

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 07-11-2018

Mødedato Onsdag d. 07. november 2018 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

3. Anslået regnskab 2018 (Orientering).....	3
Lokalplan 288 for et område i Tracéet Nord med sammenfattende redegørelse og udbygningsaftale, Trafikafvikling under anlæg af letbanen, herunder ledningsomlægninger (Beslutning).....	5
Tiltag på parkeringssøgeringen (Beslutning).....	8
Tiltag på parkeringssøgeringen (Beslutning).....	12
Busomlægninger under anlæg af letbanen (Beslutning).....	16
Forslag om servicebus i Lyngby-Taarbæk (Beslutning).....	22
Trafikanalyse til supplerende af basisløsning for Letbanen langs Buddingevej (Beslutning).....	25
Frigivelse af anlægsmidler vedr. parkerings- og trafikikkerhed (Beslutning).....	28
Reservation af offentlige parkeringspladser til dele- og elbiler (Beslutning).....	30
Fastsættelse af gebyrer for affald 2019 (Beslutning).....	33
Affaldsplan 2019-2030 (Beslutning).....	36
Miljøkajak til Bagsværd sø og Lyngby sø (Beslutning).....	40
Igangsætning af proces for ændring af vejnavn for Højskolevej til Bjørn Wiinblads Vej (Beslutning)	42
Anlægsbevilling til stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen - Genforelæggelse (Beslutning)	44
Knudepunktsanalyse Jernbanepladsen-Lyngby station (Beslutning).....	47
Trafiksaneringer i Taarbæk (Orientering).....	49
Kommende sager (Orientering).....	53
Meddelelser.....	55

Punkt 1: 3. Anslået regnskab 2018 (Orientering)

00.30.14-Ø09-7-18

Resume

Teknik- og Miljøudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 3. anslået regnskab for 2018 på udvalgets område. På Teknik- og Miljøudvalgets område forventes et samlet mindreforbrug på -6,0 mio. kr. som periodiseres til 2019. Resultatet af Teknik- og Miljøudvalgets område indgår i det samlede 3. anslåede regnskab, som forelægges Økonomiudvalget den 15. november 2018. 3. anslået regnskab godkendes endeligt i Kommunalbestyrelsen den 22. november 2018.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 3. anslået regnskab 2018 på Teknik- og Miljøudvalgets område tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Redegørelsen er udarbejdet på baggrund af forbruget og de gældende bevillinger pr. 30. september 2018. Det samlede 3. anslåede regnskab 2018 behandles i Økonomiudvalget den 15. november 2018. 3. anslået regnskab godkendes endeligt i Kommunalbestyrelsen den 22. november 2018.

Teknik- og Miljøudvalget skal på mødet behandle det fremlagte skøn over forventet regnskab 2018 på udvalgets område.

Resultatet af budgetopfølgning på Teknik- og Miljøudvalgets område er vist nedenfor. Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte af bilag af 30. oktober 2018 om "3. anslået regnskab 2018 - pr. 30.09.2018".

Tabel 1. Hovedtallene i 3. anslået regnskab for Teknik- og Miljøudvalgets område:

1.000 kr. netto	Korrigeret budget	Bevillingsmæssige tilpasninger 2018 og B2019-22				
		2018	2019	2020	2021	2022
Vej og Park	74.225	-984	1.184	50	50	50
Trafik	44.744	-4.254	4.254	0	0	0
Klima, miljø og natur	15.200	-788	788	0	0	0
I alt	134.169	-6.026	6.226	50	50	50

Der forventes et samlet mindreforbrug i 2018 på -6,0 mio. kr., som periodiseres til 2019. Mindreforbruget kan primært henføres til Letbane projektet (-4,0 mio. kr.), sektorplaner (-0,5 mio. kr.), forprojekt om vandstandhævning (-0,3 mio. kr.) træplan (0,2 mio. kr.) og afvandingsforanstaltninger (0,8 mio. kr.). Mindreforbrug periodiseres til 2019.

Vej og Park

Grundet usædvanlige vejforhold, har beplantningsopgaver i forbindelse med træplansprojektet ikke været mulige henover sommeren. Derfor periodiseres 0,2 mio. kr. til udførsel af resterende opgaver i 2019.

Der forventes et mindreforbrug på afvandingsforanstaltninger på 0,8 mio. kr., som periodiseres til 2019. Det fremtidige bidrag til Lyngby-Taarbæk Forsyning skal afklares ved lovekendtgørelse, hvorved det fremtidige budget til området kan tilpasses.

Derudover tilbageføres en driftsbevilling på 0,15 mio. kr. til cykelstien på Firskovsvej, der forventes færdig medio 2019. Beløbet finansieres af kassen. Slutteligt forlænges den årlige driftsbevilling på 50.000 kr. vedrørende den midlertidige parkeringsplads ved cirkuspladsen til 2024. Driftsforlængelsen finansieres af midler fra anlægsprojektet, Kanalvejsgrunden – Byggemodning.

Trafik

Mindreforbruget på -4,3 mio. kr. skyldes hovedsagelig, at opførelsen af Letbanen er forsinket og budgettet overføres til 2019. Når implementeringshastigheden kendes i 2019, vil periodisering blive revurderet.

Klima, Miljø og Natur

Mindreforbruget på -0,8 mio. kr. skyldes hovedsageligt forskydninger mellem årene på en række projekter under sektorplanerne og forprojekt om vandstandshævning i Lyngby Sø. Mindreforbruget periodiseres til 2019.

Lovgrundlag

Den kommunale styrelseslov og "Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune".

Økonomi

De økonomiske konsekvenser fremgår af tabel 1 ovenfor, samt af bilaget på side 26-29.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Bogen 2018-10-30

Punkt 2: Lokalplan 288 for et område i Tracéet Nord med sammenfattende redegørelse og udbygningsaftale, endelig vedtagelse (Beslutning)

01.02.05-P16-1-18

Resume

Forslag til lokalplan 288 og den tilhørende miljørapport har været i offentlig høring i 10 uger fra 2. juli 2018 til 10. september 2018. Kommunen har modtaget 19 høringssvar.

Lokalplanen foreslås endeligt vedtaget med enkelte ændringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplan 288 for et område i Tracéet Nord vedtages endeligt med de foreslåede ændringer,
2. udbygningsaftalen med bygherre vedtages endeligt,
3. den sammenfattende redegørelse vedrørende miljøvurdering af planen godkendes.

Sagsfremstilling

Forslag til lokalplan 288 for et område i Tracéet Nord (bilag) har været i høring fra den 2. juli 2018 til 10. september 2018. Lokalplanen giver mulighed for at opføre et erhvervsbyggeri med videns erhverv i form af kontorer (med tilknyttede laboratorie- og testfaciliteter), p-hus og tekniske anlæg.

Der var borgermøde den 27. august 2018, og referat af dette er vedlagt (bilag).

I løbet af høringsperioden har kommunen modtaget 19 høringssvar til planforslaget, og den tilhørende miljørapport. Se vedlagte høringssvar (bilag) med forvaltningens bemærkninger.

Høringssvarene koncentrerer sig hovedsageligt om følgende emner:

Trafikmængder, trafikstøj, parkering: Der vil komme mere trafik på Lundtoftegårdsvej både i forbindelse med byggefasen og efter - flere er bekymret for, om trafik og parkering kan håndteres, om der vil blive problemer med støj.

Beplantning, herunder træer langs Lundtoftegårdsvej: Der skal fældes træer i Tracéet i forbindelse med et kommende byggeri, og der er flere forslag til, hvordan dette kan undgås og/eller kompenseres.

Bebyggelsens omfang og højde: Herunder især den maksimale højde på 28 meter for en del af lokalplanens bebyggelse, og at bebyggelsen kommer til at ligge meget tæt på Lundtoftegårdsvej.

Visuel påvirkning: Bebyggelse i Tracéet, der lige nu er et ubebygget, grønt areal, vil ændre udseendet af Lundtoftegårdsvej, og det vil kunne ses fra de omkringliggende områder.

Alle høringssvar er vurderet. Forvaltningens bemærkninger til disse punkter kan læses i høringssvaret. Høringssvar vedr. ledninger, der skal ligge under jorden inden for lokalplanens område giver anledning til ændring i lokalplanens redegørelsesdel. Høringssvar vedr. letbanen og Helsingørmotorvejen giver anledning til tilføjelser i et kortbilag. De øvrige høringssvar, giver ikke anledning til ændringer i lokalplanen. Forvaltningen vurderer på baggrund af høringen, at der ikke er anledning til at foretage ændringer af lokalplanens bestemmelser.

Efter planlovens § 27. stk. 2 kan der i forbindelse med planens endelige vedtagelse foretages ændring af det offentliggjorte planforslag.

På baggrund af høringen foreslår forvaltningen, at der i lokalplanen foretages følgende ændringer i lokalplanen:

Tilføjelse til lokalplanens redegørelse, der præciserer vilkårene omkring det servitutbælte, der skal tinglyses på ejendommen samt den letbaneservitut, som Hovedstadens Letbane vil lyse.

På lokalplanens kortbilag 3 tilføjes en signatur for letbanens linjeføring samt signatur for Helsingørmotorvejens vejbyggelinje.

En uddybning af ovenstående forslag til rettelser af planforslaget kan læses i høringsnotatet. Derudover er der en række mindre ændringsforslag, hvoraf nogle er redaktionelle.

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med planforslaget er der udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten har været i høring parallelt med forslag til lokalplanen. Der er udarbejdet en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen (bilag), som indeholder en redegørelse for, hvordan miljøsyn er integreret i planen, samt hvordan udtalelserne fra offentlighedsfasen er taget i betragtning ved den endelige vedtagelse af lokalplanen. Den sammenfattende redegørelse indeholder en udvidet analyse af skyggepåvirkninger fra den kommende bebyggelse. Analysen bekræfter miljørapportens konklusioner. Miljørapporten indgik i høringsperioden som et bilag til lokalplanforslaget. Efter vedtagelsen af lokalplanen erstattes dette bilag af den sammenfattende redegørelse.

Udbygningsaftale

Der er udarbejdet en udbygningsaftale (bilag vedlægges til sagens behandling i ØK), som omhandler ombygning/udvidelse af Lundtoftegårdsvej på strækningen mellem Lundtofteparken/Rævehøjvej, etablering af to signalregulerede kryds ved adgangsvejene til Tracéet Nord, højresvingsbane og signaltekniske ændringer i krydset Lundtoftegårdsvej/Lundtofteparken samt etablering af signalanlæg ved Lundtoftegårdsvej/Rævehøjvej. Hempel forpligter sig med udbygningsaftalen til at bidrage til de nævnte anlæg. Herudover skal Hempel også etablere adgangsvejene til Tracéet Nord. Forvaltningen foreslår, at aftalen vedtages endeligt i forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen.

Lovgrundlag

Planlovens § 27 om endelig vedtagelse af planforslag.
Miljøvurderingslovens § 13 (sammenfattende redegørelse).

Planlovens § 21b om udbygningsaftaler.

Økonomi

Bygherre er i forbindelse med udbygningsaftalen forpligtet til helt eller delvist at finansiere forskellige trafikale tiltag på Lundtoftegårdsvej.

Kommunalbestyrelsen har tidligere godkendt et vejskitseprojekt for Lundtoftegårdsvej samt principper for finansiering af de trafikale investeringer for Lundtoftegårdsvej.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunktet ad 1

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler indstillingspunkt ad 3

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt ad 2

Beslutning

Byplanudvalget, den 7. november 2018

Ad 1) Anbefalet, idet udvalget gerne ser en dialog med bygherre om yderligere træer på grunden. Udvalget prioriterer i øvrigt det grønne præg langs Lundtoftegårdsvej.

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Ad 3) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Lokalplan 288 for et område i Tracéet Nord

Referat fra borgermøde den 27.8.2018 om lokalplan 288 for Tracéet Nord - til hjemmesiden

Høringsnotat til lokalplan 288 for et område i Tracéet Nord

Sammenfattende redegørelse for lokalplan 288

Punkt 3: Trafikafvikling under anlæg af letbanen, herunder ledningsomlægninger (Beslutning)

05.01.25-G01-16-18

Resume

I forbindelse med anlæg af letbanen samt omlægning af forsyningsledningerne er der behov for at tilpasse trafikafviklingen i forhold til gravearbejderne. Forvaltningen har i samarbejde med Hovedstadens Letbane og de relevante ledningsejere kortlagt de større og længerevarende nødvendige ændringer i trafikafviklingen, som er lokaliseret på henholdsvis Buddingevej og i Lyngby centrum.

Letbaneprojektet detailprojekteres pt. af entreprenørerne og på den baggrund forventes det, at der primo 2019 kan fremlægges en konkret tidsplan for hele anlægsfasen. Forvaltningen vil herefter forelægge en sag, der beskriver arbejdet med letbaneprojektet og følgeprojekterne de kommende år frem til letbanen sættes i drift.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orienteringen om status på dialogen omkring trafikafviklingen under anlæg af letbanen, herunder ledningsomlægningerne tages til efterretning,
2. principperne for trafikafvikling ved Buddingevej og Lyngby centrum godkendes som baggrund for de kommende myndighedskrav til entreprenørerne.

Sagsfremstilling

Ledningsomlægningerne i forbindelse med letbanen opstartes i Lyngby-Taarbæk Kommune i 2019. På den baggrund har der igennem en længere periode været dialog mellem Lyngby-Taarbæk Kommune, Hovedstadens Letbane, Movia samt ledningsejerne, herunder Lyngby-Taarbæk Forsyning. I dette dialogforløb er forskellige løsninger for trafikafvikling i anlægsperioderne blevet kortlagt og drøftet. Da anlægsarbejderne skal gennemføres på kommunens overordnede vejnet, er det kompliceret at tilgodese alle hensyn, og der er desværre ingen lette og uproblematisk løsningsmuligheder.

