

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2014-2017 d. 20-09-2017

Mødedato Onsdag d. 20. september 2017 kl. 16:00

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Firskovvejs forlængelse (Beslutning).....	3
Genforelæggelse: Principskitse Firskovvej (Beslutning).....	8
2. anslået regnskab 2017 - Teknik- og Miljøudvalget (Orientering).....	12
Proces for varmeplan (Orientering).....	14
Forslag til reovering af Ålebækken Renseanlæg (Beslutning).....	16
Revision af regulativ for husholdningsaffald (Beslutning).....	19
Genforelæggelse: Forslag om etablering af busbane på Bagsværdvej (Beslutning).....	21
Anmodningssag - planlægning af trafikale ændringer ved Hjortekærsvej/Klampenborg versus Hvid	26
Kommende sager.....	27
Meddelelser.....	28

Punkt 1: Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Firskovvejs forlængelse (Beslutning)

01.16.04-P19-3-16

Resume

I forbindelse med projektet om Firskovvejs forlængelse har Lyngby-Taarbæk Kommune gennemført en forhøring vedrørende indholdet af den kommende miljøkonsekvensrapport.

Forvaltningen foreslår, at resultatet af forhøringen tages til efterretning, idet de foreslåede anbefalinger til indhold i miljøkonsekvensrapporten godkendes. Godkendelsen sker under forudsætning af, at berørte myndigheder ikke har væsentlige bemærkninger.

Forvaltningen foreslår endvidere, at en alternativ linjeføring for Firskovvejs forlængelse ikke indgår i den videre proces. I det eksisterende skitseprojekt er det muligt at parallelforskyde vejen, så der kan bevares et grønt bælte ind mod lokalbanen, samtidig med at det er muligt evt. at opsætte et støjværn.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. høringsnotatet og de foreslåede anbefalinger til indhold i miljøkonsekvensrapporten godkendes,
2. miljøkonsekvensrapporten for Firskovvejs forlængelse afgrænses som beskrevet i Cowi's rapport under forudsætning af, at berørte myndigheder ikke har væsentlige bemærkninger,
3. en alternativ linjeføring for forlængelse af Firskovvej udgår af den videre proces som beskrevet nedenfor.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 3. september 2015 at forlænge Firskovvej frem til Jægersborgvej som led i godkendelsen af letbanens linjeføring. Efterfølgende besluttede Folketinget at indarbejde dette i anlægsloven for letbanen. Anlægsloven blev vedtaget i Folketinget den 31. maj 2016.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 22. juni 2017 at igangsætte en VVM-proces og en forhøring for Firskovvejs forlængelse.

Som led i VVM-processen skal Lyngby-Taarbæk Kommune afgive en såkaldt afgrænsningsudtalelse, hvor der stilles krav til indholdet i miljøkonsekvensrapporten (VVM-redegørelsen). Denne udtalelse vil basere sig dels på synspunkter fra forhøringsperioden, dels på en afgrænsningsrapport.

I COWIs udkast til afgrænsningsrapport (bilag) er vejprojektets sandsynlige påvirkninger på miljøet gennemgået og vurderet – se skema nedenfor. Miljøfaktorer, hvor der vurderes at være en væsentlig påvirkning, eller hvor en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes, foreslås belyst i miljøkonsekvensrapporten. Luftkvalitet, hvor der kan være en mindre påvirkning, foreslås også belyst.

Miljøfaktor	Påvirkning	Væsentlighed
Befolkning og menneskers sundhed	- Støj fra trafik	- En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
	- Støj og gener fra anlægsfase	- Begrænset varighed/ikke væsentlig
	- Rekreative interesser	- Ikke væsentlige

Biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter	- Naturværdier	- En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Jordarealer/jordbund	- Beslaglæggelse af byzonejord - Håndtering af forurenede jord	- Ikke væsentligt omfang - Kan ikke udelukkes
Vand	- Håndtering af vejvand	- Ikke væsentligt omfang
Luft og Klima	- Påvirkning af lokal luftkvalitet - Påvirkning af klima	- I mindre omfang - Kan udelukkes
Materielle goder	- Støj og visuelle påvirkninger - værdiændringer	- Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Kulturarv	- Påvirkning på fredning, beskyttede diger, arkæologi	- Kan udelukkes
Landskab	- Visuel påvirkning	- En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes

Den offentlige forhøring blev gennemført fra den 8.-31. august 2017. I forbindelse med høringen blev der afholdt borgermøde den 21. august 2017 (bilag). I høringsperioden indkom 25 hørings svar, der er sammenfattet i høringsnotat (bilag). Hovedpunkterne fra forhøringens borgermøde og de modtagne hørings svar er følgende:

- bekymring for øget trafikbelastning, dårligere fremkommelighed og flere trafikuheld,
- bekymring for øget trafikstøj, forslag om støjværn/støjafskærmning,
- bekymring for lys- og luftgener,
- ønske om, at der indtænkes sikre skoleveje,
- ønske om, at nuværende beplantning langs lokalbanen bevares som afskærmning,
- ønske om at stien til Stenrødgård bevares.

Af høringsnotatet fremgår, at ovenstående forhold allerede indgår i afgrænsningsrapporten (og vil dermed blive belyst i miljøkonsekvensrapporten) eller indgår i det videre arbejde under detailprojektet.

I høringsbrevene rejses også emner, som forvaltningen anbefaler, ikke vurderes yderligere (se høringsnotatet). Dette gælder bl.a. arkæologiske forhold, idet arealet ikke rummer kulturhistorisk eller arkæologiske interesser. Endvidere medtages vejbump og restriktioner mod tung trafik ikke i det videre arbejde, idet vejen er planlagt som primær offentlig vej, der således skal lede trafik, også tung trafik. Endelig anbefaler forvaltningen ikke yderligere visualiseringer fra private grunde langs Lyngholmsvej mv., idet beplantningsbæltet langs den nye vejføring bliver bevaret. Miljøvurderingsrapporten vil indeholde visualiseringer fra offentligt tilgængelige områder langs den nye vej, hvor flest borgere bliver påvirket. Det bemærkes, at der i det videre arbejde er valgt at bevare det grønne plantebælte og det er muligt at sikre mod støj, hvis det viser sig nødvendigt. I henhold til vejregler er der endvidere krav til belysning af vejen sker med mindst mulig gene for naboer. Disse besvarelser er uddybet i høringsnotatet.

På dette grundlag anbefaler forvaltningen, at afgrænsningsrapporten godkendes under forudsætning af, at berørte myndigheder ikke har væsentlige bemærkninger.

