



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

18-08-2015 kl. 15:30
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

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

Simon Pihl Sørensen og Henrik Bang (Ø) var fraværende. Søren P Rasmussen deltog ikke under punkt 1.

Endvidere deltog:

Ulla Agerskov
Bjarne Holm Markussen
Sidsel Poulsen
Christian Rønn Østeraas
Mads Henrik Lindbjerg Christiansen
Helle Lagersted Jørgensen
Louise Angelo

Undervejs afholdt Hovedstadens Letbaneselskab en præsentation vedrørende sagerne om letbanen.

Indholdsfortegnelse

1. [Evaluering af flexitur](#)
2. [Ansøgning om dyregravplads i Frederiksdal Skov](#)
3. [Undersøgelse af mulighederne for et fælleskommunalt renseanlæg](#)
4. [Analyse af potentiale ved udbygget samarbejde på affalds- og energiområdet](#)
5. [Ny affaldsordning](#)
6. [Spildevandsplan 2014-2018 - tillæg for Dyrehavegårds jorder og traceet langs Helsingørmotorvejen](#)
7. [Tillæg til vandforsyningsplan for Dyrehavegårds jorde og tracéet langs Helsingørmotorvejen](#)
8. [Fortsat iltning af Furesøen](#)
9. [Forslag om fredning af Dyrehaven og dens omgivelser](#)
10. [Forslag til ændring af bekendtgørelse om standsning og parkering på yderrabatter](#)
11. [Forbedring af parkeringsforhold på Gyrithe Lemches Vej og Lundtoftevej](#)
12. [Parkeringsproblemer på Dyrehavegårdsvej](#)
13. [Arbejdsprogram for Ringbysamarbejdet](#)
14. [Anmodning om optagelse af sag om beboerlicenser til parkering i Taarbæk](#)
15. [Anmodning om optagelse af sag om EUs Borgmesterpagt for lokal bæredygtig energi](#)
16. [LUKKET SAG. Navne til ny vej og ny sti i forbindelse med udvikling af nyt erhvervsområde på Dyrehavegårds jorder](#)
17. [Meddelelser til Teknik- og Miljøudvalget august 2015](#)
18. [Letbanens dispositionsforslag - traceet, herunder Lundtofte Station](#)
19. [Letbanens dispositionsforslag - DTU-alternativet](#)
20. [Letbanens dispositionsforslag - strækningen Lyngby Station til motorvejen](#)
21. [Letbanen - Tilkøb af rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum](#)

1. Evaluering af flextur

Sagsfremstilling

I foråret 2014 besluttede Teknik- og Miljøudvalget på anbefaling af Social- og Sundhedsudvalget, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle tilmeldes Movias flextur-ordning i en prøveperiode på 1 år. Sagen blev behandlet i Social- og Sundhedsudvalget den 12. marts 2014 og i Teknik- og Miljøudvalget den 1. april 2014. Ordningen blev sat i drift den 19. maj 2014.

Tilmelding til flextur-ordningen var en del af udmøntningen af budgetaftalen for 2014, hvor der blev afsat 1 mio. kr. årligt til forbedringer af kørslen for ældre og handicappede. Udover tilmelding til flextur-ordningen indgik også andre initiativer i udmøntningen: Kørsel til de 4 sub-akutte pladser på Møllebo, øget kørsel som følge af øget træningsaktivitet samt udvidelse af kørslen efter servicelovens §117 (støtte til individuel befordring). Formålet med flextur-ordningen var at etablere en administrativ enkel ordning, der gav mulighed for at øge serviceniveauet for ældre og handicappede.

Der blev afsat 0,5 mio. kr. årligt til ordningen, idet det i forbindelse med forelæggelse af sagen blev understreget, at der var tale om estimerede udgifter, som bør følges nøje sammen med opgørelser af det faktiske kørselsmønster. Det blev således anbefalet, at ordningen i første omgang blev igangsat med en prøveperiode på 1 år.

Flextur er et supplement til offentlige transportmidler. Det er et uvisiteret tilbud, som alle borgere i alle aldre kan benytte. Med flextur kan alle borgere mod en egenbetaling bestille kørsel og blive kørt fra adresse til adresse efter eget valg i de kommuner, der er tilmeldt ordningen. Det betyder, at borgerne blandt andet kan blive kørt til sundhedsmæssige behandlinger hos f.eks. læge, tandlæge, hospitaler mv. samt til fritidsaktiviteter og andre sociale arrangementer.

Ordningen har nu fungeret ca. et år, og forvaltningen og Movia har derfor evalueret brugen af flextur i Lyngby-Taarbæk Kommune. Movia har udarbejdet "Fakta til Lyngby-Taarbæk: Brug af flextur" (bilag).

Movias fremsendte fakta rummer en stor mængde oplysninger bl.a. om hvor mange, der anvender flextur, hvor turene går til, andelen af interne ture i kommunen, aldersfordeling, fordeling på klokkeslæt, turlængde, kort over turene, administrationsomkostninger mv.

Det fremsendte materiale viser, at ordningen anvendes af mange, herunder fortrinsvis ældre og handicappede, men også andre målgrupper. Der har de seneste måneder været mellem 600 og 800 brugere af flexitur. Af de gennemførte rejser er 68 % interne rejser i kommunen. Resten af kørslerne går til andre kommuner – her hovedsageligt til Rudersdal og Gladsaxe. Mange af turene går til lokaliteter i det centrale Lyngby.

Da Lyngby-Taarbæk Kommune blev tilmeldt ordningen, oplevede Gladsaxe Kommune en stigning i antallet af brugere og udgifter. Såfremt Gentofte Kommune tilmelder sig ordningen, må Lyngby-Taarbæk Kommune også forvente en stigning i udgifterne.

Set i forhold til den udvikling, der er sket i antallet af brugere, kan det konkluderes, at flexitur er efterspurgt i kommunen. Mange borgere vælger tilbuddet som supplement til den kollektive bustrafik og til de visiterede kørsler. Samtidig kan det konkluderes, at der ikke er budget svarende til efterspørgslen. Siden opstarten har forbruget været stigende, jf. økonomiske konsekvenser nedenfor. Med den nuværende aktivitet forventer forvaltningen, at budgettet i 2015 vil blive overskredet med skønsmæssigt 0,3-0,8 mio. kr.

De budgetmæssige udfordringer underbygges af den rapport, som Movia har fremsendt vedrørende brug af flexitur. Det fremgår, at antallet af flexiture er steget fra ca. 3000 ture i andet halvår af 2014 til ca. 4000 ture i første halvår af 2015. Med en lineær fremskrivning svarer dette til 8000 ture på helårniveau.

Forvaltningen har tilsvarende indhentet oplysninger om brug af handicapkørsel i perioden før og efter indførelsen af flexitur. I perioden 2012 til 2015 er der sket en stigning i handicapkørslen fra 326 til 523 pr. 1. juli 2015. I sidste halvdel af perioden, dvs. i 2015 ses dog et fald fra 9.236 handicapkørsler i 2014 til 8250 (prognose) for 2015 - dvs. et fald på ca. 1000 handicapkørsler, hvilket giver forventning om økonomisk råderum i størrelsesordenen 0,2-0,3 mio. kr., der vil kunne indgå i finansieringen af flexitur.

Forvaltningen har, imens flexitur har fungeret, henvist borgere til flexitur-ordningen, når ordningen har kunnet dække kørselsbehovet. Det gælder bl.a. for den målgruppe af borgere, som ikke kan benytte sig af den almindelige kollektive transport, men som godt kan komme ud til deres fortovs kant og dermed benytte flexitur. Der er således borgere, som tidligere alene kunne få dækket deres kørselsbehov ved brug af handicapkørsel, som nu kan få dækket behovet ved brug af flexitur-ordningen og derfor ikke behøver en bevilling til handicapkørsel. Der er også borgere, som er visiteret til handicapkørsel, som benytter begge kørselsordninger. Det betyder også færre handicapkørsler.

Det bemærkes, at Movia arbejder med en ny takststruktur for flexitur.

Konsekvenserne af denne kan muligvis reducere udgifter til ordningen i størrelsesordenen 10-15 %.

Økonomiske konsekvenser

Der er årligt afsat 0,51 mio. kr. til flexitur-ordningen. Forbruget i 2014 blev på knapt 0,3 mio. kr. af mindreforbruget på ca. 0,21 mio. kr. er 0,11 mio. kr. overført til flexitur-ordningen i 2015. De resterende 0,1 mio. kr. er overført til trafikikkerhedskampagner i 2015. Beslutningen om overførsler blev truffet i forbindelse med 3. anslået regnskab 2014, hvor forvaltningen forventede et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. for flexitur for 2014. Det blev på daværende tidspunkt politisk besluttet at overføre henholdsvis 0,1 mio. kr. af mindreforbruget til trafikikkerhedskampagner i 2015 og det resterende mindreforbrug til busdrift/flexitur-ordningen. Budgettet til flexitur-ordningen udgør således 0,61 mio. kr. i 2015, som følge af overførslen fra 2014 på 0,1 mio. kr.

Movia er fremkommet med 2 mulige scenarier i forhold til den fremtidige økonomi for flexitur-ordningen:

Scenarie 1. Brugen af flexitur i Lyngby-Taarbæk Kommune har fundet en balance
Afrekningstallene for de første 6 måneder i 2015 viser, at udgifterne er på mellem 64.000 kr. og 75.000 kr. pr. måned - en enkelt måned dog på ca. 88.000 kr. Hvis det antages, at en gennemsnitsmåned koster 77.000 kr., giver det en skønnet årlig udgift på ca. 0,92 mio. kr. Det betyder, at der i 2015 er et budgetbehov på 0,3 mio. kr., mens der fra 2016 og fremadrettet er et budgetbehov på 0,4 mio. kr.

Scenarie 2. Brugen af flexitur vokser fortsat støt

Ses samlet på udviklingen i udgifterne over alle måneder fra ordningens indførelse, er tendensen, at udgifterne er steget med ca. 8.000 kr. hver måned. Såfremt der indarbejdes en forventet stigning på 8.000 kr. pr. måned fra og med juli, vil den samlede skønnede udgift til flexitur udgøre 1,04 mio. kr. i 2015. Det betyder at der er behov for budgetforhøjelse på ca. 0,52 mio. kr. årligt, og i i 2015 på ca. 0,4 mio. kr.

Såvel scenarie 1 som scenarie 2 indebærer merudgifter til ordningen i 2015 og frem.

Borgere, som benytter sig af flexitur, betaler ca. 6 kr. pr. kilometer (2015-priser) i egenbetaling. Egenbetalingen dækker ca. 45 % af de samlede udgifter til ordningen. Det resterende finansieringsbehov dækkes af kommunen. For borgere visiteret til handicapkørsel er egenbetalingen 2,4 kr. pr. kilometer for kørsler mellem 5 og 35 kilometer og 1,2 kr. pr. kilometer for kørsler udover 35 kilometer. For begge ordninger betaler kommunen også et administrationsgebyr pr. kørsel. En handicapkørsel er samlet set dyrere for kommunen end en kørsel med flexitur. Til gengæld kan flexitur benyttes af alle borgere, hvor handicapkørsel kun er til visiterede borgere, dvs. borgere, som ikke kan benytte sig af almindelig offentlig

transport eller flexstur.

Det samlede budget til handicapkørsler er på 2,05 mio. kr. i 2015. Forbruget har i 1. halvår 2015 været på 0,86 mio. kr. Det er ca. 12 % lavere end i 1. halvår 2014. Det lavere forbrug skyldes 1000 færre handicapkørsler. Det må antages, at de færre handicapkørsler i et vist omfang er erstattet af kørsler med flexstur.

Forudsat at forbruget til handicapkørsler fastholdes på gennemsnitligt samme niveau resten af året som i 1. halvår af 2015, vil der skønsmæssigt være et mindreforbrug på ca. 0,2 - 0,3 mio. kr. Det forventede mindreforbrug kan sandsynligvis modsvare den forventede merudgift til flexstur-ordningen i 2015. Såfremt der er tale om en vedvarende højere aktivitet på flexstur-ordningen og tilsvarende en vedvarende lavere aktivitet til handicapkørsler, kan der argumenteres for en permanent omplacering af budget fra handicapkørsler (budgetlagt under Social- og Sundhedsudvalget) til flexstur-ordningen (budgetlagt under Teknik- og Miljøudvalget).

Forvaltningen skal i tilknytning til finansieringsspørgsmålet bemærke, at der i forbindelse med 2. anslået regnskab 2015 forventes et merforbrug på en række områder under Social- og Sundhedsudvalgets budgetområde. Såfremt det forventede mindreforbrug til handicapkørsler anvendes til finansiering af merudgifter til flexstur-ordningen, vil Social- og Sundhedsudvalget skulle finde øvrig finansiering inden for sit eget budgetområde til dækning af forventede merudgifter.

Forvaltningen kan ikke inden for Teknik- og Miljøudvalget pege på forslag til finansiering uden ændringer i serviceniveauet på udvalgets område. Forvaltningen forventer således ikke væsentlige mindreforbrug i forbindelse med 2. anslået regnskab 2015.

Såfremt flexstur-ordningen lukkes ned efter prøveperioden, dvs. med virkning fra 1. september 2015/1. oktober 2015, skønner forvaltningen, at budgettet vil kunne holde i 2015. Fra og med 2016 vil der i så fald være et udisponeret beløb på 0,5 mio. kr., der kan anvendes til at imødegå merudgifter på andre områder/tilgå kommunekassen.

Med baggrund i den fortsat store usikkerhed om aktivitetsniveauet for flexstur-ordningen kan det være en mulighed at fortsætte prøveperioden resten af 2015, så der skabes mulighed for et større datagrundlag. Det forudsætter, at der findes finansiering af den forventede merudgift i 2015. Hvis prøveperioden fortsættes året ud, kan der forelægges en ny evaluering og stillingtagen til ordningens eventuelle fortsættelse i februar 2016. Eventuelt yderligere merforbrug på ordningen i 2015 og forbrug på ordningen i de første måneder af 2016 vil kunne dækkes af budget til flexstur i 2016.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget samt Social- og Sundhedsudvalget vedrørende fortsættelse af ordningen og bevilling af yderligere midler.

Beslutningskompetence

Social- og Sundhedsudvalget med hensyn til beslutningen om at finansiere merudgiften med det forventede mindreforbrug til handicapkørsler.
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. prøveperioden forlænges til resten af 2015
2. der findes finansiering på 0,3 mio. kr. svarende til en forbrugsudvikling i henhold til scenarie 1
3. merudgiften i 2015 finansieres af det forventede mindreforbrug på 0,2 -0,3 mio. kr. til handicapkørsler, alternativt af kassebeholdningen
4. der tages endeligt politisk beslutning om fortsættelse af flextur-ordningen i starten 2016 i sammenhæng med ny evaluering af ordningen.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 4. Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V), Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Flextur 2014 data til Lyngby Taarbæk

2. Ansøgning om dyregravplads i Frederiksdal Skov

Sagsfremstilling

Frederiksdals Gods v/ Frederiksdal Skovdistrikt har den 12. maj 2015 fremsendt en ansøgning om tilladelse til etablering af en gravplads for kæledyr i Frederiksdal skov (bilag). Gravpladsen ønskes etableret i en del af Nybro Skov, med en omtrent beliggenhed som vist på vedlagte kort (bilag). Denne del af skoven består af en 56 år gammel bevoksning af asp. Der ansøges om en gravplads med et areal på ca. 1 ha.

Det oplyses, at kæledyrene vil blive begravet i urner i et ca. 90 cm dybt hul, som dækkes til. Der vil ikke være tale om anlæg eller terrænændringer. Den enkelte grav vil alene være markeret med et bræt af egetræ, som rækker 20 cm op over jordoverfladen. Der vil ikke blive opsat hegn omkring gravpladsen, og offentlighedens adgang vil ikke blive ændret.

Det areal, ansøgningen vedrører, ligger i landzone og kræver umiddelbart en zonebehandling efter Planloven. Det ansøgte er desuden beliggende indenfor kommuneplanramme 8.1.41 Storskov, Spurveskjuls Skoven, Nybro Skov. Området er udlagt til rekreativt grønt område. Det ansøgte vurderes at være en væsentlig anvendelsesændring i forhold til anvendelsen i den gældende kommuneplanramme. En zonebehandling efter Planloven forudsætter en ændring af kommuneplanen. Herudover er arealet omfattet af naturbeskyttelseslovens § 16 og vil kræve dispensation fra § 16 (Åbeskyttelseslinje).

Naturstyrelsen Vestsjælland er myndighed i henhold til skovloven. På baggrund af forespørgsel fra Frederiksdal Skovdistrikt om etablering af dyregravplads, har Naturstyrelsen Vestsjælland oplyst, at man ikke finder, at projektet strider mod de hensyn, skovloven skal varetage, da der ikke er tale om anlæg eller terrænændringer eller indskrænkning af offentlighedens færdsel.

Arealet er ligeledes omfattet af "overenskomsten om fredning af Frederiksdal Gods". Heri bestemmes det bl.a., at der ikke må ændres i ejendommens driftsmæssige karakter for hele ejendommen eller for enkelte dele af denne. Det vurderes umiddelbart, at etablering af dyregravplads vil udgøre en sådan ændring, og at det derfor vil kræve dispensation fra fredningen. Fredningsnævnet er myndighed i henhold til fredningen.

Endelig er det ifølge gældende realer Fødevarestyrelsen, der regulerer etablering

og drift af kæledyrsgravpladser. I bekendtgørelse nr. 1294 af 15. december 2009 om registrering og drift af kæledyrsgravpladser er de nærmere bestemmelser om indretning og drift af sådanne pladser fastsat.

