2-5		Dobbeltparkering og tæt morgentrafik på Løvgårdsvej i retning fra Grønnevej. *) Endvidere ønske om fartdæmpning. <u>Forslag:</u> Tidsbegrænset ensretning af morgentrafikken i retning fra Buskevej mod Grønnevej og etablering af afsætningsbane på Løvgårdsvej.	Løvgårdsvej er en smal lokalvej, med en kørebane på 4,5 m, fortov i den sydlige side og en rabat på 1 m i den nordlige side af vejen. Der er parkeringsforbud i begge sider af vejen på strækningen fra Grønnevej til Ligustervænget. Politiet har ikke registreret uheld på vejen. Løvgårdsvej er fartdæmpet til en vejledende hastighed til 15 km/t ved stien til skolen. Forvaltningen kan ikke imødekomme forslag om ensretningen af Løvgårdsvej, da det vurderes at medføre højere hastigheder på Løvgårdsvej på grund af forbedret fremkommelighed. Det vil endvidere give en del omvejskørsel i området, hvis både Boelvej og Løvgårdsvej er ensrettet om morgenen. Det er ikke muligt at anlægge parkeringsbane på Løvgårdsvej inden for eksisterende vejareal.
Kaplevej	2-5		*) Problemer med bustrafik på Kaplevej om morgenen og om eftermiddagen i forbindelse med elever til og fra skole. *) Endvidere ønske om fartdæmpning.	Der er mødetid kl. 8.00, og bus 191 kører på vejen kl. 7.39 og igen 8.08 i retningen fra nord mod syd. Fra skolevejsanalysen ses, at mange elever (21-50), færdes langs Kaplevej, men der er få elever (2-5), der har angivet, at de er utrygge på Kaplevej. Skolen har ikke angivet trafikproblemer med bussen. Forvaltningen har vurderet, at der ikke er grund til at ændre på busruten. Der er foreslået anlæg af endnu en indsnævring på Kaplevej syd for Løvgårdsvej. Se yderligere beskrivelse for krydset Kaplevej/Løvgårdsvej.
Grønnevej/ Virumvej	11-25		*) Rødkørsel i krydset Grønnevej/Virumvej.	Det er et 4-benet, signalreguleret kryds mellem en primær trafikvej (Grønnevej) og en sekundær trafikvej. Der er fodgængerovergange og cykelstier i alle 4 ben, og der er cykelmarkeringer i krydset. Politiet har registreret 7 materielskadeuheld i perioden 2004 - 2008. Fra skolevejsanalysen ses, at der er en del elever (<20), der færdes i krydset specielt langs Grønnevej. Det foreslås, at der etableres blå cykelbaner langs Grønnevej for at gøre opmærksom på cyklisterne bane i krydset samt for at opstramme krydssets geometri.

Sorgenfri Skolen, Kongevejen 55

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Virumvej/ Virumgårdsvej	6-10		Folk stopper ikke for fodgængerne og kører for stærkt. Der er kaos ved udkørsel fra Fuglsangvej ved Gymnasiet. <u>Forslag:</u> evt. signalanlæg.	Se svar fra Fuglsanggårdsskolen
Hummeltoftevej / til- og frakørsel til Lyngby Omfartsvej	6-10		Hurtig hastighed. Det er svært at passere sikkert for cyklister, specielt i vintermånederne. <u>Forslag:</u> Signalanlæg eller fodgængerfelt.	Hummeltoftevej er en primær trafikvej. Der er etableret blå cykelfelter over til- og frakørslerne til Lyngby Omfartsvej. Politiet har registreret 1 personskadeuheld med cyklist ved tilkørslen til Lyngby Omfartsvej og ingen ved frakørslen i perioden 2004 - 2008. Det er observeret, at de blå cykelfelter er lidt slidte. De blå cykelfelter vil blive fornyet.
Virumvej/ til- og frakørsel til Lyngby Omfartsvej/Kongevej en	2-5		Hastigheden er høj, bilister holder ikke tilbage og overser cyklister.	Cyklister fra Lyngby mod Virum, der følger cykelstien langs Kongevejen og Kongevejens Parallelvej, har vigepligten over for bilisterne ved tilkørslen til Lyngby Omfartsvej, hvorimod at det er bilisterne, der har vigepligten for cyklisterne ved afkørslen fra Lyngby Omfartsvej til Virumvej. Der er gode oversigtsforhold for bilister ved afkørsel fra Lyngby Omfartsvej. Politiet har registreret 1 uheld ved frakørslen. Skolevejsanalysen viser, at der er få elever (<10) der færdes langs Virumvej. Det er en del af en vigtig cykelpendler rute igennem kommunen, men der mangler et krydsningspunkt for cyklister. Det foreslås, at der anlægges en overkørbar støttehelle tilsvarende den i krydset med Kongevejen/Kongevejens Parallelvej. Hellen vil fungere som en indsnævring af kørebanen og forventes at have en fartdæmpende effekt.
Virumvej/ Kongevejens Parallelvej	2-5		*) Skolevej fra Birkevang via Kongevejens Parallelvej og Kongevejen til Skt. Knud Lavard Skolen.	Kongevejen er en primær trafikvej og Virumvej er en sekundær trafikvej. I krydset Kongevejen/Virumvej/ Kongevejens Parallelvej er der en overkørbar midterhelle, som cyklister kan benytte som støttepunkt til at krydse vejen i to tempi. Det anbefales, at elever cykler via Uglevangen, Kongsvænget, Bernhard Olsens Vej og krydser Kongevejen i signalanlægget i stedet for i krydset Virumvej/ Kongevejens Parallelvej.

Rundkørsel Lyngby Hovedgade/ Jernbanevej	24		Svært at orientere sig som cyklist. Bilerne overser og respekterer ikke cyklisterne.	Se svar Skt. Knud Lavard Skole.
Skovbrynet/ Kongevejen	13		Grøntid for kort til fodgængere. Svingende biler holder ikke tilbage for fodgængere ved grønt lys. Bilers højresving i krydset opleves som farligt. Store lastbiler/varevogne, der holder ved Lyngby Teknik spærrer for udsynet <u>Forslag:</u> længere grøntid og grønt for fodgængere, før der er grønt for bilerne. Forskyd interval mellem grønt lys for fodgængere og biler.	Se svar Skt. Knud Lavard Skole.
Fuglevadsvej/ Skovbrynet	19		Højresvingende biler, svært at krydse til venstre for cyklister.	Se svar Skt. Knud Lavard Skole.
Fuglevadsvej/ Caroline Amalie Vej/Gyrithe Lemches Vej	6-10		Mange biler, busser og lastbiler.	Det er et 4-benet kryds mellem sekundære trafikveje og primærtrafikvej (Gyrithe Lemches Vej). Caroline Amalie Vej er fartdæmpet med bump til en vejledende hastighed på 50 km/t. Strækningen er skiltet med færdselstavle A36 "Bump". Sidevejene Fuglevadsvej og Gyrithe Lemches Vej er fartdæmpet til vejledende hastighed på 40 km/t. Krydset er markeret med piletavler og afmærket midterheller. Politiet har registreret 1 materielskadeuheld i krydset i perioden 2004 - 2008. Det vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset.
Lyngby Hovedgade	6-10		Manglende cykelstier.	Se svar til Områdecener Lyngby Møllebo.
Parcelvej, syd	21		Mange biler, af- og påstigning. Der skal ofte køres i zigzag. Der mangler cykelsti.	Se svar ved Virum Skole.

Nybrovej/Kulhusvej	0		Svært at komme over vejen, på grund af meget trafik. <u>Forslag:</u> Fodgængerovergang.	Der er etableret en hævet flade samt indsnævring med træer. Der er skiltet med en vejledende hastighed på 30 km/t. Generelt har frie strækninger med fodgængerfelter ikke lavere uheldsfrekvenser end sammenlignelige strækninger uden fodgængerfelter. Etablering af fodgængerfelter på strækninger bør derfor erstattes af eller kombineres med andre mulige foranstaltninger som for eksempel midterheller sideheller med indsnævring af vejen eller fartdæmpning af vejen - hvilket allerede er etableret. Det vurderes, at der er få krydsende fodgængere. Der vurderes ikke at være behov for yderligere foranstaltninger.
Hasselvej	0		Mange biler, af- og påstigning. Der skal ofte køres i zigzag, og der mangler cykelsti.	Se svar ved Fuglsanggårdsskolen. (Fuglsanggårdsskolen har ikke deltaget i skolevejsanalysen, derfor er Hasselvej ikke udpeget)

Fritids- og ungdomsklubben Tryggevile, I. H. Mundts Vej 2B

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Hummeltoftevej/ I. H. Mundts Vej og I. H. Mundts Vej	11 -25 2-5		Den voldsomme trafik på I. H. Mundts Vej, grundet Netto, der er placeret ved den store p-plads. Det er utrygt for cyklisterne at færdes på vejen. Klubbens medlemmer på 10 - 12 år er særligt i faregruppen. <u>Forslag:</u> Hummeltoftevejs trafiklys i retning mod Kongevejen bør rykkes ca. 30 m i vestlig retning til lige før I. H. Mundts Vej. Det vil give cyklisterne mulighed for at passere Hummeltoftevej - det gælder også bilerne, som mange gange tager chancer med venstresving fra I. H. Mundts Vej over Hummeltoftevej - mod Frederiksdal. Endvidere Blå cykelfelter fra begge sider af Grønnevej/Hummeltoftevej.	Hummeltoftevej er primære trafikveje, og I. H. Mundts Vej er en lokalvej. Det er et 3 benet kryds med vigepligt for I. H. Mundts Vej. Der er cykelstier på Hummeltoftevej. Politiet har registreret 1 materielskadeuheld i krydset i perioden 2004 - 2008. Det signalregulerede kryds Hummeltoftevej/Grønnevej er placeret 20 m øst for. Eleverne til klubben kan i dag benytte det signalregulerede kryds for at krydse Hummeltoftevej og trække cyklen til I. H. Mundts Vej. Det anbefales at eleverne benytter stien langs med banen fra Hummeltofteskolen til klubben. Det er ikke den mest direkte vej, men en mere sikker vej. I. H. Mundts Vej er ikke fartdæmpet. Der forelægger ingen hastighedsmålinger. Det foreslås at der foretages hastighedsmålinger, og behovet for fartdæmpning vurderes.

Områdecenter Virumgård, Sennepsmarken 1

Lokalitet	skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Solsikkemarken / Hummeltoftevej (tilkørsel til motorvej)	6-10		<p>Mange ansatte, ældre borgere og unge krydser overgangen fra nedkørslen til Områdecetret til Q8 stationen. Det er både gående, cyklister og gamle med rollatorer.</p> <p><u>Forslag:</u> Fodgængerfelt, advarselsblink, cykelfelt.</p>	<p>Hummeltoftevej er en primær trafikvej og Solsikkemarken er lokalvej. Der er cykelstier på Hummeltoftevej, Der er midterheller i krydset Hummeltoftevej/Solsikkemarken, der kan benyttes som støttepunkt for fodgængere og cyklister, så vejen kan krydses i to tempi. Hellerne har dykket kantsten og det nordlige fortov har dykket kantsten ud for hellen. Det sydlige fortov har ikke dykket kantsten ud for hellen. Det vil blive ændret således, at en kørestolsbruger eller ældre med rollator kan benytte overgangen.</p> <p>Generelt har frie strækninger med fodgængerfelter ikke lavere uheldsfrekvenser end sammenlignelige strækninger uden fodgængerfelter. Det vurderes endvidere, at der er for få krydsende fodgængere dette sted, til at der kan etableres fodgængerovergang.</p> <p>Det er ikke muligt at etablere cykelfelt på tværs af vejen, da det kun kan etableres, hvor bilister har vigepligt for cyklister. For cyklister og fodgængere, der skal mod nord, vest og øst anbefales det at benytte de eksisterende separate stier i området.</p>

Børnehaven Bøgely, Virumvej 35

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Virumvej/ frakørselsrampe Kongevejen:	2-5		Dårligt udsyn på grund af svinget til og fra Kongevejen. Sving, hvor bilerne kører hurtigt. <u>Forslag:</u> Lyskryds, skilte op, skolepatrulje.	Se svar til Sorgenfriskolen.
Virumvej/ Fuglsangvej	2-5		Trafikkaos, hvor cyklister kører ud for at krydse vejen uden at se sig for. <u>Forslag:</u> Lyskryds.	Se svar til Fuglsanggårdsskolen.

Virum Bydel

Signaturforklaring:

Problemer/forslag mærket med *) er fremkommet fra borgere/beboerforeninger i området

Omtalte uheld på lokaliteten er politiregistrerede uheld i perioden 1.1 2004 – 31.12.2008

Virum skole, Skolebakken 9

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Furesø Parkvej / Frederiksdalsvej	108	Primære begrundelser er, at der er mange biler, bilerne kører meget stærkt, det er svært at krydse vejen, bilerne holder ikke tilbage, og det er svært at få øje på de andre trafikanter.	Stadig problemer med placering af cykler for rødt – fra Furesø Parkvej mod Parcelvej. Generer kørende cyklister på blå cykelfelt ad Frederiksdalsvej. <u>Forslag:</u> Endnu tydeligere markering af stopstreg for cyklister før fodgængerovergang evt. hvid stopstreg. Et signal for cykler ville bevirke, at cyklerne kommer ind på Parcelvej syd før bilerne.	Det er del af signalreguleret dobbelt kryds. Politiet har registreret et uheld i 2007 i krydset i perioden 2004 - 2008. Der er i 2007 af rådgivende ingeniørfirma foretaget en sikkerhedsvurdering af det signalregulerede dobbeltkryds Frederiksdalsvej/Furesø Parkvej/Parcelvej med henblik på at udpege mulige sikkerhedsforbedrende tiltag. Der er i 2008 udført ny afmærkning, anlagt en midterhelle og opsat ekstra signal for at forbedre sikkerheden. Der er efterfølgende ikke registreret uheld i krydset. For at forbedre trygheden anbefaler det rådgivende ingeniørfirma, at der er skolepatrolje tilstede om morgenen, der kan vejlede de yngre elever over Frederiksdalsvej. Endvidere at det indskræpes overfor forældre og ældre elever at overholde færdselsreglerne. Forvaltningen afventer stillingtagen til yderligere tiltag i krydset, til efter effekten af de gennemførte tiltag er evalueret.
Virum Overdrevsvej/ Furesø Parkvej	35	Primære begrundelser er, at der er mange biler, det er svært at krydse vejen, bilerne holder ikke tilbage, og de kører meget stærkt.	*)Rigtig mange bilister, der kommer ad Furesø Parkvej, tager et sving til højre ad Virum Overdrevsvej. Bilisterne skyder genvej,	Det er et 4-benet vigepligtskryds med vigepligt for bilister fra Virum Overdrevsvej, markeret ved en overkørsel. Furesø Parkvej er en sekundær trafikvej, med cykelbane. Ifølge skolevejsanalysen er der mange elever, der kommer fra Virum Overdrevsvej, nord om morgenen og skal krydse Furesø Parkvej. For at forbedre krydsningspunktet for eleverne foreslås anlagt en hævet flade til en vejledende hastighed på 45 km/t.

			når de skal syd på eller mod centrum. Udover at der opstår en farlig situation i dette sving, giver det også et farligt møde med de biler, der kommer i den "forkerte" kørebane fra chikanen på Virum Overdrevsvej.	Bilister der kommer sydfra fra chikanen på Virum Overdrevsvej, køber sig ind i den rigtige vejbane, når de har passeret den. Chikanen er placeret ca. 50 m syd for Furesø Parkvej, og der er en vejledende hastighed på 40 km/t. Bilister, der kører fra nord mod syd, vil have tid til at observere en bil syd fra.
Virumvej/ Virum Stationsvej	32	Primære begrundelser er, at bilerne kører meget stærkt, der er mange biler, det er svært at krydse vejen og det er svært at få øje på de andre trafikanter.	Bilister fra Virum Stationsvej kører langt frem, således at det er svært for cyklister at komme til cykelstien. <u>Forslag:</u> Hajtænderne på Virum Stationsvej flyttes længere tilbage.	Det er et 4-benet kryds mellem sekundær trafikvej (Virumvej) og lokalvej. Der er vigepligt for Virum Stationsvej. Der er cykelstier i alle 4 ben. Der er sidevejsheller på Virum Stationsvej, og oversigten er sikret ved hjørneafskæringer i alle 4 hjørner. Ved besigtigelse på stedet er det registreret, at krydset virker meget åbent, da kørebanerne på Virum Stationsvej er meget brede, og trods hjørneafskæringer er der dårlige oversigtsforhold for Virum Stationsvej. Det er ikke muligt at flytte hajtænderne længere tilbage på grund af de dårlige oversigtsforhold. Fra Skolevejsanalysen ses, at der færdes mange elever (<50) gennem krydset langs Virumvej. Politiet har registreret 2 uheld i krydset i perioden 2004 - 2008 med bilister, der ikke har overholdt vigepligten fra sidevejene. Det foreslås, at opstramme krydset ved at indsnævre kørebanebredden på Virum Stationsvej. Det foreslås endvidere, at der etableres blå cykelbane på Virumvej for at tydeliggøre cyklisternes bane. Beplantning og hække skal klippes ind for at sikre oversigtsforholdene.
Furesøvej/ Højdevej	22	Primære begrundelser er, at det er svært at få øje på de andre trafikanter og det er svært at krydse vejen.	*) Farligt kryds med dårlige oversigtsforhold. Busserne benytter svingbane for at komme rundt i svinget. Det er meget ubehageligt at krydse og utrygt at lade børn færdes der. <u>Forslag:</u> opsætning af gadespejl.	Furesøvej og Højdevej er lokalveje. Det er et T-kryds med knækket prioritet, med vigepligt for Furesøvej, nord. Der er anlagt helle og venstresvingbane i svinget. Der er afmærket en midterhelle, så det er muligt at passere vejen af to omgange. Politiet har ikke registreret uheld i perioden 2004 - 2007. Ved besigtigelse er det registreret, at cyklister og gående fra Furesøvej til Furesøvej, nord skal langt mod øst for at se trafikken. Forslaget om trafikspejl har været forelagt på politimødet den 21.10.2009. Politiet kan ikke give tilladelse til et trafikspejl, da der er rimelig oversigt, og det er muligt at krydse vejen i to tempi.

Parcelvej, syd	21	Primære begrundelser er, at der er mange biler, der er ingen cykelsti og bilerne kører meget stærkt.	<p>Flere faldulykker med cyklister på Parcelvej i år på grund af parkerede biler i den vestlige side af vejen? Især slemt i dårligt vejr. Skiltene for mulig, tidsbegrænset parkering er misvisende.</p> <p>*) Ulovlig parkering ud for Parcelvej 170</p> <p>*) Der er meget trafik på Parcelvej om morgenen og eftermiddagen til gene for de mange cyklister og gående. Det forværres af, at der ikke er cykelsti. Vejrbump og vejtræer betyder, at vejen flere steder er meget smal, og der ikke er plads til både biler og cykler samtidig.</p> <p><u>Forslag:</u> Parkeringsforbud, bedre skiltning og tydeligere tidsanvisning.</p> <p>Parcelvej syd, lukkes om morgenen og om eftermiddagen for bilister.</p>	<p>Parcelvej, syd er en lokalvej og adgangsvej til skolen. Parcelvej er ensrettet om morgenen i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30 fra nord mod syd. Parcelvej er en parkeringszone i tidsrummet kl. 7.00 – 15.00 hvor det er tilladt at parkere i de afmærkede båse i 15 min, såfremt andre skærpede parkeringsrestriktioner ikke er gældende. Det vil sige, at efter kl. 15.00 er det tilladt at parkere over det hele, så længe færdselslovens regler overholdes. I henhold til færdselsloven er det ikke lovligt at parkere ud for indkørsler. Det er derfor en ulovlig parkering. P-vagter udsendes.</p> <p>Efter politiets anbefalinger foretages en sikkerhedsvurdering af strækningen fra 5-vejs krydset til Virumvej, herunder vurdering af parkeringsrestriktionerne, træer på vejen og forslag om vejlukning morgen og eftermiddag.</p>
Parcelvej, Nord/ Frederiksdalsvej	17	Primære begrundelser er, at der er mange biler, de kører meget stærkt og det er svært at krydse vejen.	<p>Cyklister og bilister respekterer ikke den hvide stoplinie på Parcelvej nord. Cyklisterne cykler til højre ad Frederiksdalsvej for at nå grønt lys over Furesø Parkvej. Bilisterne for at "nå først" ved venstresving ved fodgængerovergang, så fodgængerne standser op.</p> <p><u>Forslag:</u> cykelsignal.</p>	<p>Signalreguleret T-kryds, der er del af signalreguleret dobbelt kryds. Ved trafikobservationer om morgenen blev det registreret, at højresvingende cyklister fra Parcelvej (nord) ikke holder tilbage ved rødt, hvis der er grønt over Furesø Parkvej. Der er tydelig stopstreg. Det er ikke muligt at etablere før grønt for højresvingende cyklister fra Parcelvej, nord, da de har vigepligt for cyklister for Frederiksdalsvej.</p> <p>Forvaltningen afventer stillingtagen til yderligere tiltag i krydset, til efter effekten af de gennemførte tiltag er evalueret.</p>
Skolebakken/ Klokkebakken	17	Primære begrundelser er, at der er mange biler, det er svært at få øje	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	<p>Det er et T-kryds med vigepligt for Klokkebakken. Ifølge Skolevejsanalysen er der mange elever, der krydser Skolebakken dette sted.</p> <p>Fra Skolevejsredegørelse 2005 – 2008 er der forslag om</p>

		på de andre trafikanter, og det er svært at krydse vejen.		trafiksanering af Skolebakken til 30 km/t. Der udarbejdes forslag fartdæmpning af vejen, hvor der tages hensyn til krydsningspunkter. Der er i budget 2009 afsat 400.000 kr. til gennemførelse af projektet. Anlægsbevillingen overføres til budget 2010, hvor projektet forventes udført.
Parcelvej nord mellem Floradalen og Bakkevej	15	Primære begrundelser er, at der ikke er cykelsti, der er mange biler, og de kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Der er etableret såkaldte "cykelstrimler" i rød mini O.B. fra Floradalen til kommunegrænsen. I "Skolevejsredegørelse 2005 - 2008" er der forslag til anlæg af cykelstier på Parcelvej mellem Floradalen til Brovænget, da det forventes, at disse kan udføres inden for den eksisterende vejprofil. Den resterende strækning kræver arealerhvervelse for at anlægge cykelsti. Anlæg af manglende cykelstier er medtaget under kommunens pulje for cykelstier.
Furesøvej mellem Furesø Parkvej og Parsbergvej	15	Primære begrundelser er, at der ikke er cykelsti, det er mange biler, og de kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Furesøvej er en lokalvej med en kørebane på ca. 7 m og med fortove i begge sider af vejen. Fra skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (<50), der færdes langs vejen. Politiet har ikke registreret uheld på vejen. Der vil blive foretaget trafiktællinger og hastighedsmålinger for at undersøge, hvor hurtigt der bliver kørt og behovet for fartdæmpning vil blive vurderet.
Frederiksdalsvej/Hummeltoftevej	13	Primære begrundelser er, at det er svært at få øje på de andre trafikanter, bilerne holder ikke tilbage, og bilerne kører meget stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et T-kryds mellem 2 primærveje med vigepligt for Frederiksdalsvej. Det er beliggende i byzonen med en tilladelig hastighed på 50 km/t. Men visuelt er det åbent land. Der er cykelstier i alle ben. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er få elever (<5), der færdes i krydset. Politiet har ikke registreret uheld i krydset. Ved besigtigelse er det registreret, at oversigtforholdene i krydset er gode. Der vurderes ikke på nuværende tidspunkt at være behov for yderligere foranstaltninger.
Skolebakken mellem Virumvej og Skolebakken nr. 22	2-5		Mange elever og forældre benytter stien ved de beskyttede boliger. Oversigtsforholdene både til højre og venstre er ofte blokeret af holdende biler. Især svært for de små, der	Stien er en privat sti, der går gennem et privat boligområde ejet af KAB, hvor kommunen ikke er vejmyndighed og således ikke har mulighed for at ændre på forholdene på stien.

