

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 7. februar 2012 kl. 15:30
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

Endvidere deltog:

Teknisk direktør Bjarne Holm Markussen,
sekretariatschef Regin Atterdag Nordentoft,
afdelingschef Kim Dahlstrøm og planchef og
bygningsinspektør Sidsel Poulsen

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Budgetproces 2013-16 – orientering om Økonomiudvalgets beslutning	4
02	Virksomhedsplan 2012 for Teknisk Forvaltning	7
03	Fortunens Ponyudlejning	9
04	Bredevej 120 - Oplagsplads til forsyning	12
05	Teknik- og Miljøudvalget - Etablering af niveaufri adgang	15
06	Buslinie 388 - udbud	17
07	Mulighedskatalog fra Movia	20
08	Buslinie 186 til DONG Energy - evaluering og forslag til fremtidig drift	23
09	Buslinie 194 - forslag om ændring af frekvens	26
10	Ændring af jordflytningsgebyr taksten for virksomheder 2012	28
11	Finansiering af ny spildevandsplan	29
12	TMU - Tilbygning til eksist. bastionsanlæg omkring Eremitageslottet - tilbygningen kræver dispensation fra skovbyggelinjen	32

13	Tilsynsberetning - kompetencefordeling	34
14	Trængselsafgift i Hovedstadsområdet	35
15	EDB-system til parkeringslicenser	37
16	Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 07-02-2012	39
17	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - DTU-virusforskningscenter, evt. myndighedsbehandling med hensyn til miljø	41
18	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Naturlige legepladser	42
19	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Tydeligere skiltning af parkeringsreglerne i Lyngby Centrum	43
20	Opsamling på visionsdrøftelser i Teknik- og Miljøudvalget	44
21	LUKKET SAG. Betalt parkering, licitation januar 2012	45
22	LUKKET SAG. Betaling af vejafvandingsbidrag	47

1.

Budgetproces 2013-16 – orientering om Økonomiudvalgets beslutning

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede på mødet den 24. januar 2012 forvaltningens forslag til tidsplan og principper på grundlag af notat af 16. januar 2012.

Forvaltningens forslag bygger på en række centrale principper om

- at skabe et tidligt samlet økonomisk overblik i form af budgetredegørelse og budgetanalyser
- at udarbejde en budgetstrategi til Økonomiudvalgets møde den 17. april
- at afholde en budgetkonference den 23. april for kommunalbestyrelsen
- at sikre en tidlig og aktiv involvering af de faglige ledere
- at sikre en tidlig og mere aktiv involvering af fagudvalgene
- at sikre en tidlig inddragelse af MED-organisationen

I tråd med disse principper havde forvaltningen i notatet af 16. januar 2012 foreslået, at der allerede på Økonomiudvalgets januarmøde blev truffet en beslutning om, at fagudvalgene skulle gå i gang med at finde besparelsesforslag på 1 pct., og at fagudvalgenes løsningsforslag – efter drøftelser i MED-organisationen - skulle indarbejdes i budgetforslaget.

På baggrund af oplægget besluttede Økonomiudvalget

1. at igangsætte en proces i de stående udvalg, hvor der skal findes ideer til reduktion af serviceudgifter, hvor Økonomiudvalget har et ambitionsniveau på 1 pct.,
2. at forslagene sammenskrives i et handlekatalog uden at indgå i budgetforslaget, og
3. at tidsplanen i notatet af 16. januar 2012 tilrettes i overensstemmelse med pkt. 1 og 2.

I indeværende møde vil forvaltningen give en orientering om, hvordan den påtænker at tilrettelægge fagudvalgets arbejde med Økonomiudvalgets beslutning af 24. januar 2012.

Orienteringen bygger på nedenstående tidsplan og proces:

Dato:	Aktivitet	Aktør
Februar (uge 6)	Fagudvalgene orienteres om Økonomiudvalgets beslutning af 24. januar 2012 og om forvaltningens	POL

	oplæg til proces.	
Febr. og marts	<p>Forvaltningen</p> <ul style="list-style-type: none"> - inddrager de decentrale ledere i idéfassen for budgettilpasningen og - arbejder med handleforslag, hvis omfang lever op til Økonomiudvalgets ambitionsniveau på 1 pct.´s reduktion. <p>Herunder vil MED-organisationen løbende blive inddraget, således at forslagene vil blive behandlet i MED-organisationen inden endelig behandling i fagudvalgene.</p>	ADM
April (uge 15)	<p>Fagudvalgene sættes i gang med budgetarbejdet på baggrund af oplæg fra forvaltningen – 1. oplæg. På mødet drøftes forvaltningens oplæg, herunder de konsekvenser der er anført af forvaltningen og af MED-organisationen.</p>	POL
April (den 17. april)	<p>Økonomiudvalget fastlægger budgetstrategien,</p> <ul style="list-style-type: none"> - herunder krav til serviceudgifternes størrelse, og - retningslinjer for fagudvalgenes arbejde med budgetrammen 	POL
April og maj	<p>På baggrund af fagudvalgsbehandlingen arbejder forvaltningen videre med forslagene i 1. oplæg. Endvidere arbejder forvaltningen med yderligere forslag – 2. oplæg, således at summen af forslag til handlekataloget matcher sparekravet fra Økonomiudvalgsmødet den 17. april.</p>	ADM
Maj (uge 19)	<p>Fagudvalgene drøfter på ny forvaltningens forslag til reduktioner, både 1. oplæg og 2. oplæg.</p>	POL
Juni	<p>Forvaltningen arbejder videre med forslagene efter fagudvalgsmødet i uge 19, herunder inddrages ledere og MED-organisationen.</p>	ADM
Juni (uge 24)	<p>Fagudvalgene færdiggør behandlingen af de fremlagte handleforslag, så de kan indgå i samlet oplæg til Økonomiudvalgsmødet den 19. juni.</p>	POL
Juni (den 19. juni)	<p>Økonomiudvalget</p> <ul style="list-style-type: none"> - drøfter budgetstatus og fastlægger evt. korrektioner til sparekravet - drøfter handlekataloget, som er oversendt fra fagudvalgene - drøfter det videre arbejde med forslagene, herunder offentliggørelse 	POL
Juli og august	<p>Forvaltningen igangsætter evt. yderligere forslag til handlekataloget jf. beslutningen i ØK-mødet den 19. juni.</p>	ADM
August	<p>Forvaltningen klargør budgetforslaget 2013-16 med</p>	ADM

	henblik på udsendelse den 22. august, og Færdiggør handlekataloget til ØK-mødet den 20. august.	
August (den 20.aug.)	Økonomiudvalget orienteres om seneste budgetstatus, og træffer beslutning om den videre procedure omkring handlekataloget.	POL

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Taget til efterretning.

2.

Virksomhedsplan 2012 for Teknisk Forvaltning

Sagsfremstilling

Jf. Økonomiudvalgets beslutning pr. 24.01.2011 anmodes Teknik- og Miljøudvalget forudgående om godkendelse af planen. Efterfølgende tilbagesendes sagen til slutbehandling i Økonomiudvalget.

Virksomhedsplanerne for 2012 er udarbejdet i to niveauer, dels direktionens, og dels de enkelte forvaltningers virksomhedsplaner. Forvaltningernes virksomhedsplaner suppleres af virksomhedsplaner for de decentrale institutioner.

Virksomhedsplanerne har undergået løbende forandringer siden 2009 med det formål at udvikle planerne som styringsredskab både mellem det politiske og administrative system og internt i administrationen. I forbindelse med planerne for 2012 har der været fokus på at formulere mål og succeskriterier for de enkelte temaer og indsatser som redskab i den løbende opfølgning og resultatvurdering.

Direktionens virksomhedsplan bygger på den udviklingsstrategi, som administrationen har arbejdet efter siden 2009, og som rækker frem til og med 2012. Direktionen har valgt at sætte fokus på følgende 8 temaer/indsatser:

- Politiske betjening og politikudvikling
- Økonomisk styring
- Organisation
- Trivsels- og ledelsesmåling
- Vidensby 2020
- Digitalisering
- Fokus på kerneydelserne
- Talentudvikling.

Temaerne fra direktionens virksomhedsplan udmøntes i forvaltningernes virksomhedsplaner som bidrag til en sammenhængende udviklingsretning for administrationen under ét. Forvaltningernes virksomhedsplaner indeholder herudover egne temaer og indsatser, som er mere specifikke for den enkelte forvaltning. Der er også nogle indsatser, som går på tværs af forvaltningerne og derfor optræder i flere virksomhedsplaner, fx sundhed, det specialiserede område og lign.