Såfremt udvalget ønsker at skabe mulighed for etablering af dyregravplads i kommunen, vurderer forvaltningen, at arealet kunne være en mulig placering. Forvaltningen vurderer, at anvendelsen kan indpasses i skovområdet, da der er tale om en dyregravplads uden hegn og uden terrænændringer. Da anvendelsen ikke vil være til hinder for offentlighedens adgang til området, foreslås det, at anvendelsen gravplads til kæledyr tilføjes i kommuneplanrammen.

Det foreslås, at der udarbejdes et mere detaljeret projekt, der kan danne grundlag for ansøgning om landzonetilladelse, samt behandling i forhold til de øvrige nødvendige tilladelser. Der vil først blive taget stilling til omfanget af dyregravpladsen, når der er redegjort for parkeringsforholdene. Det forudsættes, at parkering vil foregå på egen grund.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget for så vidt angår tillæg til kommuneplanen.
Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår dispensation fra naturbeskyttelsesloven.

Indstilling
Forvaltningen foreslår, at

1. det meddeles ansøger, at kommunen er positivt indstillet overfor etablering af en dyregravplads for kæledyr
2. der udarbejdes tillæg til kommuneplan, der muliggør en anvendelsen af en mindre del af Nybro Skov til dyregravplads for kæledyr
3. forvaltningen arbejder videre i dialog med ansøger om et konkret projekt som grundlag for ansøgning om landzonetilladelse, dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16 mv.
4. sagerne, jf. punkt 2 og 3 forelægges udvalgene til endelig behandling.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Godkendt.

Ad 3. Godkendt.

Ad 4. Godkendt.

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

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning om Dyregravplads 12.5.2015.
2. Rammeområde 8.1.41 kommuneplan 2013.

3. Undersøgelse af mulighederne for et fælleskommunalt renseanlæg

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har fra Allerød, Fredensborg, Hørsholm og Rudersdal kommuner den 25. juni 2015 modtaget det sagen vedlagte (bilag) og mellem de fire kommuner udarbejdede kommissorium om fælles at undersøge mulighederne for at skabe et stort fælles renseanlæg (herunder belyse ejerskabs- og samarbejdsforhold), der kan erstatte en række eksisterende, mindre anlæg i Allerød, Fredensborg, Hørsholm og Rudersdal Kommuner.

Det fremgår af kommissoriet, at Lyngby-Taarbæk Kommune inviteres til at deltage i analysen.

Økonomiudvalget har senest den 7. maj 2014 behandlet spørgsmålet om undersøgelse af mulighederne for en større grad af samordning af selskabsstrukturen inden for vandforsyningsområdet (bilag). Økonomiudvalget besluttede, at kommunen er åben over for at afdække samarbejdsmuligheder såvel nord som syd for kommunen baseret primært på en faglig vurdering af relevansen herved.

For så vidt angår den konkrete henvendelse finder både kommunens forsyningskoncerns daglige ledelse samt forvaltningen, at der via Mølleåværkets A/S - som ejes af Lyngby-Taarbæk Forsyning med knap 51 % af aktiekapitalen - er en klar faglig relevans i og interesse for at deltage i en sådan analyse.

Forvaltningen peger derfor på, at de fire kommuners forespørgsel besvares bekræftende.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunen deltager i analysen.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Anbefalet, idet udvalget gerne ser, at flere ambitionsniveauer kan indgå i analysen.

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

Bilagsfortegnelse

1. Kommissorium for undersøgelse af muligheder for fælles renseanlæg.
2. LUKKET bilag - protokol fra ØK 7. maj 2015

4. Analyse af potentiale ved udbygget samarbejde på affalds- og energiområdet

Sagsfremstilling

Kommunen har modtaget vedlagte henvendelse af 11. maj 2015 (bilag) fra tre aktører indenfor affalds- og energiområdet, VEKS, KARA/NOVEREN samt I/SVestforbrænding, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune indgår i ejerkredsen omkring sidstnævnte virksomhed. Henvendelse er sendt til alle involverede ejerkommuner sammen med en foranalyse vedrørende " *Samarbejde: Affald og varme - foranalyse; Potentialeafklaring vedrørende fusion og forpligtende samarbejde inden for affald og varme mellem KARA/NOVEREN, VEKS og Vestforbrænding*" (bilag).

Baggrunden for, at de tre selskaber har iværksat analysearbejdet udspringer af bl.a. et incitament til at bidrage til en konsolidering af affalds- og energisektoren med henblik på en omstilling væk fra fossil brændsel til øget genanvendelse. Herudover udspringer det blandet andet af effektiviseringskravene opregnet både i aftalen om kommunernes økonomi for 2015 og i vækstpakken fra maj 2014 m.h.t fjernvarmeområdet, forventning om ændret regulering af erhvervsaffald til energiudnyttelse samt øget strategisk energiplanlægning på tværs af kommunegrænser.

Foranalysen peger - ud fra forskellige scenarier - entydigt på et relativt stort effektiviseringspotentiale, som kan bidrage til at nå de forskellige opstillede mål og udfordringer, jf. ovenfor.

Omvendt omtaler analysen ikke de ulemper, der vil være forbundet med som kommune at skulle operere i ramme af en konsolidering af de tre aktører til f.eks. ét selskab, som uvægerligt vil medføre dels en større afstand mellem beslutningstagerne på området og de enkelte kommuners myndighedsområder, dels må forventes at medføre en standardisering på tværs af kommuner med hensyn til affaldsløsninger, og som dels også vil kunne betyde, at kommunens affaldsområde kan blive genstand for hel eller delvis overdragelse til et nyetablerede paragraf 60-selskab (det vil sige, at affaldsområdet i givet fald ville blive udtaget af det nuværende Lyngby Taarbæk Forsynings selskabskonstruktion og overført til et mere rendyrket affalds- og varmeselskab).

Forvaltningen peger i en samlet afvejning imidlertid på, at baggrunden for det igangsatte analysearbejde i den sammenhæng vejer tungere end de lokalt afledte virkninger af en fusion på området, og at kommunen derfor som medeier af I/S

Vestforbrænding tilslutter sig en fortsat kvalificering og udbygning af et analysegrundlag, der kan anvendes som beslutningsgrundlag i en politisk proces mod et evt. forstærket samvirke mellem de tre aktører.

Økonomiske konsekvenser

Deltagelse i fortsat udredning af effektiviseringspotentialer løses inden for rammen via ejerskabet af I/S Vestforbrænding.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunen tilslutter sig, at Vestforbrænding fortsætter med at deltage i en fortsat kvalificering og udbygning af et analysegrundlag.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Anbefalet.

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

Bilagsfortegnelse

1. Att. Borgmester Sofia Osmani - borgmesterbrev og ekstrakt 110515.002.
2. Rapport VKV - Ledelsesresume{PwC-J4slsZx}.002.
3. Rapport - Analyse samarbejde affald og varme - Arbejdsudkast{PwC-J8lpdfx}(2).002.

5. Ny affaldsordning

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 26. juni 2014 at øge genanvendelsen af affald i Lyngby-Taarbæk Kommune ved at indføre indsamling af emballage (glas, papir, metal og plast) i beholdere ved de enkelte husstande. Målet er at genanvende en større andel af affaldet fra husholdninger. I dag genanvendes knap 27 % af husholdningsaffaldet i kommunen, mens målet i regeringens ressourcestrategi er at genanvende minimum 50 %.

Kommunalbestyrelsen bad den 19. marts 2015 om at få gennemført et nyt udbud af 3 forskellige løsningsmodeller:

- A) 2-delt beholder til papir og plast samt 2-delt beholder til glas og metal (240 liters beholdere)
 - B) 4-delt beholder til papir, plast, glas og metal (370 liters beholder)
 - C) 4-delt beholder til papir, plast, glas og metal (240 liters beholder)
- Løsningsmodellerne er beskrevet nærmere i bilag.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har på den baggrund forlænget kontrakten med det nuværende renovationsselskab. Når der er valgt en løsningsmodel på Kommunalbestyrelsens møde den 3. september 2015, vil implementeringen af den nye affaldsordning igangsættes med henblik på opstart i forbindelse med kontraktstart den 1. april 2016. Alle parcel- og rækkehuse vil blive omfattet af ordningen i løbet af 2016, hvor beholderne køres ud i tre etaper. Fra 2017 vil ordningen blive udbredt til etageboligerne, dvs. boliger med fælles affaldsopsamling.

Uanset hvilken løsningsmodel kommunalbestyrelsen vælger, vil den enkelte husstand få mulighed for at fravælge beholderne. Alle husstande skal dog betale for ordningen, ligesom det i dag er tilfældet med f.eks. genbrugsstationen og storskraldsordningen. Erfaring fra nabokommunerne Gentofte, Gladsaxe og Herlev viser, at en fravalgsordning giver en høj deltagelse på 85-90 %.

Lyngby-Taarbæk Forsyning vil i efteråret 2015 lave en opstartsordning, hvor den valgte løsningsmodel indføres i et mindre boligområde (Hvidegårdsparken), for at opnå erfaring, teste kommunikationsmateriale mv. Hvidegårdsparken har igennem en årrække været omfattet af en forsøgsordning med indsamling af papir i beholdere ved de enkelte husstande. Disse vil blive erstattet af de nye beholdere.

Kommunalbestyrelsen bad den 26. juni 2014 endvidere om, at den nuværende storskraldsordning blev revurderet med henblik på at reducere omkostningerne hertil. Der er derfor indhentet priser på indsamling af storskrald hver anden uge (som i dag) og som alternativ hver fjerde uge. Indsamling hver anden uge er et højt serviceniveau sammenlignet med andre kommuner, idet kun seks andre kommuner i Danmark tilbyder et tilsvarende eller højere serviceniveau. Hyppigheden skal afklares inden kontraktstart, da det ikke vil være muligt at ændre tømmeffrekvens midt i kontraktperioden. Det er forvaltningens vurdering, at såfremt tømmeffrekvensen ønskes reduceret, vil der være en synergi i at gøre det samtidig med indførelse af den nye affaldsordning.

I bilaget "*Kommunikationsplan*" findes eksempler på informationsmateriale til borgerne. Ligeledes er i bilaget "*Økonomi og beskrivelse af nye affaldsordninger*" vist tre forskellige forslag til farver til beholderne. Teknik- og Miljøudvalget anbefalede den 24. februar 2015 at beholderne skal være grønne. Kommunalbestyrelsen tog ikke stilling til farven ved sagens behandling den 19. marts 2015.

Økonomiske konsekvenser

Den nye affaldsordning vil medføre øgede driftsomkostninger for Lyngby-Taarbæk Forsyning, hvilket vil påvirke affaldsgebyret for den enkelte husstand.

Forsyningen vil finansiere indkøbet af de nye beholdere via den akkumulerede overdækning på affaldsområdet. Det er fastlagt ved lov, at en overdækning skal nedskrives over en årrække. Investeringen straksafskrives og bliver derfor ikke indregnet i gebyret. Beholderne vurderes at have en levetid på ca. 10 år, hvorefter det vil være nødvendigt med en løbende udskiftning. På dette tidspunkt vil udgifterne til investering i nye beholdere blive tillagt gebyret.

Den samlede gebyrstigning pr. husstand forventes at blive 83-159 kr. i 2016 afhængigt af den valgte løsningsmodel. I denne pris er medregnet udgifter på 35 kr. pr. husstand til miljøboks (vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 19. marts 2015) samt en besparelse på 30 kr. pr. husstand ved ændring af storskraldsordningen til afhentning hver fjerde uge. For en villa eller et rækkehus med egne affaldsbeholdere svarer dette til en stigning på 4-7 % i affaldsgebyret, som i 2015 er på 2.251,25 kr. (grundgebyr samt ugentlig tømning af 1 stk. sæk til dagrenovation).

	Nuværende ordning (2015)	Løsning A (2 x 2)	Løsning B (1 x 4, 370 liter)	Løsning C (1 x 4, 240 liter)
Samlet gebyr pr. husstand (grundgebyr inkl. nye ordninger + ugentlig tømning af én sæk dagrenovation) <i>Kr. inkl. moms</i>	2.251,25	2.344	2.334	2.362* 2.410^
Forskel fra nuværende gebyr <i>Kr. inkl. moms</i>	-	+ 93	+ 83	+ 111* + 159^

* *Pris ved tømmefrekvens hver 3. uge*

^ *Pris ved tømmefrekvens hver 2. uge (som forventet af Lyngby-Taarbæk Forsyning)*

Der henvises i øvrigt til bilag for uddybning af økonomien.

Det er forsyningens vurdering, at det vil være nødvendigt at tømme hver 2. uge, hvis der benyttes 240 liters 4-delte beholdere (løsning C). Såfremt kommunalbestyrelsen vælger løsning C, vil forsyningen fastlægge tømmefrekvensen endeligt i forbindelse med kontraktindgåelse.

Gebyrstigningen dækker udelukkende implementering af den nye affaldsordning ved villaer og rækkehuse, mens etageboliger ikke er medregnet. Udgifter til at indføre affaldssortering ved etageboliger vil blive indregnet i grundgebyret når etageboligerne bliver omfattet af ordningen fra 2017. Den samlede gebyrstigning, når alle husstande er blevet omfattet af ordningen, forventes at blive mellem 250 og 350 kr. afhængigt af den valgte løsningsmodel.

Kommunalbestyrelsen vedtog den 19. marts 2015 at give mulighed for (på forsøgsbasis), at husstande frivilligt kan vælge kun at få afhentet dagrenovation hver 14. dag. Herved vil den enkelte husstand kunne opnå en besparelse på ca. 300 kr. årligt.

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

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling
Forvaltningen foreslår, at

1. indsamlingen af affald til genanvendelse øges ved indsamling af emballage ved alle husstande i enten:

A. 1 stk. 2-delt beholder til papir og plast samt 1 stk. 2-delt beholder til glas og metal

B. 1 stk. 4-delt beholder til papir, plast, glas og metal (370 liters beholder)

C. 1 stk. 4-delt beholder til papir, plast, glas og metal (240 liters beholder)

2. Kommunalbestyrelsen tager stilling til, hvilken af de tre farver (grå, grøn, blå) de nye beholdere skal have

3. der tages stilling til, om storskraldsordningen fremover skal ændres fra afhentning hver anden uge til afhentning hver fjerde uge.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Model C Anbefalet.

Ad 3. Anbefalet at ændre storskraldsordningen til afhentning hver fjerde uge, idet papir, plast, glas og metal ikke indgår i storskraldsordningen fremadrettet.

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

Bilagsfortegnelse

1. Bilag om nye affaldsordninger fra LTF.

2. LTF kommunikationsplan.

6. Spildevandsplan 2014-2018 - tillæg for Dyrehavegårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen

Sagsfremstilling

I forbindelse med byudvikling af Dyrehavegårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen skal der jf. Miljøbeskyttelsesloven udarbejdes et tillæg til den gældende spildevandsplan 2014-2018, der er i overensstemmelse kommuneplantillæg 11A/2013 og forslag til kommuneplantillæg 14/2013 for områderne.

Forslag til tillæg nr. 1 til spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen fastlægger rammerne for, hvordan spildevand og regnvand fra de kommende erhvervs- og boligområder skal håndteres og afledes. Forslaget er vedlagt sagen som bilag. Miljørapporten vedlægges inden udvalgets møde.

Alle de nye byudviklingsområder foreslås udlagt med separatsystem, hvor spildevand og regnvand løber i hvert sit ledningssystem. Terrænmæssigt er områderne opdelt, så den nordlige del af tracéet og område A på Dyrehavegårds jorder afvandes mod nord, mens Tracéets sydlige del og område B på Dyrehavegårds jorder afvandes mod syd. Spildevand fra alle områder føres til Mølleåværket og behandles og renses her. Spildevandsmængden er estimeret ud fra det forventede vandforbrug. Mølleåværket vurderer, at det ekstra tilførte spildevand kan indeholdes i renseanlæggets kapacitet, og at anlæggets udledningstilladelse kan overholdes. Spildevandstilslutningen i oplandene sker via rørbassiner til det eksisterende kloaksystem, så systemet ikke overbelastes.

Områdernes afvandingsret til regnvandssystemet fastlægges ved afløbskoefficienter, der ikke må overskrides. Afløbskoefficienten er et udtryk for, hvor store dele af regnvandet, der må afledes fra arealet. En afløbskoefficient på 0,3 betyder for eksempel, at 30 % må afledes til kloak fra området, og at 70 % skal håndteres på egen grund - for eksempel ved nedsivning. Afløbskoefficienterne er fastlagt under hensyn til den fremtidige bebyggelse og i overensstemmelse med den redegørelse for drikkevandsinteresser, der er udarbejdet i forbindelse med kommuneplantillæggene. Det skal sikres, at der stadig dannes grundvand ved nedsivning, og at der samtidig kan opføres den planlagte bebyggelse. Endvidere etableres bassiner, der skal sikre, at afløbssystemet kan modtage regnvandet uden at blive overbelastet.

For område A er fastlagt en afløbskoefficient på 0,1, med udledning af regnvand til et bassin med nedsivning ejet af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Det betyder, at der ikke udledes regnvand fra den nordlige del af Dyrehavgårds jorder til det eksisterende afløbssystem.

For område B på Dyrehavegårds jorder og den sydlige del af Tracéet er fastlagt afløbskoefficienter på henholdsvis 0,5 og 0,3 med udledning af regnvand til bassiner med nedsivning og reduceret afløb til Ermelundsledningen. Ermelundsledningen afleder til Gentofte Kommune og herfra videre til Biofos (Renseanlæg Lynetten). Der ses på muligheden for at lede regnvandet til Fæstningskanalen, når den er klar.

Forvaltningen har haft kontakt til Nordvand i forbindelse med afledning til Ermelundsledningen. Nordvand ser positivt på tilløb af et reduceret afløb fra bassinerne til Ermelundsledningen. Nordvand vil dog undersøge ledningssystemets kapacitet nærmere. Undersøgelsen er igangsat, og Nordvand forventer undersøgelsen afsluttet primo september.