			<p>går alene i skole (p.g.a øjenhøjde) <u>Forslag:</u> Standsningsforbud i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30 på strækningen til mindst nr. 22. Bedre belyningsforhold vil gøre trafikanterne mere synlige i den mørke tid ved stiens udmunding.</p>	<p>Det foreslås, at der etableres standsningsforbud på strækningen for at forbedre oversigtsforholdene. Politiet har givet accept hertil på politimøde den 27.1.10. Der er endvidere forslag til fartdæmpning af Skolebakken til vejledende hastighed på 30 km/t.</p>
Skolebakken	6-10		<p>Biler på de anviste parkeringspladser har ofte svært ved at forlade parkeringspladserne på grund af parkerede biler langs Skolebakkens modsatte side. Der holder tit biler parkeret i svinget ud for Høre- og tale klinikken og fritidsordningen. Cyklister og bilister, der kommer fra nord mod syd skal ud på kørebanen for at passere disse biler uden at kunne se, om der kommer biler syd fra. *)Der er meget trafik på Skolebakken om morgenen, der er ingen cykelsti og mange parkerede biler. Der opleves mange farlige situationer om morgenen. <u>Forslag:</u> Hastighedsbegrænsning på 30 km/t og standsningsforbud med ud- og indstigning tilladt i modsatte side eller Skolebakken ensrettes 7.30 – 8.30 inkl. fartdæmpning og hastighedsbegrænsning eller lukning af Skolebakken ved Kollelevbakken eller Præstebakken. Parkeringsforbud i svinget.</p>	<p>Fra Skolevejsredegørelse 2005 – 2008 er der forslag om Trafiksanering af Skolebakken til 30 km/t, projektet er ikke gennemført og overføres til den nye skolevejsredegørelse. Der udarbejdes forslag til fartdæmpning af vejen, og de forskellige forslag vurderes. Der er i budget 2009 afsat 400.000 kr. til gennemførelse af projektet. Anlægsbevillingen overføres til budget 2010, hvor projektet forventes udført.</p>
Virumvej/Parcelvej	11-25		<p>Ofte parkerer forældre lige om hjørnet til højre, hvilket giver dårligt udsyn ved udkørsel og skaber kø på Parcelvej. Elever, der enten går eller cykler, har svært</p>	<p>Virumvej er en sekundær trafikvej. Vejen er i 2006 fartdæmpet med vejindsnævninger og midterheller til en vejledende hastighed på 40 km/t. Der er etableret en vejindsnævring ca. 20 m øst for Parcelvej. Der er standsningsforbud i den sydlige side af vejen og i den nordlige</p>

			<p>ved at komme over vejen på grund af den store morgentrafik.</p> <p><u>Forslag:</u> Eventuel fodgængerovergang.</p>	<p>på strækningen mellem Parcelvej og Skolebakken. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er en del elever (11-20), der færdes langs Virumvej og skal krydse vejen ved Parcelvej. Vest for (til højre for) Parcelvej er 10 m reglen for færdselsloven gældende. Kommunens p-vagter vil observere stedet. Rent trafikikkerhedsmæssigt er det en dårlig ide med en fodgængerovergang på fri strækning uden nogle former for fartdæmpning eller støttepunkter. Det foreslås, at den eksisterende vejindsævring 20 m øst for Parcelvej ombygges, således at eleverne kan benytte den til støttepunkt i forbindelse med krydsning af vejen.</p>
Virum Overdrevsvej/Solbakken	2-5		<p>*)Der er kraftig morgentrafik på Virum Overdrevsvej. Der er udført chikaner på vejen. Den ene er placeret ved Solbakken, således at bilisterne i begge retninger på Virum Overdrevsvej kører tæt på Solbakken. Bilerne kører endvidere tæt på kantstenen, hvor cyklisterne skal færdes. Eleverne til Virum Skole cykler fra Solbakken til venstre ud på Virum Overdrevsvej.</p> <p><u>Forslag:</u> Ændring af chikane fra indsnævring til bump.</p>	<p>Virum Overdrevsvej er en lokalvej, der er fartdæmpet med forsætninger og skiltet med en hastighedszone på 40 km/t. Fra skolevejsanalysen er der få elever (6-10) der har angivet strækningen og krydset som skolevej, og der er færre elever (2-5), der her udpeget krydset som utrygt. Politiet har ikke registreret uheld i perioden 2004 – 2008.</p> <p>Ved besigtigelse om morgenen er der registreret, at der er en del trafik fra nord mod syd. Det er registreret, at forsætningerne har en fartdæmpende effekt. Forsætningerne er etableret med cykelsluse, for at undgå gener for cyklister ved gennemkørsel af forsætningerne. Cyklisterne kan dog følge sig utrygge og klemte, når de kører ud af forsætningen. Der er registreret at der er gode oversigtsforhold ved udkørsel fra Solbakken, det betyder at biler kan ses i god tid. Cyklisterne har ligesom bilister vigepligt ved udkørsel fra Solbakken, og det anbefales at se sig godt for inden udkørsel. Det vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag.</p>
Furesø Parkvej	6-10		<p>*)Furesø Parkvej er en trafikeret vej i myldretiden, både af bløde og hårde trafikanter. Cyklister kan finde på at cykle på kørebanen, da det er nemt at overskride cykelbanen.</p> <p><u>Forslag:</u> Cykelsti.</p>	<p>Furesø Parkvej er en sekundær trafikvej med fortove og cykelbaner. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (>50), der færdes langs Furesø Parkvej. Politiet har registreret 1 uheld på strækningen i perioden 2004 – 2008. Der er forslag til anlæg af cykelsti på Furesø Parkvej. Anlæg af manglende cykelstier er medtaget under kommunens pulje for cykelstier.</p>

Områdecener Solgården, Virumvej 123B

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Virumvej/ vejindsnævring ved nr. 123	2-5		<p>Vejindsnævringen skaber mange farlige situationer, især om morgenen hvor mange forældre kører deres børn til skole, og hvor der dannes køer for at komme igennem. Mange bilister accelererer for at komme først igennem. Da udkørslen fra Parcelvej sker meget tæt på vejindsnævringen skaber det tit farlige situationer.</p> <p><u>Forslag:</u> Vejindsnævringen bør fjernes igen. Skal der være hastighedsnedsættende tiltag lige der, bør det i stedet være et bump.</p>	<p>Virumvej er en sekundær trafikvej med fortov og cykelsti i begge sider af vejen. Vejen er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Foran Områdecener Solgården er der etableret 1 indsnævring. Kun en bil ad gangen kan passere vejindsnævringen, så bilisterne skal holde tilbage for hinanden.</p> <p>Ved observationer om morgenen er det registreret, at der kan opstå kødannelse. Politiet har ikke registreret uheld på stedet i perioden 2004 - 2008.</p> <p>Det er en busvej, derfor kan det ikke anbefales, at vejindsnævring ændres til vejbump.</p> <p>Vejindsnævringen er foreslået ombygget, således at fodgængere og cyklister kan benytte den til støttepunkt i forbindelse med krydsning af Virumvej.</p>
Solgårdens parkeringsplads	0		<p>Mange forældre, der kører deres børn til skole, benytter Solgården parkeringsplads. Da udkørsel fra parkeringspladsen sker lige ved siden af vejindsnævringen, og oversigtsforholdene er meget ringe på grund af huset ved siden af Solgården, skaber dette mange farlige situationer for cyklister og gående. Parkeringspladsen er forbeholdt personer med ærinde på Solgården, men det respekteres desværre ikke.</p> <p><u>Forslag:</u> Opsætning af spejl, så bilisterne kan orientere sig om cyklister på cykelstien inden udkørsel.</p>	<p>Efter beslutning i Teknisk Udvalg er der efteråret 2009 anlagt parkeringsbane på Virumstræde for at aflaste Solgårdens parkeringsplads men også som afsætningsbane for elever til Virum Skole.</p> <p>Ved besigtigelse er det registreret, at der er begrænset oversigt mod vest ved udkørsel fra parkeringspladsen på grund af bolig vest for. Der er fortov og cykelsti på Virumvej. Det nødvendige oversigtsareal over cykelsti og vej kan opnås ved udkørsel på fortov.</p> <p>Forvaltningen kan ikke anbefale opsætning af trafikspejl, og politiet giver sjældent samtykke til opsætning af disse, da trafikspejle er en nødløsning. Spejlene giver et begrænset udsyn til trafik og omgivelser og viser disse i formindskelse. Det er således vanskeligt at bedømme hastigheder og afstande for de køretøjer, der kan ses i spejlet.</p>

Fuglsanggårdsskolen, Askevænget 10

(Fuglsanggårdsskolen har ikke deltaget i skolevejsanalysen. Derfor er der ikke mange udpegninger.)

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Geels Plads/ Super Best´s tilkørselsrampe:	0		<p>Problem ved levering af varer om morgenen ved elevernes mødetid i tidsrummet ml. kl. 7.30 og 8.15 til Super Best.</p> <p><u>Forslag:</u> Forbedre tilkørselsforhold til Super Best eller forbud mod varelevering i tidsrummet kl. 7.30 – 8. 15.</p> <p>*)Alternativt løsningsforslag: Anbefalet skolevej fra Frederiksdalsvej via sti langs banen (på Super Best´s -p-plads) og ud på Geels Plads ved transformerstationen.</p>	<p>Efter møde med Nordsjællands Politi den 4. marts 2009 har Park- og Vejafdelingen efter politiets anbefalinger rettet henvendelse ultimo april til købmanden om at henstille til sine leverandører om ikke at aflevere varer mellem kl. 7.30 – 8.00. Varslingen har dog ikke haft den ønskede virkning.</p> <p>Forvaltningen støtter forslag om etablering af alternative skolevej. Men den eksisterende sti langs banen er placeret på Bane Danmarks Areal. I regeringens seneste trafikforlig " En grøn transportpolitik" er der afsat midler til en VVM-undersøgelse af bedre og hurtigere S-togs forbindelse i Hillerødfingeren gennem etablering af overhalingsspor mellem Hellerup og Holte, med henblik på at projektet kan indgå i den rullende planlægning 2009 – 2013. Et ekstra spor på strækningen vil blive anlagt mod Virumhallen og på stien. Det er derfor ikke umiddelbart muligt at realisere en alternativ skolevej som foreslået.</p>
Grønnevej/ fodgængerfelt på Byagervej	2-5		<p>Forældre har ved forskellige lejligheder givet udtryk for ønsket om trafikregulering ved fodgængerfeltet.. Der er p.t. etableret fodgængerovergang med Toronto-blink og midterrabat.</p>	<p>Grønnevej er en primær trafikvej. Der er etableret midterhelle og fodgængerovergang med Toronto-blink over Grønnevej lige nord for Byagervej. Der er skiltet med en vejledende hastighed på 40 km/t. Der er afsat 400.000 kr. i budget 2009 til gennemførelse af projektet til forbedring af krydsningspunktet. Anlægsbudgettet overføres til budget 2010, hvor projektet forventes gennemført.</p>
Virumvej / Virumgårdsvej	6-10		<p>Forældrene har ved forskellige lejligheder givet udtryk for ønsket om trafiklysregulering ved fodgængerfeltet.</p> <p><u>Forslag:</u> Torontoblink eller trafiklys.</p>	<p>Virumvej er en sekundær trafikvej og er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/ time omkring krydset Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej. I krydset med Virumvej/Virumgårdsvej er der en midterhelle med fodgængerovergang og Toronto-blink. Overgangen er godt belyst. Ved trafikobservationer om morgenen er det registreret, at der bliver</p>

				<p>kørt stærkere end den vejledende hastighed på 40 km/t på Virumvej. Politiet har registreret 3 uheld i krydset Virumvej/Virumgårdsvej og 2 uheld i krydset Virumvej/Fuglsangvej. Der foreslås anlagt hævede flader som supplement til den eksisterende fartdæmpning. Dels en hævet flade i krydset Virumvej/Virumgårdsvej og dels i krydsningspunktet for cyklister ved Fuglsangvej.</p>
Virum Torv Grønnevej/Frederiksdalsvej	11-25		<p>Det er vanskeligt for cyklister at vide, hvor man placerer sig på cykelstien, når man venter på grønt lys, når der skal drejes. For eksempel ved drejning fra Grønnevej til venstre ad Frederiksdalsvej. <u>Forslag:</u> En indmundingsstribe på langs af cykelstien kan tjene til at adskille cyklister, som venter på venstresving og cyklister, som fortsætter lige frem.</p>	<p>Det er et 4-benet, signalreguleret kryds mellem trafikveje. Der er cykelsti i alle ben. I krydset er cykelstien trukket tilbage. Der er blå cykelfelter i alle benene, der angiver cyklisternes bane. En cyklist, der skal venstresvinge, skal følge cykelstien og holde til venstre på cykelstien. Der vurderes ikke at være behov for yderligere foranstaltninger.</p>
Hasselvej/ indkørsel til SFO	0		<p>Der er problemer med forældre og andre, der parkerer i indkørslen og på Hasselvej og Wienervej for tæt på hjørnet. Medfører dårligere oversigtsforhold for gående og cyklende elever. <u>Forslag:</u> Standsning og parkeringsforbudt i området (evt. tidsbegrænset).</p>	<p>Hasselvej er en lokalvej, der er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 30 km/t. Det er et 4-benet kryds mellem 2 lokalveje. Der er vigepligt for Wienervej og adgangsvejen til SFO. Hasselvej er indsnævret, der er anlagt bump, og der er opsat steler i samtlige hjørner i krydset for at undgå parkering dette sted og for at understrege 10 m reglen. Ved trafikobservationer om morgenen viser det sig, at der er rigtig mange cyklister, gående og bilister på Hasselvej lige før kl. 8.00. Trafikken glider stille og roligt. Bilisterne har respekt for cyklisterne. Der er mange biler parkeret på Hasselvej og Wienervej, men ikke i selve krydset. Skolen har oplyst, at de arbejder med at få etableret skolepatrulje i krydset om morgenen. Dette skal aftales nærmere med lokalpolitiet. Det foreslås, at der udarbejdes trafikpolitik for skolen, hvori det indgår, hvordan forældre, elever og lærer skal færdes i krydset, samt kort der viser, hvor det er tilladt at parkere og afsætte ved skolen.</p>

Hasselvej	0		<p>*)Hasselvej er næsten livsfarlig at cykle på om morgenen før kl. 8. Der er ikke altid plads til en cykel på vejen, når der kører en bil forbi, da der også er mange biler parkeret på vejen.</p> <p><u>Forslag:</u> Forbud mod at køre og parkere på Hasselvej, på alle hverdage kl. 7.30 – 8.00 med undtagelse af beboerne på vejen eller en ensretning af vejen ligesom ved Virum skole og Hummeltofteskolen.</p>	<p>Se beskrivelse af vejen under krydset Hasselvej/indkørsel til SFO og løsningsforslagene til trafikproblemer på vejen. Politiet har registreret et materielskadeuheld i den nordlige ende af vejen i perioden 2004 – 2008.</p> <p>Hasselvej er en lang vejstrækning med mange sideveje. Et forbud mod indkørsel af køretøjer kl. 7.30 – 8.30 i den ene retning på Hasselvej vil være en omfattende trafikregulering, da trafikken fra sidevejene også skal reguleres. Forvaltningen anbefaler derfor ikke skiltning med tidsbegrænset forbud for indkørsel af køretøjer.</p>
Fuglsangvej	0 - 1		<p>*)Vejen er bred og lang, og den bruges som opkørsel til Kongevejen. Der bliver kørt stærkt, og der er ingen krydsningspunkter for cyklister ved Hasselvej, ved sidevejene på sydsiden og ved Virum Gymnasium.</p> <p><u>Løsningsforslag:</u> Vejlukning eller fartdæmpning af vejen med bump og indsnævring til vejledende hastighed på 40 km/t med hævet flade ved Hasselvej, Mønsvej og ud for Virum Gymnasium samt bump ud for Hjertebjergvej og udkørsel fra skolens p-plads.</p> <p>Etablering af sydvendte ramper fra Virumvej op til Kongevejen.</p>	<p>Fuglsangvej er en sekundær trafikvej. Det er muligt at fartdæmpe vejen med bump og indsnævring. Der er cykelstier langs vejen. Ved besigtigelse på stedet er det observeret, at der er dårlige oversigtsforhold for cyklister, der kommer fra vest og skal dreje til venstre til Hasselvej. Ligeledes mod vest for bilister, der kører ud fra sidevejen Askebyvej. Der er parkeringsforbud i begge side af vejen i dag af hensyn til oversigten.</p> <p>Det foreslås, at vejen fartdæmpes til en vejledende hastighed på 40 km/t ved Hasselvej, og ved Virum Gymnasium, da det er krydsningspunkter.</p>
Virumvej/ Fuglsangvej	2-5		<p>*) Det er farligt at krydse Virumvej for de mange cyklister fra vest til gymnasiet. Ingen oversigt over svinget, med mange hurtige biler. Trods anbefalet 40 km/t strækning. Endvidere er venstresvingsbanen så snæver, at passage af bilister, der skal ligeud, ikke kan lade sig gøre. Det giver et stresset trafikflow, hvor bilister sætter i gang, når venstresvingede bilister har forladt krydset. Igen en svær situation at vurdere for de cyklende skoleelever (dårlig oversigt (buskads))</p>	<p>Det er et T-kryds med vigepligt for Fuglsangvej. Der er anlagt heller og venstresvingsbane på Virumvej. Der er en vejledende hastighed på 40 km/t. Den østligste overkørbare helle kan anvendes af cyklister, der skal venstresvinge, således at de kan krydse Virumvej i to tempi.</p> <p>Ved trafikobservationer om morgenen blev det registreret, at der blev kørt stærkere end den vejledende hastighed på 40 km/t på Virumvej, og der er dårlige oversigtsforhold ved den overkørbare midterhelle, hvor eleverne burde krydse vejen.</p> <p>Politiet har registreret 3 uheld i krydset Virumvej/Virumgårdsvej og</p>

			<p><u>Forslag:</u> 40 km/t på Virumvej ændres fra anbefalet til påbudt hastighed. Der etableres midterhelle på Fuglsangvej fra krydset til hævet flade ud for gymnasiet. Der etableres midterhelle på Virumvej fra krydset mod øst. Venstresvingsbanen udvides til fuld bredde, så trafik ligeud kan passere.</p>	<p>2 uheld i krydset Virumvej/Fuglsangvej. Som beskrevet i krydset Virumvej/Virumgårdsvej foreslås der anlagt hævede flader som supplement til den eksisterende fartdæmpning. Dels en hævet flade vest for krydset Virumvej/Virumgårdsvej og dels i krydsningspunktet for cyklister ved Fuglsangvej.</p>
Strækningen fra Virumvej til Virum Gymnasium på Fuglsangvej	1		<p>*) Der er mange elever til Virum Gymnasium, der cykler via Fulsanggårds Alle. De vælger ofte at benytte cykelstien på Virumvej og Fuglsangvej i den modsatte retning for at undgå at krydse Virumvej 2 gange og Fuglsangvej 1 gang. Tilsvarende vælger cyklister, der kommer fra vest ad Virumvej at krydse vejen og cykle i den vestlige side af vejen frem til Virum Gymnasium (den forkerte side).</p> <p><u>Forslag:</u> Anlæg af dobbeltrettet cykelsti fra Virumgårdsvej til Virum Gymnasium ca. 130 m</p>	<p>Ved observation af morgentrafikken blev det observeret, at stort set samtlige elever, der kommer på cykel fra vest ad Virumvej, krydser Virumvej til den vestlige side af Fuglsangvej frem for at krydse Virumvej og efterfølgende Fuglsangvej ved Gymnasiet. Det blev observeret, at der blev kørt stærkt på Virumvej, og der er dårlige oversigtsforhold ved eksisterende midterhelle (overkørbare), hvor eleverne burde krydse vejen.</p> <p>Som beskrevet i krydset Virumvej/Fuglsangvej foreslås der anlagt hævet flade i krydset Virumvej/Fuglsangvej for at forbedre krydsningspunktet for cyklister. Der er endvidere også foreslået anlagt fartdæmpende foranstaltninger på Fuglsangvej ud for Virum Gymnasium til en vejledende hastighed på 40 km/t for at forbedre krydsningspunktet for cyklister.</p> <p>Henvendelsen er drøftet på politimødet den 4. marts 2009, hvor det er aftalt, at Park- og Vejafdelingen udarbejder en idéskitse over en dobbeltrettet cykelsti fra Virumgårdsvej til Virum Gymnasium på Fuglsangvej.</p> <p>Anlæg af dobbeltrettet cykelsti kræver ekspropriation. Der er endvidere flere uhensigtsmæssigheder forbundet med anlæg af dobbeltrettet cykelsti. Dels at cyklister fristes til at cykle over fodgængerovergangen og dels, at den dobbeltrettede cykelsti skal krydse sidevejen Virumvej 44 - 50, hvor der om morgenen er en del trafik til institutionerne på Fuglsanggårds Alle. Forvaltningen anbefaler ikke anlæg af dobbeltrettet cykelsti.</p>
Trafiksanering af Skovridergårdsvej	0			<p>Fra Skolevejsredegørelse 2005 - 2008 er der forslag til trafiksanering af Skovridergårdsvej til 30 eller 40 km/t</p>

Cykelstier på Grønnevej nord for Virum Torv	2-5			Fra Skolevejsredegørelse 2005 – 2008 er der forslag til anlæg af cykelsti på Grønnevej nord for Virumvej. Forslaget indgår i bestræbelserne på at leve op til målsætning om, at kommunes trafikveje skal være forsynet med cykelstier. Anlæg af manglende cykelstier er medtaget under kommunens pulje for cykelstier.
Trafiksanering af Vangeledet	1			Fra Skolevejsredegørelse 2005 – 2008 er der forslag til trafiksanering af Vangeledet til vejledende hastighed på 30 km/t ved stiforbindelse til skole.

Heldagsskolen Fuglsanggård, Fuglsanggårds Alle 10

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Virumvej/ Virumgårdsvej	6-10		Krydset er meget trafikbelastet omkring kl. 8.00. Stor trafik til 6 børneinstitutioner på Fuglsanggårds Alle samt et meget stort antal gymnasieelever, der færdes på vej, cykelsti og fortov og meget gerne i den forkerte side af vejen. <u>Forslag:</u> et lyskryds, der kun fungerer i perioden 7.30 - 8.30.	Se svar fra Fuglsanggårdsskole. Det er ikke muligt at etablere et signalanlæg, der kun virker i perioden 7.30 – 8.30. Der er forslag til yderligere fartdæmpning af strækningen for at sikre, at hastigheden er 40 km/t.

Børnehuset Langs Banen, Fuglsanggårds Alle 12

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Virumvej/ Virumgårdsvej	6-10		Stærk trafik ml. 7.30 – 8.15 hver morgen både med biler, cykler og gående. Der opleves mange farlige situationer hver dag. <u>Forslag:</u> Lær gymnasieelever at benytte cykelsti og overgange korrekt, eller anmode politiet om at komme forbi.	Se svar til Fuglsanggårdsskolen.

