

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 9. oktober 2012 kl. 15:30
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede, undtagen:

Dorete Dandanell (F) og Søren Hoby Andersen (F) var
fraværende

Endvidere deltog:

Direktør Bjarne Holm Markussen, centerchef Sidsel
Poulsen, centerchef Regin Atterdag Nordentoft og
udvalgskoordinator Ditte Marie E. Pedersen

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Anker Engelunds Vej 1 - Prøveboring. Grundvandskøleanlæg. DTU.	3
02	Betalt Parkering - Status på dispensationsansøgninger	6
03	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Kvalitetskrav for cykelstier og cyklisters forhold	7
04	Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 09-10-2012	9
05	LUKKET SAG. Udbud af slidlag m.v.	12

1.

Anker Engelunds Vej 1 - Prøveboring. Grundvandskøleanlæg. DTU.

Sagsfremstilling

Danmarks Tekniske Universitet (DTU) ønsker at undersøge muligheden for at supplere den eksisterende køleforsyning ved DTU Lyngby med et grundvandskøleanlæg. Derfor har GEO, på vegne af DTU, ansøgt om tilladelse til etablering af 2 borerer som led i en forundersøgelse med henblik på at undersøge muligheder for etablering af et grundvandskøleanlæg. Se vedlagte bilag 1. "Ansøgning om 2 prøveboringer og midlertidig udledning af vand".

Det indgår ligeledes i overvejelserne om anlægget med fordel evt. kan benyttes som grundvandsvarmeanlæg i vinterperioden. Dette kan ske ved at modsatrette processen. Et grundvandskøleanlæg indvinder grundvand til brug som kølevand hvorved grundvandet opvarmes og ledes retur til grundvandsmagasinet. Grundvandet pumpes fra magasinet i et lukket rørsystem gennem en eller flere varmevekslere, hvor grundvandet køler f.eks. ventilationsluft eller proceskølevand. Ved varmevekslingen opvarmes grundvandet, hvorefter det tilbageføres til grundvandsmagasinet.

Etablering af grundvandskøleanlæg er investeringstungt, men kan udgøre en energivenlig kølekilde med en COP-værdi på op mod 70-80 (COP står for energihøst pr. forbrugt strømmehed). DTU har gode erfaringer med grundvandskøleanlæg fra Risø DTU, hvor et lignende anlæg har kørt siden 2008.

Et grundvandskøleanlæg kan udgøre en potentiel trussel mod vandindvinding, da anlægget injicerer opvarmet grundvand i magasinet. Dette kan medføre kemiske og mikrobiologiske forandringer i grundvandet med konsekvens for vandkvaliteten. Dybe borerer kan udgøre en potentiel risiko for grundvandet, fordi de gennembryder de lerlag i undergrunden, som fungerer som beskyttende barrierer. Dermed er der blandt andet risiko for, at en forurening kan løbe langs med eller inden i en boring, hvis den ikke udføres korrekt.

Grundvandskøleanlæg er reguleret gennem bekendtgørelse nr. 1206 af 24. nov. 2006 om varmeindvindingsanlæg og grundvandskøleanlæg. Heraf fremgår det bl.a. at anlægget ikke må opvarme grundvandet i eksisterende vandindvindingsboringer med mere end 0,5 grader C, ligesom grundvandsressourcen skal være anvendelig til vandforsyning 10 år efter driftsstop. Dette kræves eftervist ved en hydraulisk og termisk numerisk grundvandsmodel, der kan beregne konsekvenserne af grundvandsanlægget.

Vandindvindingsbekendtgørelsen og boringsbekendtgørelsen har samlet set meget specifikke regler, rammer og vilkår for boringernes udførelse og indretning, oppumpning af grundvand, reinjicering af grundvandet og selve indretningen af anlægget. VVM-bekendtgørelsen og habitatbekendtgørelsen sikrer endvidere, at risici ved udførelse af boringerne og senere etablering af anlægget ikke udgør en væsentlig risiko for miljøet, naturen eller NATURA-2000 arter.

Anlægget ønskes placeret på DTUs område og ligger dermed i område med særlige drikkevandsinteresser, indvindingsopland til Ermelundsværket og tæt på de mulige fremtidige vandindvindingsområder i Dyrehaven, som indgår i overvejelserne i forbindelse med Lyngby-Taarbæk Forsynings fremtidige indvindingsstrategi. Dette indgår i vurderingen af, om anlægget kan etableres uden konsekvenser for miljøet og medfører, at der stilles store krav til modellering og forudgående undersøgelser.

Prøveboringerne skal screenes efter VVM-bekendtgørelsen. Dernæst skal der meddeles tilladelse til udførelse af prøveboringerne efter boringsbekendtgørelsen, prøvepumpning efter vandindvindingsbekendtgørelsen og midlertidig udledning af grundvand efter miljøbeskyttelsesloven.

Ved positive resultater skal DTU efterfølgende søge om tilladelse til etablering af selve anlægget, hvorved projektet, på baggrund af de nye oplysninger, igen skal vurderes efter habitatbekendtgørelsen og VVM-bekendtgørelsen. Tilladelsen omfatter tilladelse til udførelse af boringer efter boringsbekendtgørelsen, tilladelse til etablering af anlægget efter bekendtgørelse om grundvandskøleanlæg, indvindingstilladelse til indvinding af grundvand og tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven til reinjicering af grundvand.

GEO har i notat "DTU-projektet. Trin 1. Undersøgelse i forbindelse med ATES-anlæg", vedlagt som bilag 2, på baggrund af de foreliggende oplysninger på tilfredsstillende vis sandsynliggjort at anlægget vil kunne etableres uden væsentlig påvirkning af miljøet. Efter prøveboringerne vil der foreligge et tilstrækkeligt grundlag til at udarbejde en rapport med en endelig miljømæssig vurdering af anlægget.

Forvaltningen anbefaler, at der meddeles tilladelse til prøveboringerne under forudsætning af, at der enten er meddelt en VVM-tilladelse til projektet, eller at udfaldet af en VVM-screening har vist, at anlægget må antages ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt.

Dette skyldes, at forvaltningen samlet set vurderer, at prøveboringerne kan udføres uden at udgøre en risiko for grundvandet og vandindvindingen i området under nærmere fastsatte vilkår, der vil fastsættes i forbindelse med udarbejdelse af den endelige tilladelse.

Alternativet til at meddele tilladelse er, at der meddeles afslag. Dette kan gøres, hvis

ansøger ikke har redegjort tilstrækkeligt for, at borerne vil kunne udføres uden risiko for grundvandet.

Økonomiske konsekvenser

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

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår Teknik- og Miljøudvalget , at

1. meddele tilladelse til etablering af de ansøgte prøveboringer, under forudsætning af, at der enten er meddelt en VVM-tilladelse til projektet eller, at udfaldet af en VVM-screening har vist, at anlægget må antages ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt, og
2. delegere forvaltningen kompetence til at meddele endelig tilladelse til etablering af grundvandsvarmeanlæg på DTU under forudsætning af, at dette kan gøres indenfor gældende lovgivning uden at meddele dispensationer eller fastsætte særlig lempelige vilkår, og under forudsætning af, at der enten er meddelt en VVM-tilladelse til projektet, eller at udfaldet af en VVM-screening har vist, at anlægget må antages ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt .

Teknik- og Miljøudvalget den 9. oktober 2012:

Ad 1 Godkendt, idet resultatet af VVM-screeningen sendes til kommunalbestyrelsen, når den foreligger.

Ad 2 Godkendt.

Dorete Dandanell (F) og Søren Hoby Andersen (F) var fraværende.

2.

Betalt Parkering - Status på dispensationsansøgninger

Sagsfremstilling

Der forelægges til udvalgets drøftelse status på dispensationsansøgninger vedr. betalt parkering.

Visse ansøgninger kan umiddelbart afgøres af forvaltningen. I bilag vedlagt sagen, listes status på mere principielle ansøgninger til udvalgets drøftelse. Forvaltningen vil på mødet gennemgå de enkelte kategorier, samt ansøgninger der måtte være indkommet i mellemtiden. Forvaltningens forslag til afgørelse fremgår af det vedlagte bilag.

Økonomiske konsekvenser

En dispensationspraksis vil influere på provenuet vedr. betalt parkering, som i givet fald vil skulle beregnes konkret.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget

1. drøfter de indkomne dispensationsansøgninger,
2. beslutter at følge forvaltningens forslag til afgørelse, og
3. bemyndiger forvaltningen til i fremtiden at afgøre sager om dispensation.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. oktober 2012:

Ad 1-3. Udsat, idet udvalget ønsker en yderligere belysning af bl.a. hjemmehjælperproblematikken samt forholdet omkring beboere med licens til betalingszonen og deres eventuelle muligheder for at parkere i randzonen.

Dorete Dandanell (F) og Søren Hoby Andersen (F) var fraværende.

3.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Kvalitetskrav for cykelstier og cyklisters forhold

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen (V) anmoder i e-mail af den 25. september 2012 om at få optaget en sag på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden vedrørende kvalitetskrav for cykelstier og cyklisters forhold.

"Kvalitetskrav for cykelstier og cyklisters forhold

Som et led i arbejdet for at forbedre forholdene for cyklister ønsker jeg på vegne af Venstre en drøftelse af, hvad vi kan gøre for at øge kvaliteten og komforten på kommunens veje og pladser.

Helt konkret kan sagen deles i to dele:

- * Cykelstierne skal opmåles, så vi kender kvaliteten. Dette er første skridt mod, at fremtidige asfaltarbejder bliver udført korrekt, og vi kan på denne måde sikre, at når entreprenører graver cykelstierne op, skal de afleveres i samme stand. Her kan jeg henvise til Hørsholm Kommune, som fik Vejdirektoratet til at lasermåle hele deres cykelstinet.
- * Oprydning af efterladte cykler. For at have ordentlige parkeringsforhold for cykler bør der gennemføres en oprydning på de kommunale pladser og andre steder med passende mellemrum, som det er set i f.eks. Københavns Kommune."

Økonomiske konsekvenser

Forvaltningen har ikke afdækket disse på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. oktober 2012:

Drøftet, idet forvaltningen bedes undersøge, hvordan en opmåling kan gennemføres, og at det ses i sammenhæng med udbud af slidlag.

Fjernelse af efterladte cykler undersøges yderligere, idet der afventes nye retningslinjer fra Transportministeriet om kommunernes adgang til selv at fjerne efterladte cykler uden politiets medvirken.

Åbent punkt Teknik- og Miljøudvalget den 09-10-2012, s.8

Dorete Dandanell (F) og Søren Hoby Andersen (F) var fraværende.

4.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 09-10-2012

4.1 Handleplan for busdriften i Kommunegruppe København Nord (KKN)
Teknik- og Miljøudvalget godkendte på møde den 13. marts 2012 "Strategi for busdriften i Kommunegruppe København Nord".

KKN har som opfølgning på strategien udarbejdet en handleplan, der anviser konkrete aktiviteter frem mod år 2017, som skal bidrage til at nå visionen "Flere borgere vælger den kollektive trafik, fordi det er en hurtig og nem rejseform". Handleplanen er bygget op omkring 6 delmål, hver med to målperioder én frem mod år 2014 og én frem mod år 2017.

De 6 delmål er:

1. Udpegning af korridorer
2. Rejsehastigheden i korridorerne skal øges
3. Nye superstoppesteder
4. Bedre information til passagererne før og under rejsen
5. Udbredelse af erhvervskortet til virksomheder
6. Bedre markedsføring og information om den kollektive trafik

Det er planen, at der hvert år udarbejdes et etårigt arbejdsprogram indeholdende konkrete indsatser, der foreslås gennemført under de forskellige delmål. Arbejdsprogrammet indeholder desuden nødvendige medarbejderressourcer og investeringsbehov opgjort kommunevis. Arbejdsprogrammet planlægges færdigt om efteråret og kan således politisk behandles i kommunerne eventuelt i forbindelse med behandlingen af den årlige trafikbestilling til Movia inden 1. maj. Handleplanen er lagt som bilag på sagen.

4.2 Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3 til grødeskæring i Bagsværd Sø.

Lyngby-Taarbæk Kommune meddelte den 14. maj 2012 dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3 til skæring af grøde ved I/S Danmarks Rostadions ro- og afløbsbaner i Bagsværd Sø, beliggende på matr.nr. 5 Frederiksdal, Sorgenfri. Dispensationen erstattede den tidligere meddelte dispensation af 4. maj 2010. Forudsætninger i forhold til 2010 var ændret både med hensyn til banernes placering samt tidspunkt for ønsket grødeskæring.

Bagsværd Sø er beskyttet af § 3 i Naturbeskyttelseslovens. Det vil sige, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af søen som naturtype. Kommunen kan dog i

særlige tilfælde meddele dispensation fra § 3.

Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe Kommune vurderede, at undervandsplanter i søen nu er så udbredt, at grødeskæring i ro- og afløbsbaner, samt i World Cup banen ikke på nogen måde er en hindring for opretholdelsen af undervandsvegetationen i Bagsværd Sø.

Gladsaxe Kommune meddelte som myndighed for Naturbeskyttelseslovens § 3, en tilsvarende dispensation for de dele af baneområdet, der ligger inden for deres kommunegrænse.

Dispensationen blev givet med en række vilkår vedrørende, hvor der må skæres grøde, grødeskæringsmetode og bortskaffelse af plantemateriale. Dispensationen er gældende i 3 år.

Lyngby-Taarbæk Kommune modtog ikke klager over afgørelsen i modsætning til Gladsaxe Kommune. Deres afgørelse blev påklaget til Miljø- og Naturklagenævnet af DN Gladsaxe.