For den nordlige del af tracéet er der fastlagt en afløbskoefficient på 0,5 med afledning til forsinkelsesbassin uden nedsivning. Bassinet skal rense og forsinke vandet inden det via et eksisterende udløb ledes til Mølleåen.

Det fremgår af forslag til tillæg nr. 1 til spildevandsplan 2014-2018 for Dyrehavgårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen, at Lyngby-Taarbæk Forsyning fører stik frem til de enkelte ejendomme mod betaling af tilslutningsbidrag. Ledningsanlæg og bassiner i forslaget anlægges og ejes af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Som udgangspunkt anlægges nye ledninger i vejareal, dog planlægges en ny spildevandsledning anlagt hen over ejendommen Rævehøjvej 36, tilhørende Den selvejende institution Professor Ostenfeld Kollegiet. Endvidere skal dimensionen øges på en eksisterende ledning, der ligger hen over ejendommen Lundtoftegårdsvej 5 tilhørende Boligselskabet AKB-Lyngby. Lyngby-Taarbæk Forsyning skal indgå aftale med ejerne af ejendommene om etablering af de nye anlæg. De planlagte bassiner er alle placeret på ejendomme ejet af kommunen. Lyngby-Taarbæk Forsyning skal indgå aftale med kommunen om placering af bassiner og ledninger på de kommunale ejendomme. Etablering af ledningsanlæg mv. på privat grund kan medføre erstatning til grundejer.

En undersøgelse af nedsivningspotentialer i området har vist, at der forventes gode nedsivningsmuligheder. Det vil dog være nødvendigt at de fremtidige bygherrer udfører boreprøver på de konkrete ejendomme, for endeligt at kunne afgøre nedsivningsmulighederne. Områderne udlægges, så det vil være muligt at udtræde for tag- og overfladevand og kun udlede spildevand, hvis forholdene tillader det. Et ønske om at udtræde skal meddeles Lyngby-Taarbæk Forsyning i god tid, inden afløbssystemet for regnvand er etableret. Såfremt regnvand håndteres på egen

grund reduceres tilslutningsbidraget.

Forslag til *"Tillæg nr. 1 til spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegård og tracéet"* langs Helsingørmotorvejen er sendt i teknisk forhøring fra den 2. juli 2015 til den 30. juli 2015 hos nabokommuner, myndigheder og andre interessenter.

"Tillæg nr. 1 til spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegård og tracéet" langs Helsingørmotorvejen sendes i otte ugers høring sammen med miljørapporten, hvis kommunalbestyrelsen kan godkende det fremlagte forslag. Det endelige tillæg håndteres administrativt, hvis der ikke kommer væsentlige indsigelser. Udvalget vil under alle forhold blive orienteret om sagens udfald og håndtering.

Økonomiske konsekvenser

Der er umiddelbart ingen udgifter for kommunen.

I forslag til *"Tillæg nr. 1 til spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegård og tracéet"* er der budgetteret med en investering på 26,7 mio kr. fra 2016-2018. Alle udgifter finansieres af Lyngby-Taarbæk Forsyning og opkræves hos de nye grundejere i forbindelse med tilslutningsbidraget - dog må 0,7 mio kr. opkræves hos kommunens borgere via kubikmetertaksten. Eventuelle erstatninger er ikke medregnet.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til *"Tillæg nr. 1 til spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegård og tracéet"* langs Helsingørmotorvejen og miljørapporten sendes i høring i otte uger,
2. forvaltningen bemyndiges til at håndtere sagen administrativt, med mindre der kommer væsentlige indsigelser,
3. forvaltningen orienterer efterfølgende om sagens udfald og håndtering.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Ikke anbefalet, idet høringsresultatet forelægges Kommunalbestyrelsen.

Ad 3. Anbefalet.

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

Bilagsfortegnelse

1. Tillæg til Spildevandsplanen

2. Miljørapport Tillæg til spildevandsplan 2

7. Tillæg til vandforsyningsplan for Dyrehavegårds jorde og tracéet langs Helsingørmotorvejen

Sagsfremstilling

I forbindelse med byudvikling på Dyrehavegårds Jorde og Tracéet langs Helsingørmotorvejen skal der jf. Vandforsyningsloven udarbejdes et tillæg til den gældende vandforsyningsplan 1995-2010, der er i overensstemmelse med kommuneplantillæg 11A/2013 og forslag til kommuneplantillæg 14/2013 for områderne

Forslaget til *"tillæg 1 2015, til vandforsyningsplan 1995-2010. Dyrehavegård og Tracéet"* fastlægger rammer for, hvordan de kommende erhvervs- og boligområder vil blive forsynet med vand.

Tillægget til vandforsyningsplanen er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og der er efter denne lov udarbejdet en miljørapport.

Forslaget og miljørapporten vedlægges sagen inden udvalgets møde.

Tillægget til vandforsyningsplanen indeholder rammerne for vandforsyning af to delområder på Dyrehavegårds Jorde samt fem delområder på Tracéet langs Helsingørmotorvejen. De nye vandledninger forventes at blive tilsluttet det eksisterende ledningsnet i Rævehøjvej og Lundtoftegårdsvej.

Beliggenheden af forsyningsledningen til delområderne på Dyrehavegårds Jorde vil først blive fastlagt endeligt, når detailoplysningerne for bebyggelsen af områderne er endeligt på plads. Vandledningerne til forsyning af den kommende bebyggelse i Tracéet langs Helsingørmotorvejen forventes placeret i det udlagte vejareal for Lundtoftegårdsvej.

Som grundlag for tillægget til vandforsyningsplanen ligger en prognose for det fremtidige vandbehov. Prognosen er baseret på erfaringstal for den forventede anvendelse af ejendommene samt det forventede antal etagemeter. Det er vurderet, at med fuldt udbyggede områder vil der være et vandforbrug i størrelsesordenen 170.000-184.000 m³/år. Vandbehovet forventes dækket via den eksisterende aftale med Fællesudvalget for vandindvinding ved Sjælsø. Der importeres med det nuværende vandforbrug i kommunen ca. 2,0 mio m³/år. Det skønnede, fremtidige vandbehov forventes at kunne rummes indenfor den aftalte reservekapacitet, der fremgår af den gældende overenskomst for vandindvinding

ved Sjælsø.

I efteråret 2015 forventes projekteringen af vandledninger sat i gang - under forudsætning af, at Kommunalbestyrelsen kan godkende det fremlagte planforslag.

Forslag til *"tillæg 1 2015, til vandforsyningsplan 1995-2010. Dyrehavegård og Tracéet"* sendes i otte ugers høring sammen med miljørapporten, hvis kommunalbestyrelsen kan godkende det fremlagte forslag. Det endelige tillæg håndteres administrativt, hvis der ikke kommer væsentlige indsigelser. Udvalget vil under alle forhold blive orienteret om sagens udfald og håndtering.

Miljøvurdering

Miljørapporten konkluderer, at tillægget til vandforsyningsplanen ikke vil medføre væsentlige påvirkninger på miljøet.

Økonomiske konsekvenser

I forslag til *"tillæg 1 2015, til vandforsyningsplan 1995-2010. Dyrehavegård og Tracéet"* langs Helsingørmotorvejen er der helt overordnet budgetteret med investeringer på i størrelsesordenen 20 mio. kr. Det forventes, at en stor del af investeringerne vil ske allerede i 2016.

Alle udgifter afholdes af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Det vurderes, at der opkræves ca. 1 – 1,5 mio. kr. i tilslutningsbidrag fra de nye grundejere. Den resterende del vil blive finansieret via den almene opkrævning af vandtaksterne fra forbrugerne i kommunen. Det er oplyst fra Lyngby-Taarbæk Forsyning, at omkostningerne til gennemførelse af dette tillæg til Vandforsyningsplanen, vurderes at udgøre en løbende omkostning for hver forbruger på ca. 0,15 kr. pr. m³, idet det forudsættes, at lånefinansieringen kan gennemføres med et 40-årigt fastforrentet lån og afskrives over 75 år.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til *"tillæg 1 2015, til vandforsyningsplan 1995-2010. Dyrehavegård og Tracéet"* samt miljørapporten sendes i høring i 8 uger.
3. forvaltningen bemyndiges til at håndtere sagen administrativt, med mindre der kommer væsentlige indsigelser.
4. forvaltningen efterfølgende orienterer om sagens udfald og håndtering.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Ikke anbefalet, idet høringsresultatet forelægges Kommunalbestyrelsen.

Ad 3. Anbefalet.

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

Bilagsfortegnelse

1. Forslag_Vandforsyningsplantillæg_1-2015
2. Miljørapport_tillæg1_2015_vandforsyningsplan

8. Fortsat iltning af Furesøen

Sagsfremstilling

Det skal besluttes, om samarbejdet om iltning af Furesø skal fortsættes i perioden 2016-2020.

Furesøen var omkring år 1900 en af Nordeuropas reneste og mest artsrige søer. Kraftige og tilbagevendende opblomstringer af alger - på grund af udledning af urensset spildevand i midten af 1900-tallet - ødelagde søens balance. Furesø er Danmarks fjerdestørste sø og med sine 38 meter den dybeste sø i landet. Søen har stor rekreativ og biologisk værdi.

Frederiksborg Amt og Farum Kommune gennemførte i 2003-2006 med økonomisk støtte fra EU Life-Nature program et restaureringsprojekt med det formål at genskabe en ren og artsrig sø. Projektet søgte at løse problemerne ved at opfiske skalle og brasen og ved at udlede ren ilt til bundvandet.

Furesø Kommune og Furesø Spildevand A/S var ifølge projektet og aftaler i forbindelse med kommunalreformen økonomisk forpligtet til at fortsætte iltningen af søen indtil udgangen af 2012.

For perioden 2013-2015 blev der mellem følgende tre kommuner indgået aftaler om at fordele omkostningerne i forbindelse med iltningen efter denne fordelingsnøgle:

Lyngby-Taarbæk Kommune 17 %
Rudersdal Kommune 26 %
Furesø Kommune 57 %

Fordelingsnøglen bygger på en lige vægtning mellem de tre kommuners nuværende fosforbelastning af søen og kommunernes rekreative interesser i en sø med klart vand.

Undersøgelser konkluderer, at iltningen har en positiv effekt på Furesøen. Furesø Kommune har fået vurderet effekten af ilttilførslen 2007-2011 og Furesøs miljøtilstand 2012 af rådgivningsfirmaet Rambøll. Konklusionerne er sammenfattet i to rapporter, henholdsvis primo 2012 og medio 2013.

Begge rapporter konkluderer, at iltforholdene i bundvandet i sommerperioden er væsentligt forbedret, siden iltningen blev påbegyndt i 2003 og, at Furesøens tilstand på flere øvrige parametre er i bedring. I rapporten "Effekten af ilttilførsel 2007-2011" vurderes, at hvis iltningen stoppes, vil der blive iltfrit ved bunden i sensommeren til skade for bunddyr og fisk, og der vil desuden blive frigivet fosfor fra sedimentet i bunden af søen.

Den seneste undersøgelse af sedimentet, dvs. sand, grus og ler fra bunden af Furesø er fra 2009. Her blev det fundet, at der i forhold til 1998, hvor sedimentet også blev undersøgt, er sket en stigning i overfladesedimentets jernpulje. Det betyder, at der er skabt bedre forhold for at tilbageholde fosfor i sedimentet, så længe jernpuljen er iltet.

For at bevare den positive udvikling af Furesø anbefaler forvaltningen, at iltningen fortsættes. De øvrige kommuner indstiller også, at iltningen fortsættes efter samme fordelingsnøgle.

Effekten af ilttilførslen vil blive vurderet igen, når der foreligger nye data, der kan tilføre ny viden om udviklingen af Furesø.

Det årlige driftsbudget til iltningen udgør ca. 1 million kr. Heraf skal Lyngby-Taarbæk Kommune i gennemsnit betale 170.000 kr. per år.

Økonomiske konsekvenser

170.000 kr. pr. år fra 2016 frem til og med til 2020. Opgaven løses inden for rammen og finansieres konkret af naturmidlerne.

Projektet kan ikke - som det tidligere har været på tale - finansieres lovligt af Mølleåværket eller Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S (LTF), da Mølleåværket ikke er direkte udleder til Furesø. Lyngby-Taarbæk Forsyning udleder til Furesøen via deres regnvandsudløb, men belaster ikke søen nævneværdigt. Ifølge Miljøstyrelsen skal der være tale om en "nævneværdig, stofmæssig belastning", før en forsyning kan opkræves for udgifter til sørestaurering.

Hvis Lyngby-Taarbæk Forsyning betaler for en udgift, som var kommunens, vil beløbet kunne modregnes i bloktilskuddet til kommunen.

Furesø Spildevand A/S bidrager til iltningen, idet de bidrager til hovedparten af spildevandstilledning til Furesøen.

Rudersdal Kommune har ikke bedt Rudersdal Forsyning A/S finansiere iltningen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune tilslutter sig, at samarbejdet om iltning af Furesø fortsættes i perioden 2016-2020, med mulighed for opsigelse ved enighed mellem parterne eller efter tre år med ét års varsel.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015
Godkendt.

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

9. Forslag om fredning af Dyrehaven og dens omgivelser

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune (LTK) skal beslutte, om den vil være med-sagsrejer af forslaget fra Naturstyrelsen om Fredning af Dyrehaven og dens omgivelser i Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Rudersdal kommuner (Dyrehavefredningen). Forslaget er vedlagt (bilag).

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget og Byplanudvalget blev på møderne i juni kort orienteret om henvendelsen fra Naturstyrelsen, som var modtaget den 4. maj 2015. Naturstyrelsen inviterede de involverede kommuner og Danmarks Naturfredningsforening (DN) til at være medrejsere af fredningssagen. På det indledende, orienterende møde oplyste forvaltningen Naturstyrelsen om, at før kommunen kunne tage stilling, krævede det en grundigere gennemgang af det fremsendte materiale og en egentlig politisk behandling af sagen. Forvaltningen fremsendte i juni sine indledende overordnede og tekniske kommentarer.

Fredningsforslaget

Fredningsforslaget omhandler i alt 1083 ha, hvoraf staten ejer ca. 1075 ha. Af de resterende arealer ejer LTK 3 ha. vejarealer. Fredningen omfatter hele det indhegnede areal Jægersborg Dyrehave samt Springforbi, Dyrehavsbakken med parkeringsplads, Klampenborg Galopbane, Ordrup Krat og - Eng, og arealer mellem Klampenborgvej og Ved Fortunen. Fredningens væsentligste hovedformål er "at sikre og udvikle Dyrehaven og dens omgivelser som et centralt og værdifuldt udflugts- og fritidsområde for Hovedstadsregionens indbyggere og øvrige besøgende og, at bevare og forbedre områdets store og særprægede landskabs-, natur- og kulturværdier således, at området fortsat kan udgøre et nationalt klenodie."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har efterfølgende holdt to møder med Naturstyrelsen, hvor forvaltningen på det sidste møde har fået drøftet en række af sine konkrete bemærkninger til det fremsendte forslag. Bemærkningerne var meget forskellige i deres karakter, nogle var overordnede og planmæssige, mens andre var mere detaljerede og tekniske. I denne sagsfremstilling vil der alene blive redegjort for de væsentligste bemærkninger samt svaret fra Naturstyrelsen.

Helt overordnet ser forvaltningen ikke, at der er behov for at frede Dyrehaven, fordi

det vurderes, at fredningen bliver et ekstra, administrativt led oven på de i forvejen mange love, der regulerer og beskytter området. Naturstyrelsen svarede ved at henvise til "Handlingsplan for fredning" som blev vedtaget af Miljøministeren, Danmarks Naturfredningsforening og KL i 2013. I handlingsplanen prioriteres den fremtidige fredningsindsats på tre hovedformål, hvoraf det ene er "Perlerne", hvor der specifikt tænkes på bl.a. Dyrehaven. Perlerne ønskes udstyret med landets stærkeste beskyttelse, og i Dyrehavens tilfælde kan en fredning endvidere understøtte dens udpegning som en del af verdens kulturarv.

Forvaltningen opfattede især fredningens bestemmelser for Dyrehavsbakken som værende unødigt belastende og forsinkende i forhold til, at det er et dynamisk område, hvor der løbende ønskes ændringer. Naturstyrelsen indvilligede i at reducere bestemmelserne gældende inde på Dyrehavsbakken sådan, at det nu alene er Dyrehavsbakkens nuværende fysiske udstrækning ("Fodaftrykket"), der fastholdes samt en maksimal højde på 26 meter, hvilket er højere end de højdegrænser, der er fastlagt i lokalplanen.

Forvaltningen ønskede ikke, at muligheden for at etablere drikkevandsboringer i Dyrehaven bortfalder med fredningen. Dyrehaven er i de statslige vandplaner udpeget som område med særlig drikkevandsinteresse. Derfor forstod forvaltningen ikke, hvorfor fredningen skal hindre muligheden for at hente lokalt drikkevand fra grundvandet. Forvaltningen mente, at der i forbindelse med vandindvinding kan stilles de fornødne vilkår, der sikrer overfladevandet/naturen mod påvirkning. Naturstyrelsen havde internt og sammen med DN diskuteret denne bestemmelse indgående og var meget afklaret på, at denne bestemmelse var de ikke indstillet på at fjerne ud fra et udvidet forsigtighedsprincip, i forhold til de naturværdier, der knytter sig til Dyrehavens søer (overfladevand).

Forvaltningen fik sikret bestemmelser om en stiadgang langs kysten fra Taarbæk til Strandmøllekroen.