Børnehuset Mælkevejen, Byagervej 6

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Byagervej – manglende parkeringspladser	1		<p>Få parkeringspladser til børnehuset Mælkevejen. Mange forældre parkerer i stedet langs Virum Stationsvej, når de skal aflevere og hente deres børn. Der køres stærkt på den lige strækning på Virum Stationsvej. Der har været nogle farlige situationer, dels på grund af hurtigkørende biler og dels for cyklister på cykelstien. Når der bliver ryddet for sne, etableres der snevolde, som også vanskeliggør sikker parkering.</p> <p><u>Forslag:</u> lav skråparkering i parken mod institutionen, hvor man først kører over cykelstien. Da vil børnene være væk fra vejen, når de skal ud af bilen.</p>	<p>Byagervej er en lokalvej og en privat fællesvej. Vejen er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 30 km/t. Der er parkeringsbane i henholdsvis den nordlige og østlige side af vejen, hvor det er muligt for forældrene at parkere.</p> <p>Forvaltningen kan ikke imødekomme forslag til anlæg af skrå parkering langs med Virum Stationsvej, da bilisterne skygger for hinanden, når de skal bakke ud. Forvaltningen kan heller ikke imødekomme forslag om at føre biltrafikken på tværs af cykelstien, da det er til gene og fare for cyklisterne ved ind- og udkørsel over cykelsti.</p>
Byagervej/sti til Virum Stationsvej og fortov ved parkeringspladser	1		<p>Der er dårlig oversigt ved udkørsel fra de 5 vinkelrette parkeringspladser til Børnehuset Mælkevejen. Der er en sti fra Virum Stationsvej til Byagervej, som mange børn bruger, til Fuglsanggårdsskolen. Det kan være svært at se cyklister og fodgængere, der kommer derfra.</p> <p>Der er fortov både foran og bag ved de vinkelrette parkeringspladser. Når man kører ud fra parkeringspladsen kan det være svært at se børn, der går på det fortov.</p> <p><u>Forslag:</u> Fjern fortovet bag ved bilerne</p>	<p>Fortovet placeret tættest på Børnehuset og ca. den første m af parkeringspladsen er beliggende på Børnehuset Mælkevejens matrikel - et privat areal, hvor kommunen ikke er vejmyndighed. Fortovet bag den vinkelrette parkering er fortovet langs vejen, som fortsætter over i stien til Virum Stationsvej. Der er bomme for stien, hvor den udmunder i Byagervej, for at gøre cyklister opmærksomme på, at de kommer ud på en vej. Politiet har ikke registret uheld på vejen.</p> <p>Forvaltningen kan ikke anbefale at nedlægge fortovet bag den vinkelrette parkering, da det er den lige linie til stien, og fodgængere vil færdes dette sted, selv om fortovet blev fjernet. Ved vinkelrette parkeringsbåse kan bilerne skygge for hinanden ved udkørsel fra båsen, men bilisterne har vigepligt i forhold til fodgængere og cyklister. Forvaltningen anmoder om forsigtig kørsel, og at bilisterne orienterer sig godt ved udkørsel fra stien.</p>

Byagervej	1		Der er store huller i asfalten. Så cyklister skal ud midt på vejen for at køre uden at risikere at falde i hullerne.	Byagervej er en privat fællesvej uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen. Ved besigtigelsen 2009 af private fællesveje er det registreret, at der er huller i asfalten, der kræver akut reparation. Byagervej trænger til istandsættelse. Det forventes, at der i 2010 sendes breve med påbud om istandsættelse af vejen til samtlige grundejere langs med vejen.
------------------	---	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Kongevejens Skole, Kongsvænget 10

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Bredevej / Kongsvænget	32	Primær begrundelse er, at der er mange biler.	Generel forvirring om morgenen. Afvikling afhænger meget af skolepatuljens overblik og autoritet. Et helt konkret problem, er at nogle cyklister, der kommer fra Brede, vælger at køre på cykelsti i den sydlige side af Bredevej og venstresving mod Kongsvænget, hvorved de rammer gående, der kommer i højre side på Kongsvænget fortov i retning mod Bredevej. <u>Forslag:</u> Et par bomme på fortovet af Kongsvænget lige før Bredevej, som er passable for barnevogne, vil reducere gevinsten og farten på de mest friske cyklister. Eller gør det nemmere for cyklister, der kommer fra I. C. Modewegs Vej, at krydse Bredevej.	Bredevej er en sekundær trafikvej, der er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Krydset Bredevej/Kongsvænget er et T-kryds med vigepligt for Kongsvænget. Der er anlagt en hævet flade med indsnævring og med en vejledende hastighed på 30 km/t. Cykelsti og fortov langs Bredevej er i niveau. I krydset er opsat pullerter for at adskille cyklende og gående. Der er skolepatulje i krydset om morgenen. Politiet har ikke registreret uheld i krydset. Fra Skolevejsanalysen ses, at rigtig mange elever (>50) krydser Bredevej dette sted. Forvaltningen kan ikke anbefale opsætning af bomme på fortov. Der foreslås, at der foretages en trafikvurdering samt forslag til forbedring af krydsningspunkt for cyklister og gående i krydset Bredevej/I.C. Modewegs Vej som beskrevet nedenfor.
Bredevej/ I.C. Modewegs Vej	26	Primære begrundelser er, at det er svært at	Bilister, der skal fra Bredevej ned ad I. C. Modewegs Vej er ikke opmærksomme på cyklister, der skal "ligeud", da vejen svinger. Desuden er det et sted med	Det er et T-kryds beliggende i et sving med vigepligt for I.C. Modewegs Vej angivet ved overkørsel. Der er en vejledende hastighed på 40 km/t på Bredevej. Der er anlagt en helle og

		krydse vejen, og der er mange biler.	højt fart også for cyklister, der skal krydse/til venstre af Bredevej, når de kommer fra I. C. Modewegs Vej. <u>Forslag:</u> Bump/hævet flade som ud for Kongsvænget.	venstresvingsbane. Med god vilje kan cyklister og fodgængere krydse vejen i to tempi ved hjælp af venstresvingsbanen. Politiet har registreret 2 uheld i krydset begge mellem cyklist og bilist. Ifølge skolevejsanalysen er der rigtig mange elever (>50), der krydser vejen dette sted. Det foreslås, at der foretages en trafikal vurdering samt forslag til forbedringer af krydsningspunkt for cyklister og gående i krydset.
Skovbrynet/ Fuglevadsvej	19	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, der er mange biler, og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Sorgenfriskolen.
Kongsvænget parkering	16	Primær begrundelse er, at der er mange biler.	Nogle bilister vælger at vende om, når de kommer tilbage til deres bil efter aflevering. Det skaber farlige situationer for cyklister og blokerer trafikken under vending. Biler, der afsætter elever i "Kiss and Ride" tager første ledige plads nærmest skole. Det giver en masse u hensigtsmæssige svingmanøvrer til stor fare for cyklister på vej til skole. Fortovet er meget smalt, så udstigende elever spærrer fortov med dørene. <u>Forslag:</u> Byt om på "Kiss and Ride" og parkering ved Rambøll, således at det ligger før skolen i kørselsretningen, så bliver der kørt frem i båsen. Det vil fremme en glidende fremadskridende afsætning. Her kan desuden etableres et fortov, hvor bildøre ikke vil genere gennemgående gangtrafik. Løsningen forudsætter ensretning på Kongsvænget i skoletiden. Et alternativ kan være at vende trafikretningen og flytte "Kiss and Ride" til den modsatte vejside, her er	Der er etableret "Kiss and Ride" (afsætningspladser) på Kongsvænget langs idrætspladsen. Ideen med "Kiss and Ride" – afsætningspladser - er, at eleverne kan afsættes og gå direkte ind på skolen uden at skulle krydse nogle veje og uden at blive fulgt af forældre. Det er ikke hensigtsmæssigt at etablere "Kiss and Ride", hvor der er parkeringspladser i dag. Eleverne skal i så fald gå i rabatten (der er intet fortov langs p-banen) frem til fodgængerovergangen eller skolepatruljen eller krydse vejen for at gå på fortovet i den sydlige side af vejen. Forvaltningen kan ikke imødekomme forslaget. Skiltningen ved "Kiss and Ride" er i efteråret 2009 aftalt ændret med skolen. P-vagterne observerer stedet jævnlige. Det foreslås, at der udarbejdes en skolepolitik med vejledning til forældre, lærer og elever om, hvordan man skal færdes på stedet og tage hensyn til hinanden samt kort over området,

			fortovet ligeledes bredt, men er risikabelt p.g.a. medkørende cyklister.	der viser parkeringsmuligheder og regler for "Kiss and Ride".
I. C. Modewegs Vej	16	Primære begrundelser er, at der ikke er cykelsti, og der er mange biler.	Smal vej. Cyklister føler sig klemt mod stenmur, hvis 2 modsat kørende bilister forsøger at passere hinanden. <u>Forslag:</u> Luk for bilgennemkørsel i skoletiden om morgenen. Den nuværende indsnævring er positiv den øvrige tid - dog bør der være en indsnævring, hvor bakken/stensætningen begynder, både for at nedsætte farten på den første strækning samt forhindre lastbiler, der overser skiltet eller ikke læser dansk, i at nå ned til indsnævringen ved Bredemuseet. Det giver nogle umulige vendinger og meget dårlig passage, især når det gælder f.eks. en sættevogn.	I. C. Modewegs Vej var forsøgsvis lukket det meste af 2008. Det blev i 2009 besluttet at genåbne vejen med en indsnævring for at begrænse den gennemkørende trafik og den tunge trafik. Det har vist sig, at antallet af køretøjer er begrænset i forhold til før vejlukning og vejindsnævringen. På Bredevej ved I. C. Modewegs Vej er der skiltet både med skrift og symbol, at det er en smal passage (1,9 m). Forvaltningen kan ikke anbefale en flytning af indsnævringen.
Kongevejen/ Frederiksdalsvej	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, bilerne kører meget stærkt og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Er et meget trafikeret signalreguleret kryds mellem fjerntrafikvej og primær trafikvej. Politiet har registreret 21 uheld. Politiet har registreret få uheld med bløde trafikanter. Fra Skolevejsanalysen ses, at det er få elever (<5), der har angivet vejen som skolevej. Skoledistriktet er indrettet således, at ingen elever skal igennem krydset, såfremt eleven går på distriktskolen. Uheldene vil blive nærmere analyseret, og der vil blive gennemført trafikikkerhedstiltag.
Kongevejen/ Skovbrynet	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, bilerne kører meget stærkt og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar Skt. Knud Lavard Skole.
Kongevejen/ Kongsvænget	13	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen,	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et T-kryds med vigepligt for Kongsvænget. Kongevejen er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Der er en indsnævring af vejen ca. 20 m syd for Kongsvænget. Der er cykelsti i den østlige side af vejen men ingen i den vestlige

		bilerne holder ikke tilbage og der er mange biler.		side. Fra Skolevejsanalysen ses, at der færdes 11 – 20 elever i krydset. Der er ikke registreret uheld i krydset. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset.
Lystoftevej, 50 m før I. C. Modewegs Vej	12	Primære begrundelser er, at der ikke er cykelsti og der er mange biler.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Lystoftevej er på denne strækning meget smal og stejl. Der er i 2005 udarbejdet en trafikal helhedsplan for området Brede Torv, Lystoftevej og I.C. Modewegs Vej. Teknisk Udvalg har ligeledes i 2005 vedtaget, at helhedsplanen indgår i den samlede prioriteringsliste. Helhedsplanen indeholder forlag til trafikstruktur – herunder rute og stier for bløde trafikanter og forslag til udformning af torvedannelser, vejudformning, stier samt kryds. Helhedsplan indeholder forslag til cykelsti på Lystoftevej.
Kongevejen/ Bredevej	11	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et 4-benet kryds med vigepligt for Kongevejen. Politiet har registreret 1 uheld i krydset. I krydset Bredevej/Kongsvænget er der om morgenen skolepatrulje. Det anbefales, at eleverne krydser Bredevej dette sted frem for ved Kongevejen. Det anbefales at udarbejde kort til "Trafikpolitik på skolerne", der angiver anbefalede skoleveje.
Brede Alle	0		Der er nu (modsat tidligere) trafik på denne smukke, stilfærdige og sikre skolevej. Primært gælder det varevogne og lastbiler, der er nået ned ad bakke af I. C Modewegs Vej og nu ikke kan komme videre forbi museet. Vejen bliver desuden utrolig hurtigt hullet af den tunge trafik. <u>Forslag:</u> Lav en indsnævring på I. C. Modewegs Vej, hvor stengærddet begynder. Bedre sted at vende for en lastbil, der har overset skiltet. For meget forklarende dansk tekst på skilt. Alternativ: Luk Brede Alle med bomme midt på, der kan låses op for vejudstyr og flyttelæs.	På Bredevej ved I. C. Modewegs Vej og i krydset Lystoftevej /Mølleåparken er der skiltet både med skrift og symbol, at det er en smal passage (1,9 m). Indsnævringen vil ikke blive flyttet. Der er foretaget trafiktællinger i 2008 og 2009 på Bredevej for at vurdere trafikken i forbindelse med forsøg af vejlukning af I.C. Modewegs Vej. Der er en meget begrænset trafik på vejen. Der vurderes ikke at være grund til at lukke vejen.

<p>Holmeparken og Holmeparken/ Skodsborgvej:</p>	<p>0 6 - 10 (kryds)</p>		<p>*) Hastigheden på vejen er generelt for høj. Siden de omkringliggende veje er gjort til stilleveje, er Holmeparken blevet en gennemkørselsvej. Det er en skolevej. Der er mange elever, der cykler til skole. <u>Forslag:</u> Fartdæmpning af Holmeparken og "blink" på Skodsborgvej som hjælp til bilister og cyklister at krydse vejen.</p>	<p>Skodsborgvej er en primær trafikvej, som afvikler trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Den tilladelige hastighed på Skodsborgvej er 50 km/t. Der er anlagt 2 hævede flader på Skodsborgvej på hver sin side af Holmeparken som fartdæmpning. Politiet har ikke registreret uheld dette sted. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset.</p> <p>Holmeparken er en lokalvej. Der er foretaget 2 trafiktællinger og hastighedsmålinger i 2009 der viser, at der ikke bliver kørt for stærkt på vejen. Politiet har endvidere ikke registreret uheld på vejen. Der vurderes ikke at være behov for fartdæmpning af vejen.</p>
---------------------------------------------------------	---------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Brede Børnehave, Brede 81

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
I. C. Modewegs Vej	16	Primære begrundelser er, at der ikke er cykelsti, og der er mange biler.	I. C. Modewegs Vej er en meget smal cykelvej, specielt hvor den indsnævrer ved bakken. <u>Forslag:</u> Anlæg en cykelsti på samme side som Frilandsmuseet, hvor der er en gangsti.	I. C. Modewegs Vej var forsøgsvis lukket det meste af 2008. Det blev i 2009 besluttet at genåbne vejen med en indsnævring for at begrænse den gennemkørende trafik og den tunge trafik. Det har vist sig, at antallet af køretøjer er begrænset i forhold til før vejlukning og vejindsnævringen. På baggrund af den begrænsede trafik på vejen har Teknik- og Miljøudvalget marts 2010 besluttet at anlæg af dobbeltrettet cykelsti langs I.C. Modewegs Vej udgår af anlægsplanen.
Gang og cykelsti mellem Dan-Am og Brede Børnehave	2-5		Farlig udkørsel når man kommer på cykel og skal ud på I. C. Modewegs Vej. <u>Forslag:</u> Sætte en bom op, så cyklister ikke bare kan suse lige ud men bliver nødt til at stå af cyklen.	Det er en offentlig sti, der munder ud i I. C. Modewegs Vej. Stibomme opsættes af hensyn til trafiksikkerheden, men de medfører besværlige og ukomfortable manøvrer for cyklisterne. Der er anlagt en ca. 6 m bred chaussestenoverkørsel mellem sti og vej som venteareal, så cyklisterne har mulighed for at orientere sig om trafikken på vejen. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er få elever (<5), der benytter stien til skole. Politiet har ikke registreret uheld på stedet. Forvaltningen anbefaler ikke opsætning af stibomme.
I. C. Modewegs Vej/ Brede Børnehave	6-10		Farlig overgang fra stien, som går fra P-pladsen ved Frilandsmuseet over til Brede Børnehave. Vi opfordrer forældrene til at parkere på den P-plads, da der hurtigt bliver fyldt op foran børnehaven, og der ellers kan opstå farlige situationer med mange parkerede biler for netop cyklister. <u>Forslag:</u> Fodgængerfelt, for at tydeliggøre, at vejen krydses her.	Der er i 2005 udarbejdet en trafikal helhedsplan for området Brede Torv, Lystoftevej og I.C. Modewegs Vej. Teknisk Udvalg har ligeledes i 2005 vedtaget, at helhedsplanen indgår i den samlede prioriteringsliste. Helhedsplanen indeholder forslag til trafikstruktur – herunder rute og stier for bløde trafikanter og forslag til udformning af torvedannelser, vejudformning, stier samt kryds. Forslag til krydsningspunkter dette sted er med i helhedsplanen.

Lundtofte Bydel

Signaturforklaring:

Problemer/forslag mærket med *) er fremkommet fra borgere/beboerforeninger i området

Omtalte uheld på lokaliteten er politiregistrerede uheld i perioden 1.1 2004 – 31.12.2008

Lundtofte Skole

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Rundkørslen Nøjsomhedsvej/ Kulsviervej	67	Primære begrundelser er, at bilerne kører meget stærkt, der er mange biler, det er svært at få øje på de andre trafikanter, og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er en fartdæmpende rundkørsel hvor 5 veje støder op til. Der er fortov, afmærket blå cykelbane og forgængerovergange i alle ben. Politiet har registreret 2 personskadeuheld i krydset mellem cyklister og bilister. Uheldene er sket sent eftermiddag, og ingen af uheldene er skolevejsuheld. Erfaringer med rundkørsler viser, at det for yngre lette trafikanter kan være svært at orientere sig. Rundkørsler opfattes derfor generelt ikke som værende trygge, selvom de ikke er farlige. Det er ikke altid dårligt, at et sted opleves utrygt, idet den oplevede utryghed sikrer, at trafikanterne er lidt mere opmærksomme og er med til at sikre, at der ikke sker uheld. Rundkørslen er ikke uheldsbelastet, og der vurderes derfor ikke at være behov for yderligere tiltag.
Danmarksvej/ Nøjsomhedsvej	49	Primære begrundelser er, at bilerne kører meget stærkt, der er mange biler, det er svært at få øje på de andre trafikanter, og bilerne holder ikke tilbage.	*) Der er problemer med trafikbelastningen for enden af Danmarksvej og videre ud på Nøjsomhedsvej.	Det er et T-kryds med vigepligt for Nøjsomhedsvej, markeret som en overkørsel. Nøjsomhedsvej er fartdæmpet til en vejledende hastighed til 40 km/t ved hjælp af indsnævring. Politiet har ikke registreret uheld i krydset. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (>50), der færdes på både Nøjsomhedsvej og den nordligste del af Danmarksvej. Ved trafikobservationer om morgenen blev det registreret, at der er skolepatulje ved overkørslen på Danmarksvej fra ca. kl. 7.45. De dirigerer trafikken på fortov og cykelsti på Nøjsomhedsvej og trafikken fra Danmarksvej. Det blev registreret, at enkelte biler ventede på at kunne køre ud på Nøjsomhedsvej, men uden alt for lange ventetider. Der var flere bilister, der holdt på Danmarksvej, og fulgte deres børn til skole via Nøjsomhedsvej. Der er ingen elever, der skal krydse Nøjsomhedsvej om morgenen. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset.

Nøjsomhedsvej/ Lundtoftevej	19	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et signalreguleret T-kryds. Politiet har ikke registreret uheld i krydset. Ved trafikobservationer om morgenen er det registreret, at der er skolepatulje i krydset 2 af benene. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydsene.
Lundtofteparken/ Lundtoftegårdsvej	16	Primære begrundelser er, at der er mange biler, de kører meget stærkt, og holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et signalreguleret T-kryds med fra- og tilkørsel til Helsingørmotorveje. Signalet tilhører Vejdirektoratet. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (21-50), der skal igennem krydset fra sti under motorvejen via Lundtofteparken til skolen. Politiet har registreret 3 uheld. Der er ikke registreret uheld med cyklister eller fodgængere, hvor eleverne færdes i krydset. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset.
Lundtoftevej/ Lundtofteparken	13	Primære begrundelser er, at der er mange biler, de kører meget stærkt og holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et T-kryds med vigepligt for Lundtofteparken, markeret som en overkørsel. Lundtoftevej er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Den første fartdæmper en indsnævring af vejen er anlagt ca. 20 m nord for Lundtofteparken. Ifølge skolevejsanalysen er der rigtig mange elever, der krydser Lundtoftevej om morgenen. Ved trafikobservation om morgenen er det registreret, at der er skolepatulje i indsnævringen om morgenen, der hjælper elever over Lundtoftevej. Det vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag.
Lundtoftevej/ Vejporten	9	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et T-kryds med vigepligt for Vejporten. Cykelstien på Lundtoftevej stopper ved Vejporten og vejen indsnævres. Hvor Lundtoftevej indsnævres, er vejen fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Der er registreret 1 uheld. Fra skolevejsanalysen ses, at der er få elever (<5), der færdes i krydset. Det anbefales, at elever inden for skoledistriktet i stedet for anvender Vejporten og sti under Helsingørmotorvejen.
Rævehøjvej/ Eremitageparken	9	Primær begrundelse er at bilerne kører meget stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et T-kryds med vigepligt for Eremitageparken. Rævehøjvej er trafiksaneret med midterheller og afmærkede midterarealer, så det er muligt at krydse vejen i to tempi. Der er cykelstier på Rævehøjvej og dobbeltrettet cykelsti i den vestlige side af Eremitageparken. Politiet har registreret 2 uheld i krydset. Ved besigtigelse af stedet er det registreret, at der er dårlig oversigt mod øst ved udkørsel fra Eremitageparken til Rævehøjvej. Bepantningen på hjørnegrunden skal klippes ind til skel, og det foreslås, at højttænder og afmærket cykelsti flyttes ca. 1 m mod syd, så bilisterne får bedre oversigt over cyklister fra Rævehøjvej mod Eremitageparken.