Ved siden af bestræbelsen på skærpet mål- og resultatfokus har det været målet at understøtte form- og layout-mæssig ensartethed mellem de forskellige virksomhedsplaner. Her er der sket en forbedring i forhold til tidligere, selvom der fortsat er nogle forskelle, som afspejler de mere organisatoriske m.v. forskelle. Da det nuværende plansystem indgår i organisationsovervejelserne og vil skulle revurderes, har der ikke været insisteret på en fuldstændig ensartethed.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af de indsatser, som direktionen og forvaltningerne igangsætter i 2012, fremgår under de enkelte indsatser. Udgangspunktet er, at indsatserne udspringer af allerede vedtagne beslutninger, og at der i vidt omfang er sikret økonomisk grundlag herfor, hvor det er nødvendigt. Planerne er i øvrigt del af den fortsatte bestræbelse på både at tilpasse og effektivisere ressourceforbruget i kommunen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget behandler virksomhedsplanerne for administrationen. Virksomhedsplanerne for de enkelte decentrale institutioner behandles af respektive fagudvalg.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at virksomhedsplanerne lægges til grund ved kommunens opgaveløsning i 2012.

Økonomiudvalget den 24. januar 2012:

Udsat til behandling efter foretagen behandling i de enkelte stående udvalg.

Rolf Aagaard-Svendsen (C) var fraværende.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Anbefales.

3.

Fortunens Ponyudlejning

Sagsfremstilling

På baggrund af Byplanudvalgets møde den 15. juni 2011 og Teknik- og Miljøudvalgets møde den 14. juni 2011 er der fremsendt to alternative forslag, materialet er vedlagt til udvalgets medlemmer:

- Skitseforslag 1 hvor rejsestalden nedrives.
- Skitseforslag 2 hvor rejsestalden bevares. Denne kræver dog at rejsestalden ombygges både i bygningens indretning og facade.

Forvaltningens vurdering

Lov om bygningsfredning og -bevaring

Mht. rejsestalden har den ønskede nedrivning været offentliggjort. Her er der indkommet en række indsigelser. Indsigelserne er vedlagt til udvalgets medlemmer. Ejer har kommenteret på indsigelserne, se vedlagte bilag.

Desuden er Kulturstyrelsen vendt tilbage med at de ikke finder, at der er fredningsværdier i rejsestalden.

I SAVE undersøgelsen har rejsestalden fået en arkitektonisk værdi på 5 og en arkitektonisk vurdering, hvor flg. nævnes: "Rødpudset, noget tilbygget - kulturhistorisk værdi på 5 – med en kulturhistorisk vurdering hvor flg. nævnes: Beliggende ved Hotel Fortunen - miljømæssig værdi på 4 med en miljømæssig vurdering hvor flg. nævnes: I kanten af dyrehaven – originalitetsværdi på 6 - tilstandsværdi på 5 hvor flg. nævnes: Trænger til puds og maling på træværk. Ved den bevaringsmæssige vurdering af bygningen som en 4'er er flg. nævnt: Pga. alder og miljø.

Rejsestalden blev opført i 1897 og er med sin tilstedeværelse en påmindelse om bygningens funktion som vognport for det tidligere Hotel Fortunen, som brændte i 1937, hvorefter det nuværende Hotel Fortunen blev opført i 1937.

Rejsestalden er mod sydøst tilbygget langs hele facaden med tilbygninger.

Bygningen er trods sine gavle, der fremtræder forholdsvis originale, præget af tilbygningerne, der væsentligt svækker bygningens originalitet.

Bortset fra gavlene fremtræder bygningen som en forholdsvis ordinær staldbygning fra sidst i 1800-tallet uden større arkitektoniske kvaliteter, hvor originaliteten er svækket væsentligt.

Samtidig findes der i Kommunen den nylig renoverede rejsestald i Frederiksdal, der står som et væsentligt stærkere eksempel på historien om rejsestaldene.

Ved en bevaring af rejsestalden som en del af skitseforslag 2 vil rejsestalden, for at kunne varetage den ønskede funktion som hvileplads for heste og være i overensstemmelse med hesteloven, skulle have ændret facade.

Forvaltningen finder ikke, at en evt. nedrivning af rejsestalden vil have indflydelse på oplevelsen af det særlige miljø omkring udlejningen af heste og rideskole ved indgangen til Dyrehaven. Miljøet vil fortsat eksistere uanset om det sker ved virkeliggørelse af skitseforslag 1 eller skitseforslag 2.

Forvaltningen har således ingen indvendinger imod en evt. nedrivning af rejsestalden.

Lov om planlægning

Ifølge skitseforslagene ligger de nye bygninger 2,5 m fra naboskel, og højderne af de nye bygninger er formindsket i forhold til det der blev forelagt til møderne i juni 2011. Ud fra skitseprojektet ses det umiddelbart at den højeste af de nye bygninger er ca. 5 m. Til sammenligning skal det nævnes, at ifølge ansøgningsmaterialet er rejsestalden omkring 8 m højt.

Begge skitseforslag ses umiddelbart at overholde kommuneplanens rammer.

Natura 2000

Noget af ejendommen er beliggende i Natura 2000-område, Habitat område nr. 251 Jærgersborg Dyrehave. Ifølge BR 10 kap. 1.10 stk. 4 skal kommunen vurdere, om et projekt vil påvirke et habitatområde negativt. Det er forvaltningens vurdering, at ingen af de to skitseprojekter vil påvirke Natura 2000-området væsentligt, fordi der ikke ryddes beplantning herunder især store/høje træer, hvor Stellas Mosskorpion, som er udpegningsarten for Habitatområdet, kunne forekomme.

Husdyrloven

De to alternative forslag kræver, ligesom det første projekt, dispensation fra husdyrloven. Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at skitseprojekt 1 vil give færre støv-, støj og lugtgener hos nærmest nabo.

Ansøgning om vejlukninger

I forbindelse med byggeprojektet er der ansøgt om lukning af Ermelundsvej og Ved Fortunen, som vist på situationsplan Trafik og parkeringsforhold vedlagt som bilag.

Ansøgeren foreslår at:

1. Ved Fortunen lukkes ved markering A for al uvedkommende biltrafik. En låge skal tillade hestevogne og arbejdskørsel til arealet.
2. Ermelundsvej lukkes ved markering B for al uvedkommende biltrafik. En låge skal tillade hestevogne og arbejdskørsel til arealet.

Ansøgeren begrundet vejlukningerne med, at det er et ønske fra beboerne i området.

Både Ermelundsvej og Ved Fortunen har status som offentlige veje, som kommunen administrerer efter vejlovens § 10.

Teknisk Forvaltning kan ikke anbefale en lukning af de nævnte veje af færdselsmæssige hensyn, herunder omvejskørsel, det u hensigtsmæssige i bakkende

kørsel med lastbiler og renovation, samt problemer med udførelse af vintertjenesten, mht. manglende vendemuligheder. Ifølge færdselslovens § 92 stk. 2 kræves der bl.a. politiets samtykke inden en offentlig vej må lukkes.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling. Ansøger skal afholde samtlige udgifter i forbindelse med evt. lukninger.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget for det planmæssige samt for nedrivning af den bevaringsværdige bygning.

Teknik- og Miljøudvalget for skovbyggelinjen, husdyrloven, og lukning af veje.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at:

1. Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget bemyndiger forvaltningen til at arbejde videre mod en tilladelse for enten skitseforslag 1 eller skitseforslag 2, og
2. Teknik- og Miljøudvalget beslutter at afslå ansøgning om vejlukningerne på det foreliggende grundlag, idet vejenes nuværende funktion fastholdes.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Ad. 1. Forså vidt angår Teknisk- og Miljøudvalgets område, bemyndiges forvaltningen til at arbejde videre mod en tilladelse for skitseforslag 1, idet det forudsættes, at byggeriet tager hensyn til de naturfølsomme omgivelser.

Ad. 2. Godkendt.

4.

Bredevej 120 - Oplagsplads til forsyning

Sagsfremstilling

Plangrundlag

Ejendommen er beliggende i byzone i kommuneplanens rammeområde nr. 8.5.55. Området er udlagt til rekreativt område herunder andre formål, tekniske anlæg og fritidsformål. Teknisk anlæg er i rammen defineret som kommunikationsanlæg, forsyningsanlæg, miljøanlæg, vandværk, rensningsanlæg, regnvandsbassin, materielplads, transformer, telefoncentral, kraftvarmeanlæg, gastyksregulator og lignende.

Den rekreative anvendelse skal foregå under hensyntagen til de geologiske, biologiske, kulturhistoriske og landskabelige værdier i området. Placering og udformning af nye bygninger (max 1 etage) skal ske under hensyntagen til eksisterende værdier i området; det være sig kulturhistoriske, bygningsarkitektoniske eller landskabelige værdier. Der skal fastlægges retningslinier, der bevarer og sikrer karakteristiske beplantnings- og landskabstræk samt bebyggelsestræk af betydning herfor.

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt.

En del af ejendommen er beliggende indenfor fredningen af Mølleådalene fra Lyngby Sø til Øresund (Mølleåfredningen).

En del af ejendommen (matrikel 2ad) er kortlagt på vidensniveau 2 efter Lov om Jordforurening.