Vurdering af alternativ vejføring

På borgermødet den 21. august 2017 gav en række borgere udtryk for, at de var nervøse for øget trafikstøj og forurening (lys og luft) som følge af Firskovvejs forlængelse. De anmodede derfor om, at kommunen også ser på en alternativ linjeføring, f.eks. langs Helsingørmotorvejen. Der blev også anmodet om at skåne det grønne areal.

Forvaltningen har nu kigget på en alternativ linjeføring (bilag), hvor vejen føres så langt ud mod Helsingørmotorvejen som muligt. Imidlertid vil vejen stadig skulle forbindes til Jægersborgvej ved det oprindeligt planlagte kryds, idet der er

krav (fra Vejdirektoratet) om respektafstand fra motorvejsrampesignalerne. Der er herudover en række krav til indretning af vejen, når den munder ud i et signalreguleret kryds og samtidig skal have ekstra kørebaner for at optage trafikken fra Jægersborgvejsiden. Det betyder, at der under alle omstændigheder vil være en del af den forlængede Firskovvej, som uanset vejens øvrige linjeføring, vil ligge tæt på Nærumbanen. Den vil også få samme tilknytning til den eksisterende Firskovvej for at sikre såvel driftsplads som ridecenter.

En alternativ linjeføring vil få et buet forløb og opdele området i mindre arealer. Dette vil være uhensigtsmæssigt uanset arealets nuværende eller fremtidige anvendelse. Vejen vil samtidig få et længere forløb og dermed være mere omkostningsfuld at anlægge og vedligeholde.

I forhold til trafikstøj og luftforurening vil en alternativ linjeføring fortsat skulle forbindes med Jægersborgvej tæt ved Nærumbanen, idet der som angivet ovenfor, skal være respektafstand til motorvejsrampesignalerne. Som følge af driftsplads og ridecenter vil vejen også skulle være uforandret ved tilknytningen til den eksisterende Firskovvej. På væsentlige dele af strækningen vil gener fra evt. trafikstøj og luftforurening således ikke adskille sig fra den allerede foreslåede linjeføring.

I det nuværende projekt for forlængelse af Firskovvej vil der som minimum blive bevaret et 3 meter grønt bælte på begge sider af nærumbanen. I detailprojekteringen vil der kunne ske en mindre parallelforskydning af vejen, hvis dette ønskes, eller hvis miljøkonsekvensrapporten peger på, at det vil være hensigtsmæssigt. Det bemærkes endvidere, at der i det nuværende skitseprojekt er indlagt en 2 meter bred rabat på den vestlige side af vejen, der muliggør en eventuel opsætning af støjskærm, hvis dette viser sig nødvendigt eller ønskes, bl.a. som følge af miljøkonsekvensrapporten.

Forvaltningen anbefaler, at der på nuværende tidspunkt ikke iværksættes yderligere undersøgelser af en alternativ linjeføring, men at man afventer miljøkonsekvensrapporten, og herefter tager stilling forskydning af vejen, evt. støjværn mv.

Videre proces

Miljøkonsekvensrapporten forventes udarbejdet parallelt med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg. Det sikres, at elementer og/eller anbefalinger fra miljøkonsekvensrapporten indarbejdes i forslag til kommune- og lokalplan.

Det samlede materiale sendes i en lovpligtig 8-ugers offentlig høring, som planlægges afholdt omkring årsskiftet 2017-2018. Efter høringen af planprodukter og miljøkonsekvensrapport samt behandling af høringssvar beslutter Kommunalbestyrelsen, om anlægget kan tillades. Afgørelse om at tillade anlægget offentliggøres sammen med en miljøkonsekvenstilladelse med de betingelser, der eventuelt er knyttet til den. Miljøkonsekvenstilladelsen må først meddeles, når det nødvendige plangrundlag er gældende efter planloven.

Lovgrundlag

Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Økonomi

Forslaget finansieres inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Sagen forelægges Byplanudvalget til orientering, idet delegationsplanen er ændret (jf. Kommunalbestyrelsen den 31. august 2017), og det nu er Teknik- og Miljøudvalget, der som fagudvalg forholder sig til spørgsmål om miljøkonsekvenser (VVM).

Beslutning

Byplanudvalget, 20. september 2017, pkt. 2:

Byplanudvalget, den 20. september 2017

Ad 1-3) Taget til efterretning idet udvalget anbefaler, at muligheden for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet, idet udvalget gerne ser, at vejen rykkes lidt mod øst af hensyn til bevarelse af træbæltet ved Nærumbanen.

Udvalget anmoder til brug for Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om et notat, der belyser konsekvensen af at medtage muligheden for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Supplerende sagsfremstilling

Vedlagte supplerende notat belyser konsekvenser af at medtage mulighed for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej hvor tilslutningen udformes på en sådan måde, at vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum (bilag).

Teknik- og Miljøudvalget, den 28. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 28. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A)

Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilag

Afgrænsningsningsrapport

Referat borgermøde

Høringsnotat Firskovvejs forlængelse

Alternativ linjeføring

Supplerende notat om Krydset Jægersborgvej-Firskovvej - udformning

Punkt 2: Genforelæggelse: Principskitse Firskovvej (Beslutning)

05.01.02-G00-16-15

Resume

Kommunalbestyrelsen har den 31. maj 2016 godkendt iværksættelse af arbejdet med forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej. Skitseprojektet er nu udarbejdet og fremlægges til godkendelse, herunder at der indgås aftale med entreprenør til anlæg af vejen i foråret 2018. Da Firskovvej finansieres af Hovedstadens Letbane er anlæg af vejen under forudsætning af, at ejerkredsen beslutter sig for at gennemføre letbaneprojektet.

Der skal endvidere afsættes midler til den fremtidige drift.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. skitseprojektet for forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej godkendes
2. forvaltningen bemyndiges til at indgå aftale med entreprenør, på betingelse af, at det fremlagte anlægsoverslag overholdes, herunder at ejerkredsen godkender letbaneprojektet
3. der afsættes midler til de kommende driftsudgifter fra og med 2019 på 0,450 mio. kr. årligt under aktivitetsområde Trafik, som indarbejdes i budgetgrundlaget for 2018-2021.

Sagsfremstilling

I forbindelse med letbaneprojektet besluttede Kommunalbestyrelsen den 3. september 2015 en række følgeprojekter for at sikre en acceptabel trafikafvikling i Lyngby. Et af følgeprojekterne var en forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej. Kommunalbestyrelsen godkendte efterfølgende, den 31. maj 2017, at forlængelse af Firskovvej blev gennemført efter principperne for en trafikvej med fortov, cykelsti og de fornødne svingbaner for at forhindre opstuvning på Firskovvej.

Forvaltningen har nu i samarbejde rådgiver udarbejdet et skitseprojekt samt anlægsoverslag for tilslutning til den eksisterende Firskovvej, forlængelsen til Jægersborgvej samt tilslutningen til Jægersborgvej. Teknisk notat og tegninger er vedlagt (bilag).