Danmarksvej mellem Nøjsomhedsvej og Finlandsvej	9	Primære begrundelser er, at bilerne kører meget stærkt, de holder ikke tilbage, og der er mange biler	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Danmarksvej er en lokalvej, med kørebane på ca 6,5 m med fortov i begge sider men uden cykelsti. Politiet har ikke registreret uheld på vejen på denne strækning. Fra skolevejsredegørelse 2005 – 2008 er der forslag til fartdæmpning af Danmarksvej til en vejledende hastighed på 40 km/t.
Nøjsomhedsvej mellem Danmarksvej og Lundtoftevej:	9	Primære begrundelser er, at bilerne kører stærkt, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Nøjsomhedsvej er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t med indsnævring og bump. På strækningen foran skolen er anlagt 2 bump. Politiet har registreret 1 ulykke på strækningen. Ved trafikobservationer om morgenen er det registreret, at der er mange cyklende og gående elever i den sydlige side af vejen. Der var kun elever, der blev kørt i bil og afsat i den nordlige side af Nøjsomhedsvej, trods parkeringsforbud, der skulle krydse vejen om morgenen. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag på strækningen. Det anbefales at udarbejde "Trafikpolitik" for skolen med beskrivelse af, hvordan forældre, elever og lærere skal færdes i trafikken samt kort over parkeringsmulighederne ved skolen.
Kulsviervej/ Lystoftevej/ Finlandsvej:	8	Primære begrundelser er, at der er mange biler, de holder ikke tilbage, det er svært at krydse vejen, og bilerne kører meget stærkt.	*) Skolevej. Der er foreslået hævet flade og hastighedsbegrænsning op 40 km/t. Desuden påpeges det, at der er dårlige oversigtsforhold på grund af parkerede biler ved forretningerne (vestsiden).	Det er et 4-benet kryds med vigepligt for Lystoftevej og Finlandsvej. I det sydlige ben af Kulsviervej er der en fodgængerovergang med Toronto-blink, og vejen er indsnævret til to smalle spor. I det nordlige ben er der busstoppesteder i begge sider af vejen. Der er cykelsti på Kulsviervej og Lystoftevej. Politiet har ikke registreret uheld i krydset. Skolevejsanalysen viser, at der er mange elever (<50) der færdes i krydset. Det foreslås, at der udarbejdes en trafikal vurdering med forslag til forbedring af trygheden for lette trafikanter.
Nøjsomhedsvej /indkørslen til personaleparkeringsplads og indskolingshus	6-10		Mange børn og forældre krydser indgangen - især ved skolestart – og mange "Utrygge situationer" opstår. Gående og kørende trafikblandes på personaleparkeringsplads	Indkørsel til personaleparkeringspladsen sker fra Nøjsomhedsvej over cykelsti og fortov. Det er et privat areal, hvor kommunen ikke er vejmyndighed. Der er opsat skilt, der angiver, at der kun er tilladt indkørsel for personale i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30. Der er endvidere skilt, der angiver, at der er adgang til Skolefritidsordningen Toften. Politiet har ikke registreret uheld på stedet i perioden 2004 – 2008. Forvaltningen har tidligere meddelt Børne- og fritidsforvaltningen (BF), at der ikke er noget til hinder for indretning af en p-plads ved Lundtoftevej over for vejen Lundtofteparken. Det anbefales at bevare beplantningsbæltet på skolens grund langs med

			sen, da indskolingshuset støder op til parkeringspladsen. <u>Forslag:</u> som allerede påpeget ved en tidligere undersøgelse er den eneste rigtige løsning at flytte parkeringspladsen. Den kunne flyttes til skolens boldbane ud mod Lundtoftevej.	Lundtoftevej, således at parkeringspladsen etableres bag ved beplantningsbæltet. Endvidere må BF afholde de nødvendige udgifter til at udføre p-pladsen. Teknisk Forvaltningen finansierer ikke anlæg uden for vejareal. Det anbefales at udarbejde "Trafikpolitik" for skolen med beskrivelse af, hvordan forældre, elever og lærere skal færdes i trafikken samt kort over parkeringsmulighederne ved skolen.
Lundtoftevej/ Granåsen	6-10		*)Sikring af skolebørn fra Bøgeparken til Lundtofte skole.	Krydset er ombygget september 2009 med midterheller som støttepunkt for cyklister og gående, og der er skiltet med en vejledende hastighed på 40 km/t. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag i krydset.
Trafiksanering af Ravnholmvej	1			Fra Skolevejsredegørelse 2005 - 2008 er der forslag til trafiksanering af Ravnholmvej til 30/40 km/t. Vejen foreslås trafiksaneret pga. dårlige oversigtsforhold og kurvet vejforløb.

Børnehuset Vandpytten, Lundtofteparken 43

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Lundtofteparkens indkørsel til butiksområde	2-5		Lundtofteparkens indkørsel til butiksområder er også adgangsvej til daginstitution, garageanlæg og varmecentral. Man passerer dobbeltrettet cykelsti, hvilket bilisterne ikke altid er opmærksomme på. Der er mange cyklende skolebørn fra Eremitageparken samt Rævehøjparken, til og fra skole. <u>Forslag:</u> Bedre skiltning, evt. med lille blink-lys.	Lundtofteparken er en lokalvej. Der er en dobbeltrettet cykelsti i den nordlige side af Lundtofteparken, der skal passeres for at komme til butiksområdet. Politiet har registreret 2 uheld i den vestlige indkørsel. Ved besigtigelse på stedet er det registreret, at indkørslerne er afmærket og skiltet korrekt, men at både afmærkning og skiltning er slidt. Det foreslås, at skiltning og afmærkning fornyes.
Lundtofteparken - dårlige oversigtsforhold	2-5		Langs Lundtofteparken mellem vej/p-områder og dobbeltrettet cykelsti er der en meget høj og meget tæt hæk. Der er meget ringe oversigtsforhold for gående og cyklende ved adgangsvejene til husblokkene fra parkeringspladserne. <u>Forslag:</u> Opstribning (som fodgængerfelt) på cykelstien samt alternativ klipning af hækken (så den skrånere), og udsynet bliver bedre.	Der er dobbeltrettet cykelsti i den nordlige side af lokalvejen Lundtofteparken. Mellem sti og kørebane/parkeringsarealer er der en bøgehæk. Ved besigtigelse af stedet er det registreret, at hækken er meget brede og er med til at forringe oversigten ved fodgængers passage af den dobbeltrettede cykelsti. Der fremsendes påbud om indklipping af hækken.

Områdecenter Lystoftebakken, Caroline Amalie Vej 130

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Caroline Amalie Vej	1		Der er nedsat synlighed for beboerne, der skal krydse vejbanen. Denne passage af vejen ligger i et sving, hvor biler, der kommer fra Brede Torv ikke kan se, hvad der befinder sig i krydset, og biler, der kommer fra modsat retning, skal op ad en stejl bakke og ikke kan se. <u>Forslag:</u> Øget skiltning samt evt. fartnedsættende tiltag på Caroline Amalie Vej og fodgængerovergang.	Caroline Amalie Vej er en sekundær trafikvej og en busvej. På strækningen er der flere sving. Fra nord er strækningen skiltet med færdselstavle "flere sving" men ikke syd fra. En offentlig sti munder ud i Caroline Amalie Vej. Ved besigtigelse er det registreret, at der ikke er dykket kantsten mod vej i nogen af siderne. Overgangen er ikke handicapvenlig. Det foreslås af kantstenen dykkes ved stien for at etablere en handicapvenlig overgang og endvidere skiltes med færdselstavle "flere sving" syd fra. Forslag om hastighedsnedsættelse drøftes med politiet.
Caroline Amalie Vej	1		Der er smalle fortove, samt høje kantsten. Der kører mange beboere i kørestol samt gående beboere med et ganghjælpemiddel, som skal benytte fortovet til Brede Torv. Mange bruger i stedet vejbanen for at komme frem. <u>Forslag:</u> Udvidelse af fortovsareal og en anden belægning end i dag eller udlignelse af vejbane/fortovskant - evt. en hævet vejbane.	Der er fortov i begge sider af vejen på en bredde af ca. 1,75 m (københavnertov med 2 rækker fliser delt af et bånd af chaussesten samt 3 rækker chaussesten ved kantstenen). En kørestolsbruger eller stokkebruger har en feltbredde på 1,20 m. Fortovet er derfor bredt nok til kørestolsbrugere, stokkebrugere og gående med rollator. Ved besigtigelse blev det registreret, at hækkene i den vestlige side af vejen ikke var klippet ind. Der sendes påbud om klipning af hæk.
Lystoftevej/ Caroline Amalie Vej/ Mølleåparken	2-5		Uoverskuelige trafikforhold i krydset. Beboerne bruger vejbanen som fremkomstvej, og for bilisterne er der ingen/nedsat oversigt i krydset. <u>Forslag:</u> Tydelig markering af en fodgængerovergang, evt. trafiklysregulering.	Det er et 4 benet kryds med knækket prioritet. Der er vigepligt for Lystoftevej og Mølleåparken. Der er registreret 1 uheld i krydset. Der er i 2005 udarbejdet en trafikal helhedsplan for området Brede Torv, Lystoftevej og I. C. Modewegs Vej. Teknisk Udvalg har ligeledes i 2005 vedtaget, at helhedsplanen indgår i den samlede prioriteringsliste. Helhedsplanen indeholder forslag til trafikstruktur - herunder ruter og stier for bløde trafikanter og forslag til udformning af torvedannelser, vejudformning, stier samt kryds. I helhedsplanen er der forslag til etablering af hævet flade i krydset med midtervulst og fodgængerovergang ud for områdecentret og umiddelbart syd for krydset.

Hjortekær Bydel

Signaturforklaring:

Problemer/forslag mærket med *) er fremkommet fra borgere/beboerforeninger i området

Omtalte uheld på lokaliteten er politiregistrerede uheld i perioden 1.1 2004 – 31.12.2008

Trongårdsskolen, Trongårdsvej 50

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Hjortekærvej/ Rævehøjvej	21	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, der er mange biler, og bilerne holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et T-kryds med knækket prioritet. Der er anlagt midterheller, der kan anvendes som støttepunkt i forbindelse med gående og cyklister passage af vejen. Der er endvidere afmærket blå cykelbane i svinget. Der er registreret 1 uheld i krydset mellem svingende cyklist og bilist fra Hjortekærvej. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er en del elever (11 - 20), der krydser Rævehøjvej dette sted. Ved besigtigelse er det registreret, at oversigtsforholdene for Rævehøjvej er gode. Der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag.
Klampenborgvej/ fodgængerovergang (ved Hvidegårdsparken)	20	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører meget stærkt, de holder ikke tilbage, og det er svært at krydse vejen.	Ikke lysreguleret fodgængerovergang. Der køres hurtigt og tæt om morgenen selv med skolepatulje og hurtigt om eftermiddagen, hvor mange børn krydser alene. <u>Forslag:</u> Lysregulering eller *) fodgængertunnel.	Klampenborgvej er en overordnet trafikvej mellem øst og vest, med en hastighedsbegrænsning på 60 km/t. For at forbedre sikkerheden for skoleelever er der opsat variable hastighedstavler, der periodevis nedsætter hastigheden til 40 km/t. Virkningen af de variable hastighedstavler blev evalueret i efteråret 2007. Resultatet viste, at der var en tydelig nedgang i gennemsnitshastighederne på op til ca. 25%. Tavlerne blev vurderet til at have en god effekt på hastigheden og trafiksikkerheden.

Hjortekærvej/ indkørsel til skolen og Uddannelses- center Nord	12	Primære begrundelser er, at der er mange biler, bilerne holder ikke tilbage, og de kører meget stærkt.	Børnene krydser Hjortekærvej ved indkørslen i stedet for ved fodgængerovergangen for at komme til busstop. <u>Forslag:</u> Flyt busstopsted til den anden side af fodgængerovergangen.	Ved indkørslen til skolen og Uddannelsescenter Nord er kørebanerne på Hjortekærvej indsnævret ved at anlægge en bred midterhelle, der kan benyttes som støttepunkt i forbindelse med krydsning af vejen. Vejen kan krydses i to tempi. Der er ikke plads syd for fodgængerovergangen til busstoppestedet, det er ikke muligt at flytte disse. Det foreslås, at der udarbejdes trafikpolitik på skolen med kort med anbefalede skoleveje, herunder at gå via Trongårdsvej og krydse Hjortekærvej i fodgængerovergangen for at komme til busstoppestedet på den anden side af vejen.
Lundtoftevej/ Vejporten	9	Primære begrundelser er, at der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Som Lundtofte Skole.
Rævehøjvej/ Eremitageparken	9	Primær begrundelse er, at bilerne kører meget stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Som Lundtofte Skole.
Klampenborgvej/ Hjortekærvej	9	Primære begrundelser er, at der er mange biler, som kører meget stærkt, bilerne holder ikke tilbage, og det er svært at krydse vejen.	*)En rigtig fodgængerovergang over Klampenborgvej ønskes. I dag er der uhensigtsmæssige ganglinjer og ventarealer for fodgængere og cyklister. Højresvingende bilister fra Hjortekær har opmærksomheden rettet mod trafikken fra Klampenborg og kører ofte, uagtet højttænderne, med stor fart rundt om hjørnet til fare for fodgængere, der krydser Klampenborgvej for at nå stoppestedet på nordsiden af Klampenborgvej (fodhegn mangler). Bilister fra Hvidegårdsparken, der skal mod Lyngby, må udføre u-sving i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej og er ofte i	Det er et T-kryds mellem overordnet trafikvej Klampenborgvej og primær trafikvej. Med vigepligt for Hjortekærvej. Politiet har registreret 6 uheld i perioden 2004 – 2008. Forslag drøftet med politiet på politimødet den 7.5.2008. For at lede venstresvingende bilister fra Hjortekær mod Klampenborg foreslås afmærket en helle mellem cykelstien og køresporet. Forslag om etablering af fortove på det nordøstligste hjørne og etablering af et flisebelagt areal i den eksisterende helle på Hjortekærvej blev positivt modtaget af politiet og vil blive etableret for at forbedre forholdene for de lette trafikanter. Vigepligtsforholdene med U-vending på Klampenborgvej blev ligeledes drøftet på mødet. Konklusionen er, at bilister, der holder ved vigelinjen (højttænderne) på Hjortekærvej, har ubetinget vigepligt og skal således holde for alle i krydset – også dem, der U-vender. Krydset er uheldsbelastet og vil blive vurderet nærmere - herunder forslag om rundkørsel - i forbindelse med gennemgang af sorte pletter i

			fare for sammenstød med højresvingende bilister fra Hjortekær. I den situation er der usikkerhed om de eksisterende vigepligtsforhold. <u>Forslag:</u> Rundkørsel.	kommunen.
Trongårdsvej/ Hjortekærsvej	9	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, bilerne kører meget stærkt og holder ikke tilbage.	Ikke lysreguleret fodgængerovergang. <u>Forslag:</u> Lysregulering.	Der er i dag en fodgængerovergang med Toronto-anlæg og midterheller, så det er muligt at passere i to tempi. Der er ikke skolepatrulje i overgangen om morgenen. For at forbedre trygheden ved passage af stedet er det muligt at etablere elektroniske, variable hastighedstavler, hvor hastigheden nedsættes til 40 km/t om morgenen i et område på 200 m på hver side af overgangen, forudsat at der er skolepatrulje i overgangen. Teknisk Forvaltning kan ikke anbefale etablering af signalanlæg, da kriterier for etablering af signalregulering ikke er til stede.
Hjortekærsvej/ Langs Hegnet	9	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, der er mange biler, og de holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Der er i Skolevejsredegørelse 2005 – 2008 særskilt projekt for trafiksanering af Hjortekærsvej på strækningen fra Fortunparken frem til Rævehøjvej med indsnævring af kørebane og udvidelse af midterheller samt nedsættelse af hastigheden fra 60 km/t til 50 km/t. Der var afsat 550.000 kr. i budget 2009 til projektet. Dette anlægsarbejde overføres til budget 2010.
Klampenborgvej/ Lundtoftegårdsvej	6	Primære begrundelser er, at der er mange biler, de kører stærkt og holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Det er et stort og trafikeret kryds mellem en overordnet trafikvej (Klampenborgvej) og en primær trafikvej. Fra skolevejsanalysen ses, at der er få elever (<10), der færdes i krydset. Politiet har registreret 13 uheld i krydset. Forslag til forbedring af fremkommeligheden samt trafiksikkerheden er som beskrevet i krydset Christian X's Alle/ Buddingevej, under Engelsborgskolen. Det anbefales for fodgængere og cyklister, der skal mod syd eller øst, at anvende stitunnellen enten under Klampenborgvej eller Helsingørmotorvejen (syd for Akademivej) frem for krydset.

<p>Vejporten/ Eremitageparken</p>	<p>6</p>	<p>Primære begrundelser er, at der er mange biler, de kører stærkt og holder ikke tilbage.</p>	<p>Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.</p>	<p>Det er en rundkørsel, hvor det vestligste ben er med mulighed for til og fra Helsingørmotorvejen. Der er fortovet og afmærket cykelbane i rundkørslen. Der er fodgængerovergang i alle ben. Der er dobbeltrettet cykelsti i den sydlige side af Vejporten vest for rundkørslen og i den vestlige side af Eremitageparken, begge adskilte fra vej og rundkørsel med skillerabat. Der er registreret 1 eneuehld i rundkørslen. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (<50), der færdes på den dobbeltrettede cykelsti på Eremitageparken og Vejporten vest for rundkørslen men ikke i rundkørslen. Ved besigtigelse er det registreret, at afmærkningen af cykelbane, fodgængerovergange m.m. er meget slidt. Det foreslås, at afmærkningen fornyes.</p>
<p>Indkørselen til skolen og Uddannelsescenter Nord</p>	<p>1</p>		<p>Manglende fortovet. Børn på kørebanen, og der bliver kørt med for høj hastighed. <u>Forslag:</u> fortovet eller anden trafikseparation samt bump.</p>	<p>Sagen har været behandlet i Teknisk Udvalg dec. 2008, efter henvendelse fra skoleinspektør på Trongårdsskolen. På mødet har Teknisk Udvalg besluttet at forvaltningen bemyndiges til, at gennemføre et projektforslag på adgangsvejen til den nordlige parkeringsplads. Der er i årsplan 2010 afsat et beløb på 75.000 kr. til sikring af nordlig adgangsvej til Trongårdsskolen. Sagen har været drøftet på et politimøde i 2007. Forvaltningen har i den forbindelse foretaget morgenobservationer på adgangsvejen. Hvor cyklisterne krydser adgangsvejen for at fortsætte af den nyanlagte fællessti, vurderes det at være behov for en trafiksikring. Der foreslås etableret et bump på adgangsvejen umiddelbart øst for, hvor cyklisterne krydset over til fællesstien, samt at p-pladsen ved Erhvervsakademiet ensrettes nord om, og at der opsættes standsningsforbudstavler på adgangsvejen.</p>

Klampenborgvej – fodgængerovergang ved tilkørsel til Helsingørmotorvejen	2-5		*)Det er et farligt sted at færdes. Der er mange elever til Trongårdsskolen, som færdes der hver dag på vej til og fra skole. Der er mange bilister, der med høj fart kører fra Klampenborgvej ned på motorvejen samtidig med, at der er grønt for fodgængere og cyklister, så der kan opstå konflikter.	Signalanlæggene ved til- og frakørsel fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen er Vejdirektorates. Politiet har registreret uheld ved tilkørslerne men ikke mellem lette trafikanter og bilister. Det anbefales for fodgængere og cyklister, der skal mod syd eller øst at anvende stitunnellen enten under Klampenborgvej eller Helsingørmotorvejen (syd for Akademivej), frem for krydset. Det foreslås, at der udarbejdes trafikpolitik på skolen med kort med anbefalede skoleveje, herunder de omtalte stisystemer.
---------------------------------------------------------------------------------	-----	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Børnehuset Eremitagen, Eremitageparken 331 - 333

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Lundtofteparken/ Lundtoftegårdsvej	16	Primære begrundelser er, at der er mange biler, de kører meget stærkt og holder ikke tilbage.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Se svar ved Lundtofte Skole.

Dyrehavens Skovbørnehaven, Trongårdsvej 60

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Trongårdsvej 60 ud for institutionen	0			Fra Skolevejsredegørelse 2005 – 2008 er der forslag til forlængelse af fortov hen til Dyrehavens Skovbørnehaven.

Taarbæk Bydel

Signaturforklaring:

Problemer/forslag mærket med *) er fremkommet fra borgere/beboerforeninger i området

Omtalte uheld på lokaliteten er politiregistrerede uheld i perioden 1.1 2004 – 31.12.2008

Taarbæk Skole, Taarbæk Strandvej 96

Lokalitet	Skolevejsanalyse		Spørgeskema	Forvaltningens Kommentarer/forslag
	Antal elever	Begrundelse for utryghed	Problem/forslag	
Rundkørslen Taarbæk Strandvej/ Edelslundsvej	15	Primære begrundelser er, at bilerne ikke holder tilbage, og det er svært at få øje på de andre trafikanter.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Der er en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på Taarbæk Strandvej. Rundkørslen ved Edelslundsvej er en del af fartdæmpningen. Der er fortovej i rundkørslen bortset fra på den østlige side af Taarbæk Strandvej nord for rundkørslen. Der er ingen cykelstier og ingen fodgængerovergange. Politiet har ikke registreret uheld i rundkørslen i perioden 2004 – 2008. Der er et projekt fra Skolevejsredegørelse 2005 – 2008 med opsætning af rækværk på fortovej for at sikre, at fodgængere går så langt frem mod øst, at de kan passere Edelslundsvej uden problemer.
Taarbæk Strandvej fodgængerovergang foran Taarbæk Skole	6	Primære begrundelser er, at det er svært at krydse vejen, bilerne kører meget stærkt, og de holder ikke tilbage.	Der er trængsel om morgenen, når forældrene sætter børn af fra biler. Der er meget få steder at holde, og det kan reducere overblikket og udsynet for skolepatuljerne.	På Taarbæk Strandvej er der anlagt en hævet flade i hele skolens og skolegårdens længde. Der er afmærket fodgængerovergang foran skolen, hvor der er skolepatulje om morgenen. Ved trafikobservationer om morgenen blev der observeret flere biler, der holdt foran og nord for skolen for at afsætte elever, men hvor der er p-forbud. Der er meget få gennemkørende biler. De fleste biler, der færdes ved skolen, er forældre, der kører deres børn i skole. Det anbefales, at der udarbejdes "Trafikpolitik" med beskrivelse af, hvordan elever, forældre og lærere skal færdes foran skolen samt kort, der viser, hvor det er tilladt at parkere. Desuden anbefaling af, at eleverne går eller cykler til skole.

Taarbæk Strandvej / Skovvej	5	Primære begrundelser er, at det er svært at få øje på de andre trafikanter, der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Dårligt udsyn – ofte parkerede biler i begge vejsider, særligt om morgenen.	Det er et T-kryds med vigepligt for Skovvej. Oversigtsforholdene mod syd er tilstrækkelige, og mod nord er de rimelige bortset fra, hvis der holder en bus. 10 m reglen gælder omkring krydset, så det er en ulovlig parkering, når der parkeres i begge sider af vejen. Kommunens parkeringsvagter kommer jævnligt forbi. Det anbefales, at der udarbejdes "Trafikpolitik" for skolen som beskrevet ovenfor.
Taarbæk Strandvej mellem Edelslundsvej og skolen	5	Primære begrundelser er, at der er mange biler og de kører stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Der er ingen cykelsti på strækningen, der er busstoppested og mange ulovlige parkeringer. Det anbefales, at der udarbejdes "Trafikpolitik" for skolen som beskrevet ved Taarbæk Strandvej foran skolen.
Strandvejen mellem Dyrehavevej og Eremitagevej	4	Primære begrundelser er, at bilerne kører meget stærkt, der er mange biler, og det er svært at krydse vejen.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Strandvejen inden for byzonen er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 45 km/t med bump og midterheller. Der er fortove i begge sider af vejen og cykelbane på en del af strækningen. Der er i 2009 anlagt 2 ekstra heller i den sydlige ende, og vejen er dermed indsnævret. Sidevejene til Strandvejen har alle direkte adgang til stien langs banen. Trods fartdæmpning af Strandvejen anbefales det, at gående og cyklende benytter sti langs banen som skolevej. Fra Skolevejsanalysen ses, at rigtig mange benytter stien som skolevej, og at ingen benytter Strandvejen. Det anbefales, at der udarbejdes "Trafikpolitik" for skolen med kort med anbefalede skoleveje.
Edelslundsvej mellem Domusvej og Taarbæk Strandvej	3	Primær begrundelse er, at bilerne kører meget stærkt.	Ingen kommentarer fra skolen eller borgere.	Edelslundsvej er en blind vej og derfor uden gennemkørende trafik. Det er en smal vej med parkeringslommer i den nordlige side af vejen, og det er adgangsvej til parkeringsplads ved Taarbæk kirke. I Skolevejsanalysen ses, at rigtig mange elever (21-50) benytter vejen til skole. Der er begrænset trafik på vejen, og der vurderes ikke at være behov for yderligere tiltag.

