

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 13-05-2020

Mødedato Onsdag d. 13. maj 2020 kl. 16:15

Mødested Kommunalbestyrelsens mødesal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
1. budgetopfølgning (Beslutning).....	4
Parkering langs Gyrithe Lemches Vej (Beslutning).....	6
Rapport om nye stier i Lyngby Åmose (Beslutning).....	10
Tilstanden af Lyngby Omfartsvej (Beslutning).....	14
Ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (Beslutning).....	22
Kystsikring ved kommunal grund i Taarbæk (Beslutning).....	28
Plangrundlag for lokalplan 292 på Lundtoftevej 160 m.fl. (Beslutning).....	30
Tiltag for det lokale erhvervsliv - pulje til byrumstiltag (Beslutning).....	32
Lundtoftegårdsvejs omlægning - dispensation til fældning af træer i beplantningsbælter fastlagt i ga	34
Anmodningssag om drøftelser af takster ifm. Årsberetning 2019 for Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S	41
Kommende sager.....	42
Meddelelser.....	43
Yderligere areal til udeservering mm. - inddragelse af p-pladser mv. (Beslutning).....	44

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Sagen ”Yderligere areal til udeservering mm. - inddragelse af p-pladser mv.” blev tilføjet som pkt. 14.

Punkt 2: 1. budgetopfølgning (Beslutning)

00.30.14-A00-2-20

Resume

Teknik- og Miljøudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 1. budgetopfølgning for 2020 på udvalgets område. Resultatet af Teknik- og Miljøudvalgets område indgår i den samlede 1. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 19. maj og Kommunalbestyrelsen den 28. maj 2020.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 1. budgetopfølgning 2020 på Teknik- og Miljøudvalgets område godkendes.

Sagsfremstilling

I denne sag følges der op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget på udvalgets område. I det samlede forventede regnskab har forvaltningen indarbejdet skøn for mer- og mindreudgifter som følge af COVID-19 de steder, hvor det er muligt at skønne over på nuværende tidspunkt.

Bemærkninger angående COVID-19

Der er på nuværende tidspunkt en væsentlig usikkerhed forbundet med opgørelsen af merudgifter som følge af COVID-19. En særlig udfordring på tværs af områderne er vurderingen af tidsperspektivet. Det er endnu uklart, hvornår områderne er tilbage til almindelig drift igen. Det vil afhænge af, hvordan epidemien udvikler sig, og hvilke retningslinjer myndighederne udstikker på de forskellige områder.

Der forventes betydelige merudgifter til busdriften som følge af COVID-19. Movias foreløbige estimat af "Corona-regningen" for Movias busser og lokalbaner viser en merudgift på 800 mio. kr. alene i 2020. Movia er i regi af Transportselskaberne i Danmark (TiD) i tæt dialog med KL, Danske Regioner og Transportministeriet om afklaring af de økonomiske konsekvenser af COVID-19. Det er endnu uafklaret, hvor meget regeringen kompenserer og dermed, hvor stor udgiften bliver for kommunerne. Lyngby-Taarbæk Kommunes andel forventes først at have effekt i regnskab 2022 som følge af Movias afregningsmodel.

Derudover forventes der mindreindtægter på Vej og Park, som følge af manglende bestillingsopgaver, skønnet til ca. 0,6 mio.kr., og på Trafik som følge af manglende parkeringsindtægter svarende til 0,2-0,3 mio.kr.

Der forventes samlet set en afvigelse af Teknik- og Miljøudvalgets serviceudgifter på 12,3 mio. kr. i 2020.

1.000 kr. i 2020 p/1	Vedtaget budget	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Forventet afvigelse
Vej og Park	69.901	61.038	58.455	-2.583
Trafik	54.006	55.944	45.916	-10.028
Klima, Miljø og Natur	15.721	17.086	17.386	300
I alt	139.628	134.067	121.757	-12.311

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

Vej og Park

Der forventes et samlet mindreforbrug på aktivitetsområdet Vej og Park på 2,6 mio. kr., der primært kan henføres til et mindreforbrug på delområderne Vinterberedskab på 5,0 mio. kr. og Parker og natur på 1,0 mio. kr., der dog modsvares af et budgetteknisk merforbrug under Administration på 3,4 mio. kr. Det skal ses i lyset af, at der forekommer en udkontering af lønudgifterne fra Administration henover året til de øvrige driftsbestemte delområder alt afhængig af, hvor udførerstabten registrerer deres arbejdstid. Det samlede forventede mindreforbrug beror på dels en mild vinter i første halvdel af 2020 og dels faldende aktivitet på Parker og natur. Der er indregnet månedlige mindreindtægter på 0,2 mio.kr. i en tre måneders opgave som følge af COVID-19, i alt 0,6 mio.kr.

Trafik

Der forventes et samlet mindrebrug på aktivitetsområde Trafik på 10,0 mio. kr., som primært kan henføres til et mindreforbrug vedrørende busdriften. Afvigelsen skyldes hovedsageligt en forskydning på 8,3 mio. kr. vedrørende Letbaneprojektet, som forventes overført 2022. Derudover er der en række mindre afvigelser på busområdet. På parkeringsområdet omplaceres 1,0 mio. kr. til finansposter, som følge af den nye afregningsmodel for parkeringsindtægter. COVID-19 medfører desuden faldende indtægter på parkeringsområdet som følge af færre pålagte parkeringsafgifter. Slutteligt forventes der betydelige merudgifter til busdriften som følge af COVID-19, niveauet er dog, meget usikkert og forventes først have effekt i regnskab 2022.

Klima, miljø og natur

Der forventes et samlet merforbrug på aktivitetsområde Klima, miljø og Natur på 0,3 mio. kr. Merforbruget vedrører erhvervsaffaldsgebyr og jordgebyr og forventes finansieret via bloktilskuddet, men det er endnu uafklaret.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i '1. budgetopfølgning' (bilag).

Resultatet af Teknik- og Miljøudvalgets område indgår i den samlede 1. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 19. maj og Kommunalbestyrelsen den 28. maj 2020.

Lovgrundlag

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

Økonomi

De økonomiske konsekvenser fremgår af bilaget '1. budgetopfølgning'.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Godkendt.

Bilag

1. Budgetopfølgning

Investeringsoversigt anlæg

Punkt 3: Parkering langs Gyrithe Lemches Vej (Beslutning)

05.00.00-G01-57-18

Resume

Fremkommeligheden på Gyrithe Lemches Vej, mellem Lundtoftevej og Caroline Amalie Vej, er udfordret grundet intensiv parkering langs begge vejsider, når der er undervisning på Maskinmesterskolen, KNord og TEC. Forvaltningen har udarbejdet et idéprojekt vedrørende mulig forbedring af parkeringssituationen, og der skal med denne sag tages stilling til, om der skal frigives midler til detailprojektering og udførelse af projektet i 2020.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at idéprojektet godkendes og der gives en anlægsbevilling på 3.180.000 kr. vedrørende bevillingsprogrammet ”Parkeringstiltag afledt af ungdomsskolesalg” finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i budget 2019-2022. Der foretages i den forbindelse en tidsforskydning af budgettet således, at det samlede projekt gennemføres i 2020, jf. periodisering i økonomiafsnit.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget henvendelse fra Maskinmesterskolen om manglende parkeringsmuligheder på Gyrithe Lemches Vej. Forvaltningen har efterfølgende erfaret, at der opstår trafikfarlige situationer og situationer, hvor trafikken ikke kan afvikles på Gyrithe Lemches Vej grundet parkerede biler langs begge vejsider ved Maskinmesterskolen, KNord og TEC.

Der er et begrænset antal parkeringspladser på Maskinmesterskolen og KNords areal samt på det udlånte areal til TEC. Dette sammenholdt med, at bilejerskabet er stigende blandt de studerende, gør, at den nuværende parkeringskapacitet ikke i tilstrækkelig grad kan tilgodese behovet for parkering i dagtimerne på hverdage. Særligt Maskinmesterskolen har en stor andel af elever, for hvem bilen vælges som den mest hensigtsmæssige transportform, da skolen er den eneste skole på Sjælland, der uddanner maskinmestre.

Idéprojekt

Politiet har registreret to færdselsuheld på den berørte strækning i den seneste fem års periode; et i 2015 og et i 2017. Ingen af de to færdselsuheld kan relateres til udfordringen med parkering. Seneste hastighedsmålinger er foretaget midt på den berørte strækning i 2017. Målingen viser en gennemsnitshastighed på 47 km/t, og at 85% af trafikken afvikles med en hastighed under 56 km/t. Dermed skønnes den nuværende hastighedsdæmpning ikke i tilstrækkelig grad at dæmpe hastighedsniveauet til 40 km/t.

Gyrithe Lemches Vej er en trafikvej og indgår på den berørte strækning i det overordnede vejnet, hvor fremkommelighed vægtes højt. Strækningen er skiltet med en anbefalet hastighed på 40 km/t, som er etableret i forbindelse med, at der var 10. klasse og ungdomsskole.

Da der stadig er mange, der skal på tværs af vejen, foreslår forvaltningen, at vejen stadig skal fartdæmpes. Forvaltningen foreslår samtidig, at den nuværende fartdæmpning med sideheller udskiftes til en løsning med asfaltbump, da bump mere effektivt dæmper hastigheden til det ønskede niveau. Movia busser føres kun undtagelsesvis på strækninger, der er fartdæmpet ved bump anlagt til anbefalet 40 km/t eller derunder. Dette skyldes, at kørsel over bump generer både buschauffører og passagerer, hvor særligt buschaufførens placering foran forakslen ofte giver større G-påvirkning end tilladt. Ved at etablere bump og fartdæmpe strækningen til anbefalet 45 km/t, er vejen fremtidssikret, hvis der viser sig behov for at busbetjene denne strækning i forbindelse med kommende busbestillinger.

Vejen er ca. 20 m bred og indrettet med ca. 2,6 meter bred græsrabat langs den nordlige vejside og ca. 4,2 meter bred græsrabat langs den sydlige vejside. I rabatten på den nordlige side af vejen er filtrationsledninger, som har funktion som en faskine. Derfor er det vanskeligt og omkostningstungt at ændre på den nordlige græsrabat. I den sydlige rabat er der ikke tilsvarende afvandingsløsning, dog ligger hele området i et opland, der skal afvandes med nedsivning.

Idéprojektet (bilag) arbejder med en opbygning med 2 meter parkeringsbaner og 3,25 meter vejbane i hver retning. Dette opnås ved at inddrage dele af den sydlige græsrabat, dels til parkering og dels til en mindre vejudvidelse, hvorved trafikken kan afvikles sikkert i begge retninger.

Der kan etableres i størrelsesorden 70 parkeringspladser med de foreslåede justeringer. Af disse vil der være tale om en tilvækst på ca. 40 parkeringspladser, da de ca. 30 parkeringspladser skønnes at være flytning af nuværende uhensigtsmæssig og ulovlig parkering til en mere hensigtsmæssig placering.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 8, hvoraf fremgår, at vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på kommunens veje.

Økonomi

Der er i budget 2019-2020 afsat et samlet rådighedsbeløb på i alt 3.813.400 kr. til "Etablering af parkeringstiltag afledt af salg af ungdomsskole". Der er ikke stillet vilkår i salgsaftalen om etablering af parkering. På baggrund af dialogen med politikere og forvaltningen, er det forvaltningens vurdering, at Maskinmesterskolen har en berettiget forventning om, at parkeringsforholdene forbedres.

Med indstillingen søges frigivet 3.180.000 kr. til projektet. Udgifterne påtænkes anvendt rådgiverydelser og til entreprenørarbejder. Det forventes at projektet gennemføres i 2020, og derfor ønskes det at fremrykke rådighedsbeløb på 1,805 mio. kr. fra 2021 til 2020, jf. nedenstående tabel.

På nuværende tidspunkt forventes det, at projektet kan gennemføres for de frigivne midler, og dermed er budgettet i 2021 på 0,633 mio. kr. ikke disponeret på nuværende tidspunkt.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2020	2021	2022	2023	Varig?
Rådighedsbeløb Parkeringstiltag (*)	Økonomiudvalget / Anlæg	-2.008	-1.805	0	0	Nej
Opdateret periodisering	Økonomiudvalget / Anlæg	3.180	633	0	0	Nej
I alt (kassen)		1.172	-1.172	0	0	0

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

(*) Af de budgetterede udgifter i 2020, er 203 t.kr. budgetlagt i 2019, og disse overføres til 2020, i forbindelse med afslutning af regnskab 2019.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Udsat, idet forvaltningen forventningsafstemmer med Tech omkring de fremtidige udnyttelsesplaner for pavillonerne.

Supplerende sagsfremstilling

Der er indgået lejekontrakt med TEC om leje af et areal syd for Gyrithe Lemches Vej (bilag). Lejemålet er trådt i kraft den 20. juni 2016, og er begrænset til 30. juni 2021. TEC har oplyst, at de ikke har planer om at forlænge lejeaftalen.

I henhold til lejekontrakten er TEC forpligtigede til at fjerne pavillon, fundament, forsynings- og afløbsledninger med mindre andet er aftalt med Lyngby-Taarbæk Kommune.

I henhold til lejekontrakten råder TEC over 20 parkeringspladser inkl. to handicapparkeringspladser. TEC har eksklusiv brugsret hertil i tidsrummet fra kl. 6–18 på hverdage. Ud over dette tidsrum er der offentlig adgang til at benytte parkeringspladserne. TEC har oplyst, at de ikke håndhæver brugsretten over de 20 parkeringspladser, ligesom de heller ikke er skiltet til deres brug. Det er således ”Først til mølle” princip, så elever fra Maskinmesterskolen bruger også disse pladser.