Ejendommen

Ejendommen Bredevej 120A (matrikel 2ad, 2 ac og 2nd Lundtofte By, Lundtofte) opfattes og anvendes fysisk som en del af det tidligere renseanlæg Ålebækken (Bredevej 120, matrikel 2ø Lundtofte By, Lundtofte), men der er tale om 2 selvstændige ejendomme, som ikke er samnoterede. Ejendommene har samme ejer "Mølleåværket A/S". En del af ejendommen Bredevej 120A anvendes af De Danske Spejder (Geels Gruppe) - spejderhuset Bredevej 120C er beliggende på ejendommen.

Ansøgning

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S (LTF) søger om tilladelse til at opføre en karteringsplads på Bredevej 120A, fordi en aftale med kommunens vejvæsen om at anvende kommunens karteringsplads på Firskovvej 44 ophører i august 2012. Ansøgning inkl. 5 bilag er vedlagt.

Karteringspladsen skal anvendes til oplagring, omlastning af ikke-farligt affald med en kapacitet under 30 ton pr. dag. Desuden ønskes mulighed for at oplagre asfaltbrokker, beton og fliser samt en container til gammelt jern. Ligeledes ønskes der oplagret rene indkøbte råstoffer så som stabilt grus, vasket grus og muldjord.

Karteringsplads placeres med ca. 93 meter til Åbrinken som er nærmeste beboelse og pladsen har en størrelse på ca. 30*40 m dvs. ca. 1200 m². Hver bås i karteringsanlægget afgrænses af en betonmur på ca. 3 meters højde. I den ene ende af karteringspladsen etableres 2 stk. lysmaster.

LTF vurderer, at der ikke er behov for egentlig terrænregulering. Dog er det nødvendigt at bortgrave en mængde jord således, at der kan etableres et areal med fast bund, der kan klare en belastning på 50 ton. Dette gælder ligeledes indkørselsvejen fra Bredevej og op til karteringspladsen. Selve karteringspladsen forsynes med membran, asfalteres og vejbrønde til afløb af overfladevand.

LTF skønner, at kørsel til og fra karteringspladsen i gennemsnit vil være 6 gange i døgnet alle ugens dage. LTF forventer ikke, at der bliver brug for fast arbejdsmateriel på pladsen, idet kraner på bilerne kan anvendes til at bugsere materialerne. Der skal ikke være fast mandskab på pladsen.

Forvaltningens vurdering

Bygningsmyndigheden vurderer, at den ansøgte karteringsplads med et areal på ca. 1200 m² omkranset og opdelt af ca. 140 m betonmure med en højde på ca. 3 m er omfattet af Byggelovens § 2, stk. 2 og derfor som følge af bestemmelserne i kapitel 1.1, stk. 2 i Bygningsreglement 2010 kræver byggetilladelse.

Forvaltningen vurderer, at etablering af den ansøgte karteringsplads ikke vil være i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser for området. De pågældende rammebestemmelser er ikke blevet konkret vurderet siden Ålebækken på Bredevej 120 var et fungerende renseanlæg. Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at da rammebestemmelserne for det pågældende område blev udformet, var der ingen, som havde forestillet sig, at renseanlægget blev lukket samt at der skulle kunne etableres en karteringsplads i området.

I Mølleåfredningen bestemmes, at der ikke må foretages tilstandsændringer herunder opføres yderligere bebyggelse. Den ansøgte karteringsplads betragtes som en bygningsmæssig konstruktion (byggeri). Fredningstilsynsmyndigheden vurderer derfor, at den ansøgte karteringsplads kræver dispensation fra Mølleåfredningen. Endvidere betragtes det som en tilstandsændring, at 1200 m² jord-/grusareal ændres til en asfaltbelægning, som derfor også kræver dispensation fra fredningen. Dispensation fra fredninger kan kun meddeles af fredningsnævnet.

Fredningstilsynsmyndigheden vurderer, at karteringspladsen er placeret

landskabeligt hensigtsmæssigt på ejendommen, idet karteringspladsen er placeret et sted på ejendommen, hvor den fra starten vil være skærmet i forhold til Ålebækkens omgivelser af eksisterende krat, selvsåede (få) træer samt nåletræsbeplantning. Derudover vurderes, at det vil være en landskabelig fordel, at pladsen er omkranset af en mur frem for, at de forskellige oplagsbunker ligger synligt på terræn.

Fredningstilsynsmyndigheden kan anbefale Fredningsnævnet, at dispensation fra Mølleåfredningen gives på vilkår af, at den omkransende 3 m høje betonmur på ydersiden gives en mørk jordfarve, så den bliver mindst mulig synlig samt, at der ikke gives dispensation til opstilling af de ansøgte 2 stk. lysmaster.

Fredningstilsynsmyndigheden vil anbefale, at der i stedet etableres en lavere lyssætning, som målrettes mod kun, at oplyse karteringspladsen indvendig og som kun er tændt, når der er aktiviteter på karteringspladsen.

Forvaltningen vurderer, at etableringen af karteringspladsen vil kræve §8-tilladelse efter Lov om Jordforurening samt eventuelt miljøgodkendelse og tilslutningstilladelse til kloak. Det vurderes umiddelbart, at disse tilladelser/godkendelser vil kunne opnås på visse vilkår.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget for det planmæssige med hensyn til den ansøgte anvendelse i forhold til kommuneplanens rammer. Teknik- og Miljøudvalget med hensyn til fredningstilsynets udtalelse til Fredningsnævnet i forhold til det ansøgte.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at:

- Byplanudvalget diskuterer den ansøgte anvendelse i forhold til kommuneplanens rammer for området og enten planmæssigt godkender det ansøgte eller nedlægger § 12, stk. 3 forbud efter planloven
- Teknisk Udvalg tager stilling til om dispensation fra Mølleåfredningen til den ansøgte karteringsplads skal anbefales af fredningstilsynsmyndigheden eller ikke.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Udvalget kan ikke godkende det ansøgte.

5.

Teknik- og Miljøudvalget - Etablering af niveaufri adgang

Sagsfremstilling

Ved brev af 28. november 2011 har Tegnestuen Møllestræde A/S på vegne af Nordea Bank A/S ansøgt om etablering af en ny udvendig rampe med trapper ved bankens hovedindgang på Lyngby Hovedgade 66 B. Ansøgningen og situationsplaner er vedlagt sagen. Den udvendige rampe er placeret parallelt med bygningens facade, og er beliggende i vejareal. Der ansøges om dispensation for hældningen for rampe 2 - se vedlagte situationsplan, fordi den ikke overholder de krav, der er til stigningerne for handicapramper.

Nordea er beliggende på det nordvestlige hjørne af krydset Lyngby Hovedgade / Klampenborgvej. Der er i dag flere trin op fra gadeniveau til det egentlige banklokale. Ejendommen er vurderet som bevaringsværdig i kategori 3.

Tidligere sagsbehandling

Byplanudvalget har den 10.11.2009 besluttet:

"Udvalget ser gerne, at niveauspringet udjævnes inden for bygningens eget areal, da udvalget ikke kan medvirke til, at bevaringsværdige bygninger skæmmes af ramper."

Teknisk Forvaltnings vurdering

Ved forespørgsel har Forvaltningen tidligere vurderet, at fortovsarealet på lokaliteten, ikke er bredt nok til etablering af en udvendig rampe. Ved en nylig renovering af ejendommens facader med der af følgende opsat stillads har det imidlertid vist sig, at en vis indskrænkning af fortovsarealet tilsyneladende ikke har medført væsentlige gener for fodgængerne. Forvaltningen gør dog opmærksom på, at antallet af fodgængere kan være større i forårs/sommer sæsonen.

I forbindelse med det ansøgte projekt vil fortovsbredden ved hovedindgangen til banken blive reduceret fra ca. 4,3 m til ca. 2,4 m ved anlæg af rampe/trapper. Dette vurderes sammen med den ansøgte placering af trapperne som fremspring på rampen at kunne være til gene for fodgængerne. Med mange fodgængere kan en fortovs bredde på ca. 2,4 m være til gene for fodgængerne i situationer, hvor forskellige trafikanttyper mødes. Derudover skønnes trappefremspringene at udgøre en faldrisiko samt give problemer med udførelse af renholdelse og vinter tjenesten.

Teknisk Forvaltning kan af færdselsmæssige hensyn ikke anbefale, at den ansøgte rampe godkendes.

Det er derimod Forvaltningens vurdering, at en rektangulær udformet rampe med en maksimal bredde på 1,5 m beliggende parallelt med bygningens facade og uden trappefremspring vil kunne etableres det pågældende sted uden at der opstår væsentlige gener for fodgængere mv.