Taarbæk Strandvej, strækningen syd for skolen - havsiden	1		<p>Biler parkerer langt oppe på fortovene på Taarbæk Strandvej - tvinger nogle steder børnene til at gå på vejen. Især de steder, hvor der også er byggeri.</p> <p><u>Forslag:</u> Flere p-pladser i byen.</p>	<p>Der er mange parkeringsrestriktioner på Taarbæk Strandvej af hensyn til trafiksikkerheden, men der foretages mange ulovlige parkeringer. Parkeringsvagterne observerer jævnligt vejen. Det er ikke muligt at anlægge flere parkeringspladser.</p>
Banestien	0		<p>*) Voksne cykler hensynsløst på stien langs banen, det er primært om eftermiddagen og weekenderne. Klager er blevet påkørt af en hurtigkørende cyklist.</p> <p><u>Forslag:</u> Foreslår opsætning af bomme ved Trepilevej ved lågen til Dyrehaven.</p>	<p>Stien er en tidligere amtssti, der er overgået til kommunen i forbindelse med kommunalreformen. Det er en ca. 2 m bred dobbeltrettet fællessti. Stien er skiltet med fællessti, der angiver, at trafikanter skal udvise gensidig hensynsfuldhed. Der er endvidere skiltet med, at knallertkørsel ikke er tilladt. Fodgængere og cyklister, der kommer fra sideveje og fra private haver, har vigepligt for cyklister og fodgængere på stien. Der er i dag bomme før trappe/rampe ned til Edelslundsvej. Disse bomme er placeret af hensyn til cyklisternes sikkerhed. Stibomme opsættes af hensyn til trafiksikkerheden, men de kan medføre besværlige og ukomfortable manøvrer for cyklisterne, så de opsættes kun steder, hvor det er af hensyn til cyklisternes sikkerhed. Fra Skolevejsanalysen ses, at der er rigtig mange elever (21 - 50), der bruger stien frem til Edelslundsvej til skolen. Men der er ingen elever, der har angivet stien som utryk. Der vurderes ikke at være behov for opsætning af ekstra bomme.</p>
Trafiksanering af Taarbæk Strandvej	1			<p>Fra Skolevejsredegørelse 2005 - 2008 er der forslag til trafiksanering af Taarbæk Strandvej ved Sommervej og Skærsommervej. Forvaltningen undersøger mulighederne for en alternativ måde at hastighedsdæmpe Taarbæk Strandvej omkring Sommervej og Skærsommervej, hvor de brolagte felter tidligere er blevet fjernet.</p>

KORTBILAG:

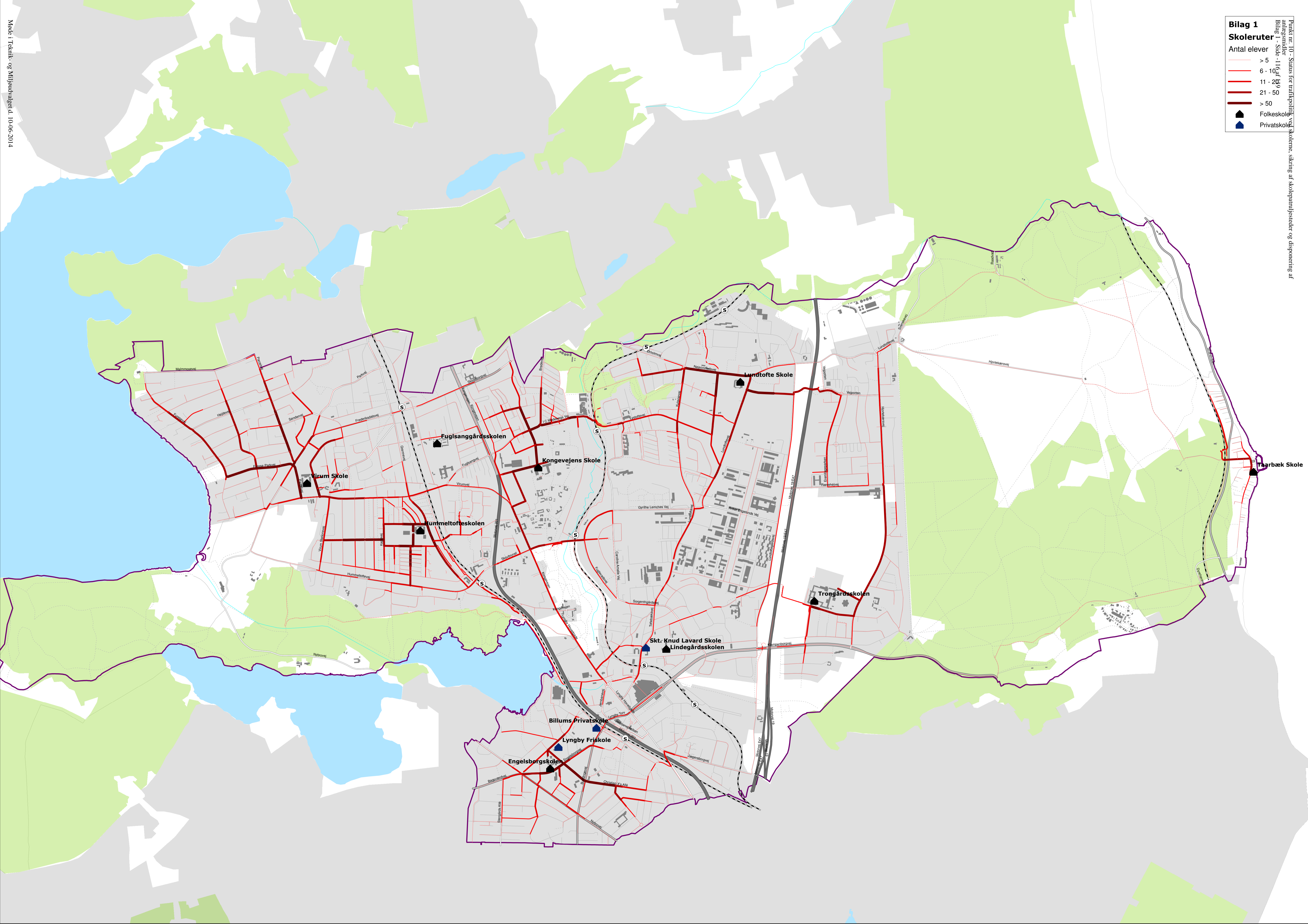
1. SKOLEVEJSANALYSE – SKOLERUTER
2. SKOLEVEJSANALYSE - UTRYGGE LOKALITETER
3. OVERSIGTSKORT MED ANGIVELSE AF UDPEGEDE LOKATIONER MED PROJEKTFORSLAG

Bilag 1
Skoleruter
 Antal elever

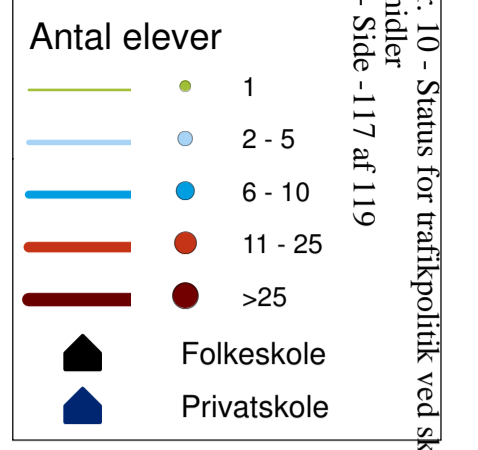
- > 5
- 6 - 10
- 11 - 20
- 21 - 50
- > 50

▲ Folkeskole
▲ Privatskole

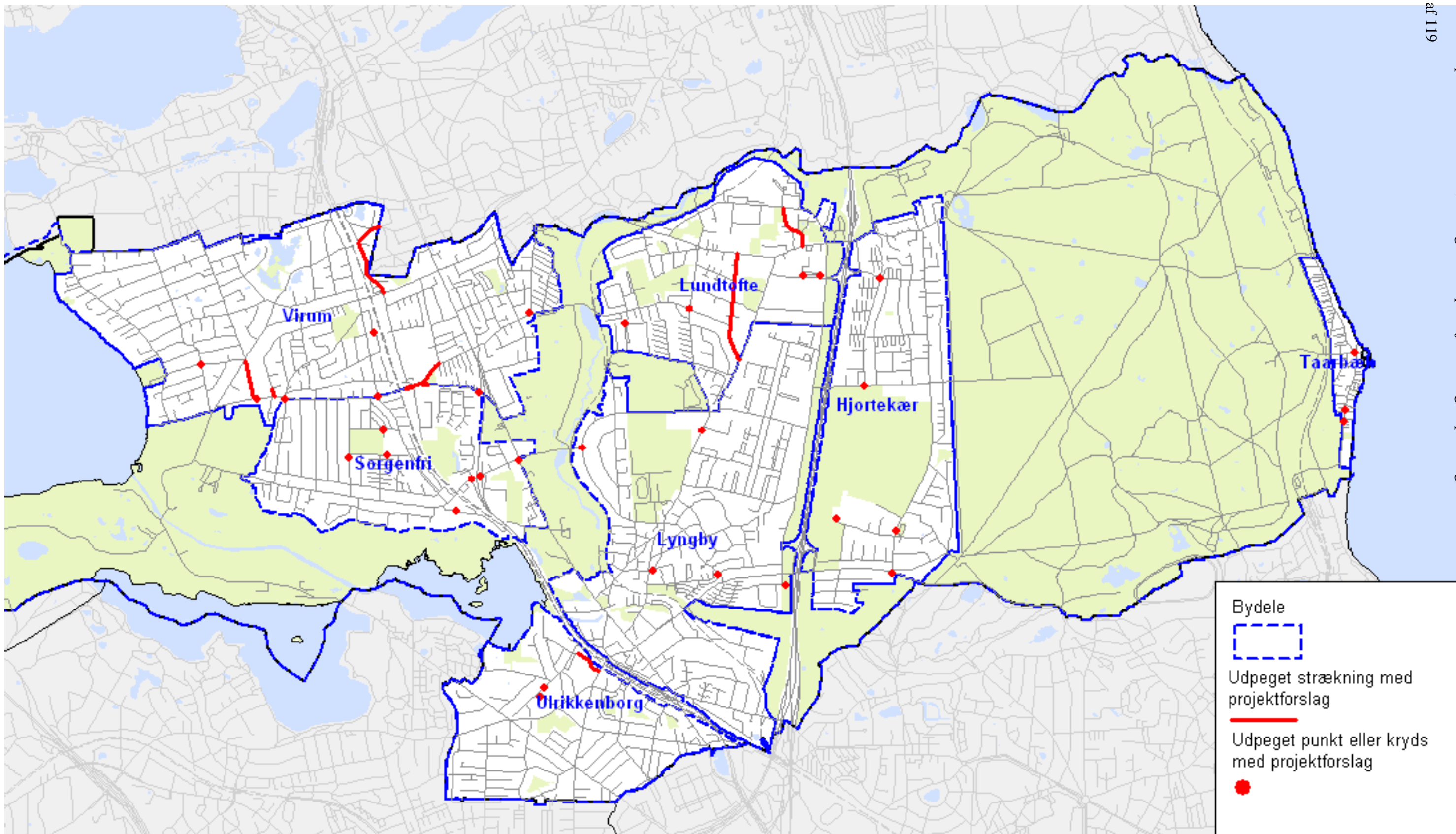
Model i Teknik- og Miljøudvalget d. 10-06-2014



Punkt nr. 10 - Status for trafikpolitik, vej skolerne, sikring af skoleplanlæsesider og disponering af anlægsmidler
 Bilag 1 - Side 11 af 129



Kortbilag 3: Udpegede lokaliteter med projektforslag



"Skolevejsredegørelse 2010 – 2013" -

Prioriteret etapeopdelte liste med bemærkninger

Budget år	Lokalitet	Bydel	Projektforslag	Skønnet anlægsudgifter /bemærkninger
2010	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafikkampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanering af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner m.fl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	Udført
	Skolebakken	Virum	Standsningsforbud i tidsrummet kl.7.30 – 8.30 på Skolebakken fra nr. 22 ned til Virumvej.	
	Lundtoftevej 89	Lyngby	Standsningsforbud 10 m på hver side af indkørslen	
	Kongevejen/Skovbrynet	Sorgenfri	Blåt cykelfelt i den østlige side af Kongevejen	Udført
	Virumvej/Grønnevej	Sorgenfri	Blå cykelfelter langs Grønnevej	Udført
	Klampenborgvej/Hjortekærvej	Hjortekær	Forbedret overgang for lette trafikanter	Udført
	Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej	Virum	Trafikal vurdering af strækningen og opsætning af permanente fartvisere "Din fart"	Udført
	Bredevej/I. C. Modewegs Vej	Virum	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt	Udført
	Furesø Parkvej/ Virum Overdrevsvej	Virum	Anlæg af cykelsti forbi krydset og anlæg af indsnævring til vejledende hastighed på 40 km/t	udført
	Sorgenfrigårdsvej/ Lyngbygårdsvej	Lyngby	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt	udført
2010				udført
2011	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafikkampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanering af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner mfl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	udført
	Skovbrynet/Fuglevadsvej	Lyngby	Kanaliserings og opstramning af kryds Anlæg af overkørsel og cykelsti i svinget	Projektet anbefales udført i 2014
	Virumvej/Virum Stationsvej	Virum	Indsnævring af kryds og anlæg af blå cykelbaner på Virumvej.	udført
2011				
2012	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafikkampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanering af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner mfl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	udført
	Rævehøjvej/Eremitageparken	Lundtofte	Flytning af vige linje m.m	
	Løvgårdsvej/sti til skolen	Sorgenfri	Fjernelse af parkeringsplads	25.000 kr.
	Kaplevej/Løvgårdsvej	Sorgenfri	Anlæg af vejindsnævring	150.000 kr.
	Virumvej/ afkørsel fra Lyngby Omfartsvej	Sorgenfri	Anlæg af støttehelle på Virumvej som krydsningspunkt for lette trafikanter	500.000 kr.
	Parcelvej ved Virum Skole	Virum	Sikkerhedsvurdering af Parcelvej syd for Frederiksdalsvej med forslag til forbedringer	25.000 kr.
	Taarbæk Strandvej syd for skolen	Taarbæk	Trafiksanering af Taarbæk Strandvej ved Skærsommervej og Sommervej.	180.000 kr.
2012				880.000 kr.

Punkt nr. 10 - Status for trafikpolitik ved skolerne, sikring af skolepatruljesteder og disponering af

anlægsmidler

Bilag 2 - Side -2 af 2

Budget- år	Lokalitet	Bydel	Projektforslag	Skønnet anlægs- udgifter
2013	Skolerne	Diverse	Fokuseret område - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Traffic-kampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafik-kampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksikkerhed af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner m.fl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m. ved skoler, institutioner m.fl.	
	Cykelsti langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Jægersborgvej	Lyngby	Afmærkning af vigelinie ved stier fra Torsvang	udført
	Hummeltoftevej/ Solsikkemarken	Sorgenfri	Dykke kantsten på fortovej ud for støttehelle	35.000 kr.
	Caroline Amalie Vej nord/ off. sti	Lundtofte	Dykke kantsten ved off. sti samt skiltning. Hastighedsnedsættelse drøftes med politiet.	35.000 kr.
	Gammel Bagsværdvej/ Chr. X Alle	Ulriken- borg	Opsætning af pullerter ved gamle indgang. Gennemgang af eksisterende skiltning og afmærkning for parkering	udført
	Hummeltoftevej/til- og frakørsel fra Lyngby Omfartsvej	Sorgenfri	Blå cykelfelter opriskes	udført
	Virumvej/ Parcelvej	Virum	Ændring af eksisterende indsnævring	70.000 kr.
	Boelvej	Sorgenfri	Anlæg af hævet flade som krydsningspunkt	220.000 kr.
	Lundtofteparken – Ind- og udkørsel til Lundtofteparkens butiksområde	Lundtofte	Opriskning af afmærkning og skiltning	udført
	Kulsviervej/Lystoftevej/ Finlandsvej	Lundtofte	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt for lette trafikanter	20.000 kr.
	<i>Danmarksvej</i>	<i>Lundtofte</i>	<i>Fartdæmpning til 40 km/t</i>	<i>400.000 kr.</i>
	Gl. Bagsværdvej 32	Ulriken- borg	Fodgængerovergang i det nordlige ben i krydset Gl. Bagsværdvej/ Chr. X's Alle	udført
	<i>Rundkørsel Taarbæk Strandvej/ Edelslundsvej</i>	<i>Taarbæk</i>	<i>Opsætning af rækværk ved fortovej</i>	<i>40.000 kr.</i>
Vejporten/Eremitageparken	Hjortekær	Opriskning af blå cykelbane og fodgængerovergang	udført	
2013				820.000 kr.
Efter 2013	Fuglsangvej	Virum	Fartdæmpning ved Hasselvej og ud for Gymnasium	440.000 kr.
	I. H. Mundts Vej	Sorgenfri	Der foretages hastighedsmålinger, og behovet for fartdæmpning vurderes.	-
	Toftebæksvej 30/ fodgængerovergang ud for Sankt. Knud Lavard Skole	Lyngby	Variabel elektronisk fartviser ved fodgængerovergang	280.000 kr.
	Hjortekærvej/Trongårdsvej	Hjortekær	Variable elektronisk fartviser ved fodgængerovergang	280.000 kr.
	<i>Ravnholmvej</i>	<i>Lundtofte</i>	<i>Fartdæmpning til 30-40 km/t</i>	<i>220.000 kr.</i>
	<i>Vangeledet</i>	<i>Virum</i>	<i>Fartdæmpning omkring skolebørns krydsning af vejen</i>	<i>150.000 kr.</i>
	<i>Vinkelvej ved Billums Privatskole</i>	<i>Ulriken- borg</i>	<i>Fartdæmpning af Vinkelvej til 30 km/t</i>	<i>220.000 kr.</i>
	<i>Trongårdsvej nr. 60</i>	<i>Hjortekær</i>	<i>Forlængelse af fortovej frem til Dyrehavens Skovbørnehave</i>	<i>30.000 kr.</i>
	<i>Skovridergårdsvej</i>	<i>Virum</i>	<i>Fartdæmpning til 40 km/t</i>	<i>350.000 kr.</i>
Efter 2013	Rådighedsbeløb efter 2013 ?			1.970.000 kr.

prioriteret og etapeopdelte projektforslag. Lokalteter med *kursiv skrift* er projekter der ikke er blevet prioriteret i årsplanerne 2005 – 2008. Skønnede anlægsudgifter er 2010 priser og inkl. projektering og ekskl. moms.

Sorgenfrigaard Trafik

Problemer og forbedringer

Møde April, 2014

Tre spørgsmål

- Baggrund for henvendelse
- Hvor opleves problemer? Og hvad er årsagen?
- Hvordan kan problemer løses?

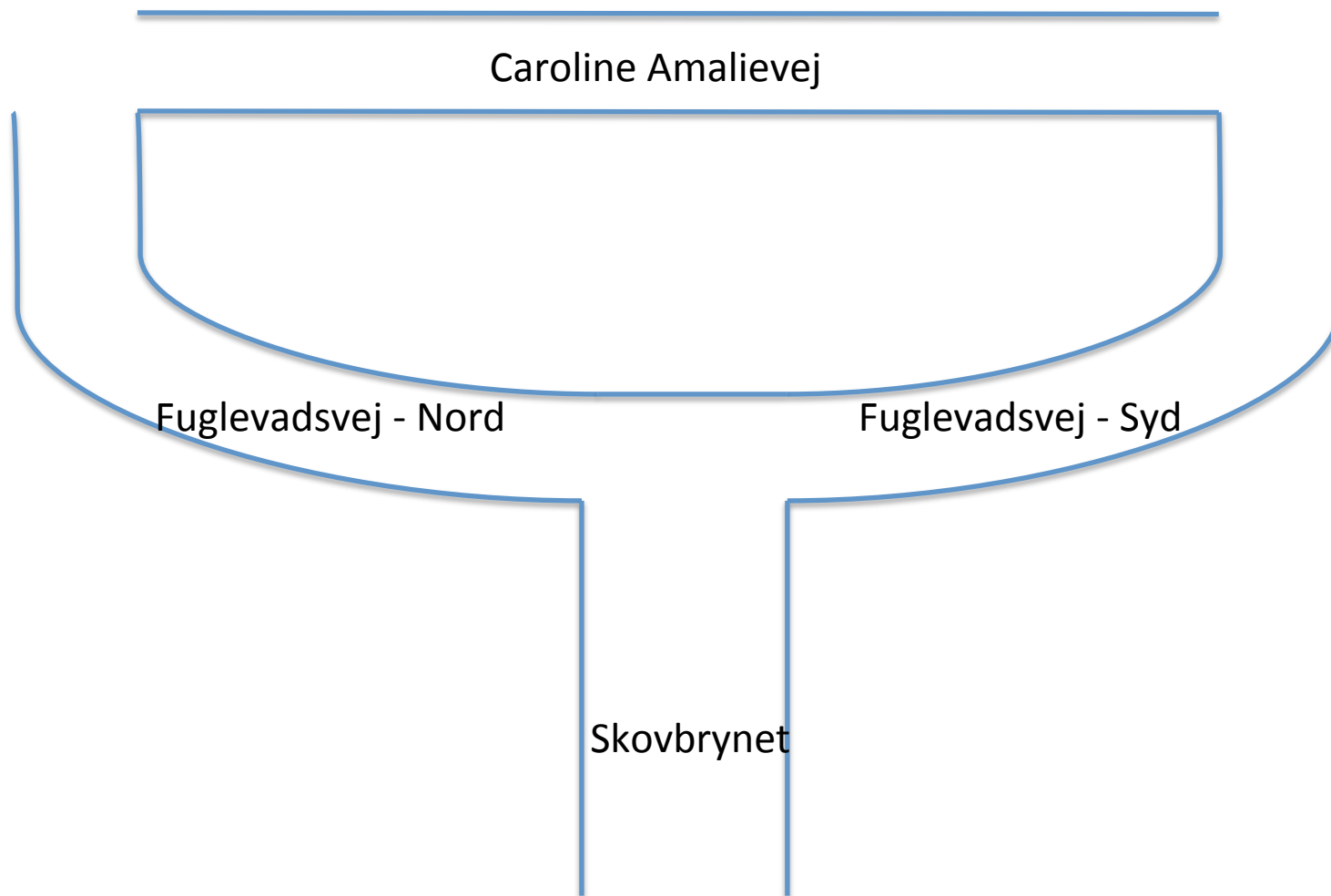
Forringelse af områdets attraktivitet

- Stigende trafik
- Tungere trafik
- Højere fart



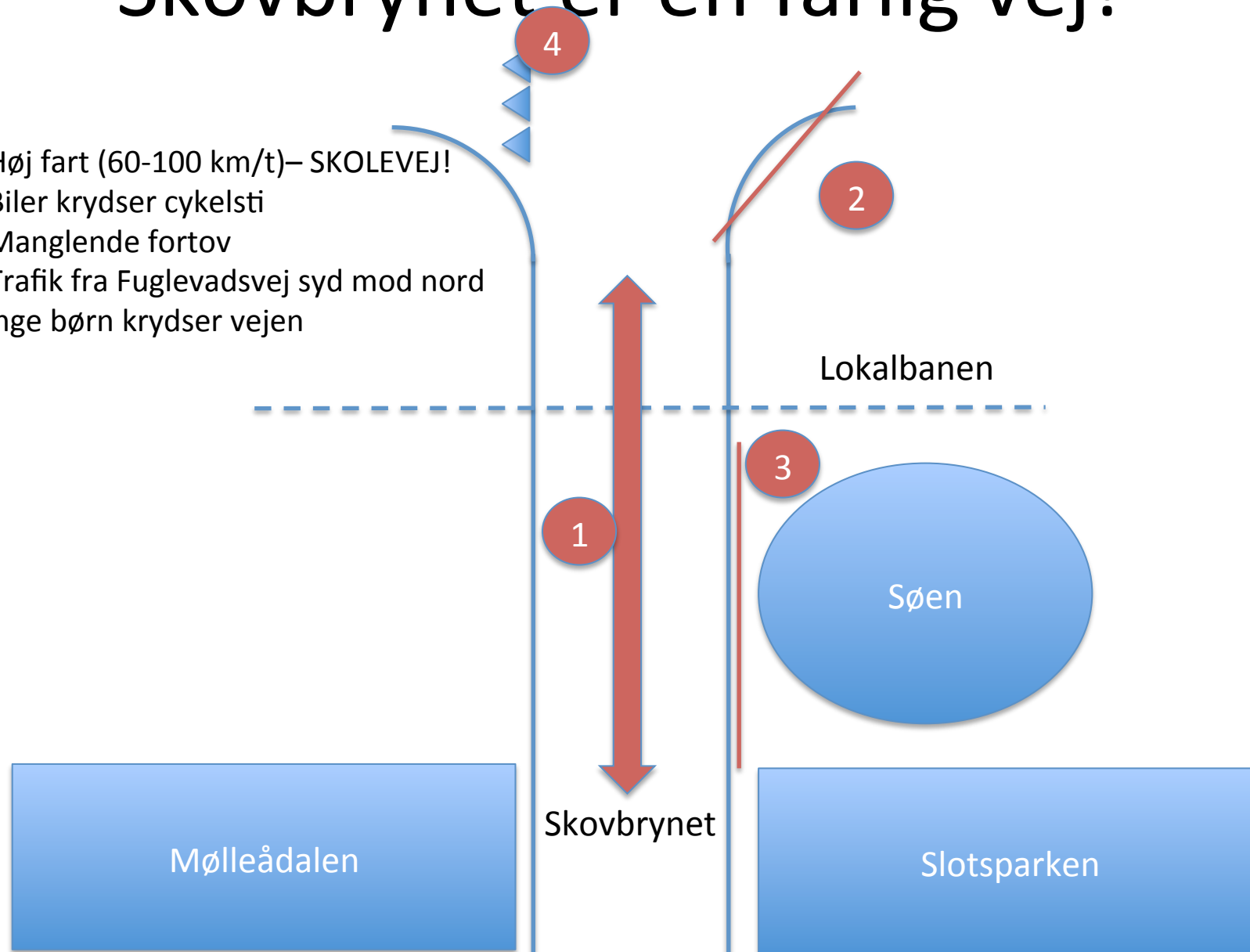
- Støj
- Forurening
- Manglende trafik sikkerhed / Usikre veje (skolevej)

Kort over veje



Skovbrynet er en farlig vej!

