

# **REFERAT Miljø- og Teknikudvalget 2014-2017 d. 10-06-2015**

**Mødedato** Onsdag d. 10. juni 2015 kl. 13:00

**Mødested** Administrationscentret Mødelokale 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Forslag til budget 2016 samt budgetoverslagsårene 2017 - 2019 for Miljø- og Teknikudvalget.....	5
Stibro over Kongevejen ved Mølledamsvej.....	9
Movia - Regnskab 2014.....	12
Movia - Høring om forslag til ny flexhurtakst.....	15
Movia - Trafikbestilling 2016.....	18
Trafikprojekter Birkerød Bymidte - Drøftelse af forsøgsvis indsnævring af Bistrupvej.....	23
Fremkommelighed på Holte Stationsvej.....	27
Kvalitetspolitik og kvalitetsmål for Teknik og Miljø.....	31
Trørød Klimatilpasning - Orientering.....	33
Lindevangsvej 8 - Orientering om meddelelse af påbudsvarsel for oprensning af olieforurening fra	35
Godkendelse af udkast til høringssvar til statens vandområdeplan.....	37
Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse.....	40
Orientering om projekt "Rent vand i Mølleåsystemet".....	43
Tilsynskampagner 2015.....	46
Lukket: Timeprisen i Teknik og Miljø, Drift.....	48

## **Punkt 1: Meddelelser**

## Meddelelser

### RESUMÉ

---

Formand Court Møller (B) orienterede om besigtigelse med borgere ved den kommende parkeringsplads, Gasværksvej 6. Byplanudvalget ønsker Miljø- og Teknikudvalgets vurdering af indsigelserne vedrørende trafikforholdene. Sagen forelægges udvalget på et ekstraordinært udvalgsmøde den 24. juni.

Direktør Iben Koch orienterede om hærværk på nyt hegn i Magleмосen.

## **Punkt 2: Forslag til budget 2016 samt budgetoverslagsårene 2017 - 2019 for Miljø- og Teknikudvalget**

15/10359

### **Bilag**

Miljø- og Teknikudvalget - Tilpasningsforslag.pdf

# Forslag til budget 2016 samt budgetoverslagsårene 2017 - 2019 for Miljø- og Teknikudvalget

## RESUMÉ

---

På baggrund af tidsplanen for budgetlægningen skal fagudvalgene behandle forslag til driftsbudget og investeringsoversigt.

Økonomiudvalget vedtog den 22.4.2015 budgetrammerne for driftsbudgettet 2016 – 2019. For at håndtere de likviditetsmæssige udfordringer besluttede Økonomiudvalget, at der iværksættes en proces, hvor der tilvejebringes budgettilpasninger på i alt 70 mio. kr. i budgetperioden.

Fagudvalgene skal således drøfte budgetoplægget for 2016 – 2019, herunder forslag til budgettilpasninger i budgetperioden.

Der henvises til budgetmappen "Budgetoplæg 2016 – 2019", som dannede grundlag for Økonomiudvalgets behandling den 22. april 2015.

Budgetmappen bedes medbragt til mødet.

Sagen blev forelagt Miljø- og Teknikudvalget til drøftelse første gang på mødet den 6.5.2015 og forelægges nu igen med forvaltningens tilpasningsforslag til Miljø- og Teknikudvalgets budget.

## Sagsfremstilling

Miljø- og Teknikudvalgets budgetområde fremgår af siderne 41-51 incl. i "Budgetoplæg 2016 – 2019".

Miljø- og Teknikudvalgets budgetramme for driftsbudgettet udgør netto 136.510.000 kr. i 2016 og 140.582.000 kr. i 2017, 136.282.000 kr. i hvert af årene 2018 og 2019.

En detaljeret bevillingsoversigt findes på kommunens hjemmeside via dette link:

[http://www.rudersdal.dk/Kommunen/Politik/Budget/Budgetforslag\\_2016\\_2019.aspx](http://www.rudersdal.dk/Kommunen/Politik/Budget/Budgetforslag_2016_2019.aspx).

### Langsigtede politiske mål

De langsigtede politiske mål, som Kommunalbestyrelsen vedtog i forbindelse med Budget 2015, fremgår under de enkelte udvalg i Budgetoplæg 2016-2019. Frem mod vedtagelsen af Budget 2016 forholder fagudvalgene sig til foreløbig målopfyldelse på de langsigtede mål. På møderne i maj og juni kan Miljø- og Teknikudvalget blandt andet drøfte følgende:

- Behovet for yderligere konkretisering af målene, herunder opstilling af delmål
- Målenes "målbarhed"
- Målenes tidshorisont – hvornår skal den ønskede effekt være opnået?
- Hvilke indikatorer skal benyttes i forbindelse med evalueringen af, hvorvidt den ønskede effekt er opnået?
- Hvilke yderligere indsatser bør iværksættes for at realisere målene og opnå den ønskede effekt?
- Vil udvalget foreslå nye mål?
- Er der mål, der ikke er aktuelle i budgetperioden 2016-19?

### Serviceudgifter

Ved udarbejdelse af Budgetoplægget er det lagt til grund, at rammen for kommunernes serviceudgifter for 2016 vil blive fastsat som servicerammen for 2015 tillagt pris- og lønfremskrivning.

Med denne forudsætning som grundlag er kommunens beregnede serviceramme overholdt i 2016 og 2017 med

mindre overskridelser på henholdsvis 0,6 mio.kr. og 0,2 mio.kr., og i årene 2018 og 2019 er der en rummelighed i servicerammen på henholdsvis 9,0 mio.kr. og 7,0 mio.kr.

Når rummeligheden er størst i 2018 og 2019 skyldes det for en meget stor dels vedkommende indarbejdede tilpasningsforslag fra tidligere år samt Udvikling og Fornyelse jævnfør notat vedlagt vedtagelsen af budgetoplægget i Økonomiudvalget på mødet den 22.4.2015.

Servicerammen for 2016 vil blive endeligt fastsat i forbindelse med de kommende økonomiforhandlinger mellem regeringen og KL.

#### Tilpasningsforslag til budgettet

For at håndtere de likviditetsmæssige udfordringer har Økonomiudvalget som nævnt besluttet, at der iværksættes en proces, hvor der tilvejebringes likviditetsforbedringer på i alt 70 mio. kr. i budgetperioden.

De 70 mio.kr. gennem budgetperioden forudsættes tilvejebragt ved engangsforbedringer på 10 mio.kr. og en tilpasningspulje fordelt på fagudvalg i forhold til nettodriftsudgifterne, der indebærer en likviditetsforbedring på 10 mio.kr. i 2016, 13 mio.kr. i 2017, 17 mio.kr. i 2018 og 20 mio.kr. fra og med 2019.

For Miljø- og Teknikudvalget betyder det et tilpasningskrav på 454.000 kr. i 2016, 609.000 kr. i 2017, 774.000 kr. i 2018 og 911.000 kr. årligt fra og med 2019.

Det foreslås, at fagudvalgene i maj drøfter mulighederne for budgettilpasninger, f.eks. gennem

- Ændringer i serviceniveaue
- Strukturtilpasninger
- Forøgede indtægter
- Effektiviseringer

og tilkendegiver, hvilke forslag forvaltningen skal arbejde videre med.

På fagudvalgenes møder i maj måned gennemførtes en overordnet drøftelse af udmøntning af tilpasningskrav indenfor det enkelte udvalgs område. De konkrete tilpasningsforslag fremgår af vedlagte bilag og forelægges nu til drøftelse. De af fagudvalgene foreløbigt godkendte tilpasningsforslag indarbejdes i Budgetforslag 2016-2019, som udsendes i juli måned og førstebehandles i august måned. Med budgetforslaget udsendes oversigten over konkrete tilpasningsforslag – også til alle høringsberettigede.

#### Investeringsoversigt.

Forslag til investeringsoversigt for 2016 – 2019 er indarbejdet i budgetoplægget på side 155-172.

Forslag til Miljø- og Teknikudvalgets investeringsoversigt 2016 – 2019 fremgår af siderne 157-158 og viser for udvalgets område følgende udgifter:

2016	2017	2018	2019
42.380.000 kr.	22.644.000 kr.	9.928.000 kr.	17.648.000 kr.

#### Høring

I henhold til tidsplanen for budgetlægningen sendes det samlede budgetforslag i høring hos råd, bestyrelser og institutioner. Til brug herfor udarbejder Økonomi en specificeret udgave af budgetforslaget, som placeres på intranettet, hvorfra områderne kan kopiere relevante udsnit til brug for høring. Høringsvarene vil blive udsendt til Kommunalbestyrelsen 31.8.2015, således at Kommunalbestyrelsen er orienteret om høringssvarene inden førstebehandlingen af budgetforslaget.

## INDSTILLING

---

Direktionen foreslår,

- 1) at udvalget arbejder videre med de langsigtede politiske mål,
- 2) at forslag til driftsbudget drøftes, herunder eventuelle omprioriteringer inden for udvalgets budgetramme,
- 3) at udvalget godkender de af Direktionen fremlagte forslag til tilpasninger, således at de indarbejdes i budgetforslaget, og
- 4) at forslag til investeringsoversigt godkendes.

### **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag med den bemærkning, at taksten for pasning af gravpladser sammenlignes med de omkringliggende kommuner samt konsekvenser af nye takster.