Det øgede parkeringsbehov som følge af, at der generelt kommer flere besøgende både på normale dage og i forbindelse med de særlige arrangementer i Dyrehaven såsom Hubertusjagten, Eremitageløbet og Ulvedalsteateret blev diskuteret. Naturstyrelsen anerkendte, at der kunne komme et problem, hvis fredningen hindrede, at de mest robuste af de fredede arealer - især i fredningens yderkanter - kunne blive inddraget i fornuftige løsninger på parkeringsproblemet. Ekstra porte i vesthegnet blev også aftalt som en mulighed til at styre/sprede adgangsmulighederne.

Med-sagsrejserne

Der er kommet tilkendegivelser på, at Rudersdal Kommune og Gentofte Kommune ønsker at være med-sagsrejsere på fredningen, og det samme må forventes af Danmarks Naturfredningsforening, idet DN har påvirket det foreliggende

fredningsforslag ved tidligere møder med Naturstyrelsen.

Det videre sagsforløb

Uafhængigt af, om kommunen vil være med-sagsrejsjer, så forventes det, at Naturstyrelsen sender det foreliggende fredningsforslag til Fredningsnævnet i efteråret 2015. Fredningsnævnet bekendtgør rejsningen af fredningen med tilhørende forslag til bestemmelser og som herefter er gældende. Fredningsnævnet igangsætter herefter en behandling af fredningssagen, hvor bl.a. alle relevante interessenter får lov til at fremkomme med bemærkninger. Fredningsnævnets sagsbehandling afsluttes med en afgørelse om, hvorvidt fredningen skal gennemføres. I givet fald vil den også tage stilling til fredningens indhold. Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet af bl.a. Naturstyrelsen, kommunerne og organisationer, der må antages af have væsentlig interesse i forslaget. Såfremt fredningsafgørelsen påklages til Naturklagenævnet, vil nævnet se på hele fredningen, genbehandle den og træffe en endelig afgørelse, som ikke kan påklages.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen har hæftet sig ved fredningsforslagets overordnede målsætninger, fordi det i sidste ende er dem, der bestemmer, hvilken retning det fredede område kan udvikle sig i. Alle fredninger har et element af bevaring i sig. Det er imidlertid også vigtigt at hæfte sig ved, i hvor høj grad der kan tillades udvikling af det fredede område, sådan at det kan tilpasse sig fremtidige behov. Det er forvaltningens vurdering, at det foreliggende fredningsformål både sikrer og bevarer de eksisterende værdier, samtidig med at disse kan forbedres og udvikles. Hovedsageligt derfor vurderer forvaltningen, at kommunen bør være med-sagsrejsjer.

Selvom kommunen bliver medrejsjer, vurderer forvaltningen, at kommunen fortsat kan stille sig kritisk til enkelte bestemmelser i det foreliggende forslag. Kritikken kan fremføres i forbindelse med den sagsbehandling, som Fredningsnævnet igangsætter efter at fredningsforslaget er rejst og frem til, at Fredningsnævnet træffer afgørelse om fredningen og dens indhold. Hvis fredningen påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, får kommunen igen mulighed for at påvirke fredningens indhold. Mulighederne for at fremføre kritik er dermed uafhængig af, om kommunen er med-sagsrejsjer, så længe kritikken ikke vedrører fredningens formål.

Så længe Staten ejer de fredede arealer, får kommunen ingen direkte, administrative forpligtigelser i forbindelse med fredningen, det vil sige, at Naturstyrelsen både er tilsynsmyndighed og plejemyndighed.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget samt Byplanudvalget, inden den forelægges for Kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lyngby-Taarbæk Kommune er med-sagrejser af forslaget om Fredning af Dyrehaven og dens omgivelser i Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Rudersdal Kommuner.

2) det besluttes, om kommunalbestyrelsen - i forbindelse med, at man meddeler beslutning under pkt. 1 - vil gøre gældende, at drikkevandsinteresserne i hovedstadsområdet tilsiger, at fredningen ikke omfatter et forbud mod vandindvinding. Særligt idet natur- og miljøinteresserne i forbindelse med vandindvindingstilladelser i forvejen er omfattet af en særdeles skrap lovgivning.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

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

Bilagsfortegnelse

1. Udkast til fredningsforslag juli 2015.

10. Forslag til ændring af bekendtgørelse om standsning og parkering på yderrabatter

Sagsfremstilling

Forvaltningen er blevet kontaktet af grundejerforeningsformanden for Kongestien, Michael Friis Madsen, der på vegne af flere af beboerne på Kongestien gør indsigelse mod nogle lovligt pålagte parkeringsafgifter. Det drejer sig om afgifter pålagt som følge af parkering på skillerabat /yderrabat, hvilket blev forbudt ved en ændring af færdselsloven pr. 1. marts 2014.

Forvaltningen har vurderet indsigelsen. Indsigelsen er primært begrundet i, at en håndhævelse af færdselslovens § 28, stk. 3 om parkeringsforbud i skillerabat /yderrabat vil skade fremkommeligheden på vejen. Det frygtes, at en håndhævelse af et parkeringsforbud på skillerabat /yderrabat vil kunne medføre manglende afhentning af dagrenovation og besværliggøre forholdene for ambulancer og øvrige udrykningskøretøjer, idet folk så vil parkere ved kantsten i begge vejsider, i stedet for på rabat.

Færdselsloven foreskriver ganske vist, at standsning og parkering ikke må ske på en sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen. Imidlertid ses det jævnligt, at trafikanter ikke efterlever denne regel og eksempelvis parkerer så tæt over for hinanden, at der opstår fare eller ulempe for færdslen.

Ved ændringen af færdselsloven pr. 1. marts 2014 blev det ifølge lovens § 28, stk. 3 forbudt at standse og parkere på blandt andet fortov og yderrabat i tættere bebygget område. Samtidig åbnedes der dog mulighed for, at kommunen i lokal bekendtgørelse kan *udvidet* område, hvor der lovligt kan standses eller parkeres. Dette skete i Lyngby-Taarbæk Kommune, for så vidt angår delvis parkering på fortov med maksimalt halvdelen af køretøjet og højst to hjul i køretøjets længderetning. Baggrunden herfor var fremkommelighedsmæssige årsager. Ved samme lejlighed undlod man at tillade standsning og parkering på skillerabat /yderrabat. Det fremgår umiddelbart ingen steder, hvorvidt dette var et bevidst valg eller ej.

Forvaltningen finder, at beboernes argument om, at fremkommeligheden kan skades, såfremt man håndhæver færdselslovens § 28, stk. 3 om forbud mod standsning og parkering på skillerabat / yderrabat, er relevant og på visse lignende private fællesveje kan have samme betydning for fremkommeligheden, som den

udvidede tilladelse til delvis parkering på fortov, som LTK har tilladt ved lokal bekendtgørelse om standsning og parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Relevante initiativer:

Det foreslås at det ved en ændring af Bekendtgørelse om standsning og parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune gøres lovligt at standse og parkere på skillerabat /yderrabat i bymæssig bebyggelse for køretøjer under 3.500 kg.

Effekten heraf vil være, at man undgår fremkommelighedsmæssige problemer i form af u hensigtsmæssige parkeringer, således at eksempelvis udrykningskøretøjer og renovationsbiler ikke kan komme frem. Samtidig må det formodes, at beboerne vil blive tilfredse ved en generel tilladelse til at standse og parkere på skillerabat /yderrabat, da ønsket kommer fra dem.

Ordnningen med, at det er lovligt at parkere på skillerabat / yderrabat, var gældende før ændringen af færdselsloven pr. 1. marts 2014. Administrationen af parkeringsreglerne dengang gav ikke anledning til problemer. En ændring tilbage til de før 1. marts 2014 gældende regler for standsning og parkering på skillerabat / yderrabat forventes derfor ikke at give trafikale problemer.

Økonomiske konsekvenser

Det kan komme på tale at opsætte skiltning om standsning- og parkering forbudt på visse skillerabatter / yderrabatter, hvor det af primært trafiksikkerhedsmæssige årsager måtte anses for nødvendigt. Imidlertid anses en sådan skiltning for at være af begrænset omfang, idet den skiltning, som vi havde før lovændringen pr. den 1. marts 2014, stadig eksisterer og således ikke er nedtaget endnu. Der er dog steder, hvor skiltning bør etableres.

Etablering af skiltning skønnes at koste i størrelsesordenen 150.000 kr.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den foreslåede løsning godkendes, og anmoder om tilladelse til at foretage den fornødne ændring af bekendtgørelse om standsning og parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune.
2. der tages stilling til om det skønnede budgetbehov skal indarbejdes i budgetgrundlaget 2016-19, subsidiært finansieret over driften og/eller evt. uforbrugte anlægsmidler.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. Anbefalet til Økonomiudvalget at finansieringen håndteres i forbindelse med 2. anslået regnskab.

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

11. Forbedring af parkeringsforhold på Gyrithe Lemches Vej og Lundtoftevej

Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 24. marts 2015 blev forvaltningen bedt om at vurdere parkeringsforholdene på Gyrithe Lemches Vej og Lundtoftevej med henblik på en evt. forbedring/opstramning af parkeringsforholdene.

Gyrithe Lemches Vej - parkering

På vejens nordside er der på hele strækningen skiltet med "standsning forbudt" på græsrabatten. Der er etableret parkeringsforbud på korte strækninger før krydsene Caroline Amalie Vej/Fuglevadsvej og Lundtoftevej/Anker Engelunds Vej.

Parkeringsforbuddet før krydset Caroline Amalie vej/Fuglevadsvej er mindre restriktivt ud for ejendommene grænsende til Caroline Amalie Vej, hvor parkeringsforbuddet kun er gældende mellem kl. 7 og kl. 17.

Ud for Parkkirkegården er der ingen parkeringsrestriktioner, bortset fra et parkeringsforbud på en mindre strækning omkring adgangsvejen til Parkkirkegården. Besøgende til Parkkirkegården har mulighed for at parkere på en parkeringsplads med adgang fra vejens nordside. Der er på parkeringspladsen 2-timers parkeringsrestriktion. Der er plads til ca. 40 - 50 biler.

På vejens sydside er der på hele strækningen skiltet med "standsning forbudt" på græsrabatten. Der er etableret parkeringsforbud ud for skolen og før krydset Lundtoftevej/Anker Engelundsvej samt ud for ejendommene ved Caroline Amalie Vej, hvor parkeringsforbuddet kun er gældende mellem kl. 7 og kl. 17.

Foran træningsbanerne er der ingen parkeringsrestriktioner. Vedlagte kort viser eksisterende parkeringsrestriktioner (bilag).

Muligheder for forbedring/opstramning af parkeringsforholdene

Det vil være muligt at tydeliggøre parkeringsforholdene på Gyrithe Lemches Vej via afstribning og skiltning, og derved adfærdsstyre parkeringen. Før et sådan arbejde kan igangsættes, skal der udarbejdes et skitseforslag.

Det vil herudover være muligt også at inddrage rabatterne til etablering af mere parkering langs vejen. Forvaltningen arbejder pt. ikke videre med denne mulighed, men afventer arbejdet med udvikling af det kommende LAR-projekt på Gyrithe

Lemches Vej. I forbindelse med LAR-projektet vil det blive undersøgt, om der kan skabes synergi mellem LAR, parkering og fastholdelse af et grønt område.

Endelig kan det foreslås skolen, at de undersøger om det er muligt i større omfang at regulere brugen af deres parkeringsareal.

Lundtoftevej - parkering

Der er ingen parkeringsrestriktioner på Lundtoftevej mellem Akademivej og Gyrithe Lemches Vej udover færdselslovens gældende regler.

På hverdage er der almindeligvis ikke mange parkeringsmuligheder i tidsrummet fra. ca. kl. 8.00 til kl. 16.30.

Det er ifølge færdselsloven ikke tilladt at parkere delvist på rabatter, hvorfor bilerne placeres på kørebanen. I øvrigt er rabatterne flere steder meget smalle. Dette har medført, at Movia i flere tilfælde har klaget over manglende fremkommelighed, og i vinterperioder med snefald har det derfor været nødvendigt at etablere parkeringsforbud i vejens østside for at sikre bussernes fremkommelighed.

Muligheder for forbedring/opstramning af parkeringsforholdene

Lyngby-Taarbæk Forsyning ønsker at etablere regnbede på Lundtoftevej på strækningen mellem Sorgenfrigårdsvej og kort før Elektrovej. Regnbedene er foreslået anlagt skiftevis i hver vejside med parkeringsmulighed mellem regnbedene.

Muligheden for at parkere lovligt på denne del af Lundtoftevej skønnes herved at blive reduceret fra 18 til 12 parkeringspladser, jf. Teknik- og Miljøudvalgets møde 9. juni 2015, pkt. 16 (bilag).

Herudover kan der på strækningen mellem Elektrovej og Gyrithe Lemches Vej udarbejdes et skitseforslag med afstribning og skiltning og evt. inddragelse af rabatter til tydeliggørelse af parkeringsmulighederne, og til styring af parkeringsadfærden.

Ingen af de nævnte forslag vil samlet set ændre antallet af parkeringspladser væsentligt. Det vil tydeliggøre, hvor man må parkere, og hvor man ikke må, og det vil forbedre fremkommeligheden.

Forvaltningen bemærker, at løsningerne bør overvejes koordineret med den yderligere udvikling i området, herunder de planlagte LAR-projekter, den kommende planlægning af parkeringsproblematikker i forhold til Lyngby Idrætsby og øvrige parkeringsudfordringer i området.

Økonomiske konsekvenser

Opstribning af parkeringsbåse estimeres til ca. 70.000 kr., jf. Teknik- og Miljøudvalgets møde 9. juni 2015, pkt. 16 (bilag).

Udarbejdelse af skitseforslag dels for Gyrithe Lemches Vej, dels for Lundtoftevej mellem Elektrovej og Gyrithe Lemches Vej samt den efterfølgende opstribning og skiltning estimeres til ca. 200.000 kr.

I alt vurderes en forbedring/opstramning af parkeringsforholdene som beskrevet at beløbe sig til ca. 300.000 kr. Beløbet kan ikke findes inden for den eksisterende driftsbevilling.

Såfremt sagen ønskes fremmet, kan finansiering evt. drøftes i forbindelse med vedtagelse af budget for 2016-19.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget. Såfremt udvalgene ønsker finansieringen drøftet i forbindelse med vedtagelse af budget 2016-19, forelægges sagen endeligt Kommunalbestyrelsen til beslutning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår,

1. at det drøftes, hvorvidt parkeringsforholdene skal forbedres som beskrevet på henholdsvis Gyrithe Lemches Vej og Lundtoftevej,
2. at finansieringen af udgifterne på ca. 300.000 kr. drøftes.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet at forbedre parkeringsforholdene, idet det forudsættes, at der findes en samlet parkeringsløsning, inden maskinmesterskolen flytter ind.

Ad 2. Finansiering besluttet, når den samlede løsning foreligger.

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

Bilagsfortegnelse

1. Protokol TMU juni 15
2. Eksisterende afmærkning på Gyrithe Lemches Vej

12. Parkeringsproblemer på Dyrehavegårdsvej

Sagsfremstilling

Forvaltningen har fået en henvendelse fra en beboer på Dyrehavegårdsvej omkring parkeringsproblemer i området foran hans ejendom. Ifølge det oplyste parkeres der ulovligt i den sydlige ende af Dyrehavegårdsvej og samtidig på en sådan måde, at det kan være vanskeligt at komme frem og tilbage på såvel vejen som på fortovet. Problemerne opstår typisk i weekenderne, jf. vedlagte fotos, (bilag).

Forvaltningen har vurderet borgerens henvendelse og foreslår på den baggrund, at skillerabatten mellem hestefolden og Trongårdsvej - strækningen ud for den lille skov på den vestlige side af Dyrehavegårdsvej - gøres lovlig til parkering ved opsætning af skiltning (P E33,1). Samtidig foreslås det, at der i den modsatte side af Dyrehavegårdsvej - den østlige side - skiltes med parkering forbudt (C62) mellem Trongårdsvej og Fortunparken.

På bilag 6 ses Dyrehavegårdsvej med skillerabatten - dvs. den rabat, der er placeret mellem fortov og vejbane.

Ved etablering af den foreslåede skiltning opnås, at der ikke sker parkering på fortovet langs boligerne på den østlige side af Dyrehavegårdsvej til gene for de gående. Samtidig sikres det, at trafikanterne på vejen kan komme uhindret forbi de parkerede biler, idet disse ved en gennemførelse af forslaget kan parkeres lovligt på skillerabatten. Med løsningen sikres samtidig, at udrykningskøretøjer kan passere, hvilket i perioder ikke er muligt i dag.

Det forudsættes, at skiltningen følger bekendtgørelse om vejafmærkning, bekendtgørelse nr. 802 af den 4. juli 2013 og endvidere godkendes af politiet.

Ændring af parkeringsforholdene kan medføre en spredning af parkerede biler i området. Det kan også betyde, at motionsfolk og andre besøgende til Dyrehaven vælger andre transportformer eller vælger at anvende de tilknyttede parkeringspladser.

Inden etablering af ændrede parkeringsforhold vil forvaltningen foretage en høring i området.

Der henvises til orientering til bilag 1-9 .

Økonomiske konsekvenser

Etablering af skiltning finansieres af konto til asfaltarbejder (slidlagskonto).

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at afholde den foreslåede høring, og derpå at opsætning af den foreslåede skiltning iværksættes.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Godkendt.

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

Bilagsfortegnelse

1. Sag 20150630047 Bilag 1-9.

13. Arbejdsprogram for Ringbysamarbejdet

Sagsfremstilling

Ringbysamarbejdet har eksisteret som et samarbejde mellem stat, region og 10 kommuner siden 2007, og i dag deltager Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Lyngby-Taarbæk, Ishøj, Rødovre og Vallensbæk Kommuner, Region Hovedstaden samt Naturstyrelsen og Transportministeriet i samarbejdet.