1. Høj fart (60-100 km/t) – SKOLEVEJ!
2. Biler krydser cykelsti
3. Manglende fortov
4. Trafik fra Fuglevadsvej syd mod nord
- Mange børn krydser vejen

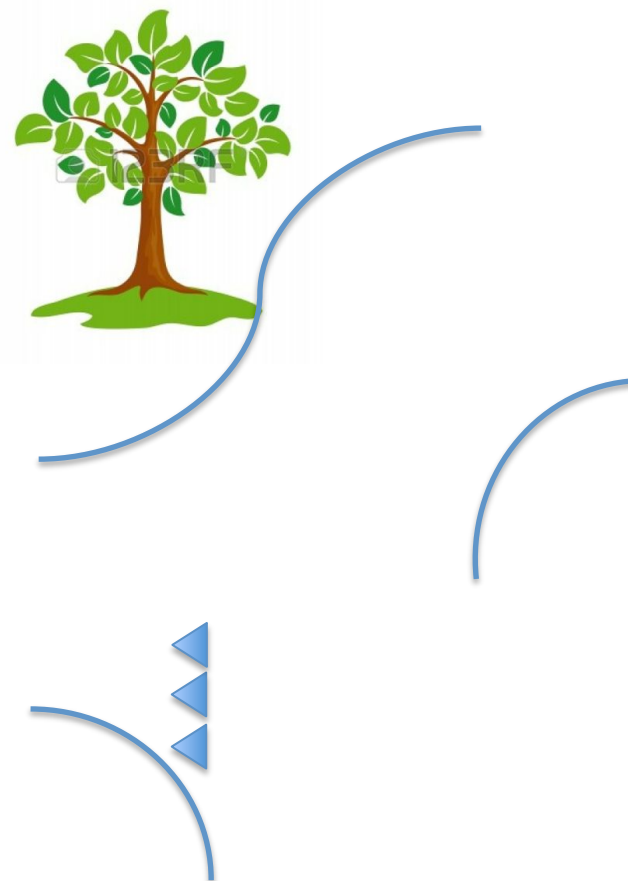


Skovbrynet – eksempel på løsning

Adolfsvej i Gentofte – fra Høghsmindevej lyskryds

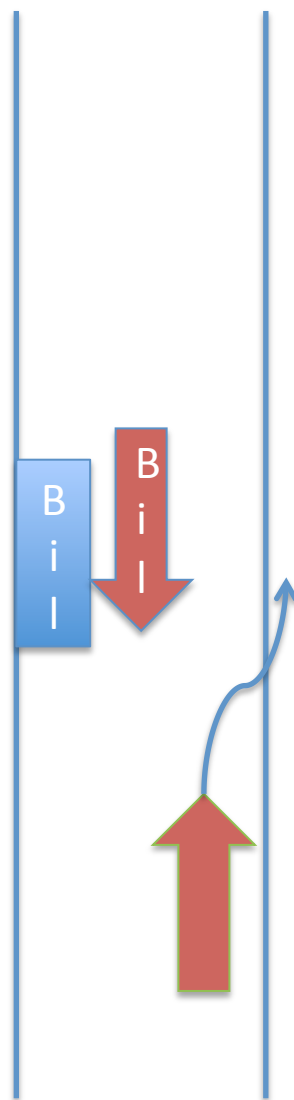


Løsning - Skovbrynet & Fuglevadsvej



Fuglevadsvej – farlig situation

Modkørende vælger at køre
op over kantsten for at
holde fart



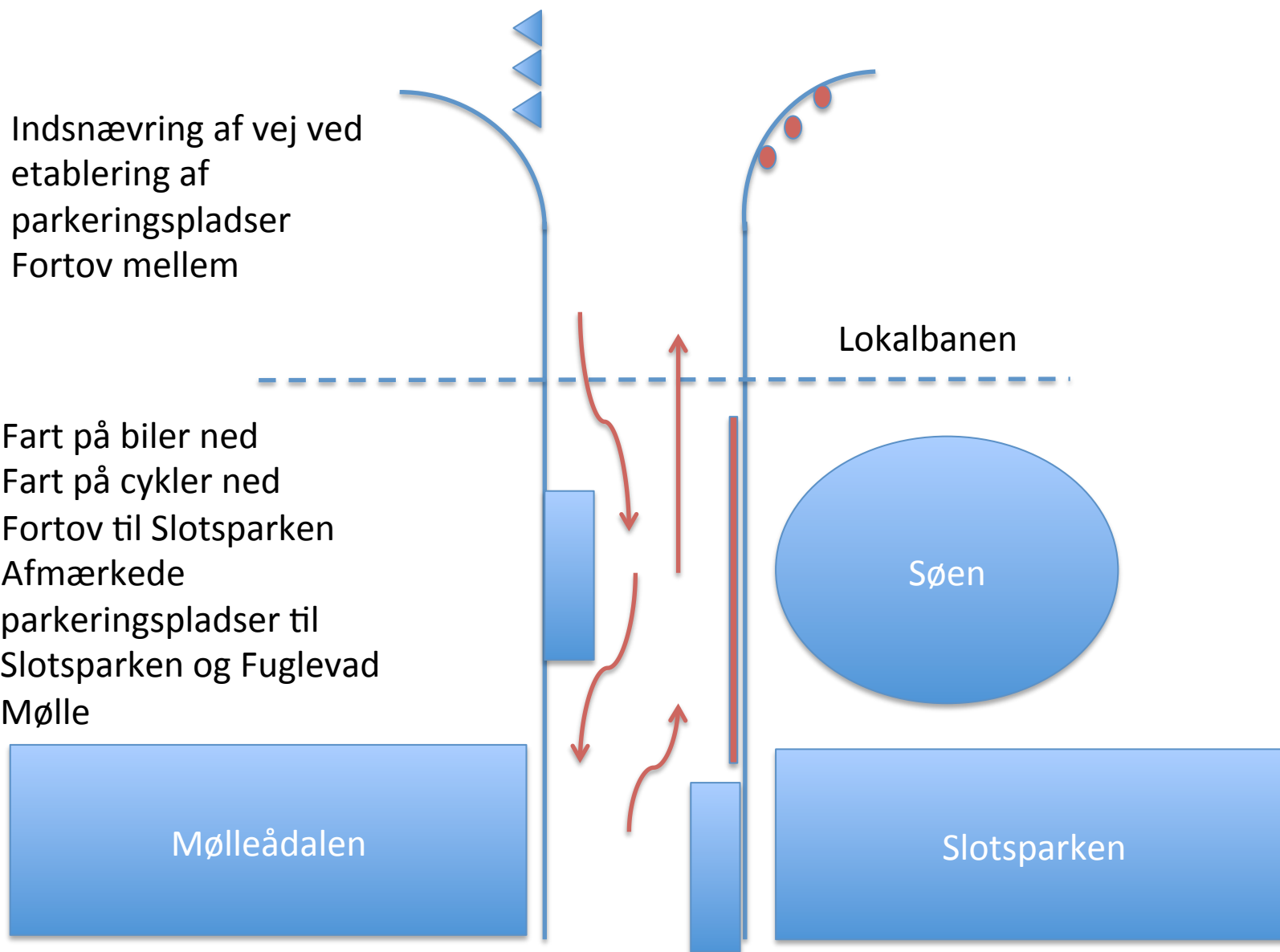
Forslag til forbedringer

- Bedre trafik sikkerhed
- Skiltning
- Påbud mod gennemkørende tung trafik

Løsning - Skovbrynet

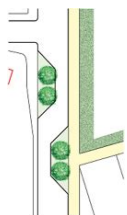
1. Indsnævring af vej ved etablering af parkeringspladser
2. Fortov mellem

- Fart på biler ned
- Fart på cykler ned
- Fortov til Slotsparken
- Afmærkede parkeringspladser til Slotsparken og Fuglevad Mølle

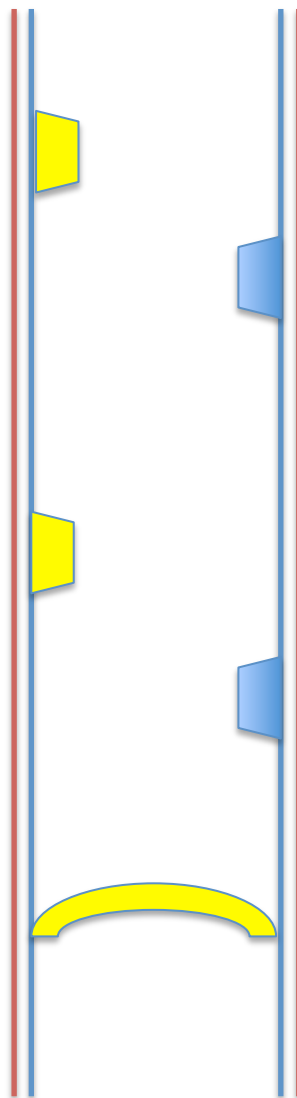


Løsning – Fuglevadsvej

1. Højere kantsten
2. Skiltning max. 40 km/t (flere steder på vejen)
3. Etablering af bump efter lyskryds (pga. vej som hælder = høj fart)
4. Forskydning af heller
(som i øvrigt er skadet/ramt – kontra visuelt miljø)
4.a alle heller forskydes
4.b første og sidste helle forskydes



Alternative eksempler på indsnævninger inkl. visuelt miljø

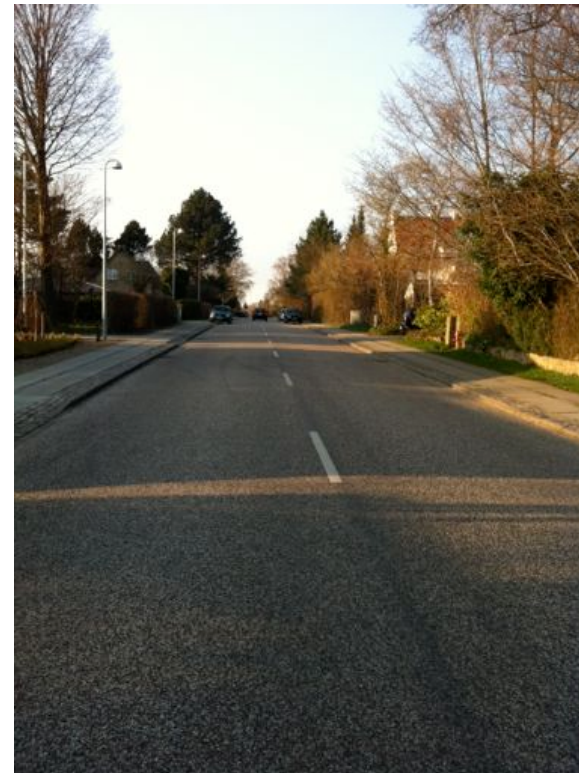


Nuværende lyskryds

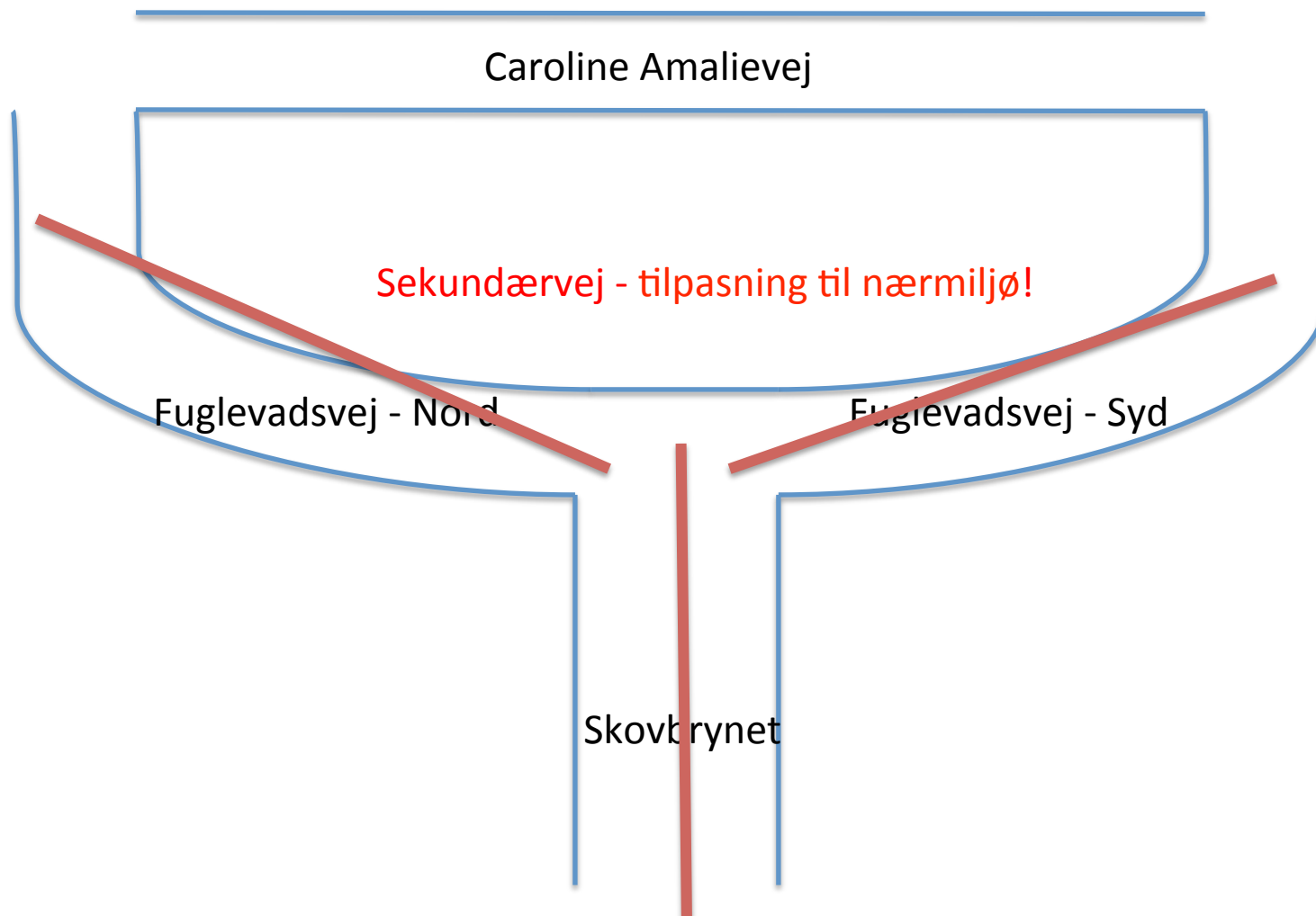


Caroline Amalievej

- Biler og busser har tendens til at køre stærkt på en lang og lige vej - med bump.
- Der er ingen skilte som viser max hastighed på vejen
- Løsning = fartdæmpning i form af max hastighedsskilte



Påbud mod gennemkørende Tung Trafik



Definition

Sekundære trafikveje er nødvendige for at sikre et sammenhængende trafikvejnet. Her søges gennemfartstrafikken mindsket gennem fartdæmpning og **tilpasning til nærmiljø**, og virkemidlerne kan være indsnævring, bump, hævede flader, midtervulst, rundkørsler og hastighedszoner.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Center for Miljø og Plan

Team Vej

Sagsnr. : 20140510007

Dato : 07-05-2014

Skrevet af : JYT

NOTAT

Om

Trafikale forhold, Sorgenfrigaards Grundejerforening – Forvaltningens kommentarer til grundejerforeningens præsentation dateret april 2014.

Trafiktællinger

Der har løbende været foretaget trafiktællinger på Fuglevadsvej syd. Der har i perioden fra 1995 – 2011, hvor trafiktællingerne er gennemført, været et faldende antal køretøjer på vejen, som vist i skemaet nedenfor.

Tilsvarende har antallet af tunge køretøjer været faldende siden 1999

Fuglevadsvej syd - Tidspunkt og årstal	Årsdøgntrafik (antal køretøjer sammenlagt for begge retninger)	Lastbil % (andel af tung trafik)
Maj 1995	3.627	2,2
April 1999	3.659	7,6
Oktober 2005	3.367	6,0
Maj 2011	3.006	5,2

Der er ikke foretaget løbende trafiktællinger af Fuglevadsvej nord og Caroline Amalie Vej

Hastighedsmålinger

Fuglevadsvej er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t i byzonen er gældende på Fuglevadsvej samt Caroline Amalie Vej og Skovbrynet.

Der er foretaget enkelte hastighedsmålinger. For Fuglevadsvej syd er gennemsnitshastigheden og hastigheden ved 85 %-fraktilen steget ganske lidt i perioden 2005 – 2011. Forvaltningen vurderer, at de fartdæpende foranstaltninger har en effekt og der køres efter forholdene.

Sted, tidspunkt og årstal	Gennemsnitshastighed	85 %-fraktil
Fuglevadsvej syd - Oktober 2005	40,2	48,9
Fuglevadsvej syd – Maj 2011	41,1	50,4
Fuglevadsvej nord – 2008	39,6	47

Der er ikke foretaget hastighedsmålinger på Caroline Amalie Vej. Der er foretaget en hastighedsmåling på Skovbrynet, som er beskrevet i afsnit om Skovbrynet.

Krydset Skovbrynet/Caroline Amalievej

Skolevejsredegørelse 2010 – 2013 omfatter projekt til forbedring af trafiksikkerheden i krydset.

Det er et T-kryds med knækket prioritet. På Skovbrynet før krydset begynder en 40 km/t vejledende hastighedszone. Fra skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (<50), der færdes i krydset. Politiet har registreret 3 uheld i krydset (2004 – 2008), hvoraf 2 er sket mellem venstresvingende bilister fra Skovbrynet og cyklister.

For at forbedre trygheden for cyklister og fodgængere foreslås, at der etableres en kanalisering i krydset, og at krydset strammes op ved etablering af en egentlig overkørsel for Fuglevadsvej nord, samt at cykelsti føres med rundt fra Fuglevadsvej syd mod Skovbrynet. Det anbefales, at forslag fra grundejerforeningen vurderes i forbindelse med udarbejdelse af projekt. Ligesom forvaltningen anbefaler, at der gennemføres trafiksikkerhedsrevision for projektet.

Forsyningsselskabet har planer om at gennemfører et LAR – projekt (Lokal afledning af regnvand) for Sorgenfrigaard, der blandt andet omfatter, at regnvand fra Sorgenfrigaardsområdet skal ledes via krydset til det grønne område syd for området. Et evt. projekt i krydset skal koordineres med Forsyningsselskabets LAR-projekt.

Forvaltningen anbefaler, at anlægsmidler i 2014 reserveres til gennemførelse af projektet.

Skovbrynet (øst for Kongevejen)

Skovbrynet er en primær trafikvej. Primære trafikveje er veje, der skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik skal kunne afvikles med en optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed. Vejene skal derfor udformes med cykelstier, buslommer m.m. Belægning og snerydning skal sikre, at vejene kan bruges året rundt. Gennemførelse af hastighedsdæmpning kan ske ved brug af indsnævring (2 spor), forsætninger, midtervulst, porte og rundkørsler.

Skovbrynet er en 2-sporet vej, der er forsynet med cykelstier. Den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t i byzonen er gældende på skovbrynet

Politiet har de seneste 5 år registreret 3 materielskadeuheld, 2 uheld i krydset Skovbrynet/Møllevej og et enuehald øst for Kongevejen.

Der er foretaget hastighedsmåling på Skovbrynet i 2008, hvor der er målt en gennemsnitshastighed på 56,7 km/t og hastighed på 85 %-fraktilen på 65, 8 km/t. Hastighedsmålingen viser, at der bliver kørt for stærk. Forvaltningen anbefaler, at der foretages nye hastighedsmålinger, og såfremt disse viser samme resultat som tidligere, anmodes Nordsjællands Politi at foretage Automatisk Trafikkontrol på vejen.

Der er udarbejdet en trafiksikkerhedsplan 2012 – 2015 for Lyngby Taarbæk Kommune. Trafiksikkerhedsplanen indeholder visioner og mål for trafiksikkerhedsarbejdet, en investeringsplan for perioden 2012 – 2015, analyse af trafikuheld på kommunens vejnet, udpegning af uheldsbelastede lokaliteter, særlige indsatsområder og virkemidler. Trafiksikkerhedsplanen kan ses på kommunens hjemmeside: <http://www.ltk.dk/trafiksikkerhed>.