TEC har endvidere oplyst, at da der er tale om elever på grundforløb, hvor mange er under 18 år, er der ikke mange elever, der kører i bil. Der er måske 10 lærere, der kommer i bil. Det kan derfor forventes, at der maksimalt frigøres 10 af de eksisterende parkeringspladser, når TEC forlader pladsen.

Når TEC forlader pladsen forventes, at der kan indrettes 28 p-pladser, hvor Pavillonbygningen har stået, såfremt at pladsen indrettes som den eksisterende parkeringsplads og med samme dimensioner på parkeringsbåse (bilag). Der kan således i alt skabes ekstra 38 p-pladser.

Gyrithe Lemches Vej er en primær trafikvej, der skal afvikle trafikken mellem kommunens kvarterer. Med nuværende parkering på vejen, lever vejen ikke op til standard for en primær trafikvej. Ideoplæg til parkeringsoptimering på Gyrithe Lemches Vej muliggør parkering i begge sider af vejen, hvormed den uhensigtsmæssige og ulovlige parkering flyttes. Projektet sikrer fremkommeligheden på vejen, så to store køretøjer kan passere hinanden, hvilket i dag ikke er muligt. Hvis man beholder parkering i den ene side af vejen, uden at gøre yderligere, kan der ikke nås tilstrækkelig bredde til at to køretøjer kan passere hinanden.

Etablering af parkering på areal som TEC har lejet vil øge antallet af parkeringspladser, men ikke skabe bedre forhold og fremkommelighed på Gyrithe Lemches Vej. Forvaltningen anbefaler at ideoplæg til parkeringsoptimering på Gyrithe Lemches Vej gennemføres.

Supplerende økonomi

Overslagsmæssigt forventes det at koste 1.720.000 kr. at indrette 28 p-pladser, hvor pavillonbygningen har stået. Anlægsoverslaget er for afgravning af jord og etablering af drængrus og belysning.

Arealet som TEC har lejet er et privat areal (ikke vejareal), med en årlig lejeværdi. Arealet har en grundværdi og i forbindelse med evt. salg vil prisen forventeligt være større (Kommuneplanrammen skal ændres før der kan bygges på arealet). Den reelle pris for indretning af parkeringspladser er derfor væsentlig højere, idet mistet lejeværdi eller ikke realiseret salg skal medregnes i overslagsprisen (lukket bilag).

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 2. april 2020 pkt. 18 frigivet 200.000 kr. fra rådighedsbeløb på "Etablering af parkeringstiltag afledt af salg af ungdomsskole" til trafiktiltag under ombygning af Lundtofte skole.

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Afvist til fordel for, at der gennemføres parkeringsoptimering på TEC's nuværende lejemål, samlet 38 parkeringspladser.

Bilag

Gyrithe Lemches Vej - Idéprojekt

Oversigtskort med areal som TEC har lejet

Vurdering af indretning af parkering på areal som TEC har lejet

Punkt 4: Rapport om nye stier i Lyngby Åmose (Beslutning)

01.05.13-P05-1-19

Resume

Teknik-og Miljøudvalget afsatte 300.000 kr. i budgetaftalen for 2017-2020 til en forundersøgelse af konsekvenser og muligheder, hvis vandstanden stiger i Lyngby Sø. Herunder forslag til permanente løsninger for de dele af stierne i Lyngby Åmose, der i forvejen synker mest. Med denne sag orienteres om de mulige stiløsninger i Lyngby Åmose som forundersøgelsen peger og der tages stilling til om der skal afsøges muligheder for ekstern finansiering.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forundersøgelsen tages til efterretning,
2. forvaltningen på baggrund af forundersøgelsen afsøger mulighederne for at søge ekstern finansiering.

Sagsfremstilling

Teknik-og Miljøudvalget afsatte i budgetaftalen for 2017-2020 midler til et forprojekt, der skulle undersøge konsekvenser og muligheder, hvis vandstanden stiger i Lyngby Sø. Herunder forslag til permanente løsninger for de dele af stierne i Lyngby Åmose, der i forvejen synker mest.

Dele af stisystemet i Lyngby Åmose står ofte under vand, fordi grusstierne synker ned i mosen. Kommunens arealdriftsafdeling vedligeholder løbende stierne med nyt grus, men metoden er ikke holdbar i forhold til den sårbare natur i mosen. Grus er et unaturligt element i mosen og ændrer lokalt på de naturlige jordbundsforhold, som har betydning for flora og fauna. Endvidere må kommunen forvente, at vandstanden i Lyngby Sø hæves med otte cm., da vandstanden i søen i en længere årrække er reguleret otte cm. for lavt. Den lavere vandstand blev opdaget i 2009. Det har ikke været muligt at fastlægge, hvordan fejlen opstod (bilag). Den lave vandstand har allerede medført en negativ effekt på Lyngby Åmose jf. rapport fra Naturrådgivningen (bilag), som samtidig anbefaler at genhæve vandstanden til gavn for mosens våde naturtyper.

Vandstanden i Lyngby Åmose er stort set svarende til vandstanden i Lyngby Sø. En vandstandshævning vil derfor betyde, at endnu større dele af stisystemet, vil stå under vand. Kommunen skal i så fald hæve stierne, hvilket vil kræve store mængder grus. Forvaltningen vurderer, at kommunen ikke kan hæve stierne med grus med henvisning til den omfattende beskyttelse af mosen og det nuværende kendskab til grusstier, som synker i mosen.

Uanset om vandstanden hæves i Lyngby Sø, kræver begge scenarier, at stiløsninger tager hensyn til den unikke og sårbare natur i Lyngby Åmose og den rekreative brug af stierne.

Kommunen har derfor bedt rådgiveren COWI A/S, om at udarbejde en forundersøgelse af mulige stiløsninger i Lyngby Åmose, som både varetager natur og rekreative interesser (bilag). Forvaltningen har udarbejdet en kortfattet beskrivelse og inkl. visualiseringer(bilag).

Løsningsforslag

Kommunen bad rådgiveren COWI A/S om at udarbejde tre løsningsforslag på stisystemer i Lyngby Åmose. Løsningsforslagene skulle alle tilgodese natur og rekreative interesser, samt opdeles i:

- En (stor) løsning med fokus på mulighed for at cykle og gå langs Lyngby Sø
- En (mellem) løsning med fokus på forgængere langs Lyngby Sø
- En (afgrænset) løsning med fokus på at kunne færdes til fods på de mest våde stier

COWI A/S har vurderet flere forskellige typer stiløsninger i Lyngby Åmose. De fleste løsninger er ikke egnet, enten fordi de ikke løser problemet med sætning i mosen eller, fordi løsningerne vil tilføre materialer, som vil påvirke mosens natur negativt.

COWI A/S vurderer, at træstier eller såkaldte boardwalks er den stitype, som bedst tilgodeser natur og rekreative interesser. Løsningsforslagene består derfor af forskellige kombinationer af brede og smalle boardwalks, samt forslag til stier, hvor vedligeholdelsen skal nedprioriteres på grund af få brugere.

På den brede boardwalk-model er det muligt at cykle. Det er ikke muligt på den smalle model. Alle løsninger gør det muligt at cykle på Prinsessestien og den tværgående sti fra Virum til Nybro. Jf. rapporten vil gående og cyklende trygt kunne passere hinanden på den brede boardwalk-model.

I (stor) løsningen med fokus på mulighederne for at cykle og gå langs Lyngby Sø er der boardwalks på de fleste af de nuværende stier, samt en bred boardwalk langs stien ved Lyngby Sø og Mølleåen.

I (mellem) løsningen med fokus på fodgængerne rundt om Lyngby Sø er der lidt færre boardwalks og en smal boardwalk langs stien ved Lyngby Sø og Mølleåen.

I (afgrænset) løsningen med fokus på at kunne færdes til fods på de mest våde stier, er der kun bred boardwalk på Prinsessestien og ved Nybro stien af hensyn til de mange cyklende. De tørreste grusstier bibeholdes, og der laves kun smalle boardwalks på de mest udsatte/våde stiforløb. Mange af de tværgående stier i mosen konverteres til trampestier med mindre behov for vedligeholdelse.

Vedligeholdelsen af grusstierne består primært af genopfyld af grus, mens vedligeholdelse af boardwalks består af genopretning af fundering og udskiftning af brædder i brodækket.

Jordbundsforholdene har indflydelse på, om det er vanskeligt at anlægge i boardwalks i mosen. På det nuværende grundlag må det forventes, at der kan ske ændringer i prisen på grund af ringe kendskab til jordbundsforholdene. Projektet kan således både blive væsentligt billigere eller dyrere. En omfattende analyse af jordbundsforholdene vil give bedre grundlag for et sikrere prisestimat.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at få medfinansieret et anlægsprojekt med fondsmidler, og anbefaler derfor at dette undersøges nærmere. Det vil være muligt at udføre et stiprojekt over flere år, og dermed mindske belastningen af det årlige budget. Et projekt for hele mosen kan med fordel strækkes over 5-6 år.

Boardwalks har en levetid, der afhænger af valg af materialer og løsninger. Forventet levetid spænder fra 20 - 40 år. Generelt kan levetiden forlænges ved brug af stål i større eller mindre omfang i funderingsløsningen.

Forvaltningen vurderer, at der er gode muligheder for at optimere og justere de foreslåede løsninger og i den forbindelse inddrage de mange typer af brugere i Lyngby Åmose.

Videre proces

Forvaltningen har foreløbigt følgende overvejelser om det videre forløb som vil kunne konkretiseres i en kommende sag til udvalget:

- Der kan med fordel inddrages brugergrupper af Lyngby Åmose med henblik på at få deres bemærkninger og ideer til løsningsforslag.
- Afhængigt af projekt, vil der være en række lovgivning- og myndighedsmæssige spørgsmål, som forvaltningen skal afklare. Herefter vil det være nødvendigt at gennemføre nærmere anlægstekniske undersøgelser, herunder af jordbundsforhold i mosen.
- Forvaltningen kan afsøge muligheder for medfinansiering af projektet hos fx. fonde eller ved naturgenopretningsmidler. Forvaltningen har pt. et begrænset kendskab til finansieringen af lignende projekter, men vil undersøge det.
- Der skal udarbejdes et detailprojekt, som kan danne grundlag for myndighedsbehandling. Det vil være nødvendigt med ekstern rådgivning til anlægstekniske undersøgelser og detailprojektering.
- Forvaltningen kan ikke pege på finansiering. Der kan forventes, at der skal afsættes 2-3 mio. til at udrede projektets økonomi nærmere.

Lovgrundlag

Afhængig af et mere konkret projekt, vil det være nødvendigt at afklare myndighedsmæssige spørgsmål i relation til naturbeskyttelse, fredning, kommuneplanlægning, VVM, fortidsmindebeskyttelseslinjer mv.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser. Forvaltningen redegør her for de økonomiske betragtninger og forbehold, som relaterer sig til de tre typer af løsninger.

Samlet pris for løsningerne, når der indregnes udgifter til rådgivning, projektledelse og uforudsete udgifter.

Stor: 47 mio. kr.

Mellem: 27 mio. kr.

Afgrænset: 19 mio. kr.

Priserne for løsningerne, som er oplyst i rapporten, afspejler valg af sti-typer. Brede og stabile (dybt funderet) boardwalks er dyrest. Rapporten tager udgangspunkt i et fast meter pris på stityper og der er jf. rapporten regnet med konservativ prisfastsættelse på meter prisen. Det afspejler sig i prisen for stor, mellem og afgrænset løsninger. Fx er der i den store løsning markant flere meter bred boardwalks end i den afgrænset løsning. Den store løsning indeholder en bred boardwalk langs hele Lyngby Sø og en del af Mølleåen, hvilket i høj grad forklarer forskelle i prisen ned til mellem og afgrænset løsning.

COWI vurderer, at driftsøkonomien ved boardwalks er billigere end grusstier, men ikke i et omfang, at besparelsen på drift kan opveje for anlægsudgiften. Genopfyld af grus på de nuværende stier koster mange mandskabstimer i forhold til genopretning og udskiftning af dele af boardwalks, hvilket forklarer forskellen i driftsomkostningerne mellem grusstier og boardwalks. Den nuværende gennemsnitlige årlige driftsomkostning ligger på 228.000 kr., men den årlige driftsomkostning kan variere meget fra år til år. Den årlige driftsomkostning ved stor og mellem løsninger er anslået til 58.000 kr., mens den afgrænsede løsning har en anslået driftsomkostning på 98.000 kr. Det betyder en anslået årlige besparelse på driften på 130.000 - 170.000 kr.

Et mere præcist prisestimat vil kræve nærmere undersøgelser. Det vil kræve, at der disponeres 2 - 3 mio. kr. hertil. Forvaltningen kan ikke pt. pege på finansiering til dette.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Godkendt.

Udvalget ønsker at få belyst de miljø- og biodiversitetsmæssige konsekvenser af en vandstandsstigning.