Skitseprojekt (bilag)

Det har i projektet vist sig mest fordelagtigt at udføre tilslutningen til eksisterende Firskovvej som rundkørsel, hvor bl.a. adgangsvej til eksisterende/kommende materielplads er indtænkt. Den endelige placering afklares dog først i forbindelse med projekt for materielgården. Ved løsning med rundkørsel sikres trafiksikkerheden og -afviklingen for både bilister, den tunge trafik samt de lette trafikanter. Der er desuden i det nye kryds en uensartet trafikstrøm, hvorfor et signalanlæg vil fungere dårligere til at afvikle trafikken. Løsning med rundkørsel skal tilpasses i anden etape af projektet, hvor det analyseres, hvordan eksisterende del af Firskovvej skal ændres.

Ved tilslutningen til Jægersborgvej foreslår forvaltningen i samarbejde med Vejdirektoratet et nyt signalanlæg, der samordnes med signalanlægget ved det eksisterende rampeanlæg ved Motorring 3. Der er valgt løsning med signalanlæg grundet den begrænsede plads, samt den korte afstand til de eksisterende signalanlæg ved mortorring 3. Der er i denne løsning medtænkt adgang til Jægersborgvej 64-66. Der skal i den forbindelse gennemføres dialog med den private grundejer for afklaring af krydsets udformning i forhold til ejendommen. Krydset udformes, så afviklingen og fremkommeligheden for cyklister på supercykelstien langs Helsingørmotorvejen sikres. Herudover udformes krydset med to højresvingsbaner til Firskovvej for at fremtidssikre anlægget til de trafikmængder, som trængselsanalyser viser. Krydset er opbygget i en størrelse så det dels kan afhjælpe trafikafviklingen i perioden for anlæg af letbanen, dels kan afvikle trafikken i 2024, når letbanen sættes i drift, og dels kan håndtere den fremtidige trafik i forbindelse med udviklingsprojekter i området. Signalanlægget vil signalteknisk kunne styres i forhold til de forskellige mængder af trafik.

Ved forlængelse af Firskovvej vil der opstå et behov for en ny adgangsvej til bl.a. Lyngby-Taarbæk rideklub, Stenrødgaard, beliggende på Jægersborgvej 53, der i dag benytter vejen parallelt med Motorring 3. Der er i skitseprojektet indarbejdet ny adgangsvej og dermed sørget for at bl.a. brugerne af rideklubben sikkert kan komme dertil. Den eksisterende adgangsvej til Jægersborgvej 53 kan ikke opretholdes i det nye kryds, da denne vil mindske kapaciteten og sikkerheden ved motorvejsramperne og i det nye kryds ved Firskovvej. Den endelige placering af adgangsvejen til Jægersborgvej 53, skal afklares i forbindelse med projektet for indretning af kommunens materialgårdsplads på Firskovvej.

Terrænforskelle i det grønne område langs lokalbanen håndteres i skitseprojektet og i anlægsoverslaget, og for at minimere jordarbejdet er det valgt, at den nye vej følger eksisterende terræn mest muligt. Da et delområde ved den eksisterende materielplads er forurenet vil der være behov for håndtering af jorden fra dette område.

Der er på nuværende tidspunkt igangsat en proces med udarbejdelse af VVM-redegørelse, lokalplan og kommuneplantillæg samt tillæg til Spildevandsplanen for arealerne, der skal anvendes ved forlængelsen af Firskovvej. Planerne skal i offentlig høring, og eventuelle ændringsforslag til projektet vil blive forelagt politisk.

Næste fase vil indeholde udarbejdelse af forslag til optimering/tilpasning af den eksisterende Firskovvej. Dette skal ske i sammenhæng med de øvrige udviklingsprojekter, der pågår eller er planlagt i området omkring Firskovvej, og vil indeholde forslag til, hvordan bl.a. parkeringen i området kan håndteres.

Tidsplan

Detailprojektering og udbud: august 2017 - marts 2018

Ejerkredsbeslutning om letbaneprojektet: november-december 2017

Kontraktindgåelse med entreprenør: april 2018

Anlæg: maj 2018 - november 2018

Af økonomiafsnittet fremgår de årlige udgifter til den fremtidige drift.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Anlægsoverslag:

Rådgiverydelser, analyser samt tekniske undersøgelser: 5 mio. kr.

Anlæg af vejen: 25 mio. kr.

Supplerende tiltag bl.a. nedrivning, frikøb af Københavnerjord mm.: 5 mio. kr.

Optimering af den eksisterende Firskovvej inkl. rådgiverydelser: 15 mio. kr.

I alt: 50 mio. kr.

Der blev på økonomiudvalgsrådet 31. marts 2016 bevilliget 2,0 mio. kr. til igangsætning af foranalyser og projektering af forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej og en tilsvarende indtægtsbevilling i 2018, når/hvis ejerkredsen træffer

endelig beslutning om letbanen.

Hvis de indkomne tilbud fra entreprenørerne holdes indenfor den beskrevne anlægsramme, indgås kontrakt i forhold til det mest fordelagtige tilbud.

Forlængelse af Firskovvej samt optimering af den eksisterende vej finansieres med 50 mio. kr. af letbaneprojektet. Det er dog kommunen, der anlægger vejen, og foretager udlæg i den forbindelse. Disse forventes afholdt på en mellemregningskonto, der løbende udlignes af Hovedstadens Letbane. Der skal derfor ikke frigives yderligere midler fra kommunens budget.

Årlige driftsudgifter fra og med 2019 anslås til 450.000 kr., når Firskovvej er forlænget, og der er etableret en ny adgangsvej til Stenrødgård (afvanding, belysning, signalanlæg, skilte, vintervedligeholdelse, beplantning m.v.) (bilag).

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Oversendt til Teknik- og Miljøudvalget.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet idet udvalget gerne ser, at vejen rykkes lidt mod øst af hensyn til bevarelse af træbæltet ved Nærumbanen og jf. desuden protokollat for sag nr. 1 på dagsordenen vedrørende afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Firskovvejs forlængelse, som lyder: ”Udvalget anmoder til brug for Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om et notat, der belyser konsekvensen af at medtage muligheden for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Supplerende sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde 20. september 2017 ”anmoder udvalget til brug for Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om et notat, der belyser konsekvensen af at medtage muligheden for krydsudformningen ved

tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.”