Bagsværd Sø er omfattet af Fredningsnævnets kendelse af 22. april 2010 om fredning af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser. Fredningsbestemmelserne hindrer ikke, at der bliver foretaget grødeskæring.

4.3 Anmeldelse af flytning af havremarken i Jægersborg Dyrehave.

Naturstyrelsen, Hovedstaden har den 15. december 2011 med supplerende bemærkninger af 29. juni 2012 i henhold til Naturbeskyttelseslovens § 19 b anmeldt flytning af havremarken i Jægersborg Dyrehave fra den nuværende placering sydligst på Eremitagesletten ved Tingstedet (mark nr. 20) til den vestligste af de to omdriftsarealer (mark nr. 18), der ligger syd for vejen mellem Slettehus og Eremitageslottet. Mark 18 har sidst været dyrket i 2001-2003. Havredyrkning flyttes i rotation mellem mark 18, 19 og 20.

Arealet ligger i et Natura 2000 område (Nedre Mølleå og Jægersborg Dyrehave nr. 144 Habitatområder: H251) og er omgivet af overdrev på 3 sider, som desuden er registeret efter Naturbeskyttelseslovens § 3 – beskyttet naturtype. I følge Naturbeskyttelseslovens § 19 skal bestemte aktiviteter - herunder "*Væsentlige ændring inden for kort tid i græsningsintensitet, herunder ophør med græsning eller høstlet*" - inden iværksættelse, anmeldes til kommunen med henblik på en vurdering af virkningen på området under hensyntagen til områdets bevaringsmålsætninger.

Kommunen har vurderet i brev af 6. juli 2012, at havredyrkningen vil foregå således, at de omliggende overdrevsarealer, og den nærliggende sø påvirkes mindst muligt, og ikke har negative konsekvenser for udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området. Aktiviteten kan igangsættes efter klagefristens udløb.

Lyngby-Taarbæk Kommune modtog ikke klager over afgørelsen.

4.4 Istandsættelse af krydset Lyngby Hovedgade - Rustenborgvej - Stades Krog

Brolægningen i krydset udskiftes med asfalt. Dette foretages for at forbedre forholdene for MOVIA's busser og for cyklisterne, samt af driftshensyn. Desuden vil det nedsætte støjen for de omkringboende. Projektet er godkendt af Nordsjællands Politi og forventes udført i oktober måned. Udgifter afholdes over slidlagskontoen.

4.5 Transportministerens svar på Teknik- og Miljøudvalgets henvendelse i forbindelse med udvalgets foretræde for Transportudvalget

Forvaltningen har modtaget svar fra Transportministeren på henvendelse i forbindelse med udvalgets foretræde for Transportudvalget den 4. september 2012. Det modtagne svar er vedlagt.

4.6 Magasin/Fog torvet

Forvaltningen vil orientere om den forestående reovering af Magasin/Fog torvet på udvalgs mødet.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. oktober 2012:

Ad 4.1-4.5 Taget til efterretning.

Ad 4.6 Udvalget blev orienteret om muligheden for udskiftning af belægning i strædet, så det matcher den øvrige torvebelægning. Der forelægges en sag om status, herunder økonomiske konsekvenser, ved næste møde.

Forvaltningen orienterede desuden om arbejdet med administration af regulativ for Lyngby Hovedgade, (vareudstillings- og serveringsarealer).

Dorete Dandanell (F) og Søren Hoby Andersen (F) var fraværende.

Lyngby-Taarbæk Kommune
 Lyngby Rådhus
 Lyngby Torv 17
 2800 Kgs. Lyngby

Teknik- og Miljøudvalget den 09-10-2012
 Bilag 1.1

2012-07-29

Ansøgning om 2 prøveboringer og midlertidig udledning af vand

Danmarks tekniske universitet ønsker at undersøge muligheden for at supplere den eksisterende køleforsyning ved DTU Lyngby med et grundvandskøleanlæg.

På vegne af DTU Lyngby ansøges hermed om tilladelse til etablering af 2 prøveboringer, anlagt som filtersatte boringer i det primære grundvandsmagasin. Prøveboringerne tænkes senere anvendt som permanente boringer i grundvandskøleanlægget.

Der ansøges i henhold til vandforsyningsloven § 21, mens der i henhold til § 20 i samme lov ansøges om tilladelse til oppumpning og afledning af grundvand i forbindelse med renpumpning af boringerne og efterfølgende pumpeforsøg. I alt forventes det, at der maksimalt oppumpes 10.000 m³.

De påtænkte boringer forventes placeret som vist på oversigtskortet i figur 1.



Figur 1: Omtrentlig placering af de to boringer

GEO
 Sødalsparken 12
 8220 Brabrand
 Tlf.: +45 8627 3111
 Fax: +45 8627 6706
 geo@geo.dk
 www.geo.dk
 CVR-nr: 59781812

Denne ansøgning beskriver kun etableringen af de to prøveboringer samt udledning af oppumpet grundvand i forbindelse med ren og prøvepumpning. Den omhandler ikke selve etableringen af grundvandskøleanlægget.

Baggrund og formål

Formålet med grundvandskøleanlægget er at supplere den eksisterende køleforsyning med et miljøvenligt anlæg, der fremadrettet vil kunne reducere driftsomkostninger til køl og eventuelt varme.

Et grundvandskøleanlæg fungerer ved at pumpe koldt grundvand op fra én eller flere borer, lade vandet optage overskudsvarme fra bygningen via en varmeveksler, hvorefter vandet infiltreres tilbage i undergrunden. Det varme grundvand akkumuleres i undergrunden, og kan efter behov ved reversibel drift benyttes i vinterhalvåret til opvarmning. Herved afkøles grundvandet, hvorved der på årsbasis opnås termisk ligevægt.

Eksisterende anlæg i udlandet (Belgien, Sverige og Holland) dokumenterer, at et anlæg i termisk balance kun har en lille miljøpåvirkning i nærområdet, mens der i kort afstand fra anlægget ikke vil kunne observeres nogen form for påvirkning.

Boringsplacering

Den planlagte placering af de to borer ses på figur 1. Boringerne etableres på matrikel Kgs. Lyngby By, Lundtofte 206a.

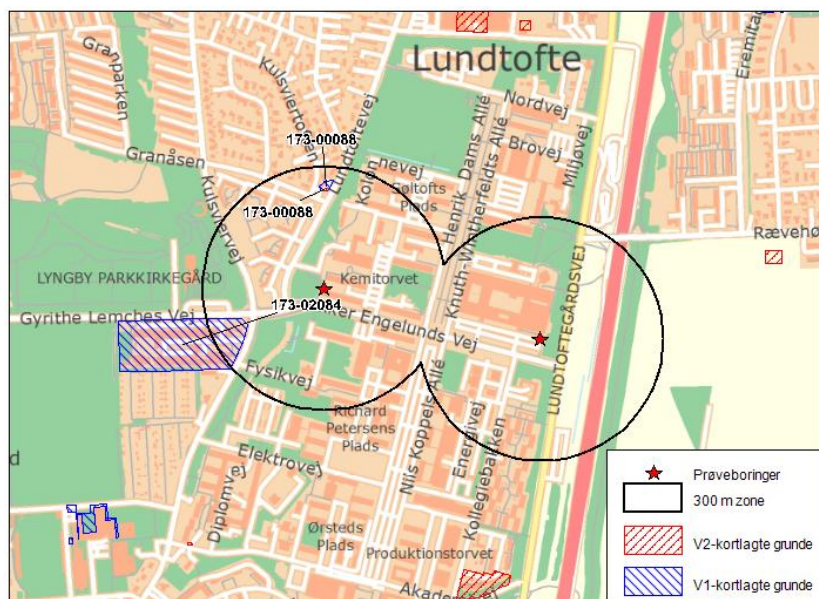
Natur- og grundvandsinteresser samt øvrige indvindere

Til vurdering af natur- og grundvandsinteresser i området er der indhentet oplysninger fra Miljøportalen (HUR):

<http://www.miljoportal.dk/Arealinformation/>

Området ligger uden for kildepladszoner og uden for områder med særlige begrænsninger på vandindvinding, men inden for OSD område.

Af figur 2 fremgår det, at der inden for en radius af 300 m fra borerne findes 2 V1-kortlagte grunde og 1 V2-kortlagt grund.



Figur 2: Forurenede grunde. Sort cirkel markerer 300 m zone omkring prøveboringerne. (<http://www.miljoportal.dk/Arealinformation/>)

Forventet geologi og hydrogeologi

Der ses adskillige boringer i området, der beskriver den geologiske lagserie, jf. GEUS' Jupiterdatabase (<http://www.geus.dk/>).

Af boringerne fremgår det, at de øverste 0-3 m er moræneler, hvorunder der ses smeltevandssand med silt- og lerindslag. Kalken, som udgør det primære grundvandsmagasin, anbores i den sydlige del af området ca. 60 m under terræn, mens den i den nordlige del af området anbores ca. 66 m under terræn. Forskellen skyldes, at området ligger på flanken af en begravet dal, som løber umiddelbart nord for området.

Ifølge det regionale potentialekort fra Region Hovedstaden (2008) står grundvandsspejlet i kote ca. 12, hvilket svarer til ca. 32 m under terræn, og falder mod øst.

Indretning af boringerne

De to boringer forventes at udføres som filtersatte boringer til en dybde på maks. 80 m under terræn. Der udtages løbende jordprøver til geologisk beskrivelse, og boringsinformationer indberettes til GEUS i henhold til boringsbekendtgørelsen.

Boringen syres, renpumpes og der udtages vandprøver til belysning af grundvandets kemiske sammensætning. Der udføres eventuelt en borehulslogging.

Efter renpumpningen forventes der at udføres et 3-trinsforsøg med en ydelse på henholdsvis 20, 40 og 80 m³/t i hvert trin. Hvis grundvandsmagasinet ydeevne vurderes gunstige i forhold til et grundvandskøleanlæg, igangsættes herefter et pumpeforsøg i den ene boring med en ydelse på op til 80 m³/t - dog afhængig af resultaterne af 3-trinsforsøget. I alt forventes det, at der maksimalt oppumpes 10.000 m³.

Pumpeforsøget udføres med tilhørende pejlinger i omkringliggende boringer med henblik på at vurdere boringernes og magasinets ydeevne på længere sigt. Vandspejlsændringer følges med tryktransducere i pumpeboringen og suppleres med håndpejlinger.

Afhængig af tilgængelige afledningsmuligheder tænkes det oppumpede vand udledt til nærmeste recipient, DTUs interne nedsivningsanlæg eller i sidste ende til anvist offentlig forsyningsledning. Der udtages en vandprøve i slutningen af pumpeperioden, der analyseres efter boringskontrollen.

Såfremt boringerne ikke vurderes at kunne levere den ønskede vandmængde eller en acceptabel vandkemi, vil boringerne blive sløjfet efter gældende regler i bekendtgørelsen.

Kommunen underrettes forud for iværksættelse af pumpeforsøget.


Supplerende oplysninger og vurderinger

Såfremt prøveboringen giver gode resultater vil der blive udarbejdet en ansøgning om etablering af et grundvandskøleanlæg.

Supplerende forhold omkring grunden kan læses i den vedlagte rapport "DTU projektet. Trin 1 undersøgelse i forbindelse med ATES anlæg" (GEO 2011), der redegør for potentialet for et grundvandskøleanlæg på grunden.

Såfremt der mangler oplysninger eller der er uklarheder i ansøgningen, er vi naturligvis til rådighed for at svare på spørgsmål.

Med venlig hilsen
GEO



Lars Hjortshøj Jacobsen
+45 8741 2464
lja@geo.dk

DTU projektet Trin 1 undersøgelse i forbindelse med ATES anlæg

GEO projekt nr. 35120
Rapport 1, 2011-08-22

Teknik- og Miljøudvalget den 09-10-2012
Bilag 1.2

Sammenfatning

Danmarks Tekniske Universitet ønsker at undersøge muligheden for at supplere den eksisterende køleforsyning ved DTU Lyngby med et grundvandskøleanlæg.

Etableringen af et grundvandskøleanlæg ved DTU Lyngby begunstiges ved:

- Det primære grundvandsmagasin ligger ca. 60-70 meter under terræn, og har spændte magasinforhold i området. Grundvandspotentialer er ca. 25 meter under terræn. Det betyder at sandsynligheden for en påvirkning af beskyttede naturområder og recipienter er lille.
- Den estimerede hydrauliske ledningsevne indikerer en middel ydeevne, og det vurderes således at det er muligt at oppumpe og reinfiltre grundvandet.
- Der er lerdække over kalkmagasinet, som giver nogen beskyttelse mod de V2-kortlagte grunde. Fordi grundvandspotentialer står ca. 25 meter under terræn, er risikoen lille for, at et anlæg placeret i kalkmagasinet vil påvirke forureningerne.
- Alternativt kan borerne filtersættes i det overliggende regionale Sand2 magasin. Grundvandspotentialer i dette magasin står ca. 15-20 meter under terræn, hvilket betyder, at risikoen for øget mobilisering af forurenende stoffer fra omkringliggende V1 og V2 kortlagte ejendomme mindskes eller fjernes. Dog vil der være en risiko for, at eksisterende forurening i grundvandet påvirkes. Der vil pga. det relativt dybtliggende grundvandspejl være en mindsket risiko for påvirkning af de funderingsmæssige forhold på nabobygninger og påvirkning af vandløb, søer og øvrige naturområder osv. Magasinets ydeevne og udbredelse er dog ikke velbestemt, ligesom den hydrauliske kontakt til kalkmagasinet er usikker.