Hvis rampen skal anlægges, skal ansøgeren afholde alle omkostninger ved etablering, vedligeholdelse, og fjernelse af rampen, såfremt arealet skal disponeres til anden anvendelse eller rampen ikke fortsat skal benyttes.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling. Hvis rampen etableres, så skal der tegnes forsikring for evt. faldulykker. Endvidere vil udgifter til drift og vedligeholdelse stige.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget angående særlig råden over vejareal § 102, stk. 1 i lov om offentlige vej, og Byplanudvalget angående dispensation fra Bygningsreglementets bestemmelser BR 10, afsnit 3.2.2., stk. 2 om maksimal hældning af ramper samt bygningens bevaringsværdi.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår:

- at Byplanudvalget bemyndiger Forvaltningen til at godkende et modificeret projekt med mindre bredde og en udformning beliggende parallelt med bygningens facade samt at dispensere fra BR 10's bestemmelser om maksimal rampehældning.
- at Teknik- og Miljøudvalget meddeler afslag på det konkrete projekt, men bemyndiger Forvaltningen til at godkende et modificeret projekt med mindre bredde og en udformning beliggende parallelt med bygningens facade.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Ad. 2. Godkendt for så vidt angår Teknik- og Miljøudvalgets område.

Udvalget ønsker at sagen sendes til orientering i Handicaprådet.

6.

Buslinie 388 - udbud

Sagsfremstilling

Buslinie 388 kører i dag fra Lyngby Station via Taarbæk til Helsingør. På strækningen fra Taarbæk til Helsingør kører linjen hovedsageligt på Strandvejen – dog kører ruten en større sløjfe ind i landet for at betjene Hørsholm by.

Buslinie 388 skal i udbud, og den nye køreplan skal idriftsættes ved køreplansskiftet i december 2013. I kraft af udbudsprocessens længde har Movia besluttet, at køre forløbet sammen med trafikbestilling 2013. Det vil sige, at kommunerne skal afgive deres bestilling til Movia senest 1. maj 2012, selv om driften reelt relaterer sig til trafikbestilling 2014.

Movia har udarbejdet følgende forslag til fremtidig drift i korridoren:

- **Forslag A** – Baseline dvs. genudbud af den nuværende køreplan (med 2 busser pr. time i dagtimerne).
- **Forslag B** – Buslinie 388 udrettes til en ”Strandvejsbus” (som før 2003). Oprettelse af ny bybus i Hørsholm, reduktion af antal busser pr time og forstærkning mellem Lyngby st. og Taarbæk (så der fortsat er 2 busser i dagtimerne mellem Lyngby og Taarbæk).
- **Forslag C** – Samme linjeføring i dag. Én gennemgående bus i timen og én ekstra afgang i timen lokalt i Hørsholm og mellem Lyngby st. og Taarbæk.

Ses der på serviceniveauet i de tre løsningsforslag, er der i alle tre forslag fortsat to busser i timen mellem Lyngby og Taarbæk, hvilket blandt andet er vigtigt for de store skoleelever fra Taarbæk, som går i skole i Lyngby. I sommerhalvåret anvendes bussen også meget af besøgende til Dyrehavsbakken. I løsningsforslag B og C vil der kun være en bus i timen fra Taarbæk og nordover.

Movias fremsendte forslag fra december 2011 er lagt som bilag på sagen.

Buslinie 388 kører gennem seks kommuner. Ifølge Movias tidsplan vil ovenstående forslag blive politisk behandlet i kommunerne i februar/marts 2012. At opnå enighed om løsningen kommunerne imellem er vigtigt for den videre proces, hvorfor Movia sideløbende med udbudsprocessen har afholdt møder med de involverede kommuner.

Økonomiske konsekvenser

De to nye forslag (B og C) er udarbejdet på baggrund af overordnede principkøreplaner og bedste viden om prisniveauet i det kommende udbud. Forslagene er beregnet med baggrund i Movias vedtagne budget 2012 dvs. priserne

er i dette prisniveau.

Udgifterne til buslinje 388 fordeles efter gældende fordelingsprincip mellem alle kommuner, hvori bussen kører. Årlige udgifter for de forskellige forslag ser for Lyngby-Taarbæk Kommune således ud (priser i mio. kr.):

388 i vedtaget budget for 2012	Forslag A baseline	Forslag B	Forslag C
2,4	2,5	1,9	2,2

Således forventes begge nye forslag at blive billigere end tilskuddet til 388 er i dag. Forslag B med en besparelse på 500.000 kr./år. og forslag C med en besparelse på 200.000 kr./år. Kun genudbud af linjen uden ændringer vil betyde en merudgift på 100.000 kr./år.

Forvaltningen ser forslag B og C som de bedste løsninger, idet der opretholdes samme serviceniveau (to busser i timen) som i dag på strækningen Lyngby og Taarbæk og samtidig udrettes bussen på Strandvejen og bliver en mere direkte og attraktiv buslinje nordover (dog kun med én bus i timen).

Alle berørte kommuner har den 13. januar 2012 været til møde hos Movia om fremtiden for buslinje 388. Kommunerne var enige om, at de nye forslag B og C var mere attraktive end den eksisterende linjeføring. Der var en generel enighed om at indstille forslag B til de politiske udvalg.

Såfremt forslag B vælges vil der opnås en årlig besparelse på 500.000 kr. Denne besparelse foreslås anvendt på forbedringer af den kollektive trafik – eksempelvis frekvensændringer på buslinje 194 (se separat sag herom på TMU-møde den 7.2.2012) eller forbedret betjening af erhvervsområdet Nybrovej/Lagergårdsvej (se separat sag om buslinje 186 på TMU-møde den 7.2.2012).

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at Movia meddeles at Lyngby-Taarbæk Kommune kan godkende Movias fremsendte forslag B til en årlig udgift på 1,9 mio. kr. (en besparelse på 0,5 mio. kr. ift. den nuværende udgift på 388).

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Udvalget (A, V, O, C) anbefaler forslag B.

(F) stemte imod, idet de anbefaler forslag A, og ikke ønsker besparelser i den offentlige trafik.

7.

Mulighedskatalog fra Movia

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har bedt Movia udarbejde et katalog over tiltag, der enten vil kunne reducere tilskudsbehovet eller anskueliggøre muligheder for omprioriteringer indenfor busdriften i kommunen. Movia har den 10. januar 2012 fremsendt det ønskede mulighedskatalog. Kataloget er lagt som bilag på sagen.

Mulighedskataloget er på skitseniveau, hvilket betyder, at økonomien foreligger på overslagsniveau. Det samme gælder beskrivelsen af linjeforslagenes serviceeffekter. Kataloget indeholder dels enkelte forslag som kommunen skal tage stilling til i løbet af foråret 2012 og dels en række forslag, som kan anvendes til inspiration i forbindelse med fremtidige busbestillinger. Denne tidlige politiske behandling af forslagene skal give Movia en pejling af, hvilke af tiltagene, som kommunen ønsker, at Movia skal arbejde videre med i forbindelse med busbestilling 2013.

Mulighedskataloget indeholder følgende forslag:

Forslag der kræver stillingtagen i foråret 2012:

- Buslinje 388: Linjen skal i udbud. Se separat sag om denne buslinje på TMU den 7. februar 2012.
- Buslinje 14 og 192: Københavns Kommune har forhåndsbesluttet nedlæggelse af buslinje 14 (Vanløse til Klampenborg st.) fra foråret 2013. Movia har udarbejdet et forslag, hvor buslinje 192 (i dag Lyngby st. – Hellerup st.) efter Hellerup st. fortsætter til Klampenborg st. Forslaget er samlet set - dvs. inklusiv nedlæggelse af linje 14 - vurderet til at være udgiftsneutral for Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Buslinje 169/179: Grundet fremkommelighedsproblemer på dele af disse linjers rute – opstår der i myldretiderne forsinkelser på mellem 10 og 20 minutter. For at bedre forholdene har Movia udarbejdet 3 forslag til ændringer:
 1. Opretholdelse af nuværende køreplan og udvidelse med en ekstra bus. Vurderet ekstraudgift for Lyngby-Taarbæk Kommune: 200.000 kr./år.
 2. Reduktion af antallet af busafgange på hverdage og lørdage. Vurderet besparelse for Lyngby-Taarbæk Kommune: 200.000 kr./år.
 3. Nuværende betjening opretholdes ved omlægning til Tranegårdsvej i Gentofte. Forslaget er vurderet til at være udgiftsneutral.

Lyngby-Taarbæk Kommune har efterfølgende fået oplyst, at Gentofte Kommune er fremkommet med et fjerde forslag der forventes udgiftsneutral for Lyngby-Taarbæk Kommune. Såfremt dette ekstrarforslag kommer i betragtning

vil endnu en gennemgang af forslagene blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med den årlige busbestilling i april 2012. Ind til andre oplysninger kendes peger både Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune på at forslag 3 vælges.