## **Punkt 3: Stibro over Kongevejen ved Mølledamsvej**

15/10393

### **Bilag**

Bilag 1 - Vurdering af lette trafikanters krydsningsbehov.pdf

# Stibro over Kongevejen ved Mølledamsvej

## RESUMÉ

På Miljø- og Teknikudvalgets møder henholdsvis den 10. september 2014 og den 12. november 2014 blev der orienteret om tilstanden af stibroen over Kongevejen ved Mølledamsvej. Udvalget anmodede på november mødet om en analyse af krydsningsbehovet over Kongevejen. Denne er nu udført og forelægges til orientering.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til godkendelse.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen orienterede på Miljø- og Teknikudvalgets møde den 10. september 2014 om tilstanden af stibroen over Kongevejen ved Mølledamsvej. Her blev det fremlagt, at broens tilstand gør, at den skal renoveres indenfor de næste år, for at de bærende konstruktionsdele ikke tager yderligere skade, og derved øger udgifterne til en renovering. Denne renovering er vurderet til 1,1 mio. kr. ekskl. moms. Udvalget anmodede på mødet om at få vurderet mulighederne for at nedtage broen.

På Miljø- og Teknikudvalgets møde den 12. november 2014 orienterede forvaltningen om konsekvenserne ved nedtagelse af broen samt udgiften til en nedtagelse. En nedtagelse af broen er vurderet til 0,5 mio. kr. ekskl. moms. Udvalget anmodede på mødet om, at der blev foretaget en analyse af krydsningsbehovet over Kongevejen.

Forvaltningen har fået foretaget en trafikikkerhedsinspektion af ekstern rådgiver, som danner grundlag for analysen af krydsningsbehovet. Denne er vedlagt som bilag. I inspektionen er der alene fokus på de forhold, der vedrører de tværgående lette trafikanters trafikikkerhed ved krydsning af Kongevejen. Der er således ikke vurderet nærmere på f.eks. de langsgående lette trafikanters forhold eller på andre trafikanter i øvrigt.

Der er i perioden 2009-2013 ikke sket nogen politiregistrerede ulykker med lette trafikanter, der krydser vejen.

Der er gennemført en manuel tælling af de lette trafikanters krydsning den 21. april 2015 kl. 7.00-9.00 og 13.30-17.00. Tællingen er foretaget på strækningen mellem Søndervangen og Birkeporten. Strækningen er inddelt i 4 områder. I alt er der talt 281 lette trafikanters krydsning af Kongevejen inkl. krydsninger via stibroen.

Tællingen viser, at næsten halvdelen af de tværgående trafikanter krydser vejen midt på strækningen. Det er især unge, der vælger at krydse vejen her, og det skyldes formentlig, at Toftebakken er i umiddelbar forlængelse af Birkerød Gymnasium. Vejen bliver krydset flere steder i dette område, og de eksisterende heller bliver kun anvendt i begrænset omfang til ophold.

Der er talt 30 trafikanter på stibroen i tælleperioden og 73 i området, som er nærmest broen. Det vil sige, at ca. 30 % af de tværgående lette trafikanter nærmest stibroen vælger at bruge denne frem for at krydse vejen i niveau. Det er fortrinsvis ældre, børn og voksne i følge med børn, som anvender stibroen. De krydsende i dette område er en blanding af let trafik til og fra Søndervangen, Mølledamsvej og stoppestederne.

Som forebyggende indsats anbefaler forvaltningen, at de to eksisterende midterheller ved McDonalds og Peugeot forlænges, så de fungerer og fremstår som sikre støttepunkter. Herudover foreslås der etableret supplerende belysning i den vestlige side af vejen i området omkring de nye heller.

Endvidere anbefales det, at de græssåede heller omkring stibroen tilføjes en fast belægning med en bredde på ca. to meter. Disse projekter anslås at have en samlet anlægsudgift på 200.000 kr. ekskl. moms. Forvaltningen anbefaler, at de medtages på prioriteringslisten for mindre trafikikkerhedsprojekter under Trafikhandlingsplanen, projekt 152039 for 2016.

Forvaltningen anbefaler, at stibroen renoveres, da 30 % af de tværgående lette trafikanter nærmest stibroen vælger at bruge denne frem for at krydse Kongevejen i niveau. Da det fortrinsvis er de svage trafikanter, der bruger stibroen, kan det ikke anbefales at nedrive den uden at tilbyde en tilsvarende sikker krydsning i form af et signalanlæg. Udgiften til dette vil dog overstige udgiften til en renovering af broen, hvorfor dette ikke anbefales.

Reparationerne på broen bør udføres indenfor de kommende 2 – 3 år af hensyn til skadernes omfang.

## **INDSTILLING**

---

Direktionen foreslår,

- 1) at stibroen bevares, og
- 2) at finansiering søges indarbejdet i investeringsplanen for 2016 - 2019 som en anlægsbevilling på 1,1 mio. kr.

### **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

## **Punkt 4: Movia - Regnskab 2014**

15/10394

# Movia - Regnskab 2014

## RESUMÉ

Trafikselskabet Movias regnskab 2014 blev godkendt på Movias bestyrelsesmøde den 26. februar 2015. Det medfører en negativ efterregulering for Rudersdal Kommune.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til orientering.

## Sagsfremstilling

Movias årsregnskab 2014 er blevet godkendt af bestyrelsen. Movia har udarbejdet regnskabet efter en række generelle regnskabsprincipper, der er beskrevet i det samlede regnskab. Det samlede regnskab kan ses på [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk).

For Rudersdal Kommune er der følgende regnskabstal og efterregulering.

A'conto opkrævningen er sket i henhold til Movias budget for 2014. Det fremgår, at der er en negativ efterregulering til Rudersdal Kommune på i alt 2,6 mio. kr., der opkræves januar 2015.

De væsentligste årsager til udviklingen i udgifterne til busdrift fra budget 2014 til regnskab 2014 ses i nedenstående skema.

(Tusinde kr.)	Busruter	Handicapkørsel	Rejsekort	Total
Regnskab 2014	39.100	2.412	972	42.484
Betalt a'conto	36.516	2.481	903	39.900
Efterregulering	-2.584	69	-69	2.584

Movia har udarbejdet regnskabet efter en række generelle regnskabsprincipper, der er beskrevet i det samlede regnskab og fordelingsregnskabet. Det samlede regnskab kan ses på [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk).

De væsentligste årsager til udviklingen i finansieringen af busdrift fra budget 2014 til regnskab 2014 ses i nedenstående oversigt:

Budget 2014 (mio.kr.)	36,5
a) Forskel mellem budgetteret og realiseret indeks	-1,3
b) Effekt af K-faktorer	0,1
c) Effekt af opdateret pendlertal	-0,1
d) Effekt af opdateret ekstrakørsel	0,0
e) Effekt af ændrede rutespecifikke udgifter	-1,0
f) Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer	0,6
g) Effekt af opdaterede passagertal	2,6
h) Effekt af opdaterede indtægter pr. passager	1,8
Regnskab 2014	39,1
Betalt a'conto for busdrift	36,5
Efterregulering busdrift	2,6

#### a) Forskel mellem budgetteret og realiseret indeks

Den realiserede indeksudvikling i 2014 er på et lavere niveau i forhold til indekxniveauet i budget 2014, som var fastsat ud fra Nationalbankens prognoser i april 2013. Det er hovedsageligt renten, lønniveauet og dieselpriiserne, der har været på et lavere niveau. Den realiserede besparelse for Rudersdal Kommune er 1,3 mio. kr.

#### b) Effekt af K-faktorer

K-faktorregulering er en justering af den afregnede timepris i forhold til, hvor store ophold der er i køreplanen samt hvor meget af driften, der ligger uden for normal arbejdstid. Hvis der er større eller mindre ophold, samt drift i eller uden for normal arbejdstid, reguleres timeprisen således op eller ned i forhold til udgangspunktet. For Rudersdal Kommune betyder K-faktorreguleringen at tilskudsbehovet er øget med 0,1 mio. kr.

#### c) Effekt af opdateret pendlertal

Pendlingsmønstrer er et element i finansieringsmodellen og har betydning for kommunens betaling af tværkommunale linjer. De opdaterede pendlerdata reducerer Rudersdal Kommunes tilskud med 0,1 mio. kr. i forhold til budget 2014.

#### d) Effekt af opdateret ekstrakørsel

Udgifterne til ekstrakørsel blev i budgettet estimeret ud fra det historiske ekstrakørselsforbrug pr. linje på budgettidspunktet. De realiserede ekstrakørselsudgifter er i regnskab 2014 på niveau med det budgetterede.

#### e) Effekt af opdaterede rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter til fx chaufførlokaler og rejsekortafgifter, dvs. udgifter, som ikke afregnes med operatørerne, men som er specifikke for de enkelte busruter eller grupper af busruter. For Rudersdal Kommune betyder reduktionen i rutespecifikke udgifter, at kommunens tilskudsbehov falder med 1,0 mio. kr. i forhold til budget 2014.

#### f) Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer

Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer består af en række forskellige ændringer i budgetforudsætningerne, herunder justerede køreplaner.

Udgiftstigningen under effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer øger tilskudsbehovet med 0,6 mio. kr.

#### g og h) Effekt af ændringer i indtægter

I forhold til budgetteret er passagertallet på kommunens andel af linjerne i kommunen 272.000 lavere, svarende til en reduktion på 6,7 % i forhold til budget 2014. Indtægten pr. passager er 4,9 % lavere end i budget 2014.

Samlet set er kommunens tilskudsbehov øget med 4,4 mio. kr. på baggrund af lavere indtægter end budgetteret. Det er særligt linjerne 150S og 173E, som har færre passagerer og indtægter. Tilsammen har de to linjer 3,7 mio. kr. lavere indtægter i forhold til budgetteret. Passagerfaldet er bl.a. på grund af vejarbejde på motorvejen.

Den negative efterregulering på 2,6 mio. kr. vil blive indarbejdet i budget 2015 i forbindelse med halvårsregnskabet.

### **INDSTILLING**

Direktionen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tager orienteringen til efterretning.