Fordi interesseområdet ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser sætter lovgivningen /1/ en begrænsning på anlæggets påvirkning af grundvandsressourcen. Det anbefales at arbejde med 2 anlægskonfigurationer for at undersøge anlæggets hydrologiske og termiske påvirkning af magasinet. Den ene konfiguration er et énvejs anlæg, som udnytter grundvand til køl, hvorefter det opvarmede vand reinfiltres i magasinet. Den anden konfiguration bygger på et reversibelt anlæg, hvor det reinfiltrede opvarmede grundvand oppumpes i vintersæsonen og afkøles ved enten frikøling eller bruges i opvarmningssammenhæng, hvorved der skabes termisk ligevægt i magasinet.

Udarbejdet for
Danmarks Tekniske Universitet
Nils Koppels Allé
Bygning 413
2800 Kgs. Lyngby

Kontaktperson:
Anders B. Møller

Udarbejdet af Mette Hilleke Mortensen
+45 8741 2462, mhm@geo.dk
Lars Hjortshøj Jacobsen
+45 8741 2464, lja@geo.dk

Kontrolleret af Karsten Juul,
+45 8741 2376, knj@geo.dk

Indhold

1..... Indledning	3
2..... Lokalitet	3
3..... Geologi.....	7
4..... Hydrologi	9
5..... Grundvandskemi.....	10
6..... Forurening	11
7..... Vurdering af grundvandskøleanlæg	12
8..... Referencer	14

1 Indledning

Danmarks Tekniske Universitet ønsker at undersøge muligheden for at supplere den eksisterende køleforsyning ved DTU Lyngby med et grundvandskøleanlæg.

Formålet med at etablere et grundvandskøleanlæg anlæg er at sikre en køleforsyning, der fremadrettet reducerer DTU's energiforbrug. Dette medfører tillige, at universitetets miljømæssige fodaftryk reduceres og der opnås en besparelse på driftsomkostningerne til køl og eventuelt varme.

Et grundvandskøleanlæg fungerer ved at pumpe koldt grundvand op fra én eller flere borer, lade vandet optage overskudsvarmen fra bygningen via en varmeveksler, hvorefter vandet reinfiltres tilbage i undergrunden. Det opvarmede grundvand vil herefter sprede sig i grundvandsstrømningens retning mens det afkøles. Alternativt kan det varme grundvand benyttes i vinterhalvåret ved at pumpe i den modsatte retning og udnytte overskudsvarmen, til for eksempel forvarmning af ventilationsluft eller rumopvarmning via en varmepumpe. Det nedkølede vand reinfiltres i grundvandsmagasinet, hvorved der opnås termisk ligevægt.

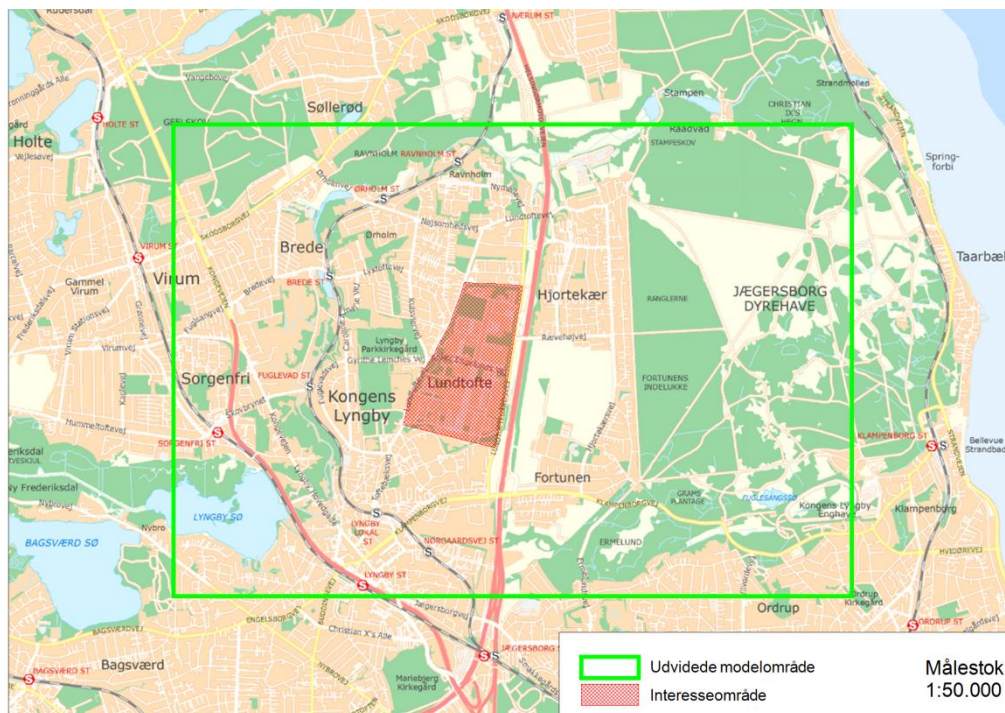
Denne rapport dækker afklaringsfasen, hvor eksisterende forhold undersøges, og relevant tilgængelig viden indhentes.

2 Lokalitet

Boringerne til grundvandskøleanlægget forventes placeret på DTU i Lyngby.

Interesseområdet ligger i Kongens Lyngby og afgrænses mod vest af Lundtoftevej, mod øst af Lundtoftegårdsvej, mod nord af Lundtofteparken og mod syd af Akademivej, se figur 1. Området afgrænses primært af bymæssig bebyggelse, dog med mindre grønne områder mod vest og nord, og store grønne områder mod øst og sydvest i form af Dyrehaven og Lyngby Åmose.

Området har en udstrækning på ca. 1500 m fra nord til syd og 500-800 m fra øst til vest. Interesseområdet har et areal på ca. 100 ha. Terrænet er generelt faldende mod nord-nordvest fra kote ca. 47 til kote ca. 35.



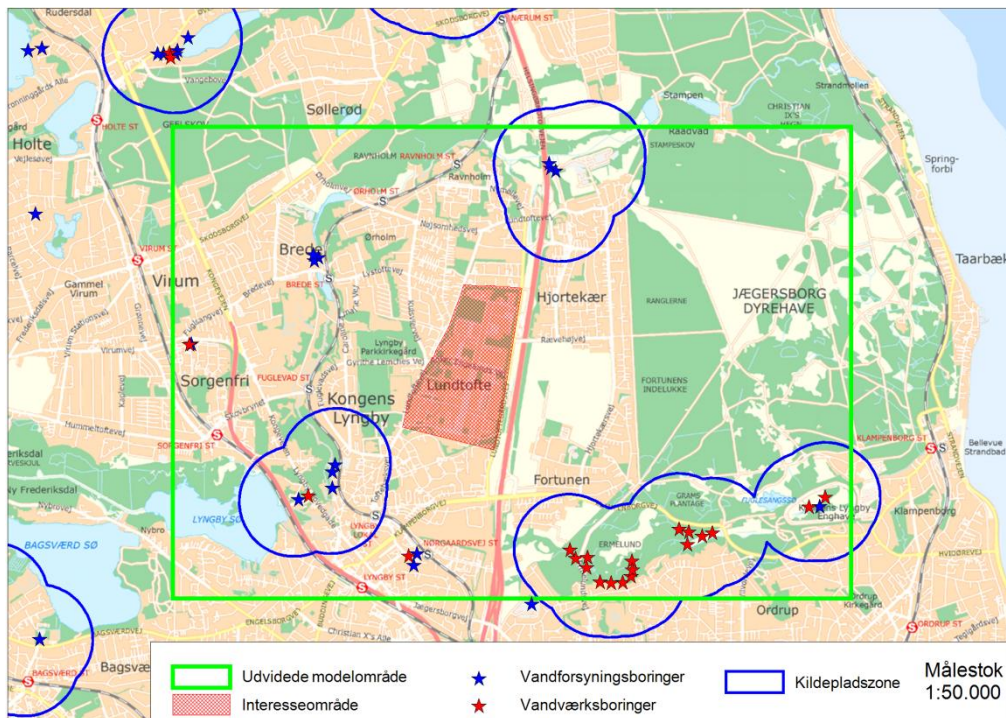
Figur 1: Oversigtskort

Der ses adskillige kildepladszoner med indvindingsboringer i området, se figur 2 /2/.
Informationer om indvindingsmængder er indhentet fra GEUS' Jupiterdatabase /3/.

Den nærmeste tilhører Lyngby Vandværk, som ligger ca. 1000 m mod sydvest. Vandværket indvandt i 2010 lige over 730.000 m³ grundvand. 1200 m mod nordvest ligger Brede Vandværk, der i 2010 indvandt ca. 10.000 m³. 1200 m mod nordøst ligger Dyben-dal vandværk, der indvandt ca. 662.000 m³ i 2010. Den største er Ermelund kildeplads, som ligger ca. 1500 m mod sydøst, hvorfra der i 2010 blev indvundet ca. 3.325.000 m³.

Sydøst for Lyngby Vandværks kildepladszone ses 3 indvindingsboringer tilhørende Bleg-gårdens Vaskeri, hvorfra der blev indvundet ca. 34.000 m³ grundvand i 2010.

Herudover findes der enkelte afværgeboringer i området, som ikke er vist på kortet i figur 2.

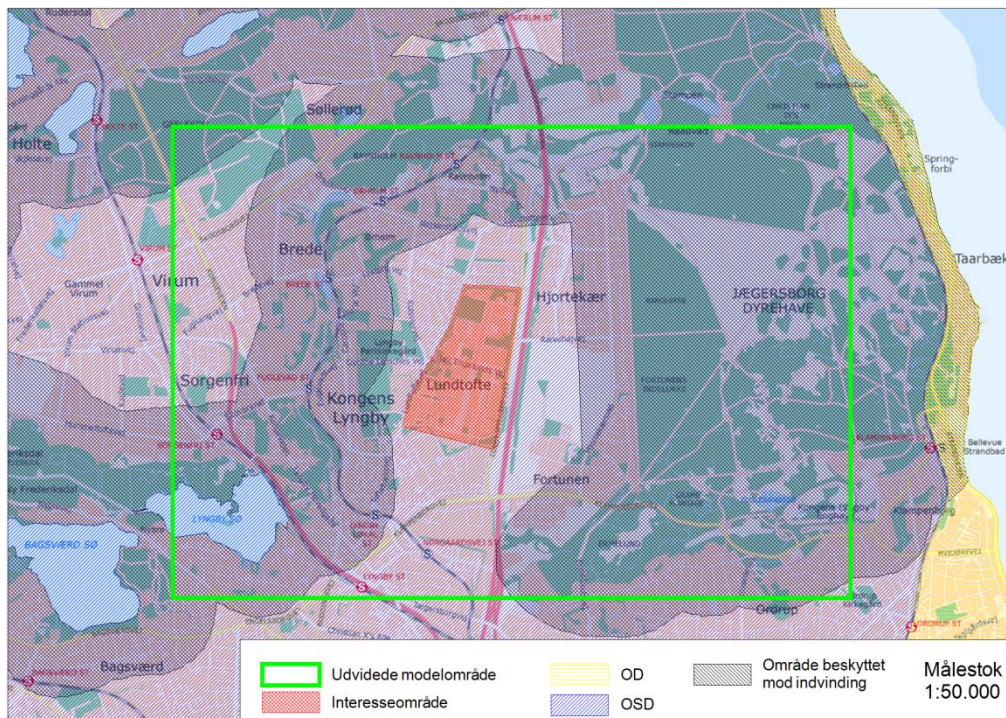


Figur 2: Kildepladszoner og indvindingsboringer. /3/

Grundvandsstrømningen i området er fra vest mod øst, se afsnit 5. Det betyder, at indvindingsoplandene strækker sig fra kildepladserne mod vest.

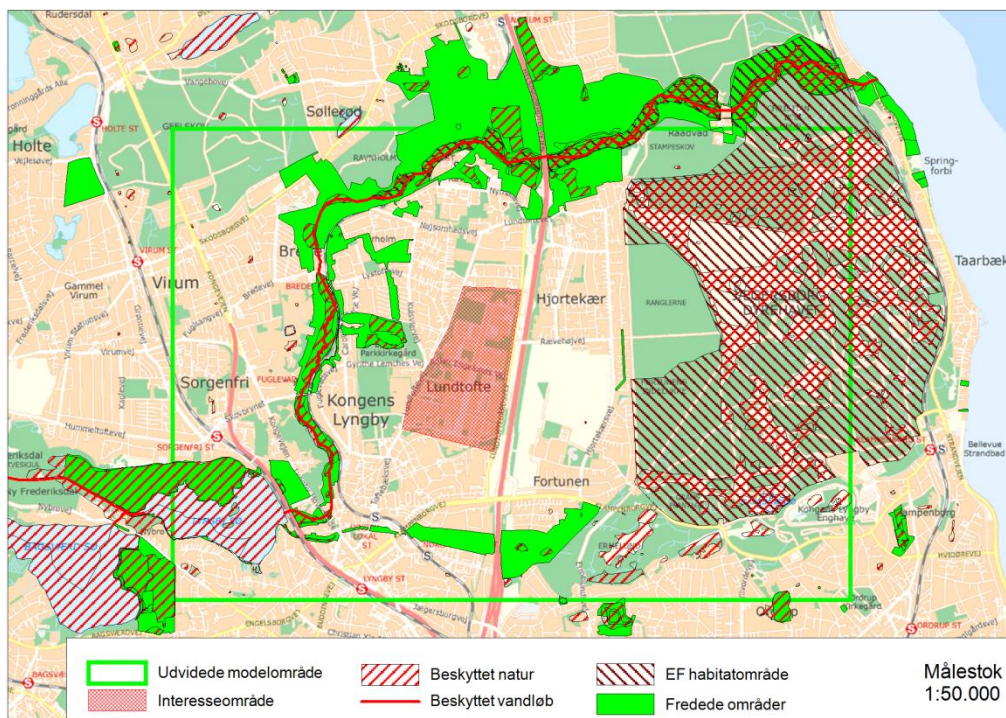
Interesseområdet ligger indenfor Ermelund indvindingsopland /4/. Den østlige del af Lyngby vandværks indvindingsopland grænser op til interesseområdet og ligger 300 m mod sydvest, mens Dybendals indvindingsopland ligger 500 m mod nordøst. Brede vandværks indvindingsopland ligger ca. 1200 m fra interesseområdet.