I 2010 udarbejdede Ringbysamarbejdet en fælles byvision LOOP City, og i 2012 vedtog samtlige kommunalbestyrelser et fælles politisk charter med 5 strategier for at nå visionen. Et af de fælles mål var at forbinde kommunerne bedre på tværs med en letbane fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd.

I 2015 er Ringbysamarbejdet blevet styrket yderligere med et tilskud til fælles projekter fra Region Hovedstaden på 10 mio. kr. og med etableringen af et sekretariat med to fuldtidsansatte. De nye rammer har gjort det muligt at udarbejde et langsigtet arbejdsprogram (bilag), som skal medvirke til at:

- skabe en bæredygtig og dynamisk by- og erhvervsudvikling omkring den nye letbane
- forbedre bykvaliteten og grundlaget for bosætning og erhvervsudvikling i hele korridoren
- blive et internationalt demonstrationsprojekt for god, samskabende, strategisk byledelse
- tiltrække investeringer
- få flere passagerer i den kollektive trafik gennem at fokusere på fysiske rammer og stationsnærhed

Arbejdsprogrammet er delt i to, hvor del 1 beskriver nye projekter, der igangsættes. Del 2 beskriver initiativer, som er igangsat eller projekter, som Ringbysamarbejdet løbende skal holde sig orienteret om.

De nye projekter i arbejdsprogrammets del 1 er grupperet under følgende hovedoverskrifter:

- Internationalt demonstrationsprojekt
- Bæredygtig byudvikling
- Økonomisk vækst
- Effektiv og grøn mobilitet

- Markedsføring og fortælling
- Medfinansiering af nye projekter og initiativer

Af særlig interesse for Lyngby-Taarbæk Kommune kan nævnes et projekt om udvikling af trafikknudepunkter, hvor Lyngby Station indgår blandt de tre trafikterminaler, der skal analyseres. Hertil kommer bl.a. et projekt om cykelparkering ved letbanestationer samt et projekt om Smart mobilitet i Ringbyens erhvervsområder, der sigter mod at overflytte 9 % af alene-ture i bil til kollektiv trafik og cykel efter en 3-årig indsats. Det er oplagt for Lyngby-Taarbæk Kommune at deltage i dette projekt, idet fremkommeligheden i byen kan forøges og tilskudsbehovet til letbanen mindskes ved en fokuseret satsning på at overføre eksisterende og fremtidig trafik til eksempelvis letbanen. Derfor vil det også være oplagt at foreslå Ringbysamarbejdet, at Lundtofteområdet med DTU (der både rummer en stor studiepopulation samt et stort antal medarbejdere), stor koncentration af almenyttige boliger og flere store virksomheder samt et stort udviklingspotentiale, udvælges som testområde.

Med de fælles projekter vil by- og erhvervsudviklingen blive styrket i alle 10 Ringbykommuner, og samtidig vil passagergrundlaget for letbanen kunne øges gennem fx fælles mobilitetstiltag.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget, Byplanudvalget og Økonomiudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bidrage med 100.000 kr. i 2015-16 til projektet om Smart mobilitet i Ringbyens erhvervsområder og 442.000 kr. i 2020-21 til projektet cykelparkering letbanestationer. Førstnævnte beløb finansieres inden for rammen. Sidstnævnte beløb indgår i budgetgrundlaget for 2016-19, jf. beslutning i sagen "*Letbanens økonomi - herunder de afledte udgifter*", behandlet i kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Ringbysamarbejdets arbejdsprogram godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Anbefalet.

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

Bilagsfortegnelse

1. Ringbysamarbejdets arbejdsprogram.
2. Forslag til fælles indstilling vedr arbejdsprogram.

14. Anmodning om optagelse af sag om beboerlicenser til parkering i Taarbæk

Sagsfremstilling

Jens Timmermann (C) har i email, modtaget i forvaltningen den 12. juli 2015, anmodet om at få optaget sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

"Jeg vil gerne have spørgsmålet om udstedelse af mere end en beboerlicens til parkering i Taarbæk på dagsordenen i Teknik- og Miljøudvalget på dagsordenen i august eller september. Jeg kan i den anledning oplyse, at der f. eks. i Københavns kommune udstedes mere end en licens pr. husstand, der er dog ingen garanti for en parkeringsplads da alle pladser kan være optagede. Det er ikke rimelig at der udstedes bøder alene fordi der kun kan udstedes en licens pr. husstand. Kommunen vil også få lidt ekstra penge, for der skal jo betales for licensen."

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015
Forvaltningen fremlægger en sag om ordningen.

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

Bilagsfortegnelse

1. Vejledning til mærkatordning i Taarbaek-ny ordning.
2. Beboerlicens til Taarbæk - Lyngby Taarbæk Kommune.

15. Anmodning om optagelse af sag om EUs Borgmesterpagt for lokal bæredygtig energi

Sagsfremstilling

Henrik Bang (Ø) har den 11. august 2015 anmodet om optagelse af sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

" Henrik Brade Johansen skal til møde i EUs regionaludvalgs miljøkomite på tirsdag. Et emne er implementeringen af EUs borgmesterpagt om lokal bæredygtig energi, som går ud på, at kommunerne påtager sig en forpligtelse til individuelt og sammen at opnår nedsættelse af CO2-udslip, forøgelse i brug af vedvarende energi og energieffektiviseringer, der rækker ud over de af EU fastlagte mål på foreløbig 20% på alle de tre parametre.

I Danmark er der 31 kommuner, der har tilsluttet sig pagten - herunder København og Helsingør i vores nærområder.

Så vidt jeg erindrer har vi aldrig haft en drøftelse af LTK's deltagelse i KMB? Men med vores grønne Vidensbyprofil, Grønt Lys etc, burde vi være selvskrevne deltagere. Jeg tror, at vi har et stort uopdyrket potentiale for fx jordvarme når vi alligevel skal igang med DHG.

Jeg skal således bede om, at vi sætter sagen på dagsordenen og får tilsluttet os aftalen. Der kan findes oplysninger om den på www.borgmesterpagten.eu ".

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Forvaltningen fremlægger en sag, idet borgmesterpagten, fordele og ulemper ved at gå med i aftalen og mulighederne for at opfylde aftalen, belyses.

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

16. LUKKET SAG.

17. Meddelelser til Teknik- og Miljøudvalget august 2015

Sagsfremstilling

1. Nye regionale buslinjer

Region Hovedstadens rolle som trafikbestiller blev ændret betydeligt med den nye lov om Trafikselskaber, som blev vedtaget i juni 2014. Lovændringen betyder at buslinjer med regional karakter, såsom S-linjer og R-linjer overflyttedes til regionalt ejerskab pr. 1. januar 2016. På baggrund af lovændringen igangsatte Regionerne en analyse af muligheder for at optimere de eksisterende og kommende regionale linjer, samt at afdække potentialer for udvidelser med nye regionale buslinjer.

Med udgangspunkt i den gennemførte analyse besluttede Regionsrådet den 19. maj 2015 at det regionale busnet skal udvides med tre nye E-bus linjer. Desuden besluttede Regionsrådet en driftsudvidelse på Lokalbanen og R-busserne i Nordsjælland samt mindre reduktioner i driften på andre regionale busser som konsekvens af de nye buslinjer.

De tre nye regionale buslinjer:

- Linje 65E: Skibby – Frederikssund – Hillerød
- Linje 40E: Skodsborg – Lyngby – Malmparken – Høje-Taastrup
- Linje 55E: Allerød – Farum – Malmparken

Lyngby-Taarbæk Kommune vil således fremover blive betjent af en ekstra regional buslinje (40E).

Linje 40E er foreslået som en ekspresbus, der forbinder Kystbanefingeren med Roskildefingeren via Ring 4-korridoren og derved giver rejsende fra Vestbanen (regionale stationer på Sjælland) og Kystbanen direkte adgang til Lautrupparken og industriområderne i Bagsværd. Den vil forbinde DTU, Bagsværd og Malmparken mellem Høje-Taastrup og Skodsborg stationer samt give adgang til City 2 i Høje-Taastrup.

Linje 40E vil sikre en hurtig forbindelse mellem DTU Lyngby og DTU Ballerup Campus (i Lautrupparken), der fremover vil blive samlet, hvorfor de studerende kan have behov for at rejse mellem de to uddannelsessteder dagligt. Samtidig vil bussen stoppe på Lundtoftegårdsvej (ved gangstien under Helsingørmotorvejen), hvorved den kommer til at kunne betjene elever/studerende på K-Nord ved Trongårdsvej.

Som konsekvens af indførelsen af 40E forventes linje 330E (som omdøbes til linje 30E) afkortet til Rævehøjvej, og ligeledes forventes det, at der skæres en enkelt afgang på linje 400S.

Regionen har endnu ikke oplyst, hvornår buslinjerne idriftsættes – men forventeligt sker det i løbet af 2016.

2. Status for kommunens samarbejde i 4-K regi om park- og vejområdet Lyngby-Taarbæk Kommune samarbejder med Gentofte, Gladsaxe og Rudersdal kommuner i det såkaldte 4-K samarbejde om en række forskellige forhold. Indenfor park- og vejområdet er det specielt erfaringsudveksling og nye arbejdsmetoder der er i spil. Fælles udbud er et fast emne i samarbejdet.

Forvaltningen redegør med nærværende meddelelse for status for det nuværende samarbejde inden for park- og vejområdet. Samarbejdet har forløbet gennem de seneste seks år, og er nu nået et stadie, hvor en række projekter er gået fra planlægsfasen til udførelsesfasen. Forvaltningen bidrager aktivt hertil via styregruppen og i de nedsatte arbejdsgrupper inden for områderne kirkegårde, park og vej.

Der arbejdes pt. med følgende opgaver, hvoraf Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i flere:

- Fælles udbud af afstribning. Projektet er i drift og følges løbende.
- Fælles udbud af rendestentømning. Projektet er i drift og følges løbende.
- Fælles kompetenceudviklingskurser for medarbejderne. Projektet er i drift og følges løbende.
- Mere ensartet serviceniveau for vinterberedskab. Projektet er under opstart.
- Administrationsnetværk for kirkegårde. Projektet er lige startet op, og skal forebygge sårbarhed i bemandingen af de enkelte kirkegårdes administrationer.
- Drift- og vedligehold af supercykelstier. Lige startet op, jf. sag herom på Teknik- og Miljøudvalgets møde i juni.
- Fælles plan for drift af signalanlæg i vejkryds. Projektet afventer Letbaneprojektet.
- Ensartede arbejds- og kvalitetsbeskrivelser, både på det grønne og sorte område, herunder udarbejdelse af pixibøger med korte, letforståelige beskrivelser. Samt at arbejdsbeskrivelserne har sammenhæng med blandt andet "Tip kommunen".
- Asfaltudbud. Netop igangsat.

Forvaltningen vil orientere om status for projekterne løbende.

3. Region Hovedstadens undersøgelse af Lundtoftevej 150, 160, Bjælkevangen og Eremitageparken.

Region Hovedstaden er i gang med at undersøge omfanget af forureningen med

klorerede opløsningsmidler i grundvandet under ejendommene Lundtoftevej 150 og 160 m.fl., se figur nedenfor (figuren viser udførte boringer i området). Gennem en årrække har forskellige industrivirksomheder i området forurenet undergrunden.

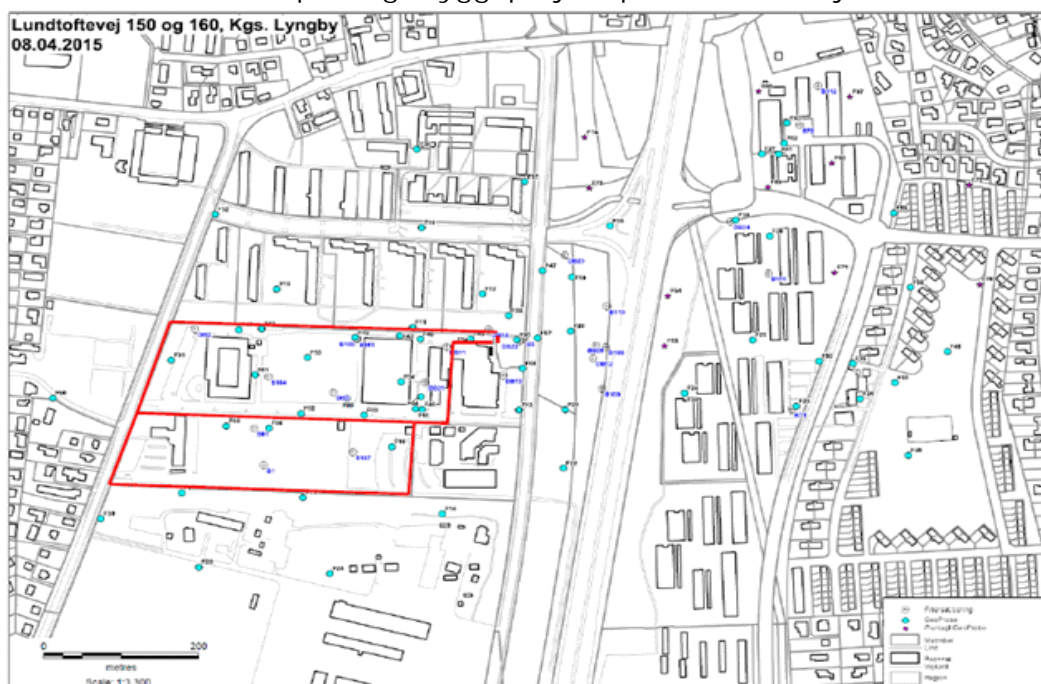
De foreløbige resultater viser, at der er fundet klorerede opløsningsmidler i høje koncentrationer i et stort område omkring ejendommene. Når undersøgelseerne i området er afsluttet, har regionen et overblik over den samlede forureningssituation. På denne baggrund kan regionen vurdere, om forureningen udgør en risiko for grundvandsressourcen, herunder vandindvindingen ved Dybendal Vandværk. Hvis forureningen udgør en risiko for vandindvindingen, er det regionen, der skal betale for oprensning.

Som en del af undersøgelseerne udfører regionen analyser der skal afgrænse grundvandsforureningen i forhold til Dybendal vandværk.

Regionen forventer, at der vil gå 1-2 år, før undersøgelseerne har givet tilstrækkeligt grundlag for at beslutte, hvilken oprensning, der skal udføres.

Når der planlægges for området eller bygges og graves indenfor området, vil regionen og Center for Miljø & Plan sørge for, at der blive taget de nødvendige forholdsregler for at undgå, at forureningen spredes yderligere og for at sikre, at arealerne kan benyttes uden risiko. Regionen og forvaltningen understreger desuden, at drikkevandet fra Dybendal vandværk ikke er forurenet, og at brugerne trygt kan drikke det.

Regionen og Center for Miljø og Plan er i dialog med bygherre og bygherrerådgiver i forbindelse med et planlagt byggeprojekt på Lundtoftevej 160.



Kort over regionens undersøgelsesområde. De røde markeringer viser Lundtoftevej 150 og 160. De farvede prikker viser, hvor regionen har udført

forureningsundersøgelser.

4. Lyngby-Taarbæk Forsyning opgiver prøveboring i Dyrehaven

Lyngby-Taarbæk Forsyning ønsker at etablere en ny kildeplads til vandindvinding indenfor kommunen - det er nødvendigt for både vandmængde og -kvalitet.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har derfor søgt forvaltningen om tilladelse til at undersøge og prøvebore i Jægersborg Dyrehave. Undersøgelserne skulle være grundlag for at vurdere, om Jægersborg Dyrehave kunne udgøre en fremtidig kildeplads for vandindvinding i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Naturstyrelsen planlægger at fremsætte forslag til fredning, hvori der er en bestemmelse om, at yderligere vandindvinding i Dyrehaven ikke vil være mulig. På denne baggrund har Lyngby-Taarbæk Forsyning opgivet undersøgelserne i Jægersborg Dyrehave. Lyngby-Taarbæk Forsyning arbejder nu på at finde andre egnede områder til vandindvinding.

5. Orientering om opdatering af procedure ved nye vejnavne

Proceduren for nye vejnavne er blevet opdateret i henhold til lovgivningen.

Den nye procedure er, at nye vejnavne og ændringer af eksisterende vejnavne indberettes til Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikters elektroniske opslagstavle til orientering for bl.a. beredskab og 112. Derudover afspejler proceduren lovkravet om at registrere og indberette veje digitalt til den Centrale vej- og stifortegnelse.

Procedure ved nye vejnavne er vedlagt som bilag.

6. Klimaaktiviteter

Den 15. september 2015 inviterer kommunen sammen med Gladsaxe, Ballerup og Furesø til inspirationsaften for udskiftning af oliefyr og energirenovering. Mange olietanke skal udskiftes i 2015, og arrangementet byder på uvildig rådgivning fra EnergiTjenesten og mulighed for at møde kommunen og lokale håndværkere.

Den 22. september 2015 inviteres kommunens boligselskaber til inspirationsaften, med seneste nyt om Energibesparelser, Lokal Afledning af Regnvand, Fjernvarme og Affald. På mødet introduceres kommunens tilbud til boligselskaberne, om foredrag om energibesparelser. Vestforbrænding vil fortælle sidste nyt om udrulningen af fjernvarme, og hvilke områder der forventes at komme med i næste etape. Lyngby-Taarbæk Forsyning vil præsentere en række eksempler fra boligselskaber, der med succes har fundet alternative løsninger til håndtering af regnvandet og om mulighederne for tilbagebetaling af tilslutningsbidrag. Forsyningen vil desuden fortælle om den nye affaldsordning.