Der er gennemført adskillige trafikale undersøgelser og trafikmodelberegninger. Flere af de alternativer, der er undersøgt, har vist sig ubrugbare i forhold til trafikafvikling. Parterne har søgt løsninger, der tilgodeser både trafikanterne i forhold til sikkerhed, fremkommelighed og tilgængelighed til bl.a. parkering og til stationen, busdriften samt hensyntagen til, at byggeperioderne ikke forlænges markant.

På størstedelen af letbanestrækningen vil anlægsarbejdet med ledningsomlægningerne og anlæg af letbanen kunne håndteres som lignende kendte lednings- og vejarbejder, der løbende sker på kommunens vejnet.

I 2019-2020 vil der blive gennemført hel og delvis spærring af S-banen, når der bl.a. skal udgraves til ny tunnel under banen. Dette betyder, at lokalområdet påvirkes af materialekørsel til og fra området. Trafikken påvirkes, men der er ikke behov for at ændre kørselsmønstret markant. Der er dog udpeget to delområder, hvor der i perioder er behov for at ændre kørselsmønstret. Disse er på dele af Buddingevej og i Lyngby centrum.

På den baggrund har forvaltningen udarbejdet forslag til principper for trafikafviklingsplaner, der kan anvendes i forbindelse med de kritiske ledningsomlægninger og anlæg af letbanen (bilag). Der er således beskrevet principper for trafikafviklingen, som kan danne baggrund for de myndighedskrav, forvaltningen vil stille overfor de kommende entreprenører. Principperne tager bl.a. udgangspunkt i kapacitetsberegninger for trafikken samt fokus på tilgængelighed til og fra centrum, herunder til parkeringspladserne.

Buddingevej

I forbindelse med anlæg af nye hovedledninger til henholdsvis spildevand og regnvand har Lyngby-Taarbæk Forsyning behov for et spærre dele af Buddingevej mellem Engelsborgvej og jernbanebroen. Det medfører, at der kun kan opretholdes ét kørespor på strækningen, samt opretholdelse af færdsel for fodgængere og cyklister.

Det ene kørespor kan anvendes til at opretholde busdriften i begge retninger, reguleret med et trafiksignal. Det medfører, at biltrafikken ikke kan anvende Buddingevej til og fra Lyngby centrum, trafikanterne føres i stedet af Christian X's Allé og Lyngby Hovedgade (kortbilag). Trafikanter uden ærinde i Lyngby kan som alternativ vælge motorvejsnettet eller Nybrovej. Denne løsning vil sikre en acceptabel fremkommelighed for busdriften. Alternativt etableres et ensrettet kørespor for biler. Det vil dog medføre meget store ekstra omkostninger for busdriften, og fortsat medføre etablering af alle de i bilaget angivne omkørselsretninger. I et sådan scenarie er der stor risiko for, at passagerne fravælger busserne til fordel for biler. Dette vil medføre yderligere trængsel på vejene, og anbefales derfor ikke.

Der er gennemført modelberegninger, som peger på, at der skal gennemføres tiltag på Christian X's Allé, som f.eks. fjernelse af hævede flader/bump, forlængelse af svingbaner og dermed nedlæggelse af parkering samt justering i alle signaler på strækningen. Ledningsarbejdets forventes at have en varighed på 6 måneder, og startes formentligt i januar 2020. Samtidigt med dette arbejde vil der være behov for at gennemføre ledningsomlægninger i krydset Engelsborgvej-Buddingevej, og derfor vil der i perioder blive spærret for de enkelte vejben.

I to perioder i henholdsvis 2020 og 2021 på hver ca. 4-5 måneder vil der være ledningsomlægning og letbanearbejder på den smalle strækning af Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej. Perioderne forventes foreløbigt at være placeret fra november 2020 til februar 2021 og fra juni 2021 til november 2021. I disse perioder kan der kun opretholdes ét kørespor på strækningen. Derfor ensrettes strækningen sammen med en delstrækning af Engelsborgvej og Christian X's Allé, og der anlægges kørselsrute omkring de Engelske rækkehuse (kortbilag).

For de øvrige arbejder på Buddingevej forventes trafikken opretholdt i begge retninger, men med periodevis påvirkning af svingbevægelser i kryds.

Som alternativ og for at optimere processen kan det vælges at afkorte perioderne ved at tillade weekend- og natarbejder. Dette kan forkorte tiden med ca. 40-50%. Men sådan løsninger vil påvirke naboerne med bl.a. støj på u hensigtsmæssige tidspunkter, og vil fordyre ledningsomlægninger med 40-50%. Der vil være risiko for, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal dække fordyrelsen. Samlet kan forvaltningen derfor ikke anbefale et sådan løsningsforslag.

Lyngby

I 2020 vil der periodevist være reduceret kapacitet i krydset Kanalvej-Klampenborgvej, men der arbejdes på at opretholde mest muligt kapacitet i krydset, og derfor bliver anlægsperioden længere, end hvis krydset blev lukket for trafik.

Strækningen på Klampenborgvej fra Lyngby Torv frem til Kanalvej vil blive påvirket fra ca. august 2020. Der arbejdes på nuværende tidspunkt med en lukning af strækningen for biltrafik fra august 2020 og permanent. Dette er valgt for ikke at ændre omkørselsruterne flere gange under projektet, men i stedet at fastholde en omkørselsrute, som bliver tilpasset til trafikken og skiltet fast. Trafikken skal dermed anvende parkeringssøgeringen og Firskovvej i stedet for Klampenborgvej (Kortbilag).

Det kan som alternativ vælges at åbne Klampenborgvej for trafik i de faser, hvor der ikke pågår anlægsaktiviteter. Dette vil dog kræve en stor kommunikationsindsats, for hele tiden at kunne orientere trafikanterne om ændret trafikafvikling, og det kan skabe usikkerhed hos trafikanterne.

Bustrafikken føres af Kanalvej, Nørgaardsvej og Gl. Jernbanevej. Dermed åbnes Gl. Jernbanevej mod Jernbaneplassen for busdrift. Beboere og erhvervsdrivende på Gl. Jernbanevej vil fortsat kunne anvende Gl. Jernbanevej.

Der vil i en periode være behov for at ensrette Jernbaneplassen mellem rådhuset og jernbanen for at kunne anlægge den kommende letbanestation. I denne periode føres busserne i retningen mod vest rundt om rådhuset. Det forventes, at der i samme periode vil blive gennemført et renoveringsprojekt på rådhuset. Derfor vil tilgængeligheden til rådhuset være af underordnet betydning.

Trafikanter uden ærinde i Lyngby vil kunne anvende motorvejsnettet omkring Lyngby som alternativ til omkørselsruten.

Kommunikation

Der udarbejdes en samlet kommunikationsstrategi inden igangsætning af de store ledningsomlægninger. Denne fremlægges efterfølgende til drøftelse og godkendelse.

Kommunikationsstrategien og kommende projekter vil bl.a. belyse hvordan nye og eventuelle midlertidige byrum kan anvendes, bl.a. kan dele Klampenborgvej anvendes til byliv i perioder, hvor Torvet er byggeplads for letbaneprojektet.

I øvrigt

Ovenfor er beskrevet perioder med stor anlægsaktivitet på konkrete strækninger. På de konkrete strækninger vil der periodevist være andre tidspunkter, hvor der i mindre omfang også vil være anlægsarbejde, men hvor det mere har karakter af almindelige forstyrrelser, der kan sammenlignes med normal anlægsaktiviteter, som løbende opleves i kommunen.

For at tilpasse trafikafviklingen til den nye vejstruktur efter anlæg af letbanen anbefaler forvaltningen, at der anlægges signalanlæg i krydsene Firskovvej-Nørgaardsvej og Gl. Jernbanevej-Jernbaneplassen samt en ombygning af Kanalvej mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej. Disse tiltag beskrives nærmere i en selvstændig sag vedr. parkeringssøgeringen.

Lovgrundlag

Vejloven.

Økonomi

De nødvendige tiltag på strækninger, signaler mm. skal finansieres og implementeres af de relevante entreprenører med krav fra vejmyndigheden, som ved alle øvrige gravearbejder, der medfører trafikomlægninger. Dermed bør der ikke være ekstra omkostninger for Lyngby-Taarbæk Kommune, medmindre der bliver påbudt dyrere løsningsforslag. I sådanne tilfælde vil der være risiko for, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal dække de ekstra omkostninger til ledningsomlægninger, som kan være 40-50 % højere.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

C (4) undlod at stemme.

Udvalget enige om, at forvaltningen udarbejder en kommunikationsstrategi og orienterer de berørte grundejere m.v.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Trafikafvikling Lyngby_notat

Kortbilag - Trafikafvikling syd 1

Kortbilag - Trafikafvikling syd 2

Kortbilag - Trafikafvikling centrum

Punkt 4: Tiltag på parkeringssøgeringen (Beslutning)

05.01.02-G00-18-15

Resume

I forbindelse med vedtagelsen af letbaneprojektet besluttede Kommunalbestyrelsens den 3. september 2015 at tilkøbe en optimering og tilpasning af parkeringssøgeringen. På den baggrund er der gennemført analyser af den nuværende trafikafvikling på og ved parkeringssøgeringen samt analyser af forholdene efter anlæg af letbanen. Der er beskrevet forslag til tiltag, der kan optimere og forbedre trafikafviklingen.

Forslagene er prioriteret i forhold til hvilke tiltag, der anbefales anlagt før etablering af letbanen samt hvilke tiltag, der evt. kan anlægges umiddelbart før letbanen sættes i drift i 2025.

Letbaneprojektet detailprojekteres pt. af entreprenørerne og på den baggrund forventes det, at der primo 2019 kan fremlægges en konkret tidsplan for hele anlægsfasen. Forvaltningen vil herefter forelægge en sag, der beskriver arbejdet med letbaneprojektet og følgeprojekterne de kommende år frem til letbanen sættes i drift.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. analyse og problemudpegningen tages til efterretning, og de i sagen angivne løsningsforslag godkendes,
2. der udarbejdes skitse- og detailprojekter, og at der efter skitseprojektering fremlægges særskilt sag med opdaterede anlægsforslag samt forslag til afledt drift til endelig godkendelse.

Sagsfremstilling

I forbindelse med vedtagelsen af letbanens dispositionsforslag besluttede Kommunalbestyrelsens den 3. september 2015, at der skulle indgås et tilkøb til letbaneprojektet for at kunne tilpasse og optimere trafikafviklingen ved og på parkeringssøgeringen i Lyngby centrum.

Kommunalbestyrelsen har tidligere godkendt en igangsættelse af foranalyse på parkeringssøgeringen. Foranalysen finansieres inden for tilkøbet.

For at skabe et overblik over den nuværende trafikale situation på parkeringssøgeringen i Lyngby er der foretaget en analyse af trafikafviklingen i 2016. Analyserne indeholder bl.a. modelberegninger, rejsetidsberegninger og besigtigelser for morgen- og eftermiddagsmyldretiderne.

Generelt viser "Trafikafvikling på p-søgeringen i Lyngby 2024 og 2032" med tilhørende bilag (bilag), at afviklingsproblemerne er størst om eftermiddagen. For at kunne kortlægge den fremtidige trafikafvikling på parkeringssøgeringen efter anlæg af letbanen og med en lukning af Klampenborgvej og forlængelse af Firskovvej, er der gennemført beregninger for henholdsvis 2024 og 2032.

Disse resultater er brugt til at udpege en række tiltag, der vil kunne optimere og forbedre trafikafviklingen på og ved parkeringssøgeringen. Generelt er der arbejdet med de lokaliteter, hvor serviceniveauet i krydsene er lavere end det såkaldte serviceniveau D (skalaen går fra A, bedste serviceniveau til F, ringeste serviceniveau) - dvs., hvor ventetiden er højere end 55 sekunder i krydset - samt strækninger, hvor rejsetiden for trafikanterne forringes. Uden tiltagene vil rejsetiderne mellem udvalgte punkter øges i 2032, ligesom kapacitetsproblemerne og dårligere serviceniveau i kryds vil betyde, at trafikanterne vil opleve, at myldretiderne forlænges i forhold til eksisterende forhold.

Projektforslagene er opdelt i to grupper. Første gruppe kan med fordel gennemføres før omlægning af ledningerne og før anlæg af letbanen, da tiltagene vil forbedre kapaciteten og fremkommeligheden på parkeringssøgeringen allerede i denne fase. Anden gruppe er en række tiltag, hvor anlæg og projektering evt. kan afvente til kort før, at letbanen sættes i drift. Hermed undgås samtidigt, at alle projekter anlægges samtidigt.

Projekter, der bør igangsættes nu:

Kanalvej mellem Klampenborgvej og Nørgaardsvej:

For at sikre trafikafviklingen og fremkommeligheden på Kanalvej mellem Klampenborgvej og Nørgaardsvej samt i krydset med Klampenborgvej/Kanalvej foreslås en tilpasning af køresporene.

Det eksisterende helleanlæg med træer føres hele vejen igennem Kanalvej. Dermed vil det ikke længere være muligt at dreje til venstre til og fra parkeringspladserne bag biografbygningen (tidligere kulturhus). Hermed reduceres mulige tilbagestuvningsproblemer på parkeringssøgeringen. Det giver samtidigt plads til ekstra kørespor samt forlængelse af svingbaner på Kanalvej. Dette vil give en samlet forbedring af kapaciteten og trafikafviklingen.

Jernbaneplassen/Gl. Jernbanevej:

Krydset signalreguleres. Der tillades ærindekørsel og buskørsel på Gl. Jernbanevej. Dette optimerer busdriften i anlægsperioden for letbanen, hvor busserne ikke kan anvende Klampenborgvej, men i stedet henvises til Nørgaardsvej og Kanalvej. Udover at kapaciteten forbedres når busserne ikke skal foretage svingbevægelser i krydsene Lyngby Hovedgade/Jernbaneplassen og Lyngby Hovedgaden/Nørgaardsvej, kan driftsomkostningerne til busserne minimeres i forhold til, hvis busserne skulle anvende Nørgaardsvej - Lyngby Hovedgade - Jernbaneplassen.