Interesseområdet ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) /2/, men er ikke medtaget i det omkringliggende område, hvor der er særlige begrænsninger på indvinding og som inkluderer de nærliggende vandværker, se figur 3.



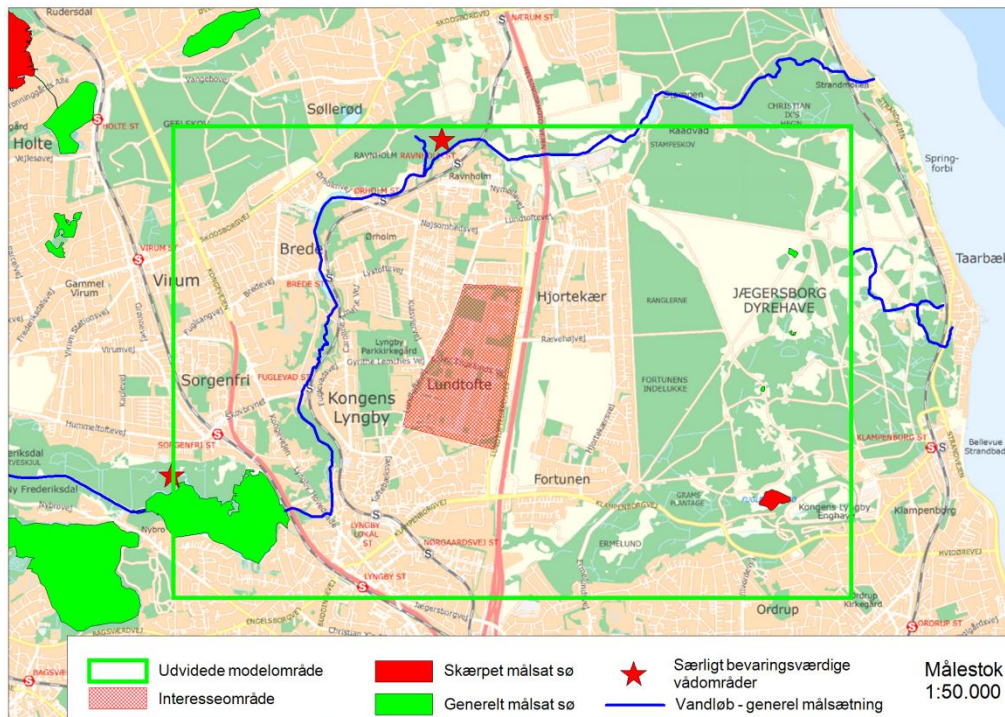
Figur 3: Områder med særlige drikkevandsinteresser og områder med særlige begrænsninger på indvinding. /2/

Der ses beskyttede og målsatte naturområder inden for det udvidede modelområde /3/, se figur 4 og 5.



Figur 4: Beskyttet natur, fredede områder og EF habitatområder /2/.

Skurrekilde, der er klassificeret som særligt bevaringsværdigt vådområde, er lokaliseret ca. 1500 m mod nord. Fuglesangssø, som ligger ca. 2500 m mod sydøst, har en skærpet målsætning. Søen ligger inden for kildepladszonen til Ermelund vandværk. Mølleåen, der ligger ca. 1000 m mod vest har en generel målsætning ligesom Lyngby sø og Bagsværd Sø mod sydøst, og områderne er fredet og beskyttet. Dele af Dyrehaven er klassificeret som EF habitatområde.



Figur 5: Målsatte områder og særligt bevaringsværdige områder. /2/

3 Geologi

Geologien i området belyses på baggrund af boringsdata fra Jupiter databasen /3/, samt ud fra den geologiske gennemgang udarbejdet i forbindelse med Miljøministeriets kortlægning af grundvandsressourcens sårbarhed i 2008 /4/.

Boringen med DGU nr. 201.2065 ligger i den sydlige del af interesseområdet. Jordlagene er beskrevet som ler i de øverste 3 meter, hvorunder der ses smeltevandssand indtil 42 m under terræn. I den nordlige del af området ses boringer, der gennemborer lagserien til 30-60 m under terræn. Lagserien er beskrevet som 0-3 m ler fra terræn, hvorunder der ses smeltevandssand med siltede indslag. Boring 201.4591 adskiller sig fra de øvrige boringer ved at have adskillige lerlag med mægtigheder på 1-7 m i den dybere del af lagserien. Den kvartære lagserie er tolket som skiftende moræne- og smeltevandsaflejringer.

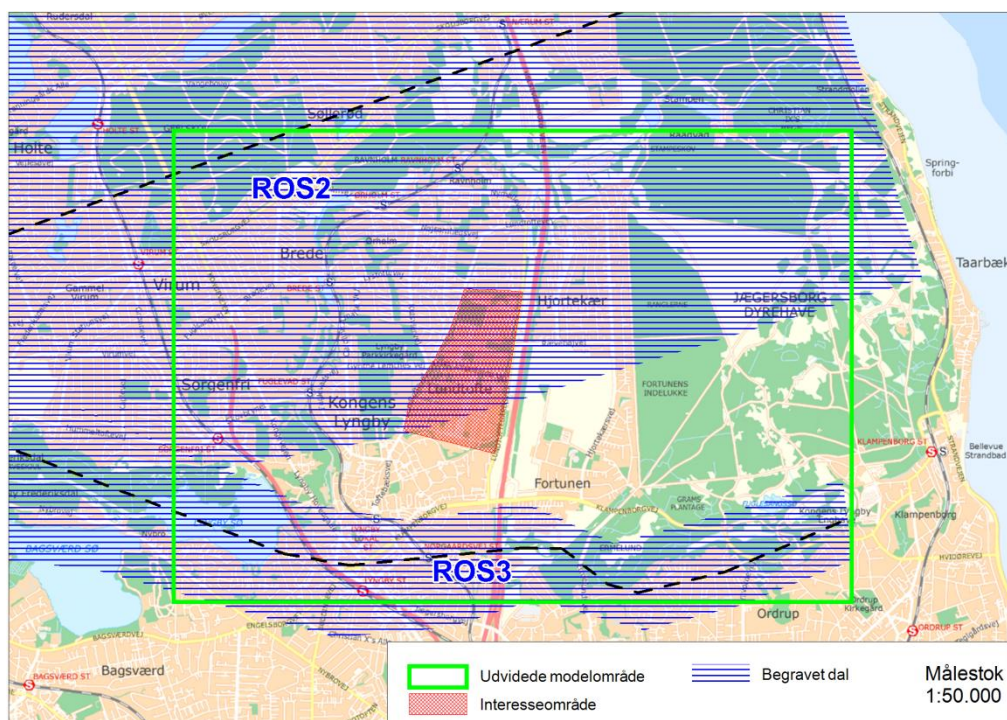
Dybere vandværksboringer i området viser typisk tilsvarende lerlag som 201.4591, dog med lokale variationer i forhold til mægtighed, type og kote. Prækvartære aflejringer i

form af kalkaflejringer anbores ca. i kote -15 i den sydlige del af området, og i kote -30 i den nordlige del af området.

De øverste 5-10 m af kalken er almindeligvis opsprækket, som følge af stress-påvirkning fra isoverskridelser. Sprækkesystemets vandføring er betydeligt højere end den underliggende kalk, hvilket gør dette sprækkelag til det primære grundvandsmagasin i området.

Dette billede er i god overensstemmelse med den overordnede geologi for området, som beskrevet i /4/. Her inddeles sandlagene i 4 enheder, hvoraf Sand2 udgør den største mængde. Hvor der adskiller Sand2 og kalken regnes de 2 enheder for særskilte grundvandsmagasiner. Det samlede lerlag over det primære magasin er anslået til 15-30 m i området, hvoraf de 10-15 m adskiller kalken og Sand2 enheden. Det betyder, at lokalt i interesseområdet ses 2 separate grundvandsmagasiner. Dette afspejles dog ikke entydigt i boringsdata, og der knytter sig derfor en vis usikkerhed til tolkningen. Data fra flere af de omkringliggende vandværker viser, at der er direkte kontakt mellem kalkmagasinet og Sand2 magasinet, så udbredelsen af de to adskilte magasiner er begrænset.

Dybden til de prækvartære aflejringer varierer en del i området, hvilket skyldes tilstedeværelsen af den begravede dal af Kvartær oprindelse, Sønderødalen, der skærer sig ned i undergrunden, se figur 6 /5/. Interesseområdet er lokaliseret på den sydlige flanke af denne dalstruktur, som er 4-5 km bred med ringe dybde.



Figur 6: Begravede dale i området. /5/

Dalstrukturen genkendes ikke i terrænet i dag. I den centrale del af dalen ses et dybtliggende grovkornet sandlag, der er aflejret direkte oven på kalken, hvorover der er aflejret

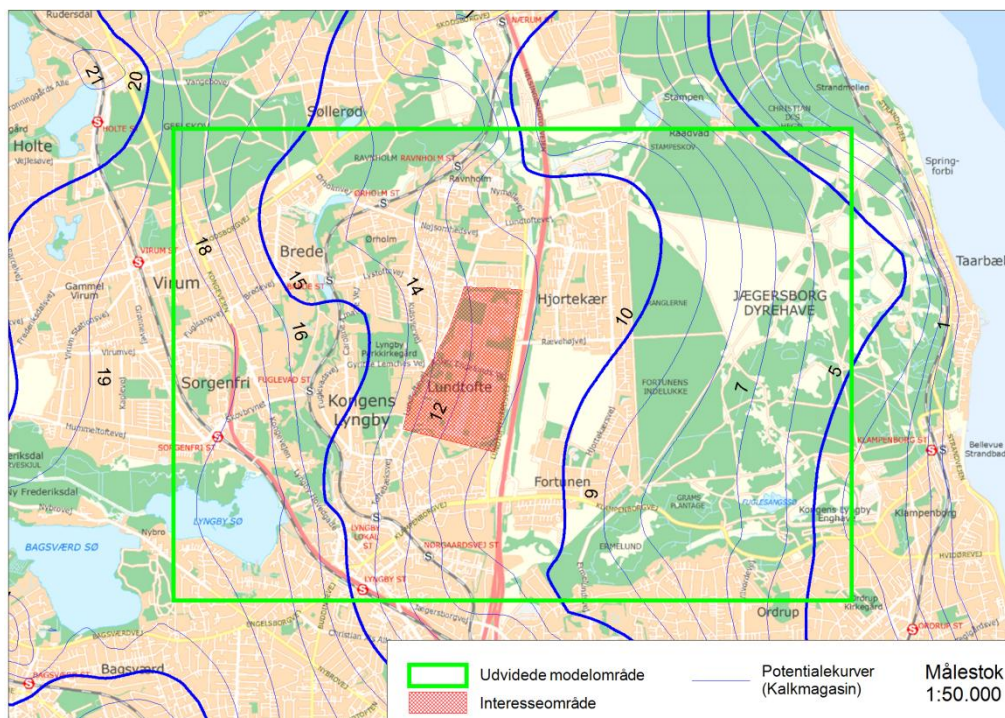
moræneler. Lerlaget er dog ikke gennemgående. Sandlaget regnes ikke som et selvstændigt magasin.

4 Hydrologi

De hydrologiske forhold omkring DTU er bedømt ud fra et potentialekort over området samt Miljøministeriets kortlægning fra 2008 /4/.

Potentialekortet, som sidst er redigeret i 2008, er et sammensat kort af synkroner pejlinger og pejlinger fra forskellige år. Grundvandspotentialiet viser et gennemsnit, der ikke tager højde for årstidsvariationer eller ændringer i pumpeydelse på kildepladserne.

Potentialekortet viser, at grundvandsspejlet i det primære magasin ligger i kote ca. 12 og har et naturligt jævnt fald mod øst, se figur 7.