Forvaltningen har på denne baggrund udarbejdet et notat, der belyser krydset Jægersborgvej-Firskovvejs fremtidige funktion og udformning (bilag). Hovedstrømmen gennem krydset bliver mellem Jægersborgvej øst og Firskovvej. Derfor sikres afviklingen af denne trafikstrøm med ekstra svingbaner og signalteknisk med de længste grøntider. Dette afspejles også i den vejstruktur, der er indarbejdet i Kommuneplanen, hvor Firskovvej er en overordnet trafikvej, mens Jægersborgvej er en primær trafikvej. Hermed finder forvaltningen at udvalgets ønske allerede er imødekommet i skitseforslaget for projektet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 28. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 28. september 2017

Oversendt til Kommunalbestyrelsen.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A)

Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilag

Vejtegninger

Oversigtsplan

Teknisk notat

Overslag på afledte driftsomkostninger

Krydset Jægersborgvej-Firskovvej - udformning

Punkt 3: 2. anslået regnskab 2017 - Teknik- og Miljøudvalget (Orientering)

00.30.14-Ø09-4-17

Resume

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om forvaltningens redegørelse vedrørende 2. anslået regnskab 2017, som er godkendt af Kommunalbestyrelsen den 31. august 2017.

På Teknik- og Miljøudvalgets områder forventes et mindreforbrug på -0,5 mio. kr. i 2017 og frem, og et yderligere mindreforbrug i 2019 på -0,3 mio. kr. Ses der alene på serviceudgifterne - og ses der bort fra tekniske korrektioner - er der udelukkende et mindreforbrug på -0,3 mio. kr. i 2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 2. anslået regnskab 2017 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Redegørelsen er udarbejdet på baggrund af de bevillinger, der er gældende juni 2017 og forbruget pr. 30. juni 2017. Efter indstilling fra Økonomiudvalget godkendte Kommunalbestyrelsen den 31. august 2017 konsekvenserne af redegørelsen og besluttede at tage 2. anslået regnskab 2017 til efterretning.

På indeværende møde orienteres Teknik- og Miljøudvalget om det fremlagte skøn over forventet regnskab 2017 på udvalgets områder.

Resultatet af budgetopfølgningen på Teknik- og Miljøudvalgets områder er vist nedenfor. Opfølgningen er beskrevet nærmere i notat af 17. august 2017 om "2. anslået regnskab 2017 - pr. 30.06.2017".

Tabel 1. Hovedtallene i 2. anslået regnskab 2017 for Teknik- og Miljøudvalgets områder

1.000 kr. netto	Korrigeret budget	Bevillingsmæssige tilpasninger 2017 og BO2018-21				
		2017	2018	2019	2020	2021
Grønne områder og kirkegårde	29.861	-509	-517	-517	-517	-517
Trafikanlæg mv.	96.267	0	0	-300	0	0
Miljø og natur	10.617	0	0	0	0	0
I alt	137.745	-509	-517	-817	-517	-517

Bevillingsmæssige tilpasninger

På aktivitetsområdet Grønne områder og kirkegårde forventes et mindreforbrug på -0,5 mio. kr. i 2017 og frem. Det skyldes at drift og vedligeholdelse af "Den Grønne Legeplads" organisatorisk flyttes til aktivitetsområdet Kommunale Ejendomme. Mindreforbruget er dermed teknisk af natur, da budgettet flytter med drifts- og vedligeholdelsesopgaven.

På aktivitetsområdet Trafikanlæg mv. forventes et mindreforbrug i 2019 på -0,3 mio. kr. Det skyldes en forsinkelse af etableringen af en supercykelsti, som nu forventes at kunne færdiggøres i løbet af 2019. Det vurderes at der således først vil være brug for driftsbevillingen til vedligeholdelse fra 2020, og derfor lægges -0,3 mio. kr. i kassen i 2019.

Lovgrundlag

Den Kommunale Styrelseslov samt Principper for Økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser fremgår ovenfor.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Godkendt.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Bilag

Bogen 2017-08-17

Lovgrundlag

Lov om Varmeforsyning (Varmeforsyningsloven)

Bekendtgørelse om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg (Projektbekendtgørelsen)

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Godkendt.

Å

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Å

Bilag

Brev fra HMN og Vestforbrænding

Punkt 5: Forslag til renovering af Ålebækken Renseanlæg (Beslutning)

09.00.00-A21-2-14

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S har fremsendt et forslag til renovering af Ålebækken Renseanlæg. Der nedgraves nye forsinkelsesbassiner, jordforurening på arealet håndteres, og det eksisterende renselanlæg omformes til et offentligt tilgængeligt rekreativt anlæg. Forslaget betyder, at området ændrer karakter både fysisk og anvendelsesmæssigt, og derfor ønsker forvaltningen et politisk mandat, før den fortsætter i forslaget retning med de myndighedstilladelser, dette projekt kræver.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at dialogen med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fortsætter med henblik på, at forsyningen udarbejder ansøgninger, som ligger inden for rammerne af det præsenterede forslag til renovering af Ålebækken Renseanlæg.

Sagsfremstilling

Ålebækken Renseanlæg var i funktion fra 1930'erne og helt frem til ca. 1980. Herefter blev spildevandet ledt videre til det dengang nyopførte Lundtofte Renseanlæg (Mølleåværket). Næsten hele det oprindelige bygningsanlæg på Ålebækken Renseanlæg står i dag ubenyttet hen. Det er kun overløbsbassinet, der stadig anvendes. Et egentligt renoveringsprojekt for hele Ålebækken Renseanlæg har ikke tidligere været fremlagt.

Skitseforslag

Projektområdet på Ålebækken Renseanlæg er ca. 32.000 m² stort og afgrænses af Teknikerbyen mod nordvest, Ålebækken/Rudersdal Kommune mod nord, Mølleåen mod øst og Åbrinkens Grundejerforening mod syd.

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S (Forsyningen) fremsendte medio 2016 et skitseforslag til kommunen for, hvordan de ønsker, at Ålebækken Renseanlæg skal renoveres (bilag). Forsyningen begrundede renoveringen med, at renselanlægget skal opfylde spildevandsplanens mål til renskrav, og at man i den forbindelse får mulighed for at få opfyldt en række andre ønsker til forbedringer af hele anlægget. Dels ønsker Forsyningen at håndtere den kortlagte, forurenede jord på arealet, dels ønsker de at ændre tilstanden til et åbent rekreativt anlæg.

Opfyldelsen af kravene til spildevandsplanens mål for Ålebækken Renseanlæg om en reduceret belastning af Mølleåen (recipienten) med opblandet spildevand, foreslås løst ved at nedgrave nye forsinkelsesbassiner med rensedyr. Disse skal supplere det eksisterende åbne overløbsbassin fra 1959. Det modtager opblandet regn- og spildevand fra både Lyngby-Taarbæk Kommune og Rudersdal Kommune. Bassinet ligger i Rudersdal Kommune og er ikke en del af det aktuelle projektområde, som Forsyningen ønsker at renovere.