Projekt for ændring af Skovbrynet indgår ikke i trafiksikkerhedsplanen. Forvaltningen vurderer, at evt. trafiksikkerhedsmidler bør prioriteres til fordel for projekter i Trafiksikkerhedsplanen.

Fuglevadsvej

Fuglevadsvej er en sekundær trafikvej. En sekundær trafikvej er nødvendig for at sikre sammenhængende trafiknet. Her søges gennemfartstrafikken mindsket gennem fartdæmpning og tilpasning til nærmiljøet. Virkemidlerne kan være indsnævring (1 og 2 spor), bump, hævede flader, midtervulst, rundkørsler og hastighedszoner. Der bør etableres cykelsti hvor det er muligt.

Fuglevadsvej er fartdæmpet med bump og indsnævring til en vejledende hastighed på 40 km/t. Der er etableret cykelstier på vejen.

Forvaltningen vurderer, at der er etableret foranstaltninger på vejen for at mindske gennemfartstrafikken.

Grundejerforeningen har foreslået at der opsættes færdselstavler "Lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t". En lokal hastighedsgrænse på 40 km/t kan fastsættes, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler herfor. Det vil sige når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller –risiko på den pågældende vejstrækning og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

Politiet har de seneste 5 år registreret 2 ulykkesuheld på Fuglevadsvej med ringe materielskade til følge.

Forvaltningen vurderer derfor, at der på Fuglevadsvej ikke er tale om, at hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag.

Grundejerforeningen har ligeledes foreslået, at der etableres gennemkørselsforbud for tung trafik.

Teknik- og Miljøudvalget har drøftet tilsvarende forespørgsel fra Grundejerforeningen på mødet den 5. november 2013, hvor udvalget besluttede, at forvaltningen skulle forelægge spørgsmålet om mulig begrænsning for tunge køretøjer for Nordsjællands Politi.

Forvaltningen har drøftet forespørgslen på møde med Nordsjællands Politi den 11. december 2013. Politiet har meddelt, at de ikke kan give tilladelse til begrænsning af tunge køretøjer på Fuglevadsvej. De begrundet det med, at vejen er klassificeret som sekundær trafikvej. De henviser endvidere til, at vejen er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t for at mindske gennemfartstrafikken, samt at trafiktællinger fra 2011 viser, at andelen af tung trafik på vejen udgør ca. 5 % af den samlede trafik på vejen.

Caroline Amalie Vej

Caroline Amalie Vej er som Fuglevadsvej en sekundær trafikvej, med rutebus.

Vejen er forsynet med bump til en vejledende hastighed på 50 km/t, da det er en busvej.

Vejen er skiltet med advarselstavle "bump". Den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t i byzonen er gældende på Caroline Amalie Vej.

Politiet har de seneste 5 år registreret 3 materielskadeuheld, 2 uheld i krydset Caroline Amalie Vej/Fuglevadsvej/Gyrithe Lemches Vej samt et ulykkesuheld nord for Borrebakken.

Projekt for ændring af Caroline Amalie Vej indgår ikke i trafiksikkerhedsplanen. Forvaltningen vurderer, at evt. trafiksikkerhedsmidler bør prioriteres til projekter i Trafiksikkerhedsplanen.

Samlede anbefalinger

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med

- Anlægsprojekt i krydset Fuglevadsvej/Skovbrynet som beskrevet i "Skolevejsredegørelse 2010 – 2014", og at projektet koordineres med Forsyningens LAR-projekt.
- Hastighedsmålninger på Skovbrynet, der alt efter resultatet kan sendes til politiet med anmodning om at inddrage vejen i politiets Automatiske Trafikkontrol.



Udgiftsreduktioner

[Området: Bevilling og bevillingsnummer]

- Bilag til sagsfremstilling, sagsnr.: 20140510029

Handleplaner for omkostningsreduktioner inden for Arealdrift.

Der er for Arealdrift overført en merudgift på i alt 1,85 mio. kr. fra 2013.

Nedbringelse af merforbrug overført fra 2013

	(hele 1000 kr.)	2014	2015	2016
1	Blødt ansættelsesstop	350	600	600
2	Fokus på værkstedsfunktionen	50	110	110
3	Mere synlighed omkring arbejde for fremmed regning		30	30
	I alt:	400	740	740

Det er ikke muligt at opnå fuld effekt af tiltagene i indeværende år.

Ad. 1. Blødt Ansættelsesstop

Økonomiske forudsætninger

En stor del af Arealdrifts budget består af lønninger. I 2014 stopper flere medarbejdere ved naturlig afgang. Som led i handleplanen med at nedbringe merforbruget overført fra tidligere år indføres et såkaldt blødt ansættelsesstop. Ved blødt ansættelsesstop genbesættes der kun stillinger i det omfang, behovet for specifikke faglige kompetencer opstår. Arealdrift forventer, at tre til fire medarbejdere stopper hen over sommeren 2014.

Konsekvenser for borgere

Som udgangspunkt får handleplanens tiltag ingen eller meget begrænsede konsekvenser for borgerne, da den baseres på ændringer i opgavefordeling ud fra hvor der måtte vise sig et behov. I enkelte tilfælde af akutte behov vil Arealdrift tilknytte midlertidige ressourcer for at løse eventuelle ressourcekrævende opgaver.

Konsekvenser for personale

Ledige stillinger genbesættes ikke. Ressourcebehovet tilvejebringes bl.a. ved optimering af udførelsesmetoder og nye maskiner.

Afledte konsekvenser for andre områder

Der er ingen afledte konsekvenser for andre områder.

Tidsplan for realisering af udgiftsreduktionen

Se ovenstående skema.

Ad. 2. Fokus på værkstedsfunktionen

Økonomiske forudsætninger

Værkstedsfunktionen er i dag delt på to fysiske værksteder (Baunegården og Firskovvej), hvilket betyder, at en del af værktøjet forefindes i to eller flere sæt. Der er ligeledes bemanning begge steder. I forbindelse med at en af Arealdrifts mekanikere har valgt at gå på efterløn og dele af hans stilling bortfalder (jf. pkt. 1), vil der også kunne spares på værktøjet og forventeligt også på det mindre lager af små reservedele, der forefindes på begge lokaliteter.

Funktionen vil blive samlet med udgangspunkt på Firskovvej.

Konsekvenser for borgere

Der er ingen afledte konsekvenser for borgerne.

Konsekvenser for personale

Der er ingen afledte konsekvenser for personalet.

Afledte konsekvenser for andre områder

Et tættere samarbejde og fleksibilitet på værkstedsområdet, et eksempel på dette kan være et bedre samarbejde personalet imellem med deraf afledt optimerede arbejdsmetoder i forhold til den nuværende løsning med to fysiske værksteder. Forsøges igangsat i april måned.

Tidsplan for realisering af udgiftsreduktionen

Se ovenstående skema.

Ad.3. Mere synlighed omkring arbejde for fremmed regning

Økonomiske forudsætninger

Arealdrift har de senere år udført arbejde for en række borgere på (grundejerforpligtigelser for pensionister m.m.) hvor der enten ikke er faktureret eller faktureret under kostprisen. Ved en detailregistrering af det udførte arbejde og en sammenligning med vilkårene i aftalerne, reguleres indtægten så den modsvarer markedsprisen.

Konsekvenser for borgere

De berørte borgere vil fremadrettet og i henhold til Kommunalfuldmagtsreglerne blive faktureret for de udførte arbejder. Borgerne varsles herom i god tid.

Konsekvenser for personale

Der er ingen afledte konsekvenser for personalet.

Afledte konsekvenser for andre områder

Der er ingen afledte konsekvenser for andre områder.

Tidsplan for realisering af udgiftsreduktionen

Se ovenstående skema.

Journalnr. :
Dato : 11.03.2014
Skrevet af : TRB /3008

N O T A T

om

Oplæg vedrørende grønne områder, en naturlegeplads og herunder vurdering af behovet.

I forbindelse med budgetaftalen for 2014-17 indgår som en såkaldt hensigtserklæring at afdække, ”hvordan de grønne områder kan gøres mere attraktive og invitere til ophold og bevægelse”. Det skal bemærkes, at der i budgettet ikke er afsat økonomi til eventuelle arbejder i forbindelse med at gøre de grønne områder i Lyngby-Taarbæk Kommune mere attraktive.

Lyngby-Taarbæk Kommune rummer mange grønne og rekreative områder herunder Dyrehaven, Ravnholm skov, skovene ved Frederiksdal, Mølleåen, Lyngby Sø, Sorgenfri Slotspark, Sophienholm Parken, Rådvad, Åmosen, Borrabakken, Troldehøj, Folkeparken, Friluftsbadet ved Furesø, Ermelunden, Virum Parken og andre småparker og legepladser. Flere af disse områder invitere i dag naturligt til ophold, og bevægelse for alle aldersgrupper, dog vil det være muligt at gøre områder mere attraktive eller funktionsbestemte ved fx etablering af motionsredskaber i naturen eller afmærkning af en oplevelsessti for børn.

I forlængelse af ovenstående skal det nævnes, at forvaltningen de seneste år, efter politisk ønske, har undersøgt mulighederne for etablering af natur/motionsstier samt natur- og motionslegepladser i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede i februar 2010 at etablere en hjertestie rundt om Lyngby Sø, motionspladser med 6 redskaber og etablere fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen. Hjertestien rundt om Lyngby Sø og motionspladsen er etableret. Ruten langs Mølleåen er ikke fysisk etableret, da realiseringen af afmærkning af ruten blandt andet er mere kompliceret at udføre end Hjertestien omkring Lyngby Sø på grund af at ruten går gennem private arealer og vejarealer. Årsagen er at den foreslåede sti ligger på vejareal og arealer, der ikke er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune. Dog er ruten afmærket på kort.

Kultur- og Fritidsudvalget drøftede i januar 2012 muligheden for sponsorerede legepladser, med henblik på at finde finansiering til anlæg af en motions- og legeplads i et af kommunens naturområder, hvor der kommer mange både motionister og børnefamilier. Hensigten var at etablere anlægget ved hjælp af fondsmidler, reklamefinansiering og sponsorater. Ifølge kommunens politik og retningslinjer for reklamefinansiering, ”kan kommunen i princippet modtage økonomisk støtte fra enhver, der ønsker at yde et bidrag til forbedring af den offentlige service”. Udgangspunktet for drøftelsen var, at anlægsomkostningerne bliver omkostningsneutrale for Lyngby-Taarbæk kommune, dog med mulighed for udgifter til den afledte årlige drift herunder og indkøb af nye redskaber ved nedbrud. Til inspiration blev Fredensborg Kommunes - Glenten Motions- og legerum samt Sundhedsspor Nordsjælland præsenteret.

Kultur- og Fritidsudvalget, Teknik og Miljøudvalget og Byplansudvalget behandlede i foråret 2013 en sag vedrørende motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave. I

den forbindelse afholdte formandskabet for Kultur- og Fritidsudvalget møde med Naturstyrelsens Skovridder i Jægersborg Dyrehave. Forslag til placering er på et areal ved Fortunen, som grænser op til Dyrehaven. Arealet er beliggende i fredskov – Naturstyrelsen har her kompetence til af dispensere til indretning af motionssti- og legeplads. Center for Miljø og Plan, vurderede på daværende tidspunkt umiddelbart at afhængig af selve placeringen i området er en motions- og legeplads ikke i modstrid med kommuneplanens rammer og retningslinjer for anvendelse. Det skal dog ved et konkret projekt vurderes om anvendelse er af en sådan karakter, at der skal gives landzonetilladelse. Yderligere mulige dispensationsbehov i forbindelse med etablering af anlæg i grønne områder er beskrevet i bilag 2. Der bliver også i denne sag hentet inspiration fra Glenten Motions- og legerum i Fredensborg Kommune, hvor målgruppen er børn, unge, voksne og familier.

Teknik- og miljøudvalget anmodede i februar 2014 forvaltningen om at udarbejde et oplæg vedrørende en naturlegeplads og herunder vurdering af behovet. Udvalget anmodede endvidere om et overblik over eksisterende legepladser i kommunen og eventuelt renoveringsbehov samt målgrupper. Der findes i dag 5 offentlige legepladser, en motionsplads og 3 motionsstier i Lyngby-Taarbæk Kommune. En overordnet vurdering af de fem legepladser viser, at 2 af de 5 legepladser er i en sådan stand, at der er eller inden for nærmeste fremtid vil være et behov for renoveringsarbejder/opgradering af legepladserne ud over normal vedligeholdelse. Den mest renoveringstiltrængte er naturlegepladsen på Sophienholm. 2 af de 3 motionsstier er i så dårlig stand at de skal genetableres for at gøre dem brugbare igen. En vurdering er hvert enkelt eksisterende anlæg samt eventuel forslag til renovering/muligheder er skematisk opsat i bilag 1.

Med udgangspunkt i ovenstående betragtninger eksisterer der et behov for at renovere og opgradere nuværende eksisterende legepladser og motionsstier i kommunen for dels at opretholde de nuværende tilbud på kommunens grønne og rekreative arealer og dels for at højne kvaliteten af de grønne arealer og brugernes oplevelser i forbindelse med brugen af anlæggene.

På baggrund heraf har en arbejdsgruppe fra Center for Areal og Ejendomme, Center for Miljø og Plan og Center for Sundhed og Kultur udarbejdet et katalog med forslag til, hvordan nuværende arealer kan renoveres og nytænkes samt potentielle arealer kan gøres mere attraktive og inviterer til øget ophold og bevægelse. Det skal bemærkes at priserne i kataloget er skønsmæssige priser.

Katalog – potentialer og ideer

Nuværende arealer.....	4
Forslag 1 - Legepladsen – Sophienholm Park.....	4
Forslag 2 - Nytænkning af Lindevangen legeplads.....	5
Forslag 3 – Spurveskjul motionssti	6
Forslag 4 – Troldehøj motionssti	7
Potentielle arealer	8
Forslag 5 - Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen til en NaturBørneSti.....	8
Forslag 6 - Motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave	9
Forslag 7 - Motionssti og motionslegeplads/naturlegeplads ved Troldehøj	10
Forslag 8 - Henvendelser fra borgere	11

Nuværende arealer

Forslag 1 - Legepladsen – Sophienholm Park

Sophienholms legeplads er en unik og anderledes legeplads som er tænkt sammen med de omkringliggende arealer på Sophienholm og dens historik, som giver oplevelsesmuligheder for både børn og deres familie. Legeredskabernes udformning skaber spot til guldalderen, hvor Sophienholm blomstrede og spiller godt sammen med resten af kunsten/skulpturerne i Sophienholms Park. I 2013 blev den nyrenoverede Påfugl opsat (rutsjebane).

Desværre er de udskårede træredskaber i så dårlig stand pga. råd, at de bør erstattes af nye. Der er ved at blive indhentet tilbud på nyerhvervelse. En renovering vil sikre, at børnefamilier også i fremtiden kan få en kulturel oplevelse i børnehøjde, når de besøger Sophienholms park.

Økonomi: 110.000 kr.

Afledt årlig drift: Legepladsen vedligeholdes i forvejen af Center for Areal og Ejendomme og denne udgift forventes ikke forøget efter en reetablering af legeredskaberne



Forslag 2 - Nytænkning af Lindevangen legeplads

Lindevangen er en stor traditionel legeplads med farverige legeredskaber opstillet i et stort sandareal. Legepladsen indeholder afskærmet asfaltbane til boldspil, asfalteret cykelbane omkring legepladsen til fx rulleskøjter og et større græsareal med fodboldmål. Det er en ældre legeplads, der trænger til renovering.

Legepladsens placering og omkringliggende areal vurderes at være ideel til nytænkning af, hvad arealet kan anvendes og udvikles til. Arealet vurderes oplagt til placering af en motions/naturlegeplads for både børn og voksne da de omkringliggende grønne arealer er oplagt til bevægelse og leg og den placering.

Økonomi: Afhænger af det konkrete projekt.

Afledt årlig drift: Normal vedligeholdelse af legeplads. Legepladsen vedligeholdes i forvejen af Center for Areal og Ejendomme



Forslag 3 – Spurveskjul motionssti

Spurveskjul motionssti ligger mellem Frederiksdal og Lyngby sø. Den er 2,6 km lang og går gennem privat skov. Oprindeligt havde ruten 20 redskaber udformet i træ fx balancebomme. Flere af disse er dog i dag enten væk eller ubrugelige, da de ikke er sikre at færdes på. Stiens afmærkninger og redskaber er ikke vedligehold, men kan genetableres. Forvaltningen fik i 2009 udarbejdet forslag på 3 forskellige renoveringsarbejder efter fysisk gennemgang, Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet.

Forslag 1: Ruteafmærkning, rydning af eksisterende redskaber, rydning af trapper og etablering af nye trapper.

Forslag 2: Forslag 1 + opsætning af nye redskaber til erstatning af de eksisterende.

Forslag 3: Forslag 2 + etablering af nye motionsredskaber udover de eksisterende, så stien står som oprindeligt.

Økonomi: Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet

Afledt årlig drift: Der vil være behov for vedligeholdelse af ruteafmærkning og redskaber estimeret til 25.000 kr.



Forslag 4 – Troldehøj motionssti

Motionsstien omkring Troldehøj er lidt kortere men indholdsmæssig i sammen stil som stien i Spurveskjulsskoven. Stien er anlagt af kommunen og ligger på kommunal grund. Stien trænger ligesom Spurveskjul motionssti til en gennemrenovering

Økonomi: Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet

Afledt årlig drift: Der vil være behov for vedligeholdelse af ruteafmærkning og redskaber estimeret til 25.000 kr.

Potentielle arealer

Forslag 5 - Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen til en NaturBørneSti

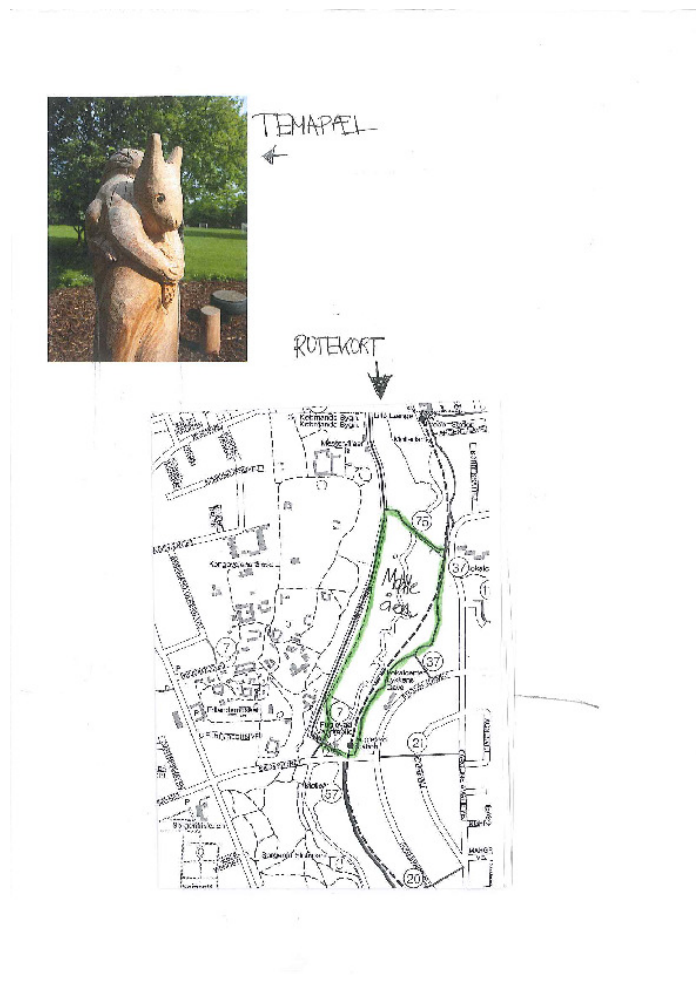
I forbindelse med udvalgsbeslutning 2010 er der stadig et restbeløb tilbage på 134.000 kr. investeringsoversigten, som er reserveret til den fysiske afmærkning.

Det foreslås at udførelse af den oprindelige planlagte rute langs Mølleåen afkortes og etableres som en natur- og oplevelsessti for børn og deres forældre. NaturBørneStien er en overkommelig længde for børn på ca. 2 km og løber langs en del af Mølleåen. Ruten afkortes i forhold til den oprindelige rute, så der undgås private arealer og vejarealer. NaturBørneStien markeres med temapæle, der viser områdets dyre- og planteliv på en let tilgængelig måde. Ideen er, at ruteafmærkningen består af træpæle der er udskåret som et dyr, der også kan ses "live" på stedet, fx et eger eller en spætte.

Når børnene kommer til næste pæl kan de således se på træpælen hvilket dyr de skal prøve at finde det pågældende sted. Rutebeskrivelsen og naturtemaerne kunne lægges på internettet, fx kommunens hjemmeside, og der kunne også tilkøbes QR-koder der fortæller om hver temapæl. Målgruppen er børnefamilier og børn i forbindelse med undervisning

Økonomi: Foreslaget realiseres inden for det allerede afsatte beløb i investeringsoversigten på 134.000 kr.

Afledt årlig drift: Vedligeholdelse af pæle og ruteafmærkning estimeres til 10.000 kr.



Forslag 6 - Motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave

En placering af en motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave vil give anlægget en central og let tilgængelig placering i kommunen i godt samspil med resten af Dyrehavens muligheder og arealer. Området er dog beliggende i fredskov, hvilket blandt andet betyder, at der skal søges om dispensation hos Naturstyrelsen. Center for Miljø og Plan vurderede i 2013 umiddelbart at afhængig af selve placeringen i området, er en motions- og legeplads ikke i modstrid med kommuneplanens rammer og retningslinjer for anvendelse. Der skal dog ved et konkret projekt vurderes om anvendelse er af en sådan karakter, at der skal gives landzonetilladelse. Målgruppen for motionssti- og legepladsen er børn, unge, voksne og familier

Forslag 7 - Motionssti og motionslegeplads/naturlegeplads ved Troldehøj

Alternativt kunne en motionssti og motionslegeplads/naturlegeplads placeres i området omkring Troldehøj i Brede, hvor den fint kunne tænkes i sammenhæng med motionsstien omkring Troldehøj, hvis denne renoveres. En placering af en natur/motionslegeplads vil ligesom ved Fortunen give anlægget en central og let tilgængelig placering i kommunen og i dette tilfælde i godt samspil med Bredes grønne arealer herunder Mølleåen. Målgruppen for motionssti- og legepladsen er børn, unge, voksne og familier afhængig af udformning.

Forslag 8 - Henvendelser fra borgere

Ud over de ovenfor nævnte sager omkring anlæg af motionsstier og naturlegepladser, har Center for miljø og plan de seneste par år modtaget flere forslag fra borger omkring etablering af både- og badebroer langs Furesøkysten, og Badeanstalter ved Frederiksdal og Øresund. Herudover har forvaltningen i 2013 været i dialog med blandt andet Taarbæk Grundejer- og Borgerforeningen om etablering af badebroer i Springforbiparken. Fælles for alle disse forslag er at der er et ønske om at øge de rekreative muligheder og steder i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Bilag 1 – Oversigt over og vurdering af eksisterende legepladser, motionsstier mv.