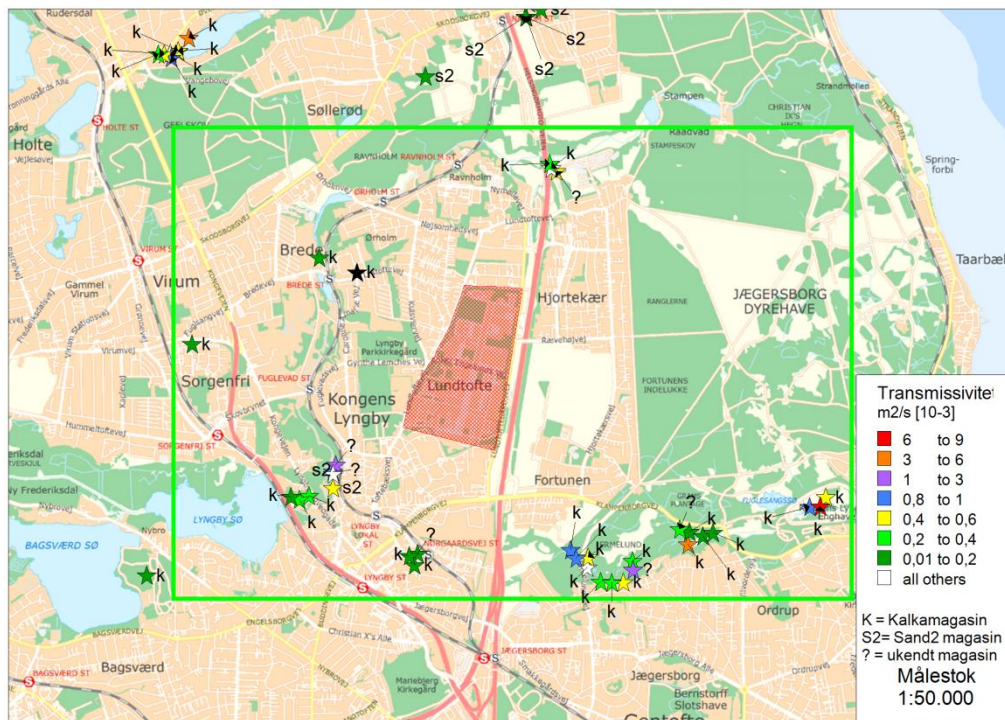


Figur 7: Potentialekort

Kortlægningen fra 2008 /4/ viser, at potentialiet i Sand2 formationen ligger omkring kote 16, hvilket indikerer, at der ikke er direkte hydraulisk kontakt mellem det regionale Sand2 magasin og det primære grundvandsmagasin ved interesseområdet.

Magasinforholdene i det primære magasin er spændte i hele området, hvorimod Sand2 magasinet er frit. Der er opadrettet gradient ved Mølleåen, hvilket betyder, at der strømmer vand fra grundvandsmagasinet op til åen. Det samme ses i den sydlige del af området ved Fæstningskanalen, Hvidøreåen og Fuglesangssøen. /4/ Kalkens hydrauliske egenskaber (transmissiviteten) i området er estimeret ud fra pumpeoplysninger stammende fra Jupiterdatabasen /3/.

Transmissiviteten i kalkmagasinet, se figur 8, ligger omkring $1 \cdot 10^{-4}$ m²/s og $4 \cdot 10^{-4}$ m²/s, hvilket svarer til under en middelgod ydeevne, men der ses også højere værdier på $1 \cdot 10^{-3}$ m²/s til $3 \cdot 10^{-3}$ m²/s. Der er kun enkelte data tilhørende Sand2 magasinet, og transmissiviteten varierer mellem $1 \cdot 10^{-3}$ m²/s og $1 \cdot 10^{-4}$ m²/s.



Figur 8: Kalkmagasinets transmissivitet estimeret på baggrund af data fra Jupiterdatabasen. /3/

5 Grundvandskemi

Der foreligger ingen vandkemiske data for interesseområdet i Jupiterdatabasen /3/. Grundvandskemien beskrives derfor på baggrund af kortlægningen af grundvandsressourcens sårbarhed fra 2008 /4/, som overvejende bygger på data fra de omkringliggende vandværker.

Primære grundvandsmagasin

Der ses et lavt indhold af nitrat på under 1 mg/l i det primære magasin. Sulfatindholdet i den nordlige del af området er under 20 mg/l, mens det i den sydlige del af området varierer mærkbart boringerne imellem med værdier mellem 20 – 250 mg/l. Jern- og metan indholdet overskrider grænseværdierne for drikkevand på hhv. 0,2 og 0,01 mg/l, dog ses der ved Ermelund kildeplads lavere værdier. Vandtypen klassificeres derfor som svagt reduceret i den sydlige del af området og reduceret i den nordlige del. Kloridindholdet i den sydlige del af området ligger omkring 75-100 mg/l og er stigende, mens det ved Dybendal er faldet fra et niveau omkring 150 til ca. 100. Indholdet er konstant ved Brede vandværk.

Der er registreret nikkel og arsen i flere af borerne, men alle er under kvalitetskriterierne for drikkevand.

Der er ikke registreret pesticider i grundvandet i det primære magasin med undtagelse af en enkelt boring ved Ermelundværket og en enkelt boring ved Lyngby vandværk, hvor der er registreret et lille indhold af BAM. Enkelte borer i den sydlige del af området viser et lille indhold af klorerede opløsningsmidler, som dog alle er under 1 µg/l, hvilket er grænseværdien i drikkevand. Tæt på Lyngby vandværk er der registreret et indhold af vinylklorid over grænseværdien for drikkevand.

Regionale Sand2 magasin

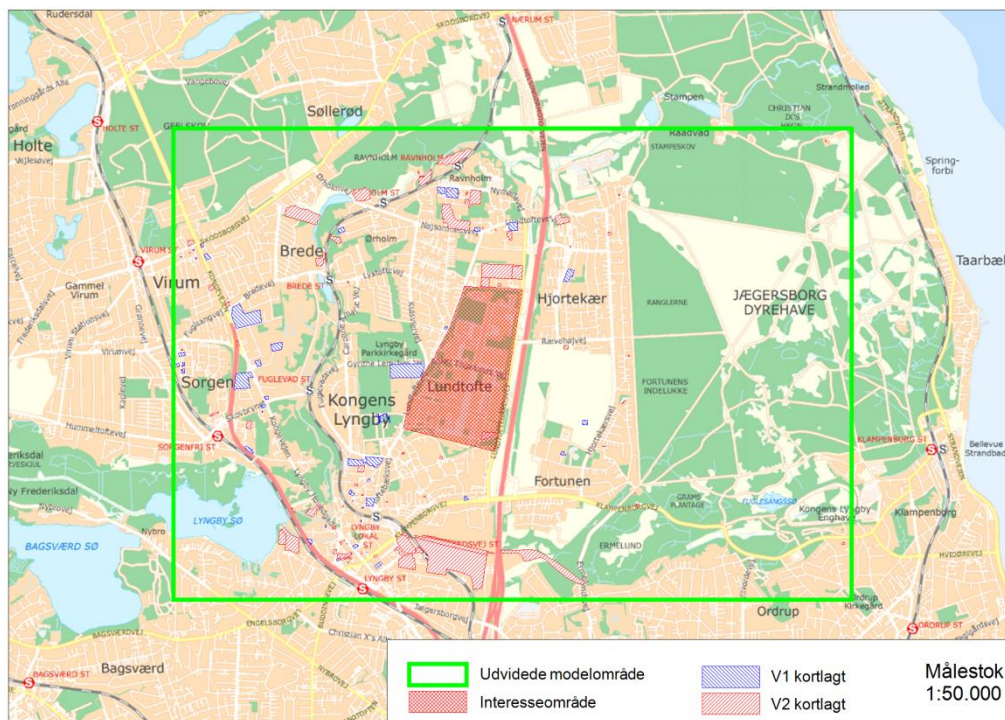
Der ses enkelte grundvandsanalyser fra det regionale Sand2 magasin ved Lyngby vandværk. De viser et nitratindhold på mellem 5-25 mg/l og et sulfatindhold på 50-100 mg/l. Det indikerer, at magasinet her er oxideret. Samtidig er der registreret et indhold af jern og metan, der overskrider grænseværdierne for drikkevand, hvilket er atypisk for et oxideret magasin. Der kan derfor være tale om blandingsvand fra flere forskellige magasiner.

Der er registreret et indhold af arsen på 3-5 µg/l, hvilket er under grænseværdien for drikkevand. Der er ikke registreret nikkel. Der er noteret et lille indhold af BAM, som er under grænseværdien for drikkevand.

6 Forurening

I forbindelse med driften af et grundvandskøleanlæg vil strømningsmønstret og trykniveauerne i grundvandsmagasinet ændre sig lokalt i området omkring anlægget. Det vil skabe en forceret strømning med øget gradient mod anlæggets indvindingsboringer. Tilsvarende vil der forekomme en strømning væk fra infiltrationsboringerne. Hvis der findes mobile jord- og grundvandsforureninger i området omkring anlægget, vil der være en risiko for at de flyttes med vandstrømningen, hvilket lokalt kan betyde en relokering eller en mindre spredning af stoffet.

Inden for det udvidede modelområde og det påtænkte grundvandskøleanlæg findes der ifølge oplysninger fra Miljøportalen /2/ følgende V1 og V2 kortlagte ejendomme, se figur 9.



Figur 9: V1 og V2 kortlagte grunde

Hele området er desuden områdeklassificeret, med undtagelse af et mindre areal vest for Mølleåen.

Der er registreret 66 V1- og 98 V2 kortlagte ejendomme.

Af for nuværende tilgængelige data ses bl.a., at der i boring 194.810 umiddelbart nord for ejendommen er konstateret indhold af chlorforbindelser i grundvandsmagasinet. Ligeledes indikerer adskillige afværge boringer i området samt oplysninger fra /4/, at der i området formodentlig er nogen forurening i grundvandet.

Disse oplysninger samt opdaterede oplysninger fra Region Hovedstaden om udbredelse og forureningsarter på de V1 og V2 kortlagte ejendomme skal indgå i et eventuelt hydrogeologisk modelleringsarbejde for grundvandskøleanlægget og danne rammen om en egentlig risikovurdering for transport af forurenende stoffer.

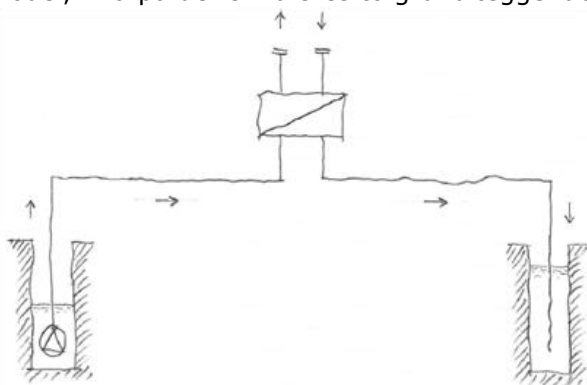
7 Vurdering af grundvandskøleanlæg

Baseret på de eksisterende data begunstiges etableringen af et grundvandskøleanlæg på DTU Lyngby ved:

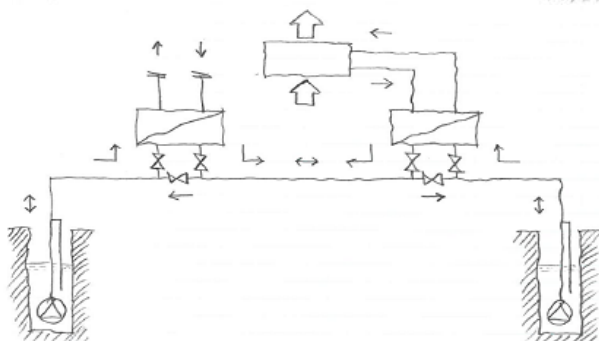
- Det primære grundvandsmagasin ligger ca. 60-70 meter under terræn, og har spændte magasinforhold i området. Grundvandspotentialet er ca. 25 meter under terræn. Det betyder at sandsynligheden for en påvirkning af beskyttede naturområder og recipienter er lille.
- Den estimerede hydrauliske ledningsevne indikerer en middel ydeevne, og det vurderes således at det er muligt at oppumpe og reinfiltre grundvandet.

- Der er lerdække over kalkmagasinet, som giver nogen beskyttelse mod de V2-kortlagte grunde. Fordi grundvandspotentialet står ca. 25 meter under terræn, er risikoen lille for, at et anlæg placeret i kalkmagasinet vil påvirke forureningerne.
- Alternativt kan boringerne filtersættes i det overliggende regionale Sand2 magasin. Grundvandspotentialet i dette magasin står ca. 15-20 meter under terræn, hvilket betyder, at risikoen for øget mobilisering af forurenende stoffer fra omkringliggende V1 og V2 kortlagte ejendomme mindskes eller fjernes. Dog vil der være en risiko for, at eksisterende forurening i grundvandet påvirkes. Der vil pga. det relativt dybtliggende grundvandsspejl være en mindsket risiko for påvirkning af de funderingsmæssige forhold på nabobygninger og påvirkning af vandløb, søer og øvrige naturområder osv. Magasinets ydeevne og udbredelse er dog ikke velbestemt, ligesom den hydrauliske kontakt til kalkmagasinet er usikker.

Da interesseområdet ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til nærliggende vandværker er det vigtigt at sikre, at påvirkningen af grundvandsmagasinet begrænses, således at drikkevandsforsyningen på de nærliggende vandforsyninger ikke trues. Ifølge bekendtgørelse 1206, kapitel 3 § 7 /1/, må temperaturen i eksisterende vandindvindingsboringer ikke stige med mere end 0,5 °C, ligesom grundvandsressourcen skal være anvendelig til vandforsyning 10 år efter driftsstop. Dette kræves eftervist ved en hydraulisk og termisk numerisk model, der kan beregne konsekvenserne af grundvandsanlægget. Det anbefales derfor, at der opstilles en numerisk model, hvorpå der simuleres to grundlæggende systemkonfigurationer.



Den første konfiguration er et anlæg, som udnytter grundvand til køl, hvorefter det opvarmede vand reinfiltres i magasinet.



Den anden konfiguration bygger på et anlæg, hvor det opvarmede grundvand i vintersæsonen udnyttes til opvarmning af bygninger eller til forvarmning af ventilationsluft, hvorefter det afkølede grundvand reinfiltres. På denne måde kan anlægget designes til at være i termisk balance.