## **Punkt 5: Movia - Høring om forslag til ny flexurtakst**

15/10396

# Movia - Høring om forslag til ny flexhurtakst

## RESUMÉ

Movias bestyrelse vedtog 30. april 2015 at sende et forslag til ny Flexhurtakst til de kommuner, der har flexhurt.

Forvaltningen orienterer i denne sag om konsekvenserne af forslaget og stiller forslag om høringssvar. Fristen for indsendelse af bemærkninger er den 30. juni 2015.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til godkendelse.

## Sagsfremstilling

Movias bestyrelse vedtog 30. april 2015 at sende et forslag til ny flexhurtakst til de kommuner, der har flexhurt.

Baggrunden for den nye flexhurtakst er at kunne imødekomme nogle af kommunernes bekymring for stigende udgifter til flexhurt. Kommunerne ønsker, at flexhurt stadig skal indgå som et supplement til den traditionelle kollektive trafik i områder, hvor det er for dyrt at opretholde almindelig rutebunden trafik.

Forslag til ny flexhurtakst indeholder følgende:

Nuværende takst	Forslag til ny takst
Grundtaksten er 24 kr. inkl. 5 km og 6 kr. pr. ekstra km.	Grundtaksten ændres til 36 kr. inkl. 10 km og 6 kr. pr. ekstra km.
Kommunetaksten er 24 kr. inkl. 10 km og 6 kr. pr. ekstra km	Fastholdes
10 pct. rabat ved onlinebestilling	Fastholdes
50 pct. rabat til børn under 12 år	50 pct. rabat til børn under 12 år ændres til at gælde børn under 16 år
50 pct. rabat til medrejsende	Udgår

Rudersdal Kommune har i dag kommunetaksten, hvor 10 km er inkluderet for rejser internt i kommunen. Ved rejser på tværs af kommunegrænser anvendes grundtaksten.

Det er hensigten, at taksten skal fastholdes i en årrække som model, idet den reguleres efter prisudviklingen for kontantbilletter. I dag er prisen for en kontantbillet 24 kr. for 2 zoner, og 36 kr. for 3 zoner.

### Økonomiske konsekvenser

I 2014 udgjorde kommunernes samlede udgift til Flexhurt knap 24 mio. kr. eksklusiv administrationsudgifter. Den samlede brugerbetaling udgjorde 10 mio. kr.

Under forudsætning af at rejsemønstret ikke ændres, vil den nye grundtakst og ændringerne i rabatordningerne potentielt kunne reducere kommunernes udgift til Flexhurt med op til knap 4 mio. kr. baseret på 2014-tal. Det svarer til en besparelse på cirka 15 pct. Udgiften vil i stedet blive opkrævet som brugerbetaling, som dermed vil stige med cirka 36 pct. baseret på 2014-tal.

Den øgede brugerbetaling er først og fremmest et resultat af, at den hævede minimumspris i den nye grundtakst, gør de korte ture under 7 km dyrere for kunderne.

Nedenfor opgøres den økonomiske konsekvens ved den nye Flexturtakst for Rudersdal Kommune. Som det fremgår af tabellen, har den nye Flexturtakst også en effekt for Rudersdal Kommune, selvom det i dag er kommunetaksten, der gælder, og at denne takst ikke foreslås ændret.

Årsagen er, at brugerbetalingen for de eksterne rejser i kommuner med kommunetaksten beregnes efter grundtaksten.

Det forudsættes, at der vil ske en firedobling af antallet af børn, der rejser til børnerabat, når aldersgrænsen hæves til under 16 år. Dette begrundes med, at den aldersgruppe, som nu får mulighed for at rejse til børnerabat, har et større transportbehov end den aldersgruppe, som i dag kan rejse med børnerabat.

Nuværende udgifter brugere	Effekt hvis kommunetakst vælges	Effekt hvis grundtakstakst vælges	Effekt af ændret aldersgrænse	Effekt af Bort-fald af rabat	Forskel i udgift ved ny grundtakst	Forskel i udgift ved kommunetakst
214.397	13.058	-69.019	4.896	-15.722	-79.845	2.231

Forvaltninger anbefaler, at det meddeles Movia, at Rudersdal Kommune tilslutter sig forslaget til ny Flexturtakst, herunder at grundtaksten ændres, at børnerabat alderen ændres til 16 år samt at rabat til medrejsende udgår. Forvaltningen anbefaler i anden sag på dagsorden, at kommunen overgår til grundtaksten.

Forvaltningen finder imidlertid ikke, at den foreslåede takststruktur i tilstrækkelig grad indeholder et incitament til at begrænse de lange ture. Derfor foreslår forvaltningen, at det meddeles Movia, at Rudersdal Kommune ønsker, at kilometertaksten, udover de første 10 km, ligeledes øges i væsentlig grad for at begrænse udgifterne.

Endvidere bør det være muligt for en kommune at beslutte, at Flextur i egen kommune kun skal tilbydes til nærmeste S-togsstation, hvis målet er udenfor kommunegrænsen. Forvaltningen vurderer, at en sådan valgmulighed vil være nødvendig for at sikre en mere samfundsøkonomisk forsvarlig og hensigtsmæssig brug af Flextur som et supplement til den kollektive trafik.

## INDSTILLING

Direktionen foreslår, at Movia svares i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

### Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag 6 stemmer (Court Møller (B), Randi Mondorf (V), Jens Darket (V), Henrik Hjortdal (L), Birgitte Schjerner Povlsen (C) og Jacob Jensen (Ø)) for og 1 stemme (Erik Gissel Jensen (O)) imod med den stemmeforklaring, at det ikke er kommunens opgave at finansiere taxalignende kørsel for kommunens borgere.

## **Punkt 6: Movia - Trafikbestilling 2016**

15/6426

### **Bilag**

Mulighedskatalog - besparelser frem mod trafikbestilling 2017.pdf

# Movia - Trafikbestilling 2016

## RESUMÉ

---

På udvalgets møde den 11. marts redegjorde forvaltningen for forslag til trafikbestilling 2016.

På baggrund af drøftelserne på mødet og målet om at kompensere for forøgede udgifter med tilsvarende besparelser, har forvaltningen i samarbejdet med Movia udarbejdet et opdateret mulighedskatalog, der er vedlagt sagen som bilag.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til drøftelse.

## Sagsfremstilling

Udgifterne til kollektiv bustrafik er de seneste år steget markant. I henhold til det opdaterede trafikbestillingsgrundlag fra Movia, der ligger til grund for budget 2016, får Rudersdal Kommune et tilskudsbehov på i alt 38,2 mio.kr, inkl. udgifter til rejsekort, flexitur og administrationsudgifter.

Der er i kommunens budget afsat 35,2 mio.kr til kollektiv trafik. Der mangler således 3 mio. kr. På den baggrund har forvaltningen i samarbejde med Movia analyseret busnettet med henblik på at reducere udgifterne.

På udvalgets møde den 15. april redegjorde forvaltningen for forskellige muligheder. Disse muligheder er efterfølgende blevet kvalificeret. Alle linjer, der betjener kommunen, er gennemgået, og nedenunder redegøres for hver enkelt linje. Forslagene er nærmere beskrevet i mulighedskataloget.

Der skelnes mellem de interne linjer, som kommunen selv finansierer, og de linjer kommunen deler med andre kommuner, og som kræver enighed om eventuelle ændringer. Alle tal er baseret på indledende beregninger og vurderinger og vil efterfølgende afhænge af den specifikke køreplanlægning.

For alle forslagene gælder, at det vil have store konsekvenser for brugerne af den kollektive trafik, og at serviceniveauet vil falde markant. Det må desværre også forventes, at indtægterne falder, og at tilskudsbehovet derved stiger yderligere.

### Interne linjer

For de interne linjer i kommunen er det tidligere blevet vurderet, at der ved at indstille alt drift efter klokken 21 kan opnås en besparelse. Denne besparelse er vurderet til 1,3 mio. kr.

### Linje 193/195: Betjener Holte, Gl. Holte, Trørød, Nærum, Vedbæk.

Linjerne har den bedste økonomi af de kommuneinterne linjer. Der er et tilskudsbehov pr. påstiger på hhv. 9 og 8 kr. For at opnå en besparelse på disse linjer vil det være nødvendigt at reducere kørslen til en gang i timen mod i dag to gange i timen, hvilket vil være en stor serviceforringelse. Dette tiltag giver risiko for kapacitetsproblemer og behov for ekstrakørsel. Besparelsen er vurderet til maksimalt 1 mio. kr.

### Linje 196: Betjener Birkerød- Soldraget

Linjen er den eneste bus på strækningen fra Birkerød Station til Soldraget i det nordvestlige Birkerød. Linjen har en fornuftig økonomi med et tilskudsbehov på 8 kr. pr. påstiger. Linjen deler vognplaner med linje 198 og 199. Det betyder, at det samlede busforbrug for de 3 linjer er optimeret. Hvis linje 196 skal indgå i en 8-talsrute med enten 198 eller 199, vil den eneste forskel være skiltningen. Dette vil ikke give en besparelse.

### Linje 197: Betjener Holte, Gl. Holte, Sandbjerg, Høsterkøb, Birkerød

Linjen er den eneste bus på store dele af strækningen, og betjener nogle tyndt befolkede områder. Linjen er den kommunale linje, der har det største tilskudsbehov pr. påstiger på 20 kr.

Forvaltningen og Movia har undersøgt potentialet ved at ændre ruten til at vende ved Ubberød fra Birkerød. Paradiskvarteret i Holte vil dermed mangle den rute, der i dag betjener området, hvilket vil give borgere i kvarteret op til 1,5 km til nærmeste stoppested.