Bilag

Fastlæggelse af vandspejlskote

Hydrologiske forundersøgelse - Naturrådgivningen

Endelig rapport - COWI

Kortfattet rapport - stier i Lyngby Åmose

Kort

Punkt 5: Tilstanden af Lyngby Omfartsvej (Beslutning)

05.02.02-P20-1-20

Resume

Forvaltningen har henover det seneste år foretaget en gennemgang af tilstanden af Lyngby Omfartsvej. Det er undersøgt hvilke tiltag, der skal til for at få vejen istandsat således, at den er i en god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art. I sagen gennemgås de nødvendige samt anbefalede tiltag for de forskellige elementer på omfartsvejen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der afsættes et rådighedsbeløb til genopretning af Lyngby Omfartsvej på i alt 29,6 mio. kr., finansieret af anlægspuljen til akut opståede behov, og der i 2020 gives bevilling til de indledende arbejder og analyse af amtsvejen på 12,277 mio. kr. jf. specifikation i tabellen i økonomiafsnittet,
2. der foretages en forøgelse af serviceniveauet på omfartsvejen, hvilket medfører, at der afsættes ekstra driftsbudget på 0,5 mio. kr. årligt i et særskilt budget, finansieret af driftsbevillingerne på aktivitetsområdet Vej og Park,
3. anlægsprojektet medfører et behov for intern projektstyring på driften, aktivitetsområdet Administration, finansieret af den givne anlægsbevilling, de bevillingsmæssige konsekvenser heraf indarbejdes jf. specifikation i tabel i økonomiafsnit,
4. fremlæggelsen af status for elementerne belysning, bygværker, broer og støttemure samt støjskærm på omfartsvejen tages til efterretning. Plan for elementerne vil blive forelagt politisk efterfølgende, og
5. der gennemføres en analyse af finansiering, bevilling, regnskab og budgetbehov for de tidligere amtslige vejanlæg ved ekstern teknisk rådgiver til hvilket, der gives 0,3 mio. kr., finansieret af anlægspuljen til akut opståede behov, jf. specifikation i tabel i økonomiafsnittet.

Sagsfremstilling

I 2007 fik Lyngby-Taarbæk Kommune overdraget følgende amtslige vejanlæg: Lyngby Omfartsvej, Kongevejen, Strandvejen, Klampenborgvej, Buddingevej (Ring 3), Engelsborgvej (Ring 4) samt amtsstier og broer. Der er således overtaget 14,2 km vej, 17,6 km sti, 14,6 km fortov og 25 broer/bygværker. Ved strukturreformen modtog kommunen 8,0 mio. kr. til drifts- og anlægsudgifter. I forbindelse med overtagelsen blev der afsat årligt 2,0 mio. kr. i driftsmidler og 5,0 mio. kr. i anlægsmidler til ovennævnte anlæg, idet det blev vurderet, at der ville være synergieffekter svarende til 1,0 mio. kr. på vejområdet. Bevillingen blev givet som en samlet sum og var ikke fordelt på vejanlæggene.

Vejdirektoratet foretog i 2012 en vurdering af budgettet til drift og vedligehold af Lyngby Omfartsvej. På dette tidspunkt vurderede Vejdirektoratet, at der var behov for et gennemsnitligt årligt budget på 5,5 mio. kr. i 2007 priser. Budgetbehov for de øvrige vejanlæg foreligger ikke, men kan skønnes for at vurdere et samlet behov, der vil kunne anvendes til at vurdere om de tidligere amtslige anlæg er underfinansierede. Forvaltningen vil kunne udarbejde en sådan analyse, der tillige suppleres med en opgørelse over kommunens bevillinger og realiserede regnskaber i perioden. Forvaltningen foreslår, at der indhentes ekstern bistand til en sådan analyse ved teknisk rådgiver.

Omfartsvejens elementer

Omfartsvejen er i dag kategoriseret som en motorvej, hvor hastigheden er skiltet med 90 km/t. Vejens samlede længde er 4,8 km, hvoraf Gentofte Kommune drifter og vedligeholder 1,1 km. Det betyder, at kommunen har ansvaret og driften af 3,7 km med tilhørende elementer:

- Afvanding, brønde og stikledninger
- Autoværn
- Belysning
- Beplantning langs med omfartsvejen samt i midterrabatten
- Bygværker, broer og støttemure

- Skilteportaler
- Støjskærme, i dag er størstedelen et plankeværk
- Vejkassen, herunder slidlag, afmærkning og nødspor.

Herudover er der løbende drifts- og myndighedsopgaver. Kommunen har indgået aftale med Vejdirektoratet, som udfører dette mod betaling.

Her følger en status på omfartsvejen og dens tilhørende elementer.

Afvanding, brønde og stikledninger

Forvaltningen fremlagde på møde den 19. december 2019 tilstanden af brøndenes og stikledningernes tilstand for Kommunalbestyrelsen. I denne sag blev der henstillet til, at der skulle foretages yderligere undersøgelser af afvandingsystemet på omfartsvejen. Der blev indenfor driftsrammen fundet nødvendige midler til at foretage disse undersøgelser, og forvaltningen forventer at have gennemgået den samlede tilstand medio 2020 med henblik på at kunne afdække det endelige behov. Status er, at der er et akut behov for genopretning af alle vejbrønde og stikledninger, idet undersøgelser har vist kritiske fejl, der kan medføre oversvømmelser af vejbane og dermed udgøre en trafikikkerhedsmæssig risiko. Forvaltningens foreløbige bud er, at der skal afsættes 1 mio. kr. i henholdsvis 2020 og 2021 til istandsættelse af brønde og stikledninger.

Autoværn

Forvaltningen har haft DAV Nordic A/S til at gennemgå tilstanden af autoværnet. Der er ca. 12,8 km autoværn i dag, hvoraf 53 % skal udskiftes her og nu, og 30 % skal udskiftes over de kommende 5-10 år. Der er i dag tydelige tegn på gennemtæring af dele af værnet, hvilket anses for værende trafikfarligt, da det ikke har den sikkerhedsmæssige styrke ved påkørsel i forbindelse med en færdselsulykke. Se bilag "Lyngby Omfartsvej - Registrering af bro- og vejautoværn", der viser eksempler på autoværnets tilstand (bilag).

Forvaltningen har iværksat indledende øvelser forud for udskiftning af autoværn på kritiske punkter af hensyn til trafikikkerheden. For udskiftning af autoværn på samtlige steder med en restlevetid på 0-5 år har forvaltningen modtaget et tilbud på 7,3 mio. kr. Forvaltningen anbefaler at udskifte alle autoværn med en levetid under 5 år, idet disse allerede har, eller på kort tid kan få, en tilstand, der er kritisk for trafikikkerheden.

Resterende autoværn, der har en levetid mellem 5-10 år, skal renoveres, men behovet for renovering er ikke akut. Forvaltningen vurderer, at der i fremtiden er behov for en anlægsbevilling på 2,19 mio. kr. til disse arbejder.

Der bør derudover afsættes midler til løbende reparation og drift af autoværn på 50.000 kr. årligt i forbindelse med påkørsler og lignende.

Belysning

Ørsted har gennemgået omfartsvejens 317 belysningspunkter. I dag benyttes der højtryksnatriumlamper til at belyse vejbanen. Det er en lyskilde, som kommunen er i gang med at udfase på de øvrige offentlige veje via moderniseringsprogrammet for belysning.

I dag benytter Lyngby-Taarbæk Kommune 260.000 kr. på strøm og drift på omfartsvejen samt udleder 21,2 ton CO2 årligt. Ved udskiftning af lysarmaturer vil der være et besparelspotentiale på 139.000 kr. om året (heraf 26.000 kr. til driftsmæssig vedligeholdelse), og herudover vil der opnås en besparelse på ca. 14 ton CO2 årligt. For at opnå disse besparelser er der behov for en anlægsinvestering på 3,122 mio. kr. til udskiftning af armaturer.

Forvaltningen anbefaler, at såfremt lysarmaturerne på omfartsvejen udskiftes, så udskiftes masterne samtidig. Begrundelsen er, at der kan være fremadrettede driftsmæssige fordele ved en udskiftning af master, ligesom det kan give uforudsete problemer at anlægge nye lysarmaturer på gamle master, og dette ville øge udgiften til det driftsmæssige vedligehold. Ved udskiftning af master forventes en anlægsudgift på 1,6 mio. kr.

Der er ikke et akut behov for udskiftning af belysningsanlæg, og en investering på 4,722 mio. kr. vil give en årlig besparelse på 139.000 kr. svarende til en tilbagebetalingstid på 34 år.

Beplantning i omfartsvejens yder- og midterrabat

Lyngby-Taarbæk Kommune har en driftsaftale med Vejdirektoratet om løbende klipning af græs samt beskæring af beplantning. I dag foretager Vejdirektoratet klipning af græsset i yder- og midterrabatten en gang årligt. Vejdirektoratets tilsyn sikrer, at der ikke er træer og buske i vejprofilen, der er til fare for færdslen.

Forvaltningen anbefaler, at beplantningen tyndes ud indenfor den nærmeste årrække med henblik på at sikre det grønne udtryk langs med omfartsvejen og for at sikre, at træer og beplantning ikke falder ud på vejen, hvorved der kan ske trafikale farlige situationer. Udtyndingen kan kun foregå fra selve vejbanen og nødsporet. Der forventes et akut økonomisk behov på 2,5 mio. kr. for at få udtyndet beplantningen.

Fremadrettet er der behov for at øge serviceniveauet på den løbende beskæring af beplantning på 150.000 kr. årligt, hvorved fremtidigt anlægsbehov kan undgås.

Bygværker, broer og støttemure

Langs med omfartsvejen forefindes der 20 bygværker (broer og støttemure), der sikrer fremkommeligheden over og under omfartsvejen. Forvaltningen har fået COWI til at foretage et generelt eftersyn af konstruktionerne for at undersøge tilstanden samt belyse hvilke arbejder, der er behov for at udføre de kommende år. Ud fra dette er forvaltningen kommet frem til et økonomisk behov for bygværker på omfartsvejen.

Bygværker på Lyngby Omfartsvej

Periode (år)	2020-2023	2024-2029	2030-2039	2040-2049
Budgetbehov	4,3 mio. kr.	2,6 mio. kr.	45,1 mio. kr.	76,8 mio. kr.

De 4,3 mio. kr. dækker et akut behov for betonreparationer, sikkerhedstjek af beton, afløb på konstruktioner, mv. på diverse bygværker i kommunen indenfor de kommende tre år. De øvrige budgetbehov er anslået ud fra eftersyn af bygværkerne i 2020 og vil løbende blive opdateret hvert 5. år.

De største økonomiske poster til bygværkerne er at få udskiftet fugtmembranen mellem konstruktionerne og belægningen. En fugtmembran har en forventet levetid på 50 år, hvor fx fugtmembranen på broen ved Lyngby Station ikke har været udskiftet i ca. 60-70 år. Forvaltningen foretager yderligere undersøgelser af bygværkernes tilstand inden igangsættelse af arbejder. Disse fremtidige behov er ikke medtaget i denne sag og vil blive belyst yderligere i budget 2022 vedrørende broer og bygværker (bropuljen), som vil afdække det nødvendige budgetbehov fra 2022 og frem.

Skilteportaler

I forbindelse med omfartsvejen forefindes der to skilteportaler. COWI har foretaget generaleftersyn af portalerne for at undersøge tilstanden samt belyse, hvilke arbejder der er behov for at udføre de kommende år. Ud fra dette er der et økonomisk behov for 50.000 kr. årligt til mindre reparationer (bilag).

Restlevetiden for skilteportalene er vurderet til højst 10 år, hvor forvaltningen forventer en udgift på 3 mio. kr. til udskiftning af de to skilteportaler. Forvaltningen laver generaleftersyn af skilteportalene igen om fem år og vender tilbage med eventuelle budgetbehov herefter.

Støjskærme

Langs med omfartsvejen er der 2.043 m støjskærm og hegn. COWI har lavet et eftersyn af støjskærme og afskærmning med hegn langs omfartsvejen. Støjskærme og hegn er i god stand, men hegn/afskærmning i træ vurderes ikke at have en støjdæmpende effekt. For at opnå en støjdæmpende effekt er det nødvendigt at opstille egentlige støjskærme. Placering af de forskellige typer afskærmning fremgår af "Eftersyn af støjskærme" (bilag).

På nuværende tidspunkt er der ikke lavet aftale om løbende drift og vedligehold af eksisterende afskærmning. Forvaltningen anbefaler, at der afsættes 50.000 kr. årligt til mindre reparationer.

Hvis der er et politisk ønske om at reducere støjen fra omfartsvejen, skal hegn/afskærmning i træ udskiftes med en reel støjskærm. Forvaltningen anslår et sådant arbejde til mellem 16-19,5 mio. kr. afhængig af støjskærmens højde og udformning. Udskiftning af hegn/afskærmning i træ kan ske i etaper fx henover 10 år. Økonomisk oversigt kan ses på side 17 i bilaget " Eftersyn af støjskærme".

Vejkassen, herunder slidlag, afmærkning og nødspor

Vejdirektoratet har foretaget en tilstandsgennemgang af omfartsvejens slidlag (bilag). Ud fra de registreringer, der er foretaget, er der beregnet et skadespoint på 4,72 svarende til tilstanden kritisk. I dag ses der tydelige tegn på stentab i overfladen samt revner i belægningen. Det betyder, at vand kan trænge igennem belægningen, hvilket kan medføre frostsprængninger, hvorefter der vil opstå slaghuller. Det er yderst kritisk og kan på sigt nedbryde vej-kassen.

Forvaltningen forventer, at restlevetiden på belægningen er mellem et og højst to år. Dog med det forbehold at der kan opstå behov for yderligere akut vedligeholdelsesarbejde frem til, at der er lagt ny belægning på omfartsvejen.

Af hensyn til den trafikale sikkerhed må der ikke forefindes slaghuller på en motorvej. Ved konstatering af slaghuller skal der akut udføres vedligeholdelsesarbejde af belægningen. Frem til udførelse af vedligeholdelsesarbejdet vil omfartsvejen få spærret pågældende vognbane af hensyn til den trafikale sikkerhed. Perioden for udbedring af slaghuller kan vare op til en uge.

Forvaltningen forventer en udgift på 7,76 mio. kr. til ny belægning på omfartsvejen og nødsporet samt 375.000 kr. til optegning af stribes. En ny belægning forventes at have en levetid på 14 år. Med den ny type belægning vil kommunen derudover opnå en støjreducerende effekt.