Den numeriske model skal belyse:

- Hydrologiske strømningsforhold, herunder også kontakten mellem den begravede dal ved interesseområdet og afgreningen, hvor Ermelundværket er lokaliseret.
- Den termiske udvikling for begge konfigurationer.
- Det maksimalt mulige antal borer og anlægskapacitet.
- Risiko for mobilisering af forurenende stoffer fra registrerede V2 kortlagte ejendomme.
- Påvirkning ved en eventuel hydrologisk kontakt mellem grundvandsmagasinet og overfladevande.
- Risiko for ændring af de lokale funderingsforhold ved en eventuel sænkning af grundvandet.

Til belysning af de faktiske hydrologiske forhold anbefales det endvidere, at der udføres prøveboringer med tilhørende prøvepumpningsforsøg. Resultaterne herfra bruges som input i de hydrologiske og termiske modelkørsler. Prøveboringerne vil indgå som produktionsboringer i det endelige anlæg.

8 Referencer

- /1/ Bekendtgørelse nummer 1206 af den 24/11/2006. Bekendtgørelse om varmeindvindingsanlæg og grundvandskøleanlæg. Miljøministeriet 12/12/2006.
- /2/ Danmarks Miljøportal. Data om miljøet i Danmark. Arealinformation. <http://www.miljoportal.dk/>, 2011-08-25.
- /3/ GEUS 2011. Jupiterdatabasen. <http://www.geus.dk/>, 2011-08-25
- /4/ Miljøministeriet, 2008. Grundvandsressourcens sårbarhed. Fase 1 Kortlægning på baggrund af eksisterende data. Område 2bc: Mølleåen og Bagsværd. Hovedrapport. Miljøcenter Roskilde, juli 2008.
- /5/ Kortlægning af begravede dale i Danmark. <http://www.begravede-dale.dk/>, 2011-08-25

Parkerings-licenser. "Dispensationer ansøgninger" pr. 01. oktober 2012

Problem	Henvendelse fra	Forvaltningens bemærkninger	Københavns Kommune	Forvaltningens indstilling
Beboerlicens for beboer med firmabil (gulpladebil) i betalingszone				
Licens til firmabil på gule plader, der anvendes til og fra arbejde direkte fra bopælen.	En beboer på Lyngby Hovedgade 9	Af LTK's retningslinjer om beboerlicens fremgår: "Beboere med firmabil, der er lejet/leaset og bruges til privatkørsel, kan købe licens. Enebrugererklæring fra arbejdsgiver samt evt. leje- eller leasingkontrakt skal fremvises".	Københavns kommune udsteder licens, hvis der fremsendes enebrugererklæring. KK opfatter kørsel til og fra boligen som privatkørsel.	Anbefales at følge forvaltningspraksis i Kbh. og tillade en sådan beboerlicens
Beboerlicens for beboer med firmabil (gulpladebil) i randzone				
Henvendelse fra arbejdsgiver der ønsker mulighed for at en medarbejder kan få licens til firmavarebil på gule plader.	H.P. Larsen A/S 3460 Birkerød	Der henvises til ovennævnte. Kan tillades ved enebrugererklæring		Anbefales
Hjemmehjælpere				
Licens der kan udstedes til hjemmeplejens biler.		Der er ikke hjemmel til en sådan licens. Det vil være en favorisering af kommunens egne ansatte, og der vil i givet fald vil være andre grupper der skal have samme ordning.	Københavns kommune har ingen særordning for hjemmehjælpere.	Kan ikke anbefales.
Parkeringslicens til Kommunalbestyrelsen				
Licens til Kommunalbestyrelsens medlemmer til møder på Rådhuset		Der er ikke hjemmel til en sådan licens. Kommunalbestyrelsen har p-kort til rådhusets p-plads.	Københavns Kommune udsteder ingen sådanne p-kort	Kan ikke anbefales.
Læger med praksis i betalingsområdet				

Lægerne har forespurgt om licens, da de anvender bilen til sygebesøg hos kommunens borgere. De mener et periodekort vil fordyre deres drift.	Lægerne Henrichsen, Bonde og Løkkegaard, Lyngby Hovedgade 27	Der er ikke hjemmel til en sådan licens. Det vil være en favorisering af en enkelt gruppe, og der vil i givet fald vil være andre grupper, der skal have samme ordning.	Københavns Kommune udsteder ikke sådanne licenser.	Kan ikke anbefales.
Leverandør til LTK				
Leverandør indenfor hjemmeplejen anmoder om, at blive fritaget for parkeringsrestriktioner, ved levering af varer til kommunens ældre.	TMT Entreprise ApS Virumvej 94 2830 Virum	Der er ikke hjemmel til en sådan licens. Det vil være en favorisering af en bestemt virksomhed, og der vil i givet fald vil være andre grupper, der skal have samme ordning.	Ikke undersøgt.	Kan ikke anbefales.
Delebilslicens				
En repræsentant for Lyngby Delebil har forespurgt om muligheden for licens til delebil.	Medlem af Lyngby Delebil i randzone.	Forvaltningen anser en delebilsordning for et godt initiativ, der kan være med til at mindske biltrafikken. Umiddelbart er det vanskeligt at indpasse i det eksisterende licenssystem, idet en licens både skal gælde i betalingsområdet samt i randzonerne. Alternativt kan et medlem af klubben få licenser til egen randzone til alle klubbens biler. Et medlem i betalingszonen kan tilsvarende købe én licens der gælder alle klubbens biler. Prisen foreslås halvdelen (425,-) af en beboerlicens, da det må forventes, at den ikke anvendes meget. En sådan licens vil let kunne misbruges, da andre medlemmer vil kunne bruge den til parkering på betalingspladserne.	Kbh. udsteder delebilslicens, så de kan parkere gratis i blå og grøn zone.	Anbefales at udstede delebilslicens til Delebiler. Forvaltningen bemyndiges at tage kontakt til Lyngby Delebil, for at finde den mest hensigtsmæssige licens form.
Udvidelse af randzone på Mosevej				
Det foreslås, at randzonen Mosevej omfattes til også at omfatte de 4 p-pladser på Mosevej ved gavlen til Lyngby Hovedgade 57 A-D	Ejerforening Nygård Park Lyngby hovedgade 57 A-D	Den nuværende randzone på Mosevej omfatter 10 p-pladser ud for Mosevej 2-8. De omtalte 4 p-pladser ved gavlen ligger på ejendommens matr. nr. (udlagt til vej), ligesom de 10 på Mosevej. Forvaltningen finder at de 2 pladser er ligestillede og ansøgningen kan imødekommes. P-restriktionen på pladserne ved gavlen	Ikke aktuelt	Anbefales

		fastholdes på 30 min, da pladserne ligger tæt på Lyngby Hovedgade og derfor får samme p-restriktion som denne.		
Viceværter i randzone				
Viceværten på ejendommen Jægersborgvej 1-7 A har forespurgt om muligheden for at få en licens, da han transporterer maskiner og materialer til og fra ejendommen.	Vicevært på ejendommen Jægersborgvej 5	På den ene side er det rimeligt, at en vicevært, der har fast tilknytning til en ejendom kan parkere med sin holde. På den anden side skal det vurderes om dette giver andre ret til samme licens/dispensation.	Ikke undersøgt	Bør undersøges nærmere.
Erhvervslicens i randzone				
Firmaet har 4 gulpladebiler, de ansatte anvender. Bilerne parkeres uden for arbejdstid på Håbets Allé eller tilstødende veje, hvilket ikke er muligt med den nu indførte tidsbegrænsning i randzone.	VVS firma på Håbets Allé	I randzonen er det pt. kun muligt at udstede licenser til beboerne. Det kan overvejes at tillade erhvervsdrivende at få licenser til gulpladebiler, da dette sandsynligvis vil være af begrænset omfang. I betalingszonen er virksomheder få max 2 erhvervslicenser. Det kan overvejes, at fastsætte en grænse for antallet.	Ikke undersøgt	Anbefales Evt. antals grænse
Licens til medarbejdere				
Indførelse af randzonerne har medført problemer for medarbejderes parkering hos Andersen & Martini. De har selv mulighed for at parkerer 17 ud af 26 privatbiler. De ønsker mulighed for at parkere i randzonen.	Andersen & Martini	Andersen & Martini ligger på Gyldendalsvej, men udenfor betalingsområdet og udenfor randzonen på Gyldendalsvej. Randzoner er oprettet for at sikre beboere parkeringsmuligheder ved bl.a. at undgå parkering af ansatte i Bymidten. I givet fald må det formodes, at der vil være andre virksomheder, der skal have samme ordning	Ikke undersøgt	Kan ikke anbefales
Gæstelicens i randzone.				
Problem for beboer uden bil. Kan pårørende få en licens til én bestemt bil.	Pårørende til beboer på Frem	Det må formodes, at alle husstande på vejen skal have tilbud om en sådan licens ifølge lighedsprincippet, og det skal undersøges, om der er lovhjemmel til en sådan licens.	Udstedes ikke i Kbh.	Kan ikke anbefales.
Udvidelser af randzoner				

<p>Der er kommet flere henvendelser om udvidelser af randzoner. Ønsket har primært været at få oprettet flere randzoner, da borgerne fra de pågældende veje oplever at flere biler "kæmper" om de samme pladser.</p>		<p>Forvaltningen vil notere disse henvendelser og senere vil disse blive forelagt til en evt. samlet udvidelse af randzonen.</p>		
--	--	--	--	--

Flere passagerer i busserne

En handleplan for:

Herlev

Ballerup

Gentofte

Rudersdal

Lyngby-Taarbæk

Gladsaxe

Furesø

Egedal Kommuner



Indhold

Indledning.....	3
Mål: Udpegning af korridorer.....	4
Indledning.....	4
Mål i perioden frem mod 2014	4
Mål i perioden frem mod 2017	4
Succeskriterier	4
Mål: Rejsehastigheden i korridorerne skal øges.	5
Indledning.....	5
Mål i perioden frem mod 2014	6
Mål i perioden frem mod 2017	6
Succeskriterier	6
Mål: Nye superstoppesteder.....	8
Indledning.....	8
Mål i perioden frem mod 2014	8
Mål i perioden frem mod 2017	8
Succeskriterier	8
Mål: Bedre information til passagererne før og under rejsen.	10
Indledning.....	10
Mål i perioden frem mod 2014	10
Mål i perioden frem mod 2017	10
Succeskriterier	10
Mål: Udbredelse af erhvervskortet til virksomheder	12
Indledning.....	12
Mål i perioden frem mod 2014	12
Succeskriterier	13
Mål: Bedre markedsføring og information om den kollektive trafik.....	14
Indledning.....	14
Mål i perioden frem mod 2014	14
Mål i perioden frem mod 2017	14
Succeskriterier	14

Indledning

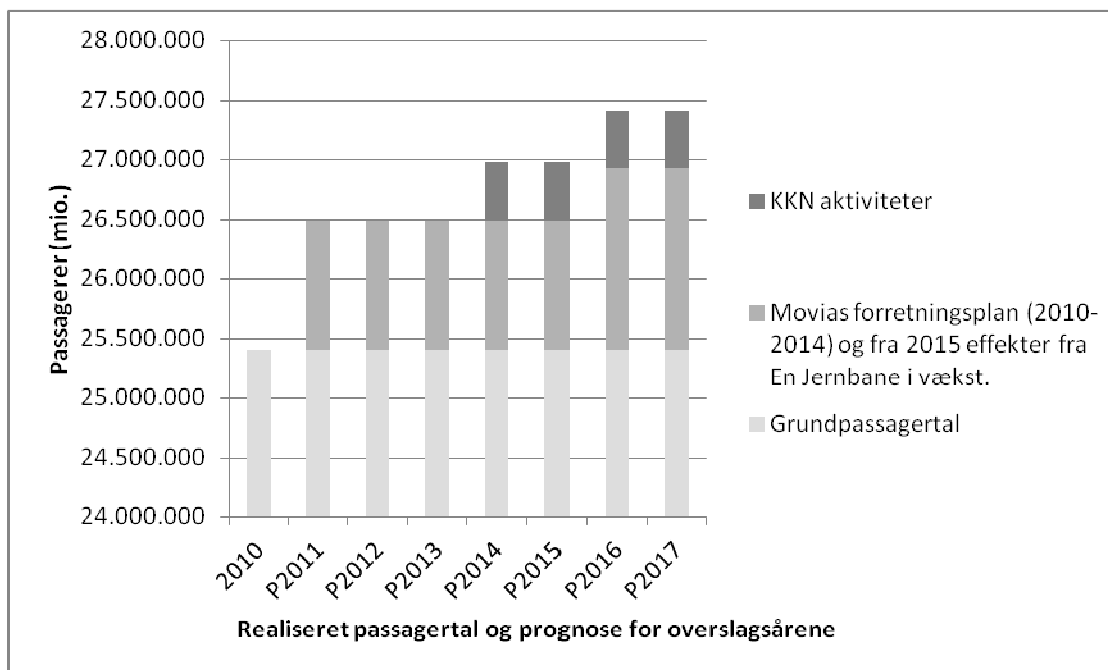
Denne handleplan er en opfølgning på 'Strategi for busdriften i KKN'. Handleplanen anviser konkrete aktiviteter frem imod år 2017 for at nå visionen "Flere borgere vælger den kollektive trafik, fordi det er en hurtig og nem rejseform".

For at nå en positiv passagerudvikling skal der indenfor rammerne af Pendlernettet udpeges vigtige trafikkorridorer for Kommunegruppe København Nord (KKN).

Handleplanen er bygget op omkring 6 delmål, som hver har to målperioder henholdsvis perioden frem mod år 2014 dernæst perioden frem mod år 2017.