Klampenborgvej/Firskovvej:

Der sker en optimering af signalet for at forbedre trafikafviklingen fra Firskovvej til Klampenborgvej mod nord. Dette reducerer risikoen for tilbagestuvning til parkeringssøgeringen.

Firskovvej/Nørgaardsvej:

Krydset ombygges fra vigepligtskryds til signalkryds. Dermed kan der ske en aktiv trafikstyring af trafikken til og fra parkeringssøgeringen. Projektet koordineres herudover med projektet for Firskovvej.

Parkeringshenvi­snings­systemet:

Det eksisterende parkeringshenvi­snings­system tilpasses og optimeres til en ændret trafikafvikling med bl.a. lukning af Klampenborgvej og forlængelse af Firskovvej. Hermed ledes trafikanterne til nærmest ledig parkeringsplads og uhensigtsmæssigt parkeringssøgning kan undgås.

Projekter, der evt. kan vente:

Lyngby Hovedgade/Jernbanevej:

Krydset ombygges fra rundkørsel til signalkryds, og dermed skabes en mere optimal trafikafvikling. For at sikre en koordinering med bl.a. fæstningskanalprojektet, og for ikke at anlægge alle projekter samtidigt, kan dette projekt evt. afvente en senere fase.

Signaler på parkeringssøgeringen:

Når konsekvenserne af alle de øvrige tiltage er udmøntet og trafikken har tilpasset sig til den nye vejstruktur, vil der være behov for at gennemføre en generel optimering og justering af signalerne på parkeringssøgeringen.

Lovgrundlag

Lov om Offentlige veje §8 fastlægger, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikken art og størrelse kræver. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forbedrende foranstaltninger, anlæg og drift og vedligeholdelse af disse veje.

Økonomi

3. september 2015 besluttede Kommunalbestyrelsen at indgå et tilkøb til letbaneprojektet på 22,056 mio. kr. i 2018-priser (20 mio. kr. 2013-priser). Forvaltningen anbefaler, at midlerne anvendes til følgende:

- Foranalyser: 2 mio. kr.
- Optimering og justering af signalerne på parkeringssøgeringen: 0,50 mio. kr.
- Ombygning af Kanalvej mellem Klampenborgvej og Nørgaardsvej: 2,00 mio. kr.
- Ombygning af krydset Jernbaneplassen-Gl. Jernbanevej: 3,20 mio. kr.
- Signaloptimering i krydset Firskovvej-Klampenborgvej: 0,05 mio. kr.
- Ombygning af krydset Firskovvej-Nørgaardsvej: 6,50 mio. kr.
- Tilpasning af parkeringshenvisningssystemet: 0,50 mio. kr.
- Ombygning af krydset Lyngby Hovedgade-Jernbanevej: 4,80 mio. kr.
- Projektering, udbud, diverse opfølgning: 4,50 mio. kr.

Der er indarbejdet en sikkerhed på 25 % i anlægsoverslagene til uforudseelige udgifter. Efter skitseprojekteringen forelægges opdaterede anlægsbudgetter og afledt drift til endelig godkendelse.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

C (4) undlod at stemme.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Trafikafvikling på p-søgeringen i Lyngby 2024 og 2032

Bilag A til hovednotat, Analyse og problemudpegning p-søgering LTK-2017

Bilag B til hovednotat, rejsetider (AM)

Bilag B til hovednotat, rejsetider (PM)

Bilag C Løsningsrum og endelige løsningsforslag

Bilag D til hovednotat, Screening af effekten ved åbning af Gl. Jernbanevej

Bilag E til hovednotat, Screening af effekten ved ombygning af Jernbanevej-Lyngby Hovedgade

Bilag F til hovednotat, rejsetider for løsningspakke 3 (AM)

Bilag F til hovednotat, rejsetider for løsningspakke 3 (PM)

Bilag G til hovednotat, Lyngby Hovedgade/Jernbanevej

Bilag H til hovednotat, Firskovvej/Nørgaardsvej

Bilag I Anlægsoverslag

Bilag J til hovednotat, p-vejvisning i Lyngby

Punkt 5: Busomlægninger under anlæg af letbanen (Beslutning)

05.01.25-G01-7-16

Resume

I forbindelse med det forestående arbejde med ledningsomlægninger og anlæg af letbanen vil det blive nødvendigt løbende at tilpasse og omlægge busnettet i kommunen. I den henseende er det vigtigt at tilgodese den offentlige bustrafik i størst mulig omfang, idet det tager lang tid at genvinde tab af passagerer. Det vil herudover være u hensigtsmæssigt at tilskynde til en øget privat kørsel på et vejnet, som bliver mindre effektivt i forbindelse med ledningsomlægningerne og anlæg af letbanen. Kommunerne skal tage stilling til de enkelte busomlægninger, og den tilhørende økonomi og serviceniveau.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til – i samarbejde med Movia – løbende at tilpasse busdriften til de igangværende anlægsarbejder,
2. forvaltningen bemyndiges til - i samarbejde med Movia og berørte nabokommuner - at vælge mellem de fremlagte alternative ruteføringer på berørte buslinjer,
3. Klampenborgvej – så vidt muligt – holdes åben for bustrafik i anlægsperioden,
4. merudgifter til busdriften under anlæg af letbanen på 2 mio. kr. i 2020 indarbejdes i budget 2020-2023,
5. på baggrund af erfaringerne med busdriften under gravearbejder, fremlægger forvaltningen en særskilt sag om eventuelle merudgifter til busdriften fra 2021 og frem.

Sagsfremstilling

Arbejdet med at anlægge letbanen i Ring 3 forventes påbegyndt i Lyngby primo 2019. Indledningsvis vil arbejdet indebære flytning af eksisterende rørføringer, ledninger, mv. Derefter vil selve anlægsarbejdet af letbanen begynde, hvilket bl.a. indebærer vejarbejde på primært Buddingevej, Jernbaneplassen, Klampenborgvej, Lundtoftegårdsvej og DTUs område.

Vejarbejdet betyder, at vejnettet i Lyngby bliver hårdt belastet, og trafikanterne vil derfor søge ud på det tilstødende vejnet med køer og forsinkelser som følge. Intensiteten af vejarbejdet varierer frem til 2024, og derfor påvirkes trafikken forskelligt i løbet af anlægsperioden. Tidsplanen for hvornår anlægsarbejdet foregår på de forskellige strækninger af Ring 3 er endnu ikke klarlagt endeligt.

Movia vil, som i andre anlægssituationer, omlægge og tilpasse busdriften mens vejarbejdet pågår. Erfaringer fra anlæg af letbanen i bl.a. Odense viser, at Movia får behov for stor fleksibilitet under anlæg af letbanen, da den trafikale situation kan ændres markant fra uge til uge. Flexibiliteten opnås ved at skruer på to parametre: serviceniveau og økonomi. Flexibiliteten er også vigtig for at kunne tilgodese buspassagerernes rejsetid og dermed fastholde så mange passagerer som muligt dels af hensyn til den fremtidige offentlige transport, dels for at undgå en tilskynding til privat bilkørsel, når vejnettet bliver mindre effektivt som følge af ledningsarbejder og anlæg.

Der er derfor behov for, at de berørte kommuner forhåndsgodkender et niveau for service og økonomi, som Movia kan handle ud fra i anlægsfasen. For samfinansierede linjer (dvs. linjer på tværs af kommunegrænser), skal kommunerne være enige. Region Hovedstaden skal ligeledes sætte et niveau for de regionale linjer. De løbende omlægninger af busnettet vil forventeligt betyde både øget køretid, passagertab og evt. ændring af destinationer. Disse faktorer forventes alle at medføre øget tilskud til Movias busser (ud over den allerede afsatte 1. mio. kr. i budgettet).

Movia har udarbejdet notat (bilag) om busdrift i Ring 3 under anlæg af letbanen. Notatet beskriver forslag til ændringer på linjeniveau – kort for hvert forslag findes i notatet. Det skal bemærkes, at ændringer på linjer, der kører i flere kommuner kræver enighed blandt de berørte kommuner.

Movia arbejder med 2 scenarier - ét hvor Klampenborgvej er lukket for al trafik og ét hvor Klampenborgvej er åben for bustrafik (lukket for øvrig trafik). Perioden for vejlukningen og den økonomiske betydning for busdriften er reduceret i forhold til tidligere vurderinger, da der ikke længere planlægges en parkeringsrampe under Klampenborgvej.

Der fremlægges særskilt sag om trafikafviklingen - herunder lukning af Klampenborgvej og Buddingevej (ved viadukten).

I skemaet nedenfor er vist de foreslåede ændringer og dertilhørende økonomi for de enkelte buslinjer:

Buslinje	Foreslået ændring	Ekstraudgift pr. år	Ekstraudgift pr. år
		for LTK (mio. kr.)	for LTK (mio. kr.)
		(Klampenborgvej lukket)	(Klampenborgvej åben for bustrafik)
Linje 161 (Lyngby St. – Rødovre St.)	Linjen foreslås delt på Gladsaxe Trafikplads for at isolere forsinkelserne.	0-0,2	0-0,2
Linje 191 (Sorgenfri St. – Lyngby St.) og linje 192 (Lyngby St. – Hellerup St.)	Movia har udarbejdet 2 alternativer (der kræves enighed blandt berørte kommuner): 1. Linjerne lægges sammen til en linje, der ikke kommer forbi Lyngby st. Ekstra udgift for LTK: 0,6 mio. kr. 2. Linjerne opretholdes tilnærmelsesvist: Ekstra udgift for LTK: 1,5 mio. kr.	0,6 - 1,5	0,6 - 1,5
Linje 170 (Lyngby St. – Holte St. – via Virum og Sorgenfri)	Linjes foreslås afkortet, så den får endestation på Sorgenfri st. og således ikke kommer til Lyngby st.	- 0,6 (besparelse)	- 0,6 (besparelse)
Linje 190 (Lyngby St. – Holte St. – via DTU)	Forslag om at afkorte linjen I Rudersdal til kun at køre til Holte st. Ellers bevarer linjen sit nuværende driftsomfang.	1,2	0,6
Linje 194	Det foreslås at linjen bevarer sin nuværende linjeføring.	0,7	0,7

(Lyngby St. Skodsborg St.)			
Linje 184	Movia har udarbejdet 2 alternativer (der kræves enighed blandt berørte kommuner):	0,5 - 1,1	0,5 - 1,1
(Holte St. – Nørreport St.)	1. myldretidsfrekvensen reduceres fra 3 til 2 afgange/time Ekstraudgift for LTK: 0,5 mio. kr. 2. Nuværende frekvens og linjeføring opretholdes. Ekstraudgift for LTK: 1,1 mio. kr.		
Linje 180 og 181	Opretholdelse af nuværende drift:	2,0	0,8
(Lyngby st. - DTU)			
Linje 182 – 183	Movia har udarbejdet 2 alternativer:		
(Lyngby St. – Lyngby St. – via Hjortekær, Lundtofte)	1. Frekvensen reduceres fra 3 til 2 afgange/time i myldretiderne og dagtimerne: Ekstraudgift for LTK: 0,6 mio. kr. 2. Nuværende frekvens opretholdes Ekstraudgift for LTK: 2,2 mio. kr.	0,6 – 2,2	0,2 – 0,8
Linje 169 og 179	Opretholdt drift. I tilfælde af køretidsproblemer anbefaler Movia at linjerne afkortes, så kun hver anden bus kører til Lyngby st.	0	0
(Lyngby St. - Hellerup St. - Lyngby St.)			
Linje 388	Forventes kun omlagt såfremt 190 omlægges, I så fald foreslås 388 omlagt til Lyngbygårdsvej I perioden.	0	0
(Lyngby St. – Helsingør St.)			
Sum		5,0 – 8,3	3,0 – 5,1

Movia er i dialog med region Hovedstaden om de regionale linjer 30E, 300S, 40E og 400S, som bliver berørt af anlægsarbejdet. Movia forventer en løsning, der kombinerer udvidet driftsøkonomi og færre afgange.

Opretholdes buskørslen på Klampenborgvej vil det påvirke buslinje 180, 181, 182, 183, 190 og 388 positivt både med hensyn til omlægningsbehovet og økonomien. Desuden vil de regionale linjer 300S, 30E og 40E få en fordel af muligheden for at blive på Klampenborgvej. Movia har skønnet, at en opretholdelse af bustrafik på Klampenborgvej vil medføre, at Lyngby-Taarbæk Kommune vil kunne sænke det ekstra tilskudsbehov fra 5,0 -8,3 mio kr./år til 3,0 - 5,1 mio. kr./år. Økonomien for den enkelte buslinje fremgår af Movias notat (bilag).

Lovgrundlag

Lov om Trafikselskaber.

Økonomi

Samlet set vurderer Movia, at Lyngby-Taarbæk Kommune i de år, hvor der sker flest busomlægninger vil få et årligt øget tilskudsbehov på busdriften på 5 - 8,3 mio. kr (såfremt Klampenborgvej lukkes for busdrift) og på 3,0 - 5,1 mio. kr. (såfremt Klampenborgvej er åben for bustrafik).

Det er forudsat i Movias beregninger at busserne føres af Nørsgaardvej i de perioder, hvor Klampenborgvej er lukket, samt at der anlægges tiltag på vejnettet for at sikre bussernes fremkommelighed. Finansiering af disse fremkommelighedstiltag afholdes indenfor kommunens tilkøb til letbaneprojektet - tiltag på parkeringssøgeringen. Det lånefinansierede tilkøb på 20 mio. kr. blev besluttet af Kommunalbestyrelsen 3. september 2015.