For selve nødsporet er der behov for en gennemgribende opretning, inden der udlægges ny belægning. Der skal foretages en rabatfræsning, hvorved jord og græs, der ligger på nødsporet samt 30-40 cm uden for nødsporet, bliver fjernet. Jorden samt græsset, der fræses af, skal køres til deponering grundet forurening fra kørebanen. Dette forarbejde forventes at koste 2,34 mio. kr.

Forvaltningen anbefaler, at der udføres rabatfræsning hvert 4. år med henblik på at passe på belægningen samt friholde nødsporet som en farbar vej. Forventede udgifter hertil er sat til 0,5 mio. kr. hvert 4. år., svarende til et gennemsnitligt budget på 125.000 kr. årligt.

Efter udført arbejde vil der være behov for genopretning af nødsporet, inden ny belægning kan udlægges. Omfanget af genopretningen kendes ikke på forhånd, da det kommer an på de skader, jorden og græsset har foretaget på belægningen.

Forvaltningen forventer en samlet udgift på 10,48 mio. kr. til genopretning af nødsfor, ny belægning samt optegning af stribes, idet behov for genopretning ikke indgår i beløbet.

Fremtidig driftsmæssigt vedligehold samt tilsyn

Forvaltningen har i dag ikke kunnet varetage løbende eftersyn af omfartsvejen, da kommunen ikke ejer det fornødne udstyr. For at kunne varetage denne opgave, i forhold til løbende tilsyn af det arbejde Vejdirektoratet og kommunens entreprenører varetager på omfartsvejen, skal der indkøbes et tilsynskøretøj, der lever op til normer og regler i forhold til udførsel af denne type arbejde, jf. Færdselsloven §46, stk 4 og Bekendtgørelse om anvendelse af afmærkningslygte (gult blinklys), § 1.

Herudover skal et tilsynskøretøj følge normer og regler fra Vejregler samt krav fra Trafikstyrelsen og Arbejdstilsynet, hvilket omfatter følgende:

- Lygtebro på bilens tag
- Afmærkningslygter
- Lodrette rød/hvide reflekser som spærrebom bag på bilen
- Sikkerhedsmæssig forsvarlig størrelse bil
- Kommunenavn og logo på siden af bilen

Forvaltningen vurderer, at omkostninger til indkøb og indretning af et tilsynskøretøj vil koste 0,5 mio. kr. Herudover er der en årlig udgift på 50.000 kr.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje (Vejloven).

Et tilsynskøretøj skal følge normer og regler fra Vejregler (Afmærkning af vejarbejder m.v., afsnit Afmærkning af køretøjer), samt krav fra Trafikstyrelsen (Detailforskrifter for køretøjer, afsnit om Refleksanordninger m.v. og afsnit om Afmærkningslygter) og Arbejdstilsynet (Bekendtgørelse om sikkerhedsskiltning og anden form for signalgivning) herunder Færdselsloven §46, stk 4 og Bekendtgørelse om anvendelse af afmærkningslygte (gult blinklys), § 1.

Økonomi

I denne sag peger forvaltningen på, at der afsættes et anlægsbudget til genopretning af omfartsvejen med det formål at sikre, at omfartsvejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslens omfang og art. Det vil sige, at der er beregnet på det "akutte" behov for genopretning af omfartsvejen, og ikke andre mere langsigtede behov.

Omfartsvejen er kategoriseret som motorvej, og derfor er der øgede krav til sikkerhed i forhold til en almindelig vej, jf. vejreglerne.

Der skal udføres forskellige arbejder for at sikre denne stand bl.a. autoværn, afvanding (brønde), oprensning af rabatter, udtynding af beplantning, reovering af bygværker, broer og støttemure samt afvanding, brønde, stikledninger, slidlagsarbejder og vejafstribning. Ligesom at tilsyn til disse arbejder medfører særlige krav til tilsynskøretøj, som kommunen ikke besidder i dag.

Der er i nedenstående ikke indregnet anlægsbudget til; fremtidige arbejder med bygværker ved omfartsvejen, udskiftning af skilteportaler, udskiftning af autoværn med en levetid på 5-10 år og udskiftning af belyningsanlæg. Disse behov er ikke vurderet som akutte behov, men fremtidige behov.

Overskrift	2020	2021	2022	2023	I alt
Autoværn	7.300				7.300
Bygværker, broer mv.	290	1.432	660	1.894	4.276
Oprrensning rabatter	2.340				2.340
Slidlagsarbejder		7.760			7.760
Vejafstribning		375			375
Afvanding (brønde)	1.000	1.000			2.000
Tilsynskøretøj	500				500
Projektstyring	547	528	33	95	1.203
Uforudseteudgifter				3.908	3.908
I alt	11.977	11.096	693	5.896	29.661

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

Af sikkerhedsmæssige årsager iværksættes arbejderne med autoværn først. Arbejderne vedr. oprensning af rabat og nødspor er nødvendige før slidlagsarbejder kan iværksættes. Arbejderne der udføres i 2020 kan således betragtes som nødvendige forberedende arbejder for de arbejder der udføres i de efterfølgende år.

Der er afsat midler til uforudsete udgifter i ovenstående med 15 pct. af de vurderede entreprisarbejder, fsva. arbejder hvor der foreligger tilbud, jf. Anlægsstyringsreglerne, som angiver, at der bør være 15 pct. til uforudsete udgifter ved påbegyndelse af entreprisfasen. For afvanding (brønde) er der dog afsat 30 pct. som angivet i anlægsstyringsreglerne, fordi der udelukkende foreligger behovsafklaring, og for tilsynskøretøjet er der afsat 0 pct. da det er et varekøb.

Der er i projektet indarbejdet projektstyringsressourcer på alle opgaver (ekskl. anskaffelse af tilsynskøretøj) svarende til samlet 1,2 mio. kr. Periodiseringen af udgifterne er i udgangspunktet indarbejdet i samme takt som entreprisarbejderne, og dermed er der afsat 547 t.kr. i 2020, 528 t.kr. i 2021 og 128 t.kr. i 2022-2023.

Forvaltningen indstiller endvidere at der gennemføres en analyse af finansiering, bevilling, regnskab og budgetbehov for de tidligere amtslige vejanlæg ved ekstern teknisk rådgiver til hvilket der gives 0,3 mio. kr, finansieret af anlægspuljen til akut opståede behov.

Tabel til ændringer af rådighedsbeløb vedrørende anlæg:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2020	2021	2022	2023	2024	Sum
Omfartsvej - genopretning	ØU / Anlæg	11.977	11.096	693	5.896	0	29.661
Anlægspulje - akutte behov	ØU / Anlæg	0	-23.000		-6.961		-29.661
Analyse - amtsveje / strukturreform	ØU / Anlæg	300					300
I alt (kassen)		12.277	-11.904	693	-1.065	0	0

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

De samlede arbejder vedrørende Lyngby omfartsvej er sammensat af flere mindre arbejder, og derfor giver det for dette projekt ikke mening at følge faseopdelingen som angivet i anlægsstyringsreglerne. Der anmodes derfor om, at gives bevilling til at igangsætte de indledende arbejder og analyse af amtsvejen svarende til rådighedsbeløbet afsat i 2020 på 12.277 mio. kr.

Bevillingen gives til entreprisarbejder, rådgivning, projektstyring i Vejdirektoratet og intern projektstyring jævnfør ovenstående opdeling af arbejderne.

I anlægsprojektet indarbejdes der samlet 1.203 t.kr. i interne projektstyringsudgifter. Projektstyringsudgifter består i projektledelse, administrativ støtte og afledte personalerelaterede udgifter. Forvaltningen kan ikke gennemføre dette projekt uden at sikre den rette personalenormering, og dette er tydeliggjort i nedenstående tabel vedrørende bevillingsmæssige ændringer på drift, ved at indarbejde en forøgelse af løn/driftsbudget på aktivitetsområdet administration. Udgiften skal finansieres af anlægsbevillingen og derfor indarbejdes der en indtægt der modsvarer den bevilligede anlægsudgift (udgiften i 2020), og dermed er der ikke en nettopåvirkning af servicerrammen.

I sagen er der endvidere angivet et behov for at forøge driftsbudgettet og serviceniveauet til løbende vedligeholdelsesopgaver af omfartsvejen. Historisk har der ikke været disponeret tilstrækkeligt med ressourcer til at vedligeholde omfartsvejen.

På aktivitetsområdet Vej og Park er der i forvejen et budget til de nævnte opgaver, herunder også budget til kontrakten med Vejdirektoratet, men bevillingen håndteres i en samlet prioritering med de øvrige kommunale veje. Forvaltningen vurderer, at det er nødvendigt at sikre et særskilt budget til løbende vedligehold på omfartsvejen og således samle budget til Vejdirektoratets kontrakt på 535 t.kr. årligt sammen med nedenstående ændringer af serviceniveau i en samlet driftsbevilling.

De forslåede ændringer i serviceniveau er opsummeret i nedenstående tabel.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer af driftsudgifter:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2020	2021	2022	2023	2024	Varig (ja/Nej)
Projektstyringsudgift	ØU / Administration	555					Nej
Indtægt fra Anlægsprojekt - Omfartsvej	ØU / Administration	-555					Nej
Autoværn	TMU / Vej og Park	50	50	50	50	50	Ja
Beplantning	TMU / Vej og Park	150	150	150	150	150	Ja
Skilteportaler	TMU / Vej og Park	50	50	50	50	50	Ja
Støjskærme	TMU / Vej og Park	50	50	50	50	50	ja
Rabatfræsning	TMU / Vej og Park	125	125	125	125	125	Ja
Tilsynskøretøj	TMU / Vej og Park	50	50	50	50	50	Ja
Omprioritering inden for rammen	TMU / Vej og Park	-475	-475	-475	-475	-475	Ja
I alt (kassen)		0	0	0	0	0	0

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Ad 1-5) Anbefalet, mhp at klarlægge om det er muligt at faseopdele udgifterne efter 2020, frem mod Økonomiudvalgets behandling.

Bilag

Registrering af bro- og vejautoværn

Eftersyn af støjskærme

Tilstand af offentlige veje, stier og fortove

Eftersyn af skilteportaler

Punkt 6: Ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (Beslutning)

05.02.02-P20-1-20

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 29. august 2019 at opsig de tidligere gældende vedligeholdelsesordninger og samtidig igangsætte udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag for en mulig ny vedligeholdelsesordning på de private fællesveje. Forvaltningen fremlægger med denne sag forslag om, at der i Lyngby-Taarbæk Kommune ikke tilbydes en ny vedligeholdelsesordning på de private fællesveje.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at,

1. der ikke bliver etableret en ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje i Lyngby-Taarbæk Kommune, grundet de administrative og økonomiske konsekvenser,
2. netto-indtægtsbudgettet i den gamle vedligeholdelsesordning nulstilles, hvorved der indarbejdes 225.000 kr. årligt fra 2021 og frem i det administrative budgetgrundlag for budget 2021.

Sagsfremstilling

Grundet en række uhensigtsmæssigheder i de nuværende vedligeholdelsesordninger besluttede Kommunalbestyrelsen den 29. august 2019 at afvikle ordningerne og igangsætte udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag for en mulig ny vedligeholdelsesordning.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i perioden fra den 30. september til den 2. oktober 2019 truffet afgørelse om at afvikle de nuværende vedligeholdelsesordninger på de private fællesveje. Dette med virkning fra den 1. april 2020. Grundejerne får vedligeholdelsespligten tilbage enten den 1. april 2020 eller den 1. oktober 2020 alt efter, hvor omfattende et arbejde, der skal udføres på de enkelte vejstrækninger, inden vejen overdrages til grundejerne.

Forvaltningen har med rådgiverbistand undersøgt rammerne for en ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (bilag).

Der er tidligere undersøgt, hvorvidt øvrige omegnskommuner tilbyder en vedligeholdelsesordning til grundejere langs de private fællesveje. Rudersdal er ligesom Lyngby-Taarbæk Kommune i færd med at afvikle deres vedligeholdelsesordninger og forventer ikke at tilbyde en ny. Gladsaxe Kommune har ikke vedligeholdelsesordninger på private fællesveje.

Rammerne for en ny vedligeholdelsesordning

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje (PVL) giver kommunen mulighed for at udføre påbudsberettigede vedligeholdelsesarbejder på private fællesveje for de tilgrænsende grundejeres regning. En sådan ordning kan indgås, såfremt der er interesse fra grundejerne, der skal afholde mindst 2/3 af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse. Kommunen er dog ikke forpligtiget til at tilbyde en vedligeholdelsesordning på de private fællesveje.

I en ny vedligeholdelsesordning skal der føres regnskab pr. vejstrækning eller flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed. De tilgrænsende grundejere, tilmeldt en vedligeholdelsesordning, vil blive faktureret for det faktisk udførte arbejde samt kommunens dokumenterede administrative udgifter.

Forvaltningen foreslår, at grundejerne bliver varslet inden større vedligeholdelses- eller istandsættelsesarbejder påbegyndes.

Kommunen fordeler som udgangspunkt udgifterne til vedligeholdelsesarbejderne mellem grundejerne efter måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes at blive benyttet. Hvis kommunen vurderer, at ejendommene, der grænser til den private fællesvej, benyttes på en ensartet måde, kan kommunen fordele udgifterne med et ensartet beløb mellem ejendommene. I tilfælde af blandet benyttelse skal der ske en forholdsmæssig fordeling af udgifterne, bl.a. ud fra en vurdering af mængden af tunge køretøjer.

Grundejerne kan indbyrdes aftale en anden udgiftsfordeling i forbindelse med en vedligeholdelsesordning, og så skal kommunen fordele udgifterne efter denne.