Legeplads	Sted	Beskrivelse	Målgruppe	Stand (god, middel, dårlig)	Renoveringsbehov/muligheder
Skovlegepladsen	Virumgårds Grønning	Legepladsen er naturpræget i det den består af fuglerede gyngede omgivet af træbalancestubbe i forskellige højder, samt forskellige håndskårne træfigurer af skovens dyr.	Børn i alle aldre	god	Anlagt i 2011. På nuværende tidspunkt ingen behov for renovering.
Legepladsen i Pipers Park	Lyngby	Naturpræget legeplads med fuglerede gyngede, sandkasse, rutsjebane og balancebane, der udfordrer børn motorisk. Legepladsen indeholder også, fodboldbane med mål og bakke til kælkning. Der er flere borde og bænke og træfigurer man kan sidde på.	Børn, unge og voksne i alle aldre	Middel	Blev delvis renoveret 2013 efter en gennemgang af legepladsen redskaber.
Lindevangen	Virum	Stor traditionel legeplads med farverige legeredskaber opstillet i et stort sandareal. Legepladsen indeholder også afskærmet asfaltbane til boldspil, asfalteret cykelbane omkring legepladsen til fx rulleskøjter og et større græsareal med fodboldmål.	Børn og voksne i alle aldre, især de yngste, småbørnsfamilier, dagplejere og dagsinstitutioner	Middel/dårlig	Ældre legeplads, der trænger til renovering. Legepladsen areal vurderes at være ideel til nytænkning i, hvad det kan anvendes til. Arealet vurderes oplagt til placering af motions/naturlegeplads for børn og voksne, da de omkringliggende arealer er oplagt til bevægelse og leg.
Den grønne legeplads	Virum	Bemandet bylegeplads med klatre- og legelandskab, gynger, vipper, hytter, stor cykelbane med trafiklys, fodbold- og basketbane. Desuden er der Indendørs arealer med værksteder.	Familier, dagplejere, institutioner,	Middel	Bliver løbende vedligeholdt og fik nyt stort legestativ i 2009.
Sophienholm		Legepladsen indeholder legeredskaber udskåret i træ fx balancebom, fortællerstol og klatreredskab. Sophienholms park indeholder desuden et legehus og en rutsjebane der er udformet som er en påfugl. Udformningen af træredskaberne tager udgangspunkt i Adam Oehlschlagers fortællinger om Guldhornene.	Familier og børn i den mellemste aldersgruppe	dårlig	De udskårne træredskaber er i så dårlig stand pga. råd, at de ikke kan renoveres, men bør laves på ny. Der er ved at blive indhentet tilbud på nyrenoverelse. Påfuglen er nyrenoveret og opsat i 2013.
Hjertestien	Lyngby Sø	Opmærket sti rundt om Lyngby Sø	Motionister i alle aldre	god	Anlagt i 2011
Motionsplads	Lyngby Sø	Lille motionsplads med redskaber.	Motionister i alle aldre	middel	Anlagt i 2011
Spurveskjul - Motionssti	Frederiksdal/Åmosen	Spurveskjul motionssti ligger mellem Frederiksdal og Lyngby sø. Den er 2,6 km lang og går gennem privat skov. Oprindeligt havde ruten 20 redskaber udformet i træ fx balancebomme. Flere af disse er dog i dag enten væk eller ubrugelige, da de ikke er sikre at færdes på.	Motionister i alle aldre	Dårlig	Stiens afmærkninger og redskaber er ikke vedligeholdt, men kan genetableres. Forvaltningen fik i 2009 udarbejdet et overslag på 3 forskellige renoveringsarbejder efter fysisk gennemgang,

					<p>som i 2009-priser varierede fra 120.000-301.000 kr. excl. moms. Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet.</p> <p>Forslag 1: Ruteafmærkning, rydning af eksisterende redskaber, rydning af trapper og etablering af nye trapper.</p> <p>Forslag 2: Forslag 1 + opsætning af nye redskaber til erstatning af de eksisterende.</p> <p>Forslag 3: Forslag 2 + etablering af nye motionsredskaber udover de eksisterende, så stien står som oprindeligt.</p>
Troldehøj - Motionssti	Brede/Ørholum	Motionsstien omkring Troldehøj er lidt kortere men indholdsmæssig i sammen stil som stien i Spurveskjulsskoven. Stien er anlagt af kommunen og ligger på kommunal grund.		Dårlig	<p>Stiens afmærkninger og redskaber er ikke vedligehold, men kan genetableres.</p> <p>Overslaget for Spurveskjul vurderes at være sammenligneligt med behovet for Troldehøj.</p>

Bilag 2 – Udfordringer i forbindelse med naturbeskyttelse, tilladelser mv.

Etablering af nye naturlegepladser vil alt efter placering og udformning kræve dispensation fra følgende bestemmelser i Naturbeskyttelsesloven¹.

Beskyttede naturtyper § 3: Det er umiddelbart ikke sandsynligt, at der vil kunne gives dispensation til en naturlegeplads på et areal der er omfattet af § 3, fordi de aktiviteter der foregår på en naturlegeplads vil kunne beskadige den beskyttede natur væsentligt. LTK er dispenserende myndighed. Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

Naturbeskyttelseslinjer §§ 15-18: En ny naturlegeplads vil kræve dispensation fra §§ 15-18, hvis den placeres inden for beskyttelseslinjerne fra strand, skov, sø og å eller fortidsminder. Det vurderes, at en naturlegeplads sandsynligvis kan udformes så der kan opnå dispensation fra beskyttelseslinjerne. LTK er dispenserende myndighed. Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

Fredninger § 50: En ny naturlegeplads i et område, der er omfattet af fredning vil kræve dispensation. I langt de fleste tilfælde vurderes det, at en naturlegeplads kan udformes så der kan gives dispensation. Fredningsnævnet er dispenserende myndighed (pt. 3 mdr. sagsbehandlingsstid). Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

¹ På LTK's WebGIS er det muligt, at få vist udbredelsen af de forskellige beskyttelser.

Museumsloven: Naturlegepladser kan også kræve tilladelser efter Museumsloven, hvis de placeres oven på fortidsminder fx synlige gravhøje eller på de udpegede sten- og jorddiger. Kulturministeriet er dispenserende myndighed.

Ved nyanlæggelse af motionsstier (med udgravet befæstelse) vil det alt efter placering og udformning kræve dispensation fra følgende bestemmelser i Naturbeskyttelsesloven. Hvis stien anlægges på det eksisterende terræn (uden udgravet befæstelse) vil der stort set kun skulle vurderes i forhold til Fredningerne og § 3. Lægges motionsstien på eksisterende stier, kan de som oftest ske uden dispensation.

Påkørsel af person på Nærumbanen

HCLJ 611-2014-214	Ulykke	Personpåkørsel	Togkørsel
Dato:	29.04. 2014	Tidspunkt:	15:18
Sted:	Overgang 15	Jernbanevirksomhed:	Lokalbanen A/S
Infrastrukturforvalter:	Lokalbanen A/S	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Personskade:	Dræbte		
Personer i overkørsel:	1		



RegioSprinter ved overgang 15 mellem Ørholm og Brede.

Tirsdag den 29. april kl. 15:18 blev en person påkørt af Lokalbanens tog 191514 i overgang 15 på strækningen Nærum- Jægersborg. Personen døde kort efter hændelsen.

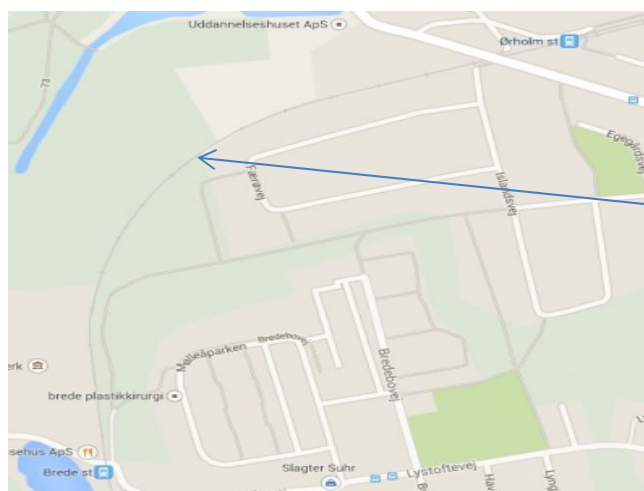
Toget afgik fra Nærum station kl. 15:14 og ankom til Ørholm kl. 15:17. Lokomotivføreren har oplyst at hastigheden var omkring 60 km/t. Da toget kom rundt i kurven, så lokomotivføreren en person i overgang 15 bukke sig for at samle noget op. Lokomotivføreren tyfonerede og farebremsede, men personen nåede ikke at komme væk fra sporet, og påkørslen var uundgåelig. Da toget var bragt til standsning befandt togets bagerste aksel sig ved overgangen.

Toget bestod af et RegioSprinter togsæt, som blandt andet er udstyret med et sæt magnetskinnebremses, der automatisk aktiveres ved en farebremsning.

På Lokalbansens enkeltsporede strækning mellem Nærum og Jægersborg, er der 8 overgange.

Strækningshastigheden er 75 km/t.

Strækningen er generelt meget kurvet og overgang 15 ligger mellem Ørholm og Brede stationer. Mellem Ørholm og Brede drejer sporet 90 grader. I retning fra Brede er synlighed for lokomotivføreren til overgangen målt til at være ca. 105 meter. I retningen mod Brede er synligheden ca. 115 meter.



Kort som viser 90 graders kurv mellem Ørholm og Brede station

Cirka placering af overgang 15

Sluseanlæg ved jernbaneoverkørsel som kan anvendes af gående og cyklister

Google Earth



Foto HCLJ



Foto HCLJ

Overgangen er forsynet med færdselstavle A 74,1 "Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel" med undertavle "Se efter tog" samt færdselstavle A 72 "Jernbaneoverkørsel uden bomme" med undertavle "Se efter tog"

Som vist på billederne er forhindringen mod at passere overgangen uhindret, udført på hver side af sporet ved at der er opstillet to træbarrierer forskudt af hinanden som et sluseanlæg. Metalhegnet, som er opsat i forlængelse af de to træbarrierer lukker ikke af for passage udenom barriererne.

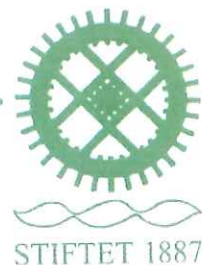
Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data, er Havarikommissionen nået til den konklusion at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggende karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden. Med henvisning til lov om jernbane § 21q, har Havarikommissionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.

Handelsforeningens byfest Liv i Lyngby aug-14

Budget	30-06-2014	Budget
Underholdning på scenerne		kr 50.000
Scener og lyd		kr 50.000
Røde Løber i Krydset		kr 30.000
Lyd i Hovedgaden		kr 18.000
Bubber fredag og lørdag		kr 15.000
Musik i gaden		kr 25.000
Skilte mv Den Røde Løber		kr 5.000
Program		kr 20.000
Koda afgift		kr 5.000
Afspæringer, Rengøring og Flag		kr 125.000
(Toiletvogne		kr 15.000)
Jazz fra Lyngby Live		kr 30.000
Banner		kr 10.000
Fortæring		kr 7.500
Leje Torvet		kr 4.500
Vagter Rådhuset		kr 25.000
Diverse		kr 25.000
		<u>kr 460.000</u>

Forventet indtægt:

Fra Fonde	kr	65.000
Fra LSC-Magasin-Fog	kr	75.000
Fra LTK	kr	100.000
Fra LTK Teknik	kr	125.000
Andre	kr	20.000
Salg studepladser	kr	5.000
DGO kickback	kr	30.000
	kr	<u>420.000</u>
Handelsforeningen	kr	<u>-40.000</u>



Referat fra møde i Programudvalget 2014 fredag den 23. maj 2014 kl. 09:00 på Det Grønne Område Gl. Lundtoftevej 1 C 3.sal

Til stede var

- Ulrik Jardorf, Jardex
- Jacob Kaspersen, DGO
- Peter Trostmann, DGO
- Sabrina Hansen, Lyngby Storcenter
- ✦ Kasper Haagensen, Templet, Lyngby Live
- Neel Hansen , Lyngby Live
- Claus Nygaard, Johannes Fog
- Michael Dupont. Magasin
- Thorkild Baltzer, Lysmesteren, formand
- Steffen Hindkjær, Handelsforeningen, forretningsfører
- Birgitte Andersen, DGO
- Søren Hvid, Politiet
- ✦ Mette Rønning Steffensen, Vidensby
- ✦ Line Barklund, Stadsbiblioteket
- Ole Smidt, Nordea

Dagsorden:

Referat fra sidste møde godkendt

- Efter en rundspørge med alle kunne vi konstatere, at følgende lokationer er i spil til Liv i Lyngby:

1. Lyngby Torv

*Forslag om fodboldbane med deltagelse af især spillere fra Lyngby Boldklub.
Ole tager kontakt til Lyngby Boldklub.*

Politi med MC- hunde. Der arbejdes på at få hele beredskabet samt politiorkestret. Mere herom fra Søren og Birgitte til næste møde.

Danseskolerne spørges, om de igen vil optræde både fredag og lørdag.

2. Krydset Hovedgaden/Klampenborgvej

Den røde løber med scene og lyd midt i krydset. Bubber på podiet begge dage med mulighed for reklamespots for biludstillerne. Forretningerne inviteres til catwalk på den røde løber med PR hos Bubber. Steffen udsender info til medlemmerne herom.

*Jazz musik fra scenen lørdag og måske også fredag – evt. Magasins orkester.
Åbning af Liv i Lyngby fra scenen fredag 15.30 med musik fra Lyngby-Taarbæk Brass Band, borgmester og Thorkild på scenen.*

3. Klampenborgvej mellem Kanalvej og Hovedgaden

LSC arrangerer events på deres side af Klampenborgvej (program for fredag og lørdag følger).

Mulighed for boder på fortovet ud for Magasin om fredagen.

Biludstilling, lørdag: På begge sider af Klampenborgvej vil der være biludstilling, (undtagen ud for Lyngby Storcenters facade). Udstillerne bliver tilbudt, at deres biler eller andre highlights kan blive præsenteret på scenen v/Bubber. Ulrik aftaler møde med Bubber i ugen op til.

Spejderne: Birgitte tager kontakt til spejderen, om de vil grille samt have aktiviteter på Frølåret samt aktiviteter som tidligere med Baadfarten.

"Sammensat" band: Michael undersøger, om band, som Magasin har benyttet, kan spille fredag. Mere herom til næste møde.

Stole: Michael undersøger muligheden for at leje ca. 100 stk. stole til placering hvor man har lyst til at lytte til jazz, spise en is, drikke en vand etc.

4. Likørstrædet

Lyngby Live arrangerer Jazz, lørdag.

Åbent for andre initiativer fredag + lørdag.

5. Hovedgaden mellem Toftebæksvej i Nord til Nørgaardsvej i Syd

Der åbnes for boder i parkeringsboksene for forretningerne og andre.

SH udsender info til medlemmerne herom. Vidensby vil eventuelt også være repræsenteret her med stade. Bubber introduceres til Vidensby, så de her kan få PR fra Bubber.

Der forventes musik fra de etablerede caféer i Hovedgaden og hos Meyer Lyngby.

Lørdag serveres gratis morgenkaffe/brød. Lagkagehuset emne som sponsor.

Michael undersøger.

6. Magasin Torvet

Magasin arrangerer selv events og musik på Magasintorvet.

Program herom følger.

7. Fogs Torv

Fog finder på udstilling mv. Program herom følger.

8. Parken bag Toftebæksvej

Lyngby Live arrangerer scene med Jazz om lørdagen

Der er søgt om tilladelser til at lukke Hovedgaden, Torvet og del af Klampenborgvej fra fredag kl. 12,00 til lørdag kl. 18,00.

Liv i Lyngbys program starter fredag kl. 15,30 til 21.00 og lørdag åbnes med morgenbord kl. 09,30.

Butikkerne lukker kl. 16.

Bøger i Byen: Afholdes den 14. juni mellem 11-15. Line fortalte i korte træk om det spændende program, som biblioteket har sat sammen. Vi vil modtage mere herom senere.

Cykelmarked den 14. september: Mette gennemgik det planlagte meget flotte arrangement med brugte cykler. Mere herom til næste møde.

Næste møde i udvalget er fastlagt til 24/6 kl. 14.00 på DGO

NOTAT
om
Status arrangementskonto
juni 2014

Arrangementskonto juni 2014

	Budget
Budgetsum B 2014	614.900 kr
Budget i alt	614.900 kr
Disponeret :	
Disponeret i forb. med kulturhusaftale	80.000 kr
Templet, underskudsdekning v. koncertrække	115.000 kr
Templet, Lyt. Nu	85.000 kr
Lyngby-Taarbæk Jazzklub, (underskudsdekning)	20.000 kr
Disponeret i 2014	300.000
Restbudget 2014	314.900

Stine Lund

"Skolevejsredegørelse 2010 – 2013" -

Prioriteret etapeopdelte liste med bemærkninger

Budget år	Lokalitet	Bydel	Projektforslag	Skønnet anlægsudgifter /bemærkninger
2010	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafikkampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner m.fl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	Udført
	Skolebakken	Virum	Standsningsforbud i tidsrummet kl.7.30 – 8.30 på Skolebakken fra nr. 22 ned til Virumvej.	
	Lundtoftevej 89	Lyngby	Standsningsforbud 10 m på hver side af indkørslen	
	Kongevejen/Skovbrynet	Sorgenfri	Blåt cykelfelt i den østlige side af Kongevejen	Udført
	Virumvej/Grønnevej	Sorgenfri	Blå cykelfelter langs Grønnevej	Udført
	Klampenborgvej/Hjortekærvej	Hjortekær	Forbedret overgang for lette trafikanter	Udført
	Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej	Virum	Trafikal vurdering af strækningen og opsætning af permanente fartvisere "Din fart"	Udført
	Bredevej/I. C. Modewegs Vej	Virum	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt	Udført
	Furesø Parkvej/ Virum Overdrevsvej	Virum	Anlæg af cykelsti forbi krydset og anlæg af indsnævring til vejledende hastighed på 40 km/t	udført
	Sorgenfrigårdsvej/ Lyngbygårdsvej	Lyngby	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt	udført
2010				udført
2011	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafikkampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner mfl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	udført
	Skovbrynet/Fuglevadsvej	Lyngby	Kanaliserung og opstramning af kryds Anlæg af overkørsel og cykelsti i svinget	Projektet anbefales udført i 2014
	Virumvej/Virum Stationsvej	Virum	Indsnævring af kryds og anlæg af blå cykelbaner på Virumvej.	udført
2011				
2012	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafikkampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner mfl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m ved skoler, institutioner m. fl.	udført
	Rævehøjvej/Eremitageparken	Lundtofte	Flytning af viginje m.m	
	Løvgårdsvej/sti til skolen	Sorgenfri	Fjernelse af parkeringsplads	25.000 kr.
	Kaplevej/Løvgårdsvej	Sorgenfri	Anlæg af vejindsnævring	150.000 kr.
	Virumvej/ afkørsel fra Lyngby Omfartsvej	Sorgenfri	Anlæg af støttehelle på Virumvej som krydsningspunkt for lette trafikanter	500.000 kr.
	Parcelvej ved Virum Skole	Virum	Sikkerhedsvurdering af Parcelvej syd for Frederiksdalsvej med forslag til forbedringer	25.000 kr.
	Taarbæk Strandvej syd for skolen	Taarbæk	Trafiksanerung af Taarbæk Strandvej ved Skærsommervej og Sommervej.	180.000 kr.
2012				880.000 kr.

Punkt nr. 18 - Meddelelser

Bilag 1 - Side 2 af 2

Budget år	Lokalitet	Bydel	Projektforslag	Skønnet anlægsudgifter
2013	Skolerne	Diverse	Fokusområde - udarbejdelse af trafikpolitik ved skolerne	0 kr.
	Trafficampagner	Diverse	Gennemførelse af div. trafikcampagner (disponeres af anlægsmidler fra "Trafiksanerung af øvrige veje og stier")	0 kr.
	Skoler, institutioner m.fl.	Diverse	Skiltning og afmærkning m.m. ved skoler, institutioner m.fl.	
	Cykelsti langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Jægersborgvej	Lyngby	Afmærkning af vigelinie ved stier fra Torsvang	udført
	Hummeltoftevej/ Solsikkemarken	Sorgenfri	Dykke kantsten på fortovej ud for støttehelle	35.000 kr.
	Caroline Amalie Vej nord/ off. sti	Lundtofte	Dykke kantsten ved off. sti samt skiltning. Hastighedsnedsættelse drøftes med politiet.	35.000 kr.
	Gammel Bagsværdvej/ Chr. X Alle	Ulrikenborg	Opsætning af pullerter ved gamle indgang. Gennemgang af eksisterende skiltning og afmærkning for parkering	udført
	Hummeltoftevej/til- og frakørsel fra Lyngby Omfartsvej	Sorgenfri	Blå cykelfelter opriskes	udført
	Virumvej/ Parcelvej	Virum	Ændring af eksisterende indsnævring	70.000 kr.
	Boelvej	Sorgenfri	Anlæg af hævet flade som krydsningspunkt	220.000 kr.
	Lundtofteparken – Ind- og udkørsel til Lundtofteparkens butiksområde	Lundtofte	Opriskning af afmærkning og skiltning	udført
	Kulsviervej/Lystoftevej/ Finlandsvej	Lundtofte	Trafikal vurdering af krydset med forslag til forbedring af krydsningspunkt for lette trafikanter	20.000 kr.
	<i>Danmarksvej</i>	<i>Lundtofte</i>	<i>Fartdæmpning til 40 km/t</i>	<i>400.000 kr.</i>
	Gl. Bagsværdvej 32	Ulrikenborg	Fodgængerovergang i det nordlige ben i krydset Gl. Bagsværdvej/ Chr. X's Alle	udført
	<i>Rundkørsel Taarbæk Strandvej/ Edelslundsvej</i>	<i>Taarbæk</i>	<i>Opsætning af rækværk ved fortovej</i>	<i>40.000 kr.</i>
	Vejporten/Eremitageparken	Hjortekær	Opriskning af blå cykelbane og fodgængerovergang	udført
2013				820.000 kr.
Efter 2013	Fuglsangvej	Virum	Fartdæmpning ved Hasselvej og ud for Gymnasium	440.000 kr.
	I. H. Mundts Vej	Sorgenfri	Der foretages hastighedsmålinger, og behovet for fartdæmpning vurderes.	-
	Toftebæksvej 30/ fodgængerovergang ud for Sankt. Knud Lavard Skole	Lyngby	Variabel elektronisk fartviser ved fodgængerovergang	280.000 kr.
	Hjortekærvej/Trongårdsvej	Hjortekær	Variable elektronisk fartviser ved fodgængerovergang	280.000 kr.
	<i>Ravnholmvej</i>	<i>Lundtofte</i>	<i>Fartdæmpning til 30-40 km/t</i>	<i>220.000 kr.</i>
	<i>Vangeledet</i>	<i>Virum</i>	<i>Fartdæmpning omkring skolebørns krydsning af vejen</i>	<i>150.000 kr.</i>
	<i>Vinkelvej ved Billums Privatskole</i>	<i>Ulrikenborg</i>	<i>Fartdæmpning af Vinkelvej til 30 km/t</i>	<i>220.000 kr.</i>
	<i>Trongårdsvej nr. 60</i>	<i>Hjortekær</i>	<i>Forlængelse af fortovej frem til Dyrehavens Skovbørnehave</i>	<i>30.000 kr.</i>
	<i>Skovridergårdsvej</i>	<i>Virum</i>	<i>Fartdæmpning til 40 km/t</i>	<i>350.000 kr.</i>
Efter 2013	Rådighedsbeløb efter 2013 ?			1.970.000 kr.

prioriteret og etapeopdelte liste med projektforslag. Lokalteter med *kursiv skrift* er projekter der ikke er blevet prioriteret i årsplanerne 2005 – 2008. Skønnede anlægsudgifter er 2010 priser og inkl. projektering og ekskl. moms.