Hvert år udarbejdes et etårigt arbejdsprogram indeholdende hvilke indsatser, der foreslås gennemført under de forskellige delmål. Arbejdsprogrammet indeholder desuden en oversigt over nødvendige medarbejderressourcer og investeringsbehov opgjort kommunevis. Arbejdsprogrammet vil være færdigt i efteråret og kan således politisk behandles i kommunerne evt. i forbindelse med afgivelse af trafikbestilling til Movia.

Illustrationen herunder viser passagertallet for år 2010 og prognoserne for overslagsårene inklusiv forventningerne til effekterne af Movias Forretningsplan, Regeringens plan om "En jernbane i vækst" og effekter fra KKN tiltag.



Mål: Udpegning af korridorer

Indledning

Et af strategiens mål er at udpege vigtige trafikkorridorer i KKN. Formålet er dels at kunne fokusere handleplanens øvrige aktiviteter dels at gennemføre et serviceeftersyn af korridorerne fx ”kører busserne der hvor der er størst behov?”. Korridorerne udpeges i henhold til Pendlernet 2013, som er grundstammen i den kollektive bustrafik. Det er intentionen, at ressourcerne hos både trafikselskab og trafikbestillere allokeres til tiltag, der kan udvikle det samlede busprodukt i trafikkorridorerne.

Mål i perioden frem mod 2014

- Kriterier for udvælgelse af et antal korridorer fastlægges. Kriterierne kunne være volumen, dvs. hvor relationer med mindst efterspørgsel vælges fra. Eller relationer med en særlig lav markedsandel af kollektivbrugere. (Ansvar: Movia og kommunerne).
- Et antal korridorer udvælges. (Ansvar: Movia og kommunerne).
- Korridorerne beskrives herunder karakteristika ved korridoren, korridorens transportefterspørgsel, korridorens udbud af kollektiv transport versus efterspørgslen og endeligt tilgængeligheden til centrale lokaliteter. (Ansvar: Movia og kommunerne)
- Korridorerne analyseres ud fra:
 - Passageranalyser – hvem er de og hvad skal de?
 - Sammenligning med andre transportmidler – især bilisterne, som potentielt gerne skulle blive passagerer i den kollektive trafik.
 - Udbud af kollektiv trafik versus efterspørgsel analyseres i detaljen.
 - Både fremtidig by- & erhvervsudvikling, kommende infrastruktur (Letbanen) samt store attraktionspunkter (S-togsstationer, indkøbscentre, erhvervsområder, kultur- og uddannelsesinstitutioner).

Mål i perioden frem mod 2017

- Gennemførelse af et grundigt serviceeftersyn korridor for korridor. Serviceeftersynet kan danne baggrund for identificering af problemer, eksempelvis manglende korrespondancer, manglende betjening, venteforhold og andre typer af problemstillinger. Arbejdet udgør bidraget til både Trafikplan 2017, revision af Pendlernet og de årlige trafikbestillinger.

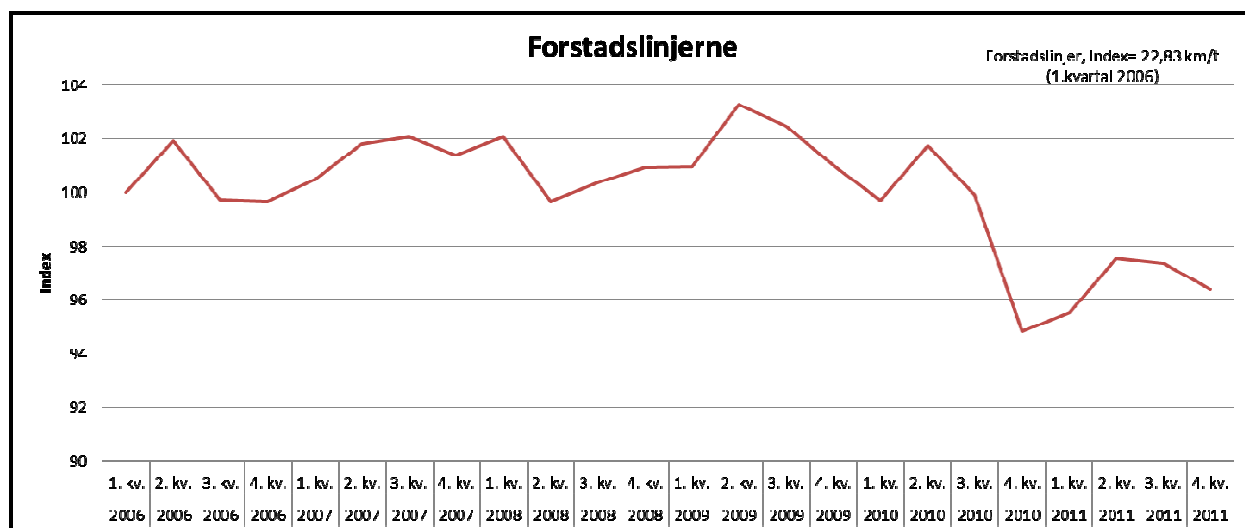
Succeskriterier

- Delmålene er gennemført dvs. et antal korridorer er udpeget og analyseret.
- Der er opsat mål for hver enkelt korridor.
- Mindst to korridorer har fået gennemført et serviceeftersyn.

Mål: Rejsehastigheden i korridorerne skal øges.

Indledning

I KKN-området har der gennem tiden været gennemført flere forskellige tiltag for at forbedre fremkommeligheden for busserne.



Grafen viser en udviklingen i rejsehastigheden i morgenmyldretiden (kl.7-9) for forstadslinjerne¹. Det ses, at rejsehastigheden har haft en faldende tendens siden 1. kvartal 2006 til 4 kvartal 2011, hvor rejsehastigheden er faldet med 4 pct. siden 1. kvartal 2006 fra 22,83 km/t.

Eksempler på afsluttede og igangværende busfremkommelighedsprojekter indenfor de seneste år:

- Linje 400S via Værebroparken i Gladsaxe Kommune.
- Signaltekniske tiltag på Gladsaxevej og ved Buddinge st. (linje 250S, 68 og 69) i Gladsaxe Kommune.
- Søborg Hovedgade i Gladsaxe Kommune.
- +Way i erhvervsområdet Lautrupgård i Ballerup Kommune.
- Klampenborgvej i Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Herlev Hovedgade i Herlev Kommune.
- Kildegårdsvej - Hellerupvej (linjerne 166, 169, 179 og 196) i Gentofte Kommune.
- Busprioritering i Krydset Kongevejen/Øverødvej i Rudersdal Kommune.

¹ Forstadslinjerne indeholder følgende buslinjer: 121, 123, 13, 132, 161, 166, 184, 185, 21, 22, 30, 33, 42, 43, 68 og 69

Mål i perioden frem mod 2014

- Udarbejdelse af løsningsforslag på linje 200S i regi af projektet "Fremkommelighed der batter"². (Ansvar: Movia og kommunerne)
- Udarbejdelse af oversigt over kritiske strækninger i forhold til fremkommelighed for de indmeldte buslinjer i KKN-området. (Mindre fremkommelighedsprojekter)
- Fastlæggelse af buslinjer/strækninger, der indgår i projektet "Fremkommelighed der batter" Fase 3 (efterår 2012) og 4 (forår 2013), dvs. udarbejdelse af løsningsforslag på i alt fem buslinjer/strækninger i hele Movia.
- Indstilling udarbejdes om, hvilke kritiske strækninger (udover de buslinjer/strækninger, der indgår i projektet "Fremkommelighed der batter"), der skal prioriteres og udarbejdes løsningsforslag for. (Ansvar: Kommunerne og Movia)

Mål i perioden frem mod 2017

- Udarbejdelse af løsningsforslag for de prioriterede strækninger. (Mindre fremkommelighedsprojekter)

Succeskriterier

- Udvælgelse af linjer/strækninger i projekt "Fremkommelighed der batter".
- Kortlægning og identifikation af fremkommelighedsproblemer på Pendlernet i KKN-området.
- Udarbejdelse af løsningsforslag for mindst tre strækninger med kritisk fremkommelighed (Mindre fremkommelighedsprojekter).

² Projekt "Fremkommelighed der batter" er støttet af Trafikstyrelsen og har til formål at større og gerne tværkommunale busfremkommelighedsprojekter bliver iværksat på buslinjer/længere strækninger, hvor der kan opnås en mærkbar rejsetimesbesparelse på 15 pct. og hvor der er potentiale for flere passagerer (Passagerfremgang på 5 pct. efter implementeringen).

Faktaboks – effekten ved fremkommelighedstiltag.

Movias seneste kundepræferenceundersøgelse fra 2011 viser, at en "Effektiv rejsetid" vurderes som den anden vigtigste motivation. Fremkommelighedstiltag som f.eks. busprioritering i signalanlæg og busbaner, er vejen frem for at forbedre bussernes fremkommelighed og dermed passagerernes oplevede rejsetid.

De største rejsetidsgevinster kan opnås ved at etablere tiltag på længere strækninger med højfrekvente og passagertunge buslinjer. En forbedring på 10 pct. i køretiden gav en passagertilvækst på 1-6 pct. (eksempel linje 6A i København)

En fredeliggørelse af Nørrebrogade på ca. 2 km gav en tidsbesparelse på ca. ½-1 min. pr bus. Effekten medførte, at serviceniveauet (antal afgange) kunne opretholdes, men busantallet kunne sænkes fra 12 til 11 busser,

Implementering af busprioritering i signalanlæg vha. GPS giver en rejsetidsgevinst på ca. 5 -10 sek. pr. anlæg samt en reduktion af antal stop for rødt lys på ca. 20 pct. Derudover er der en teoretisk besparelse på ca. 50.000 kr. pr. signalanlæg for kommunerne pr år. (erfaringer ved GPS-prioritering i signalanlæg i Københavns Kommune)

Når en strækning på 450 m med bilkø erstattes af en busbane, kan det betyde op til 90-120 sek. pr. bus.

Mål: Nye superstoppesteder

Indledning

Flere kommuner har de seneste år efterspurgt øget rådgivning omkring, hvordan et stoppested bedst kan udformes. Desuden får flere kommuner A-busser og arbejder med nye "superstoppesteder". Movia har igangsat arbejdet med en strategi for stoppestedsmiljøer, og størstedelen af kommunerne i KKN har indkøbt realtidsmoduler til deres stoppesteder.

Mål i perioden frem mod 2014

- Præsentation af strategi/idekatalog for stoppestedsforbedring i Movias dækningsområde. Idekataloget vil indeholde en anbefaling af forskellige adapteringsniveauer baseret på en kategorisering af stoppestedsmiljøerne. (Ansvar: Movia)
- Seminar om det nye idekatalog. (Ansvar: Movia)
- Analyse af, hvilke stoppesteder der kan adaptere de nye forskellige niveauer i korridorerne. (Ansvar: Movia)
- Afdækning af, hvilke stoppesteder i korridorerne der kan opgraderes med count down. (Ansvar: Movia og kommunerne)
- Forslag for opgradering af 25 stoppesteder. (Ansvar: Movia)
- Pressearbejde om stoppestedsforbedringen og opsætning af count down. (Ansvar: Kommunerne og Movia)

Mål i perioden frem mod 2017

- Forslag til opgradering af 25 stoppesteder

Succeskriterier

- 15 stoppestedsmiljøer er forbedret.
- 25 count down moduler er opsat.

Faktaboks – et godt stoppested

Enhver bustur starter ved et stoppested, og det skulle gerne være en positiv oplevelse at vente på bussen. Et moderne og tidssvarende stoppested har betydning for passagerernes rejseoplevelse, og det er derfor vigtigt, at der er fokus på stoppestedets udformning. Kundeundersøgelser viser, at især tryghed ved stoppestedet er en væsentlig faktor.

Tryghed kan skabes ved overskuelighed, god belysning og læfaciliteter i gennemsigtige materialer. Også **Trafikinformation**, både i form af nedtælling til næste bus - count down og generel information om uregelmæssigheder i trafikken, kan være med til at skabe tryghed for ventende passagerer samtidig med at det må betragtes som en helt naturlig service til passagererne. Nogle af stoppestederne i KKN området ligger udenfor større byområder og passagererne kommer fra et stort opland, så det vil i mange tilfælde være både nærliggende og naturligt at etablere **Cykelparkering** og **Læfaciliteter**. Selve **Stoppestandsstanderen** og en **Affaldsbeholder** er et "must", og absolut minimumskrav til et stoppested.

Passende beplantning og befæstede arealer danner, sammen med den rette belysning, rammen om det optimale stoppested.

Køge Kommune indførte i 2010 et nyt bybussystem med to højfrekvente A-buslinjer. Udover flere afgang bestod satsningen også i en opgradering af alle stoppestederne på de nye buslinjer bl.a. med realtidsvisning af antal minutter til næste bus. Konsulentfirmaet Tetra Plan har evalueret projektet og 60 % af passagererne svarede i en undersøgelse, at realtidsvisningen har gjort det lettere for dem at bruge den kollektive trafik



Mål: Bedre information til passagererne før og under rejsen.

Indledning

Teknologiudviklingen har betydet, at de af HUR opsatte informationstavler ved knudepunkterne bl.a. Ballerup st. og Gladsaxe Trafikplads er nedtaget, da der ikke kan skaffes reservedele. Flere af kommunerne har allerede investeret i fladskærme bl.a. har Gladsaxe Kommune opsat én på Buddinge st. og Rudersdal Kommune har opsat én på Birkerød st. og Herlev Kommune har opsat én på Herlev st. Movia har som et led i et puljeprojekt solgt infoskærme til Herlev Hospital og større virksomheder bl.a. Dong Energy.