Som beskrevet i CO₂-reduktionsplanen tilbydes boligejere at få udarbejdet en BedreBolig-plan på baggrund af en energigennemgang af huset. På nuværende tidspunkt har 22 husejere meldt sig til ordningen. Tilbuddet omfatter at

kommunen betaler hele planen (3.000 kr.), hvis boligejeren kan dokumentere at have udført tiltag svarende til en besparelse på mindst 4.000 kwh/år. Da mange energirenoveringsprojekter er forholdsvis tidskrævende, rykkes deadline for dokumentation af energibesparelsen (og dermed udbetaling af anden halvdel af planens pris) til medio 2016.

7. Administrativt høringssvar til Regional vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS).

I forbindelse med Region Hovedstadens høring af udkast til Revus (bilag) har forvaltningen indsendt et administrativt høringssvar (bilag).

Revus'en sætter en retning for den fremtidige udvikling i hovedstadsregionen. Indholdet er derfor både vækst- og udviklingsrettet inden for en række temaer, som spænder bredt ud over områder som klima, erhverv, sundhed, kultur, uddannelse og trafik.

Strategien bygger på dialog med politikere, kommuner, virksomheder, organisationer, universiteter og borgere.

Regionsrådet skal senest i august 2015 vedtage Revus'en, som har betydning for vækst og udvikling ikke kun i Region Hovedstaden men i hele den funktionelle region.

Hertil hører også Region Sjælland og Skåne, som parterne er blevet enige om at markedsføre under brandet Greater Copenhagen.

Forvaltningen har, jf. særskilt meddelelsessag herom, udarbejdet et notat, som introducerer essensen i Revusudkastet og i Greater Copenhagen-samarbejdet.

Som følge af lov nr. 80 af den 28. januar 2014 skal kommunalbestyrelsen forholde sig til den regionale vækst- og udviklingsstrategi i relevante udviklingsstrategier, herunder i erhvervsudviklingsindsatsen og i strategierne for kommuneplanlægningen.

Lyngby-Taarbæk Kommune lever op til loven som følge af udkast til Grønt Lys +, som lægger op til indarbejdelse af både Revus og Greater Copenhagen.

Det skal bemærkes, at Planlovens § 11 stk. 4 vedrørende den tidligere regionale udviklingsplan udgår af Planloven.

8. Temamøde for kommunalbestyrelsen den 3. september 2015 om kommunale og regionale samarbejder for vækst og erhverv.

Som led i udmøntningen af udkast Regional vækst- og udviklingsstrategi (Revus) og som led i implementeringen af vækstinitiativet Greater Copenhagen inviteres Lyngby-Taarbæk Kommune til at deltage i en række samarbejdsprojekter og satsningsområder. Derfor holdes den 3. september 2015 et temamøde for kommunalbestyrelsen med fokus på indhold og organisering af de regionale og kommunale samarbejder indenfor vækst og erhverv.

Temamødet vil indeholde oplæg fra kommunaldirektør i Gladsaxe Kommune Bo Rasmussen, der er repræsenteret i det regionale samarbejde for "Greater Copenhagen" – om vækst og erhvervsudvikling i den samlede region Sjælland, Skåne og Hovedstaden. Bo Rasmussen er også formand for styregruppen om byudvikling langs den kommende letbane, og formand for det regionale embedsmandsudvalg om vækst, uddannelse og beskæftigelse.

Som grundlag for temamødet er vedlagt notat (bilag), som introducerer udkast til Revus og vækstinitiativet Greater Copenhagen.

9. Det Nordsjællandske Parforcejagtsystem på UNESCOs liste over verdensarv

Forvaltningen orienterede pr. e-mail af 7. juli 2015 kommunalbestyrelsens medlemmer om dels Kulturministeriets pressemeddelelse om parforcesystemets optagelse på verdenslisten, dels om de umiddelbart afledte perspektiver og konkrete opgaver.

Ud over, at den officielle markering sker på Eremitageslottet den 23. juni 2015 med deltagelse af de involverede kommuners borgmestre og ministre, og at der herudover sker en mere folkelig markering den 31. oktober 2015 ved Donse Gods indledt med åbning af særudstilling om parforcejagt den 30. oktober på Jagt- og Skovbrugsmuseet, bliver den væsentligste opgave at få afklaret spørgsmålet om en evt. formalisering af en drifts- og udviklingsorganisation til håndtering af dels de forpligtelser, der udspringer af optagelse, dels til håndtering af de muligheder med hensyn til ikke mindst turisme m.v., der forventeligt kan stimuleres via formidlingen af det pågældende kulturlandskab.

Som forvaltningen oplyste i ovennævnte e-mail af 7. juli, vil projektets styregruppe udarbejde et udkast til driftsbudget, som kan forelægges politisk i hver af de deltagende kommuner forventeligt i løbet af efteråret 2015, idet der ikke på forhånd er givet tilsagn fra de deltagende kommuner til hverken indirekte at deltage i en driftsorganisation eller yde direkte bidrag til en sådan. Omvendt ligger det på forhånd klart, jf. oplysninger fra det ministerielle embedsværk, at staten ikke bidrager økonomisk i anden henseende end, hvad der ligger inden for museets opgave.

Ud over at bidrage til et driftsbudget vil der i den enkelte kommune også kunne være afledte udgifter til infrastruktur som led i at understøtte kulturlandskabsformidlingen i ramme af turisme- og erhvervsperspektivet. Forvaltningen vender tilbage med en sag til økonomiudvalget om både afledt økonomi for kommunen til driftsbistand og til infrastruktur.

10. Gensidig orientering om evt. afholdte møder

Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015
Taget til efterretning.

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

Bilagsfortegnelse

1. ReVUS høringsforslag april 2015.
2. Administrativt høringssvar forslag til ReVUS.
3. Notat om Revus og Greater Copenhagen.
4. Procedure ved nye vejnavne.

18. Letbanens dispositionsforslag - traceet, herunder Lundtofte Station

Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane udsendte den 16. april 2015 "Letbane Ring 3, Dispositionsforslag, april 2015" til kommentering i ejerkredsen med høringsfrist 3. juli 2015. Dispositionsforslaget kan ses på kommunens hjemmeside <http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>. Dispositionsforslaget blev drøftet på de politiske møder i juni 2015, herunder Kommunalbestyrelsens møde 25. juni 2015, jf. bilag. Kommunalbestyrelsen godkendte dispositionsforslaget med forbehold for udvalgte delstrækninger:

- ┆ Strækningen fra Lyngby Station til motorvejen (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ┆ DTU-alternativet (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ┆ Stationen ved Lundtofte
- ┆ Tilkøb i traceet langs motorvejen

Der var behov for at tage forbehold for disse delstrækninger, da der manglede supplerende analyser for bl.a. Kanalvejskrydset, stationsplacering ved Lundtofte samt priser på etablering af spuns. Endelig manglende der en aftale med og om DTU.

Udredningen for letbanen er det overordnede dokument, der ligger til grund for den principaftale, som kommunerne i fællesskab indgik i 2013 om letbanen. I udredningen angives linjeføringen for letbanen, men ikke grundlæggende analyser af evt. problemstillinger for letbanens placering. Før sommerferien 2015 viste analyser, at letbanen fortsat kan etableres i det oprindelige planlagte tracee, men at udviklingsmulighederne på arealerne vest for stationen ved Lundtofte og stationen ved Lyngbygårdsvej reduceres, medmindre der anlægges spuns. Kommunalbestyrelsen afsatte derfor 20 mio. kr. til spuns på Kommunalbestyrelsesmødet den 25. juni 2015, jf. bilag, og har herefter afventet de analyser, der fremlægges i denne sag.

Udredning for letbanen: <http://www.dinletbane.dk/media/1265/udredning-om-letbane-paa-ring-3.pdf>

Principaftale for letbanen:

<http://www.dinletbane.dk/media/1263/principaftale-om-letbane-paa-ring->

[3.pdf](#)

Stationen ved Lundtofte:

I dispositionsforslaget er stationen ved Lundtofte placeret ved motorvejsrampeanlægget ved Lundtofteparken. Stationen er sænket i terrænet, så det efterfølgende er muligt at føre letbanen videre under motorvejsrampeanlægget mod nord (Nærum, Gl. Holte mv.). Denne stationsplacering medfører, at skråningsanlæg vil få markant udstrækning på arealet vest for letbanen, og dermed mindskes udviklingsmulighederne på arealerne væsentligt (ca. 5.000 m²), jf. tegningsbilag. Forvaltningen har derfor fået en skønsmæssig vurdering af værdiforringelsen af arealerne ved anlæggelse af skråningsanlæg, jf. lukket bilag, og sammenlignet dette med alternative løsningsforslag udarbejdet af Hovedstadens Letbane:

Løsningsforslag A: Stationen ved Lundtofte placeres som i dispositionsforslaget. Stationen nedgraves i terrænet, og der etableres spuns (støttevæg) langs arealerne mod vest. Hermed kan størst muligt areal udvikles, jf. tegningsbilag. Denne løsning medfører en tilkøbsudgift for Lyngby-Taarbæk Kommune på 48 mio. kr. til spuns mod arealerne, hvilket i følge bilag ikke kan betale sig økonomisk. Der kan dog være andre hensyn udover økonomiske, som kan medføre, at man alligevel vil spuns nu. Forvaltningen kan ud fra en økonomisk vurdering ikke anbefale løsningen.

Hvis arealerne ønskes udviklet på et senere tidspunkt, vil der udover spuns, skulle finansieres rådgiverydelser og flytning af ledninger, og der vil ikke umiddelbart være mulighed for en finansiering af udgifterne over 40 år.

Løsningsforslag B: Stationen ved Lundtofte placeres som i dispositionsforslaget ved motorvejsramperne, men stationen placeres i eksisterende terræn og nedgraves dermed ikke. Denne løsning medfører ikke tilkøbsudgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune på nuværende tidspunkt. Såfremt letbanen på et senere tidspunkt ønskes ført videre mod nord, vil dette medføre markante udgifter til sænkning af letbanens tracee og station for hermed at kunne komme under motorvejsramperne.

Det forudsættes ved denne løsning, at der fortsat kan skabes god tilgængelighed til stationen for de lette trafikanter, herunder adgang til stationen under motorvejsramperne til stisystem til boligområder øst for motorvejen.

Løsningsforslag C: Stationen ved Lundtofte placeres ca. 200 meter mod syd i forhold til placeringen i dispositionsforslaget. Denne løsning vil ikke medføre tilkøbsudgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune. Denne stationsplacering vil dog forringe stationens tilgængelighed og øge gangafstanden for de mange boliger (Eremitageparken) øst for motorvejen samt Lundtofteparken. Stationens placering har desuden været udgangspunkt for den aktuelle udpeging af stationsnære

områder i den gældende kommuneplan. Forvaltningen kan samlet set ikke anbefale denne løsning.

Forvaltningen anbefaler løsningen som angivet i dispositionsforslaget, da den på nuværende tidspunkt ikke medfører yderligere udgifter. Det skal bemærkes, at Hovedstadens Letbane har oplyst, at de fortsat undersøger andre muligheder. Status herom vil fremlægges senest på Kommunalbestyrelsens møde den 3. september 2015.

Stationen ved Lyngbygårdsvej:

Forudsætningerne for placering af stationen ved Lyngbygårdsvej er sammenlignelige med stationen ved Lundtofte. I dispositionsforslaget er stationen ved Lyngbygårdsvej placeret ved Klampenborgvej. Stationen er sænket i terrænet, så den kan føres under Klampenborgvej. Denne stationsplacering medfører markant jordarbejde, og skråningsanlægget vil få udstrækning på arealet vest for letbanen, og dermed mindske udviklingsmulighederne på arealerne væsentligt (ca. 3.500 m²), jf. tegningsbilag. Forvaltningen har derfor fået en skønsæssig vurdering af værdiforringelsen af arealerne ved anlæggelse af skråningsanlæg, jf. lukket bilag, og sammenlignet dette med alternative løsningsforslag udarbejdet af Hovedstadens Letbane:

Løsningsforslag D: Stationen ved Lyngbygårdsvej placeres som i dispositionsforslaget ved Klampenborgvej. Stationen nedgraves i terrænet, og der etableres spuns (støttevæg) langs arealerne mod vest. Hermed kan størst muligt areal udvikles, jf. tegningsbilag. Denne løsning medfører en tilkøbsudgift for Lyngby-Taarbæk Kommune på 32,5 mio. kr. til spuns, hvilket i følge bilag ikke kan betale sig økonomisk. Der kan dog være andre hensyn udover økonomiske, som kan medføre, at man alligevel vil spuns nu. Forvaltningen kan ud fra en økonomisk vurdering ikke anbefale løsningen.

Hvis arealerne ønskes udviklet på et senere tidspunkt, vil der udover spuns, skulle finansieres rådgiverydelser og flytning af ledninger, og der vil ikke umiddelbart være mulighed for en finansiering af udgifterne over 40 år.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af letbaneprojektet blev behandlet i Kommunalbestyrelsen 25. juni 2015, hvor der blev afsat 20 mio. kr. til spuns, jf. vedlagt bilag.

Traceet (1000 kr.)	Investering	2016	2017	2018	2019	2020	2021-56 (årligt)
Lundtofte Station, Dispositionsforslag*	0	0	0	0	0	0	0
Lundtofte Station, løsning A: Spuns	48.000		7.200	1.491	1.491	1.491	1.491
Lundtofte Station, løsning B: Placering i terræn	0	0	0	0	0	0	0
Lundtofte Station, løsning C: Rykkes 200 meter mod syd	0	0	0	0	0	0	0
Station ved Lyngbygårdsvej, Dispositionsforslag*	0	0	0	0	0	0	0
Station ved Lyngbygårdsvej, løsning D: Spuns	32.500	0	4.875	1.010	1.010	1.010	1.010
Afsat af KMB 25-06-2015	20.000	0	3.000	621	621	621	621
Forskel	60.500	0	9.075	1.880	1.880	1.880	1.880

Investeringen finansieres over en 40-årig periode med betaling af 15 % up front.

* Forvaltningen anbefaler disse løsninger

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. stationen ved Lundtofte placeres og udformes som vist i dispositionsforslaget, dvs. nedgravet med skråningsanlæg
2. stationen ved Lyngbygårdsvej placeres og udformes som vist i dispositionsforslaget - nedgravet med skråningsanlæg
3. de økonomiske konsekvenser indregnes i budgetforslag 2016-19

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Oversendt til Økonomiudvalget med henblik på, at forvaltningen til mødet udarbejder et notat, der yderligere belyser sagen.

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

Bilagsfortegnelse

1. Protokol af beslutning KMB 25 juni Letbanens dispositionsforslag
2. Protokol af beslutning KMB 25 juni Letbanens Økonomi og afledte udgifter
3. Stationen ved Lundtofte med skråningsanlæg
4. Stationen ved Lundtofte med spuns (støttevæg)
5. LUKKET BILAG - Værdiforringelse ved skråningsanlæg
6. Stationen ved Lyngbygårdsvej med skråningsanlæg
7. Stationen ved Lyngbygårdsvej med spuns (støttevæg)

19. Letbanens dispositionsforslag - DTU-alternativet

Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane udsendte 16. april 2015 "Letbane Ring 3, Dispositionsforslag, april 2015" til kommentering i ejerkredsen med høringsfrist den 3. juli 2015. Dispositionsforslaget kan ses på kommunens hjemmeside <http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>. Dispositionsforslaget blev drøftet på de politiske møder i juni 2015, herunder Kommunalbestyrelsens møde den 25. juni 2015, jf. bilag. På den baggrund har Lyngby-Taarbæk Kommune i hørings svar oplyst Hovedstadens Letbane godkendelse af dispositionsforslaget med forbehold for udvalgte delstrækninger, hvoraf DTU-alternativet er en af delstrækningerne. Det var ikke muligt at fremsende kommentarer til disse delstrækninger indenfor høringsfristen, da der var behov for supplerende analyser af løsningsforslag samt økonomiske estimater.

I dispositionsforslaget beskrives en basisløsning, hvor letbanen forløber parallelt med motorvejen i traceet fra Klampenborgvej til stationen ved Lundtofte samt en alternativ linjeføring, hvor letbanen føres via Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej - kaldet DTU-alternativet. I alternativet placeres stationer på henholdsvis Akademivej og Anker Engelunds Vej. Med den alternative linjeføring betjenes DTU campus bedre, og passagerprognoseberegninger viser, at alternativet medfører flere passagerer. I forhold til hovedforslaget vil DTU-alternativet medføre ændringer på vejene, idet der skal etableres fem nye signalregulerede kryds på Lundtoftegårdsvej ved henholdsvis Akademivej og Anker Engelunds Vej, på Asmussens Allé ved henholdsvis Akademivej og Anker Engelunds Vej samt på Anker Engelunds Vej ved Kollegiebakken.. Desuden vil Asmussens Allé blive lukket for biltrafik, men fortsat holdes åben for lette trafikanter.

Den alternative linjeføring via DTU med to stationer øger anlægsomkostningerne til letbaneprojektet med ca. 95 mio. kr. i forhold til basislinjeføringen. Forskelsprisen kan henføres til ekstraomkostninger til flere kryds, større udgifter til ledningsomlægninger på DTU's område sammenlignet med basislinjeføringen, og at letbanestrækningen bliver længere. Med statslig aftale af 12. juni 2014 om "Metro, letbane, nærbane og cykler", blev der sikret statslig medfinansiering af DTU-alternativet på 50 mio. kr. Samtidigt har Region Hovedstaden oplyst, at de bidrager med 20 mio. kr. Dette medfører, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal sikre den resterende finansiering på op til 25 mio. kr. Det forudsættes ved denne løsning, at de 25 mio. kr. fordeles ligeligt mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU, dvs. op til 12,5 mio. kr. fra hver part. Det vurderes for sandsynligt, at den

ekstra mængde passagerer ved linjeføringen via DTU vil dække de forventede merudgifter til drift af letbanen.