I forbindelse med partshøringen af foreslået aftale med de pågældende veje vil den foreslået udgiftsfordeling blive vedlagt - grundejerne har således mulighed for at komme med indsigelser, såfremt det vurderes at kommunen ikke har foretaget en korrekt vurdering.

Afgørelsen omkring overtagelse af vedligeholdelsen samt udgiftsfordelingen kan påklages til Vejdirektoratet, der er klageinstans i disse sager. Afhængig af omfanget af klagen vil der være et administrativt ressourceforbrug forbundet med hver enkelt klage.

Processen med overtagelse af vedligeholdelsen

Grundejerne skal ansøge om varetagelse af vedligeholdelsesforpligtigelsen via ansøgningsblanket, der lægges på kommunens hjemmeside. Dernæst vurderer forvaltningen, om ansøgningerne opfylder rammerne for vedligeholdelsesordningen, og hvis der er 2/3 interesse, går forvaltningen videre med sagsbehandlingen. Er der ikke 2/3 interesse afsluttes sagsbehandlingen for vejstrækningen. Inden forvaltningen kan vurdere, om der er 2/3 interesse på vejen, skal grundejerne have udredt eventuelle spørgsmål om "vejret" (bilag). Kommunen bør udarbejde en skriftlig vejledning til grundejerne i forhold til spørgsmålet om vejret, så grundejerne kan blive guidet i, hvordan vejretsspørgsmål kan håndteres. Det er afgørende, at alle vejretsspørgsmål er afklaret for at kende den egentlige tilslutning blandt de vedligeholdelsesforpligtigede. Hvis der er 2/3 interesse blandt de vedligeholdelsesforpligtigede, udsender forvaltningen partshøringer, og efter partshøringens udløb kan forvaltningen træffe afgørelse om overtagelse af vedligeholdelsesforpligtigelsen.

Hvad omfatter vedligeholdelsesordningen?

Kommunen kan alene udføre det arbejde, som grundejerne selv ville være forpligtet til at udføre, hvis den løbende vedligeholdelsespligt ikke var overtaget af kommunen. Denne type arbejde kan således sidestilles med et påbud om vedligeholdelse. Kommunen har ikke hjemmel til at udføre arbejder, der tilgodeser andet end det færdselsmæssige hensyn. Det er således alene de arbejder, som sikrer, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdselsens art og omfang, efter PVL § 44, som kommunen kan udføre for grundejerens regning. Ved "god og forsvarlig stand" forstås, at vejen skal fremstå sådan, at den muliggør, at færdslen afvikles uden væsentlige hindringer og gener og tilstrækkeligt sikkert i færdselsmæssig henseende.

Kommunen har mulighed for ved hjælp af PVL at kunne tilbyde grundejerne en afdragsordning i forbindelse med et større vedligeholdelsesarbejde. Dette er i en tidligere politisk sagsfremstilling blevet fravalgt (bilag).

Omkostninger for grundejerne i ny vedligeholdelsesordning

Når der er indgået en aftale om vedligeholdelsesordning med en vejstrækning, kan kommunen fakturere grundejerne for de dokumenterede udgifter, og ordningen bør derfor ikke have økonomiske konsekvenser for kommunen efterfølgende. Der bør i den forbindelse etableres et system, der kan tidsregistrere forbruget pr. vejstrækning med en aftale. Kommunen kan anvende OPUS Ressourcestyring, der allerede anvendes i kommunen til tidsregistrering. Det forventes dog at indebære en implementeringsudgift på anslået 50.000 kr. til konsulentbistand fra leverandøren.

Den udgift den enkelte grundejer skal betale kan opdeles i udgifter, der er i tilknytning til de konkrete vedligeholdelsesarbejder på den enkelte vej og udgifter, der er i tilknytning til administration af ordningen.

Udgifter i tilknytning til vedligeholdelse af den enkelte vej er baseret på bogførte vedligeholdelsesudgifter fra eksterne entreprenører, internt tidsforbrug til tilsyn af entreprenørens arbejde og internt tidsforbrug til møder og lignende med grundejerne.

Udgifter i tilknytning til administration af ordningen, er i denne kontekst alle de udgifter, der ikke knytter sig til, at der udføres vedligeholdelsesarbejder på vejen. Det er udgifter som: Administration af økonomisystem (herunder tidsregistreringssystem), udarbejdelse af opkrævningsgrundlag, opkrævning gennem ejendomsskattesystemet, massekommunikation, årlig vejbesigtigelse, udarbejdelse af besigtigelsesrapport og entreprisstyring (bogføringskontrol). Fælles for ovennævnte udgifter er, at disse afholdes selv om der ikke udføres vejvedligeholdelsesarbejder på den konkrete vej.

Det er ikke muligt på forhånd at fastslå størrelsen af udgifterne til vejvedligeholdelse og til administration, idet disse skal baseres på faktisk dokumenterede udgifter, og ikke en aftale om et konkret beløb til fx administration.

For at give en indikation på de forventede udgifter er der udarbejdet nogle modelberegninger. Eftersom omfanget af en eventuel fremtidig ordning er ukendt, er nedenstående et bud på en lille-, mellem- og stor ordning. Hvor mellem ordningen svarer til omfanget af den "gamle" vej-vedligeholdelsesordning, den "lille" ordning er halvt så stor som mellem ordningen, og den store ordning er 25 pct. større end mellem ordningen.

Nedenstående tabel viser omfanget af de forskellige modeller:

	Lille	Middel	Stor
Antal veje i alt	79	158	198
Antal grundejere	1.997	3.993	5.004
Km vej (ca.)	25	50	63

Modelberegninger viser nedenstående udgifter:

(I 1.000 kr.)	Lille	Middel	Stor
Administrative udgifter pr. år.	122	214	261
(I kr.)			
Pris pr grundejer ekskl. moms (i kr.) pr. år	61	54	52
Pris pr grundejer inkl. moms (i kr.) pr. år	76	67	65

Beregningerne er baseret på erfaringstal fra den gamle vejvedligeholdelsesordning og vinterordningen fra 2018-2019. Ovenstående viser, at de administrative omkostninger for de enkelte grundejere ligger således på 65-76 kr. (inkl. moms) pr. år.

Modelberegningerne er baseret på gennemsnitsbetragtninger, og det betyder at grundejere, der ikke får udført vedligeholdelsesarbejder, skal årligt betale de administrative udgifter og når grundejere får udført vejvedligeholdelse, vil udgiften være væsentligt større, idet grundejerne også skal betale de faktiske omkostninger til vedligeholdelsesarbejdet.

Forvaltningen kan oplyse, at grundejerne, som tidligere havde en vedligeholdelsesaftale med kommunen, har i gennemsnit haft en årlig omkostning på ca. 750 kr. Der er dog meget stor variation i den enkelte grundejers udgifter til vedligeholdelsesordningen.

Fordele og ulemper ved ny vedligeholdelsesordning

Forvaltninger vurderer, at der er følgende fordele og ulemper ved at tilbyde en ny vedligeholdelsesordning:

Fordele ved en ny ordning

- Grundejerne skal ikke håndtere samt opkræve udgifterne internt imellem sig, da kommunen vil fordele og opkræve udgifterne til vejens vedligeholdelse.
- Grundejerne skal ikke tage stilling til, hvornår og hvordan vejen skal vedligeholdes.
- Det er kun de faktiske omkostninger til hver enkelt vejstrækning, der bliver faktureret.
- Grundejerne har mulighed for ved en afdragsordning at sprede deres udgifter til større arbejder ud over en længere årrække.

Ulemper ved en ny ordning

- Grundejerne skal internt afklare spørgsmålet om bl.a. vejret inden der bliver sat en ansøgningsproces i gang.
- Grundejerne vil kunne udføre de nødvendige arbejder billigere, når de selv står for den løbende vedligeholdelse og ikke skal betale for administrative udgifter til kommunen.
- Den fremlagte ordning vurderes ligeledes ikke at have samme serviceniveau som den nu opsagte ordning, da det ikke er muligt for kommunen at udføre forebyggende vedligeholdelse som fx udlægning af nyt slidlag.
- Det er en stor administrativ opgave ved at granske indkomne ansøgninger efterfulgt af den skitserede godkendelsesproces.
- Opgaven vil medføre, at der skal afsættes ekstra medarbejderressourcer til at håndtere den nye vedligeholdelsesordning, eller at andre opgaver skal nedprioriteres.
- Såfremt der tilbydes en afdragsordning, stiger de administrative udgifter, da det er et stort arbejde at sætte en sådan ordning op og vedligeholde den.

På baggrund af ovenstående anbefaler forvaltningen, at der ikke etableres en ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen anbefaler, at der tilgås en information til grundejerne, som tidligere havde en aftale med kommunen, såfremt der ikke etableres en ny vedligeholdelsesordning. Informationen bør indeholde en begrundelse for, hvorfor ordningen ikke tilbydes, samt oplysninger om, hvor grundejerne kan hente inspiration til at etablere en ny ordning i privat regi. Desuden kommunikeres der via kommunens hjemmeside og Det Grønne Område.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af borgmesterens og formanden for Teknik- og Miljøudvalgets møde med Transportministeren, at der fortsat lægges pres på at få ændret lovgivningen, så der bliver mulighed for at tilbyde

grundejerne en mere attraktiv ordning.

Såfremt det besluttes at tilbyde en vedligeholdelsesordning, vil den videre proces være:

Kommunikationsplan for en ny ordning

1. Efter en politisk beslutning om at tilbyde en ny vedligeholdelsesordning kommunikeres dette ud via Det Grønne Område og kommunens hjemmeside.
2. Forvaltningen udarbejder en ansøgningsblanket og vejledninger til grundejerne om den fremtidige vedligeholdelsesordning, herunder hvordan spørgsmål om vejret kan håndteres. Ansøgningsblanketten og vejledningerne forventes at være klar primo 2020.
3. Henvendelser besvares via pfv@ltk.dk

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje § 44, 49, 51, 52 og 55.

Økonomi

Kommunen skal afholde de administrative udgifter indtil, at der er truffet en afgørelse om, at vedligeholdelsesansvaret overgår fra de tilgrænsende grundejere til kommunen. Derfor vil kommunen skulle afsætte ressourcer til de indledende arbejdsopgaver så som behandling af ansøgninger, rådgivning af borgere, partshøringer, indledende tilstandsvurderinger af vejene og udsendelse af afgørelser.

Forvaltningen ved ikke på det foreliggende grundlag, hvor mange af de private fællesveje forventeligt vil fremsende ansøgning om etablering af en vedligeholdelsesordning, men vurderer, at arbejdsbyrden vil svare til to årsværk i opstartsperioden. Derudover vil der være en række engangsudgifter til at få de administrative programmer klargjort. Når ordningen er i drift, vil der være behov for ca. 1/3 årsværk til at holde ordningen ved lige og sørge for håndtering af nye ansøgninger.

Såfremt finansieringen til opstart af ordningen skal findes indenfor den eksisterende driftsramme, vil konsekvensen heraf være, at en række af de store udviklingsopgaver skal udskydes, og der vil blive markant længere svartider (bilag).

I de budgetmæssige konsekvenser i forbindelse med at afvikle den gamle vedligeholdelsesordning er ikke indarbejdet i budget 2020- 2023.

I den gamle ordning er der et netto-indtægtsbudget på -225.000 kr., idet betalingerne fra grundejerne er større end de udgifter, der kan afholdes til vejvedligeholdelse. Dette skyldes at vejejerne betaler et bidrag til dækning af fællesudgifter i kommunen m.v.(jf. Indenrigsministeriets vejledning om omkostningsberegning). En eventuel ny ordning giver kun mulighed for at opkræve dokumenterede udgifter til ordningen, og derfor kan der ikke indarbejdes bidrag til dækning af fællesudgifter i kommunen.

Det er således ikke længere muligt at realisere dette netto-indtægtsbudget, og derfor indstilles det, at det ”nulstilles” fra 2021 og frem. Det indstilles at finansiering heraf (på 225.000 kr.) indarbejdes i det administrative budgetgrundlag for budget 2021.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Udsat.

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Ad 1) Afvist.

Udvalget anbefaler, at der etableres en vedligeholdelsesordning for de private fællesveje. Vedligeholdelsesordningen skal bero på, at 2/3-dele af grundejerne på den private fællesvej viser interesse for en sådan, og udgifterne til ordningen fordeles til grundejerne ud fra ejendommens benyttelse.

Udvalget ønsker, at der i forbindelse med den nye vedligeholdelsesordning etableres en afdragsordning ud fra principperne i vejloven. Den nærmere ordning forelægges udvalget i en separat sag.

Kommunikationen om den nye vedligeholdelsesordning følger den i sagen skitserede kommunikationsplan.

Udvalget ønsker på næste møde forelagt en sag, hvor der tages stilling til finansiering af en sådan ny ordning.

Udvalget ønsker en oversigt over, hvilke veje som kan omklassificeres fra private fællesveje til offentlig vej.

Ad 2) Anbefalet.

Bilag

Vedligeholdelsesopgaver på private fællesvej og begrebet Vejret

Afdragsordning i forbindelse med istandsættelse af private fællesveje

Administrationsgrundlag for ny vedligeholdelsesordning

Intern finansiering af ny ordning

Punkt 7: Kystsikring ved kommunal grund i Taarbæk (Beslutning)

05.03.00-A00-1-19

Resume

Forvaltningen foreslår, at formålet i anlægsprojektet "Renovering af broer (kommunale bygværker)" fra og med 2020 udvides til også at omfatte kystsikring og bolværker. Det vil give mulighed for at udbedre den beskadigede kystvæg på kommunens såkaldte "bombegrund" på Taarbæk Strandvej nr. 40, som anvendes til offentlige, rekreative formål i 2020. Projektet ses ikke som en del af den samlede kystsikring. Forvaltningen foreslår, at der disponeres 0,5 mio. kr. af projektet til udbedring af kystvæggen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at anlægsprojektet "Renovering af broer (kommunale bygværker)" fra og med 2020 udvides til også at omfatte kystsikring og bolværker, og at der disponeres 0,5 mio. kr. af projektet i 2020 til udbedring af kystforhold ved Taarbæk Strandvej 40.

Sagsfremstilling

Kommunen har ca. 65 broer, hvoraf ca. 45 er betonbroer og de resterende er træbroer. På baggrund af et fornyet gennemsyn af kommunens broer i 2016, er der udarbejdet en prioriteret vedligeholdelsesplan for broer i årene 2017-2021. Med Budgetaftale 2017 tilførte man yderligere rådighedsbeløb i 2022 til gennemførelsen af en systematisk brovedligeholdelse, som tilgodeser de mest nødvendige behov inden for et mellemlangt sigte.

Kystsikring skal sikre væg

Den såkaldte bombegrund" (navnet stammer fra bombet hus på grunden under 2. verdenskrig), som ligger på Taarbæk Strandvej nr. 40 lige ude til vandet, er et grønt område med stier, offentligt toilet osv. Arealet anvendes til offentligt, rekreativt brug. Kommunen ejer grunden, der er fredet, og har som grundejer en forpligtelse til vedligehold af området.

Bombegrunden ligger udsat ud til kysten, og grundens kystsikring mod vandet blev beskadiget tilbage i 2005 formentlig pga. den kraftige storm. Det grønne område på bombegrunden kan fortsat benyttes. Der er dog brug for, at kystvæggen forstærkes i siden og reetableres, som den var før, så den ikke fremadrettet knækker og eroderer. Muren, der fungerer som kystsikring mod vandkanten, vil blive reetableret, dog med en forstærkning i hjørnet. Entreprenøren skal arbejde ude i vandet, og der skal derfor laves en midlertidig barriere for at kunne støbe den nye væg.

Kystsikringen på bombegrunden er udover sikring af kommunens grund også et plus for den grønne beplantnings levevilkår i området. Nabogrunde op til bombegrunden vil blive mere afskærmede pga. beplantning med øget privatliv til følge.

Den samlede kystsikring

Kommunen vil, i samarbejde med de lokale ejere i Taarbæk, i de følgende år planlægge den samlede sikring af kysten mod fremtidige stormfloder og stigende havniveau. Der vil i den forbindelse blive taget stilling til, hvilken højde mure og andre anlæg skal have. Projektet, som foreslås gennemført nu på bombegrunden, skal underlægges krav til den samlede kystsikring. Det kan betyde, at kommunens anlæg på bl.a. bombegrunden skal ændres i højden for at overholde et aftalt serviceniveau.

Formål i pulje til renovering af broer udvides

Anlægsprojektet "Renovering af broer (kommunale bygværker)" foreslås udvidet fra og med 2020 mht. formål af samme karakter, så der udover broer og bygværker også er mulighed for udbedring af bolværker samt kyst- og stormsikring kan

finansieres via projektet. Dette giver hjemmel til at finansiere kystsikring af bombegrunden i 2020. Den konkrete disponering på 0,5 mio. kr. af projektet til udbedring af kystvæggen på bombegrunden har den effekt, at mindre reparationer på broen ved Peter Lieps Vej over Dyrehavevej samt bro ved Strandmøllen ikke gennemføres i 2020 som angivet i bevillingssagen (KMB.19.12.2019 sag 10). Tillige udskydes udskiftningen af underføringen af Vandløb under Stibro ved Dameroklub, da denne ikke er kritisk.

Da anlægsprojektet "Renovering af broer (kommunale bygværker)" udløber pr. ultimo 2022, er der et fremtidigt behov fra 2023 og frem, som ikke er adresseret. Forvaltningen vender tilbage, når der forelægger et fornyet tilsyn af behovet for fremadrettet renovering af broer i starten af 2021. Samtidig vurderes behovet for kystsikring og bolværker også i det fremtidige behov.

Lovgrundlag

Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser, som led i en byggesag, skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret, hvor branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB-systemer som vores standarder).

Økonomi

Der er i 2020 afsat 3,446 mio. kr. til projektet "Renovering af broer (kommunale bygværker) 2020". Den estimerede udgift til kystsikring af bombegrunden udgør 0,5 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at formålet med anlægsprojektet fra og med 2020 udvides til også at omfatte kystsikring og bolværker, og at der disponeres 0,5 mio. kr. af projektet i 2020 til udbedring af kystforhold ved Taarbæk Strandvej 40.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Anbefalet.

Punkt 8: Plangrundlag for lokalplan 292 på Lundtoftevej 160 m.fl. (Beslutning)

01.02.05-P16-7-18

Resume

Pension Danmark, som er ejer af en del af matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte, ønsker at udvikle ejendommen fra et erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde. Projektet er i overensstemmelse med kommuneplanrammen for området. Projektet omfatter et boligbyggeri på fem etager, med plads til op til 164 boliger (forskerboliger) samt en mindre del kontorerhverv. Sagen forelægges med henblik på godkendelse af plangrundlag, som kan danne baggrund for en lokalplan.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der igangsættes en planproces for en lokalplan for boliger og kontorerhverv på den østlige del af Lundtoftevej 160 m.fl.,
2. der udarbejdes miljørapport.

Sagsfremstilling

Projektområdet omfatter en del af Lundtoftevej 160 m.fl. Projektområdet har et areal på ca. 9.000 m². Området ligger syd for Lundtofteparken samt nord for DTU og Hempel. Vest for projektområdet ligger lokalplanområde 270 for et blandet bolig- og erhvervsområde på Lundtoftevej 160 m.fl., hvor der aktuelt opføres ungdomsboliger. (bilag).

Projektområdet er i dag omfattet af gældende Lokalplan 61 for et erhvervsområde nord for DTU. Lokalplanens område er fastlagt til erhvervsformål i form af industri- og større værkstedsvirksomhed. Lokalplan 61 omfatter desuden virksomheden Cobham, Postnord samt Hempel.

Projektområdet ligger centralt i forhold til DTU, den kommende letbane og den igangværende byudvikling i traceet.

I 2016 påbegyndte Lyngby-Taarbæk Kommune en planproces for gradvis omdannelse af erhvervsområdet ved Lundtoftevej 160. Byplanudvalget godkendte den 12. juni 2019 et plangrundlag for udvikling af ejendommen matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte til et blandet bolig- og erhvervsområde, og der blev igangsat lokalplan og kommuneplantillæg. Efter offentlige høringer blev der i januar 2020 vedtaget et kommuneplantillæg 9/2017 for en del af erhvervsområdet. Kommuneplantillægget muliggør at området kan omdannes til et blandet bolig- og erhvervsområde. I januar 2020 vedtog Kommunalbestyrelsen ligeledes Lokalplan 270 for et ungdomsboligprojekt og kontorerhverv.

Pension Danmark ansøger om, at der igangsættes af en byggeretsgivende lokalplan på arealet lige øst for Lokalplan 270. Pension Danmarks ønsker at opføre et projekt, der omfatter en boligbebyggelse i 5 etager, med plads til op til 164 boliger. Projektet rummer i alt ca. 13.500 m² etageareal, hvoraf 1.300 m² foreslås anvendt til kontor. Bebyggelsen, som er planlagt som karré bebyggelse, vil få en højde på op til ca. 19 meter. Projektet er nærmere beskrevet i det fremsendte ansøgningsmateriale (bilag). Projektet er i overensstemmelse med kommuneplanrammen.

Miljøvurdering

Ansøgningsmaterialet er miljøscreenet. På baggrund af screeningen vurderer forvaltningen, at der skal udarbejdes en miljørapport, hvor projektet bl.a. skal foretages nærmere undersøgelser af miljø (støj fra vej og trafik, luft, jord), trafik, visuelle forhold (skygge, synlighed). Boliger og kontorerhverv er miljøfølsom anvendelse. Der må i en lokalplan ikke

udlægges arealer, der er belastet af støj, lugt, støv eller anden luftforurening til boliger, med mindre der kan sikres fornødne afværgeforanstaltninger mv.

Lovgrundlag

Planlovens § 13.
Miljøvurderingsloven § 10.

Økonomi

Planprocessen finansieres inden for aktivitetsområdet administration. Bygherre bidrager via rådgivere til udarbejdelse af analyser mv.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget behandler pkt. 1

Teknik- og Miljøudvalget behandler pkt. 2

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. maj 2020

Ad 1) Udsat.

Gitte Kjær Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Karper Langberg (B)

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Ad 2) Godkendt, idet udvalget ønsker en skriftlig vurdering af miljøforholdene fra Regionernes videnscentre for Miljø og Ressourcer.

Bilag

Oversigtskort

Ansøgning om igangsætning af lokalplan og beskrivelse af projekt - PensionDanmark og COWI

Punkt 9: Tiltag for det lokale erhvervsliv - pulje til byrumstiltag (Beslutning)

24.00.00-G01-14-20

Resume

I forbindelse med kommunens understøtning af erhvervslivet er der ofte, særligt i handelsområderne, behov for mindre midlertidige tiltag i byrummet. På den baggrund peger forvaltningen på, at der afsættes en pulje til disse formål af den økonomi, der er afsat til parker og grønne områder.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der afsættes en pulje på 0,2 mio. kr. i 2020 og frem under aktivitetsområdet Vej og Park til mindre midlertidige tiltag i byrummet, som finansieres af budgettet til Parker og Grønne områder under aktivitetsområdet Vej og Park.

Sagsfremstilling

I forbindelse med kommunens understøtning af erhvervslivet er der ofte, særligt i handelsområderne, behov for mindre midlertidige tiltag i byrummet. Der kan eksempelvis være tale om midlertidig skiltning, affaldsindsamling, flagning, blomster og lignende. Tiltag der kan understøtte erhvervslivet f.eks. i forbindelse med events mv. i handelsområderne.

Bortset fra de midler, der er afsat til "Liv i Lyngby" (byfest i september), juletræ- og juletræsbelysning samt til Sankt Hans, skal der ved øvrige midlertidige tiltag forelægges sager til politisk beslutning. Ved at afsætte en fast årlig pulje til mindre midlertidige tiltag på budget til Parker og Grønne områder, som prioriteres af forvaltningens erhvervsenhed, vil der både kunne ske en bedre understøttelse af erhvervslivet og samtidig smidiggørelse forvaltningens arbejds gange.

I år tænkes midlerne primært brugt til tiltag i forbindelse med genåbning af handelsområderne som følge af Covid19-krisen, herunder til opsætning/nedtagning af flagstænger i Kgs. Lyngby. Flagstængerne opsættes i maj og tænkes nedtaget i efteråret. I den mellemliggende periode sørger Handelsforeningen for flagning om lørdagen, ligesom det undersøges, om der kan sættes en form for "sommerflagning" op, der sender budskabet om en levende og attraktiv handelsby. Ligeledes til eksempelvis skiltning med gode råd om sikkerhed i byrummene qua Covid-19.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten.

Økonomi

I 2020 er der afsat 347 t. kr. til understøttelse af erhvervslivet, herunder 211 t. kr. til julebelysning, 94 t. kr. til Liv i Lyngby og 42t. kr. til Sankt Hans.

Det foreslås, at der afsættes en administrativ pulje på 0,2 mio. kr. til mindre midlertidige tiltag i byrummet. Puljen foreslås finansieret af delområdet "Parker og Grønne områder", som afholder udgifter til beskæring af kommunens beplantning, græsslåning og lignende. Finansieringen findes dermed ved opgavebortfald af disse arbejder, ud fra en konkret vurdering af afdelingen Arealdrift.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2020	2021	2022	2023	2024	Varig?
------------	-------------------------------	------	------	------	------	------	--------

Pulje til midlertidige tiltag i byrummet	TMU / Vej og Park	200	200	200	200	200	Ja
Parker og Grønne områder	TMU / Vej og Park	-200	-200	-200	-200	-200	Ja
I alt (kassen)		0	0	0	0	0	0

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Anbefalet.

Punkt 10: Lundtoftegårdsvejs omlægning - dispensation til fældning af træer i beplantningsbælter fastlagt i gældende lokalplaner mellem Lundtofteparken og Akademivej (Orientering)

05.01.08-P20-1-19

Resume

I forbindelse med at Lundtoftegårdsvej skal ombygges og udvides, er det nødvendigt at inddrage arealer både øst og vest for vejens nuværende forløb; herunder at fælde en række træer ud for DTU, Hempel og Trygs ejendomme. I den forbindelse har kommunen modtaget fire henvendelser fra lokale/nationale foreninger, der er utilfredse med at træerne fældes, og at de ikke er blevet hørt i forbindelse med, at der er dispenseret fra beplantningsbælter i de eksisterende lokalplaner. Med sagen orienteres om forløbet forud for dispensationerne. Det er forvaltningens vurdering, at de meddelte dispensationer fra lokalplanbestemmelserne om beplantningsbælter som udgangspunkt ligger inden for planlovens rammer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om dispensation fra lokalplanbestemmelserne om beplantningsbælter tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunen har modtaget en række henvendelser fra lokale og nationale foreninger, der i forbindelse med at Lundtoftegårdsvej skal ombygges og udvides, er utilfredse med, at der i den forbindelse er dispenseret fra lokalplanernes beplantningsbælte, hvilket bl.a. betyder, at der fældes en række træer ud for DTU, Hempel og Trygs ejendomme på Lundtoftegårdsvej.

Kort resume af de henvendelser der er kommet vedrørende planlagt fældning af træer på Lundtoftegårdsvej:

- 13.3.2020 - Kortlægningsgruppen i Lundtofte Borgerforening v. Vibeke Møller fik samtlige dispensationer fra lokalplan 61 fremsendt.
- 22.4.20 – Anmodning fra Danmarks Naturfredningsforening (DN) om aktindsigt i sag om udvidelse af LTGV ind i DTUs beplantningsbælte

Forvaltningen har den 4.5.2020 sendt de ønskede dokumenter i sagen.

- 29.4.20 Henvendelse fra Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur (bilag)

Landsforeningen mener, at vejprojektet og fældningen af egetræerne er meningsløs og unødvendig for realisering af det planlagte vejprojekt.

- 30.4.2020 – Henvendelse fra Bygningskultur Foreningen (bilag)

Bygningskultur Foreningen finder det katastrofalt, hvis fældningen gennemføres til fordel for en vejudvidelse. Vejudvidelsen må ifølge foreningen kunne gennemføres på en anden måde, så træerne skånes.

- 30.4.20 – Henvendelse fra Lundtofte Borgerforeningen (bilag)

Foreningen klager over kommunens dispensation fra lokalplan 61. Lundtofte Borgerforening mener, at det er en procedurefejl, at dispensationen er meddelt uden forudgående høring, skønt den i udstrakt grad har betydning for naboerne.

Lundtofte Borgerforening og Kortlægningsgruppen er af den overbevisning, at fældningen af rækken af egetræer er unødvendig for realisering af det planlagte vejprojekt

- 3.5.20 - Henvendelse fra Danmark Naturfredningsforening (bilag)

Anmodning om, at Kommunalbestyrelsen imødekommer ønsket fra både Lundtofte Borgerforening, Bygningskultur Foreningen og Danmarks Naturfredningsforening om, at der ikke fældes ca. 50 egetræer på DTU langs Lundtoftegårdsvej, men at disse foreninger og andre interesserede borgere inviteres til deltage i et arbejde med at finde et alternativ, der kan bevare så mange af egetræerne som muligt.

Gældende lokalplaner; ansøgning om dispensation og dispensation fra lokalplanerne

Strækningen mellem Lundtoftevej og Akademivej (vest for Lundtoftegårdsvej) er omfattet af tre lokalplaner, lokalplanerne 61, 228 og 236 (bilag).

Lokalplanerne indeholder alle bestemmelser om beplantningsbælter langs Lundtoftegårdsvej. Bestemmelserne er formuleret med mindre variation i de tre lokalplaner. Der er ansøgt om dispensation til udvidelse af Lundtoftegårdsvej (bilag) og dispensation er meddelt den 13. marts 2020 (bilag).

Dispensationsansøgningen er nødvendig for at realisere det besluttede vejprojekt, hvorfor vejprojekt, fældning af træer mv. er gennemgået nedenfor.

På baggrund af ansøgning af 03. juni 2019 har forvaltningen meddelt dispensation fra lokalplan 61 § 9.2, lokalplan 228 § 9.1 og lokalplan 236 § 8.1 idet det er vurderet, at udvidelsen af Lundtoftegårdsvej vil opretholde fremkommeligheden samt sikkerheden på strækningen.

Dispensationerne er meddelt uden forudgående høring iht. Planlovens § 20 stk. 2, idet det ansøgte er skønnet at være af underordnet betydning for naboerne. Her er det noteret, at de berørte har givet deres fuldmagt til at forvaltningen søger om dispensation fra lokalplanerne til at reducerer beplantningsbælterne udfor de berørte ejendomme.

Juridisk vurdering af om dispensationerne er givet på et korrekt grundlag

Det er med nedennævnte forbehold forvaltningens vurdering, at de meddelte dispensationer fra lokalplanbestemmelserne om beplantningsbælter som udgangspunkt ligger inden for planlovens rammer.

Naturklagenævnet har i en afgørelse fra 2008 stadfæstet en af Lyngby-Taarbæk Kommunes tidligere afgørelser om dispensation fra bestemmelsen om beplantningsbæltet i lokalplan 61 til etablering af parkeringspladser. Dispensationen var givet til Lundtoftegårdsvej 95. Nævnet fandt ikke, at der var tale om en dispensation i strid med planens principper (formål), hvilket ville have været ulovligt. Den nu meddelte dispensation må derfor som udgangspunkt også være lovlig. Det kræver dog efter forvaltningens vurdering, at der fortsat vil være et reelt beplantningsbælte tilbage, idet noget af det, der blev lagt vægt på i den tidligere afgørelse, var, at der ikke var tale om total fjernelse af beplantningsbæltet, idet der fortsat ville være et 8 m bredt bælte i overensstemmelse med lokalplanens formålsbestemmelse om at videre føre et helhedspræg i forhold til en eksisterende beplantning.

Det er desuden forvaltningens vurdering, at det samme som udgangspunkt vil gøre sig gældende for så vidt angår dispensationerne fra lokalplan 228 og 236, dog igen med forbehold for, hvor meget af beplantningsbæltet, der er tilbage til at bevare områdets grønne hovedtræk i overensstemmelse med lokalplanernes formålsbestemmelser.

Det bemærkes, at der findes klagenævnspraksis, der peger i en anden retning i forhold til, hvornår en dispensation fra en bestemmelse om beplantningsbælte er i strid med lokalplanens principper og derfor er blevet ophævet. Der kan derfor ikke siges noget med sikkerhed om, hvorvidt afgørelsen om dispensationerne vil blive stadfæstet eller ophævet ved en evt. klage til Planklagenævnet.

Med hensyn til naboorientering har forvaltningen vurderet, at dispensationerne kunne gives uden forudgående naboorientering (iht. planlovens § 20), fordi det ansøgte er skønnet at være af underordnet betydning for naboerne, da det drejede sig om begrænset reducere af et beplantningsbælte vendende ud mod vejen, hvor der ikke er naboer på den anden side af vejen, og de berørte ejere har givet fuldmagt til ansøgningen om dispensation. Landsdækkende organisationer er ikke blevet orienteret, da det er vurderet at være et lokalt forhold.

For så vidt angår foreninger er det oplyst, at ingen af dem, der har henvendt sig til kommunen, over for Kommunalbestyrelsen har fremsat skriftlig anmodning om at blive orienteret om ansøgninger om dispensation fra lokalplaner, og dermed er de som udgangspunkt ikke omfattet af retten til naboorientering.

Det fremgår dog ikke klart af planloven og praksis, om disse foreninger alligevel kan have en sådan interesse i sagen, at de skulle have været orienteret, uanset om de har anmodet Kommunalbestyrelsen herom. Hvis dette er tilfældet, vurderer forvaltningen under den forudsætning, at der er tale om begrænset reducere beplantningsbælterne, at dispensationerne er af underordnet betydning for disse foreninger og dermed kunne gives uden forudgående orientering.

Endelig bemærkes, at vurderingen af, hvorvidt der skal ske naboorientering eller ej, ikke kan efterprøves af klagemyndigheden, medmindre den er åbenbart urimelig, men at det ikke kan siges med sikkerhed, om Planklagenævnet vil tage en evt. klage over manglende naboorientering op til behandling, og hvad resultatet i givet fald vil blive.

Kort om Lundtoftegårdsvejsprojektet; nødvendigheden af vejprojektet

Lundtoftegårdsvej er en overordnet trafikvej, som er af stor betydning for dels den generelle trafikafvikling i kommunen, dels trafikafvikling i forhold til byudvikling i Tracéet, udbygning af DTU i henhold til gældende lokalplan samt i forhold til DTU's "Strategisk Campusplan", der skal drøftes nærmere med kommunen i forhold til den fremtidige udvikling og mulige fortætning af campus.

Kravene til vejprojektet er derfor, at vejen skal kunne håndtere den fremtidige trafik. Der er foretaget kapacitetsanalyse ved hjælp af kommunens trafikmodel med plandata og infrastrukturændringer for prognoseåret 2030, hvor der forventes en fuld udbygning af Tracéet, Dyrehavegårds Jorder, Trongårdens Byområde og af DTU i henhold til gældende lokalplan. Der er foretaget trafiksimulering for at beregne nærmere krydsudformning inkl. antal og længde af svingbaner samt optimering og samordning af signaler på Lundtoftegårdsvej og letbanesignaler på DTU's område.

Der er i dag kun fortov i den vestlige side af Lundtoftegårdsvej, da der endnu ikke er bebyggelse på den østlige side. I forbindelse med byudviklingen i Tracéet er der også behov for fortov i den østlige side af vejen, da adgang for gående og cyklister til kommende byggeri i Tracéet skal ske fra Lundtoftegårdsvej.

Vejens status som overordnet trafikvej sammenholdt med det ovenfor anførte ligger således bag beslutningen om nødvendigheden af fortov i begge sider af vejen.

Jf. vejreglerne bør et fortov normalt være 2,5 m bredt. Bredden af fortovet i projektet er fastsat til 2 m, hvorfor der således allerede er foretaget reduktion af bredden, i forhold til det ellers anbefalede.

Der etableres midterhelle på Lundtoftegårdsvej, der har til formål dels at adskille trafikretningerne, dels at muliggøre, at der kan etableres støttepunkter til fodgængere og cyklister, der skal krydse Lundtoftegårdsvej, ligesom det muliggør etableringen af venstresvingbaner og beplantning i midten af vejen. Sidstnævnte modsvarer et politisk ønske om, at Lundtoftegårdsvej også i fremtiden skal have et "grønt" udseende.

Der skal desuden omlægges en række ledninger og etableres en række nye ledninger langs Lundtoftegårdsvej. Forvaltningen har i den forbindelse bistået ledningsejerne og HL med koordinering af disse ledningsomlægninger.

Det har været/er en kompleks opgave at få alle aftaler på plads med og mellem samtlige ledningsejere, herunder de nærmere udførelsesmæssige bindinger under hensyn til letbanens etablering.

Hertil hører også aftalerne med en række ejere – herunder DTU – om afståelse af areal til om- og udbygningen af Lundtoftegårdsvej, da det i den forbindelse er nødvendigt at inddrage arealer både øst og vest for vejens nuværende forløb. På den vestlige side af vejen betyder det, at mindre dele af arealer, som i lokalplanerne 61, 228 og 236 er udlagt som beplantningsbælte, vil skulle anvendes til vej, hvorfor et antal træer i den forbindelse vil skulle fældes.

Der er med den baggrund søgt om og givet dispensation fra lokalplan 61, 228 og 236. (jf. bilagene hhv. ansøgning og dispensation).

Der kan derfor ikke reduceres yderligere på vejprojektets udstrækning, der i forvejen er lige lovlig smalt i forhold til de normer, vejmyndigheden genne så anvendt.

Antallet af træer der skal fældes langs Lundtoftegårdsvej vest

Strækningen ud for DTU:

De seneste måneder har forvaltningen været i dialog med DTU om at bevare så mange træer som overhovedet muligt, hvilket har resulteret i, at antallet af træer som oprindeligt skulle fældes ud for DTU's ejendomme (ca. 50 træer) er justeret betydeligt ned. Bl.a. på grund af alternativ teknik for nedlægning af div. ledninger. P.t. vurderer forvaltningen, at 24 træer med sikkerhed skal fældes ud for DTU's ejendomme vest for Lundtoftegårdsvej. Dvs. træer, der står på det areal, kommunen overtager fra DTU til brug som vejareal, eller (enkelte) træer, der simpelthen står for tæt på det nye skel, og hvor rødderne vil blive skadet for meget – uanset forsigtighed og metodevalg i fortovsetableringen.

Hertil kommer ca. syv andre træer – som forvaltningen vil forsøge at bevare, men hvor den træfaglige faglighed stiller absolutte spørgsmål herved. Disse træers beståen på rod eller fældning afhænger af hvorledes entreprenøren – samt kabellægningsprocessen; telekabler, der SKAL lægges under fortovet, da der ikke er plads andetsteds – kan gennemføres med mindst mulig skade for de pågældende træer. Den videre proces planlægges i et nøje samvirke med DTU om disse træer, med det udgangspunkt, at flest mulige træer bevares. Beplantningsbæltet i begge lokalplaner er udlagt i en bredde af ca. 30 meter.

Strækningen ud for Hempel og Tryg:

På strækningen ud for Hempel og Tryg Ejendomme skal der fældes ca. 55 træer, der alle er betydelig yngre og dermed mindre end træerne ud for DTU.

Ud for Tryg Ejendomme er beplantningsbæltet alene tilplantet med to rækker træer. I forbindelse med vejudvidelsen vil det blive søgt at bevare så mange træer som muligt, men det kan blive nødvendigt at fælde de fleste. Der skal derfor genplantes træer og/eller buske efter nærmere aftale med Tryg Ejendomme, så hensigten i lokalplanen om et helhedspræget indtryk med beplantning ud mod Lundtoftegårdsvej bibeholdes. Der var i lokalplan 61 oprindeligt udlagt et 20 m langt beplantningsbælte, som ifm. dispensation fra lokalplanen i 2008 og 2015 blev reduceret til 8 meter ud for Tryg Ejendomme.

Hempel er i gang med et større byggeprojekt på begge sider af Lundtoftegårdsvej. I den forbindelse er udformningen af beplantningen mod Lundtoftegårdsvej en del af den samlede landskabsplan. Forvaltningen vurderer derfor, at arealet, der kommer til at overgå til vej, dels vil være ubetydeligt og dels vil blive kompenseret i den samlede landskabsplan. Der skal genplantes træer og/eller buske efter nærmere aftale med Hempel, så hensigten i lokalplanen om et helhedspræget indtryk med beplantning ud mod Lundtoftegårdsvej bibeholdes. Der var i lokalplan 61 oprindeligt udlagt et 20 m langt beplantningsbælte, som ifm. dispensation fra lokalplanen i 2012 reduceret til 8 meter ud for Hempel.