For at kunne vise elektronisk afgangsinformation, er det ikke nødvendigt, at investere i en ny skærm, da det er muligt at tilknytte et feed til en allerede opsat skærm. Feeded viser passagererne aktuel trafikinformation fra både Movia, S-tog og Metro.

Mål i perioden frem mod 2014

- Afdækning af hvilke eksisterende informationsskærme i kommunens institutioner, der kan få tilknyttet et trafikinformationsfeed med information om afgangstider. (Ansvar: Kommunerne)
- Opdatering af sites på kommunale hjemmesider om kollektiv trafik med relevant information om kollektiv trafik og link til Rejseplanen og Movias hjemmeside. (Ansvar: Kommunerne)
- Afdækning af relevante knudepunkter, som med fordel kan opgraderes med en infotavle. (Ansvar: Movia)
- Etablering af et rejsehold der besøger virksomheder. Rejseholdet tilbyder medarbejderne at udarbejde en personlig rejseplan. (Ansvar: Ansvar og ressourcer endnu ej berammet.)
- Eksisterende digitale selvbetjeningservices udbredes via kommunernes hjemmesider. (Ansvar: Kommunerne og Movia)
- Et antal udvalgte virksomheder har fået tilsendt et feed til deres infoskærme med realtidsbaseret trafikinformation. (Ansvar: Arbejdsgruppen)

Mål i perioden frem mod 2017

- Udviklingen går rigtig hurtigt, hvorfor et mål er at revidere midlerne for bedre trafikinformation.
- 20 virksomheder yderligere har fået tilsendt et feed til deres infoskærme med realtidsbaseret trafikinformation.

Succeskriterier

- Mindst 25 nye feeds er i gang.
- Kommunernes hjemmesider er opdaterede.
- Mindst 10 infotavler i virksomheder og ved knudepunkter er opsat.
- Et rejsehold har været på besøg på mindst 30 virksomheder.

Faktaboks – ny teknologi

Moderne informationssystemer giver mulighed for bedre at kunne tilbyde eksisterende og potentielle buspassagerer aktuel information om rejsen. Movia tilbyder både digitale selvbetjeningstjenester som eksempler ses 'SMS din næste bus', mobilportal og app til smartphones, der altid kan være med i lommen på passagererne. Desuden er der gode erfaringer med opsætning af elektronisk information som count down-moduler og elektroniske afgangstavler. Count down modulerne opsættes på stoppestederne, mens de elektroniske tavler er relevante for større trafikknudepunkter, hvor der skiftes mellem transportformerne eller besøgstunge lokaliteter.



Undersøgelser viser, at passagererne er meget positiv overfor både count down og elektroniske afgangstavler. En undersøgelse fra 2009 viste, at tilfredsheden med count down modulerne var på 91%, mens en undersøgelse af de elektroniske skærme peger på, at øget trafikinformation kan få hver 10. til at tage bus eller tog oftere.

Movias seneste kundepræferenceundersøgelse fra 2011 peger på, at brugbar rejseinformation er et meget væsentligt kriterium for at tilvælge kollektiv trafik. Det gælder i forhold til planlægning af rejsen, men i særdeleshed også når passagererne har begivet sig ud på rejsen. Der skal hele tiden være information tilgængelig, som giver passagererne information om situationen her og nu.

Mål: Udbredelse af erhvervskortet til virksomheder

Indledning

Omkring 1.900 private og offentlige virksomheder i Hovedstadsregionen, heraf 17 kommuner, tilbyder Erhvervskortet til deres medarbejdere. Gentofte, Gladsaxe, Furesø og Herlev Kommuner tilbyder allerede medarbejderne Erhvervskort. Desuden er der dialog i gang mellem Movias Erhvervskort team og Ballerup og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

Movias Erhvervsteam er i løbende kontakt med virksomheder i Hovedstadsområdet, som enten allerede tilbyder medarbejderne Erhvervskortet eller som er potentielle i ordningen.

Erhvervskortet er blevet en hel del mere attraktiv for kommunerne af følgende to grunde:

- Ingen faglige organisationer på det kommunale område modsætter sig længere bruttolønsgoder som Erhvervskortet. Frem til sidste sommer var store personalegrupper som lærerne og pædagogerne udelukket. Udover at Erhvervskortet nu appellerer meget bredere end tidligere er det også blevet meget nemmere at administrere, når man ikke skal tage højde for, at nogle medarbejdere skal sorteres fra.
- Med virkning fra 2012 er der kommet nye skatteregler, som betyder, at en række bruttolønsgoder har mistet deres skattebegunstigelse eller på anden vis er blevet mindre attraktivt. Erhvervskortet er dog ikke blevet berørt af disse ændringer, og er fortsat attraktivt for de fleste medarbejdere med afstand kortere end 25-30 km hver vej.

Mål i perioden frem mod 2014

- Størstedelen af kommunerne i KKN har fået tilrettelagt et forløb omkring enten opstart af Erhvervskortet eller relancering. Det gratis forløb vil være bygget op omkring følgende delaktiviteter:
 - En grydeklar projektopstart og – gennemførelse styret af Movia baseret på bl.a. et let tilgængeligt opstartsnotat med forskellige valgmuligheder. Opstarten/relanceringen tilrettelægges ved to indledende møder med hhv. HR og administration/regnskab.
 - En pakke af færdiglavede men let redigerbare infomaterialer: Tekst til intranettet, tekst til lokale ledere, tilpassede plakater med kontaktoplysninger m.m.
 - Tilbud om tilstedeværelse ved morgenmøder eller frokostmøder på større arbejdspladser.
 - Alle medarbejdere kan kontakte Movias erhvervsteam på telefon og mail og få rådgivning om bestilling, skat, økonomi m.m. (Ansvar: Movia)
- Overordnet status på dialogen med de kommuner der endnu ikke er med, og de kommuner der vælger en relancering, gives. (Ansvar: Movia)
- 500 virksomheder er kontaktet med henblik på promovning af mulighederne ved Erhvervskortet. (Ansvar: Kommunerne og Movia)

Succeskriterier

- Der er taget kontakt til alle kommunerne med henblik på dialog om opstart/relancering inden udgangen af 2013.
- Størstedelen af de 8 KKN kommuner tilbyder Erhvervskortet inden udgangen af 2013.
- 50 nye virksomheder tilbyder ordningen inden udgangen af 2013.

Faktaboks – baggrund om erhvervskortet

Erhvervskortet svarer til et almindeligt kort til bus, tog og metro, men som arbejdsgiveren køber og videregiver til medarbejderen som et skattefrit personalegode. Virksomhederne kan derfor selv blive en del af løsningen på eksempelvis opbrugt parkeringskapacitet og samtidig styrkes virksomhedens miljøprofil.

Nuværende bilister kan fortsætte med at køre i bil op til et par dage om ugen og stadig spare penge ved at skifte befordringsfradraget ud med et Erhvervskort. De kan i stedet udnytte friheden i den offentlige transport til at slappe af, læse eller arbejde.

Omkring 45 % af alle, der vælger Erhvervskortet, er personer, som ikke på forhånd anvendte offentlig transport i pendlingen på regelmæssig basis. En undersøgelse foretaget af Movia i samarbejde med Tetra Plan viser mere specifikt, at 11 % af alle nye Erhvervskort-brugere er hidtidige bilister, mens yderligere 25 % er personer, som zappede mellem bil, offentlig transport og cykel før valget af et Erhvervskort.

Mål: Bedre markedsføring og information om den kollektive trafik

Indledning

For at opnå den fulde effekt af nye tiltag er det afgørende, at Movia og kommunerne i fællesskab markedsfører og kommunikerer overfor både eksisterende og potentielle nye passagerer i den kollektive trafik. Dels får man kommunikeret med henblik på at få flere passagerer ind i busserne, og dels giver det kommunen og dens politikere en mulighed for at profilere sig overfor sine borgere. Ved de seneste og kommende års trafikbestillinger har kommunerne bestilt lokaltrettede markedsføringsindsatser hos Movia.

Mål i perioden frem mod 2014

- Movia marketing inddrages tidligt i planlægningsfasen i forhold til årlige trafikbestillinger, således at relevante indsatsområder for trafikinformation kan udpeges.
- To – tre større erhvervs- uddannelsesområder udvælges. Der afholdes en workshop med repræsentanter fra uddannelsesinstitutionerne/virksomhederne, fra kommuner og Movia med det formål at drøfte, hvordan viden om den kollektive trafik bedst kommunikeres. Desuden aftales de næste handlinger.
- Positive lokale historier kommunikeres til pressen. (Ansvar: Movia og kommunerne)
- Der udarbejdes en plan for, hvilke konkrete initiativer, der kan gennemføres på kort og på langt sigt. (Ansvar: Kommunerne og Movia)

Mål i perioden frem mod 2017

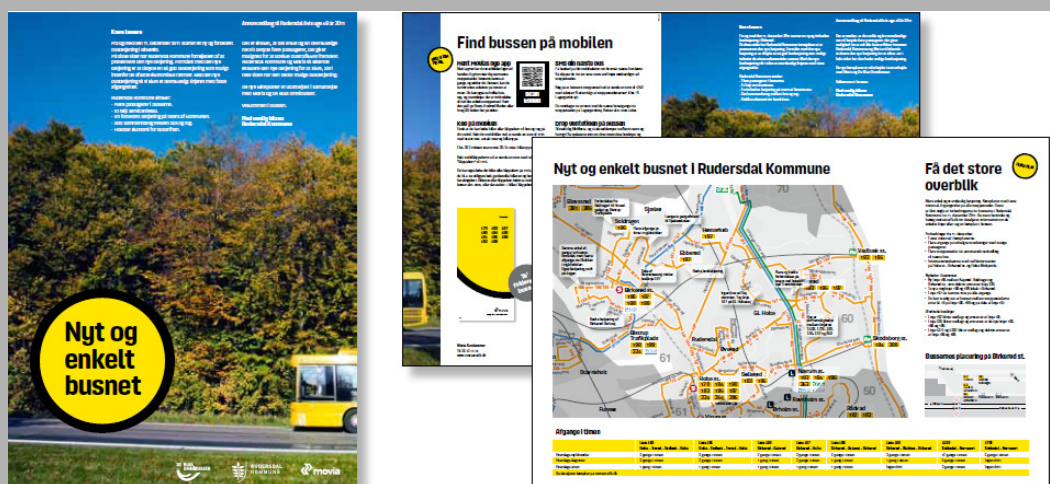
- Der udarbejdes årligt en plan for markedsføring i kommunerne, og de skitserede kampagner gennemføres.
- Mindst fem positive historier årligt er kommunikeret til pressen.

Succeskriterier

- Der er gennemført en årlig kampagne med KKN kommunerne og Movia som afsender.

Faktaboks – erfaringer at bygge videre på

Movia har mange års erfaring med markedsføring og kommunikation af busproduktet, og der er udviklet markedsføringskoncepter til flere af vores produkter, f.eks. overordnede bybusnet og lokale A-busser. Det betyder, at kommunen ikke skal betale for dyr udvikling af nye ideer, men i stedet kan gøre brug af kampagnemateriale, som tidligere har medvirket til succes – bl.a. introduktion af A-busnet i Næstved og Ringsted, som gav mange nye passagerer. Senest er der i forbindelse med lanceringen af A-bus nettet i Roskilde i december 2011 gennemført en stor kampagne i samarbejde med Roskilde Kommune.



Lyngby-Taarbæk Kommune
Att.: Maja Arp
Teknisk forvaltning
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby

E-mail.: mjo@ltk.dk

Transportudvalget

Christiansborg
DK-1240 København K

Tlf. +45 33 37 55 00

Fax +45 33 32 85 36

www.ft.dk

ft@ft.dk

24. september 2012

Hermed fremsendes transportministerens kommentar til Deres henvendelse af 5. september 2012.

Ref.: TRU alm. del – Bilag 430

Kontakt

Sherie Falding

Kontorfuldmægtig

Dir. tlf. +45 33 37 55 44

Med venlig hilsen

Sherie Falding,
kontorfuldmægtig

MINISTEREN

Dato 24. september 2012
J. nr. 2012-2708

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 5. september 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet på vegne af udvalget.

Spørgsmål nr. 1009:

”Ministeren bedes kommentere præsentationsmaterialet af 4. september 2012 fra Lyngby-Taarbæk Kommunes Teknik- og Miljøudvalg vedrørende foretræde om støjdemping ved Helsingørmotorvejen, jf. TRU alm. del - bilag 430.”

Svar:

Lyngby-Taarbæk Kommune gør med deres henvendelse opmærksom på støjforhold langs Helsingørmotorvejen.

Med den politiske aftale "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 blev det besluttet at afsætte en pulje på 400 mio. kr. til en målrettet indsats for at reducere støjproblemerne fra trafik langs eksisterende jernbaner og statsveje.

Målet med puljen er at nedbringe generne fra trafikstøj langs de overordnede veje og jernbaner gennem bl.a. opsætning af støjskærme, støjisolering af boliger langs statsveje og gennem skinneslibning for at nedbringe støj fra togene.

Midlerne i støjpuljen udmøntes på baggrund af indstilling fra Vejdirektoratets. I 2013 udarbejder Vejdirektoratet en ny støjhandlingsplan for de statslige veje, som bl.a. skal beskrive de handlinger og tiltag, som Vejdirektoratet vil foretage for at begrænse støjen.

Jeg har på den baggrund videreformidlet kommunens materiale til Vejdirektoratet, så det kan indgå i det videre arbejde med at reducere støjgenerne langs statsvejene.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen