



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

09-06-2015 kl. 15:30
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Mette Schmidt Olsen	deltog
Bodil Kornbek	deltog
Henriette Breum	deltog
Søren P. Rasmussen	deltog
Henrik Bang	deltog
Jens Timmermann	deltog
Simon Pihl Sørensen	var fraværende

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bodil Kornbek (A) var fraværende under punkt 2 samt 9-19.

Derudover deltog

Ulla Agerskov

Bjarne H. Markussen

Sidsel Poulsen

Christian Rønn Østeraas

Mads Henrik Lindbjerg Christiansen

Helle Lagersted Jørgensen under punkt 3-6

Niels-Kristian Holm Ibsen under punkt 7

Louise Angelo

Indholdsfortegnelse

1. [1. Anslået regnskab 2015 - Teknik- og Miljøudvalget](#)
2. [Behandling af høringssvar vedr. effektiviseringsforslagene - Teknik- og Miljøudvalgets område](#)
3. [Tilkøb af græs/sedum til letbanen på Buddingevej](#)
4. [Letbanens dispositionsforslag - april 2015](#)
5. [VVM-redegørelse for Letbane på Ring 3](#)
6. [Udbudsstrategi for letbanen](#)
7. [Abonnementsbetaling for køb af vejbelysning](#)
8. [Anlægsregnskab for projekt "Cykelstier på Lyngby Hovedgade"](#)
9. [Nedlæggelse af den private fællesvej, Jæggervænget](#)
10. [Udlæg til privat fællesvej](#)
11. [Trafiksikkerhed ved Hummeltofteskolen](#)
12. [Jernbaneplassen 10 - Udbygning af karnap og nedlæggelse af vejareal](#)
13. [Tøjindsamlingscontainer på vejareal](#)
14. [Supercykelsti Helsingørruten - tilsagn om støtte fra statens supercykelstipulje](#)
15. [Forslag til plejeplan for fredning af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser](#)
16. [Etablering af regnbede i Lundtoftevej](#)
17. [Reviderede retningslinjer for at opføre eller ændre bådebroer i søer i Kommunen](#)
18. [Forespørgsel fra Growing Trees Network om jord til træplantninger](#)
19. [Meddelelser til udvalgets medlemmer - juni 2015](#)

1. 1. Anslået regnskab 2015 - Teknik- og Miljøudvalget

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede den 7. maj 2015 forvaltningens redegørelse vedrørende 1. anslået regnskab for 2015 (bilag). Redegørelsen er udarbejdet på baggrund af de bevillinger, der er gældende marts 2015 samt med udgangspunkt i forbruget pr. 31. marts 2015. Efter indstilling fra forvaltningen drøftede Økonomiudvalget konsekvenserne af redegørelsen og besluttede at:

- tage redegørelsen vedrørende 1. anslået regnskab 2015 til efterretning,
- oversende redegørelsen til fagudvalgene, idet der for så vidt angår Social- og Sundhedsudvalget samt Teknik- og Miljøudvalget skal udarbejdes modgående initiativer,
- notatet om styring af det sociale område oversendes til Social- og Sundhedsudvalget,
- finansiering af merudgifter til ledsagerordningen forventes afholdt inden for Social- og Sundhedsudvalgets område.

På indeværende møde skal Teknik- og Miljøudvalget således - ud over at behandle det fremlagte skøn over forventet regnskab 2015 for udvalgets område - indstille modgående initiativer, således at udvalgets budgetramme overholdes. Resultatet af udvalgets behandling oversendes til behandling i Økonomiudvalget den 18. juni 2015.

Resultatet af budgetopfølgningen på Teknik- og Miljøudvalgets område er vist nedenfor. De enkelte afvigelser er beskrevet nærmere i vedlagte notat af 30. april 2015 om "1. anslået regnskab 2015, pr. 31.3.2015" (bilag).

Hovedtallene i 1. anslået regnskab 2015:

Tabel 1

1.000 kr. netto	Budget 2015	Korrigeret budget *	Anslået regnskab	Afvigelse i forhold til korr. budget	Afvigelse i forhold til opr. budget
Grønne områder og kirkegårde samt trafik					
- Grønne områder og kirkegårde	30.519	27.552	27.552	0	-2.967
- Trafikanlæg mv.	73.388	80.960	81.560	600	8.172
Miljø og natur	4.815	6.696	6.696	0	1.881
Teknik- og Miljøudvalget i alt	108.722	115.208	115.808	600	7.086

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

* Budget 2015 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2014 til og med marts 2015.

Forvaltningen skønner, at der er et samlet merforbrug i forhold til det korrigerede budget på Teknik- og Miljøudvalgets område på i alt 0,6 mio. kr.

Merforbruget vedrører parkeringskontrollen, og stammer fra et overført merforbrug på 0,4 mio. kr. fra 2014, samt fra en nedgang i indtægterne i 2015 på 0,2 mio. kr. Det lavere indtægtgrundlag skal ses i sammenhæng med lukningen af det meste af parkeringspladsen på Kanalvej.

I overslagsårene 2016-19 skønnes mindreindtægterne at udgøre 0,2 mio. kr. årligt.

Tabel 2

1.000 kr. netto	Budgetforslag 2016	Budgetoverslag 2017	Budgetoverslag 2018	Budgetoverslag 2019
Grønne områder og kirkegårde				
Trafikanlæg mv.	200	200	200	200
Teknik- og Miljøudvalget i alt	200	200	200	200

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

Forslag til modgående initiativer

Økonomistyringen i kommunen er baseret på, at det enkelte fagudvalg skal sikre, at eventuelle merudgifter/mindreindtægter på et område kan finansieres af mindreudgifter/merindtægter på et andet område indenfor udvalgets samlede driftsramme.

Der skal herefter anvendes finansiering for 0,6 mio. kr. i 2015 og 0,2 mio. kr. i 2016.

Forvaltningen foreslår nedenstående finansiering.

Nr.		Kr.
1.	Uforbrugte beløb i forbindelse med anlæg af cykelstier på hovedgaden (jf. særskilt sag på udvalgets dagsorden)	-48.053
2.	Pulje til Olieforurening nedskrives med	-200.000
3.	Spæret abonnementsbetaling fra revideret aftale med DONG Energy (jf. særskilt sag på udvalgets dagsorden)	-351.947
	I alt	-600.000

ad 2: Puljen til Olieforurening er herefter nedskrevet til 0 kr. i år. Hvis der i løbet af 2015 skulle opstå et behov for finansiering, vil pengene blive dækket af anden konto.

ad 3: Forslaget er fremsat under forudsætning af, at udvalget følger forvaltningens indstilling vedr. denne aftale.

Økonomiske konsekvenser

Jf. ovenfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. redegørelsen vedrørende 1. anslået regnskab 2015 tages til efterretning,
2. Teknik- og Miljøudvalget anbefaler modgående initiativer svarende til de forslag, der er indstillet af forvaltningen.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Udvalget anbefalede forslag 1 og 2 til modgående initiativer. Forslag 3 udgår i konsekvens af udvalgets beslutning vedrørende sag nr. 7 om abonnementsbetaling for køb af vejbelysning. Beløbet på 351.947 kr., foreslås finansieret via effektiviseringsforslagernes overskud, svarende til 1,5 pct. i 2016, eller i forbindelse med halvårsregnskabet 2015.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. 1. ans. 2015.

2. Behandling af høringssvar vedr. effektiviseringsforslagene - Teknik- og Miljøudvalgets område

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 28. april 2015 forvaltningens fremlagte effektiviseringsforslag, der var udarbejdet på baggrund af Økonomiudvalgets beslutning af 13. november 2014 om, at forvaltningen skulle fremkomme med forslag til effektiviseringer på 1,5 pct. (svarende til 37,5 mio. kr.), og at disse skulle danne grundlag for udvalgenes stillingtagen til en samlet 1 pct. løsning.

Udvalget anbefalede alle forvaltningens forslag (MN1 og GKT1-8). Henrik Bang (Ø) og Simon Phil Sørensen (A) var fraværende. I stedet for Simon Phil Sørensen deltog Ib Carlsen (A).

I henhold til budgetprocessen er forslagene sendt i høring i perioden fra den 8. maj 2015 til den 29. maj 2015. Der er ikke indkommet høringssvar på Teknik- og Miljøudvalgets område.

I indeværende møde skal Teknik- og Miljøudvalget endelig fastlægge, hvilke effektiviseringsforslag som udvalget vil anbefale overfor Økonomiudvalget.

Økonomiske konsekvenser

De anbefalede effektiviseringsforslag vil blive indarbejdet i det administrative budgetforslag 2016-19.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning behandles af Økonomiudvalget den 18. juni og af Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler effektiviseringsforslag for mindst 1 pct.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

De beskrevne forslag anbefalet til Økonomiudvalget.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Indstillede effektiviserings- og omstillingsforslag TMU.

3. Tilkøb af græs/sedum til letbanen på Buddingevej

Sagsfremstilling

På strækningen mellem Engelsborgvej og Chr. X. Allé er der i basisforslaget for letbanen udlagt rilleskinner med asfalt i den ene kørselsretning og indhegnede ballasterede spor med skærver i den anden retning.

Derfor besluttede Kommunalbestyrelsen den 16. april 2015 (jf. bilag) at udskifte de ballasterede spor med rilleskinnespor. Beslutningen blev truffet på baggrund af følgende sagsforelæggelse:

"Der indgår allerede rilleskinnespor ved de "engelske rækkehuse" på Buddingevej i basisforslaget for letbanen, men kun i den ene kørselsretning. Den anden kørselsretning er udlagt som ballasterede spor. Ovenstående løsning medfører ikke væsentlige trafikafviklingsmæssige problemer. Det giver derimod et usammenhængende og ikke særlig visuelt kønt billede af området, når letbanetraceet er opdelt i to forskellige løsninger på samme sted. Forvaltningen peger derfor på, at kommunen allerede nu vælger at tilkøbe rilleskinnespor på den del af Buddingevej mellem Chr. X's Allé og Engelsborgvej, som er planlagt til ballasterede spor. Tilkøbet koster 2,8 mio. kr."

I forbindelse med sagsgodkendelse af rilleskinnespor, blev der udtrykt ønske om at få belyst omkostningerne forbundet med valg af græs/sedum på Buddingevej frem for f.eks. asfalt.

Udgiftsmæssigt er det ligegyldigt, om der vælges rilleskinner med asfalt, sedum, græs eller beton, jf. vedlagte (bilag).

Den primære trafikale årsag til at vælge asfalt eller beton er at biler og letbane skal køre i samme tracee, hvis der er blandet trafik. Det er der f.eks. i den kørselsretning på det omtalte sted på Buddingevej, hvor der i basisforslaget allerede er udlagt rilleskinner med asfalt.

Hvis der i den anden kørselsretning, hvor der i basisforslaget var udlagt ballasterede spor, tilvælges rilleskinner med græs eller sedum, så vil området igen blive opdelt i to visuelle løsninger.

Det anbefales derfor at fastholde den oprindelige beslutning om at etablere rilleskinnespor med asfalt, så det samlede område fremstår ensartet.

Uændret ramme i forhold til sagens forelæggelse den 16. april 2015, hvor tilkøbet blev godkendt, og anvist indarbejdet i den kommende budgetproces.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår de trafikale hensyn

Byplanudvalget for så vidt angår vejens udseende.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at rilleskinnespor med asfalt fastholdes.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Udsat, med henblik på, at forvaltningen belyser de økonomiske konsekvenser af tilvejebringelse af et grønt indtryk på en yderligere strækning fra Christian X's Allé til kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. KMB-beslutning 16.04.2015.
2. Om prisforskel på ballasteret spor og rilleskinnespor konstruktion.

4. Letbanens dispositionsforslag - april 2015

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen traf beslutning om Lyngby-Taarbæk Kommunes deltagelse i projekt om anlæg af letbane mellem Lundtofte og Ishøj den 25. april 2013, jf. bilag.

Letbaneselskabet har efterfølgende udarbejdet et dispositionsforslag, som ses på kommunens hjemmeside: <http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>. Dispositionsforslaget er sammen med VVM-redegørelsen næste fase efter Folketingets vedtagelse i februar 2014 af selskabs- og projekteringslov for letbane på Ring 3.

Dispositionsforslagets formål er at sikre og eftervise, at det tidligere udarbejdede udredningsprojekt kan realiseres, og at letbanen dermed kan anlægges og fungere i drift i 2021.

Dispositionsforslaget fastlægger således linjeføringen og stationsplaceringer. De primære elementer, der er undersøgt i forslaget er letbanens forløb på vejareal, kortlægning af fremkommelighed, serviceniveau i vejkryds, sikkerhed og tryghed. Der er i dispositionsforslaget beskrevet principper for sporudformning herunder placering af kørestrøm, stationer, broer, støttemure, omformerstationer mm. Sideløbende med dispositionsforslagets høring i de 11 ejerkommuner, er VVM-redegørelsen for letbaneprojektet sendt i offentlig høring. VVM-redegørelsen fremlægges i særskilt sag, jf. denne.

Forvaltningen har udarbejdet en række bemærkninger til dispositionsforslaget for strækningen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune, jf. bilag. Bemærkningerne skal sendes til Letbaneselskabet inden den 3. juli 2015. De største og vigtigste fokuspunkter er følgende:

Krydset Klampenborgvej-Kanalvej

Letbaneselskabets supplerende analyser af trafikafviklingen i krydset Klampenborgvej-Kanalvej har skabt usikkerhed om krydsudformningen, som anvist i dispositionsforslaget i forhold til trafiksikkerhed og kapacitet. Dette fremgår bl.a. af den udarbejdede trafiksikkerhedsrevision af dispositionsforslaget, jf. bilag og af notat fra Letbaneselskabets rådgiver (COWI), jf. bilag. Begge notater peger på risiko for kollisioner og problemstillinger med kapacitet. Der pågår derfor yderligere analyser og skitsering af andre løsningsforslag. Forvaltningen er i løbende dialog

med Letbaneselskabet omkring dette. Det betyder, at det ikke er muligt for Lyngby-Taarbæk Kommune at kommentere dispositionsforslaget på strækningen mellem Lyngby Station og motorvejen, da letbanens forløb på denne strækning vil afhænge af udformning af krydset Klampenborgvej- Kanalvej.

Linjeføring ved DTU

Linjeføringen på DTU i dispositionsforslaget ligger på motorvejstraceet, men der er mulighed for alternativ placering gennem DTU. Vedrørende den alternative placering på DTU pågår drøftelser med såvel Letbaneselskab og DTU. Forvaltningen vurderer, at der kan gives en godkendelse af motorvejstraceet, men med forbehold for en alternativ linjeføring på DTU. Endelig tilkendegivelse kan ske, når de sidste problemstillinger på DTU er afklaret, og der foreligger en politisk godkendt aftale mellem DTU og Lyngby-Taarbæk Kommune. En aftale vil sandsynligvis kunne godkendes i august/september.

Station ved Lundtofte

Letbaneselskabet har på baggrund af meget høje anlægsomkostninger til stationen ved Lundtofte forelagt forslag for Lyngby-Taarbæk Kommune til en alternativ stationsplacering. Stationsplaceringen beskrevet i dispositionsforslaget vil medføre markant jordarbejde samt stille krav til etablering af spurs langs letbanen, da terrænet i dag ligger højt og letbanen skal placeres så lavt, at den fremtidssikres til at kunne føres under motorvejsramperne. Når der foreligger projekttegninger til ny stationsplacering vil disse blive vurderet i forhold til tilgængelighed, omfanget af lokalområder, der vil være placeret stationsnært mm.

Tidsplan og proces

Det bemærkes, at tidsplanen for projektet er meget presset, og der pågår mange sideløbende undersøgelser, processer med mere, som i princippet er afhængige af hinanden og vil påvirke beslutninger. Blandt andet er det problematisk for Lyngby-Taarbæk Kommune at kommentere et dispositionsforslag, når der er usikkerhed om udformningen af krydset Klampenborgvej-Kanalvej (som angivet i dispositionsforslaget). Det er derfor vigtigt, at der fremadrettet skabes tid inden forelæggelse af anlægsloven, så Lyngby-Taarbæk Kommune i samarbejde med Letbaneselskabet kan drøfte og skabe enighed om en løsning for strækningen mellem Lyngby Station og motorvejen.

Den videre proces for letbaneprojektet er, at Letbaneselskabet på baggrund af bemærkninger til dispositionsforslaget og hørings svar til VVM-redegørelsen vil afklare om dette giver anledning til tilpasning af projektet og dermed anlægsøkonomien, inden der fremsættes forslag til anlægslov i Folketinget med henblik på udarbejdelse af detailprojekt og udbudsmateriale.

Letbaneselskabet har udarbejdet nedenstående foreløbige tidsplan.

Aktivitet	Tid
Udsendelse af dispositionsforslag til ejerne	Medio april 2015
Offentlig høring af VVM-redegørelsen (mindst 8 uger)	Maj – juli 2015
Svarfrist, dispositionsforslag	3. juli 2015
Hvidbog og forslag til anlægslov	Juli – september 2015
Fremsættelse af anlægslov	Efterår 2015
Vedtagelse af anlægslov	Omkring årsskiftet 2015/16

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af letbaneprojektet er beskrevet i selvstændig sag, jf. denne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. dispositionsforslaget tages til efterretning med forvaltningens bemærkninger, herunder at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke kan kommentere dispositionsforslaget for strækningen mellem Lyngby Station og motorvejen samt for stationen ved Lundtofte,

2. Letbaneselskabet meddeles, at der ikke bør fremsættes forslag til anlægslov, før der er udarbejdet en hensigtsmæssig løsning for strækningen mellem Lyngby Station og motorvejen, der kan godkendes af Lyngby-Taarbæk Kommune, og at der er indgået en aftale om placering af station i Lundtofte,

3. Letbaneselskabet meddeles en godkendelse af motorvejstraceet, med forbehold for en alternativ linjeføring på DTU. Endelig tilkendegivelse kan ske, når de sidste problemstillinger om den alternative linjeføring på DTU er afklaret, og der foreligger en politisk godkendt aftale mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU. Alle forhold i forbindelse med DTU vil formentligt kunne forelægges politisk i august/september til endelig godkendelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Ad 1-3. Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende

Bilagsfortegnelse

1. KMB's tiltrædelse til Udredning og forslag til Principaftale for letbane på Ring 3 af 25.04.2013.
2. Bemærkninger til dispositionsforslag.
3. Trafiksikkerhedsrevision af dispositionsforslaget.
4. Løsninger for Kanalvejskrydset.

5. VVM-redegørelse for Letbane på Ring 3

Sagsfremstilling

I henhold til Lov om letbane på Ring 3 har Transportministeriet udarbejdet en VVM-redegørelse (Vurdering af Virkninger på Miljøet) for anlæg af en letbane på Ring 3. VVM-redegørelsen er i offentlig høring fra den 12. maj 2015 til den 10. juli 2015. I forbindelse med høringen afholder en række af de berørte kommuner borgermøde, hvor VVM-redegørelsen og letbaneprojektet vil blive gennemgået, og hvor der vil være lejlighed til at stille spørgsmål. I Lyngby-Taarbæk holdes der borgermøde den 15. juni 2015 kl. 19-21.

Efter den offentlige høring udarbejder Transportministeriet med teknisk bistand fra Letbaneselskabet en Hvidbog om resultatet af høringen. VVM-redegørelsen vil sammen med hvidbogen danne grundlag for Transportministeriets forslag til anlægslov, som forventes fremsat i Folketinget i efteråret 2015 og vedtaget omkring årsskiftet 2015/16.

Der er linket til VVM-redegørelsen og tilhørende bilag fra kommunens hjemmeside om Letbane-projektet,

<http://www.ltk.dk/aktuelt-letbanen>. Selve rapportererne findes på:

<http://www.trm.dk/da/publikationer/2015/vvm-ring-3>. VVM-redegørelsen er på omkring 400 sider eksklusiv bilag, men indeholder på side 1-15 et ikke-teknisk resumé af letbaneprojektets forventede miljømæssige konsekvenser.

Økonomiudvalget behandlede den 9. april 2015 et udkast til VVM-redegørelse for letbaneprojektet. På baggrund af mødet blev det sagen vedlagte høringssvar af 13. april 2015 og forvaltningens tekniske notat af 6. marts 2015 sendt til Transportministeriet (bilag). I den endelige VVM-redegørelse er hovedparten af forvaltningens tekniske kommentarer indarbejdet. Derimod er der kun i beskedent omfang sket ændringer som følge af kommunens mere principielle bemærkninger.

På den baggrund foreslår forvaltningen, at VVM-redegørelse for Letbane på Ring 3 tages til efterretning med de hidtidige bemærkninger fra kommunen. Forvaltningen udarbejder et høringssvar, som vil foreligge senest ved Kommunalbestyrelsens behandling af sagen.

Sagen forelægges såvel Byplanudvalget som Teknik- og Miljøudvalget forud for beslutning i Kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

VVM-processen afholdes inden for de afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. VVM-redegørelse for Letbane på Ring 3 tages til efterretning med de hidtidige bemærkninger fra kommunen,
2. forvaltningen udarbejder et udkast til høringssvar, som vil foreligge senest ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Ad 1. og 2. Anbefalet.

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

Bilagsfortegnelse

1. SvarbrevVVM13-04-15.
2. VVM-notat060315.

6. Udbudsstrategi for letbanen

Sagsfremstilling

Letbaneselskabet har fremlagt ændret plan for udbudsstrategi, jf. bilag.

Det er oprindeligt forudsat, at anlæg af veje/ombygning af broer skulle udbydes som totalentreprise. Erfaringer fra markedet har efterfølgende vist, at en sådan strategi kan medføre meget svag konkurrence om opgaver, hvilket vil medføre øget risiko for et dyrere anlæg. Årsagen hertil er, at en samlet anlægskontrakt for hele vejstrækninger dels vurderes for omfangsrig til relativt store entreprenørfirmaer, dels vurderes uinteressant for meget store internationale entreprenørkonsortier.

Bestyrelsen for letbanen har drøftet, hvorledes disse risici imødegås, og er kommet frem til, at dette bedst kan ske ved en opdeling af anlægsprojektet i 2-3 vejanlægskontrakter og et antal detailprojekterede mindre kontrakter for broer og andre komplicerede arbejder.

Det er vurderingen, at dette vil øge antallet af potentielle tilbudsgivere, skærpe konkurrencen, fjerne en del af entreprenørens risikopræmie og mindske risikoen for ekstra krav i anlægsperioden samt i højere grad give mindre virksomheder mulighed for at byde på opgaverne. Samlet set en bedre økonomi og større budgetsikkerhed i anlægsfasen.

I følge principaftalen for letbaneprojektet er det forudsat, at der anvendes 265 mio. kr. inden ejernes endelige beslutning om at bygge anlægget. Der er desuden åbnet mulighed for, at selskabet kan anvende yderligere 110 mio. kr. til ledningsarbejder ved ejernes accept. Principaftalen giver således mulighed for anvendelse af i alt 375 mio. kr. forud for ejernes endelige beslutning om at bygge letbanen.

Hvis bestyrelsens nye udbudsstrategi skal muliggøres, vil det medføre, at der skal anvendes 475 mio. kr. forud for den endelige ejerbeslutning om at etablere letbanen. Der skal således fremrykkes 100 mio. kr. fra anlægsfasen til udbudsfasen. Fremrykningen påvirker hverken det samlede budget, ejernes betalinger til selskabet eller tidsplanen for etablering af letbanen. Kommunerne får således ikke ekstra udgifter, medmindre selve projektet opgives.

Det er forvaltningens (i Lyngby-Taarbæk Kommune) vurdering, at en ændret udbudsstrategi med stor sandsynlighed giver bedre priser. Da letbaneselskabet

redegør for, at de samlede udgifterne og betaling for etablering af letbanen ikke ændres, må det implicit betyde, at udgifter til anlæg bliver mindst 100 mio. kr. billigere end hidtil antaget samtidig med, at der skabes mere sikkerhed i budgetanlægsøkonomien.

Mulighed for en ændret udbudsstrategien blev første gang forelagt for kommunens "Politiske Følgegruppe" den 25. marts 2015. Her blev der anmodet om en mere detaljeret vurdering af udbudsstrategien fra Letbaneselskabet, hvilket her er vedlagt i bilag.

Letbaneselskabets mere detaljerede vurdering af udbudsstrategien blev igen drøftet den 19. maj 2015. i den "Politiske Følgegruppe", således at der kunne gives en tilbagemelding på mødet i Borgmesterforum forud for bestyrelsesmødet i "Ring 3 Letbane" den 28. maj 2015. Mødet i borgmesterforum blev imidlertid aflyst, da emnerne primært var af orienterende karakter.

Den nye udbudsstrategi forelægges på forskellige tidspunkter i kommunerne. Der er derfor ikke et samlet overblik over kommunernes holdning. Lyngby-Taarbæk Kommunes indstilling skal sendes til Letbaneselskabet inden udgangen af juni måned.

Forvaltningen finder, at argumenterne for en ændret udbudsstrategi er fornuftig, navnlig spørgsmålet om mere konkurrence og mere sikkerhed i anlægsbudgetterne. Det er dog vanskeligt for Lyngby-Taarbæks forvaltning at vurdere om 100 mio. kr. anvendt i udbudsfasen kan tjene sig hjem i anlægsfasen.

Såfremt letbaneprojektet ikke bliver gennemført, vil kommunerne samlet set have tabt 100 mio. kr. ekstra, hvoraf Lyngby-Taarbæk Kommunes andel er 7,5 mio. kr.

Økonomiske konsekvenser

Fremrykningen af midler fra anlægsfasen til udbudsfasen påvirker hverken det samlede budget, ejernes betalinger til selskabet eller tidsplanen for etablering af letbanen. Lyngby-Taarbæk Kommune har afsat midler i eget budget til både udbudsfasen og anlægsfasen. Hvis letbaneprojektet ikke gennemføres, vil kommunen dels have tabt midler i udbudsfasen, dels 7,5 mio. kr. ekstra, som er fremrykket fra anlægsfasen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen vurderer, at der er gode argumenter for en ændret udbudsstrategi. Det anbefales derfor, at der foretages en drøftelse med henblik på en beslutning om, hvorvidt kommunerne skal fremrykke 100 mio. kr. fra anlægsfasen til

udbudsfasen, svarende til et risikotab på 7,5 mio. kr. for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Anbefalet med 4 stemmer at fremrykke 100 mio. kr. fra anlægsfasen til udbudsfasen.

2 (C) stemte imod.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende

Bilagsfortegnelse

1. Anbefaling af udbudsstrategi og fremrykning.

7. Abonnementsbetaling for køb af vejbelysning

Sagsfremstilling

Forvaltningen har siden efteråret 2014 haft møder med DONG Energy for at drøfte effektivisering af køb af vejbelysning i Lyngby-Taarbæk Kommune. Drøftelserne har gået på en revidering af kontraktgrundlaget for køb af vejbelysning (en såkaldt allonge (tillæg) til den eksisterende aftale), samt fortsat partnerskab.

I forbindelse med dialogen har DONG Energy erklæret, at de ikke ønsker at lade Lyngby-Taarbæk Kommune frikøbe sig fra den nuværende aftale, der løber indtil udgangen af 2020.

Ved at indgå en revideret aftale med DONG Energy allerede nu vil udgifterne til drift blive reduceret frem til 2017. I dag betaler Lyngby-Taarbæk Kommune 7,7 mio. kr i årlig abonnementsbetaling. Denne vil falde til 5,2 mio. kr i årligt abonnement i 2017. I 2015 vil abonnementsbetalingen falde forholdsmæssigt i forhold til de måneder, som aftalen gælder i.

Driftsomkostningerne i en ny abonnementsaftale vil med den reviderede aftale blive reduceret. Besparelsen kan principielt anvendes hvor som helst inden for TMU's ramme.

Forvaltningen har skitseret 3 modeller:

1. modernisering.

Hele besparelsen på driftsabonnementet bruges til at modernisere vejbelysning med kviksølvarmaturer og natriumarmaturer. Der skal samlet investeres ca. 15,5 mio. kr. fordelt med ca. 9,5 mio. kr til udskiftning af kviksølvarmaturer og ca. 6 mio. kr. til udskiftning af fortrinsvis natriumarmaturer. Ved en årlig besparelse på driftsabonnementet på ca. 2,5 mio. kr. vil det tage ca. 6 år. Når moderniseringen er udført vil det betyde, at den nuværende abonnementsbetaling på 7,7 mio. kr. vil falde til ca. 3,8 mio. kr. om året (nutidskorner).

2. modernisering og afdrag på gæld.

Halvdelen af besparelsen på driftsabonnementet - ca. 1,3 mio. kr. - bruges til at modernisere vejbelysning med kviksølvarmaturer og halvdelen - ca. 1,2 mio. kr. - bruges til at afdrage gæld. Udskiftning af kviksølvarmaturer betyder, at der skal investeres ca. 9,5 mio. kr. Ved en årlig investering på ca. 1,3 mio. kr. vil det tage ca. 7 år at få skiftet kviksølvarmaturerne. Når kviksølvarmaturer er udskiftet kan kommunen fortsætte med at udskifte natriumarmaturer eller øde afdragene på

gælden.

3. modernisering, afdrag på gæld og effektivisering.

0,6 mio. kr. af driftsbesparelsen bruges i 2016 og fremefter til Teknik- og Miljøudvalgets effektiviseringspulje.

Den resterende besparelse på driftsabonnementet på ca. 1,9 mio. kr. disponeres med 0,85 mio. kr. til at modernisere vejbelysning med kviksølvarmaturer og med 0,85 mio. kr. til at afdrage gæld. Det vil tage ca. 11 år at udskifte kviksølvarmaturerne, når der hver år investeres 0,85 mio. kr. Når kviksølvarmaturerne er udskiftet kan kommunen fortsætte med at udskifte natriumarmaturer eller øge afdragene på gælden.

Kommunen vil opnå driftsbesparelser allerede i 2015, så snart der er indgået en revideret aftale. Ved at igangsætte modernisering straks herefter vil kommunen opnå effektiviseringer i form af energibesparelser og driftsbesparelser allerede i indeværende år. Udskydes renoveringen, vil kommunen kun opnå driftsbesparelsen som følge af den reviderede aftale.

Den reviderede aftale vil omfatte udskiftning af ca. 1.520 armaturer/lygter med kviksølv lyskilder. Lyskilderne er udgået af produktion, og skal på et tidspunkt skiftes. Kommunen kan opnå yderligere effektiviseringer ved at udskifte 860 øvrige armaturer/lygter (især højtryksnatrium lyskilder). Den samlede investering vil løbe op i ca. 15,5 mio. kr, ved udskiftning af disse ca. 2.380 armaturer/lygter. Den samlede energibesparelse er ca. 28 %. Det svarer til ca. 620.000 kwh pr. år som kan omregnes til en klimabesparelse på ca. 190 tons CO₂ pr. år. Investeringen på 15,5 mio. kr vil kunne finansieres af den reducerede abonnementsbetaling over en årrække.

Ved indgåelse af en revideret aftale vil antallet af eftersyn pr. år kunne reduceres til 1 eftersyn på anlæg med LED, 2 eftersyn på Smart Light anlæg, og 4 eftersyn på konventionelle anlæg. Udbedringstiden vil blive ændret til 10 dage på alle armaturer. Der vil fortsat være fuld dækning på alle fejltypen inkl. lynnedslag, samt fuld skadesags- og hærværksdækning.

Økonomiske konsekvenser

Ved indgåelse af en revideret aftale vil abonnementsbetalingen kunne reduceres med ca. 2,2 mio. kr i 2016 stigende til 2,5 mio. kr i 2017.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at tiltræde tillæg til den

eksisterende aftale og at forvaltningen disponerer den sparede abonnementsbetaling efter model 3.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Anbefalet model 1. Forvaltningen forelægger herefter en plan for moderniseringen.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Indhold til notat fremsendt 19052015.
2. Revideret oplæg til kontraktgrundlag fra DONG Energy

8. Anlægsregnskab for projekt "Cykelstier på Lyngby Hovedgade"

Sagsfremstilling

Anlægsregnskab for anlæg af cykelstier på Lyngby Hovedgade mellem Jernbaneplassen og Jægersborgvej er nu færdigt (bilag).

Projektet blev igangsat i 2011 med udarbejdelse af skitseprojekt for cykelstien. Efter afholdt licitation blev anlægsarbejdet påbegyndt i 2012 og afsluttet i 2013. Plantepleje og de sidste mangelarbejder er blevet udført i 2014/15.

Økonomiske konsekvenser

Af anlægsbevillingen på 4.378.742 kr har der været et forbrug på 4.293.329 kr. Der er således et uforbrugt beløb på 85.413 kr.

Det uforbrugte beløb på 85.413 kr. foreslås overflyttet til betaling for supercykelstisekretariatets ydelser i forbindelse med supercykelstier (37.360 kr.) samt til brug for modgående foranstaltning i forbindelse med merforbrug vedrørende parkeringskontrol (48.053 kr.), jf. sag om anslået regnskab.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. anlægsregnskabet godkendes,
2. det uforbrugte beløb disponeres som angivet under økonomiske konsekvenser.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Ad 1. og 2. Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Anlægsregnskab_Cykelstier_Hovedgaden Syd_Jernbaneplassen_Jægersborgvej.

9. Nedlæggelse af den private fællesvej, Jægervænget

Sagsfremstilling

Som en udløber af dialog om evt. kommende istandsættelse af Jægervænget samt udfordringer med udefrakommende parkering, har forvaltningen modtaget en ansøgning om nedlæggelse af den private fællesvej. Anmodningen kommer fra ejerne af Jægervænget nr 2 og Tjørnevej nr 2. Vejen er ca. 20 meter lang.

Jægervænget er etableret i år 1938 som adgangsvej for 5 ejendomme. I 1961 blev vejen afkortet og fik sin nuværende længde, da man anlagde Omfartsvejen. Vejen ender nu blindt ved Omfartsvejen. Den har en meget underordnet betydning (hvis nogen), og tjener derfor ikke noget formål.

I dag er vejen blot en "stump" mellem to grunde, og den indgår allerede ejendomsmæssigt som en del af de to grundejeres areal. Nedlæggelsen af vejarealet ændrer derfor ikke ejendommenes størrelse. Den eneste betydning er, at vejarealet ikke længere vil have en ejendomsværdi fastsat til 0 kr.

Ved nedlæggelse af vejen vil de to ejendomme ikke længere være adskilt af en privat fællesvej, men blot grænse op til hinanden som langt de fleste andre ejendomme i Lyngby-Taarbæk Kommune. Vejen fremgår af bilag og ligger mellem matrikelnumrene 2gm og 2tk.

På baggrund af ovenstående foreslår forvaltningen, at kommunen imødekommer grundejernes anmodning.

Grundejerne (Jægervænget nr. 2 og Tjørnevej nr. 2) vil blive orienteret om udvalgets beslutning, og får 3 uger til at komme med indsigelser og ændringsforslag jf. Privatvejslovens § 74. De to ejendomme vil skifte adresse som følge af vejnedlæggelsen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Jægervænget nedlægges som vejareal.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015
Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende

Bilagsfortegnelse
1. 173-034_AK.

10. Udlæg til privat fællesvej

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har indgået købsaftale med Frilandsmuseet om deres ejendom nordvest for Kongevejen (nr. 83) med undtagelse af parkeringspladserne, der fortsat vil være ejet af museet.

For at kunne etablere adgang til kommunens nye ejendom skal der etableres en privat fællesvej gennem Frilandsmuseets parkeringsarealer, jf. bilag, hvilket hermed foreslås iværksat.

Forvaltningen vurderer, at det ikke er nødvendigt at fremlægge projektet for offentligheden, da vejudlægget udelukkende har betydning for de ejendomme, som vil få vejret til den private fællesvej (kommunen og Frilandsmuseet). Der er foretaget en 3-ugers høring af enhver, der bliver berørt af afgørelsen, hvilket i den konkrete sag kun er Frilandsmuseet jf. § 33 stk. 3 i privatvejsloven. Kommunen har ikke modtaget indsigelser eller ændringsforslag fra den høringsberettigede.

Udstykningssagen, køb af areal og udlæg af privat fællesvej ligger til grund for den videre planlægning for arealet. Umiddelbart sker der ingen arealanvendelsesændringer, men når den efterfølgende planlægning evt. giver mulighed for anden anvendelse på arealet, så skal vejanlæg og overkørsel vurderes trafikalt.

Af andre forhold kan nævnes, at der i dag er en offentlig sti, der har et forløb tværs over det areal, som kommunen agter at købe. Når en sti ikke er udskilt i matriklen, vil der kunne vindes hævd over stien. I forbindelse med udstykningssagen, vil stien blive udskilt i matriklen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, jf. privatvejslovens §§ 26, 27 og 33.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udlæg af den private fællesvej godkendes.

Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Ændringskort_-_jnr201413021.

11. Trafiksikkerhed ved Hummeltofteskolen

Sagsfremstilling

Skolebestyrelsen fra Hummeltofteskolen har sendt brev til medlemmerne af Teknik- og Miljøudvalget med deres bekymring om trafikforholdene omkring skolen. De oplever, at det er utrygt at færdes på vejene omkring skolen i morgentimerne kl. 7.45 - 8.15, når børnene afleveres i skolen.

Skolebestyrelsen anmoder udvalget om at iværksætte projektforslag fra "Skolevejsredegørelse 2010 - 2013" for at forbedre trafikforholdene på henholdsvis Kaplevej, Boelvej og Løvgårdsvej.

Skolebestyrelsen oplyser, at de har sat sikre skoleveje på dagsordenen for at medvirke til en adfærdsændring. F.eks. er de i gang med at revidere skolens trafikpolitik, således at denne lever op til anbefalingerne fra "Rådet for Sikker Trafik", og de er herudover i gang med en kampagne, hvor skolebestyrelsen er synlige i skolens morgentimer, hvor de uddeler flyers med oplysninger om bl.a. hensigtsmæssig parkering.

Forvaltningen kan oplyse, at projekterne på Kaplevej og Løvgårdsvej er de højst prioriterede blandt de tilbageværende projekter fra Skolevejsredegørelsen, mens projektet på Boelvej er længere nede på listen.

Forvaltningen kan endvidere oplyse, at der vil blive foretaget enkelte ændringer på Boelvej, idet forvaltningen efter anmodning fra Skolebestyrelsen har gennemgået skiltningen på Boelvej sammen med Nordsjællands Politi samt fået foretaget lystekniske beregninger af vejbelysningen. Parkeringsrestriktionerne vil blive justeret og færdselstavle "Køretøjer forbudt kl. 7.30 - 8.30" bliver gentaget øst for Kornbakken for at undgå, at bilister fra parkeringspladsen ved Tennisbanen kører "mod" trafikken om morgenen. Forvaltningen er på nuværende tidspunkt i dialog med skolen med hensyn til at forbedre styrken af vejbelysningen på Boelvej ved Skolen.

Økonomiske konsekvenser

I budget 2015 og efterfølgende år er der ikke afsat midler til sikre skoleveje og gennemførelse af projekter fra skolevejsredegørelsen.

Projekterne på Kaplevej, Løvgårdsvej og Boelvej koster overslagsmæssigt 400.000 kr. (2010 priser) at gennemføre.

Beslutningskompetence
Økonomiudvalget.

Indstilling
Forvaltningen foreslår, at henvendelsen drøftes.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015
Udsat med henblik på, at forvaltningen afdækker behovet og prioriteterne yderligere, og belyser de økonomiske konsekvenser af prioriteterne.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse
1. Trafiksikkerhed omkring Hummeltofteskolen.

12. Jernbanepladsen 10 - Udbygning af karnap og nedlæggelse af vejareal

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 19. august 2014 en ansøgning om etablering af træterasse på fortovsareal ud for ejendommen Jernbanepladsen 10, jf. bilag.

I øjeblikket arbejdes der ikke videre med denne mulighed, men der arbejdes stadig på en alternativ anvendelse af det tidligere posthus, hvilket forelægges Byplanudvalget i juni i sag om "*Jernbanepladsen 10 - planmæssig ansøgning*".

I forbindelse med en generel ændring af bygningens indretning har man ønsket at udvide vinduespartiet med 10 cm ud mod fortovet. Hidtil har man antaget, at dette areal tilhørte Jernbanepladsen 10, men ved nærmere undersøgelse af matrikelskel har det efterfølgende vist sig, at ejendomsgrænsen ligger i facaden. Arealet er derfor et vejareal (fortov), og det tilhører kommunen.

Forvaltningen har derfor modtaget ansøgning og tegninger (bilag) med anmodning om køb af 10 cm af det offentlige vejareal langs bygningsfacaden, svarende til ca. 2 m².

Forvaltningen vurderer, at et frasalg af vejareal i en bredde på 10 cm langs facaden ikke har færdselsmæssig betydning for andre ejendomme eller for trafikanter på Jernbanepladsen.

Forvaltningen anmoder derfor om tilladelse til at igangsætte en proces om nedlæggelse af det offentlige vejareal på det konkrete sted, efterfølgende at effektuere nedlæggelsen af vejarealet og indgå aftale om overdragelse af areal.

Økonomiske konsekvenser

Salgsprisen for vejarealet sættes til 1000 kr. pr. m², som er kommunens standardpris ved tidligere afståelser af mindre vejarealer. Ansøger skal afholde samtlige udgifter til berigtigelse af matriklerne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der igangsættes en proces om nedlæggelse af ca. 2 m² offentligt vejareal langs facaden ved Jernbaneplassen 10, og at arealet efterfølgende nedlægges som offentligt vejareal,
2. arealet sammenlægges med Jernbaneplassen 10 til en overtagelsespris på 1000 kr./m², samt at køber afholder samtlige udgifter i forbindelse med overdragelse af arealet.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. SP.210 A.
2. SP.310-01 A.
3. TMU 19.8.2014.

13. Tøjindsamlingscontainer på vejareal

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget ansøgning (bilag) fra UFF - Ulandshjælp fra Folk til Folk - om opstilling af 18 tøjindsamlingscontainere på offentlige veje, private fællesveje og private arealer i kommunen. Forvaltningen finder, at antallet af containere har et meget stort omfang, og finder derfor anledning til at fremsætte nedenstående forslag til retningslinjer, som skal gælde alle foreninger.

Det kan oplyses, at forvaltningen allerede har indgået aftale med Røde Kors om placering af 7 tøjindsamlingscontainer rundt om i kommunen.

Vejmyndigheden kan i henhold til "Lov om offentlige veje" og "Lov om private fællesveje" give tilladelse eller afslag på de ansøgte placeringer med baggrund i en trafikal vurdering. Forvaltningen har i den forbindelse foretaget en konkret trafikal vurdering af de foreslåede placeringer (bilag), og fundet kun to af stederne egnede til opstilling af tøjindsamlingscontainer, hvor de ikke umiddelbart er til gene for trafikanterne. På disse steder er Røde Kors tøjindsamlingscontainere dog allerede placeret.

Vejejerer kan herudover tage andre hensyn i betragtning i forbindelse med en tilladelse til opstilling af containere, blandt andet at der kun gives tilladelse til foreninger, der er godkendt af SKAT som almenvælgørende og almennyttige foreninger i henhold til ligningslovens § 8A og § 12, stk. 3. Røde Kors er f.eks. en sådan forening, mens UFF ikke er det.

Vejejerer kan ligeledes vurdere, at behovet for tøjindsamlingscontainere er dækket ved en ønsket placering, hvis der allerede står tøjindsamlingscontainere.

Forvaltningen foreslår fremover følgende retningslinjer for opstilling af tøjindsamlingscontainere.

1. Foreninger skal fremgå af SKAT's liste over godkendte almenvælgørende og almennyttige foreninger
2. Vejmyndigheden foretager en konkret trafikal vurdering af de ansøgte placeringer
3. Vejejerer vurderer om behovet for tøjindsamlingscontainere er dækket på det pågældende sted.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Det foreslås, at

1. der meddeles UFF afslag på grundlag af ovenstående trafikale vurdering samt at behovet for containere er opfyldt
2. ovenstående retningslinjer fastlægges som grundlag for opstilling af tøjcontainere fremover.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

1. Godkendt, at der meddeles afslag på ansøgningen.
2. Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Tøjindsamlingscontainer - konkret trafikale vurdering.
2. Ansøgning- Lyngby Tårnbæk Kommune- Billeder A, nov 14.
3. Ansøgning- Lyngby Tårnbæk Kommune- Billeder B, nov 14.
4. Ansøgning- Lyngby Tårnbæk Kommune, nov 14.

14. Supercykelsti Helsingørruten - tilsagn om støtte fra statens supercykelstipulje

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 6. januar 2015, at forvaltningen ansøgte om puljemidler fra statens "pulje til supercykelstier og cykelparkering" til en række projekter. Forvaltningen har den 11. marts ansøgt om støtte til to projekter henholdsvis supercykelsti Helsingørruten inkl. cykelbro over Helsingørmotorvejen og henholdsvis projekt udvidelse af cykelparkering ved Sorgenfri station.

Vejdirektoratet har den 22. maj 2013 offentliggjort, at Lyngby-Taarbæk Kommune får tilskud til supercykelsti Helsingørruten. Der er ikke bevilliget tilskud til cykelbro over Helsingørmotorvejen og udvidelse af cykelparkering ved Sorgenfri station.

Projektet omfatter en strækning på 4,7 km i kommunen. Ruten løber fra Gentofte Kommune via separat sti langs Helsingørmotorvejen, via enkelttreppede cykelstier langs Lundtoftegårdsvej og Nymøllevej og separat sti til Rudersdal kommune, som vist på vedlagte dispositionsforslag.

Lyngby-Taarbæk Kommune får dækket 40 % af projektudgifterne på Helsingøruter svarende til 2,7 mio. kr. Kommunen skal selv finansiere 60 % af projektudgifterne svarende til 4,053 mio kr. samt et beløb til projektets fællesdel (før- og efter måling, skiltning og projektevaluering).

Økonomiske konsekvenser

Skema 1. Supercykelsti Helsingørruten	B16 mio. kr.	B17 mio. kr.	B18 mio. kr.	B19 mio. kr.	B20 mio. kr.	Hele perioden 2014- 2017 mio. kr.
Samlede anlægsudgifter	0,753	2,00	4,00			6,753
Støtte fra statens pulje til supercykelstier		-0,3	-0,8	-1,6		-2,7
Kommunens andel af fællesdelen	0,024		0,11	0,02	0,02	0,174
Kommunens samlede anlægsudgifter	0,777	1,7	3,31	-1,58	0,02	4,227

Beløbene i skema 1 angiver samlede anlægsudgifter, støtte fra puljen, udgifter til fællesdelen samt kommunens samlede anlægsudgifter. Det er endvidere angivet,

hvornår beløbene forventes anvendt.

Der er krav til drift og vedligeholdelse af supercykelstierne for at sikre cyklisternes fremkommelighed. Der vil derfor, når supercykelstierne er anlagt være afledt driftsomkostninger til ekstra renholdelse, vedligeholdelse, snerydning og glatførebekæmpelse af stierne samt vedligeholdelse af nyt og ændret signalanlæg samt ny stibelysning. Afledte driftsomkostninger er beregnet med baggrund i materiale udarbejdet af arbejdsgruppe under Supercykelstisekretariatet

Skema 2. Afledte driftsomkostninger	B16 mio. kr.	B17 mio. kr.	B18 mio. kr.	B19 mio. kr.	Hele perioden 2016-2019 mio. kr.
Supercykelstier Helsingørruten			0,1	0,30	0,40

Fra og med 2019 er de årlige afledte driftsomkostninger på 0,300 mio. kr.

Beslutningskompetence
Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. kommunens andel af anlægsudgiften, svarende til 4,227 mio. kr. over perioden 2016-2020, oversendes til budgetforhandlingerne 2016-19
2. kommunens udgifter til afledt drift på 0,1 mio. kr. i 2018 og 0,3 mio. kr. i 2019 og frem oversendes til budgetforhandlingerne 2016-19.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

1. Anbefalet, idet udvalget ønsker fokus på sikkerhed og forslag til alternative løsninger på den nordlige del af ruten.
2. Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Rev. dispositionsforslag - bilag til TMU.

15. Forslag til plejeplan for fredning af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser

Sagsfremstilling

I fredningen af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser, som Natur- og Miljøklagenævnet vedtog den 26. juni 2013, er der en bestemmelse om, at Naturstyrelsen Østsjælland, Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme for Marienborg samt Gladsaxe, Furesø og Lyngby-Taarbæk Kommuner i forening skal udarbejde et forslag til plejeplan, inden der er gået to år. Ifølge fredningsbestemmelserne skal plejeplanen efterfølgende revideres hvert femte år.

Vedlagte elektroniske forslag til plejeplan (<http://gladsaxe-ltk.cowi.webhouse.dk>) skal godkendes politisk, før den sendes i høring hos lodsejere, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet, jf. § 4 i fredningen. De høringsberettigede får otte uger til at komme med bemærkninger. Hvis parterne har bemærkninger til plejeplanens indhold eller foranstaltninger, skal der efterfølgende foregå en forhandling. Såfremt der ikke kan opnås enighed, skal Fredningsnævnet træffe afgørelse i sagen.

Teknik- og Miljøudvalget blev den 20. august 2013 orienteret om fredningens endelige vedtagelse og den 18. august 2014 om den igangværende proces med plejeplanen.

Fredningen omfatter i alt 297 hektar, hvoraf 119 hektar er Bagsværd Sø og 58 hektar er Lyngby Sø. I praksis er fredningsplejeplanen udarbejdet i et tæt samarbejde mellem Gladsaxe Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune, da kommunerne tilsammen er plejemyndighed for hovedparten af de fredede arealer. De øvrige plejemyndigheder er blevet orienteret om processen og har fremsendt bidrag omhandlende deres egne arealer, og de er formelt enige i det foreliggende forslag til plejeplan.

I det forløbne halvandet år har der været afholdt en række møder med lodsejere og relevante interesseforeninger, og et udkast til plejeplan har været sendt i uformel forhøring i februar 2015 hos alle, der kunne tænkes at have bemærkninger. Herunder også de driftsansvarlige for de kommunalt ejede arealer. Bemærkningerne er indarbejdet på forskellig vis i det foreliggende forslag til plejeplan.

Under udarbejdelsen af planen opstod der, især fra rosporten og Grønt Råd, et

særligt fokus på undervandsplanter, som i perioder om sommeren generer roningen i de to søer. Tidligt i processen vurderede Gladsaxe Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune, at denne problematik ikke skulle håndteres i fredningsplejeplanen, da der ikke står noget om undervandsvegetation i fredningen, og da fredningsinstrumentet i øvrigt ikke vil være egnet til at håndtere denne problematik. Ønsker fra rosporten om at klippe/slå undervandsvegetationen håndteres i stedet via de krævede dispensationer fra Naturbeskyttelseslovens § 3. Dispensationer hertil er i øjeblikket under udarbejdelse.

Fredningen strækker sig over et meget varieret landskab. Derfor er forslaget til plejeplan inddelt i delområder. For hvert delområde er målet for plejen beskrevet samt de handlinger/plejetiltag, som skal forme områdets udvikling. Det sker med udgangspunkt i områdets tilstand, beliggenhed, anvendelse og ønsker om naturtilstand og rekreative muligheder.

For de dele af plejeplansforslaget, der vedrører Lyngby-Taarbæk Kommune, er det tilstræbt, at plejen kan gennemføres indenfor rammen af de driftsressourcer, der hidtil er anvendt på arealerne. Det vurderes altså ikke, at dette plejeplansforslag bevirker øgede driftsudgifter på hverken de private eller kommunale arealer. Større plejetiltag (fx. rydning af beplantning) er i de delområder, der vedrører Lyngby-Taarbæk kommune beskrevet overordnet. Tiltagene vil hver for sig, umiddelbart inden udførelse, blive konkretiseret og eventuelt komme i offentlig høring jf. bekendtgørelse nr 802 om "pleje af fredede arealer og tilsyn". Derfor skal Lyngby-Taarbæk Kommunes del af plejeplanen alene i høring hos lodsejerne, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet, sådan som det er bestemt i fredningen. Gladsaxe Kommune har valgt i højere grad at konkretisere de større plejetiltag i selve plejeplanen, og derfor skal Gladsaxe Kommune have planen i egentlig offentlig høring.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslaget til plejeplan sendes i otte ugers høring hos lodsejerne, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

16. Etablering af regnbede i Lundtoftevej

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning har søgt kommunen om at etablere ti regnbede i Lundtoftevej. De skal etableres som LAR-anlæg, hvor vejvandet frakobles det eksisterende kloaksystem og nedsiver til grundvandet (bilag). Formålet er at løse oversvømmelsesproblemerne i området ved at aflaste det offentlige kloaksystem samt Mølleåen. Vejbedene placeres i offentligt vejareal efter vejlovens gæsteprincip, jf. nedenfor.

Projektet udføres af Forsyningen og er finansieret via spildevandstaksten, men der vil være afledte etablerings- og driftsomkostninger for kommunen.

Vejbedene er konstrueret, så der opnås en miljøfordel, og kommunen kan med fordel supplere projektet med at organisere parkeringsforholdene bedre på Lundtoftevej. Sagen forelægges til politisk drøftelse og beslutning, da der ikke før er givet tilladelse til, at Lyngby-Taarbæk Forsyning etablerer LAR-anlæg på kommunens vejarealer. Da flere sager er undervejs, vil denne sag have principiell karakter. Teknik- og Miljøudvalget, Byplanudvalget og Økonomiudvalget er orienteret om sagen "Status for LAR-projekterne i Lyngby-Taarbæk Kommune" i november 2014. Sagens indhold er nærmere beskrevet i vedlagte baggrundsnotat "*Baggrundsnotat til sagsfremstilling ansøgning om etablering af og nedsivning i vejbede i Lundtoftevej*"(bilag).

Spildevandsplanen

Området er i spildevandsplanen udlagt til et område, hvor regnvand separeres fra fælleskloakken, enten via separat kloakering eller Lokal Afledning af Regnvand (LAR).

Miljø og klimatilpasning

Nedsivning af vejvand kan indeholde forurenende stoffer og udgøre en risiko for grundvandet. Den aktuelle del af Lundtoftevej ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser. Vejbedene er konstrueret så de fleste forurenende stoffer nedbrydes og tilbageholdes inden vandet nedsiver til grundvandet. Da klorid fra salt, der bruges til glatførebekæmpelse, ikke kan tilbageholdes i vejbedene, er der foreslået en løsning, hvor vejvandet ledes til kloakken om vinteren. På den måde kommer der samlet set en forbedring af grundvandet. Denne løsning gør vejbedene dyrere, men vurderes at være nødvendig, så længe der anvendes salt (natriumklorid) til glatførebekæmpelse i kommunen.

Trafik og parkering

Lundtoftevej er en primær trafikvej, hvor trafikken skal kunne afvikles sikkert og fremkommeligt. Vejbredden ændres ikke i dette projekt. Vejbedene anlægges som sideheller med parkeringsbaner skiftevis i begge sider af vejen. Hvis kommunen benytter lejligheden til at etablere p-pladser mellem regnbedene, vil det blive tydeligere end i dag, hvor man må parkere, og fremkommeligheden på vejen øges, herunder særligt for busser. Løsningen vil dog betyde, at antallet af lovlige p-pladser bliver reduceret fra de nuværende 18 pladser til 12 opmærkede p-båse.

Vejens stabilitet

Vejbedene vil blive konstrueret, så der ikke løber regnvand ind i vejkassen, hvilket kunne medføre en mindre stabil vej. Vejbedene vil desuden blive konstrueret til at kunne modstå tryk fra tunge køretøjer.

Beredskabet

Beredskabet i kommunen instrueres i, hvilken aktion, der skal tages i tilfælde af uheld, f.eks. olieudslip på vejen, for at forhindre forureningen i at sive i regnbedene og ned i grundvandet.

Lokal plan

Forvaltningen vurderer, at der ikke skal udarbejdes lokalplan for etablering af vejbedene.

Etablering og drift

Regnbedene anlægges som spildevandstekniske anlæg af Forsyningen, som en del af spildevandssystemet. Regnbedene ligger efter vejlovens gæsteprincip, så eventuelle arbejder på anlæggene, betales af Forsyningen, som ejer anlæggene, uden udgift for kommunen som vejejer. Efter gældende praksis for gæsteprincippet betaler Forsyningen ikke et vederlag for at have anlæggene på kommunal ejendom, men drift af regnbedene betales af Forsyningen.

Projektet adskiller sig på den måde fra LAR-projektet Sorgenfrigård Nord, hvor hele projektet, herunder de planlagte regnbede i de offentlige veje, finansieres efter reglerne for medfinansiering. Dette indebærer, at kommunen står som ejer af regnbedene, men at etablering og drift finansieres med spildevandstakster.

Ansvar

Forsyningen skal sikre, at anlæggene er dimensioneret korrekt og at vejbedene i øvrigt fungerer efter hensigten. Kommunen vil føre tilsyn med, at vejbedene drives efter de respektive tilladelser og aftaler.

Tilladelser

Efter en politisk beslutning af projektet vil Forvaltningen meddele afgørelse på

ansøgningen om etablering af vejbedene (vejloven) og til nedsivning af vejvandet (miljøbeskyttelsesloven).

Formidling

Vejbedene i Lundtoftevej er konstrueret i samarbejde med nabokommuner og rådgivere og kan tjene som demonstrationsprojekt til inspiration for andre myndigheder, rådgivere, forskere mv.

Økonomiske konsekvenser

Etablering, drift og vedligeholdelse af vejbedene finansieres af Forsyningen gennem spildevandstaksterne.

En eventuel opstribning af p-pladser mellem regnbedene vil koste ca. 70.000 kr. I det der ikke er afsatte anlægsmidler hertil, sker opstribning ikke for nuværende.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at:

1. der gives tilladelse efter vejloven til etablering af vejbede og tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven til nedsivning af vejvand som ansøgt,
2. der indgås aftaler med Lyngby-Taarbæk Forsyning om eventuelt supplerende drifts- og vedligeholdelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

1. og 2. Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning regnbede.
2. Lundtoftevej, regnbede - baggrundsnotat - 10052015.

17. Reviderede retningslinjer for at opføre eller ændre bådebroer i søer i Kommunen

Sagsfremstilling

Grønt Råd har foreslået, at kommunen foretager enkelte ændringer i retningslinjerne for at opføre eller ændre bådebroer i søer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Retningslinjerne er tidligere godkendt på Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 6. januar 2015, sag nr. 7. Forvaltningen har nu vurderet ændringsforslagene fra Grønt Råd og forelægger retningslinjerne på ny.

Grønt Råds tre ønsker til ændringer er:

1. at der ved ansøgning om foreningsbroer og offentlige broer i offentlige søer bør foretages en konkret vurdering af foreningers og offentlighedens behov.

Forvaltningens vurdering: Foreningsbroer og offentlige broer er relevante i Lyngby Sø, Bagsværd Sø og Furesø. I Lyngby Sø og Bagsværd Sø kræver det dispensation fra den gældende fredning hos Fredningsnævnet at etablere en ny bro eller udvide en eksisterende bro. For Furesøen indeholder "Bekendtgørelse om færdsel mv. på Furesøen" blandt andet vilkår for, hvilke broer Naturstyrelsen vil give tilladelse til. Da broer i de tre søer således er reguleret andetsteds, foreslås det, at retningslinjerne ikke gælder for de tre søer. (Se forslag til retningslinjer punkt 1).

2. at broer i søer, hvor der ikke er vegetation langs bredden, skal etableres langs bredden

Forvaltningens vurdering: Ønsket bør ikke efterkommes, idet kommunen - i henhold til naturbeskyttelseslovens bestemmelser - i hvert enkelt tilfælde skal vurdere den mest hensigtsmæssige placering ud fra natur- og landskabelige aspekter.

3. at der ikke må etableres broer i søer under 800 m 2.

Forvaltningens vurdering: Sejlads i så små søer vil som oftest være meget forstyrrende for dyre- og fuglelivet. En bro vil også landskabeligt være dominerende i de små søer. Gladsaxe Kommune har ligesom det foreslåede en vejledende grænse på 800 m². Derfor foreslår forvaltningen at indarbejde Grønt Råds forslag i retningslinjerne (se forslag til retningslinjer punkt 3).

Ifølge Naturbeskyttelsesloven er søer, der er større end 100 m², omfattet af Naturbeskyttelseslovens bestemmelser. Af loven fremgår det, at der ikke må foretages nogen form for ændring af hverken sø eller søbred uden dispensation fra myndigheden. Forvaltningen har udarbejdet retningslinjerne for at sikre en ensartet og hurtig sagsbehandling, så de kan anvendes til brug for ansøgninger om dispensation fra Naturbeskyttelseslovens §3.

Retningslinjerne er vejledende. Det betyder, at der i hver enkelt ansøgning vil blive foretaget en individuel vurdering. Retningslinjerne skal anvendes i forhold til ansøgninger om at etablere en ny bro, når eksisterende broer skal renoveres, samt ved lovliggørelse af broer opført uden dispensation. Retningslinjerne stiller krav til broens udseende, materiale og opsætning.

Rudersdal- og Gladsaxe Kommuner har lignende retningslinjer for at etablere broer i søer.

Forvaltningen foreslår følgende retningslinjer for broer i søer:

Vejledende retningslinjer for at opføre og ændre bådebroer i søer i Lyngby-Taarbæk Kommune:

1. Retningslinjerne gælder ikke for broer i Furesø, Bagsværd Sø og Lyngby Sø.
2. Broer må ikke etableres uden dispensation fra Lyngby-Taarbæk Kommune.
3. I søer under 800 m² gives der normalt ikke dispensation til at etablere broer.
4. Der må i forbindelse med etablering af broen normalt ikke ændres på tilstanden af hverken søbred eller sø, det være sig træer, buske eller rørskov.
5. Broen må ikke på noget sted være bredere end 1,5 m.
6. Broen skal udføres som en pælebro af træ, pælene kan dog bestå af galvaniserede eller rustfri rør.
7. Broen må ikke forsynes med sidebroer eller brohoved.
8. Broen må ikke forsynes med skørt, gelænder, bygninger, telte, overdækning eller lignende, og der må ikke anbringes faste borde, stole, bænke, flagstænger eller lignende på broen.
9. Broen bør laves så kort som muligt, og ikke længere end til kanten af rørsumpen (max 4 meter).
10. Brodækket må ikke være højere end 0,3 meter over vandspejlet ved normal vintervandstand.
11. Såfremt der under etablering af broen opstår skader på det omkringliggende bredzoneareal, skal dette reetableres efter nærmere aftale med myndigheden.
12. Der må i forbindelse med opsætning af broen normalt ikke foretages udgravning, fyldning eller anden form for terrænændring af bredzonearealet.
13. Når arbejdet er færdigudført, skal det meddeles skriftligt til kommunen.

Der skal altid foreligge en tilladelse fra ejeren af søen til at etablere en bro, før der kan søges om dispensation hos myndigheden.

Retningslinjerne vil blive offentliggjort på hjemmesiden.

Grønt Råd er orienteret om forvaltningens indstilling i sagen, således at rådet har mulighed for at fremsende eventuelle supplerende bemærkninger inden udvalgets møde.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses indenfor de afsatte økonomiske rammer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at retningslinjerne for broer i søer i Lyngby-Taarbæk Kommune tages i anvendelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Retningslinjer badebro ved søer_rudersdal.
2. Retningslinjer_for_baadebroer_i_Gladsaxe_Kommune.

18. Forespørgsel fra Growing Trees Network om jord til træplantninger

Sagsfremstilling

Growing Trees Network har henvendt sig til Lyngby-Taarbæk Kommune, om kommunen har arealer, som ønskes tilplantet med skov - med det formål at sikre grundvandsmagasinerne.

Sagen forelægges i Teknik- og Miljøudvalget og i Byplanudvalget.

Growing Trees Network sælger træer og kalder sig en socialøkonomisk virksomhed. Virksomheden har adresse i Hadsten. De har indtil videre fået etableret seks skove efter deres koncept Folkeskoven.dk, som bl.a. omfatter borgerinddragelse. De kan tilbyde kommunen et tilskud på 60.800 kr. pr. ha. til indkøb, plantning og pleje i tre år af 4.000 træer samt til at anlægge tilhørende stier og p-plads. Tilskudsmidlerne kommer bl.a. fra virksomheder, der gerne vil støtte konceptet med at plante træer på kommunal jord for at sikre grundvandet.

Folkeskoven.dk forudsætter et minimumsareal på ca. 1 ha. Udover at stille jord til rådighed skal kommunen stå for planlægning, anlæg og drift af skoven. Den nye skov bliver pålagt fredskovspligt og bliver åben for offentligheden.

Forvaltningen har undersøgt, hvor i kommunen der i givet fald kan plantes skov. Forvaltningen vurderer, at det østlige område af Dyrehavegårds Jorder, som i kommuneplantillæg 11A/2013 (vedtaget af kommunalbestyrelsen den 19. marts 2015), er udpeget til rekreativ anvendelse (6.2.43), umiddelbart er det eneste større og mulige areal, som kommunen ejer (52 ha.). De øvrige af kommunens større, åbne arealer er enten omfattet af fredning eller udlagt til byudvikling.

Det skal bemærkes, at eventuelle nye offentlige skove automatisk vil blive pålagt lovmæssige bindinger i form af fredskovspligt og afkaste en 300 meter skovbyggelinje. Det betyder at, hvis der plantes offentlig ejet skov på den østlige del af Dyrehavegårds jorder, vil den tilhørende byggelinje således kunne række ind over såvel det udlagte udbygningsområde på Dyrehavegårds jorder, og over det eksisterende villakvarter mellem Hjortekærvej og Dyrehaven samt evt. bebyggede områder ved Rævehøjvej eller ved Trongårdsskolen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen .

Beslutningskompetence

Byplanudvalget, for så vidt angår konsekvenser for den fremtidige fysiske planlægning

Teknik- og miljøudvalget for så vidt angår sektorplanlægningen samt de afledte driftsmæssige konsekvenser for de grønne områder.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at meddele Growing Trees Network, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke ejer arealer, der p.t. ønskes tilplantet med skov.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende

19. Meddelelser til udvalgets medlemmer - juni 2015

Sagsfremstilling

1. Miljøtilsyn på virksomheder i 2014

Kommunen skal hvert år senest den 1. april indberette en række oplysninger om det foregående års miljøarbejde til Miljøstyrelsen. Beretningen skal offentliggøres, og kan ses på kommunens hjemmeside. Som det fremgår af tilsynsberetningen har kommunen opfyldt kravene til tilsynsfrekvenser i 2014.

Kommunen skal desuden gennemføre to tilsynskampagner rettet mod en branche eller et miljøtema. Kommunen har i 2014 gennemført en kampagne om nye tilsynsregler, som medfører at tilsynsrapporter skal offentliggøres, nye tilsynsfrekvenser, krav om tilsynskampagner mm.

Kommunens anden kampagne i 2014 var rettet mod autobranschen og omhandlede energibesparelse. Denne kampagne er udført i samarbejde med de øvrige kommuner i tværkommunalt samarbejde. Flere oplysninger om kampagnerne kan ses på kommunens hjemmeside.

2. Vejnavne i kolonihaveområder

Staten og kommunerne har i foråret 2013 igangsat et lovpligtigt adresseprogram, som skal sikre, at de offentlige grunddata om adresser, administrative inddelinger og stednavne genbruges mere effektivt og systematisk end i dag. Som led i det igangværende adresseprogram er det aftalt, at kommunerne skal supplere med adresser, hvor de mangler. Et led i adresseprogrammet er bl.a. at give kolonihaveområder adresser.

I kommunen er der 8 kolonihaveområder hvoraf fem har vejnavne identisk med områdernes stednavn (Hf. Bredely, Hf. Lundtoftegård, Hf. Stadion, Hf. Lyngen og Hf. Ermelunden). De sidst tre kolonihaveområder (Hf. Virumgård, Hf. Fuglesang og Hf. Lundtoftehaverne) har ikke tidligere fået et vejnavn. Dette har forvaltningen nu rettet op på ved at tildele dem vejnavne identisk med områdernes stednavn.

Stednavnene for alle kommunens haveforeninger findes i brochuren "*Kolonihaver Lyngby-Taarbæk Kommune*" (bilag).

3. Vinterregulativ

Teknik- og Miljøudvalget godkendte vinterregulativet den 24. marts 2015, og bad i den forbindelse om, at det blev tydeliggjort i regulativet, at kommunen foretager

snerydning og glatførebekæmpelse af kørebaner på de veje, hvor grundejerne har tegnet et serviceabonnement for vinterbekæmpelse. Følgende er derfor tilføjet regulativet under punkt 6.2: *"Kommunen foretager snerydning og glatførebekæmpelse af kørebanen på de veje, hvor grundejerne har tegnet et serviceabonnement for vintervedligeholdelse"*, jf. bilag.

4. Trafiktælling og hastighedsmåling Frederiksdalsvej

På mødet den 7. oktober 2014 behandlede udvalget anmodningssag vedr. hastighed på Frederiksdalsvej, hvor der er ønske om at sætte fokus på, hvordan man kan nedsætte hastigheden på Frederiksdalsvej - den bebyggede del, ved den Grønne legeplads. På mødet anmodede udvalget forvaltningen om at foretage en trafikmåling på Frederiksdalsvej.

Frederiksdalsvej er en primær trafikvej. Primære trafikveje er veje, der skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik skal kunne afvikles med en optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed. Vejene skal derfor udformes med cykelstier, buslommer m.m. Belægning og snerydning skal sikre, at vejene kan bruges året rundt. Gennemførelse af hastighedsdæmpning kan ske ved brug af indsnævringer, forsætninger, midtervulst, porte og rundkørsler.

På strækningen mellem Kongevejen og Grønnevej er der cykelstier i begge sider af vejen og kørebanen er indsnævret med midterrabat. Det er således muligt for cyklister og fodgængere at passere vejen i 2 tempi. Vejen er derfor indrettet svarende til en primær trafikvej. Strækningen er ikke uheldsbelastet. Politiet har registreret 1 materielskadeuheld i en periode på 5 år, hvor et parkeret køretøj er blevet påkørt.

Der er foretaget trafiktælling og hastighedsmåling på Frederiksdalsvej mellem Hasselvej og Geels Plads, i perioden 26. februar - 5. marts 2015. Det er i hverdagene målt, at der dagligt kører 9.273 køretøjer (sammenlagt for begge retninger) med gennemsnitshastighed på 48, 3 km/t og en 85% fraktil på 54,6 km/t . Den tilladelige hastighed er 50 km/t. Det vurderes, at der køres efter forholdene.

Til sammenligning er der i 2004 målt, at der dagligt kører 9.825 køretøjer, med en gennemsnitshastighed på 47, 5 km/t og 85%-fraktil på 56,5 km/t. Hastigheden er derfor faldet i perioden.

5. Trafiktælling og hastighedsmåling Skovbrynet

Efter anmodning fra Teknik- og Miljøudvalget er der udført trafiktælling og hastighedsmåling på Skovbrynet mellem Hummeltoftevej og Kongevejen. Tællingen skal udføres for at registrere antal køretøjer og hastigheder inden en eventuel ombygning af Sorgenfri Torv

Tællingerne er udført i perioden 6. marts - 13. marts 2015. Der er i hverdagene målt, at der dagligt kører 7.335 køretøjer med gennemsnitshastighed på 52,4 km/t og en 85 % fraktil på 59,1 km/t (sammenlagt for begge retninger). Skovbrynet er en primær trafikvej med cykelstier i begge sider af vejen. Den tilladelige hastighed er 50 km/t. Hastigheden ligger inden for et normalt rimelighedskriterie, dog i yderenden heraf.

6. Resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2015

Lyngby-Taarbæk Kommune har igen i år deltaget i kommunernes skoletrafiktest. "Rådet for Sikker Trafik" har undersøgt kommunernes arbejde med at skabe sikker skoletrafik. Undersøgelsen fokuserer på kommunernes samarbejde med blandt andet skoler og politi om at give børn og unge gode trafikvaner. Gentofte Kommune og Tønder Kommune blev med 97 point vinder af skoletrafiktesten.

Lyngby-Taarbæk Kommune har scoret 68 point i testen, mod 60 point i 2014.

Forudsætning for flere point i kommunernes skoletrafiktest er følgende:

- ┆ Kommunens skoler skal alle udarbejde en trafikpolitik og kommunen skal systematisk følge op på skolernes arbejde med trafikpolitik.
- ┆ Kommunen skal bakke op om, og sikre at der undervises i færdsel både i indskoling, på mellemtrinnet og i udskoling, samt beslutte, at alle skoler skal afholde cyklistprøver for eleverne
- ┆ Kommunen skal sætte "sikker skoletrafik" på dagsorden på fokusmøder mellem skolebestyrelserne og kommunalbestyrelsen
- ┆ Kommunen skal fastsætte mål for, hvad kommunen vil opnå på området "sikker skoletrafik" i Lokalrådet, der organiseres af det lokale politi.
- ┆ Kommunen skal arrangere kampagner og arrangementer, der oplyser om færdsel og som har fokus på at ændre adfærd i trafikken.

Det kan oplyses, at

- ┆ Skolerne er i gang med at udarbejde trafikpolitik, jf. næste punkt
- ┆ Fælles læseplan for færdselsundervisningen på alle klassetrin bliver drøftet i Det lokale Trafiksikkerhedsråd på møde d. 1.6.2015
- ┆ Forvaltningen undersøger muligheden for at sætte "Sikker skoletrafik" på dagsordenen på fokusmøder og Lokalrådet
- ┆ Kommunen deltager i et fåtal af kampagner i modsætning til de kommuner, der får høj score. Der er ikke et separat budget til kampagner.

Resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2015 meddeles ligeledes Børn- og Ungdomsudvalget

7. Status for skolernes arbejde med trafikpolitik

Trafikpolitik på skolerne indgår som et indsatsområde i kommunens planer for at

forbedre trafiksikkerheden i kommunen.

Da mange af kommunens skoler endnu ikke har udarbejdet en trafikpolitik, har Teknik- og Miljøudvalget derfor på mødet den 7. oktober 2014 besluttet, at alle skoler skal anmodes om at udarbejde en trafikpolitik samt give tilbagemelding om, hvornår de forventer at en plan kan godkendes af skolebestyrelsen.

Der er sendt brev (bilag) til skolerne. Alle folkeskoler, samt 3 ud af 4 private skoler har givet en positiv tilbagemelding (bilag)

- 5 skoler har udarbejdet en trafikpolitik,
- 2 skoler er igang med en revision af deres trafikpolitik, som de forventer at være færdig med i maj 2015.
- 6 skoler er igang med udarbejdelse af en trafikpolitik, der forventes færdig senest august
- 1 skole påbegynder arbejdet i næste skoleår

Forvaltningen sender status til skolerne og følger op på deres arbejde med trafikpolitik.

Status for skolernes arbejde med trafikpolitik meddeles ligeledes Børn- og Ungeudvalget

8. Vandområdeplaner - kommunens høringssvar

Vandområdeplaner er efterfølgeren til de statslige vandplaner, som implementerer EUs vandrammedirektiv. Vandplanlægningen for planperioden 2015 – 2021 baserer sig på selve vandområdeplanen med tilhørende kortgrundlag i MiljøGIS samt en række bekendtgørelser. Formålet med vandplanlægningen er at forbedre vandmiljøet på tværs af landegrænser i EU. Generelt opererer vandområdeplanerne med en målsætning om, at vandområdernes tilstand skal være "god økologisk tilstand" inden ultimo 2016.

Teknik- og Miljøudvalget er blev orienteret om vandområdeplanerne og samarbejdet med vandråd i marts 2014 samt indsatser på vandløbsområdet på udvalgs møde i september 2014.

For at undgå forvirring indskydes her, at kommunens *vandhandleplan*, som var på TMU i april 2015, er den kommunale udmøntning af den første statslige vandplan.

Der er udpeget miljømål for en række vandområder (søer, grundvand og vandløb) i vandområdeplanen. Hvis målene ikke er opnået, skal der ske en indsats. Der er mulighed for at forlænge fristen for at opfylde målene. Dette er tilfælde for alle de udpegede søer i Lyngby, Øresund, grundvandet samt størstedelen af Mølleåen. Der er således kun indsatser på en lille strækning af Mølleåen (udlægning af grus) samt indsatser i forhold til regnbetingede udløb til Mølleåen.

Vandplanlægningens bindende elementer fremgår af love og bekendtgørelser,

mens selve vandområdeplanene og tilhørende MiljøGIS ikke er bindende. Miljøministeriet ved Naturstyrelsen har sendt vandområdeplanerne og de tilhørende bekendtgørelse i høring indtil den 25. juni 2015, hvor kommunen kan komme med indsigelser eller høringssvar. Dette foregår via Naturstyrelsens MiljøGis. Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af vandområdeplan gældende for Vandområdedistrikt Sjælland.

Forvaltningen har en række bemærkninger til vandområdeplanerne og de tilhørende bekendtgørelser - både konkrete men også af mere generel karakter.

Oversigt over forvaltningens bemærkninger:

- | Der er en del ukloakerede ejendomme i MiljøGis'en. Det er en fejl.
- | Spildevandsudløbspunkter er placeret forkert.
- | Taarbæk - en del af et rørlagt "vandløb" i Taarbæk bør være defineret som spildevandsteknisk anlæg og ikke et vandløb.
- | Spildevandsindsatserne er udgået på strækninger, hvor vandløbet ikke lever op til miljømål.
- | Spildevandsindsatser generelt - tidsfrist er for kort i forhold til den investering, der skal ske.
- | Uklarheder med de oplysninger der står i Bilag 2 i bekendtgørelse om miljømål - datoer for hvornår miljømål opnås er urealistiske eller forkerte.
- | Fuglsangsø burde være målsat.
- | Indsats i Mølleåen (genslyngning) - fremgår i Miljørapport men ikke i indsatsprogrammet.

Forvaltningen vil koordinere høringssvar med Lyngby-Taarbæk Forsyning og nabokommuner, hvor det giver mening.

Vandområdeplanerne skal vedtages senest den 22. december 2015. Teknik- og Miljøudvalget vil blive orienteret om de vedtagne planer og konsekvenser for Lyngby-Taarbæk Kommune.

9. Nørregade 2 - tilladelse til særlig råden over vejareal i forbindelse med udeservering er blevet fornyet
Nørregade 2 fik sidste år en midlertidig tilladelse til udeservering i forbindelse med en lille cafe-virksomhed. De fik aldrig udnyttet tilladelsen, hvorfor forvaltningen har forlænget tilladelsen til udgangen af 2015.

10. Ansøgning om godkendelse af rampeanlæg til Rævehøjvej
Forvaltningen har sendt ansøgning til Vejdirektoratet om godkendelse af nyt rampeanlæg til Rævehøjvej som led i den planlagte by- og erhvervsudvikling i området langs Helsingørmotorvejen, jf. vedlagte følgebrev. Rampeanlægget er en central del af de trafiktiltag, som Via Trafik har peget på i deres analyse af kapacitetsforholdene i området og mertrafikken som følge af bl.a. kommunens

bebyggelsesplaner. Ansøgningen er en såkaldt fase 2-ansøgning, som følger op på den dialog om trafikforholdene og bebyggelsesplanerne, som forvaltningen allerede siden efteråret 2013 har haft med Vejdirektoratet på både ledelses- og teknikerniveau. I dialogen har Vejdirektoratet peget på forhold, som de finder bekymrende i forhold til et sådan anlæg, herunder effekten på fremkommeligheden og trafiksikkerhedsmæssige aspekter. Ansøgningen har på nogle af disse punkter peget på løsninger i forhold hertil, men samtidig peges der også i ansøgningen på allerede eksisterende praksis på det statslige vejnet. Vejdirektoratet har meddelt, at de behandler ansøgningen så hurtigt som muligt og forventeligt indenfor en tidshorisont på 1-2 måneder. Forvaltningen håber, at der kan foreligge et svar på godkendelsen inden sommerferien. Såfremt ansøgningen godkendes skal der udarbejdes fase 3-ansøgning, hvor de anlægstekniske, økonomiske mv. forhold skal være præciseret yderligere. Udvalget vil blive orienteret om Vejdirektoratets svar, når dette foreligger.

11. Parkeringshenvi­snings­system - statistik for parkering

Kommunens parkeringshenvi­snings­system blev sat i drift i slutningen af november 2014. Statistik for parkering viser fuld belægning på de kommunaltejede parkeringspladser i dagtimerne alle ugens dage. Undtagelsen herfra er parkeringspladsen ved Stades Krog, hvor der i hverdagene og søndag er en restkapacitet på ca. 20 pladser. De fleste lørdage er der også fuld belægning på denne parkeringsplads.

For så vidt angår de private parkeringspladser:

- | På lørdage er der stort set fuld belægning i de timer, hvor borgerne primært handler
- | På alle ugens dage er der stort set fuld belægning på kulturhustorvet
- | På hverdage er der det meste af tiden 300 ledige parkeringspladser under Storcenteret
- | På hverdage er der det meste af tiden ca. 100 ledige parkeringspladser under Kulturhuset
- | På hverdage er der det meste af tiden ca. 100 ledige parkeringspladser ved Fog/Magasin

12. Udkast til forslag om fredning af Dyrehaven

Lyngby-Taarbæk Kommune har sammen med Rudersdal - og Gentofte kommuner samt Danmarks Naturfredningsforening den 4. maj 2015 modtaget Naturstyrelsens udkast til fredningsforslag for Dyrehaven (bilag).

Fredningsforslaget omhandler alene statens arealer og omfatter selve Jægersborg Dyrehave, Springforbi, Dyrehavsbakken, Klampenborg Galopbane, Ordrup Krat og – Eng, og arealer udenfor Fortun Port.

Den 13. maj 2015 afholdt Naturstyrelsen et orienterende indledende møde om

udkastet.

Naturstyrelsen inviterer de involverede kommuner og Danmarks Naturfredningsforening til at være med-sagsrejsere på fredningssagen. Forvaltningen oplyste på mødet, at det krævede en grundigere gennemgang af det fremsendte materiale og en egentlig politisk behandling af sagen, før Lyngby-Taarbæk Kommune kan afgøre om kommunen ønsker at være medrejsere af fredningsforslaget.

Når de tekniske spørgsmål er afklaret vil forvaltningen forelægge en sag til politisk behandling.

13. Fredningsnævnets afgørelse vedrørende pavillon

Fredningsnævnet for København har 13. maj 2015 meddelt dispensation fra Mølleåfredningen til forlængelse af tidligere meddelt dispensation til midlertidig administrationsbygning, carporte og fast underlag på Hjortekærbacken 12 på vilkår af, at bygningerne er fjernet og terræn retableret senest 30. april 2021. Nuværende dispensation fra Mølleåfredningen udløber april 2016.

Kommunen skal herefter i nedenstående rækkefølge meddele følgende:

1. Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 16 og 17 til forlængelse af tidligere meddelte dispensationer (udløber februar 2016)
2. Dispensation fra lokalplaner til forlængelse af tidligere meddelte dispensationer (udløber februar 2016)
3. Byggetilladelse til forlængelse af midlertidig opstilling af administrationsbygning og carporte (udløber februar 2016).

Forvaltningen forventer, at kunne meddele dispensation fra § 16 og 17 i juni/juli 2015, dispensation fra lokalplaner i juni/august 2015 og byggetilladelse i august/september 2015.

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S vil blive orienteret om ovenstående tidsplan efter udvalgenes møder i juni.

14. HOFORs vandindvinding

Naturstyrelsen har den 23. april 2015 udstedt kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for hovedstadens samlede forsyningsselskab, HOFOR's, regionale vandindvinding. Samtidig er der udstedt VVM-tilladelse til indvindingen. Lyngby-Taarbæk Kommune bliver berørt i forbindelse med tilladelse til indvinding af 10,7 mio. m³/år på vandværket ved Søndersø i Furesø Kommune. Indvindingsoplandet til vandværket berører Lyngby-Taarbæk Kommune vest for Kongevejen i Virum og Frederiksdal.

Kommuneplantillæg

Med udstedelsen af kommuneplantillægget for HOFORs regionale vandindvinding vil der ikke blive tilføjet nye rammer for kommunernes lokalplanlægning. Der tilføjes derimod retningslinjer til de 20 omfattede kommuners kommuneplaner.

Følgende retningslinje er relevant for Lyngby-Taarbæk Kommune og forventes anvendt ved kommunernes administration af Vandforsyningsloven:

1. For at sikre hovedstadsområdet vandforsyning er det nødvendigt at give HOFOR tilladelse til at indvinde grundvand fra de syv vandværker; Lejre, Regnemark, Marbjerg, Islevbro, Thorsbro, Slangerup og Søndersø med følgende mængde grundvand per kildeplads.

Retningslinjen noteres i den digitale Kommuneplan 2013 under "Hvad gælder", Retningslinjer, VVM – tillæg.

VVM-tilladelse

Miljøministeriet har meddelt HOFOR VVM-tilladelse til regional vandindvinding, som angivet i kommuneplantillæg for de 20 omfattede kommuner. Ansøges Lyngby-Taarbæk Kommune om tilladelse til vandindvinding i indvindingsoplandet til Søndersø Vandværk i den vestligste del af kommunen, skal Lyngby-Taarbæk Kommune tage hensyn til, at der allerede er lagt beslag på en del af grundvandsressourcen.

Der er ikke vilkår i VVM-tilladelsen, der har indvirkning på, hvordan Lyngby-Taarbæk Kommune skal administrere vandindvinding i kommunen.

Det samlede materiale kan ses på plansystem.dk (link http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/12_2454066_1429803034947.pdf).

15. Gensidig orientering om evt. afholdte møder.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. juni 2015

Taget til efterretning.

Simon Pihl Sørensen (A) og Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Trafikpolitik - anmodning om udarbejdelse af trafikpolitik.
2. Brochure_kolonihaver_Lyngby-Taarbæk_Kommune.
3. Ansøgning om godkendelse af rampeanlæg til Rævehøjvej.
4. Status på skolernes arbejde med Trafikpolitik bilag til udvalget.
5. Vinterregulativ.
6. Kort og fredningsforslag.