Der er konstateret kraftigt forurenede jord (klasse 4-jord) på store dele af anlægget, herunder tæt på Mølleåen. Den forurenede jord skal bortskaffes til minimum 0,3-0,5 meter under terræn. Eventuel restforurening forbliver kortlagt. Den jord, som opgraves i forbindelse med de nye bassiner, er rent eller lettere forurenede og tænkes bl.a. anvendt som erstatning for den stærkt forurenede jord. Målet med den samlede jordhåndtering er, at jorden inden for projektområdet skal opfylde kriterierne til et rekreativt parkområde. Det betyder, at den øverste del af jorden ned til 0,3-0,5 meters dybde skal være dokumenteret ren (klasse 0/1-jord) på ubefæstede arealer. Dybden af ren jord afhænger af, hvor intensivt arealet skal udnyttes og bliver vurderet i den tilladelse, der skal gives efter Jordforureningsloven.

De oprindelige bygningsanlæg på Ålebækken Renseanlæg står i dag ubenyttet hen. I forslaget fra Forsyningen bevares mange af disse anlæg som transformerende elementer i et nyt parklignende anlæg (bilag). De tidligere bassiner skal fx

indeholde staudehaver og lignende haveelementer i stedet for de skærvefiltre, der blev brugt til spildevandsrensning. Et andet eksempel på funktionsændring er, at betonkanalen til spildevandstransport anvendes til gennemgående gangsti.

Håndteringen af den forurenede jord og etableringen af et nyt anlæg er forudsætningen for Forsyningens yderligere ønske om, at anlægget også skal være offentligt tilgængeligt med nye stier, der kobles på eksisterende stier fx dem langs Mølleåen.

Vurdering af forslagets påvirkning af omgivelser

Udvalget forelægges denne sag, fordi renoveringen vil betyde væsentlige ændringer af områdets udseende og anvendelse. I etableringsperioden vil der være omfattende anlægsaktiviteter på stedet med støj og øget trafik på Bredevej til følge. Håndteringen af jordforureningen sammen med håndtering af opgravet jord fra de nedgravede nye bassiner betyder, at næsten hele projektområdet bliver påvirket. Næsten al eksisterende beplantning/skov ryddes og erstattes af en ny beplantning. Endvidere er det en væsentlig ændring, at området går fra at være et lukket utilgængeligt indhegnet område, til at være et offentlig tilgængelig parklignende anlæg med transformerede bygningslementer, der fortæller om stedets historie. Forvaltningen vurderer iøvrigt, at projektet skal screenes i forhold til lov om miljøvurdering.

Umiddelbart uden for projektområdet ligger en spejderhytte. Spejderne vil, sammen med Åbrinkens beboere, være dem, der umiddelbart vil få glæde af det nye åbne anlæg. Inde centralt i projektområdet ligger en tidligere bestyrerbolig, som i dag udlejes til Lyngby Jagtforening. Denne bygning indeholder miljømæssige problemer og bliver revet ned, når jagtforeningens opsagte lejekontrakt udløber.

Myndighedstilladelser

Forvaltningen har gennemgået projektet og har givet sine vurderinger til Forsyningen i forhold til, hvilke ca. 12 forskellige tilladelser/dispensationer, projektet kræver. Endvidere er der angivet, hvilke yderligere specifikke oplysninger Forsyningen skal fremsende for, at myndighedsarbejdet kan igangsættes (bilag).

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at det er et rigtigt godt skitseprojekt, som vil gøre Ålebækken Renseanlæg til et aktiv for kommunen. Først og fremmest bliver miljøbelastningen af Mølleåen reduceret, dernæst fjernes en omfattende jordforurening og området åbnes som et parklignende område til glæde for især lokalområdets beboere.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Godkendt idet udvalget fremadrettet anmoder om mere realistiske visualiseringer særligt med hensyn til bevaringsværdige træer.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Bilag

Skitseforslag Ålebækken

Landskabsforslag Ålebækken

Myndighedsvurdering og supplerende spørgsmål

Punkt 6: Revision af regulativ for husholdningsaffald (Beslutning)

07.00.03-P24-152-17

Resume

Regulativ for husholdningsaffald har været i høring. Der er ikke modtaget kommentarer eller forslag i høringsperioden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regulativet godkendes endeligt.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 31. maj 2017 regulativ for husholdningsaffald med henblik på fire ugers offentlig høring. Ved høringsperiodens udløb havde forvaltningen ikke modtaget nogen former for kommentarer eller forslag i relation til det nye regulativ. Forvaltningen sender derfor regulativet til endelig godkendelse.

Det bemærkes, at enkelte ændringer ikke var medtaget i det udkast til regulativ, som blev forelagt udvalget den 31. maj 2017. Ændringerne var dog beskrevet i oversigten over ændringsforslag, som var vedlagt sagen som bilag.

Der var tale om følgende ændringer til regulativet:

- I henhold til Miljøbeskyttelseslovens § 45 stk. 4 skal regulativet indeholde forskrifter om, at meddelelser til kommunen skal indgives via digital selvbetjening. Dette er derfor skrevet ind i regulativets § 9.3, 10.3, 11.3, 12.3, 13.3, 14.3, 18.8, 22.3 og 23.3
- Det er i § 9.7 specificeret, at en dagrenovationssæk maksimalt må veje 15 kg.

Forslag til regulativ for husholdningsaffald samt oversigt over ændringsforslag til regulativet er vedlagt (bilag).

Lovgrundlag

Det er bestemt i Affaldsbekendtgørelsen, at Kommunalbestyrelsen skal udarbejde og vedtage et regulativ, som beskriver kommunens affaldsordninger for husholdninger.

Økonomi

Vedr. indsamling af farligt affald ved etageboliger

Lyngby-Taarbæk Forsyning vil afsætte 300.000 kr. årligt til en løbende udrulning af ordningen. Udgifterne dækker dels indkøb af miljøskabe, kurser for viceværter i håndtering af farligt affald, informationsmateriale og eventuelle andre udgifter til opstart af ordningen, og dels driftsudgifter til tømning af miljøskabene.

Både udgifter til opstart og drift vil blive dækket af affaldsgebyr for husholdninger (grundgebyr). Gebyrstigningen vil være på ca. 15 kr. per husstand.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Anbefalet.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Økonomiudvalget, den 28. september 2017

Anbefalet.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A)

Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilag

Udkast til Regulativ for husholdningsaffald

Oversigt over ændringer i regulativ for husholdningsaffald

Punkt 7: Genforelæggelse: Forslag om etablering af busbane på Bagsværdvej (Beslutning)

13.05.22-P00-1-13

Resume

For at forbedre busfremkommeligheden for den regionale buslinje 400S foreslås, at der etableres busbane på Bagsværdvej i retning mod Lyngby.