Mulige tiltag:

Movia lister flere forslag til ændringer i busdriften – alle nedenfor nævnte ændringer er i kataloget listet med en beskrivelse af forslagens fordele og ulemper samt forventet årlig udgift/besparelse. Følgende forslag er nævnt:

- Ændringer på linje 182/183
 - o Reduktion af antallet af afgang mellem myldretiderne
 - o Indførelse af en feriekøreplan med reduceret drift
 - o Reduktion af antallet af afgang på hverdage og lørdage
- Ændring af betjening af Raadvad
 - o Betjeningen af Raadvad nedlægges og overgår til flextur
- Ændringer i korridoren Lyngby Station – DTU (tiltag som vil kunne implementeres ved køreplansskiftet i dec. 2012):
 - o Nedlæggelse af ekstrakørsel på buslinje 190
 - o Buslinje 190 nedlægges i kommunen, linje 353 omlægges og ressourcer allokeres til forsøg med en shuttlebus
 - o Nedlæggelse af afgangene på buslinje 190 om aftenen og hele weekenden
 - o Nedlæggelse af sene afgange på buslinje 190
 - o Betjeningskonceptet på E-buslinje 180E ændres
 - o Mobility management tiltag: Forskydning af ringetider

En del af ovenstående forslag er udarbejdet med baggrund i rapport om shuttlebus i Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdet af Tetraplan i juni 2011.

Tetraplans forslag om en motorvejsshuttelbus og intern DTU-bus er ligeledes nævnt – som tiltag der kan implementeres ved et senere køreplansskift end december 2013. Movia ønsker at kommunen træffer en principbeslutning om der skal arbejdes videre hen imod en forsøgsordning.

Endeligt indeholder kataloget afsnit om fremkommelighed, forbedret trafikinformation og anvendelse af erhvervskort i kommunen.

Mulighedskataloget belyser flere muligheder for at opnå besparelse på enkelte buslinjer - besparelser som Teknisk Forvaltning anbefaler anvendes til forbedringer/omdisponeringer på andre buslinjer.

Økonomiske konsekvenser

Ovenstående forslag på buslinje 14/192 og den anbefalede løsning på buslinje 169/179 er udgiftsneutrale for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forslag om buslinje 388 behandles i særskilt sag på TMU-møde den 7.2.2012.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at

- Movia meddeles, at Lyngby-Taarbæk Kommune støtter det fremlagte skitseforslag om at nedlægge buslinje 14 og videreføre buslinje 192 til Klampenborg St. Forslaget forventes udgiftsneutralt for Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Movias meddeles, at Lyngby-Taarbæk Kommune anbefaler, at der arbejdes videre med forslag 3 om ændringer og omlægning af buslinjerne 169/179 til Tranegårdsvej i Gentofte. Forslaget er vurderet til at være udgiftsneutralt for Lyngby-Taarbæk Kommune.
- At listen over mulige tiltag kan anvendes som inspiration i forbindelse med de fremtidige busbestillinger.
- Der tages en principbeslutning om at Forvaltningen skal arbejde videre med et forsøg med Motorvejsshuttlebus til DTU og intern DTU-bus, herunder at få belyst hvad udgifterne hertil vil være.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Ad. 1. og 2. Anbefales.

Ad. 3. Anbefales. (F) stemte imod, idet de finder, at tiltaget generelt dækker over besparelser på den kollektive trafik.

Ad. 4. Anbefales, idet udvalget ønsker en model beskrevet i et bredere perspektiv, hvor handelsskolen K-nord ved Lundtoftevej og erhvervsområdet i nord også indgår.

8.

Buslinie 186 til DONG Energy - evaluering og forslag til fremtidig drift

Sagsfremstilling

DONG Energy udvidede i foråret 2011 deres domicil på Nesa Allé i Gentofte. I den forbindelse oprettede og finansierede Gentofte Kommune og DONG Energy i april 2011 et forsøg med en shuttlebus mellem Lyngby Station og erhvervsområderne ved Lagergårdsvej og Nybrovej. Forsøget har en varighed på et år og slutter den 30. marts 2012.

Teknik- og Miljøudvalg blev orienteret om oprettelse af shuttlebussen på møde den 17. maj 2011.

Da der er tale om en forsøgsordning, som har ligget udenfor den normale trafikbestillingsproces skal der – såfremt der ønskes iværksat tiltag udover en nedlæggelse - ske en bestilling til Movia senest 22. februar 2012. Herefter vil ændringer følge årshjulet for trafikbestillingsprocessen - dvs. at første mulighed for at foretage ændringer er i forbindelse med trafikbestilling 2014 som afgives senest 1. maj 2013 med implementering i december 2013.

Movia har den 22. dec. 2011 fremsendt et notat der gennemgår evaluering af buslinjen og mulige scenarier for den fremtidige busdrift i området.

Movias notat er lagt som bilag på sagen.

Evalueringen viser, at buslinjen benyttes af færre passagerer end forventet.

Movias har følgende forslag til den fremtidige drift:

1. Nedlæggelse af buslinje 186
2. Genudbud af shuttlebus 186 i den nuværende form inkl. mindre tilpasninger.
3. Nedlæggelse af shuttlebus 186 og indsættelse af ekstra afgang i de ordinære køreplaner for hhv. buslinje 184/196. Herved tilgodeses endvidere ønsket om at bedre betjeningen af IKEA.
4. Nedlæggelse af 186 og forstærkning af 176 mellem Vangede og Gentofte stationer.

Økonomiske konsekvenser

Årligt tilskudsbehov for Lyngby-Taarbæk Kommune i de 4 forslag:

	Forslag 1	Forslag 2	Forslag 3	Forslag 4
Vurderet tilskudsbehov i mio. kr.	-	0,35	0,27	-

Da undersøgelse af passagerernes præferencer viser, at hovedparten kommer via Lyngby st., og at passagererne efterspørger et overskueligt trafiktilbud anbefaler Movia, at der arbejdes videre med forslaget om at forstærke eksisterende buslinjer – forslag 3.

Årlige ekstraudgifter til forslag 3 fordeles således mellem de berørte kommuner:

Kommune	København	Gentofte	Lyngby-Taarbæk	Rudersdal
Vurderet tilskudsbehov (i mio. kr.)	0,22	0,26	0,27	0,09

Teknisk Forvaltning ser positivt på Movias forslag om forbedret busdrift til erhvervsområdet ved Lagergårdsvej/Nybrovej – opnået gennem en forstærkning af eksisterende buslinjer blandt andet fra Lyngby Station. Forvaltningen vurderer generelt, at det er vigtigt at søge at fremme den kollektive trafik. Da der imidlertid i Lyngby-Taarbæk Kommune ikke er afsat økonomi til denne forbedring i den indgåede budgetaftale, ser forvaltningen - af økonomiske årsager - sig nødsaget til at pege på forslag 4 - på trods af at Movia og DONGs undersøgelser viser at forslag 3 er den mest optimale løsning. Gennem forslag 4 sker der stadig en forbedring af trafiktilbuddet samtidig med at Lyngby-Taarbæk Kommune holdes udgiftsneutral - dog tilgodeses de passagerer der kommer via Lyngby Station ikke.

Det skal nævnes, at såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune vælger ikke at tilslutte sig Movias anbefalede forslag 3 vil Lyngby-Taarbæk Kommune umuliggøre en realisering af forslag 3. For at forslaget kan blive realiseret, skal der opnås enighed om den valgte løsning blandt alle berørte kommuner.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at kommunen tilslutter sig Movias fremsendte forslag 4 - nedlæggelse af 186 og forstærkning af 176 mellem Vangede og Gentofte stationer. Ændringen er udgiftsneutral for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Åbent punkt Teknik- og Miljøudvalget den 07-02-2012, s.25

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:
Anbefales.

9.

Buslinie 194 - forslag om ændring af frekvens

Sagsfremstilling

I forbindelse med en samling af lokaliteter ved Teknikerbyen i Virum har DONG Energy henvendt sig til Movia med henblik på at sikre god busbetjening af området.

I december måned 2011 afholdtes et indledende møde mellem Rudersdal Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, DONG Energy og Movia.

Movia har den 9. januar 2012 fremsendt forslag til forbedret busdrift til området. Forslag fra Movia er lagt som bilag på sagen.

Movias forslag henvender sig dels til DONG Energy og dels til Rudersdal og Lyngby-Taarbæk Kommune. DONG Energy opfordres til at opsætte infoskærme i reception mv. Desuden beskriver Movia nogle tiltag i forbindelse med de eksisterende busstoppesteder – de nævnte lokaliteter er alle beliggende i Rudersdal Kommune.

Endeligt forslår Movia følgende forbedringer på buslinje 194:

Buslinje 194 kører i dag to gange i timen og det foreslås, at trafiktilbuddet forbedres med to ekstra afgangene i myldretiderne på hverdage. Der vil således være fire busser i timen mellem Lyngby st. og Teknikerbyen fra kl. 07-10 og igen fra kl. 15-17.30 (ferie undtaget).