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med en løsning, hvor Klampenborgvej opretholdes åben for bustrafik. Det må dog forventes, at det i forbindelse med en større gravning i krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej samt i perioder ved anlæg af nyt byrum på Klampenborgvej bliver nødvendigt med en total lukning af Klampenborgvej - også for busserne. I denne periode vil udgifterne til busserne derfor stige jf. økonomitallene i skemaet ovenfor, hvor Klampenborgvej er lukket.

Movia gør opmærksom på, at de økonomiske beregninger er forbundet med usikkerhed, idet bl.a. størrelsen på forsinkelserne og passagertabene ikke med sikkerhed kan forudsiges. Økonomien afhænger desuden af nabokommunernes valg af ændringer.

Der er årligt afsat en driftsbevilling på 1,06 mio. kr. til dækning af ekstraudgifter til busserne som følge af Letbane anlægsarbejdet. Derudover blev der i 2. anslået regnskab afsat yderligere 2,63 mio. kr. i 2019., som blev finansieret af et mindreforbrug på det almindelige busbudget.

Movia har 2. behandlet busbudgettet for 2019, og på nuværende tidspunkt er forventningen, at budgettet er ca. 2,1 mio. kr. for højt i 2019 og frem. Forvaltningen indstiller, at budgettet forbliver på busområdet. Det skal dog bemærkes, at budgettet ikke er endeligt vedtaget af Movia.

Derudover vurderes det, at forvaltningen ikke kan nå, at anvende budgettet på 1,00 mio. kr. i 2018. Det anbefales, at udskyde budgettet til 2019.

Slutteligt anbefaler forvaltningen, at der afsættes 2 mio. kr. i 2020.

De samlede økonomiske effekter er illustreret i nedenstående tabel, som pt. er bedste skøn.

Økonomistatus for fastholdelse af "normal busdrift":

	2019	2020	De nedenfor skitserede budgettal angiver, hvad der pt. er reserveret ekstra til busdrift fra og med 2021.
Budget afsat i Letbanens driftsbudget	1.055	1.055	1.055
Afsat i 2. anslået regnskab	2.632	0	0
Forventet mindreforbrug på den almindelige Busdrift, som disponeres til i Letbane driftsbudgettet	2.113	2.113	2.113
Udskudt budget fra 2018 til 2019	1.000	0	0
Manglende finansiering, der dækkes af kassen.	0	2.000	På baggrund af erfaringerne med busdriften under gravearbejder, fremlægger forvaltningen en særskilt sag om evt. merudgifter til busdriften fra 2021 og frem.
I alt	6.800	5.168	3.168

(2019 priser t. kr.)

Der er ikke budgetlagt med 8,3 mio. kr. ekstra pr år, idet Movias oversigt anses for at være et worst case scenarie, som ikke forventes at være til stede et helt år af gangen.

Forvaltningen anbefaler, at økonomien for busomlægningerne vurderes igen i 2020 - hvor der fremlægges særskilt sag herom. Således vil de første år med gravearbejder og busomlægninger være med til at kunne give nogle erfaringstal for, hvor stor ekstraudgift der skal tilsidesættes for at opretholde et acceptabelt serviceniveau for bustrafikken.

Movia er vant til større anlægsarbejder, og har erfaring med løbende at tilpasse busdriften i berørte områder. For at opretholde et passende serviceniveau for kunderne er det dog vigtigt, at der er mulighed for hurtigt at ændre en rute eller frekvens efter behov. Der er derfor behov for et økonomisk råderum, som forvaltningen og Movia kan agere indenfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Ad 1-5) Anbefalet.

C (4) undlod at stemme.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Busdrift under anlæg af letbanen i Ring 3 - Lyngby Tarbæk Kommune

Punkt 6: Forslag om servicebus i Lyngby-Taarbæk (Beslutning)

13.05.00-G01-98-18

Resume

Som opfølgning på anmodningssag den 13. juni 2018 har forvaltningen undersøgt mulighederne for at etablere en servicebus i dagtimerne til betjening af de kommunale institutioner/ældrecentre samt til at styrke eksisterende bustrafik til campusområderne i myldretiderne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at det besluttet, om der skal arbejdes videre med forslaget om at etablere en servicebus i dagtimerne og en styrkelse af 180/181 i myldretiderne og i så fald at finansieringen sker ved:

- en årlig driftsbevilling på 2,1 mio. kr. i 2020, 2021 og 2022, som indarbejdes i budgetgrundlaget for 2020-2023 på aktivitetsområdet Trafik,
- en driftsbevilling på 200.000 kr. til anlægsmæssige tilpasninger i 2019 i forbindelse med opstart af ruten. Dette finansieres ved fremrykning og omprioritering af anlægsmidler fra parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2020,
- ordningen vil blive evalueret i 2021 med henblik på drøftelse af fortsat drift i 2022 og fremefter.

Sagsfremstilling

Som opfølgning på anmodningssag i Teknik- og Miljøudvalget den 13. juni 2018 har forvaltningen anmodet Trafikselskabet Movia om at undersøge mulighederne for at styrke den kollektive trafik gennem etablering af en servicebus i kommunen, som også kan understøtte kommunens campusmiljøer.

Movia har fremsendt notat med forslag hertil (bilag).

Såfremt der ønskes en sådan ordning, anbefaler Movia, at den kollektive trafik styrkes med en ekstra buslinje, der i dagtimerne fungerer som servicebus. Servicebussen skal betjene kommunale interessepunkter, som bl.a. ældre- og plejecentre, bibliotek, svømmehaller mv. I myldretiderne (morgen og eftermiddag) anvendes bussen til at give en styrket betjening af campusområderne (bl.a. DTU og K-Nord).

I forbindelse med anlæg af letbanen vil vejnettet i det centrale Lyngby blive udsat for et øget pres, hvilket forventes at påvirke bustrafikken i området. Derfor vil en styrkelse af trafikken til campusområderne samt en bedre kollektiv trafik på tværs af kommunen kunne bidrage til nye/alternative rejsemuligheder.

Servicebusruten anbefales at køre i tidsrummet kl. 10–14 på hverdage, lørdage og søndage. Som servicebus vil den være gratis. Styrkelsen af campusbetjeningen foreslås i tidsrummet kl. 7-10 og kl. 14-18 på hverdage. Her betales normal takst.

Kort over servicebusruten er vist i Movias notat (bilag).

Movia har prøvekørt servicebusruten. Ruten vil generelt være mulig at køre med en 12 meter bus (alm. HT-bus) – dog er der ganske få steder, hvor der punktvis er behov for at justere lidt på eksisterende forhold. Bl.a. skal der ske en tilpasning af en helle ved Lyngbygårdsvej og det skal vurderes, om cykelstien på Geels Plads skal sikres, idet bussens front svinger ind over stien under vending.

I Movias notat er desuden beskrevet forslag til forbedring af betjeningen af DTU/K-Nord. Movia har bl.a. vurderet mulighederne for at indsætte shuttlebusser mellem Jægersborg St., DTU og Sorgenfri St./Virum St. (ruten ses i bilaget). Den foreslåede rute vil være en mulig aflastningsrute, men vil dog samtidig have nogen væsentlige ulemper. Dels vil S-togslinje E fra januar 2019 ikke længere betjene Jægersborg St., dels er der nogen gangafstand fra station til busstoppested ved Jægersborg, og endelig vil en antallet af busser være for få til, at der kan blive tale om en egentlig shuttlebusordning. Det betyder, at løsningen på nuværende tidspunkt ikke vurderes optimal.

I stedet foreslås en forbedring af campusbetjeningen i morgen og eftermiddagsmyldretiderne ved at styrke eksisterende buslinjer 180 og 181 med en ekstra bus.

Servicebussen og styrkelsen af 180/181 foreslås kørt med almindelige busser på 12 meter. Movia lægger op til at der er tale om en forsøgsperiode på et par år.

Lovgrundlag

Ifølge "Bekendtgørelse af Lov om Trafikselskaber" træffer kommunerne beslutning om kollektiv bustrafik.

Økonomi

Movia skønner, at den foreslåede servicebus/styrkelse af 180/181 vil have en omkostning på ca. 2,1 mio. kr./år.

I budgetgrundlaget for 2020-2023 indregnes 2,1 mio. kr./årligt i en 3-årig periode fra 2020. Forvaltningen har afsøgt muligheden for at finde kompenserende besparelser inden for området. Dette har ikke været muligt.

Bussen evalueres i 2021 med henblik på en drøftelse af fortsat drift efter 2022.

Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2020 (200.000 kr. til mindre anlægsmæssige tilpasninger) nedjusteres til 1.759.873 kr. På det pågældende projekt er der rådighedsbeløb i alle overslagsår. Der bliver således ikke fravalgt opgaver. De bliver blot forskudt i tid.

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022	Varig?
Driftsbevilling til ny servicebus mm.	TMU / Trafik			2.100	2.100	2.100	nej
Driftsbevilling til anlægsmæssige tilpasninger	TMU / Trafik		200				nej
Anlægsbevilling til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag.	ØK / ordinær anlægsvirksomhed			-200			nej
I alt (kassen)			-200	-1.900	-2.100	-2.100	

Alle priser er i 2019 prisniveau (t. kr.).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Anbefalet at der arbejdes videre med forslaget om servicebus/shuttlebus, herunder i forbindelse med højtider, i dialog med handels- og erhvervslivet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Notat fra Movia - Ny lokal

Punkt 7: Trafikanalyse til supplerings af basisløsning for Letbanen langs Buddingevej (Beslutning)

05.01.25-G01-324-16

Resume

Teknik- og Miljøudvalget besluttede 16. august 2017, at der skulle igangsættes trafikanalyser for at undersøge mulighederne for supplerings af basisløsningen langs Buddingevej.

Letbaneprojektet medfører, at trafikanter udenfor de signalregulerede kryds fremadrettet kun kan køre højre ind og højre ud til og fra deres ejendomme på Buddingevej.

Analyserne indeholder bl.a. forslag til tiltag, der kan minimere gennemkørende trafik i lokalområderne eller uhensigtsmæssige u-vendinger mm. Der er forslag til tiltag, som vurderes i noget omfang at kunne forbedre forholdene omkring Buddingevej.

Letbaneprojektet detailprojekteres pt. af entreprenørerne og på den baggrund forventes det, at der primo 2019 kan fremlægges en konkret tidsplan for hele anlægsfasen. Forvaltningen vil herefter forelægge en sag, der beskriver arbejdet med letbaneprojektet og følgeprojekterne de kommende år frem til letbanen sættes i drift.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. trafikanalyserne tages til efterretning
2. det besluttes om der skal udarbejdes skitseprojekter inkl. anlægsoverslag for tiltag til optimering af de trafikale forhold omkring Buddingevej. Forslagene vil herefter blive fremlagt til beslutning.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 16. august 2017, at der skulle udarbejdes trafikanalyser, der belyser supplerende tiltag til basisløsningen for letbanen langs Buddingevej.

Trafikanterne fra de private grunde og de uregulerede sideveje kan kun køre højre ind og højre ud. Det medfører, at borgerne vil skulle ændre deres hidtidige trafikmønster (rute) og/eller foretage U-vendinger i lokalområdet. Dog vil venstresving være muligt i de signalregulerede kryds.

Trafikanalyserne belyser, om der er supplerende tiltag, der evt. kan minimere gennemkørende trafik i lokalområderne og især reducere uhensigtsmæssige u-vendinger mm.

I trafikanalysen (bilag) er beskrevet forslag til forskellige tiltag. Der kan etableres rundkørsel/minirundkørsel eller lignende på nedenstående lokaliteter. Disse tiltag kan afkorte omkørselsruten for beboerne, reducere uhensigtsmæssige u-vendinger samt omvejskørsel ad lokalveje:

- Krydset Engelsborgvej/Emil Pibers Vej
- Krydset Christian X's Allé/Ulrikkenborg Allé
- Christian X's Allé/indkørsel til nr. 97-99

Lokalvejen Agermånevej kan lukkes ved Buddingevej for at forhindre omvejskørsel ad boligvejene i dette lokalområde.

Skolevænget, Fort Allé, Blomstervænget og Humlevænget kan risikere at blive anvendt til omvejskørsel. Det anbefales at holde disse veje under observation med evt. mulighed for at lukke vejene for at reducere den gennemkørende trafik. Særligt Fort Allé og Nybrovej vurderes at kunne blive påvirket af omvejskørsel til ejendomme og sideveje langs Buddingevej i Gladsaxe Kommune.

Der er i trafikanalyserne udarbejdet meget foreløbige skitser og anlægsoverslag. Hvis det besluttes at arbejde videre med et eller flere af de beskrevne tiltag, skal der udarbejdes konkrete skitseprojekter, anlægsoverslag og afledte driftsomkostninger. De mere præcise konsekvenser for trafikanter, beplantning, parkeringspladser og grundejere skal beskrives nærmere.

Hvis forvaltningen skulle prioritere tiltagene, så vil det være i nedenstående rækkefølge for hermed at opnå størst effekt og dermed mindske påvirkningen i lokalområderne langs Buddingevej mest muligt:

- Krydset Engelsborgvej/Emil Pibers Vej
- Lukning af Agermånevej
- Krydset Christian X's Allé/Ulrikkenborg Allé
- Christian X's Allé/indkørsel til nr. 97-99

Afvente kendskab til trafikmønstre, før der træffes beslutning om at iværksætte tiltag nu

Letbanen kan medføre en række mindre trafikændringer, som lokalt og samlet set kan være u hensigtsmæssige, men hvor den samlede effekt kan være svær at forudse. Som alternativ til at iværksætte tiltag nu, kan det derfor vælges at følge udviklingen i trafikmønstrene, når letbanen er i drift. Som beskrevet i trafikanalysen er antallet af trafikanter, der skal ændre rute, begrænsede i forhold til trafikmængderne i området. Derfor vil trafikken kunne afvikles med basisløsningen i letbaneprojektet, indtil de nye trafikmønstre kendes nærmere.

Lovgrundlag

Lov om Offentlige veje § 8 fastlægger, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forbedrende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje.

Økonomi

Der er udarbejdet foreløbige anlægsoverslag for de forskellige tiltag:

- Krydset Engelsborgvej/Emil Pibers Vej - foreløbige anlægsoverslag 0,5-3,3 mio. kr.
- Krydset Christian X's Allé/Ulrikkenborg Allé - foreløbige anlægsoverslag 3,3-4,4 mio. kr.
- Christian X's Allé/indkørsel til nr. 97-99 - foreløbige anlægsoverslag 0,4-1,8 mio. kr.
- Lukning af Agermånevej - foreløbige anlægsoverslag 0,6 mio. kr.

Hvis det besluttes, at arbejde videre med et eller flere af de beskrevne tiltag, skal der udarbejdes konkrete skitseprojekter, mere præcise anlægsoverslag samt overslag over afledte driftsomkostninger. Det vurderes at koste i størrelsesordenen 1 mio. kr., og som i givet fald skal afsættes før egentlig stillingtagen til en eller flere af ovenstående projekter.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Kommunalbestyrelsen, såfremt der skal udarbejdes konkrete skitseprojekter.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Besluttet ikke at udarbejde skitseprojekter på nuværende tidspunkt. Forvaltningen overvåger udviklingen med trafikmålinger.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Buddingevej trafikanalyse

Punkt 8: Frigivelse af anlægsmidler vedr. parkerings- og trafikikkerhed (Beslutning)

05.13.10-G02-8-17

Resume

Forvaltningen anmoder om frigivelse af anlægsmidler i 2019 til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag finansieret af et rådighedsbeløb på 0,662 mio. kr. i 2019.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen tildelte på møde den 12. maj 2016, pkt. nr 10, et permanent rådighedsbeløb på ca. 2 mio. kr. til opprioritering af parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag.

Af budgetbogen 2017 - 2020 fremgår, at midlerne skal tilgodese opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav til opretning, ændring og nedtagning af skilte, beskæringsopgaver ved skilte samt opstregning af parkeringsbåse, handicappladser, parkeringsbaner, cykelbaner, spærreflader/-linjer samt generelt til at imødegå trafikikkerhed på det kommunale vejnet. Der vil samtidig forekomme konsulent- eller administrationsomkostninger. Tiltag angående skiltning og optegning er ligeledes også alene på kommunale veje.

I de sidste 5-6 år og i de kommende år er der en betydelig administrativ trafikikkerhedsmæssig indsats i forbindelse med fjernvarmeudrulning og andre forsyningsindsatser såvel tilsynsmæssigt som i forhold til godkendelse af skilteplaner, gravearbejder og trafikikkerhed. Der sker således en aflønning af permanent arbejdskraft til disse opgaver; tidligere fra anlægskontoen for slidlag, og siden 2016 fra anlægspuljen parkering- og trafikikkerhedsmæssige tiltag.

Jf. økonomiafsnittet er en væsentlig del af midlerne disponeret til et ændret forløb for supercykelstien Helsingørruten. De resterende midler anvendes derfor til aflønning i forbindelse med tilsynsopgaver, jf. ovenfor, samt til sikkerhedskampagner.

Jf. sag nr. 6 disponeres ca. 210.000 kr. til trafiksaneringer i Taarbæk. Såfremt de ikke udmøntes i 2018, vil de anmodes overført til 2019.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. oktober 2018 at anvende 1,298 mio. kr. til Helsingørrutens supercykelsti fra anlægspuljen "Parkering- og trafikikkerhed 2019", idet dele af cykelstien af trafikikkerhedsmæssige og fremkommelighedsmæssige årsager flyttes til øst for Helsingørmotorvejen. Restbeløbet for 2019 er derfor på 0,662 mio. kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Punkt 9: Reservation af offentlige parkeringspladser til dele- og elbiler (Beslutning)

05.09.00-G01-35-18

Resume

Forvaltningen har modtaget forespørgsel om placering af reklamefinansierede el-ladestandere samt reservation af parkeringspladser til delebilsordninger på offentlige vejarealer. Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om forvaltningen skal arbejde videre med løsninger og mulige placeringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med mulige placeringer for delebilsordninger samt reklamefinansierede el-ladestandere.

Sagsfremstilling

I Grønt Lys+ er transport et indsatsområde. Indsatsområdet kan blandt andet understøttes ved, at kommunen implementerer bæredygtige løsninger såsom delebilsordninger eller anskaffelse af el-biler fremfor biler, der kører på fossile brændstoffer. Forvaltningen har modtaget en forespørgsel om placering af reklamefinansierede el-ladestandere samt reservation af parkeringspladser til delebilsordninger på offentlige vejarealer.

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med at undersøge mulighederne for reservation af offentlige parkeringspladser til delebilsordninger og el-ladestandere. Evt. løsningsforslag præsenteres for udvalget i 2019. Der kan også være tale om, at forvaltningen formidler kontakt til private parkeringspladser.

Delebilsordning

Der er flere kommuner, som reserverer offentlige parkeringspladser for at støtte op om delebilsordninger med forventningen om, at delebiler virker trængselsreducerende og fremmer reduktionen af CO₂.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune udpeger offentlige parkeringspladser bør der vedtages kriterier for tildeling af fast stamplads, såsom at:

- klubben er åben for nye/flere medlemmer
- klubben har vedtægter, hvor regler for indmeldelse, udmeldelse, forpligtelser, ansvar, anvendelse af bilparken, betaling, forsikring mm. er beskrevet,
- der er tale om et kontraktligt forhold mellem klubben og dens medlemmer.

For køretøj bør der opstilles krav om at:

- bilerne er ejet, leaset eller lejet i klubbens navn
- bilerne kan benyttes uden indgåelse af nyt. aftaleforhold ved hver brug,
- udlån af bilerne til medlemmer sker mod betaling for brugt tid og kørte kilometer,
- bilerne er erhvervsmæssigt forsikret.

Reservation af parkeringspladserne sker med skilte samt udstedelse af en delebilslicens.

Tilsvarende krav gælder i Københavns Kommune for at sikre, at der er tale om en regulær delebilsordning.

Endvidere eksisterer en delebilsordning, der har fleksible vilkår for anvendelse (Green Mobility - Din Bybil), og som har bilflåde fordelt i København og på DTU. Forvaltningen vil kunne tage kontakt til leverandøren for at undersøge mulighederne for, at ordningen eller lignende ordninger også implementeres i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Elladestandere

Ørsted har indgået et samarbejde med Volta Charging, som leverer reklamefinansierede elladestandere. Disse elladestandere kan placeres på offentlige parkeringspladser og veje uden omkostning for kommunen, såfremt reklamerne er tilstrækkelig eksponerede. Opladning af elbiler ved disse reklamefinansierede elladestandere vil være gratis for elbilejere. Ørsted og Voltas oplæg til aftalens overordnede rammer fremgår af bilaget "Foreslået samarbejdsramme vedr. medieladere til elbiler, 2. august 2018" (bilag) samt bilaget "Overordnet beskrivelse af mulig samarbejdsmodel vedr. medieladere til elbiler, 13. juli 2018" (bilag).

Elladestanderne kræver plads og bør placeres således, de ikke er til gene eller fare for trafikanterne, og det bør sikres, at placeringen ikke medvirker til reduceret kapacitet på vejnettet. Det fremgår af bilaget "elladestandere i bybilledet" (bilag) hvordan elladestandere fra Volta Charging indgår i byrummet.

I forbindelse med en evt. ordning skal kommunen vurdere om der skal stilles særlige krav til reklamernes indhold, f.eks. ikke stødende reklamer mv.

Ørsted har udarbejdet forslag til placeringer, hvor investeringen i infrastruktur i form af ladestandere er rentabel for dem. Placeringerne fremgår af bilaget "P-pladser Kongens Lyngby og Virum" (bilag). Forvaltningen ser projektet som et godt initiativ, men finder også, at nuværende generations ladestandere kan være meget dominerende i dele af gadebilledet, og lægger beslag på relativt få korttidsparkeringspladser, hvor formålet primært er hensyn til handelslivet. Der må forventes en del udvikling af ladestandere de kommende år, som kan vise sig at være mere attraktive. Forvaltningen finder dog samtidig, at det kan være interessant at undersøge om Ørsted kan være interesseret i andre placeringer i byen, og foreslår derfor, at kommunen indgår i dialog herom.

Lovgrundlag

Lov nr. 490 af 07/06/2006 om kommuners og regioners anvendelse af fast ejendom og løsøre til brug for reklamering for andre beskriver at reklamefinansieret byinventar kan anvendes, såfremt bestemmelserne i Lov nr. 426 03/05/2017 om markedsføring efterleves.

Lov nr. 1520 af 27/12/2014 om offentlige veje, § 80, stk. 1, som beskriver at varig eller midlertidig anbringelse af reklamer kan ske på offentlig vejareal med vejmyndighedens tilladelse.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Forvaltningen anmodes om at forelægge sagen igen, når der er konkrete forslag til etablering af ordning samt et overblik over antal parkeringspladser i det centrale Lyngby.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Elladestandene i bybilledet

Overordnet beskrivelse af mulig samarbejdsmodel vedr. medieladere

P-Pladser Kongens Lyngby og Virum

Foreslået samarbejdsramme vedr. medieladere til elbiler

Punkt 10: Fastsættelse af gebyrer for affald 2019 (Beslutning)

07.00.10-S29-1-18

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til affaldsgebyrer for 2019 til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. gebyrerne for dagrenovation og øvrige affaldsordninger samt erhvervsaffaldsgebyr for 2019 fastsættes jævnfør den vedlagte oversigt,
2. gebyrerne for virksomheders adgang til genbrugsstationer for 2019 fastsættes jævnfør den vedlagte oversigt,
3. jordflytningsgebyr for husholdninger for 2019 fastsættes til 7 kr. ekskl. moms,
4. jordflytningsgebyr for virksomheder for 2019 fastsættes til 67 kr. ekskl. moms.

Sagsfremstilling

Udgifter til drift og administration på affaldsområdet dækkes af gebyrer, som opkræves af husholdninger og virksomheder. Området er underlagt et "hvile-i-sig-selv"-princip, som betyder, at indtægter og udgifter over en årrække skal udligne hinanden. Dette gælder særskilt for hver enkelt affaldsordning, hvormed der godt kan være overskud i én ordning (f.eks. genbrugsstationen) og underskud i en anden ordning (f.eks. storskraldsordningen).

Lyngby-Taarbæk Forsyning (herefter Forsyningen) fører regnskab over de faktiske udgifter, lægger budget og beregner gebyrerne. Kommunens udgifter på affaldsområdet kompenseres helt af Forsyningen og indregnes i gebyrerne. Det omfatter primært lønudgifter til administration, herunder f.eks. anvisning af jord og forurenede affald.

Gebyrer for dagrenovation og øvrige affaldsordninger

Gebyr for dagrenovation sættes ned i 2019. Af historiske årsager er der et overskud i denne ordning, som afvikles via en nedsættelse af gebyret. Prisen for at få tømt dagrenovation afhænger af størrelsen på affaldsbeholderen, og hvor ofte den bliver tømt. Virksomheder kan vælge at benytte ordningen eller vælge en privat renovatør.

Grundgebyr for husholdninger stiger i 2019 for at dække de øgede udgifter til indsamling af genanvendeligt affald fra etageboliger. De sidste etageboliger forventes at komme med i den nye ordning i 2019. Grundgebyret dækker således de øvrige affaldsordninger, herunder genbrugsstationen, storskraldsordningen, miljøboks og den nye 4-kammerbeholder.

For en almindelig husstand vil det samlede affaldsgebyr stige med 23 kroner eksklusiv moms i 2019 (grundgebyr + én sæk til dagrenovation med ugentlig tømning).

Som noget nyt er der fastsat gebyrer for ekstratømminger. Det er f.eks. papir, pap eller plast ved etageboliger, som ikke er blevet sorteret korrekt, og hvor beholderen derfor skal tømmes ekstraordinært som dagrenovation.

Erhvervsaffaldsgebyr opkræves af virksomheder med en omsætning over 300.000 kr. Gebyret stiger en smule i 2019. Gebyret opkræves efter reglerne i affaldsbekendtgørelsen, som giver kommunen mulighed for at fritage virksomheder "uden en egentlig affaldsproduktion" for gebyret. Forvaltningen behandler årligt cirka 450 ansøgninger om fritagelse, og størstedelen imødekommes.

Forsyningen har fremsendt oversigt over affaldsgebyrer til Kommunalbestyrelsens godkendelse (bilag).

Revisionsfirmaet Ernst & Young har for Forsyningen foretaget legalitetskontrol af gebyrerne (bilag).

Afvikling af overskud

Der var samlet set et overskud på affaldsområdet på 12,4 mio. kroner per den 31. december 2017. Overskuddet er nedbragt fra cirka 18 mio. kroner året før, blandt andet fordi der i 2017 blev investeret i nye beholdere til genanvendeligt affald til etageboliger (1,1 mio. kroner), foretaget tilbagekøb af deklaration på genbrugsstationen fra kommunen (1,4 mio. kroner) og lavet forbedringer i form af ny asfalt, hegn mv. på genbrugsstationen (800.000 kroner). Desuden var der et budgetteret underskud i driftsbudgettet på 2,2 mio. kroner.

I indeværende år forventes et underskud på cirka 2,5 mio. kroner.

I 2019 budgetteres med et underskud på 4,5 mio. kroner, hvoraf de 1,1 mio. kroner er afsat til investeringer på genbrugsstationen, samt indkøb af nye beholdere til genanvendeligt affald og miljøskabe til farligt affald ved etageboliger. Det resterende beløb dækker et budgetteret underskud i driftsbudgettet.