Indstilling

Det foreslås, at

1. projektet ”busbane på Bagsværdvej” (alternativ 2) igangsættes
2. til opgaven etableres en udgiftsanlægssum på 2,020 mio. kr. og en indtægtsanlægssum på -1,0 mio. kr., idet den kommunale andel på netto 1,02 mio. kr. finansieres via omfordeling fra anlægsprojekt ”Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2018”
3. der meddeles udgiftsanlægsbevilling på 2,020 mio. kr. og indtægtsanlægsbevilling på -1,0 mio. kr. jf. de i økonomiafsnittet beskrevne budgetfordelinger i årene 2017 og 2018.

Sagsfremstilling

Movia arbejder med projektet ”Regional busfremkommelighed i hovedstaden”, som er et tværkommunalt projekt om fremkommelighedstiltag på buslinjerne 400S og 500S. Projektet vil medføre rejsetidsforbedringer og en mere pålidelig busdrift.

Udvælgelsen af linje 400S er begrundet i, at linjen betjener de større stationer i Ringbyen (Ring 4 korridoren), bl.a. Lyngby st., Ballerup st. og Høje Taastrup st., og dermed er den en vigtig forbindelse på tværs af byfingrene i fingerplanen. Samtidig indgår linje 400S som en del af Movias strategiske busnet, der sammen med banesystemet har til opgave at tilbyde borgerne i Movias område stabile og sammenhængende muligheder for at rejse med kollektiv trafik – også på tværs af de administrative grænser.

Projektet ”Regional busfremkommelighed i hovedstaden” er overordnet finansieret af Region H og Trafikstyrelsen med 50 % hver. Projektet har en samlet økonomi på ca. 13,8 mio. kr. inkl. moms. Det har dog ikke været muligt for Movia at tilbyde en 100% finansiering af dette projekt.

I forbindelse med Movias tidligere projekt ”Fremkommelighed, der batter” blev det foreslået at etablere busstyring i 3 signaler på Engelsborgvej (ved Nybrovej, Christian X’s Allé og Buddingevej) – arbejdet omkring signalændringer blev igangsat i vinteren 2016/2017 og er netop afsluttet. Projektet med busstyring af signaler var 100% eksternt finansieret af henholdsvis staten og Region Hovedstaden.

Movia foreslår nu, at der arbejdes videre med fremkommeligheden for busserne på Bagsværdvej – i form af videreførelse af eksisterende busbane i Gladsaxe Kommune til krydset ved Nybrovej (ca. 400 meter). Denne strækning er præget af megen trafik, hvorfor der ofte er forsinkelser for busserne i myldretiden (i retning mod Lyngby). Forvaltningen har på den baggrund bedt Via Trafik om at udarbejde et skitseprojekt for etablering af busbane på Bagsværdvej fra kommunegrænsen ved Gladsaxe Kommune til krydset ved Nybrovej. Via Trafik har udarbejdet to skitseforslag (bilag) samt tilhørende notat (bilag).

Etablering af busbane på den pågældende strækning vil kun være mulig, hvis der fjernes nogle træer og parkeringspladser langs Bagsværdvej. I alternativ 1 vil der skulle fjernes 9 træer og 24 parkeringspladser. I alternativ 2 vil der kun skulle

fjernes 2 træer og 14 parkeringspladser.

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med alternativ 2, idet dette projekt giver den ønskede busfremkommelighed og samtidig fjernes færrest parkeringspladser og træer. Såfremt det er muligt, vil de to træer blive søgt gentilplantet.

Projektet har været drøftet med Nordsjællands Politi. Politiet har den 28. juli 2017 meddelt deres samtykke til projektet (alternativ 2).

Movia ser ligeledes positivt på begge alternativer i skitseprojektet, og kan, ligesom Lyngby-Taarbæk Kommune, også se en fordel i alternativ 2, hvor der skal fjernes færre parkeringspladser og træer.

Set i et længere perspektiv vil en forbedring af busfremkommeligheden være en fordel på denne strækning, idet der forventes en øget trafik i området under anlæg af letbanen.

I forlængelse af det foreslåede projekt med busbane på Bagsværdvej vil det - på et senere tidspunkt - være oplagt at undersøge om busbanen eventuelt kan forlænges videre ad Engelsborgvej til Christian X's Allé – dette forslag vil dog ikke blive behandlet nærmere i denne sag.

Rejsetidsgevinsten for busserne inkl. den etablerede signalændring i krydset ved Nybrovej har Via Trafik estimeret til at give en besparelse på 40–50 sek. i gennemsnit i perioden kl. 7.30-8.30 (på hverdage) i retning mod Lyngby. Heraf forventes busbanen at give en rejsetidsgevinst på 35-40 sekunder og busprioriteringen en rejsetidsgevinst på 5-10 sek. for busserne i retning mod Lyngby.

Strækningen busbetjenes af de regionale buslinjer 40E og 400S og det vil således være disse buslinjer, som vil opnå en tidmæssig besparelse ved den foreslåede busbane.

For at opnå medfinansiering fra Movia/Regionen/Staten skal projektet være afsluttet inden april 2018. Efter denne tidsfrist vil der ikke kunne gives medfinansiering fra Movias projektpulje.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget-og Regnskabssystem for kommuner samt Lyngby-Taarbæk Kommunens anlægsstyringsregler.

Økonomi

Via Trafik har udarbejdet et anlægsoverslag for de udarbejdede alternativer. Det skal bemærkes, at der er tale om et overslag over anlægsudgifterne, hvorfor der kan opstå ændringer i økonomien under indhentning af tilbud på opgaven. På nuværende tidspunkt er der for alle 3 budgetoverslag indregnet reserver på 20%.

Alternativ 2 har en beregnet udgift på 2.020.000 kr. Heraf har Movia oplyst, at der vil kunne tildeles 1 mio. kr. i puljemidler fra Regionen/Staten. Således vil projektet medføre en andel fra Lyngby-Taarbæk Kommune på 1,02 mio. kr.

De 1,02 mio. kr. foreslås finansieret af rådighedsbeløb afsat til ”Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2018”.

Udgiftsbudgettet til etablering af busbane på Bagsværdvej vil udgøre 1,020 mio. kr. i 2017 og 1,0 mio. kr. i 2018. Indtægtsbudgettet på -1,0 mio. kr. afsættes i 2018.