Træer i midterrabbatten langs Lundtoftegårdsvej

Tracéet i dag opleves som grønt. Derfor er der i vejprojektet for Lundtoftegårdsvej prioriteret plads til grønne elementer. Det kommer til at ske i form af træer mv. i midterrabbatten på delstrækninger. Der etableres en bred midterrabat, som gør, at der kan skabes gode vækstbetingelser for træer, som har brug for plads til rodnet.

Der er i skitseprojektet ikke angivet hvor mange træer der plantes i midterrabbatten, men der er samlet set skitseret over 1.000 m midterrabat. Der er derfor gode muligheder for at erstatte mange af de fældede træer i beplantningsbælterne med nyplantning i midterrabbatten.

I forbindelse med Økonomiudvalgets behandling den 23. maj 2019 - Anlægsbevilling til forberedende arbejder - blev det besluttet, at fældede træer skal erstattes med genplantning på kommunal ejendom. Derfor registreres alle de træer der fældes, med henblik på senere nyplantning.

Vejprojektets vigtighed/afhængighed i forhold til anlæg af letbanen

Som følge af anlæg af letbane og byudvikling i Tracéet skal der flyttes en lang række forsyningsledninger i løbet af 2019 og 2020. Letbaneprojektets tidsplan er afhængig af, at ledninger i tracéet flyttes inden anlægsarbejdernes opstart. Forsinkelser med ledningsomlægningerne, vil i givet fald kunne medføre forsinkelser for letbaneprojektet.

Teleledninger i tracéet ligger i vejen for flytning af en 19 bar gasledning, der ligger i vejen for etablering af letbanen. Teleledningerne fra tracéet skal i henhold til ledningsplanen sammen med allerede eksisterende tele- og el-ledninger i Lundtoftegårdsvej etableres i et fælles ledningstracé under fremtidigt vestligt fortov nord for Akademivej. De steder, hvor der skal etableres højresvingsbane på Lundtoftegårdsvej, ligger det fremtidige vestlige fortov vest for eksisterende vestlige fortov. Da ombygning af Lundtoftegårdsvej først sker i 2021 eller senere, er det nødvendigt at etablere fortovsopbygningen i vestlige side nu, herunder for at undgå at teleledningerne skal flyttes to gange. De forberedende arbejder – herunder træfældningen langs Lundtoftegårdsvejs vestlige side - skulle være påbegyndt i april 2020, for at sikre, at ledningsarbejderne kunne udføres inden anlægsarbejderne for letbanen, bliver igangsat.

Kommunalbestyrelsen har 29. maj 2019 frigivet anlægsbevilling til forberedende arbejder til fældning af træer og anlæg af grusfortov i den vestlige side af Lundtoftegårdsvej. Der har været udbud på forberedende arbejder og der er indgået aftale med entreprenør om at udføre disse. Arbejdet, der har været sat på hold, som følge af den aktuelle dialog med DTU om fældning af træer, forventes at kunne igangsættes i maj 2020, når aftale med DTU forventelig er på plads.

Sagsforløbet vedr. Lundtoftegårdsvej

Skitseprojektet for Lundtoftegårdsvejs omlægning har af flere omgange været politisk behandlet (bilag).

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at henvendelserne fra Lundtofte Borgerforening, Bygningskulturforeningen, Danmarks Naturfredningsforening og Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur ikke bør indebære et stop for det planlagte vejprojekt på Lundtoftegårdsvej, herunder den planlagte træfældning, idet den gennemføres på et formelt meddelt grundlag, og fordi træfældningen søges reduceret mest muligt, under hensyntagen til, hvad der er trafikmæssigt forsvarligt set i lyset af den planlagte udvikling af arealerne langs Lundtoftegårdsvej – herunder den igangværende og kommende bolig- og erhvervsudvikling, samt forestående udvikling af DTU's arealer.

Forvaltningen vil på mødet gøre rede for alternative muligheder, som kunne have været anvendt, for at opnå det nødvendige vejareal til brug for Lundtoftegårdsvejs udvidelse, men som forventeligt ville have resulteret i fældning af det samme antal træer. Den valgte forhandlingsmodel med de berørte grundejere vurderer forvaltningen som mere skånsom og samarbejds-mæssig fremkommelig end et forventet forløb med en egentlig ekspropriationsproces via Letbaneloven eller Vejlovgivningen.

Lovgrundlag

Planloven, vejlovgivning og lov om etablering af letbanen.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik og Miljøudvalget.

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. maj 2020

Sagen ophøjet til beslutningssag.

Byplanudvalget konstaterer, at sagen burde have været forelagt Byplanudvalget jf. sagen om frigivelse af anlægsbevilling i Økonomiudvalget 23. maj 2019. Udvalget noterer sig, at der ikke er krav om en høring, men grundet sagens karakter og offentlig interesse, beslutter udvalget, at der gennemføres en 14 dages orientering/dialog i lokalområdet. Herefter genforelægges sagen Byplanudvalget.

Gitte Kjær Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Karper Langberg (B)

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Udvalget tager ikke sagen til efterretning, med henvisning til Byplanudvalgets behandling d. 13. maj 2020.

Bilag

Henvendelse fra Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur

Henvendelse fra Bygningskultur Foreningen

Henvendelse fra Lundtofte Borgerforeningen

Henvendelse fra Danmark Naturfredningsforening

Kort lokalplaner 61, 228, 236

Ansøgning om dispensation fra lokalplan 61, 228 og 236.docx

Bilag 1 ansøgning - Ejerfuldmagt fra DTU

Bilag 2 ansøgning - Ejerfuldmagt fra Hempel

Bilag 3 ansøgning - Ejerfuldmagt fra Tryg Ejendomme

Bilag 4 ansøgning - Kort over samlet udvidelse af Lundtoftegårdsvej

Bilag 5 ansøgning - Kort over udvidelse hos Tryg Ejendomme - LP 61

Bilag 6 ansøgning - Kort over udvidelse hos Hempel - LP 61

Bilag 7 ansøgning - Kort over udvidelse hos DTU - LP 228 og 236

Bilag 8 ansøgning - Kortbilag til LP 61

Bilag 9 ansøgning - Kortbilag til LP 228

Bilag 10 ansøgning - Kortbilag til LP 236

Dispensation fra lokalplaner

Oversigt over sagsforløb vedrørende Lundtoftegårdsvejsprojektet

Oversigtskort

Punkt 11: Anmodningssag om drøftelser af takster ifm. Årsberetning 2019 for Lyngby-Taarbæk Forsyning AS

00.00.00-G01-1-19

Sagsfremstilling

Formandskabet for Teknik- og Miljøudvalget (Richard Sandbæk (C) og Sigurd Agersnap (F)) anmoder om, at der på næst kommende møde forelægges en drøftelsessag vedr. taksterne for affald, spildevand og drikkevand 2021 med afsæt Årsberetning 2019 for Lyngby-Taarbæk Forsyning AS.

Der ønskes med drøftelsen at skabe øget indsigt i taksternes sammensætning og niveau for 2021-2024.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Godkendt.

Punkt 12: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Udskiftning af sendemast på Furesøvej 161
- Forslag til retningslinjer for ansøgning og opstilling af antenner og master i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Tilstanden af de offentlige veje
- Stiforbindelser i Lundtofte – anlægsbevilling
- Temadrøftelse med Movia om kollektiv trafik
- Solceller i den samlede energiforsyning
- Gadebelysning i de mørke timer
- Forslag til trafiktiltag efter ombygning af Lundtofte skole
- Starthuse ved robaner på Bagsværd Sø
- Ændring af vinterregulativet

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 13. maj 2020

Taget til efterretning.

Punkt 13: Meddelelser

00.22.04-A21-4-17

Sagsfremstilling

1. Dyrehavsbakken

Cirkusrevyen har den 22. april 2020 henvendt sig til Lyngby-Taarbæk Kommune om mulighederne for en at gennemføre forestillinger i perioden 14. september – 9. oktober og 10. – 20. november på grund af Coronakrisen. Forvaltningen er ved at undersøge, hvilke muligheder, der er for at efterkomme Cirkusrevyens ønsker.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Taget til efterretning.

Å

Punkt 14: Yderligere areal til udeservering mm. - inddragelse af p-pladser mv. (Beslutning)

24.00.00-G01-14-20

Resume

I forlængelse af Økonomiudvalgets drøftelse den 23. april 2020, har forvaltningen drøftet tiltag vedrørende udeservering mm. med Handelsforeningen for Kgs. Lyngby. På den baggrund foreslås, at bl.a. p-arealer i en periode inddrages mere aktivt i de lokale forretningers "salgsareal".

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med henblik på at muliggøre nedennævnte punkt 2-10.

Sagsfremstilling

I forlængelse af Økonomiudvalgets drøftelse den 23. april 2020, har forvaltningen drøftet tiltag vedrørende udeservering mm. med Handelsforeningen for kongens Lyngby. På den baggrund foreslås at bl.a. p-arealer i en periode inddrages mere aktivt i de lokale forretningers "salgsareal".

Drøftelserne har hidtil konkret drejet sig om Kgs. Lyngby (f.eks. Klampenborgvej, Lyngby Hovedgade, Jernbaneplassen, Likørstræde, Ulrikkenborg Plads, Jernbanevej), men forvaltningen finder, at principperne også kan bruges i andre bydele, hvis de lokale handlende har ønsker herom, forvaltningen vil tage kontakt til andre relevante handelsforeninger når der er truffet beslutning i denne sag.

På den baggrund foreslår forvaltningen, at nedennævnte pkt. 2-10 danner baggrund for, at forvaltningen søger at muliggøre størst mulig fleksibilitet for de lokale handlende, samtidig med at der tages hensyn til trafikafvikling, drift og byens fremtoning.

Det kan oplyses, at f.eks. Odense Kommune allerede har betingelser om opsætning af værn/blomsterkummer ved udeservering tæt på trafikareal.

Forslagene handler både om udeservering og om vareudstillinger, idet det ikke kun er restauranter mv. der oplever et stort behov for yderligere "salgsareal" for at kunne overkomme krisen.

Det er en forudsætning, jf. også nedennævnte pkt. 7, at der er tale om lokale forretninger, i det tiltaget skal ses som en hjælp til, at det lokale forretningsliv kan overkomme krisen. Der kan således ikke som udgangspunkt meddeles tilladelse til udefrakommende salgsboder/vogne, med mindre dette har udtryk at en eventbaseret forekomst.

Det er vigtigt, at de yderligere muligheder allerede nu meddeles for en tilstrækkelig lang periode, for at erhvervslivet kan blive betrykket i, at foretage de nødvendige investeringer, eksempelvis blomsterkasser. Forvaltningen foreslår en periode til ultimo oktober, for ikke at komme for langt ind i snesæsonen. Handelsforeningen vil gerne allerede nu have en tilladelse året ud.

Forvaltningens drøftelser med handelsforeningen for Kgs. Lyngby, har udmøntet sig i følgende forslag:

1. Der er allerede i de eksisterende regler, mulighed for at udnytte udstillingszonen til vareudstilling (udstillingszonen, areal mellem færdsel for fodgængere og parkering/trafik) (bilag - eksempler 1-3).
2. At de yderligere muligheder foreløbigt godkendes indtil udgangen af oktober 2020.
3. At forretningerne sørger for at fortovsarealerne (to fliserækker) holdes fri til fodgængertrafik.
4. At der gives mulighed for at inddrage udstillingszone og p-pladser til udeservering (dog ikke handicap p-pladser), at der afskærms mod trafik ved at placere tunge og ens plantekasser i ca 1,2 m højde, blomsterkasser indkøbes og opsættes af handelsforeningen og beplantes og holdes ved lige af den enkelte forretning, den enkelte forretning sørger for oprydning og afrydning samt opsamling af affald, og sørger for at feje, sådan at skidt mv kommer ud på fortov/kørebane og kan fejes op.
5. At der på smalle fortove, hvor det er muligt, gives lov til ”fransk” opstilling af udeservering, hvor bord og stole placeres sådan at gæsterne sidder med front mod fortovsarealet, den enkelte forretning sørger for oprydning og afrydning samt opsamling af affald, og sørger for at feje, sådan at skidt mv kommer ud på fortov/kørebane og kan fejes op.
6. At der gives mulighed for at inddrage p-pladser til vareudstilling, vareudstillinger fjernes når butikken lukker, sådan at der kan fejes mv.
7. At de enkelte forretninger som udgangspunkt kan få rådighed over p-pladser der ligger ud for egen forretning, men at der for forretninger der ikke kan udnytte dette, f.eks. pga. opgravninger mv, forsøges at finde andre arealer såfremt forretningen er interesseret heri.
8. At der gives mulighed for at inddrage midterarealet på Ulrikkenborg Plads til udeservering og vareudstilling med behørig plads til færdsel og ophold, og i det handelsforeningen sørger for at aftale, hvilke forretninger, der råder over hvilket areal, den enkelte forretning sørger for oprydning og afrydning samt opsamling af affald, og sørger for at feje, sådan at skidt mv. kommer ud på fortov/kørebane og kan fejes op (bilag).
9. At der gives mulighed for at afholde kommercielle arrangementer, f.eks. boldklubben eller andre, på det grønne areal ved rundkørslen ved Lyngby Hovedgade og på andre hensigtsmæssige arealer i nærheden af butikker og restauranter (bilag)
10. At kommunen søger at overtale alle parkeringsejere til at sikre gratis parkering i to timer (eller evt. en time).

Lovgrundlag

Vejlovgivning

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. maj 2020

Godkendt, idet ledelinjer friholdes.

Bilag

Oversigtskort eksempel 1

Oversigtskort eksempel 2

Oversigtskort - eksempel 3

Oversigtskort