DTU-alternativet var indregnet i de forventede tilkøbsydelse i den sag, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015, jf. bilag.

Med baggrund i ønsket om at betjene DTU-campus bedre, forventning om øget passagertal og efter yderligere dialog med DTU, anbefaler forvaltningen, at linjeføringen i DTU-alternativet tilkøbes.

DTU har herudover ønsket en sideforskydning af Akademivej mod nord for dermed at opnå bedre placering af stationen på Akademivej i forhold stationens tilgængelighed, eksisterende bygninger samt planer for fremtidig udbygning. Hovedstadens Letbane oplyser, at denne løsning vil medføre en tilkøbsudgift på ca. 11 mio. kr. Da ønsket om ændringen er DTU's, og Akademivej er et privat areal ejet af DTU, er det forudsat, at tilkøbet bestilles af Lyngby-Taarbæk Kommune, men finansieres af DTU.

Der har været forskellige forslag til placering af Letbanen ved Anker Engelunds Vej. Der arbejdes nu (som tidligere) med en placering af letbanen i midten af Anker Engelunds Vej. Da Anker Engelunds Vej er en af kommunens primære trafikveje, dvs. en vej, der skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen, således at biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik afvikles med optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed, har der været fælles ønske om at fremtidssikre vejen, således at den del af vejen, hvor letbanen er placeret, kan udvides til 4 spor i fremtiden uden store fordyrende anlægsomkostninger og ekspropriationsudgifter. Vejudvidelsen medfører en tilkøbsudgift på 5 mio. kr. Da der er tale om fælles ønske fra DTU og kommunen, jf. bilag med mødereferat af 15. april 2015, forudsættes udgiften ligeligt fordelt.

Tilkøbsydelsen var indregnet i de forventede tilkøbsydelse i den sag, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015, jf. bilag.

I tilknytning til letbaneprojektet og i forbindelse med, at nye erhvervsområder og DTU er udpeget som stationsnære kerneområder i Kommuneplan 2013, har Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdet udkast til politisk hensigtserklæring om de langsigtede udviklingsmuligheder, jf. lukket bilag. Med hensigtserklæringen får bl.a. DTU grundlag for planlægning af de fysiske udviklingsmuligheder, jf. Forslag til Kommuneplanstrategi 2015.

En forudsætning for hensigtserklæringen er, at letbanens DTU-alternativ gennemføres, og at kommunens udgifter til denne deles ligeligt mellem DTU og Lyngby-Taarbæk Kommune. I forlængelse af hensigtserklæringen iværksætter DTU og Lyngby-Taarbæk Kommune et samarbejde om den konkrete fysiske

planlægning af DTU-området.

Forvaltningen har udarbejdet udkast til en bindende økonomisk aftale mellem kommunen og DTU. Afhængig af drøftelserne med DTU - planlagt medio august 2015-, kan aftalen vedlægges sagen til behandling i Økonomiudvalget og/eller Kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af DTU-alternativet og tilhørende tilkøb på i alt 15 mio. kr. finansieret over en 40-årig periode med en udbetaling på 15 % up front blev godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 25. juni 2015 til indarbejdelse i budget 2016-2019, jf. bilag.

I tabellen nedenfor er oplistet kommunens økonomiske konsekvenser ved de beskrevne tilkøbsmuligheder.

DTU-alternativet (1000 kr.)	Investering	2016	2017	2018	2019	2020	2021-56 (årligt)
DTU-alternativet	12.500	0	1.875	388	388	388	388
Anker Engelunds Vej	2.500	0	375	78	78	78	78
I alt	15.000	0	2.250	466	466	466	466
Afsat af KMB 25-6-2015	15.000	0	2.250	466	466	466	466
Forskel	0	0	0	0	0	0	0

Ovenstående investering finansieres over en 40-årig periode med betaling af 15 % up front.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. dispositionsforslaget tages til efterretning med forvaltningens bemærkninger,
2. DTU-alternativet vælges som tilkøb med de i sagsfremstillingen nævnte ekstra tilkøb
3. der søges indgået en økonomisk aftale med DTU omkring tilkøb af DTU-alternativet, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU hver finansierer 12,5 mio. kr.
4. der søges indgået en økonomisk aftale med DTU omkring tilkøb på Anker Engelunds Vej, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU hver finansierer 2,5 mio. kr.
5. der søges indgået en økonomisk aftale med DTU omkring tilkøb af

sideforskydning af Akademivej, hvor DTU finansierer 11 mio. kr. Kommunen bidrager ikke til finansieringen

6. Vedlagte hensigtserklæring godkendes, og fremsendes til DTU, når der er indgået økonomisk aftale om DTU-alternativet.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Ad 3. Anbefalet, idet V og A henviser til Statens medfinansiering på 50 mio. kr. og Regionens medfinansiering på 20 mio. kr.

Ad 4. Anbefalet, idet V og A lægger til grund at vejen er en overordnet trafikvej og der skabes mulighed for fremtidig udvikling.

Ad 5. Anbefalet.

Ad 6. Anbefalet.

2 (C) stemmer imod.

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

Bilagsfortegnelse

1. Protokol af beslutning KMB 25 juni Letbanens dispositionsforslag.
2. Protokol af beslutning KMB 25 juni Letbanens Økonomi og afledte udgifter.
3. Protokol af beslutning ØK 19 juni 2015 Hensigtserklæring DTU.
4. Arbejdsgruppemøde nr. 4 DTU-løsning.
5. LUKKET bilag - Planlægningintention.

20. Letbanens dispositionsforslag - strækningen Lyngby Station til motorvejen

Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane udsendte den 16. april 2015 "Letbane Ring 3, Dispositionsforslag, april 2015" til kommentering i ejerkredsen med høringsfrist den 3. juli 2015. Dispositionsforslaget kan ses på kommunens hjemmeside <http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>. Dispositionsforslaget blev drøftet på de politiske møder i juni 2015, herunder Kommunalbestyrelsens møde den 25. juni 2015, jf. bilag. Kommunalbestyrelsen godkendte dispositionsforslaget med forbehold for udvalgte delstrækninger:

- ┆ Strækningen fra Lyngby Station til motorvejen
- ┆ DTU-alternativet (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ┆ Stationen ved Lundtofte (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ┆ Tilkøb i traceet langs motorvejen (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)

Der var behov for at tage forbehold for disse delstrækninger, da der manglede supplerende analyser for bl.a. Kanalvejskrydset, stationsplacering ved Lundtofte samt priser på etablering af spuns. Endelig manglende der en aftale med og om DTU. Hovedstadens Letbane (COWI) har nu udarbejdet analyserne og forslag til alternativ linjeføring i forhold til dispositionsforslaget jf. bilag. Forvaltningen har konsekvensvurderet de enkelte løsningsforslag med udgangspunkt i følgende parametre: trafikafvikling og -sikkerhed, byrum, tilkøb og andet (bl.a. påvirkning af grundejere) mm. (Løsningsforslagene og konsekvensvurderingerne kan ses i bilag).

Forvaltningen har herudover inddraget følgende forudsætninger: Udover den generelle trafikudvikling frem til 2021, hvor letbanen forventes at blive taget i brug, vil der løbende ske en udvikling af Lyngby midtby. Da udviklingsprojekterne vil medføre et øget transportbehov, vil der fremadrettet være behov for etablering af forskellige trafikale tiltag for at opretholde en acceptabel trafikafvikling i Lyngby midtby jf. bilag. Derfor er der i flere af løsningsforslagene taget udgangspunkt i et eksempel på byudvikling ved Gasværksvej for herigennem at kunne vise behov for trafikale afværgeforanstaltninger. Som alternativ til disse forudsætninger kan det vælges, at standse byudviklingen for hermed at mindske transportbehovet eller der

kan accepteres et lavere serviceniveau for trafikafvikling i Lyngby med større kødannelse, længere ventetid, højere sandsynlighed for uheld mm. til følge.

Letbanen kan også udløse trafikale afværgeforanstaltninger afhængigt af tracevalg, og derfor har forvaltningen i det følgende forudsat, at såfremt der vælges letbaneløsninger, der medfører etablering af afværgeforanstaltninger, så finansieres de over 40 år, hvilket er lagt til grund for en række økonomiberegninger i denne sag.

Strækningen på Klampenborgvej fra Lyngby Station til motorvejen (det oprindelige dispositionsforslag):

I dispositionsforslaget er letbanen placeret dobbeltrettet i Klampenborgvejs sydøstlige vejside (langs Magasin/Lyngby Kulturhus). I spidsbelastningsperioder vil denne løsning skabe større kødannelser i Kanalvejskrydset med sandsynlighed for tilbageblokering i krydset ved Lyngby Hovedgade og andre steder, samt indebære en markant risiko for frontalkollisioner med alvorlig personskader i Kanalvejskrydset. For at hindre ovenstående problemstillinger har Hovedstadens Letbane og forvaltningen belyst alternative løsningsforslag.

Konsekvensvurderingerne af de belyste alternativer viser, at der kun kan peges på et løsningsforslag, som umiddelbart ikke giver ekstra udgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune, og som rummes inden for letbaneprojektets økonomi, nemlig løsning A, jf. nedenfor. Andre løsningsforslag kræver væsentlige investeringer af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Løsningsforslag A. Letbanen placeres retningsopdelt i hver vejside af Klampenborgvej fra Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej, hvor letbanen samles på Klampenborgvejs sydside

Letbanen placeres retningsopdelt i hver vejside af Klampenborgvej fra Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej, hvor letbanen samles på Klampenborgvejs sydside som oprindeligt angivet i dispositionsforslaget. Samling af letbanen på Klampenborgvejs sydside sker ved, at letbanen krydser Klampenborgvej i et nyetableret kryds - kun til formål for letbanens "sideskift". Løsningen kan afholdes inden for budgettet af Hovedstadens Letbane.

Denne løsning skaber bedre trafiksikkerhed og trafikafvikling i Kanalvejskrydset. Det er dog forvaltningens vurdering, at det er u hensigtsmæssigt at etablere yderligere kryds på Klampenborgvej. Det må formodes at skabe yderligere stop for trafikken og besværliggøre samordning af trafiklys (kørsel med "grøn bølge"). Forvaltningen har derfor anmodet Hovedstadens Letbane om at dokumentere, at det ikke er muligt/hensigtsmæssigt at lade letbanen krydse Klampenborgvej på tværs i eksisterende kryds ved enten Firskovvej eller ved Sorgenfrigårdsvej. Det bemærkes, at dette løsningsforslag ikke hindrer de trafikale problemstillinger, som fremadrettet vil opstå på vejnettet pga. generel trafikudvikling samt den øgede trafik evt. udviklingsprojekter i byen medfører, ligesom placering af letbanen

i begge vejsider fremadrettet kan skabe problemstillinger og øget anlægsomkostninger i forhold til f.eks. et fremtidigt ønske om lukning af Klampenborgvej.

Løsningsforslag B. Lukning af Klampenborgvej for biltrafik mellem rådhuset og Kanalvej

En lukning af Klampenborgvej for biltrafik mellem rådhuset og Kanalvej er baseret på, at den gennemkørende trafik fremover anvender motorvejsnettet fremfor for Klampenborgvej. Hermed fungerer motorvejen som ringvej omkring byen. Adgangen til og fra parkeringsrampen på Klampenborgvej opretholdes. Selve lukningen skønnes at koste i størrelsesordenen 2 mio. kr. i trafikinvesteringer, mens etablering af byrumfaciliteter mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej meget afhænger af ambitionsniveau, men sættes her til mellem 5 og 10 mio. kr. Udgifterne til anlæg af byrum indgik ikke i de økonomiske konsekvenser af letbaneprojektet, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen 25. juni 2015, jf. vedlagt bilag, da de fysiske forudsætninger ikke var kendte.

Ved en evt. lukning af Klampenborgvej på ovennævnte strækning vil det være nødvendigt at forbedre trafikforholdene for den trafik, der har ærinder i Lyngby bymidte. Dette kan bl.a. ske ved etablering af forskellige afværgealternativer, der aflaster parkeringssøgeringen, primært for biltrafik, der kommer fra sydvest enten ved etablering af parkeringshuse i den sydvestlige del af bymidten (1) eller ved etablering af en rampe ved rådhuset med adgang til parkeringskælderen under Lyngby Storcenter/Kulturhuset (2). En grundlæggende afværgeforudsætning for lukning af Klampenborgvej er herudover, at der samtidig sker en forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej (3), hvormed trafikken kan ledes udenom bymidten. De samlede tiltag vil reducere trafikken på Klampenborgvej med 20-30 %.

For begge afværgealternativer gælder, at det oprindelige dispositionsforslag om placering af letbanen på Klampenborgvejs sydlige side frem til Firskovvej kan fastholdes, idet Kanalvejskrydset ved en lukning af Klampenborgvej for almindelig biltrafik gøres væsentligt mere trafiksikkert. På grund af den reducerede biltrafik på Klampenborgvej ved de forskellige tiltag, vil det herudover være muligt at placere letbanen på selve Klampenborgvej helt frem til motorvejen. Derved reduceres Klampenborgvej til 2 spor, og samtidig vil beboerne, der bor ud til Klampenborgvej få væsentlige færre gener fra både letbanen, og fra trafikken generelt (se løsning F, nedenfor).

1. Etablering af parkeringshuse i sydvest (afværgealternativ 1 til løsningsforslag B)
Etablering af parkeringspladser i parkeringshuse "over terræn" skønnes at koste mellem 250-350.000 kr./stk. Hvis det antages, at der prioriteres ca. 70 mio. kr. til parkeringsanlæg, vil der kunne etableres ca. 250-300 parkeringspladser. En sådan løsning vil have følgende fordele/ulemper:

- Parkeringspladserne vil i større eller mindre grad kunne finansieres af en

parkeringsfond

- | Det vil kræve, at kommende byudviklingsprojekter generer midler til P-fonden, da der pt. er meget beskedne midler i fonden.
- | Parkeringspladserne vil i noget omfang kunne reducere søgning til parkeringspladser under Lyngby Storcenter/Kulturhuset. Dermed reduceres trafikken på parkeringssøgeringen.
- | Konsekvensen vil dog være, at velbeliggende/værdifulde arealer anvendes/sælges til parkeringspladser fremfor butikker, kontorhuse, boliger etc.

2. Etablering af rampe ved rådhuset med adgang til parkeringspladser under Lyngby Storcenter og Kulturhus (afværgealternativ 2 til løsningsforslag B)
Denne løsning vil koste ca. 70 mio. kr. Fordele/ulemper ved denne afværgeforanstaltning er:

- | Der skabes umiddelbart adgang til parkeringspladserne under Lyngby Storcenter/Kulturhuset fra sydvest. Dette skønnes at give en reduktion af trafikken på parkeringssøgeringen.
- | Det vil være muligt i fremtiden at etablere parkeringspladser under Gasværksvej, fordi der er sikret en hensigtsmæssig trafikalt adgangsvej fra sydvest (Andre adgangsveje til en evt. kommende parkeringskælder under Gasværksvej vil sandsynligvis være trafikalt problematiske)
- | Med forudsætning om etablering af kælderparkering under Gasværksvej, skabes samtidig opgangsmuligheder direkte til Lyngby Hovedgade, hvorved tilgængelighed til parkeringspladser fra Hovedgaden forbedres.
- | Med forudsætning om etablering af kælderparkering under Gasværksvej undgås tab af værdifuld jord til parkeringshuse andre steder i byen
- | En vestvendt rampe skønnes at kunne indgå i letbaneprojektet, og dermed finansieres over 40 år, såfremt det oprindelige dispositionsforslag fastholdes.
- | Såfremt rampen ikke etableres i forbindelse med letbaneprojektet, men ønskes etableret på et senere tidspunkt, vil den med stor sandsynlighed fordyres væsentligt, som følge af fordyrende udgravninger, flytning af ledninger, hensyn til letbanen mv. For at projektet kan holdes på 70 mio. kr. er det således en forudsætning, at en evt etablering af en rampe sker korordineret med letbaneprojektet.

3. Forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej (afværgeforudsætning)

Forlængelse af Firskovvej er en forudsætning for lukning af Klampenborg, idet trafikken for bymidten skal kunne ledes ud på motorvejssystemet, hvormed parkeringssøgeringen aflastes. På nuværende tidspunkt estimeres en forlængelse af Firskovvej at koste ca. 50 mio. kr. For at opnå den fulde effekt af Firskovvejs forlængelse, anbefales det herudover at optimere flere kryds på det overordnede vejnet, bl.a. rampekrydset på Jægersborgvej ved motorring 3 samt krydsene på

Nybrovej ved henholdsvis Buddingevej og Lagergårdsvej. Disse og andre kryds er allerede i dag belastet trafikalt, og det må forudsættes, at tiltag skal finansieres i samarbejde mellem Vejdirektoratet, Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune. Det estimeres, at der skal gennemføres tiltag på det overordnede vejnet i størrelsesordenen 25-50 mio. kr.

Løsning C. Lukning af parkeringsrampe fra Klampenborgvej til parkeringskælder under Lyngby Storcenter/Kulturhus

Hovedstadens Letbane har i forbindelse med problemstillingen vedrørende Kanalvejskrydset belyst en løsning, hvor parkeringsrampen på Klampenborgvej lukkes. Grundlæggende vil løsningen være meget dyr dels skal der foretages ekspropriation af rampen, dels vil der skulle ændres i det underjordiske "bilfordelersystem", og endelig vil der skulle etableres afværgeforanstaltninger i form af nye til- og frakørselsramper. Løsningen er skønnet for dyr, og derfor har Hovedstadens Letbane ikke arbejdet videre med løsningsmuligheden. Forvaltningen finder også, at løsningen er uhensigtsmæssigt såvel af økonomiske som af trafikale årsager.