Derudover vil Gl. Holte miste busbetjening. Der er mulighed for, at lade 193/195 betjene Gl. Holte på udvalgte afgang. Udgiften hertil vil ca. udgøre 700.000 kr., da udvidelsen ikke kan holdes indenfor eksisterende busforbrug. En anden mulighed er at lade 194 betjene Gl. Holte. Dette forslag beskrives nærmere i afsnittet om linje 194. Besparelsen for at afkorte linje 197 er vurderet til 800.000. Denne besparelse er uden udgifter til ekstrakørsel på linje 193/195.

En større besparelse kan opnås ved at reducere i driften på den "nye" linje 197 til en gang i timen. Den samlede besparelse herved vurderes at være 1,8 mio. kr.

#### Linje 198/199: Betjener Birkerød, Blokken, Bistrupvej og Birkerød Parkvej.

Linjerne kører som ringlinjer hhv. med og mod uret, med forskellige variationer af rutføringer. Linje 198 har et tilskudsbehov på 18 kr. pr. påstiger, mens linje 199 har et tilskudsbehov på 17 kr. pr. påstiger. Linje 199 kører ikke aften og weekends.

Det foreslås at nedlægge linje 198 og samtidig udvide driften på linje 199, så denne også betjener Bistrup Trafikplads og Birkerød Erhvervsby om morgenen. Dette vil halvere busbetjeningen i industriområdet og vil øge rejsetiden. Da driften halveres kan der opstå kapacitetsproblemer, da begge linjer i dag køres af små busser. Dette vil muligvis udløse behov for ekstrakørsel. Besparelsen er vurderet til 800.000 kr.

#### Linjer delt med flere kommuner

Der er en række linje, hvor Rudersdal Kommune deler finansieringen med andre kommuner. Ændringer på disse linjer kræver enighed blandt de involverede kommuner og kan erfaringsmæssigt være en lang proces.

#### Linje 194

Linjen deles med Lyngby-Taarbæk Kommune og betjener strækningen fra Nærum til Skodsborg, som den eneste linje. Linjen har et tilskudsbehov på 10 kr. pr. påstiger.

Regionen har i forbindelse med trafikbestilling vedtaget en ny højfrekvent bus, der skal betjene strækningen fra Skodsborg Station via Nærum til Høje Taastrup. Dette betyder, at linjen vil blive en del af samme strækning som linje 194 med risiko for at udhule passagergrundlaget.

Den nye regionale linje kører kun mandag til fredag i tidsrummet 6-20. Det foreslås, at linje 194 ændrer linjeføringen fra Nærum, så den betjener Gl. Holte i stedet for Skodsborg. Dette kan erstatte linje 197 i Gl. Holteområdet, såfremt det vælges at nedlægge dele af den linje. Passagerer fra Skodsborg må henvises til flextur i aften og weekender. Forslaget til ændret rute for 194 er udgiftsneutralt for Rudersdal Kommune. Der kan skæres i aftendriften ved at indstille kørslen klokken 20. Denne besparelse er vurderet til 200.000 kr.

#### Linje 354

Linjen deles med en række af de nordlige kommuner, og kører mellem Hørsholm og Holte via Hørsholm Kongevej. Linjen har en fornuftig økonomi med et tilskudsbehov på 8 kr. pr. påstiger. Muligheden for at bruge 354 som alternativ var et af argumenterne for at nedlægge linje 353 tidligere. Forvaltningen og Movia anbefaler at bevare den nuværende linjeføring og frekvens.

#### Linje 385

Linje 385 er den eneste linje, der betjener Kongevejen nord på til Allerød. Muligheden for at skære linje 385 ved Birkerød Station er undersøgt, men der opnås ikke en tilstrækkelig reduktion i køretiden til, at Rudersdal Kommune kan opnå en besparelse. Linjen har et tilskudsbehov på 15 kr. pr. påstiger. Der kan skæres i aftendrift ved at indstille kørslen klokken 20. Denne besparelse er vurderet til 50.000 kr.

### Linje 170/190

Linjerne kører mellem Lyngby og Holte af forskellige ruter. Begge linjer har en fornuftig økonomi med et tilskudsbehov på hhv. 9 kr. og 8 kr.

Linje 190 kommer til at køre parallelt med den kommende letbane, og bør derfor nedlægges til den tid. Movia har iværksat et større analysearbejde, for at tilpasse busnettet til letbanens åbning i 2021. Flere af kommunens linjer indgår i dette analysearbejde.

Forvaltningen og Movia anbefaler, at der holdes ro omkring disse linjer i årene frem mod letbanens åbning.

### Linje 388

Linjen er den eneste, der betjener Strandvejen fra Lyngby og til Helsingør. Linjen har en vigtig funktion. Frekvensen blev i 2013 halveret til en gang i timen, hvilket har medført et passagertab på 39 %. Der er et tilskudsbehov på 13 kr. pr. påstiger. Det anbefales, at der ikke laves yderligere reduktioner på denne linje. Der kan opnås en lille besparelse, ved at indstille kørslen efter klokken 20. Denne besparelse er vurderet til 100.000 kr.

### Linje 184

Linje 184 kører mellem Nørreport og Holte og har den bedste økonomi med et tilskudsbehov på kun 3 kr. pr. påstiger. Forvaltningen og Movia anbefaler, at der ikke laves ændringer på denne linje.

### Linje 334

Linjen er den eneste linje mod vest mod Farum og Egedal. Linjen har en vigtig funktion ved at binde Bistrup Trafikplads sammen med Holte Station. Dette varetages ikke af andre linjer. Linjens vognplan er veludnyttet, og små ændringer i linjeføringen såsom at afkorte linje til Birkerød Station vil ikke medføre besparelser. Linjen blev i 2013 reduceret fra 3 afgang i timen til 2 afgang i timen. Der kan ligeledes skæres i aftendrift ved at indstille kørslen efter klokken 20. Denne besparelse er vurderet til 100.000 kr.

### Flextur

Rudersdal Kommune er på nuværende tidspunkt tilmeldt flextur med kommunetaksten. Kommunetaksten indebærer 10 km fri kørsel. Der er i øjeblikket et forslag til høring blandt kommunerne om at lade taksten til flextur stige, se andet punkt på denne dagsorden. Forvaltningen foreslår, at Rudersdal Kommune overgår til grundtaksten, der indebærer 5 km fri kørsel. Den øgede takst samt mindre km indeholdt øger indtægterne. Det er desuden forventningen, at den øgede takst vil medvirke til at stagnere stigningen i brugen af flextur. Denne besparelse er vurderet til 80.000 kr.

Der er desuden en risiko for, at der ved et begrænset tilbud af kollektiv busstrafik, vil ske en øget brug af flextur, og derved øgede udgifter.

Nedestående skema viser en opsummering af de forskellige forslag, samt den forventede besparelse:

Linje	Tiltag	Besparelse (mio.kr.)
Alle	Indstille alt kørsel på de interne linjer klokken 21	1,3
193/195	Reduceret drift i myldretimerne samt i dagstimerne	1,0
197	Halvere linjen ved Ubberød og ikke betjene Paradiskvarteret	0,8
197	Halvere linjen ved Ubberød og reducere i driften	1,8
198/199	Nedlægge linje 198 og omlægge linje 199	0,8
194	Indstille drift fra klokken 20	0,2
385	Indstille drift fra klokken 20	0,05

388	Indstille drift fra klokken 20	0,1
334	Indstille drift fra klokken 20	0,1
Flextur	Ændre afregning fra kommunetakst til grundtakst	0,08

Uanset hvilken løsning der vælges, vil det være et indgribende tiltag i den kollektive busstrafik. Det er en væsentlig forringelse af trafiktilbuddet og vil medføre en nedgang i indtægter som følge af passagertab. Det vil desuden give megen negativ debat om den kollektive busbetjening, hvilket kan accelerere et indtægtstab.

#### Det videre forløb

De løsninger der vælges, bør omfattes af en offentlig høring og efterfølgende detailplanlægning inden endelig beslutning. Forvaltningen anbefaler derfor, at sagen genoptages herefter.

#### **INDSTILLING**

---

Direktion foreslår, at de forskellige forslag drøftes med beslutning om ændringer til høring og detailplanlægning.

#### **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag, og sagen genoptages til august måned, hvor udvalgets drøftelser indgår.

## **Punkt 7: Trafikprojekter Birkerød Bymidte - Drøftelse af forsøgsvis indsnævring af Bistrupvej**

15/10391

### **Bilag**

14.2282\_SP\_MF\_T\_Vejplan\_Bistrupvej\_indsnævring.pdf

Referater fra møder med de tre foreninger.pdf

Møde med Toftevangsskolen inkl. skolens kommentarer 20141216.pdf

Politiets afgørelse

# Trafikprojekter Birkerød Bymidte - Drøftelse af forsøgsvis indsnævring af Bistrupvej

## RESUMÉ

Miljø- og Teknikudvalget besluttede på mødet i oktober 2014, at der udarbejdes et skitseprojektprojekt for indsnævring af Bistrupvej mellem Søndervangen og Stationsvej, herunder etablering af åbning til p-plads langs Toftevangsskolen fra Bistrupvej.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til drøftelse.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har som led i arbejdet med et øget tilgængelighed og synlighed omkring Birkerød Bymidte fremlagt en række forslag, som tidligere har været forelagt Bycenterudvalget og Miljø- og Teknikudvalget. I den forbindelse har der været peget på behovet for en bedre forbindelse på Kulturaksen – dvs. mellem Idrætscentret, Birkerød Gymnasium og den kommende skaterbane på den ene side af Bistrupvej - til bymidten, Teglporten og Toftevangsskolen på den anden side af vejen. Forslaget har været en indsnævring af Bistrupvej, der skulle muliggøre en sikker og mere attraktiv passage i niveau med vejen som supplement til den eksisterende tunnel.

Bistrupvej er tosporet på strækningen frem til Præstevangen og tosporet igen efter Birkeporten. På den mellemliggende strækning er vejen firesporet. Den firesporede strækning tilgodeser især den ekstra trafik der er mellem bymidten og Kongevejen.