Det fremadrettede projektføreløb er underlagt en stram tidsplan, fordi medfinansiering fra regionen betinger, at anlægsopgaven er afsluttet inden udgangen af marts måned 2018. Det lægger pres på snarlig eksekvering af projektets udestående faser. Af samme årsag søges der om fuld frigivelse af udgiftsanlægssum og indtægtsanlægssum. Normalt ville man have delt en sag af denne karakter op i 2 tempi - frigivelse af rådighedsbeløb til først projektering og siden til endelig udførelse - sidstnævnte når enten konklusioner forelå fra detailprojektering eller i forlængelse af licitationsresultat. Såfremt der i forlængelse af licitationen måtte vise sig afvigelser uden for de bevillingsmæssige beføjelser, vil sagen blive forelagt til fornyet udvalgsbehandling.

Opgaven vil ikke være reguleret af særlige momsforhold, fordi der er tale om en tværsektoriel-offentlig finansieringsaftale. Opgaven afregnes efter den kommunale købsmomsordning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

V (2) Stemte imod.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget med henblik på en genvurdering af den tidsmæssige besparelse for bustrafikken set i forhold til den økonomiske investering.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Supplerende sagsfremstilling

Efter punktet om busbane på Bagsværdvej den 24. august 2017 blev tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget har forvaltningen igen drøftet sagen med Movia.

Der blev efterspurgt en genvurdering af den tidsmæssige besparelse for bustrafikken set i forhold til den økonomiske investering. Dette forhold er blevet vurderet af Movia.

Movia oplyser, at etablering af busbane på Bagsværdvej er et af mange fremkommelighedstiltag, der forventes af blive implementeret langs buslinje 400S. Tiltagene vil samlet set bidrage til en forbedret driftsstabilitet, dvs. bedre overholdelse af køreplanen og en rejsetidsforbedring på 5-6 pct. Dertil vil der også være en forventning om en passagerforøgelse på 2-3 pct. på linjen. Med en samlet anlægsinvestering på omkring 4 mio. kr. på buslinje 400S forventer Movia en tilbagebetalingstid på ca. 2-3 år.

Det skal nævnes, at buslinje 400S er finansieret af Region Hovedstaden, hvorfor det også vil være regionen der vil opnå den økonomiske gevinst ved en forbedring af fremkommeligheden. Kommunens borgere, der til daglig benytter linje 400S vil naturligvis også kunne mærke en forbedring, idet rejsetiden forventeligt bliver kortere i retning mod Lyngby St.

Tiden for projektets gennemførelse var i forvejen meget knap, såfremt kommunen skulle drage fordel af medfinansiering. Med tilbagesendelse til Teknik- og Miljøudvalget til fornyet politisk behandling i september vil projektet først kunne påbegyndes i oktober 2017 – dvs. kort tid før vinterperioden påbegyndes.

Movia har oplyst, at projektet skal være afsluttet og betalt senest ved udgangen af april 2018, idet Movia skal aflægge regnskab overfor Trafikstyrelsen, der har bevilget midlerne. Projektet kan derfor ikke udskydes/forlænges.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der i forbindelse med anlægsarbejder, der udføres i perioden ultimo oktober til ultimo marts altid skal påregnes ekstraudgifter grundet vinteren. Disse ekstraudgifter er ikke indregnet i Movias tilskud på 1 mio. kr., hvorfor de fuldt ud skal dækkes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Ekstraudgifterne skyldes, at der i løbet af vinteren kan opstå ”spilddage” grundet frost og sne, hvor det kan blive nødvendigt at udføre konkrete vinterforanstaltninger på byggepladsen/arbejdspladsen, som bl.a. ekstra afskærmninger, overdækninger, snerydning, vintermætter m.v. I disse vinterperioder vil entreprenøren derfor have ringe eller ingen mulighed for at udføre det bestilte arbejde indenfor den aftalte tidsramme.

Således kan en gennemsnitlig vinter medføre at et anlægsarbejde kan fordyres med omkring 40 pct. - og mere hvis der er tale om en streng vinter. Ud over risikoen for ekstraudgifter ses desuden ofte en kvalitetsforringelse i anlægsarbejder udført i en vintersæson – grundet de lave temperaturer.

Forvaltningen kan derfor ikke anbefale, at der arbejdes videre med projektet, da det kan betyde en fordyrelse for kommunen på mellem 0,8-1,0 mio. kr.

Såfremt det alligevel besluttes at arbejdet videre med busbanen på Bagsværdvej indenfor den korte tidsramme, er det vigtigt at påpege, at kommunen vil blive bundet af kontrakter med både Movia og den valgte entreprenør, også selvom en streng vinter giver problemer for arbejdet og dermed medfører øgede anlægsomkostninger. I værste fald kan kommunen risikere også at skulle dække Movias udgifter på 1 mio. kr.

Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen har netop offentliggjort en ny pulje til investeringer i kollektiv bustrafik. Denne pulje kan ansøges inden for det næste år. Tilskuddet fra denne pulje vil maksimalt kunne udgøre 50% af det samlede beløb. Forvaltningen ser således stadig en mulighed for senere at kunne arbejde videre med projektet, men det kræver, at man bliver begunstiget i forbindelse med bevillingsansøgninger. Der er ikke garanti for medfinansiering, heller ikke med 50 pct.

Supplerende ift. hidtige økonomiafsnit

Såfremt det besluttet at gennemføre projektet, vil der udover den i økonomiafsnittet angivne økonomi herudover skulle afsættes op til 1 mio. kr. ekstra til finansiering af projektet. Og hvis tidsplanen ikke overholdes, vil kommunen endvidere skulle dække yderligere 1 mio. kr. Såfremt det besluttet at fortsætte projektet, vil den ekstra økonomi skulle indarbejdes i budgettet 2018-2021.

Revideret indstilling

Det foreslås, at der ikke arbejdes videre med projektet på nuværende tidspunkt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017.

Udvalget anbefaler forvaltningens oprindelige indstilling, idet det netop er meddelt, at der er givet fristforlængelse for arbejdets udførelse frem til september 2018.

V (2) stemte imod med henvisning til forvaltningens reviderede indstilling.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Bilag

Notat fra Via Trafik

Skitseforslag: Vejplan - Alternativ 1

Skitseforslag: Vejplan - Alternativ 2

Punkt 8: Anmodnings sag - planlægning af trafikale ændringer ved Hjortekærvej/Klampenborg versus Hvidegårdsparken/Klampenborgvej/Trongårdsparken

00.01.00-A00-94-16

Sagsfremstilling

Mette Schmidt Olsen (C) og Bodil Kornbek (A) har den 13. september 2017 anmodet om at følgende sag optages på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden:

"Idet vi forudser at u hensigtsmæssig planlægning af rækkefølgen i arbejderne vedr. de trafikale ændringer hhv. ved Hjortekærvej/Klampenborg og kun delvis åbning af det nye signalregulerede kryds Hvidegårdsparken/Klampenborgvej/Trongårdsparken vil medføre kødannelse særligt i morgentimerne på Hjortekærvej ved Klampenborgvej, anmoder vi udvalget om enten at udskyde indsnævringen af Hjortekærvej/Klampenborgvej til krydset Hvidegårdsparken/Klampenborgvej/Trongårdsparken er åbent i alle retninger - eller at finde en løsning der muliggør udkørsel direkte fra Trongårdsparken til Klampenborgvej også i byggeperioden på Trongårdsarealet."