Dermed forventes det samlede overskud på affaldsområdet at være nedbragt til 5,4 mio. kroner ved udgangen af 2019.

Gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationer

Kommunen samarbejder med 17 af Vestforbrændings ejerkommuner om drift af genbrugsstationer, herunder opkrævning af gebyrer for virksomheder. Gebyrerne er beregnet af Vestforbrænding og er ens for alle genbrugsstationer i ejerkommunerne. Virksomhederne kan købe en engangsbillet per SMS eller et årskort, og prisen afhænger af virksomhedstype og bilens størrelse.

Vestforbrændings bestyrelse har på møde den 19. september 2018 godkendt gebyrerne, og Vestforbrænding anmoder på den baggrund ejerkommunernes kommunalbestyrelser om at foretage den endelige godkendelse af gebyrerne (bilag).

Gebyrerne for årskort stiger i 2019. Det sker på baggrund af en brugerundersøgelse fra 2018, som blandt andet viser, at kunder med årskort medbringer mere af de omkostningstunge affaldstyper som f.eks. eternit, end tidligere.

Gebyrer for jord som affald (jordflytningsgebyr)

Jordflytningsgebyret dækker forvaltningens udgifter til anvisning af jord. Forvaltningen fører regnskab over udgifterne, og beregner gebyrerne ud fra en fordelingsnøgle, som tager højde for andelen af jordflytninger foretaget af henholdsvis husholdninger og virksomheder.

Der har været et historisk overskud i ordningen, som gennem en årrække er blevet nedbragt ved at budgettere med underskud. Overskuddet forventes afviklet i 2019.

I 2019 stiger det årlige jordflytningsgebyr for virksomheder fra 52 til 67 kroner, mens gebyret for husholdninger ligger stabilt på 7 kroner. Dette skyldes en justering af fordelingsnøglen, idet en større andel af jordflytningerne er foretaget i forbindelse med erhvervsmæssig frem for privat byggeaktivitet.

Budget og gebyrforslag er vedlagt (bilag).

Lovgrundlag

Det er bestemt i miljøbeskyttelsesloven og affaldsbekendtgørelsen, at kommunalbestyrelsen skal fastsætte gebyrer for planlægning, drift og administration af affaldsordninger. Ordningerne er beskrevet i de kommunale regulativer for affald, som er vedtaget af kommunalbestyrelsen.

Det medfører, at kommunalbestyrelsen én gang årligt skal vedtage et gebyrblad, der angiver størrelsen på disse gebyrer.

Økonomi

Ordningerne er udgiftsneutrale for kommunen, da de er brugerfinansierede. Et eventuelt over- eller underskud for de enkelte affaldsordninger udlignes over en periode, i forbindelse med den årlige gebyrberegning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

1-4) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Takstoversigt dagrenovation og øvrige affaldsordninger 2019

Gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationer

Budget jordgebyr 2019

Legalitetskontrol af taksterne i Lyngby-Taarbæk Affald for 2019

Punkt 11: Affaldsplan 2019-2030 (Beslutning)

07.00.01-P15-21-18

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til ny affaldsplan, som skal gælde for perioden 2019-2030. Formålet med en affaldsplan er at skabe overblik over den forventede mængde affald, for på baggrund af dette at tage stilling til, hvilke mål, der skal arbejdes henimod samt hvilke aktiviteter, der skal gennemføres i den kommende planperiode.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Affaldsplan 2019-2030" godkendes.

Sagsfremstilling

Kommunen skal hvert 6. år udarbejde en affaldshåndteringsplan (affaldsplan), der beskriver kommunens målsætninger og planer på affaldsområdet. Der skal vedtages en ny affaldsplan gældende fra 1. januar 2019.

Rammerne for den nye affaldsplan blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 21. marts 2018. Teknik og Miljøudvalget anbefalede på den baggrund, hvilke indsatsområder, der skal være i kommunens affaldsplan.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 15. august 2018 blev udkast til affaldsplan 2019-2030 godkendt og sendt i lovpligtig offentlig høring i 8 uger. Ved høringsfristens udløb var der ikke indkommet nogen høringssvar.

Affaldsplanen er vedlagt (bilag).

Affaldsplanens opbygning og indhold

Det er fastsat i affaldsbekendtgørelsen, at den kommunale affaldsplan skal indeholde:

- En kortlægningsdel, som beskriver status og prognose for affaldsområdet i kommunen (bilag); "Kortlægning af affaldsmængder" og "Fremskrivning af affaldsmængder".
- En målsætningsdel, som redegør for kommunens vision og overordnede målsætninger på affaldsområdet, jf. "Affaldsplan 2019-2030".
- En planlægningsdel med særlig fokus på planlægningen de første 6 år af planperioden (bilag); "Affaldsplan 2019-2030".

Visionen for Affaldsplan 2019-2030 er "AFFALD + MENNESKER = RESSOURCER". Det er mennesker, der skaber affald. Men det er også mennesker, der kan sikre, at affaldet bliver til ressourcer, der kan genbruges. Visionen for planen skal således bidrage til at sikre, at den cirkulære tankegang implementeres i den kommunale affaldshåndtering.

Den cirkulære tankegang og -økonomi er at sikre, at ressourcerne i affaldet kommer tilbage i kredsløbet og bliver genanvendt så mange gange som muligt for at spare på klodens ressourcer.

For at medvirke til opfyldelse af visionen, foreslår forvaltningen, at kommunen arbejder med 4 overordnede temaer, som er i overensstemmelse med de nationale mål på affaldsområdet.

De 4 temaer er:

1. Mere og bedre genanvendelse: vi skal udnytte ressourcerne i affaldet, med fokus på både mængder og kvalitet
2. Smartere affaldsløsninger: vi skal udnytte de muligheder, som den teknologiske udvikling giver for bedre affaldshåndtering og service til borgere og erhverv
3. Sammen om affald: vi skal styrke samarbejdet og dialogen med henblik på at skabe gode løsninger
4. Skadelige stoffer ud af affaldet: vi skal sikre, at affald med skadelige stoffer bortskaffes forsvarligt

Vision og temaer er udarbejdet i et samarbejde mellem de 19 kommuner i Vestforbrændings opland, herunder Lyngby-Taarbæk Kommune. Det betyder, at mindst 1/5 af Danmarks kommuner i fælles flok arbejder mod samme mål – denne synergi vil styrke målopfyldelsen.

For hvert tema er der en række aktiviteter i affaldsplanen, samlet i 16 indsatsområder, som hver sætter fokus på udvalgte affaldsfraktioner, bestemte målgrupper eller strategiske emner.

Nogle af aktiviteterne, kaldet fællesaktiviteter, gennemføres i et samarbejde med de øvrige kommuner i Vestforbrændings opland. Andre aktiviteter gennemfører kommunen selv og tager derfor udgangspunkt i de specifikke forhold i Lyngby-Taarbæk Kommune.

De aktiviteter, som omhandler affald fra husholdninger, er udvalgt i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningsselskabet), som udfører den praktiske drift i affaldshåndteringen.

Flere aktiviteter er en fortsættelse af den gældende affaldsplan. Enkelte aktiviteter fremhæves herunder, da de er nye, eller fordi de skifter karakter eller omfang:

- Etablering af en indsamlingsordning for madaffald fra husstande (aktivitet 1.3)
- Undersøge mulighederne for at etablere en ordning, der forbedrer borgernes mulighed for at aflevere pap og karton til genanvendelse (aktivitet 3.1 og 3.2)
- Evaluere haveaffaldsordningen og eventuelt ændre ordningen med henblik på at øge andelen af haveaffald, der indsamles ved husstanden frem for på genbrugsstationen (aktivitet 6.1-6.3)
- Øget fokus på at benytte genanvendte og genanvendelige ressourcer i kommunale anlægsprojekter (aktivitet 13.3)

Borgerinddragelse

I april 2018 fik forvaltningen gennemført en interviewundersøgelse, hvor 123 borgere på genbrugsstationen og ved Meny på Virum Torv blev spurgt åbent om deres mening om kommunens affaldsordninger. Undersøgelsen viste stor tilfredshed med de nuværende ordninger. Det er typisk de samme ting, som folk er i tvivl om, f.eks. hvordan affaldet skal sorteres, og hvor rent det skal være, når det kastes i affaldsbeholdere. Dette understreger behovet for løbende information omkring affald (affaldsplanens indsatsområde 15).

De interviewede blev også bedt om at komme med forslag til forbedringer, og her blev sortering af madaffald samt bedre sorteringsmuligheder for pap nævnt af flere. Dette er i tråd med de tilkendegivelser, som Forsyningsselskabet løbende får fra borgere, der henvender sig om affald. I planforslaget er sortering af madaffald medtaget som indsatsområde 1, og bedre ordninger for pap er beskrevet under indsatsområde 3.

Den nationale affaldsplan og vedtagelse af den kommunale plan

I henhold til affaldsbekendtgørelsen må de kommunale affaldsplaner ikke være i modstrid med den nationale affaldsplan. Den nationale affaldsplan er under revision med forsinket ikrafttræden, idet Miljøstyrelsen har afventet vedtagelse af EU-direktiver. Disse blev vedtaget i maj 2018. Den nationale affaldsplan ventes at træde i kraft til maj 2020. Miljøstyrelsen har i erkendelse af denne forsinkelse udmeldt, at kommunerne kan vente op til 2 år med at udarbejde de kommunale affaldsplaner.

Kommunens affaldsplan er udarbejdet i overensstemmelse med den gældende nationale affaldsplan, såvel som kravene i de nye EU-direktiver, som forventes indarbejdet i den kommende nationale affaldsplan.

Det er Vestforbrændnings og forvaltningens vurdering, at kommunerne vil kunne efterleve kravene i de netop vedtagne EU-regler i den forestående planperiode, selv om planen vedtages nu, før kravene i EU-reglerne er fortolket af Miljø- og Fødevarerministeriet og implementeret i dansk lovgivning.

Det er Forsyningsselskabet, der driver de kommunale affaldsordninger. Planen er af afgørende betydning for Forsyningsselskabets fastsættelse af rammer for de kommende udbud af affaldsindsamlingen. Forvaltningen anbefaler derfor, at kommunens kommende affaldsplan skal træde i kraft, når den nugældende affaldsplan udløber ved udgangen af 2018.

Miljøvurdering

Det er forvaltningens vurdering, at affaldsplanen ikke er omfattet af miljøvurderingslovens krav om miljøvurdering og om screening (§ 8), idet affaldsplanen ikke fastlægger rammer for fremtidige tilladelser for anlæg, der er omfattet af lovens bilag 1 og 2 eller kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

Lovgrundlag

Kommunen er ifølge "Affaldsbekendtgørelsen" nr. 1309 af 20. december 2012 forpligtet til hvert 6. år at udarbejde og vedtage en 12-årig kommunal plan for håndtering af affald.

Kommunen skal ifølge "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter" nr. 448 af 10. maj 2017 gennemføre en vurdering af, om planer kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Kommunen skal træffe afgørelse om, hvorvidt planen er omfattet af kravet om miljøvurdering.

Økonomi

Ingen, da området er brugerfinansieret via affaldsgebyrerne.

Udgifter på affaldsområdet finansieres af affaldsgebyrer, som årligt vedtages af Kommunalbestyrelsen og opkræves af Forsyningsselskabet.

I det omfang affaldsplanen lægger op til aktiviteter, nye ordninger eller andre ændringer, som kan have økonomiske konsekvenser, vil dette blive forelagt politisk i de enkelte tilfælde. Kommunalbestyrelsen vil således konkret skulle tage stilling til, hvilken løsning, der ønskes, samt vedtage nyt affaldsregulativ, hvor ordningen er beskrevet. På denne baggrund vil Forsyningsselskabet kunne indregne de ekstra omkostninger i affaldsgebyrerne.

Aktiviteter, der gennemføres i fællesskab med de øvrige af Vestforbrændings kommuner (fællesaktiviteter) finansieres af kommunernes obligatoriske, indbyggerafhængige betaling til Vestforbrænding eller via kommunernes betaling til Vestforbrænding via de relevante indsamlingsordninger.

Forvaltningen har ingen forventning eller viden om om, at betalingen til Vestforbrænding vil ændre sig i planperioden. Omkostningerne til fællesaktiviteterne er således indeholdt i de almindelige driftsbudgetter.

Nogle fællesaktiviteter kan indebære, at kommunen efterfølgende har udgifter til implementering eller anvendelse af de forskellige leverancer. Disse omkostninger vil som hovedregel være at sidestille med de førstnævnte driftsrelaterede omkostninger, der er indeholdt i de nuværende budgetter og takster.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Affaldsplan 2019-2030

Kortlægning af affaldsmængder

Fremskrivning af affaldsmængder

Punkt 12: Miljøkajak til Bagsværd sø og Lyngby sø (Beslutning)

01.02.25-Ø40-1-18

Resume

Miljøkajakken er et initiativ, hvor borgere gratis kan låne en kajak, mod at de indsamler affald i søerne. Det er et borgerinddragende initiativ med fokus på, hvordan borgerne selv kan agere bæredygtigt og gavne miljøet. Det vurderes at være et godt demonstrations-initiativ som borgerproces i relation til arbejdet med Lyngby-Taarbæks bæredygtighedsstrategi.

Det foreslås, at Miljøkajakken etableres i Bagsværd sø og Lyngby sø, og at den administreres fra Nybro Kajak- og Kanoudelejrning, som ligger i Gladsaxe. Administrationen vil ligge i Gladsaxe Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune medfinansierer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune medfinansierer en Miljøkajak til Bagsværd sø og Lyngby sø, og at finansieringen søges i midlerne afsat til projekter i forbindelse med Bæredygtighedsstrategien.

Sagsfremstilling

Miljøkajakken er et initiativ, hvor borgere gratis kan låne en kajak i to timer, mod at de indsamler affald i søerne. Det indsamlede affald vejes, og resultatet formidles på sociale medier.

I Danmark er Foreningen Miljøkajakken opstået i Københavns havn, hvor man efter en succesfuld periode har udvidet med en ekstra kajak ved Sluseholmen samt åbnet en filial i Århus. Foreningen Miljøkajakken er et miljøinitiativ, der har til formål at mindske affaldsmængderne i vandmiljøer – lokalt og globalt – gennem videndeling, formidling, netværksskabelse og interagerende aktiviteter målrettet mod initiativer, der fokuserer på by- og naturområder med mindre affald. Der kan læses mere på foreningens hjemmeside på adressen: www.miljokajakken.dk.

I løbet af 2017 benyttede mere end 800 frivillige Miljøkajakken i København og mere end 3,5 tons affald blev indsamlet. Siden da er det steget til 9 tons på landsplan.

Gladsaxe Kommune har kontaktet Lyngby-Taarbæk Kommune mhp. at medfinansiere, at Miljøkajakken udvider med en kajak, som skal være i Bagsværd sø og Lyngby sø. Den skal administreres fra Nybro Kajak- og Kanoudelejrning, som ligger i Gladsaxe, og derved vil al administration ligge i Gladsaxe.

Initiativet har en potentielt PR-værdi for kommunen. Det er tiltænkt at lanceres omkring påsken 2019, f.eks. med en event, hvor de to borgmestre deltager.

Af hensyn til, at Gladsaxe kommune har god tid til at sætte projektet i søen, anbefales, at man ikke venter på §17.4-udvalgets etablering, men at Økonomiudvalget godkender initiativet allerede nu med finansiering fra bæredygtighedsmidlerne.

For en uddybende vurdering af initiativet henvises til vedlagte (bilag).

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Det foreslås, at Lyngby-Taarbæk Kommune afsætter et engangsbeløb på 20.000 kr til at medfinansiere Miljøkajakken i 4 år. Gladsaxe kommune bidrager med et tilsvarende beløb.

Beløbet dækker over 15.000 kr til at finansiere startpakken, herunder selve kajakken, samt årligt kontingent og løbende omkostninger på 1250 kr/år i en 4-årige periode. Herefter vurderes evt. videre finansiering.

Det foreslås, at finansieringen søges i bæredygtighedsmidlerne, således at:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022	Varig?
startpakke/kajak	Bæredygtighedsmidler		15.000				Ja
Kontingent	Klima/varmeplan (CMP)		1.250	1.250	1.250	1.250	nej
I alt (kassen)			16.250	1.250	1.250	1.250	

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Sagen oversendt til Bæredygtighedsudvalget.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Miljøkajak Bagsværd og Lyngby sø

Punkt 13: Igangsætning af proces for ændring af vejnavn for Højskolevej til Bjørn Wiinblads Vej (Beslutning)

05.01.10-A00-2-18

Resume

Bjørn Wiinblad, internationalt kendt keramikker, har haft sit kunstnerhjem i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det skal derfor besluttes, om der skal igangsættes en proces således at Højskolevej, hvor kunstnerhjemmet ligger, ændrer navn, så Bjørn Wiinblads navn indgår i vejnavnet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at det godkendes, at nuværende Højskolevej ændrer navn til Bjørn Wiinblads Vej.

Sagsfremstilling

Bjørn Wiinblads kunstnerhjem, "Det Blå Hus", har siden 1966 haft adressen Højskolevej 5, 2800 Kgs. Lyngby. Huset har stået urørt efter hans død i 2006 og er åbent for besøgende. Huset er en kulturel destination i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Bjørn Wiinblad blev født den 20. september 1918 og afgik ved døden den 8. juni 2006. Han var en kendt keramikker, og var inspireret af den overdådige orientalske stil.

Følgende vejnavne kan overvejes:

- Bjørn Wiinblads Allé
- Bjørn Wiinblads Vænge
- Bjørn Wiinblads Vej

De foreslåede vejnavne er af forvaltningen reserveret i Danmarks Adresseregister til og med den 28. maj 2021.

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med "Bjørn Wiinblads Vej", idet de omkringliggende vejnavne ender på "vej".

Højskolevej er navngivet efter Grundtvigs Højskole, som i 1890 flyttede fra Østerbro i København til Fuglevad, hvorfra den i 1940'erne flyttede til Hillerød og blev forenet med Frederiksborg Højskole. Højskolens bygning findes stadig og anvendes af Frilandsmuseet som magasinbygning. Vejen gik oprindeligt fra Kongevejen helt ned til Brede Allé, men i 1936 blev strækningen fra højskolens indkørsel til Brede Allé nedlagt.

Jf. interne retningslinjer for ændring af vejnavne, som bygger på personnavne, må personen som navngives efter ikke være nulevende, og personen skal have en særlig tilknytning til Lyngby-Taarbæk Kommune. Bjørn Wiinblad har haft sit kunstnerhjem "Det Blå Hus" siden 1966 og indtil hans død i 2006, og må derfor siges at have en stor tilknytning til kommunen.

Ifølge de interne retningslinjer bør en vej som udgangspunkt ikke skifte navn, medmindre der foreligger særlige grunde herfor. Det fremgår ligeledes, at ingen må have direkte økonomisk interesse i vejnavnet. Idet Bjørn Wiinblads Kunstnerhjem A/S driver huset, og er CVR-registreret, er det muligt at selskabet, som er registreret til at "drive handel og

fabrikation især af kunsthåndværk og beslægtede produkter" jf. CVR-registret, vil opnå en økonomisk gevinst samt reklame ved ændring af vejnavnet.

Der foreligger ikke en samlet ansøgning om ændring af vejnavn fra de vejberettigede grundejere.

Vejnavnet skal i 4 ugers høring hos de berørte grundejere, hvorefter Kommunalbestyrelsen skal træffe endelig afgørelse om vejnavnet. Herefter orienteres BBR samtidig med at det nye vejnavneskilt opsættes på vejen. Idet hele vejen skifter navn skal der ikke ændres på den eksisterende husnummerering, hvorfor der ikke vil forekomme udgifter til dette. Såfremt der er virksomheder på strækningen og der forekommer udgifter til opdatering af hjemmesider, ændring af visitkort mm., skal disse udgifter afholdes af de berørte virksomheder og forretningsdrivende.

Lovgrundlag

Adresseloven, LOV nr. 136 af 01/02/2017, §2, hvoraf det fremgår at Kommunalbestyrelsen er adressemyndighed og fastsætter alle vejnavne og adresser samt supplerende bynavne i kommunen i overensstemmelse med reglerne i Adresseloven.

Økonomi

Da vejen er en privat fællesvej, vil de vejberettigede grundejere normalvis være forpligtede til at afholde alle udgifter til vejnavneændring, herunder nyt vejnavneskilt samt opsætning heraf. Idet kommunen har fremsat ønske om ændring af vejnavnet i forbindelse med fejring af Bjørn Wiinblads 100 års fødselsdag vil kommunen finansiere opsætning af nyt vejnavneskilt fra anlægspuljen for parkering og trafiksikkerhed.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Punkt 14: Anlægsbevilling til stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen - Genforelæggelse (Beslutning)

05.04.06-P20-1-18

Resume

Der ansøges om anlægsbevilling til udarbejdelse af skitseprojekt for stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen i Lundtofte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der frigives anlægsbevilling på 100.000 kr. til udarbejdelse af skitseprojekt for stitunnel finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projekt "Cykeltunnel Lundtoftegårdsvej, Afledte foranstaltninger Dyrehavegård", idet finansiering allerede er tilrettelagt med tilsvarende rådighedsbeløb i 2018.

Sagsfremstilling

Der er afsat anlægsmidler i budget 2018-2023 til anlæg af stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen i Lundtofte. Stitunnelen har til formål at forbedre adgangsforholdene for cyklister og gående fra Hjortekær til den kommende letbanestation ved Lundtofte.

Planlægningen og arbejdet med en stitunnel skal projekteres og koordineres med projekt for Letbanestationen i Lundtofte, byudvikling i Tracéet Nord (Dyrehavegårdprogrammet) samt med Vejdirektoratet. Der anmodes derfor om at få frigivet rådighedsbeløb til udarbejdelse af skitseprojekt for stitunnel og stiforbindelser mellem eksisterende offentlig sti og den kommende letbanestation.

Stitunnelen og stiforbindelser skal blandt andet anlægges på arealer, hvor staten er vejmyndighed. Skitseprojektet skal derfor danne grundlag for en drøftelse med Vejdirektoratet.

Forvaltningen forventer foråret 2019 at fremlægge skitseprojekt samt tilbagemelding fra Vejdirektoratet, som beslutningsgrund for et evt. anlægsarbejde.

Lovgrundlag

Vejlovens §15, Kommunalbestyrelsen bestemmer hvilke nye offentlige veje og stier, der skal anlægges.

Økonomi

Der er i budget 2018-2023 afsat anlægsmidler på "Cykeltunnel Lundtofte - Afledte foranstaltninger DHG" (projekt 0060620125).

Der er en samlet anlægssum på 10.147.577 kr. fordelt på årene:

Trafikanlæg/ kommunale veje	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Cykeltunnel Lundtofte - Afledte foranstaltninger DHG".	100.000	200.000	200.000	3.382.359	3.382.359	3.382.359

(2018 prisniveau [kr.]

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Udskudt med henblik på yderligere belysning af det historiske materiale, der ligger til grund for sagen.

Supplerende sagsfremstilling

Der har været ønske om information om historik af baggrunden og økonomien for anlæg af stitunnel.

Baggrund for stitunnel

Stitunnellen har til formål at forbedre adgangsforholdene for cyklister og gående fra Hjortekær til kommende letbanestation i Lundtofte.

Der er i dag en offentlig sti og stitunnel under Helsingørmotorvejen fra Vejporten i Hjortekær til Lundtoftegårdsvej, der tilsluttes i nordsiden af krydset Lundtoftegårdsvej/Lundtofteparken/TSA 15 Lundtofte (tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen) (bilag).

Hvis der ikke etableres stitunnel som foreslået, får fodgængere og cyklister en forholdsvis tidsmæssigt lang omvej, da de skal passere Lundtoftegårdsvej to gange samt Lundtofteparken i krydset Lundtoftegårdsvej/Lundtofteparken/TSA 15 Lundtofte, når de skal til letbanestation i Lundtofte.

Historik for økonomien for stitunnel

- Den 17. december 2015, pkt. 14, godkendte Kommunalbestyrelsen forslag samt finansiering af trafiktiltag som led i byudviklingen af områderne langs Helsingørmotorvejen. På baggrund af trafikanalyser er der peget på relevante trafiktiltag af hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed på kommunens og statens veje. Samlet blev afsat ca. 95 mio. kr. til trafiktiltag på kortere og længere sigt, herunder til anlæg af tilkørselsshunt ved Lundtofte inkl. cykeltunnel.
- Den 20. juni 2016, pkt. 12, godkendte Kommunalbestyrelsen skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej inkl. principper for finansiering. Her fremgår det, at ca. 24 mio. kr. dækker udgifter til ombygning af krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej og tilkørselsshunt ved Lundtofte inkl. cykeltunnel. Beløbet finansieres af "Byudvikling af Dyrehavegårds Jorde og Tracéet mv. jf. sag på Kommunalbestyrelsens møde den 17. december 2015.
- Den 31. august 2017, pkt. 27, godkendte Kommunalbestyrelsen en nærmere krydsudformning på Lundtoftegårdsvej nordlige del. Det blev blandt andet besluttet, at der reserveres areal til højresvingsbane til motorvejen ved Lundtoftetilkørslen, i stedet for tilkørselsshunt. Tilkørselsshunten udgår.
- Den 31. august 2017, pkt. 28, godkendte Kommunalbestyrelsen ligeledes, at der som følge af trafikanalyser udført i samarbejde med Vejdirektoratet etableres ekstra kørespor på Lundtoftegårdsvej fra Klampenborgvej mod DTU på

ca. 200 meter samt at Kornagervej lukkes. Det blev besluttet at anlægsudgiften på 13,18 mio. kr. finansieres af projektet ”Ombygning af krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej, shunt Lundtofte, Cykeltunnel”, idet shunten udgår jf. beslutningen den 31. august 2017, pkt. 27.

Som følge af Kommunalbestyrelsens beslutninger den 31. august 2017 deles Projekt ”Ombygning af krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej, shunt Lundtofte, Cykeltunnel” herefter i 2 projekter:

- Bevillingsprogram 0060620138/ "Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej, fortov og afvanding".
- Bevillingsprogram 0060620125/”Cykeltunnel Lundtofte – afledte foranstaltninger DHG”.

Kommunalbestyrelsen har på møde den 21. december 2017 i forbindelse med salg af ejendom i Tracéet nord besluttet, at Lundtoftegårdsvej nord (strækningen fra Lundtofteparken – Rævehøjvej inkl. krydsombygninger, herunder krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej) finansieres af salget samt udbygningsaftale, der udarbejdes i forbindelse med lokalplan for ejendommen.

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Anbefalet, dog idet forvaltningen også undersøger alternative adgangsruter.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Supplerende bilag - Forslag til ny stitunnel til Letbanestation Lundtofte

Punkt 15: Knudepunktanalyse Jernbanepladsen-Lyngby station (Beslutning)

05.13.10-G02-16-17

Resume

I arbejdsprogram for Loop City var der afsat midler til knudepunktanalyser, herunder til en forundersøgelse af stationspladsen ved Lyngby Station. Forundersøgelsen er nu færdig, og afrapporteres hermed. Forvaltningen vender tilbage på et senere tidspunkt med forslag til videre proces.

Indstilling

Det foreslås, at

1. forundersøgelsen tages til efterretning,
2. forvaltningen vender tilbage på et senere tidspunkt med forslag til videre proces.