Da de største trafikophobninger normalt sker i krydsene, hvor trafikafviklingen reguleres signalteknisk i forhold til trafikbelastningen, foreslås der ikke indsnævninger i krydsene, men alene på den firesporede vejstrækning mellem Birkerød Stationsvej og Søndervangen, idet den første strækning fra hvert af krydsene er indfletningsbane til det ligeudgående spor.

Forsøg med indsnævring til 1 kørebane i hver retning gennemføres for at vurdere mulighederne for at etablere en ureguleret fodgængerovergang på Bistrupvej på Kulturaksen fra Stationen/Bymidten til Gymnasiet. Etablering af fodgængerovergang etableres først, når konsekvensen af indsnævring er kendt.

Såfremt der ved forsøget viser sig en væsentlig trafikophobning/kødannelse på strækningen, vil det være forholdsvis enkelt at genetablere 2 spor i hver retning, idet afgrænsningen til et spor i hver retning sker med betonklodser.

Udvalget besluttede på mødet i maj 2015, at de 9 signalanlæg på Bistrupvej skal samordnes, for at vejen kan håndtere mere trafik. Netop denne optimering af signaler vil bevirke, at Bistrupvej opnår en større kapacitet til afvikling af myldretidstrafikken. Det er dog ikke klart, hvor meget denne kapacitetsudvidelse vil betyde i forhold til en indsnævring.

### *Trafiksikkerhed*

Der er i perioden 2010 – 2014 udelukkende registreret uheld uden personskade men med mindre materielle skader eller ekstra uheld (uheld hvor der ikke er optaget rapport).

Med indsnævringen kan der være risiko for, at fodgængere krydser strækningen vilkårligt i stedet for i de signalregulerede fodgængerfelter eller under vejen via tunnelen. Endvidere kan der være risiko for trængningsuheld (når to biler skal flette sammen i et spor) i forbindelse med indsnævringen. Forvaltningen vil derfor følge udviklingen omkring trafiksikkerheden tæt.

Opmærksomhedspunkter fra Trafiksikkerhedsrevisor er vedlagt sagen som bilag.

### *Interesser*

Forvaltningen har hørt Borgerforeningen Birkerød, Birkerød Handelsstandsforening og Ejerforeningen Birkerød Bymidte om deres holdning til en permanent indsnævring af strækningen på Bistrupvej. Alle tre foreninger er samstemmigt enige om, at trafikafviklingen på Bistrupvej ikke må forringes. Høring af de tre foreninger er vedlagt sagen som bilag.

Politiet har meddelt, at man kan godkende forsøg med indsnævring af kørebanen på Bistrupvej, men at man ikke kan tillade etablering af et ureguleret fodgængerfelt, da der allerede er fodgængerovergang ved Stationsvej og Søndervangen, samt underføring ved Birkerød Idrætscenter.

### *Forvaltningens vurdering*

Forvaltningen vurderer, at det kun ved en forsøgsopstilling er muligt at konstatere konsekvenserne af en indsnævring. Forsøget kan gennemføres således, at der hurtigt kan genetableres dobbeltspor, hvis det bliver nødvendigt.

Forvaltningen foreslår, at forsøget i givet fald først sættes i drift, når samordningen af signalanlæggene er udført. Det vil forventeligt være fra efteråret 2015, og herefter bør forsøget forløbe over 12 måneder.

Forsøget bør efterfølgende evalueres og forelægges udvalget, med henblik på at beslutte om strækningen af Bistrupvej forsat skal afvikle i ét spor ved udgangen af forsøgsperioden og beslutning om eventuel overgang.

På baggrund af politiets vurdering af sagen vil mulige løsninger herefter være at etablere en signalreguleret fodgængerovergang eller ingen overgang, men alene en indsnævring og dermed en mindre fysisk og visuel barriere mellem idrætsanlægget og bymidten.

### *Økonomi*

Udgifter til leje af afspærringsmateriel samt opsætning og nedtagning, ændret kørebaneafmærkning og opsætning af tavler, samt tilsyn med afspærringen løber op i kr. 360.000. Rejsetidsmålinger og afrapportering med City Sense, samt udbedring af eksisterende tællespoler på Bistrupvej og tællinger i øvrigt koster 83.000 kr.

Forvaltningen anbefaler, at udgifterne på i alt 443.000 kr. afholdes af bevillingen for Hestkøb Alle, projekt 151504, hvor der resterer et rådighedsbeløb på 443.000 kr., og hvor udvalget tidligere har besluttet, at projektet ikke gennemføres.

### Parkering langs Toftevangsskolen

I forbindelse med forslag til indsnævring af Bistrupvej fremlagde Forvaltningen også skitse for indkørsel til Toftevangsskolens parkeringsplads fra Bistrupvej. Toftevangsskolens bestyrelse, lærere og forældre oplyste på et møde, at de var meget stærkt imod en åbning mod Bistrupvej, idet hele vejområdet ved Toftevangsskolen i forvejen er stærkt belastet af gennemkørende biler, forældre der afleverer børn, cyklende og gående børn m.m. Man frygtede derfor for både børnenes sikkerhed og trafikafviklingen. Det blev endvidere oplyst, at der ikke var ledige parkeringspladser i skolernes åbningstid, idet parkeringen langs Toftevangsskolen blev benyttet af lærerne.

Tilsvarende var der ikke tilslutning fra foreningerne i Birkerød til en åbning mod Toftevangsskolen fra Bistrupvej.

På baggrund heraf er det forvaltningens vurdering, at projekt for adgang fra Bistrupvej til parkering langs Toftevangsskolen bør opgives. Alternativt kan det overvejes, om der kan opnås større synlighed omkring parkeringspladserne ved skiltning og beskæring af hækkene ved adgangen fra Bistrupvej.

Referat af møde med Toftevangsskolen er vedlagt som bilag.

## **INDSTILLING**

---

Direktionen foreslår, at sagen drøftes.

---

## **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag med den tilføjelse, at udvalget anmoder forvaltningen om en kvalificering af mulighederne og økonomi, hvorefter sagen eftersendes til Bycenterudvalget.

## **Punkt 8: Fremkommelighed på Holte Stationsvej**

15/8122

### **Bilag**

City Sense udtræk X Kongevejen\_Holte Stationsvej\_Øverødvej.pdf

Videoregistrering af rundkørsel.pdf

Ekstra bane & helle - grov skitse 20150518.pdf

Højre shunt - grov skitse 20150518.pdf

# Fremkommelighed på Holte Stationsvej

## RESUMÉ

---

På Miljø- og Teknikudvalgets møde i maj orienterede forvaltningen om det analysearbejde, der foregår i forhold til trafikafvikling på Holte Stationsvej fra rundkørslen til Kongevejen.

Forvaltningen redegør i denne sag for analyserne og mulige løsninger herunder deres konsekvenser for fremkommeligheden, trafiksikkerheden og tilgængeligheden.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til beslutning.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har holdt rundkørslen og krydset med Kongevejen under observation med City Sense, videooptagelser i spidstimerne samt visuelle observationer i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne. Resultaterne er sammenholdt og analyseret.

Analyserne viser, at trafikken på Holte Stationsvej i spidstimerne afvikles med hyppige kortvarige forsinkelser. Ofte ikke mere end 2-3 minutter, svarende til 2 omløb. I forhold til Kongevejen og Øverødvej er det mindre forsinkelse, idet der på disse veje er registreret forsinkelser på 2-5 minutter. På Holte Stationsvej er det under flere visuelle observationer konstateret, at retningen lige gennem krydset til Øverødvej skaber forsinkelse, idet den spærrer for adgangen til de to svingbaner.

Notat omkring videoregistrering samt Screenshot fra City Sense er begge vedlagt sagen som bilag. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på, at der i signalanlæg næsten altid vil være en forsinkelse. Det skyldes, at trafikanterne (på Holte Stationsvej og Øverødvej) sjældent rammer i grøntiden, og ventetid til næste grøntid vil altid blive registreret som forsinkelse. En forsinkelse på minimum 2 minutter er realistisk i dette anlæg, da omløbstiden er op til 126 sekunder (ventetid + frem til mast).

På Holte Stationsvej er der i dag en bane til venstresving, en bane til ligeud retningen og en højresvingbane. I højresvingbanen er der også busstoppested for 4 busruter. De 3 busruter forsætter lige gennem krydset til Øverødvej, mens den fjerde svinger til højre.

Som resultat af overnævnte har forvaltningen set på forskellige muligheder for at forbedre fremkommeligheden på Holte Stationsvej.

### Udvid med ekstra bane

En løsning kunne være at anlægge en ekstra bane til ligeud retningen, sådan at der fremover vil være 2 baner ligeud. I den inderste bane skal der være 3 busstoppesteder, mens højresvingbanen skal rumme et busstoppested.

Løsningen har den konsekvens, at krydset bliver længere, hvilket medfører længere sikkerhedstider i signalanlægget, som igen nedsætter kapaciteten. Selv få sekunder pr. omløb vil betyde mere kø på Kongevejen.

En stor ulempe ved løsningen er, at trafikanterne i de to lige ud spor skal flette sammen til et spor på Øverødvej. Det er en meget kort flettestrækning, og hvis tilbagestuvning af trafikken ud i krydset skal undgås, skal Øverødvej afvikle uden problemer.

Groft anlægsoverslag 2,5 mio. kr. Grovskitse af forslaget er vedlagt sagen som bilag.

### Etablering af højre shunt og to ligeud spor

En anden mulighed er at benytte eksisterende højresvingbane til lige ud spor, og i stedet anlægge en

højresvingsshunt ind over parkeringspladsen. Det vil kræve, at omkring 50 P-pladser nedlægges, heraf en handicapplads.