Økonomiske konsekvenser

Det ændrede tilskudsbehov med forbedringen af trafiktilbuddet ses af nedenstående tabel:

Mio. kr.	Tilskudsbehov vedtaget i budget 2012	Vurderet	Forskel
Lyngby-Taarbæk	1,59	2,09	0,50
Rudersdal	2,60	2,70	0,10

For Lyngby-Taarbæk Kommune vil de foreslåede ændringer således betyde en årlig merudgift på 500.000 kr. Ligeledes skal de involverede parter herunder Lyngby-Taarbæk Kommune, Rudersdal Kommune og DONG Energy sammen betale en engangsudgift på ca. 15.000 kr. til en ekstraordinær trafik- og markedsføringsindsats. Såfremt beløbet deles ligeligt mellem parterne vil Lyngby-Taarbæk Kommune skulle betale 5.000 kr. Endelig forslag til fordeling af

denne engangsudgift er endnu uafklaret.

Hvis kommunerne inden 25. februar 2012 bestiller de ekstra afgang hos Movia, implementeres de i køreplanerne fra køreplansskiftet Palmesøndag 2012.

Teknisk Forvaltning går ud fra et trafikalt synspunkt ind for forslaget og Forvaltningen vurderer generelt, at det er vigtigt at søge at fremme den kollektive trafik. Da der imidlertid i Lyngby-Taarbæk Kommune ikke er afsat økonomi til denne forbedring i den indgåede budgetaftale, er forslaget dog svært at realisere. Det skal nævnes, at såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune vælger ikke at tilslutte sig Movias udarbejdede forslag om øget frekvens på linje 194, vil det betyde, at Lyngby-Taarbæk Kommune umuliggør en realisering af forslaget. For at forslaget kan blive realiseret skal der opnås enighed om den valgte løsning i både Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommune.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at Movia meddeles at Lyngby-Taarbæk Kommune af økonomiske årsager ikke tilslutter sig det fremførte forslag, og at der således ikke ændres i driften eller økonomien på buslinje 194.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Anbefales.

10.

Ændring af jordflytningsgebyr taksten for virksomheder 2012

Sagsfremstilling

Den 19. december 2011 godkendte kommunalbestyrelsen 2012 gebyrtaksterne for jordflytninger. I den pågældende sag blev der fremlagt, at "der foreligger p.t. et udkast til ny affaldsbekendtgørelse. Såfremt dette bliver vedtaget af centrale myndigheder, vil det betyde, at der er meget færre virksomheder som opkræves gebyr. Dette medføre, at taksten for virksomheder skal revurderes og kommer til at stige væsentligt".

Den nye affaldsbekendtgørelse er nu trådt i kraft. Dette betyder ikke noget for gebyret der opkræves hos husholdningerne, men det ændre betydeligt for virksomhedernes gebyr.

Tidligere kunne der kun opkræves gebyr hos virksomheder med indkomst over 50.000 kr. Denne grænse er i den nye bekendtgørelse steget til 300.000 kr. Dette medfører at antallet af virksomheder som der kan opkræves gebyr hos falder fra 2.905 til 1.645 virksomheder. Dette medfører at gebyret stiger. Fra 168 kr til 296 kr. Gebyrberegningen er vedlagt denne sag.

Økonomiske konsekvenser

Ordningen er udgiftsneutral da den er brugerfinansieret og skal hvile i sig selv.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at taksten på 296 kr. ekskl. moms for jordflytningsgebyr til erhverv for 2012 godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Anbefales.

11.

Finansiering af ny spildevandsplan

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommunes gældende spildevandsplan blev udarbejdet i 2001 og er en sektorplan i den samlede kommuneplan. Spildevandsplanen burde have været revideret i 2006, men en række forhold betød, at revisionen blev udskudt, eksempelvis blev forsyningens driftsopgaver udskilt til Lyngby Taarbæk Forsyning A/S, og Statens Vandplan har været forsinket.

Set i lyset af, at Statens vandplaner nu foreligger så konkret, at de kan forventes indarbejdet i en revision samt at øvrige udestående afklaringer er påkrævet i forhold til det fremadrettede regionale og lokale klimaarbejde, skal revision af Spildevandplan 2001-2006 igangsættes nu.

I følge Miljøbeskyttelseslovens § 32 skal kommunen udarbejde en spildevandsplan. Spildevandsplanen beskriver de eksisterende og planlagte afløbsforhold samt vedligeholdelse og forbedringer af de eksisterende anlæg. Endvidere skal spildevandsplanen beskrive forholdet til kommune- og vandplan, den økonomiske planlægning, vandløbenes fysiske tilstand, samt indeholde en renoveringsplan for de kommunale kloakker med målsætning og prioritering. Renoveringsplanen skal endvidere indeholde en tids- og økonomiplan for arbejdet.

Spildevandsplanen er et vigtigt arbejdsredskab for myndigheden i forbindelse med byggetilladelser, udledningstilladelser og lokalplanlægning. Den nuværende spildevandsplan er ikke tidsvarende eller opdateret. Der er derfor et stort behov for at få planen revideret for at smidiggøre sagsbehandlingen samt inddrage de forhold, der fremgår i vandplanen. Kommunen står endvidere foran store udfordringer på klimaområdet, forvaltningen skal i 2012 udarbejde kommunens klimahandlingsplan.

Der er i den sammenhæng derfor et stort behov for at få indarbejdet klimatilpasningsmulighederne i den kommende spildevandsplan, så den fremtidige sagsbehandling og nye klimatilpasningsprojekter er i overensstemmelse med planen.

Kommunen modtager jævnligt henvendelser fra borgere og virksomheder, der søger informationer om spildevand, det drejer sig blandt andet om spørgsmål om kloakforhold samt om nedsivnings- og udledningsmuligheder.

For at kunne planlægge de forskellige udbygnings- og renoveringsprojekter, har

Lyngby Taarbæk Forsyning A/S blandet andet af hensyn til selskabets økonomiske dispositioner, ligeledes behov for at kommunens spildevandsplan er ajourført.

Det indledende arbejde med spildevandsplanen er igangsat i 2011 og selve arbejdet med udarbejdelse af planen og indsamling af data forventes at foregå 2012-2013. Udarbejdelse af planen kræver væsentlige ekstra ressourcer og eksterne kompetencer, som forvaltningen ikke har p.t. En rådgiver har skønnet, at arbejdet til ekstern bistand vil koste ca. 1,2 mio. kr. fordelt på 2 år (heraf 0,5 mio. kr i 2012 og 0,7 mio. kr. i 2013). Opgaven vil blive udbudt jf. tilbudsloven.

Planen vil blive udarbejdet med inddragelse af Lyngby Taarbæk Forsyning A/S, der skal levere oplysninger, herunder om økonomiske og regnskabsmæssige forhold, som har betydning for planlægningen.

Det var forvaltningens hensigt at søge om finansiering til udarbejdelse af spildevandsplanen i budget 2012, men uklarhed om Statens Vandplan afholdt Teknisk Forvaltning fra at søge ultimativ bevilling.

En spildevandsplan har afsæt i Miljøbeskyttelsesloven, men der er ikke afsat midler af denne størrelsesorden til opgaver inden for miljøbeskyttelseslovens område, og det vurderes, at det ikke er hensigtsmæssigt at anvende den eksisterende driftsramme, da det vil påvirke de relaterede opgaver negativt.

Økonomiske konsekvenser

Udarbejdelse af spildevandsplanen *kan* ske ved en omdisponering i budget 2012 fra Miljø- og Vejafdelingens anlægsbudget til slidlagsarbejder. For at sikre fuld finansiering skal der i budget 2013 afsættes 1,2 mio. kr. i driftsbudget til spildevandsplanen. Via teknisk korrektion tilbageføres i 2013 forlods 0,5 mio. kr. fra drift til anlægskonto for slidlagsarbejder.

Således er 0,5 mio. kr. til slidlagsarbejder blot udskudt fra budget 2012 til 2013. Det kan p.t. ikke oplyses, hvilke slidlagsarbejder, som udskydes, da det først opgøres efter den gennemførte vejbesigtigelse april/maj 2012.

Finansieringsforslaget harmonerer ikke med det udgangspunkt, at slidlagsområdet fik bevilget ekstra midler til udbedringer i 2012. Alternativt kan forvaltningen pege på en finansieringsmulighed, der tager udgangspunkt i 0,5 mio. kr. i 2012 via omkonvertering inden for det samlede drifts- og anlægsområde under udvalget, baseret på forventede ekstra indtægter/subsidiært besparelser.

Endelig forelægges muligheden for tillægsbevilling.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår følgende finansieringsmuligheder:

1. At der i budget 2012 omdisponeres 0,5 mio. kr. fra anlæg (slidlagsarbejder) til drift (spildevandsplan). Og at der samtidig under budget 2013 tildeles 1,2 mio. kr. i ekstra ressourcer til Teknisk Forvaltnings totale driftsramme. Af bevillingen i 2013 tilbagekonverteres på forhånd 0,5 mio. kr. fra drift til anlæg - således at mellemværende med slidlagskontoen udlignes.
2. Finansiering via ekstraordinære indtægter - subsidiært besparelser - på det samlede drifts- og anlægsområde i 2012. Endvidere indarbejdelse af 0,7 mio. kr. i budget 2013-2016 for så vidt angår budgetåret 2013.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Ad. 1. Anbefales, idet den økonomiske byrdefordeling sker inden for miljølovgivningens rammer.