Løsning D. Delvis flytning af parkeringsrampen til parkeringskælder under Lyngby Storcenter/Kulturhuset

Hovedstadens Letbane har endvidere belyst en løsning, hvor en del af den eksisterende rampe flyttes frem mellem lokalbanen og Kanalvej. Dette vil koste 70 mio. kr. Samtidig løser det ikke problemerne i Kanalvejskrydset væsentligt. Hovedstadens Letbane har ikke arbejdet videre med løsningen af økonomiske og trafikale årsager. Forvaltningen er enige i denne vurdering.

Løsning E. Tilkøb om sideforskydning af letbanen langs Klampenborgvej med et par metre nord for Firskovvej

På strækningen nord for Firskovvej kan letbanen sideforskydes et par metre mod nord (væk fra bebyggelsen). Dette kræver ombygning af Klampenborgvej, og vil derfor medføre et tilkøb på 18 mio. kr. Denne tilkøbsydelse var indregnet i oversigten med forventede tilkøbsydelser i den politiske sagsfremstilling, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen 25. juni 2015, jf. vedlagt bilag. Forvaltningen vurderer, at omkostningerne er relative høje set i forhold til en relativ lille forbedring i forhold til ejendommene.

Løsning F. Tilkøb af placering af letbanen på Klampenborgvej og dermed reduktion af Klampenborgvej til 2 spor

En forudsætning for denne løsning er, at Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej er lukket for almindelig biltrafik, at Firskovvej er forlænget (afværgeforudsætning), at der foretages investeringer i det overordnede vejnet, bl.a. rampekrydset på Jægersborgvej ved Motorring 3, kryds på Nybrovej, og at der er etableret et af de to afværgealternativer i sydvest enten i form af ekstra parkeringspladser (1) eller i form af en sydvestvendt rampe ved rådhuset til parkeringsfaciliteterne under Lyngby Storcenter/Kulturhuset (2). Den samlede

løsning medfører, at den gennemkørende trafik på Klampenborgvej reduceres med 20-30 %. Isoleret set er etablering af letbanen på Klampenborgvej frem til motorvejen udgiftsneutralt i form af tilkøb.

Andre løsningsforslag

Såfremt der ønskes belysning af helt nye løsningsforslag, kan dette formentlig kun iværksættes efter en drøftelse i ejerkredsen/bestyrelsen for Hovedstadens Letbane, og det vil med stor sandsynlighed forrykke hele tidsplanen for letbanens etablering.

Samlet vurdering

Yderligere konsekvensvurdering af de enkelte løsningsforslag er beskrevet i bilag, herunder ved trafikanalyser af Via Trafik og Hovedstadens Letbane (COWI).

På baggrund af en økonomisk vurdering anbefaler forvaltningen løsning A, hvor letbanen placeres retningsopdelt i hver vejside af Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej, hvor letbanen samles på Klampenborgvejs sydside som oprindeligt angivet i dispositionsforslaget. Krydsning på tværs af Klampenborgvej skal i størst muligt omfang søges gennemført gennem allerede eksisterende kryds frem for etablering af et nyt kryds - kun for letbanen. Løsningen afholdes inden for budgettet af Hovedstadens Letbane.

Såfremt forvaltningen skulle anbefale en helhedsorienteret løsning for Lyngby bymidte uden skelen til økonomi, ville forvaltningen anbefale, at Klampenborgvej lukkes mellem Lyngby Rådhus og Kanalvej (Løsning B), at der etableres en sydvestvendt rampe ved rådhuset, der giver adgang til parkeringspladserne under Lyngby Storcenter/Kulturhuset samt sikrer en hensigtsmæssig trafikal adgangsvej til en evt. fremtidig parkeringskælder under Gasværksvej (afværgeforanstaltning 2), og at letbanen placeres på Klampenborgvej (vejarealet uden ekspropriation) frem til motorvejen, hvormed vejen indsnævres til 2 spor (Løsning F). En forudsætning for den samlede løsning er, at Firskovvej forlænges (afværgeforudsætning), og at der for at få den fulde effekt af Firskovvejs forlængelse, sker en optimering på det overordnede vejnet, bl.a. på rampekryds ved Jægersborgvej ved Motorring 3, kryds på Nybrovej mv.

Til grund for en helhedsorienteret løsning ligger, at uanset valg af løsninger, så vil Lyngby bymidte være trafikalt belastet. Lukning af Klampenborgvej med etablering af sydvestvendt rampe og placering af letbanen på Klampenborgvej frem til motorvejen vil ikke forbedre denne situation, men løsningen vil give mulighed for et væsentligt forbedret bymiljø, give mulighed for adgang til en kommende parkeringskælder under Gasværksvej, reducere brug af værdifuld erhvervsjord til parkeringshuse, bedre integration af Lyngby Hovedgade (ved opgang fra parkeringskælder til Lyngby Hovedgade) med Lyngby Storcenter og et kommende udviklingsprojekt af Gasværksvej, reducere støjniveauet fra Lyngby Rådhus frem til

motorvejen og dermed tilgodese beboerne.

VVM

Borgernes bemærkninger til letbaneprojektets VVM-redegørelse er vedlagt i bilag. Det er Staten, der vurderer bemærkninger til VVM, og agerer på disse. Senere på året (tidspunkt endnu ukendt) vil der udgives en hvidbog med alle bemærkninger i forbindelse med VVM-høringen. Den vil blive forelagt til politisk orientering.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af letbaneprojektet blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015, jf. vedlagt bilag.

I tabellen nedenfor er oplistet de økonomiske konsekvenser ved valg af denne sags forskellige løsningsforslag. Det forudsættes at afværgeforanstaltningerne kan inddrages i letbaneprojektet, som tilkøb og dermed lånefinansieres over 40 år.

Strækningen Lyngby station-motorvejen (1000 kr.)	Kommunens investering	2016	2017	2018	2019	2020	2021-56 (årligt)
Løsning A: Letbanen etableres på hver side af Klampenborgvej til nord for Firskovvej	0	0	0	0	0	0	0
Løsning B: Klampenborgvej lukkes	12.000		2.000	5.000	5.000		
Afværgeforudsætning til løsning B: Forlængelse af Firskovvej (*1og*2)	50.000	0	7.500	1.520	1.520	1.520	1.520
Afværgealternativ 1 til løsning B: Etablering af parkeringshuse, der forudsættes finansieret af en parkeringsfond	0	0	0	0	0	0	0
Afværgealternativ 2 til løsning B: Etablering af vestvendt rampe ved rådhuset til parkeringspladser under Storcenteret/Kulturhuset (*1)	70.000	0	10.500	2.130	2.130	2.130	2.130
Løsning C: Lukning af parkeringsrampe på Klampenborgvej Udgået af økonomiske og trafikale årsager							
Løsning D: Delvis flytning af parkeringsrampe på Klampenborgvej Udgået af økonomiske og trafikale årsager							
Løsning E Sideforskydning af letbanen langs Klampenborgvej ved beboelse (*1)	18.000	0	2.700	0.550	0.550	0.550	0.550
Løsning F Placering af letbanen på Klampenborgvej	62.000	0	9.500	6.520	6.520	1.520	1.520

frem til motorvejen. Løsningen medfører en række afværgeforanstaltninger:	132.000	0	20.000	8.650	8.650	3.650	3.650
Kombination (*1 og *2): Løsning B + afværgeforudsætning + afværgealternativ 1							
Kombination (*1 og *2): Løsning B + afværgeforudsætning + afværgealternativ 2							
Afsat af KMB 25-6-2015	18.000	0	2.700	550	550	550	550

*1 Finansieres over en 40-årig periode med betaling af 15 % up front.

*2 Hertil kan komme yderligere udgifter på 25-50 mio. kr. på det overordnede vejnet, bl.a. til ombygning af kryds. Da kryds og vejnet allerede i dag er trafikalt belastet, skønnes opgaven at skulle drøftes og finansieres i samarbejde mellem Vejdirektoratet, Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Hovedstadens Letbane meddeles, at letbanens linjeføringen fra Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej ønskes retningsopdelt i hver vejside,
2. letbanens krydsning af Klampenborg søges gennemført gennem eksisterende kryds, såfremt dette er muligt/hensigtsmæssigt,
3. de økonomiske konsekvenser indregnes i budgetforslag 2016-19.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Oversendt til Økonomiudvalget, med henblik på at forvaltningen udarbejder et notat, der belyser sagen yderligere.

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

Bilagsfortegnelse

1. Protokol af beslutning KMB 25 juni Letbanens Økonomi og afledte udgifter.
2. Protokol af beslutning KMB 25 juni Letbanens dispositionsforslag.
3. Indsendte VVM høringssvar.
4. Notat Letbanens linjeføring Klampenborgvej.
5. Løsningsforslag fra COWI.
6. Firskovvej Klampenborgvej Trafikanalyse Notat Rev1.

21. Letbanen - Tilkøb af rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på deres møde den 9. juni 2015 at udsætte sagen om "Tilkøb af rilleskinner med græs/sedum til letbanen på Buddingevej" med henblik på, at forvaltningen belyser de økonomiske konsekvenser af tilvejebringelse af et grønt indtryk på en yderligere strækning af Buddingevej fra Christian X's Allé til kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune. Protokol af dagsordenspunktet fra den 9. juni 2015 er vedlagt (bilag).

Da Hovedstadens Letbane efter udvalgets møde er fremkommet med nye oplysninger om tilkøb, anses sagen for at være forældet, og dermed afsluttet. Denne sag er derfor en ny sagsfremstilling med nye informationer.

Flere kommuner har stillet spørgsmål omkring størrelsen på prisestimatet for tilkøb af rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum. På den baggrund forventes bestyrelsen for Hovedstadens Letbane på deres møde 27. august 2015 at drøfte, om kommunerne kan få mulighed for at vælge tilkøb af rilleskinner med asfalt/græs/sedum som option ved udbuddet. Det betyder, at kommunerne først behøver at vælge tilkøb om rilleskinner, når de kender prisniveauet. Der forligger endnu ikke en dagsorden til bestyrelsens møde den 27. august 2015. Det forventes, at der til Kommunalbestyrelsens møde den 3. september 2015, kan orienteres om den beslutning, som bestyrelsen for Hovedstadens Letbane har truffet angående mulighed for optioner.

Strækningen Buddingevej mellem Engelsborgvej og Christian X's Allé

På Buddingevej mellem Engelsborgvej og Christian X's Allé er der pladsmæssige problemer. Derfor er der i basisforslaget for letbanen udlagt rilleskinner med asfalt i den ene kørselsretning, så både biler og letbane benytter samme tracee. Forvaltningen bemærker, at græs og sedum ikke er anvendeligt, hvor der kører biler og busser.

I den anden kørselsretning er vejtracee og letbanetracee adskilt, og letbanen er i basisforslaget anlagt som ballasterede spor med skærver. For at skabe et visuelt ens billede ved de Engelske Rækkehuse besluttede Kommunalbestyrelsen den 16. april 2015 (jf. bilag), at udskifte de ballasterede spor med rilleskinnespor med asfalt. Beslutningen blev truffet på baggrund af følgende sagsforelæggelse: "*Der indgår allerede rilleskinnespor ved de "engelske rækkehuse" på Buddingevej i basisforslaaet for letbanen, men kun i den ene kørselsretning. Den anden*

kørselsretning er udlagt som ballastede 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 Christian X's Allé og Engelsborgvej, som er planlagt til ballastede spor. Tilkøbet koster 2,8 mio. kr."

Øvrige strækninger på Buddingevej

På kommunalbestyrelsesmødet den 16. april 2015 blev der i forbindelse med drøftelsen af ovennævnte rilleskinnespor udtrykt et ønske om at få belyst omkostningerne forbundet med valg af græs/sedum på andre steder af Buddingevej. Hovedstadens Letbane oplyser, at det koster det samme, om der vælges rilleskinnespor med asfalt, sedum, græs eller beton, jf. vedlagte prisestimer i bilag.

Hvis bestyrelsen for Hovedstadens Letbane - som nævnt i indledningen - skaber mulighed for at indhente optionspriser på rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum, peger forvaltningen derfor på, at der indhentes priser i forbindelse med udbud af letbaneprojektet på følgende delstrækninger i Lyngby-Taarbæk Kommune:

- a. Buddingevej mellem kommunegrænsen og Christian X's Allé - rilleskinnespor med græs
- b. Klampenborgvej mellem Firskovvej og Lundtoftegårdsvej - rilleskinnespor med græs
- c. Langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Akademivej - rilleskinnespor med græs
- d. Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej - rilleskinnespor med græs
- e. Langs motorvejen mellem Anker Engelundsvej og stationen ved Lundtofte - rilleskinnespor med græs

På delstrækningen gennem Lyngby centrum indeholder basisforslaget allerede rilleskinnespor med asfalt, da området også skal betjene busser og biler.

Såfremt Hovedstadens Letbane ikke giver mulighed for valg af optioner, arbejder forvaltningen ikke videre med yderligere tilkøb af rilleskinnespor, jf.

Kommunalbestyrelsens beslutning den 16. april 2015 om fravalg af yderligere tilkøb om rilleskinnespor.

Forvaltningen har i øvrigt forespurgt hos Gladsaxe Kommune, hvordan kommunen forventer, at letbanens trace bliver på Buddingevej, herunder valg af skinnetype. Gladsaxe Kommune oplyser, at de sideløbende med de politiske drøftelser i Lyngby-Taarbæk Kommune i august 2015 har samme drøftelser i Gladsaxe Kommune. Her anbefaler forvaltningen ligeledes, at der indhentes optionspriser på rilleskinnespor med græs, og når priserne foreligger, træffes en politisk beslutning.

Som alternativ til rilleskinnespor med græs/sedum kan strækningen gøres grønnere med hække, vejtræer eller lignende. Hovedstadens Letbane har udsendt et notat, der beskriver muligheden for at afskærme letbanen med grønt – se vedlagt bilag. Da vejprofilet på Buddingevej er smalt, vil grøn afskærmning af letbanen med hæk dog medføre, at parkeringsbanerne i begge vejsider nedlægges - ca. 40 parkeringspladser. Som alternativ til grøn afskærmning af letbanen, kan forvaltningen anbefale, at strækningen gennemgås, for at kortlægge muligheden for et plante vejtræer i forbindelse med parkeringsbanen, hermed vil antallet af parkeringspladser, der skal nedlægges, blive begrænset. Da der fortsat arbejdes på at optimere projektet, anbefales det, at en evt. vurdering af placering af vejtræer afventer detailprojektet, og muligvis resultat af prisoptioner. Det forventes endvidere, at Hovedstadens Letbane i løbet af efteråret 2015 vil udarbejde et paradigme for træbeplantning langs letbanen, primært i forhold til afstandskrav mellem letbanen og træerne set i forhold til træsort, herunder højde, udstrækning af rodnet og trækrone.

Beslutningen om etablering af vejtræer kan indarbejdes i projektet løbende og kræver dermed ikke en beslutning på nuværende tidspunkt.

Økonomiske konsekvenser

I forhold til tilkøb er rammen på 2,8 mio. kr. uændret i forhold til sagens forelæggelse den 16. april 2015, hvor tilkøbet af rilleskinnespor på Buddingevej mellem Engelsborgvej og Christian X's Allé blev godkendt, og anvist indarbejdet i budgetprocessen for Budget 2016.

De økonomiske konsekvenser ved tilkøb af rilleskinnespor med græs på øvrige delstrækninger kan først forelægges udvalgene, når der er indkommet tilbud på letbaneprojektet, jf. ovenfor.

Forvaltningen har undersøgt de økonomiske konsekvenser af tilvejebringelse af et grønt indtryk på en yderligere strækning af Buddingevej fra Christian X's Allé til kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune:

- hækafskærmning på begge sider af letbanen på Buddingevej syd for Christian X's Allé til kommunegrænsen vil koste ca. 0,5 mio. kr.
- etablering af vejtræer i forbindelse med kryds og parkeringslommer koster ca. 35.000 kr. pr. vejtræ.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår de trafikale hensyn.

Byplanudvalget for så vidt angår vejens udseende.

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. rilleskinnespor med asfalt på delstrækningen på Buddingevej mellem Christian

X`s Allé og Engelsborgvej fastholdes i henhold til Kommunalbestyrelsens beslutning af 16. april 2015, men reguleres i henhold til kommende optionspriser

2. der i forbindelse med udbud af letbaneprojektet indhentes optionspriser på rilleskinnespor med græs på følgende delstrækninger:

- a. Buddingevej mellem kommunegrænsen og Christian X`s Allé
- b. Klampenborgvej mellem Firskovvej og Lundtoftegårdsvej
- c. Langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Akademivej
- d. Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej
- e. Langs motorvejen mellem Anker Engelundsvej og stationen ved Lundtofte

3. der træffes beslutning om eventuelle tilkøb af rilleskinnespor med græs, når der foreligger priser på ydelsen

4. hvis bestyrelsen for Hovedstadens Letbane beslutter ikke at skabe mulighed indhentning af optionspriser på rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum, fastholdes indstillingspunkt 1 (uden regulering for optionspris), mens 2-3 bortfalder

5. der senere fremlægges sag om at etablere vejtræer på udvalgte strækninger.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Ad 3. Anbefalet.

Ad 4. Anbefalet.

Ad 5. Anbefalet.

2 (C) stemmer imod.

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

Bilagsfortegnelse

1. Protokol af beslutning TMU 9. juni 2015 Tilkøb af græs-sedum.
2. KMB-beslutning 16.04.2015.
3. Notat - prisforskel på ballasteret spor og rilleskinnespor.
4. Notat - Grøn afskærmning af spor.