Der er i tillæg hertil nogle alvorlige udfordringer med trafiksikkerheden, da cyklister skal krydse højre shunten; dels på Holte Stationsvej og dels på Kongevejen

Der bliver mange skæve krydsninger, og området vil få karakter af et stort trafikanlæg.

Groft anlægsoverslag 4 mio. kr. Grovskitse af forslaget er vedlagt sagen som bilag.

#### Ombygning af rundkørslen til signalanlæg

Rundkørslen fjernes og erstattes af traditionelt signalregulerede kryds, som samordnes med krydset på Kongevejen. Et signalanlæg vil håndtere trafikken, sådan at retningerne ikke spærrer for hinanden. Det vil ikke fjerne trafikken, men kontrollerer, hvor køerne er. Trafiksikkerhedsmæssigt er løsningen væsentlig bedre, idet konflikterne håndteres i signalanlægget. Et signalanlæg er samtidig en "kendt løsning" for færdselshandicappet. En trafikafviklingsmæssigt velfungerende løsning vil kræve noget ekstra areal for at få plads til svingbaner.

Groft anlægsoverslag 3 mio. kr.

#### Kombineret højresving og ligeud

Den eksisterende højresvingbane ændres til kombineret højresving og ligeud bane. Denne løsning har samme ulempe, som de to løsninger med flere ligeud spor; den korte flette strækning på Øverødvej.

Det er tvivlsomt om banen overhovedet vil blive benyttet af lige ud kørende. Banen vil ikke være attraktiv, da forankørende højre-svingende skal holde tilbage for cyklister og forgængere, hvilket giver forsinkelse for den ligeud kørende, som ellers ikke har denne konflikt.

Der afmærkes med kombineret højre- og ligeud pil på Holte Stationsvej, mens pilene og bussymbol på Øverødvej fjernes.

Groft anlægsoverslag 50.000 kr.

#### Forvaltningens vurdering

Trafikken på Holte Stationsvej afvikles trægt i myldretiderne på grund af tilbagestuvning fra krydset med Kongevejen. Det giver forsinkelser for trafikken på Holte Stationsvej. Der er dog tale om kortvarige forsinkelser, og sammenlignet med de øvrige 3 grene i signalreguleringen er Holte Stationsvej ikke den, der afvikler dårligst.

Ekstra spor på Holte Stationsvej og højreshunt har begge en negativ konsekvens for trafikafviklingen på Kongevejen, ligesom at begge løsninger har alvorlige udfordringer i forhold til trafiksikkerhed og tilgængelighed. Ombygning af rundkørsel til signalanlæg fjerner ikke trængslen, men kontroller køen så retningerne ikke spærrer for hinanden i krydsområdet.

Holte Stationsvej er den gren (i krydset), der er mindst belastet. Der er nogle pludselige udslag, hvor forsinkelsen er markant større kortvarigt.

Kongevejen er den højest prioriterede i krydset, dels for motorkøretøjer som sekundær rute og dels for cyklister som supercykelsti. Forvaltningen vurderer, at det er forkert at favorisere en strækning på bekostning af hovedvej- og cykelnettet, som Kongevejen er en del af. Det er vigtigt, at eventuelle ændringer på Holte Stationsvej ikke forringer trafikafviklingen på Kongevejen.

Forvaltningen er af den opfattelse, at der ikke skal gøres yderligere på Holte Stationsvej på nuværende tidspunkt. Når man opholder sig i et byområde, må man affinde sig med de fordele og ulemper, der optræder. En af ulemperne er en ringere trafikafvikling i myldretiderne og ved særlige begivenheder. Forvaltningen vurderer ikke, at køen på

Holte Stationsvej er over tålegrænsen.

## **INDSTILLING**

---

Direktionen foreslår, at der ikke sker ændringer, men at der løbende er fokus på optimering af signalanlægget.

### **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET beslutter, at der igangsættes et forsøg med kombineret højresving og ligeud.

## **Punkt 9: Kvalitetspolitik og kvalitetsmål for Teknik og Miljø**

15/10388

### **Bilag**

Revideret kvalitetspolitik og overordnede mål for KLS i ToM af 20.5.2015.doc

# Kvalitetspolitik og kvalitetsmål for Teknik og Miljø

## RESUMÉ

---

I Teknik og Miljøområdet arbejdes der på at gennemføre Ledergruppens beslutning om at udbrede kvalitetsledelse til alle afdelinger i Teknik og Miljø.

Den eksisterende kvalitetspolitik skal revideres på grund af udvidelsen af kvalitetsledelsessystemet til flere af Teknik og Miljø's afdelinger samt en udvidelse med en trafikikkerhedsstandard for Vejafdelingens vedkommende.

Den reviderede kvalitetspolitik med tilhørende overordnede kvalitetsmål og delmål fremlægges hermed til godkendelse i Kommunalbestyrelsen.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen til godkendelse.

## Sagsfremstilling

Natur, Park og Miljøforvaltningen blev i 2014 re-certificeret efter kvalitetsledelsesstandarden DS/EN ISO 9001:2008. Certificeringens dækningsområder er sagsbehandling på Natur, Park og Miljøområdet.

I Teknik og Miljø arbejdes der på at udbrede kvalitetsledelse til alle afdelinger i området. Efter planen tilsigtes det, at Vejafdelingen certificeres i efteråret 2015 efter den nye standard ISO 9001:2015, der forventes at udkomme snart. Samtidig med re-certificeres Natur, Park og Miljøafdelingen efter samme standard. Vejafdelingen arbejder desuden på samtidig at blive certificeret efter ISO 39001 standarden, som er en trafikikkerhedsstandard med fokus på risikoreduktion i forbindelse med trafikikkerhed.

Kvalitetsledelsessystemet består af en lang række nedskrevne procedurer (forretningsgange), som beskriver, hvordan der foretages afgørelser mv. i området. Kvalitetsledelsessystemet omfatter alle, både ledere, medarbejdere og eksterne leverandører, der bidrager til sagsbehandlingen, idet alle skal efterleve kravene i ISO 9001 standarden samt bidrage til opfyldelsen af fastlagte procedurer.

I arbejdet med kvalitetsledelse er der en række krav, der skal opfyldes, herunder formulering af en kvalitetspolitik, samt formulering af tilhørende overordnede kvalitetsmål og delmål, der understøtter politikken, og som kan øge kvaliteten i arbejdet. Den eksisterende kvalitetspolitik skal revideres på grund af udvidelsen af kvalitetsledelsessystemet til flere af områdets afdelinger samt udvidelsen med endnu en standard for Vejafdelingens vedkommende.

Denne reviderede kvalitetspolitik med tilhørende overordnede kvalitetsmål og delmål fremlægges hermed til godkendelse i Kommunalbestyrelsen.

## INDSTILLING

---

Direktionen foreslår indstillet, at kvalitetspolitikken godkendes.

## Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET indstiller Direktionens forslag tiltrådt.

## **Punkt 10: Trørød Klimatilpasning - Orientering**

13/20197

# Trørød Klimatilpasning - Orientering

## RESUMÉ

---

Kommunalbestyrelsen vedtog den 28. august 2013 projekt "Trørød Klimatilpasning, et grønt og bæredygtigt Holmebjerg". Hertil blev bevilget et rådighedsbeløb på 2,4 mio. kr.

Efterfølgende blev den 13. august 2014 bevilget en tillægsbevilling på 500.000 kr. til at imødekomme ønsker fra borgerne om et grønnere og mere trafikikkert område.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til orientering.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har igennem 2014 haft en løbende dialog med borgerne i kvarteret ved Holmebjerg og Viekær omkring udvikling af klimatilpasningsprojektet i området. Borgerne har haft mulighed for at være medbestemmende i forhold til, hvordan de ekstra midler kunne bruges bedst, og både en grønnere helhed, en cykelbane og en slyngning af vejen er blevet integreret i LAR løsningen.

Løsningen omfatter kort fortalt en omlægning af p-pladsen på Holmebjerg til slynget vej med cykelbane og store regnbede i begge sider samt et langt regnbeds/grøfteforløb på Viekær på den vestlige side af vejen. Fortovet nedlægges her, så grøftens placering stadig giver en vejbredde på 5,5 m. Der etableres desuden overgange til havernes indgange samt til indkørsler over bedet.

Forvaltningen har afholdt licitation med fire entreprenør/anlægsvirksomheder og Scheller, Hougaard og Petersen (SHP) har vundet opgaven. Tilbuddet lyder på 2.683.642,- kr.

Arbejdet er gået i gang, og anlægsperioden strækker sig til august. I forbindelse med anlæggelse sås græs på arealerne. Efterfølgende tilplantes bedene med enkelte træer og buske i efteråret.

Forvaltningen planlægger at afholde et "skurvognmøde" i juni, hvor beboerne har mulighed for at få afklaret evt. konkrete spørgsmål. Endvidere planlægges en plantedag i efteråret. Forvaltningen har forsøgt at involvere beboerne i drift af bedene mod at få mere blomstrende (og pasningskrævende) planter, men det har der ikke været interesse for i området.

Sideløbende med projektfasen har forvaltningen forsøgt at motivere til håndtering af regnvand på egen grund. Et par stykker er interesserede, men p.t. er ingen konkrete løsninger etableret. Dette er på trods af et omfattende opsøgende arbejde på både hverdage og weekends samt med deltagelse af anlægsgartner m.m..

## INDSTILLING

---

Direktionen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

## Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tager orienteringen til efterretning.

## **Punkt 11: Lindevangsvej 8 - Orientering om meddelelse af påbudsvarsel for oprensning af olieforurening fra villatank**

12/13376

# Lindevangsvej 8 - Orientering om meddelelse af påbudsvarsel for oprensning af olieforurening fra villatank

## RESUMÉ

---

På baggrund af Miljø- og Teknikudvalgets beslutning den 4. juni 2014 om 94 % oprensning af jordforureningen på Lindevangsvej 8, 2950 Vedbæk, har forvaltningen fremsendt varsel af påbud om dette den 22. maj 2015, efter først at have været i kontakt med henholdsvis miljøministeren og KL med henblik på ændring af den nuværende ordning.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til orientering.

## Sagsfremstilling

På Miljø- og Teknikudvalgets møde den 4. juni 2014 tiltrådte udvalget forslag om 94 % oprensning af jordforureningen på Lindevangsvej 8, 2950 Vedbæk, med den tilføjelse, at kommunen, inden påbuddet blev meddelt, skulle rejse sagen principielt over for miljøministeren og KL med henblik på ændring af nuværende ordning.

Både Kommunen og KL skrev til miljøministeren, og begge fik det samme svar om, at ministeren lovede at følge udviklingen nøje for at få et overblik over antallet og omfanget af sager, hvor forsikringsloftet overskrides.

Derudover anmodede udvalget om, at forvaltningen undersøgte alternative metoder til oprensning af den konstaterede forurening på Lindvangsvej. Forvaltningen har været i kontakt med nogle af de førende eksperter inden for oprensningsområdet i Danmark, der kunne oplyse, at fokus på at udvikle nye metoder for oprensning af jord- og grundvandsforureninger er rettet mod chlorerede opløsningsmidler og desværre ikke mod olieforureninger. De kunne således ikke foreslå en bedre metode end bortgravning af den konstaterede olieforurening.

Forvaltningen har været i kontakt med Region Hovedstaden i forbindelse med beslutningen om 94 % oprensning af jordforureningen på Lindevangsvej 8, 2950 Vedbæk, med efterfølgende to års monitoring.

Region Hovedstaden vurderede, at to års efterfølgende monitoring er for kort tid til at vurdere ændringer, hvorfor monitoringen er ændret til en treårig periode.

Tidplan for sagens videre forløb er:

1. Myndighedsbehandling frem til ca. uge 32
2. Udbud af oprensning m.m. frem til ca. uge 40
3. Oprensning og reetablering til ca. ultimo februar 2016 - afhængig af vejret

Forvaltningen har yderligere haft kontakt med ejerne af de to berørte ejendomme på Lindevangsvej, der har oplyst, at de er tilfredse med, at kommunen nu kører videre med sagen, og med den valgte løsning med 94 % oprensning. Ligeledes har Regionen tilkendegivet, at løsningen ikke giver dem anledning til at gå ind i sagen. Forvaltningen forventer på denne baggrund, at sagen kan få en hurtig afslutning både myndighedsmæssigt og med en gennemført oprensning af de to ejendomme primo 2016.

## INDSTILLING

---

Direktionen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

## Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tager orienteringen til efterretning.

## **Punkt 12: Godkendelse af udkast til høringsvar til statens vandområdeplan**

15/10386

### **Bilag**

Udkast til Høringsvar vandområdeplan 2015-21.docx

Bilag 1 Miljømål.pdf

Bilag 2 Økologisk tilstand.pdf

Bilag 3 Indsatsprogram.pdf

Bilag 4 Regnbetingede udløb.pdf

# Godkendelse af udkast til hørings svar til statens vandområdeplan

## RESUMÉ

---

Den 22. december 2014 udsendte Naturstyrelsen udkast til vandområdeplaner med tilhørende bekendtgørelser i 6 måneders offentlig høring med frist til den 23. juni 2015.

Udkastene til vandområdeplanerne og bekendtgørelserne er udarbejdet i henhold til Lov om vandplanlægning, der indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af EU's Vandrammedirektiv.

Forvaltningen har gennemgået høringsmaterialet og udarbejdet vedlagte forslag til hørings svar.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til godkendelse.

## Sagsfremstilling

Den 22. december 2014 udsendte Naturstyrelsen udkast til vandområdeplaner med 2 tilhørende bekendtgørelser i 6 måneders offentlig høring med frist til den 23. juni 2015. Af det samlede høringsmateriale vedrører følgende materiale Rudersdal Kommune.

· "[Udkast til Vandområdeplan 2015-2021 for Vandområdedistrikt Sjælland](http://naturstyrelsen.dk/media/131391/vandomraadeplan-sjaelland.pdf)".  
(<http://naturstyrelsen.dk/media/131391/vandomraadeplan-sjaelland.pdf>)

· "[Udkast til Bekendtgørelse om miljømål](http://naturstyrelsen.dk/media/131717/udkast-til-miljoemaalsbekendtgørelse.pdf)",  
(<http://naturstyrelsen.dk/media/131717/udkast-til-miljoemaalsbekendtgørelse.pdf>), samt

· "[Udkast til Bekendtgørelse om indsatsprogrammer](http://naturstyrelsen.dk/media/131723/udkast-til-bekendtgørelse-om-indsatsprogrammer.pdf)" (<http://naturstyrelsen.dk/media/131723/udkast-til-bekendtgørelse-om-indsatsprogrammer.pdf>)

Desuden består materialet også af en MiljøGis-hjemmeside [Udkast til vandmiljøplanernes MiljøGIS](http://miljoegis.mim.dk/cbkort?&profile=vandrammedirektiv2h2014) (<http://miljoegis.mim.dk/cbkort?&profile=vandrammedirektiv2h2014>), hvor de enkelte vandområders tilstand, påvirkninger og miljømål bl.a. præsenteres. På hjemmesiden kan der desuden ses forslag til indsatsprogrammer for vandområderne og i den forbindelse også afgives hørings svar til de enkelte temaer.

Bortset fra vandløbet Skurre Kilde, der er lille tilløb til Mølleåen, opfylder ingen af kommunens vandområder de opstillede krav til miljøtilstand (bilag 1 og bilag 2). Både Furesøen og Sjælsø er vurderet som "Ringe økologisk tilstand". Ved de tidligere Vandplaner har Furesøen opfyldt "God økologisk tilstand", målt på klorofylindholdet, men nye parametre med vurdering af planter og dyr flytter søen til en lavere miljøklasse.

Udkastet til indsatsprogrammet for vandløb (bilag 3) omfatter, at der skal gennemføres vandløbsrestaurering i form af udlægning af sten og grus på strækninger af Kikhanerenden og Dumpedalsrenden.

Denne indsats svarer til det forslag, som Rudersdal Kommune fremsendte, da kommunerne af Naturstyrelsen i 2014 blev bedt om at udarbejde forslag til vandløbsindsatser. Forslaget blev tiltrådt af Kommunalbestyrelsen den 24. september 2014 og herefter fremsendt til Naturstyrelsen. På den baggrund har forvaltningen ingen bemærkninger til dette indsatsforslag.

Udkast til indsatsprogram for søer omfatter, at der skal gennemføres sørestaurering af Birkerød Sø og Løgsø. Forvaltningen er uforstående overfor denne indsats på nuværende tidspunkt, da det af udkastet ikke fremgår, hvilken type sørestaurering Naturstyrelsen ønsker gennemført. Det fremgår ikke af høringsmaterialet, at det nødvendige undersøgelsesprogram, som bør ligge til grund for beslutningen om at gennemføre sørestaureringerne, er

tilvejebragt på nuværende tidspunkt.

Udkast til indsatsprogrammet for spildevand omfatter, at der skal gennemføres en indsats overfor 3 regnbetingede udløb fra spildevandssystemet til Dumpedalsrenden. Dette forslag kan forvaltningen kun støtte, men forvaltningen mener generelt, at indsatsprogrammet overfor spildevand er alt for uambitiøst. Langt de fleste vandområder i kommunen er påvirkede af især regnbetingede udløb. Dette gælder ikke mindst Maglemoserenden og Kikhanerenden, men indsatsprogrammet omfatter ingen indsats overfor spildevandsudløb til disse 2 vandløb (bilag 4).

Naturstyrelsen har i de nye udkast til vandområdeplaner valgt, at planerne ikke længere indeholder retningslinjer til brug for myndighederne i den daglige administration på bl.a. vandmiljøområdet. Dette kan betyde en uens administration kommunerne imellem.

Det er forvaltningens vurdering, at udkastet til vandområdeplanens indsatsprogram er fagligt mangelfuldt begrundet og viser et uambitiøst niveau, hvor langt hovedparten af de indsatser, som det vil være nødvendigt at gennemføre, hvis kommunens vandområder skal leve op til deres miljømål, er udskudt til næste planperiode 2021-2027.

## **INDSTILLING**

---

Direktionen foreslår, at forslag til hørings svar godkendes og sendes til Naturstyrelsen.

### **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

## **Punkt 13: Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse**

15/10389

### **Bilag**

Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse.docx

Bilag 1 - Forurenede grunde i Rudersdal Kommune - under udarbejdelse.docx

Bilag 2 - indsatsliste.xlsx

Høring - opsamling på høringssvar.docx

Høringssvar 1- Birkerød Vandforsyning.pdf

Høringssvar 2 - Erik Arvin.docx

Høringssvar 3 - Marianne Willumsen - Danmarks Naturfredningsforening.docx

Høringssvar 4 - Furesø Kommune.pdf

Høringssvar 4.1 - Furesø Kommune.pdf

Høringssvar 5.1 - Allerød Kommune.pdf

Høringssvar 5 - Allerød Kommune-1.eml.pdf

# Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse

## RESUMÉ

---

Rudersdal Kommune har udarbejdet en indsatsplan for grundvandsbeskyttelse. Indsatsplanen udpeger 15 indsatser, der skal gennemføres frem til 2020 for at sikre rent grundvand til vandindvindingen i kommunen.

Planen er udarbejdet i samarbejde mellem vandforsyningerne i Rudersdal Kommune, Region Hovedstaden og kommunen. Indsatsplanen er en aftale mellem disse, hvor alle parter forpligter sig til en række indsatser. Det er således et fælles ansvar at gennemføre planen.

Indsatsplanen er endvidere godkendt af kommunens koordinationsforum på grundvandsområdet, hvor følgende - ud over ovenstående - er medlemmer: Naturstyrelsen, Dansk Industri, Nordsjællands Landboforening, Danmarks Naturfredningsforening og nabokommunerne.

Indsatsplanen har været i høring og høringssvarerne er blevet inddraget i den endelige version.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen til godkendelse.

## Sagsfremstilling

Naturstyrelsens nationale grundvandskortlægning udgør det geologiske grundlag sammen med en tilhørende risikovurdering for kommunernes planlægning og indsatser i områder, som har særlig betydning for vores drikkevand. På baggrund af den nationale grundvandskortlægning skal Rudersdal Kommune jf. vandforsyningslovens § 13 (LBK nr. 1199 af 30/09/2013) vedtage en indsatsplan for grundvandsbeskyttelse.

I december 2012 blev den nationale grundvandskortlægning af Mølleåområdet færdig, hvormed hele grundvandsressourcen i Rudersdal Kommune er blevet kortlagt.

I 2011 bevilligede Teknik- og Miljøudvalget endvidere 80.000 kr. til udvikling af en hydrologisk model. Modellen - kaldet Øresundsmodellen - er udviklet i samarbejde med forsyninger og nabokommuner og danner sammen med statens grundvandskortlægning grundlag for det fælles arbejde med indsatsplanen.

Der var tidligere gennemført en indsatsplan for en del af Birkerød Kommune, kaldet Birkerød Indsatsplan, som også dækkede dele af Allerød og Furesø Kommuner. Den nye indsatsplan erstatter den tidligere Birkerød Indsatsplan og dækker derfor også de dele af Allerød og Furesø Kommuner, som før var dækket af Birkerød Indsatsplan. Der er dog ingen indsatser i de to kommuner.

### Grundvandsrisici i kommunen

En stor del af indsatserne er koncentreret omkring de to overordnede forureningsproblematikker i Rudersdal Kommune; chlorerede opløsningsmidler og BAM.

De chlorerede opløsningsmidler stammer fra f.eks. renserier og metalarbejde. Det meste af indsatsen mod forurening med chlorerede opløsningsmidler fra punktkilder, varetages af Region Hovedstaden.

Der er ingen landbrugsmæssig belastning af grundvandet med f.eks. nitrat i kommunen.

Indsatsplanen indeholder 15 indsatser. Indsatserne opdelt på 8 indsatsområder ses nedenfor:

#### 1) Indsats i forhold til boringer

- Kvalificeret sløjfning af private boringer.
- Tæthedstjek af indvindingsboringer.

-Udarbejdelse af GIS kort som administrationsgrundlag ved ansøgning om jordvarmeanlæg.

2) Beskyttelseszone

-Fastholdelse af 300 m beskyttelseszone.

3) Spildevandsanlæg

-Øget kontrol af spildevandsledninger inden for 50 m fra vandindvindingsboringer.

4) Bedre samarbejde

-Fælles tilgang til brug af øresundsmodellen.

-Bedre kommunikationsflow mellem regionen og vandforsyningerne.

-Information til virksomheder beliggende i grundvandsdannende oplande.

5) Pesticider

-Udarbejdelse af afværgestrategi for Trørød vandværk.

-Kampagne imod brug af pesticider til grundejerforeninger.

6) Nedsivning

-Udarbejdelse af strategi for nedsivning af vejvand.

-Afdække incitamentsmodeller for afkobling af tagvand.

-Øge nedsivningen på offentlige arealer.

7) Forsyningssikkerhed

-Afklaring af mulighed for reserve kildeplads i Rudeskov.

8) Prøvetagning

-Indhente erfaringer med online målinger af vandkvaliteten.

Indsatserne er uddybet på side 5-8 i indsatsplanen; her ses også, hvilke parter der er ansvarlige for at gennemføre indsatserne.

Kommunens opgave videre frem i forhold til indsatsplanen vil være som myndighed på grundvandsområdet at sikre, at indsatserne implementeres og at tilladelser til grundvandsindvinding, herunder fornyelse af tilladelser, respekterer indsatsplanen. Indsatsplanen vil ikke medføre udgifter for kommunen.

## **INDSTILLING**

---

Direktionen foreslår indstillet, at Indsatsplan for grundvand i Rudersdal Kommune godkendes.

### **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET indstiller Direktionens forslag tiltrådt.

## **Punkt 14: Orientering om projekt "Rent vand i Mølleåsystemet"**

15/10385

# Orientering om projekt "Rent vand i Mølleåsystemet"

## RESUMÉ

---

Natur- og Miljøklagenævnet stadfæstede d. 28. maj 2014 Naturstyrelsens afgørelse om VVM tilladelse til projekt "Rent vand i Mølleåsystemet". Miljø- Teknikudvalget blev den 13. august 2014 orienteret om sagen.

Restaurering af Vejle Sø og Søllerød Sø ved hjælp af aluminiumsbehandling indgår som en væsentlig del af projektet. En ny vejledning om sørestaureringsmetoder har imidlertid ændret på nogle grundlæggende forudsætninger for anvendelsen af aluminium i danske søer.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til orientering.

## Sagsfremstilling

I projekt "Rent vand i Mølleåsystemet" er der lagt op til, at rensset spildevand føres fra Renseanlæg Lundtofte (Mølleåværket) til Kalvemosen, hvorefter vandet løber igennem Søllerød Sø og Vejlesø, inden det når til Furesøen og videre til den nedre del af Mølleåen.

Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at der foretages en restaurering af Søllerød Sø og Vejle Sø med henblik på at forhindre en u hensigtsmæssig fosforbelastning af Furesø. Det forventes, at restaurering af Søllerød Sø og Vejlesø vil medføre, at de to søer vil opnå en god økologisk tilstand. Dermed vil søerne kunne leve op til kravene i den nye vandområdeplan.

I VVM tilladelsen til projekt "Rent vand i Mølleåsystemet" er det forudsat, at begge søer vil blive restaureret ved hjælp af tilsætning af ca. 200 tons ren aluminium over en 10-årig periode. Princippet bag denne restaureringsmetode var, at aluminium, ved pH mellem 6,5 og 8,5, vil binde fosfor til søbunden, således at fosforindholdet i søvandet reduceres, og algernes vækst dermed begrænses.

I VVM tilladelsen blev det vurderet, at pH niveauet ikke var et problem for valg af aluminium som restaureringsmetode hverken i Søllerød Sø eller i Vejle Sø. Imidlertid har Naturstyrelsen i 2015 udgivet en ny vejledning baseret på nyeste viden vedrørende restaureringsmetoder i danske søer. Vejledningen er med hensyn til pH mere restriktiv end det, der er forudsat i VVM tilladelsen. Erfaringer fra andre danske søer viser nemlig, at såfremt pH overstiger 8,5 i søvandet over søbunden de første år efter tilsætningen, vil der være risiko for, at aluminium optræder på en form, der er giftig for dyrelivet.

Målinger foretaget gennem flere år i både Søllerød Sø og Vejle Sø viser, at pH i søvandet overstiger 8,5 især i sommerhalvåret. Det kan derfor ikke udelukkes, at dette også vil være tilfældet indenfor de første år efter tilsætningen af aluminium. Derfor har styregruppen for projekt "Rent vand i Mølleå – systemet" besluttet at nedsætte en faglig arbejdsgruppe bestående af fagmedarbejdere fra hhv. Naturstyrelsen, Rudersdal Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune samt Mølleåværket.

Arbejdsgruppen skal vurdere aluminiumsbehandlingen angivet i VVM tilladelsen, i forhold til nyeste viden og vurdere, om der er andre mulige restaureringsmetoder, som kan sikre, at projekt "Rent vand i Mølleåsystemet" kan gennemføres.

Arbejdsgruppen forventer at kunne fremlægge et notat for styregruppen sommeren 2015.

## INDSTILLING

---

Direktionen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

## **Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015**

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tager orienteringen til efterretning.

## **Punkt 15: Tilsynskampanjer 2015**

15/10390

# Tilsynskampagner 2015

## RESUMÉ

---

Rudersdal gennemfører hvert år i henhold til tilsynsbekendtgørelsen to tilsynskampagner på kommunens tilsynspligtige virksomheder og husdyrbrug. Gennem kampagnerne har kommunen mulighed for at sætte fokus på et konkret miljøproblem eller miljøtema og vejlede virksomhederne i en bedre miljøadfærd. I 2015 er det planlagt at gennemføre følgende to kampagner.

- Fortsættelse af Energi/klima-tilsynskampagne på autoværksteder.
- Kampagne om opbevaring og håndtering af fast husdyrgødning.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til orientering.

## Sagsfremstilling

Kommunens ene kampagne er en toårig kampagne, som skal hjælpe kommunens autoværksteder til at spare på energien. Forvaltningen fik gode tilbagemeldinger i forbindelse med sidste års kampagne og har i år udvidet kampagnen med et samarbejde med en lokal energiekspert med viden inden for autobranschen.

Kommunens anden kampagne er rettet mod kommunens husdyrbrug, hvilket særligt drejer sig om hestehold. Ejeren får i forbindelse med et tilsyn udleveret en pjece og bliver informeret om regler og håndhævelsespraksis vedr. husdyrgødning. Formålet er at sikre, at husgødning håndteres korrekt i kommunen, således at punktfurening undgås og ammoniakemission og lugtgener minimeres.

## INDSTILLING

---

Direktionen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

## Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 10-06-2015

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tager orienteringen til efterretning.

## **Punkt 16: Lukket: Timeprisen i Teknik og Miljø, Drift**

09/15428