12.

TMU - Tilbygning til eksist. bastionsanlæg omkring Eremitageslottet - tilbygningen kræver dispensation fra skovbyggelinjen

Sagsfremstilling

Der søges om tilladelse til at tilbygge det eksisterende bastionsanlæg omkring Eremitageslottet så bastionsanlægget fuldendes. I dag mangler det på slottets østside og delvist på syd- og nordsiden.

Plangrundlag mm.

Ejendommen ligger i landzone.

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 8.7.40 (Dyrehaven).

Området er udlagt til rekreativt område.

Ejendommen er ikke omfattet af Byplanvedtægt/Lokalplan.

Området hvor bygningen er beliggende, er omfattet af skovbyggelinje iht.

Naturbeskyttelsesloven.

Eremitageslottet er fredet. Kulturarvsstyrelsen har ved brev af 6. oktober 2011 givet tilladelse til tilbygningen af bastionsanlægget på betingelse af at der fremsendes detailprojekt for ny bastion, for drøftelser og styrelsens stillingtagen forinden arbejdet igangsættes samt at der udarbejdes et mere detaljeret projektmateriale vedr. belægningsarbejderne på bastionen for videre drøftelse og styrelsens stillingtagen inden arbejdet igangsættes.

Forvaltningens vurdering

Det ansøgte i forhold til Naturbeskyttelseslovens § 17 om skovbyggelinje.

Det ansøgte kræver dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 17.

Tilbygningen til bastionsanlægget er ligesom det eksisterende bastionsanlæg knyttet sammen med Eremitageslottet.

Det nuværende bastionsanlæg blev påbegyndt af arkitekt Ferdinand Mehldahl i 1880'erne. Tilbygningen fuldender bastionsanlægget, så anlægget fremtræder som en helhed. En helhed, der ikke er identisk, men beslægtet med det bastionsanlæg, som blev anlagt ved slottets tilblivelse i 1735-36 med Lauritz de Thurah som arkitekt. Det fuldendte bastionsanlæg vil understrege slottets solitære beliggenhed i Dyrehavens parceforcejagtsystem.

Forvaltningen vurderer, at ændringen ikke kan anses for væsentlig i forhold til skovbyggelinjen, herunder at tilbygningen til bastionsanlægget sker i umiddelbar tilknytning til det eksisterende bastionsanlæg og til Eremitageslottet, samt at tilbygningen til bastionsanlægget ikke har betydning for oplevelsen af skovbrynet.

Skovejeren - Naturstyrelsen, der er ejer af ejendommen, matrikel 1A, Jægersborg Dyrehave, Taarbæk (Matrikel 1A dækker det meste af Dyrehaven), har givet

fuldmagt til ansøger om at søge om tilladelse til det ansøgte. Det ansøgte er derfor ikke fremsendt i høring hos ejer.

Der er tillige modtaget fuldmagt fra slottets ejer - Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme (tidligere Slots- og Ejendomsstyrelsen).

Såfremt udvalget beslutter at dispensere, vil dispensationen blive fremsendt til en række nationale og lokale instanser og foreninger, ligesom dispensationen vil blive annonceret i Det Grønne Område. Dispensationen må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet. Såfremt dispensationen indklages indenfor 4 uger fra orientering/annoncering vil dette have opsættende virkning.

Det ansøgte kræver tillige landzonetilladelse.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår Naturbeskyttelseslovens § 17 - skovbyggelinje.

Byplanudvalget for så vidt angår Planloven, herunder landzonebestemmelserne § 34 – 38.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at der dispenseres fra Naturbeskyttelseslovens § 17 til det ansøgte.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Godkendt.

13.

Tilsynsberetning - kompetencefordeling

Sagsfremstilling

Kommunen skal hvert år inden den 1. april indberette en række oplysninger til Miljøstyrelsen om det udførte tilsyn i det foregående år i henhold til bekendtgørelse om beretninger om miljøtilsyn og miljøgodkendelser m.v. nr. 99 af 11. februar 2011.

Ifølge Delegationsplan for Teknik og Miljøudvalgets område er det Teknik- og Miljøudvalget, som godkender indberetningen. Forvaltningen udarbejdede oprindeligt en detaljeret beretning, hvori også planlægningen af tilsynsarbejde var beskrevet. I dag indeholder indberetningen udelukkende sidste års tilsynsarbejde. Planlægningen af forvaltningens tilsynsarbejde fremgår af kommunens virksomhedsplan.

Da det i dag kun er en beretning vil det give bedre mening, at Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om beretningen, frem for at godkende beretningen.

Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomiske konsekvenser, da det er en beretning.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget ikke skal godkende tilsynsberetningen, men orienteres om tilsynsberetningen.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Godkendt, idet forvaltningen fremover bemyndiges til at fremsende tilsynsberetningen og orientere udvalget.

14.

Trængselsafgift i Hovedstadsområdet

Sagsfremstilling

På baggrund af Transportministeriets konference og nye trafikmodelberegninger udført af Tetraplan drøftede kommunalbestyrelsen den 19. december 2011 planerne om en betalingsring i Hovedstadsområdet.

Efterfølgende har Vejdirektoratet sendt miljøundersøgelsen "Trængselsafgift i Hovedstaden" i høring, frem til den 22. februar 2012. Her opfordres borgere, trafikanter, interesseorganisationer m.fl. til at komme med bemærkninger og forslag til miljøundersøgelsen. Rapporten er kort beskrevet i Miljø- og Vejafdelingens notat af 24. januar 2012. Det fremgår blandt andet, at af de analyserede alternativer vil kun en placering af betalingsringen i Motorring 3 medføre et fald i trafikken på de kommunale veje i Lyngby-Taarbæk. Samtidig vil denne placering af ringen medføre den mindste stigning i trafikken på Klampenborgvej.

Af breve fra transportministeren af 19. januar 2012 og fra DSB af 25. januar 2012 fremgår det, at regeringen har afsat 300 mio. kr. til udbygning af parkeringspladser ved stationerne, så bilister sikres en mulighed for at stille bilen på en betalingsfri parkeringsplads ved en station. DSB skal senest primo februar 2012 udarbejde en screening af mulige parkeringsprojekter og har i den anledning inviteret til en række dialogmøder med kommunerne i uge 5.

Omegnskommunernes Samarbejde (OS) har løbende haft fokus på spørgsmålet om trængselsafgifter. OS udsendte den 13. december 2011 den sagen vedlagte "fælles udtalelse fra omegnskommunerne om betalingsring". Det er aftalt, at OS udarbejder et forslag til en ny fælles udtalelse, når regeringens lovforslag foreligger.

Økonomiske konsekvenser

Det er ikke afklaret, hvilke økonomiske konsekvenser betalingsringen kan få for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at sagen - herunder et evt. udkast til fælles udtalelse fra omegnskommunerne - forelægges til drøftelse.

Åbent punkt Teknik- og Miljøudvalget den 07-02-2012, s.36

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Oversendes til Kommunalbestyrelsen, da den fælles udtalelse fra omegnskommunerne endnu ikke foreligger.

15.

EDB-system til parkeringslicenser

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog d. 30.5.2011 at acceptere tilbud på nyt EDB system til køb af licenser via hjemmesiden. Tilbuddet er på 363.400 kr. Arbejdet blev igangsat medio juni 2011.

I forbindelse med, at processen med indførelse af betalt parkering blev udsat i efteråret 2011 som følge af undersøgelser af de driftsmæssige forhold blev udvikling af EDB systemet sat i bero. Ca. $\frac{3}{4}$ af opgaven er gennemført.

I forbindelse med at arbejdet nu skal genoptages har firmaet netop oplyst, at man nu kan tilbyde en bedre og mere enkel løsning, der er baseret på en ren web baseret løsning. Den oprindelige løsning var baseret på et underliggende system (Navision), som kommunen skulle leje sig ind på.

Fordelen ved den ny model er, at der kun er én platform, hvilket giver mindre administration, mindre uddannelse og mindre vedligeholdelse. Desuden opnås en driftsbesparelse på ca. 12.000 kr. pr. år i forhold til den oprindelige løsning i form af reducerede lejeudgifter.

Da firmaet er langt med den oprindelige model vil en omlægning til en ny model betyde en merudgift på 115.000 kr.

Ved genoptagelse af den oprindelige model har firmaet varslet en ekstraregning på ca. 35.000 kr., som følge af, at arbejdet blev sat i bero i $\frac{1}{2}$ år, og medarbejderne skal sætte sig ind i opgaven igen. Forvaltningen fik ved standsning af opgaven den opfattelse, at dette ikke ville medføre merudgifter. Denne ekstraudgift undgås ved omlægning til den nye model.

EDB systemet til licenser bør være køreklart ca. 1 måned før der indføres betalt parkering.

Forvaltningen anbefaler omlægning til den nye model og foreslår, at den manglende finansiering på 115.000 kr. afholdes på konto: "Trafik og infrastruktur i bymidten. p-henvisning". Dette anbefales, da forvaltningen vurderer det mest hensigtsmæssigt at se konsekvenserne af indførelsen af betalt parkering før arbejdet med p-henvisning igangsættes, således at behovet rammes bedst muligt.

Udgifter til EDB system til licenser kan – ligesom udgifter til indkøb af p-automater

- afskrives i indtægterne ved betalt parkering før afregning med staten. Udgiften vil således blive tilbagebetalt gennem afskrivningsperioden.

Økonomiske konsekvenser

Ekstraudgift til omlægning til ny EDB model beløber sig til 115.000 kr., der foreslås finansieret over forvaltningens anlægsbudget på konto: "Trafik og infrastruktur i bymidten. p-henvisning".

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at:

1. EDB modellen til køb af licenser udvikles som en ren web baseret løsning
2. der gives en anlægsbevilling på 115.000 kr., der finansieres af den givne anlægsbevilling "Trafik og infrastruktur i bymidten. p-henvisning", der tilsvarende nedskrives med 115.000 kr.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Ad. 1. og 2. Anbefales.

På forespørgsel oplyste forvaltningen, at der ikke er registreret fald i p-søgningen til de offentlige parkeringspladser.

(C) stemte imod, idet de er imod betalt parkering.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 07-02-2012

1. Movias besøg hos Teknik- og Miljøudvalget den 11. oktober 2011 – skriftlige svar fra Movia

Movia besøgte den 11. oktober 2011 Teknik- og Miljøudvalget for at komme med et kort oplæg om busbestilling, økonomi og udfordringerne i den kollektive trafik – herunder kontraktforhold, muligheder for at foretage tilpasninger mv.

Inden mødet havde Teknisk Forvaltning og Teknik- og Miljøudvalget fremsendt en række spørgsmål til Movia til besvarelse på mødet. Spørgsmålene blev gennemgået på mødet og det blev besluttet at Movia skulle fremsende skriftlige svar på de stillede spørgsmål.

Movia har den 3. januar 2012 fremsendt skriftlige svar på spørgsmålene. Movias svar på spørgsmålene er lagt som bilag på sagen. Movias oplæg til mødet er ligeledes lagt som bilag på sagen.

2. Afgiftsændring på vand som følge af ændret lovgivning

Ændringer af Vandforsyningsloven og Vandafgiftsloven har ført til en regulering af de afgifter, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S skal betale til Staten.

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S har på denne baggrund reguleret taksterne for vand således, at taksterne for 2012 afspejler ændringerne i lovgivningen.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 19. december 2011 taksterne for vand på baggrund af Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelses fremsendte takster samt materialer af 27. oktober 2011, sagen er vedlagt som bilag.

Som følge af Finansloven 2012 er der sket en forhøjelse af afgiften for ledningsført vand, jf. Vandafgiftsloven. Dette er sket i lighed med forhøjelsen af andre afgifter. Satsen for ledningsført vand forhøjes i 2012 og 2013.

Udgifterne til grundvandsbeskyttelse blev før 2012 dækket af en drikkevandsafgift, jf. Vandforsyningsloven. Pr. 1. januar 2012 er der blevet indført et drikkevandsbidrag, jf. Vandafgiftsloven, der fremover skal finansiere Miljøministeriets og kommunernes udgifter til grundvandsbeskyttelse. Drikkevandsafgiften er således fjernet fra Vandforsyningsloven og lagt om til et drikkevandsbidrag i Vandafgiftsloven.

Opgaverne knyttet til grundvandsbeskyttelse forventes løst med udgangen af 2017. Herefter skal der ikke betales drikkevandsbidrag.

Samlede statslige afgifter for vand pr. m³ i perioden år 2012-2018.

	Afgiften på ledningsført vand	Drikkevandsbidrag	Samlet afgiftssats pr. m ³
2012:	5,23 kr.	0,67 kr.	= 5,90 kr.
2013-2017:	5,46 kr.	0,67 kr.	= 6,13 kr.
2018:	5,46 kr.	0,00	= 5,46 kr.

Som følge af de opstillede ændringer i lovgivningen har Lyngby-Taarbæk Forsyning reguleret taksterne for vand med virkning fra 2012. I forbindelse med afgiftsændringerne er der desuden sket en ændring af beregningsgrundlaget for afgifterne, hvilket betyder, at afgiftsreguleringen i lovgivningen ikke kan overføres direkte i absolutte tal til faktiske ændringer i taksten for vand.

Som følge af de opstillede ændringer af afgiftssatserne for ledningsført vand har Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S reguleret taksten for vand for 2012 fra 58,50 kr. pr. m³ inkl. moms til 57,19 kr. pr. m³ inkl. moms.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Taget til efterretning.

Der blev orienteret om brugerbetaling af miljøtilsyn og principper for placering af reklamefinansieret cykelpumper ved stationerne.

17.

**Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen -
DTU-virusforskningscenter, evt. myndighedsbehandling med hensyn til miljø**

Sagsfremstilling

Lene Kaspersen (C) anmoder i e-mail af den 12. januar 2012 om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende Lindholm Veterinærforskningscenter.

"Lene Kaspersen ønsker en redegørelse for, hvor sagen om Lindholm Veterinærforskningscenter ligger."

Økonomiske konsekvenser

-

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Sagen forelægges til udvalgets drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Udvalget (A, C, og F) ønsker en redegørelse for sagens status for, hvor sagen om Lindholm Veterinærforskningscenter ligger.

Imod stemmer (V og O), idet at de finder det urimeligt, at Lindholm gentagne gange tages op og dermed skaber usikkerhed for kommunens borgere, uden at der er taget reelt stilling til emnet fra landspolitisk side.

18.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Naturlige legepladser

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen (V) anmoder i e-mail af den 31. januar 2012 om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende naturlige legepladser.

"Venstre ønsker, at der udpeges nogle naturlige legearealer i kommunens naturområder, hvor der f.eks. kan bygges huler af naturmaterialer, uden at kommunens folk kommer og fjerner disse. Områderne bør ligge, hvor det er let tilgængeligt for børn og unge, og der skal naturligvis tages hensyn til naturen og eventuelle naboer.

Venstre foreslår, at forvaltningen udarbejder et forslag i samarbejde med f.eks. fritids- og ungdomsklubberne, den bemandede legeplads og Grønt Råd."

Økonomiske konsekvenser

Forvaltningen har ikke afdækket disse på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Udvalget anmoder forvaltning om at udarbejde et forslag til fysiske placeringsmuligheder af områder til naturlige legepladser, idet relateret økonomi samt juridiske ansvarsforhold m.v. afdækkes.

Forslaget ønskes udarbejdet i samarbejde med for eksempel børnehaverne, fritids- og ungdomsklubber, den bemandede legeplads og Grønt Råd.

19.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Tydeligere skiltning af parkeringsreglerne i Lyngby Centrum

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Paul Knudsen (V) anmoder i e-mail af den 31. januar 2012 om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende tydeligere skiltning af parkeringsreglerne i Lyngby Centrum.

"Der er mange besøgende i Lyngby Centrum, der er i tvivl om, hvornår parkeringsrestriktionerne gælder, især hvordan man skal forholde sig om morgenen. Derfor foreslår Venstre, at skiltningen på bl.a. parkeringspladserne på Lyngby Torv, ved Likørstræde og ved Kanalvej gøres tydeligere, således at der ikke hersker tvivl om reglerne de pågældende steder."

Økonomiske konsekvenser

Forvaltningen har ikke afdækket disse på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Udvalget ønsker skiltningen tydeliggjort i forbindelse med indførelsen af betalt parkering.

(C) stemte imod, idet de er imod betalt parkering.

20.

Opsamling på visionsdrøftelser i Teknik- og Miljøudvalget

Sagsfremstilling

I april 2010 blev der i de stående udvalg på seminarbasis foretaget en drøftelse af visioner m.v. inden for de enkelte sektorområder henhørende under udvalgene. Fra politisk side er der fremkommet ønske om at "genbesøge" drøftelser fra dengang, hvorfor der for så vidt angår drøftelserne i Byplanudvalget, Teknik- og miljøudvalget, Socialudvalget, Børne- og ungdomsudvalget samt Kultur- og fritidsudvalget er fremfundet materiale fra dengang og vedlagt respektive udvalgssag.

Økonomiske konsekvenser

Ingen på nuværende tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at sagen drøftes.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2012:

Sagen udsættes med henblik på, at forvaltningen opdaterer listen. Sagen genoptages på marts mødet.

21.

LUKKET SAG. Betalt parkering, licitation januar 2012

-

22.

LUKKET SAG. Betaling af vejafvandingsbidrag

-