Sagsfremstilling

I arbejdsprogram for Loop City var der afsat midler til knudepunktanalyser, herunder til en forundersøgelse af stationspladsen ved Lyngby Station. Forundersøgelsen er nu færdig, og afrapporteres hermed (bilag). Der er tale om et kompliceret projekt, og derfor har det ændret sig en del i forhold til det oprindelige udkast, der blev godkendt på Teknik- og Miljøudvalget den 16. august 2017 (bilag). Fra at skulle munde ud i et relativt konkret projektforslag, er det nu i højere grad blevet nogle ideer, der skal danne rammer og forudsætninger for det videre arbejde.

Bustrafik

Gangafstanden mellem S-tog/letbane og busserne bør mindskes og busterminalarealet bør komprimeres.

Fodgængere

Der bør være fokus på fodgængerstrømmene langs Jernbanepladsen, således at butiksarkaden evt. kan styrkes med bedre forhold og mere plads. Der bør ligeledes være fokus på fodgængerstrømmene på tværs af Jernbanepladsen og dermed forbindelsen til Lyngby centrum. Der er udpeget et hovedstrøg gennem Likørstræde, som bør tydeliggøres og styrkes, ligesom strøget langs Lyngby Torv bør fremhæves.

Biltrafik og -parkering

Kommunen har vedtaget, at Klampenborgvej skal lukkes. Derfor bliver Jernbanepladsen en væsentlig del af parkeringssøgeringen, og derfor skal biltrafikken kunne afvikles gennem pladsen. Der bør sikres korttidsparkering især i den østlige ende af butiksarkaden. Der bør være "kys- og kørpladser" tæt på den kollektive transport og taxaer. Der bør arbejdes med indarbejdelse af mulighederne for parkeringskonstruktioner ved Kastanjevej, bag Rådhuset eller under Jernbanepladsen.

Cykeltrafik

Der bør fokuseres på cykelstrømmene langs Jernbanepladsen, herunder adgangen til og fra cykelparkeringen under stationen og ved butikker.

I rapport med 4 alternativer fremgår, hvor fordele og ulemper er oplyst (bilag). Som eksempel kan nævnes, at bl.a. busterminalen vil have meget stor betydning for de øvrige elementers muligheder og begrænsninger.

Et evt. projekt for stationspladsen vil være relativt omkostningsfuldt at skitsere og at anlægge. Det foreslås derfor, at forvaltningen vender tilbage på et senere tidspunkt med forslag til proces.

Lovgrundlag

Vejloven.

Økonomi

Forundersøgelse er finansieret gennem Loop City.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Byplanudvalget forelægges alene sagen til orientering.

Beslutning

Byplanudvalget, den 7. november 2018

Ad 1-2) Taget til efterretning, idet udvalget gerne på et senere tidspunkt ser en sag om, hvordan der arbejdes med byrummet ved Jernbaneplassen.

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Ad 1-2) Taget til efterretning, idet udvalget gerne på et senere tidspunkt ser en sag om, hvordan der arbejdes med byrummet ved Jernbaneplassen.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Sagsfremstilling arbejdsprogram

Rapport om Jernbaneplassen Knudepunkt Lyngby

Punkt 16: Trafiksaneringer i Taarbæk (Orientering)

05.13.00-G00-22-17

Resume

Forvaltningen har gennem det sidste ca. 1-1½ år drøftet trafikforanstaltninger med Taarbæk Borgerforening. Denne sag beskriver de forskellige tiltag, der har været drøftet, herunder hvilke tiltag, som forvaltningen arbejder videre med.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har gennem det sidste ca. 1-1½ år drøftet trafikforanstaltninger sammen med Taarbæk Borgerforening. Taarbæk Borgerforening har fremsendt en række forslag (bilag). Herudover har der været flere drøftelser, gåture, skolemøder, og forvaltningen har besøgt området flere gange og været i dialog med politiet, Movia m.fl. Der er også blevet sendt breve ud til konkrete borgere, ligesom der løbende er kontakt til borgere via tilsynspersonale og parkeringsvagter.

Der er foretaget trafiktælling i maj måned 2018. Trafiktællingen viser, at der generelt køres pænt i Taarbæk jf. nedenstående gennemsnitshastigheder:

- 30,1 km/t på Taarbæk Strandvej ud for nr. 126 (tilladt hastighed er 40 km/t)
- 29,1 km/t på Taarbæk Strandvej ud for nr. 50 (tilladt hastighed er 40 km/t)
- 54,2 km/t på Strandvejen 50 m. nord for Den Røde Cottage (tilladt hastighed er 60 km/t)

Selvom der køres pænt i Taarbæk, så er der også særlige udfordringer som følge af snævre vejforløb, tæt bebyggelse og en skole. Hertil skal lægges at Taarbæk også er et yndet udflugtsmål.

Der kan være problemer med tung trafik, især om morgenen, f.eks. i forbindelse med byggeaktiviteter på ejendommene i Taarbæk. Det kan medføre, at skolebørn kan have en utryg skolevej, og bilister kan have svært ved at passere Taarbæk Strandvej. Problemet er størst nord for rundkørslen. Der har været dialog med politiet herom, men der kan ikke etableres et permanent indkørselsforbud for tung trafik i tidsrummet 7.30 til 8.15.

Parkering er generelt en udfordring. Ejendomsstrukturen i Taarbæk giver ikke meget plads til parkering, og når der parkeres på veje og fortove, så giver det fremkommelighedsproblemer.

Forvaltningen har set på følgende trafikale tiltag (bilag), som der arbejdes videre med:

Skolevejsprojektet ved Taarbæk Skole (1):

Teknik og Miljøudvalget har tidligere godkendt etablering af Kiss and Ride ved skolen. Etablering er igansat.

Forsøg med at bruge buslommen ved Axel Løvdals Vej til parkering (2):

Der har været udført et forsøg, men det er stoppet idet bilerne kører op på fortovet.

Trafiktællinger (3):

Der foretaget trafiktællinger, jf. ovenfor. Der køres generelt pænt.

Genplacering af hastighedsdæmpende foranstaltninger (4):

Hastighedsdæmpende chikaner genplaceres ved bombegrunden, når renoveringen af Taarbæk Strandvej er færdig.

Forbedre skiltningen for cyklisterne langs Strandvejen (5):

Der sættes skilte op, så opmærksomheden henledes på, at der er en cykelsti langs Strandvejen.

Tydeliggøre indfletning af cykelstien i den sydlige ende af Taarbæk Strandvej (6):

Forvaltningen undersøger muligheden for, at der kan tegnes punkteret vognbanelinje, etablering af cykelsymbol på vejbane og evt. fældning af træer.

Håndtering af tung trafik i Taarbæk (7):

Der placeres steler langs fortovet på Taarbæk Strandvej i den ene vejside fra rundkørsel til Lorentzensvej. Vejen er smal, så stelerne kan sikre, at skoleeleverne kan benytte fortovet, og at der ikke parkeres uhensigtsmæssigt. Forvaltningen har forslået skolen, at de etablerer en gåbus-ordning enten med elever eller med forældre. Skolen har pt. ikke en gåbus-ordning på program. Forvaltningen drøfter endvidere med politiet, om der er mulighed for at udvide parkeringsforbuddet nord for rundkørslen til et egentligt standsningsforbud i tidsrummet 7.30 til 8.15.

Hastigheder på Strandvejen i 45 km/t zonen (8):

De hastighedsdæmpende foranstaltninger i den nordlige ende af Strandvejen er ikke konditionsmæssigt opstillet. Forvaltningen vil drøfte omplacering af de eksisterende bump med Taarbæk Borgerforening.

Antallet af 40 km/t forbudstavler på Taarbæk Strandvej (9):

Forvaltningen vil gennemgå strækningen for at sikre, at skiltningen er konditionsmæssigt opsat.

Tre længdeparkeringspladser på Taarbæk Strandvej Stikvej (10):

Forvaltningen vil markere længdeparkeringspladserne på stikvejen dels for at markere, at der kan parkeres, dels for at signalere mere præcist, hvor der skal parkeres.

Længdeparkering på Strandvejen (11):

Forvaltningen vil drøfte spørgsmålet med politiet. Såfremt politiet ikke har indvendinger vil projektet kunne prioriteres, når der er midler.

Ny afmærkning på Taarbæk Strandvej (12):

Taarbæk Strandvej bliver afmærket i forbindelse med asfalteringen af vejen.

Parkering i krydset mellem Strandvejen og Taarbæk Strandvej (13):

Der parkeres i dag i det pågældende kryds. Forvaltningen vil trafiksikre området med steler (forudsat politiets godkendelse). På den lange bane kan der foretages anlægstekniske ændringer.

Forvaltningen har desuden set på følgende trafikale tiltag, som forvaltningen umiddelbart ikke arbejder videre med:

Trafikzone på Taarbæk Strandvej (14):

Forvaltningen finder, at hvis der etableres trafikzone i Taarbæk, hvor hastigheden primært er angivet ved indkørsel og udkørsel af området, så vil det i langt højere grad medføre, at hastighedsbestemmelserne overtrædes.

Tre vejindsnævninger med busholdeplads og en chikane (15):

Forvaltningen finder ikke at der er tilstrækkelige argumenter for at etablere det foreslåede, som i øvrigt er meget omkostningstungt (mere end 100.000 kr. pr stk.). Pt. køres der ikke særlig stærkt i Taarbæk. Gennemsnitshastigheden er omkring 30 km/t, og der er ikke registreret personskadeuheld.

To permanente hastighedsmålere (16):

Det er erfaringen, at hastighedsmålere kun påvirker adfærden i en periode. Hvis man gør hastighedsmålere permanent, så mistes effekten. Jf. også ovenfor vedr gennemsnitshastighed i Taarbæk.

En lysregulering med fodgængerovergang, hvor Strandvejen møder Taarbæk Strandvej (17):

Krydset opfylder ikke kriterierne for etablering af signalregulering, fordi krydset er kanaliseret. (Signalregulering bør kun etableres, hvor mere fleksible reguleringsformer som fx kanalisering vil være uhensigtsmæssige ud fra en samlet samfundsøkonomisk betragtning.)

Spærrelinjer på Strandvejen (18):

Politiet mener ikke, at der skal etableres spærrelinjer, fordi det bør være tilladt at overhale. Desuden forhindrer spærrelinjer ikke nødvendigvis trafikanterne i at overtræde hastighedsbegrænsningen.

Vejtræer og planter (19):

Der er meget begrænset plads i Taarbæk. Umiddelbart har forvaltningen ikke fundet plads til flere træer og planter.

Taarbæk Borgerforenings oplæg kan ses i bilag, ligesom forvaltningens behandling af de forskellige tiltag også fremgår af bilag, og her er en henvisning til borgerforeningens fire hovedspørgsmål i bilagets 2. kolonne.

Lovgrundlag

Vejloven.

Økonomi

De trafikale tiltag i punkt 1-13 er skønsmæssigt prissat.

Punkt 14-19 er ikke prissat, fordi hverken forvaltningen eller politiet på nuværende tidspunkt anbefaler, at der arbejdes videre med tiltagene.

Skønsmæssige priser:

Punkt 1-10 + 13 Omkring 210.000 kr. finansieres af anlægspulje til Parkering og Trafiksikkerhed (2018).

Punkt 11 Omkring 250.000 kr. Kan prioriteres på et senere tidspunkt, når der er frie midler i anlægspuljen til Parkering og Trafiksikkerhed.

Punkt 12 I forbindelse med den igangværende vejrenovering er afsat penge til afmærkning af anlægspuljen for slidlag.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Bilag

Oplæg fra Taarbæk Borgerforening

Liste over trafikale tiltag

Punkt 17: Kommende sager (Orientering)

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder.

Forvaltningen bemærker, at sagerne kan flytte datoer, nye sager kan komme til og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Lovliggørelse af haveforeningshuse inden for skovbyggelinjen, Bredebovej 2
- Godkende støjhandlingsplan med henblik på offentlig høring
- Godkende regulativ for jord
- Status for implementering af sundhedsstrategien 2018
- Cykelstrategi
- Udstykning af boligdel, Taarbæk Strandvej 80
- Endelig vedtagelse af lokalplan 281 for H. C. Ørsted Gymnasium i Lyngby med tilhørende kommuneplantillæg 1/2017 og sammenfattende redegørelse
- Endelig vedtagelse af lokalplan 284 for ny boligbebyggelse i Trongårdens byområde med tilhørende kommuneplantillæg 1/2017 og sammenfattende redegørelse
- Fjernelse af kraftvarmeanlæg og etablering af IT-driftscenter
- Inddragelse af vejareal til udeservering, Sorgenfri Torv
- Takster for vand og spildevand
- Pulje til ekstraordinær vejvedligeholdelse

Lovgrundlag

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Punkt 18: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

1. Naturkanon - Jægersborg Hegn og -Dyrehave blev ikke nomineret

Miljøstyrelsen fik 1671 forslag til steder til en Naturkanon. Af dem har en jury nomineret 30 steder, som er offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside. Alle kan gå ind og kommentere på et favorit sted. Efter den 4. november udvælger juryen de endelige 15 steder til Naturkanon. Rudersdal og Lyngby-Taarbæk Kommune havde sammen foreslået Jægersborg Hegn og -Dyrehave, som ikke blev nomineret. Der er ikke nomineret områder i Lyngby-Taarbæk Kommune. Nærmeste nominering er Bøllemosen i Jægersborg Hegn.

Kriterierne for udvælgelse:

- Den enkelte lokalitet skal have en smuk natur og noget særligt, der er værd at besøge.
- Lokaliteten skal have en væsentlig biologisk, geologisk eller landskabelig værdi.
- Der skal være offentlig adgang til hele lokaliteten eller til væsentlige steder inden for den.
- Der skal være mindst én specifik geografisk lokalitet som nemt kan formidles og være en naturlig indgang for dem, der vil besøge naturområdet.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).