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Godkendt.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Punkt 9: Kommende sager

00.01.00-A00-94-16

Resume

Udvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Det foreslås, at udvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

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

Sager opført på listen kan flytte datoer, nye sager kan komme til, og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Lovgrundlag

Der er ikke regler om, at udvalgsmedlemmer skal orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Godkendt.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Bilag

Kommende sager

Punkt 10: Meddelelser

00.01.00-A00-83-16

Sagsfremstilling

1. Støjkortlægning 2017 – afrapportering

Ifølge § 9 i ”Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner” (BEK nr. 1309 af 21/12/2011) skal Lyngby-Taarbæk Kommune sikre, at trafikstøjen i kommunen kortlægges inden den 30. juni 2017.

Støjkortlægningen er udført af en ekstern rådgiver.

Den lovpligtige støjkortlægning er gennemført for alle veje i kommunen med mere end 500 biler/døgnet, herunder Helsingørmotorvejen, som er en statsvej.

Støjkortlægningen skal indrapporteres til Miljøstyrelsen, hvilket er gjort.

Støjkortlægningen 2017 viser, at 6.250 boliger – svarende til ca. 23 % af kommunens i alt 27.264 boliger – er belastet med et støjniveau ved facaden på over 58 dB, som er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boligområder. Støjbelastningen stammer både fra de kommunale veje og fra Helsingørmotorvejen.

Den tilsvarende støjkortlægning i 2012 viste, at 8.338 boliger havde et støjniveau over 58 dB. Der er således tale om et fald på ca. 25 % i antallet af boliger, der er belastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Selvom disse boliger ligger under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi er mange af disse fortsat støjbelastede.

Årsagen til faldet (i forhold til 58 db) skyldes den nye støjskærm langs Helsingørmotorvejen ved Eremitageparken samt den generelle og øgede brug af støjdæmpende belægninger på både stats- og kommuneveje.

Rapport fra rådgiver er vedlagt som bilag, og er offentliggjort på kommunens hjemmeside (bilag).

Støjkortlægning 2017 vil komme til at danne baggrund for den kommende Støjhandlingsplan 2018-2023. Opgaven med udbud af støjhandlingsplanen forventes påbegyndt i vinteren 2017/2018. Støjhandlingsplanen skal være udarbejdet og indberettet til Miljøstyrelsen inden 30. juni 2018.

2. Ændring af vandbehandlingen på Sjælsø Vandværk

Det nye vandselskab, Novafors, har ansøgt Rudersdal Kommune om tilladelse til at ændre vandbehandlingen på Sjælsø Vandværk Anlæg II. Da anlægget ejes af Fællesudvalget for vandindvindingen ved Sjælsø høres alle kommuner, der aftager drikkevand fra anlægget. Lyngby-Taarbæk Kommune aftager knap 2. mio. m³ drikkevand om året fra dette anlæg.

I dag behandles vandet ved simpel vandbehandling, hvor råvandet iltes ved kraftig beluftning, hvorved naturligt forekommende skadelige gasarter (bl.a. svovlbrinte) afblæses til omgivelserne. Denne proces ønskes ændret til en mere avanceret behandling, hvor råvandet tilsættes brintperoxid (brintoverilte) og bundbeluftes med henblik på fældning og afblæsning af de problematiske gasarter.

Ændring af vandbehandlingen gør det muligt at overholde emissionskrav til afgangningen, forbedre arbejdsmiljøet og medfører en betydelig reduktion i energiforbruget.

Projektet er politisk behandlet i Fællesudvalget for vandindvinding ved Sjælsø på møde den 7. juni 2017, og ansøgningen er politisk behandlet i Rudersdal Kommune på møde den 7. juni 2017. Der har ikke været bemærkninger på møderne. Forvaltningen i Rudersdal Kommune behandler ansøgningen. Øvrige kommuner der aftager vand fra Sjælsø Vandværk har ikke politisk behandlet ansøgningen.

Rudersdal Kommune sendte ansøgningen i høring til de kommuner, der aftager vand fra Sjælsø Vandværk. Forvaltningen har meddelt i høringssvar ikke at have indvendinger mod ændringen, så længe den leverede vandkvalitet overholder drikkevandskvalitetskravene. Forvaltningen har hørt Lyngby-Taarbæk Forsyning, der har enkelte bemærkninger til processen. Disse bemærkninger er videregivet til Rudersdal Kommune.

3. Real Danias radon kampagne

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en henvendelse fra Real Dania vedrørende deres igangværende radonkampagne. Real Dania ser gerne, at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager aktivt i kampagnen, da de ejendomme i kommunen, hvor der allerede er foretaget målinger, generelt har et højt radonniveau. Byplanudvalget tager på møde den 20. september stilling til, om udvalget vil anbefale at kommunen deltager i kampagnen.

Kampagnen blev påbegyndt i 2015 og går ud på at få ejendomsjere til at måle radonniveauet i deres ejendomme. Derudover hjælper kampagnen ejendomsjerne med råd og vejledning, hvis det viser sig, at radonniveauet er for højt.

4. Dansk Industris og Dansk Byggeris erhvervsklimaundersøgelser 2017

Hvert år udarbejder Dansk Byggeri og Dansk Industri erhvervsklimaundersøgelser, der blandt andet omhandler rammevilkårene for erhvervslivet i de danske kommuner. Dansk Byggeris undersøgelse (bilag) blev offentliggjort medio juni 2017 og Dansk Industris undersøgelse (bilag) kom den 5. september 2017. Undersøgelserne adskiller sig ved at Dansk Byggeris undersøgelse alene baserer sig på faktuelle data, mens Dansk Industris resultater beregnes efter en model, hvor 2/3-del af grundlaget er subjektive udsagn.

I begge undersøgelser ligger Lyngby-Taarbæk Kommune i den nederste tredjedel. I Dansk Byggeris undersøgelse placeres kommunen som nr. 89. Det er samme placering som sidste år. I Dansk Industris undersøgelse dykker kommunen 28 pladser og ender som nr. 70. På Beskæftigelses- og integrationsudvalgets møde den 10. oktober 2017 vil administration fremlægge en sag med en uddybning af undersøgelsesresultater.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Taget til efterretning.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Bilag

Støjkortlægning 2017 - rapport

Dansk Industri erhvervsklimaundersøgelser 2017

Dansk Byggeri erhvervsklimaundersøgelser 2017