

# **REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2014-2017 d. 04-10-2016**

**Mødedato** Tirsdag d. 04. oktober 2016 kl. 18:00

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Beslutning om udlæg af evt. nye parkeringsrandzoner.....	3
Beslutning om Grønt Råds forslag om informationstavler m.v. i grønne områder.....	5
Beslutning om serviceniveau og gebyr for rottebekæmpelse 2017.....	7
Evaluering af Flextur og forslag til videreførelse.....	11
Beslutning om beskyttelse af diger i kommunen.....	18
Beslutning om fremtidigt CO2 reduktionsmål 2016-2025.....	21
Beslutning om skoletrafik på Toftebæksvej og Carlshøjvej i forbindelse med ombygning af Lindegårdsvej.....	24
Skrifttype på skilte til designmanual (Beslutning).....	27
Beslutning og status på dialog med "Letbanegruppen på Buddingevej".....	30
Kommende sager.....	32
Meddelelser.....	33

# Punkt 1: Beslutning om udlæg af evt. nye parkeringsrandzoner

05.09.00-G01-12-15

## Resume

Forvaltningen har gennemført en høring på en række private fællesveje tæt på centrum for at undersøge, om beboerne er interesseret i at blive en del af randzoneordningen. En randzone er et område med særlige parkeringsrestriktioner, som vejens beboerne kan undtages fra, såfremt de har en parkeringslicens. En licens kan erhverves gratis for hver beboer i husstanden over 18 år. Et stort flertal af beboerne i høringsområdet ønsker ikke, at deres veje får status af randzone.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at randzoneordningen ikke udvides.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med indførelse af betalt parkering på kommunale parkeringspladser (ophørt i 2014/2015) blev der indført randzoneordning på en række private fællesveje i tilknytning til Lyngby Centrum. Formålet med ordningen var at tilgodese beboerne på vejene for evt. følgevirkninger ved indførelse af betalt parkering. F.eks. som følge af, at bilister parkerer deres bil på private fællesveje for at undgå betaling for parkering i bymidten.

### Regler i randzonerne

- der er parkeringsrestriktioner på vejene. Dvs. kun 1 times fri parkering i tidsrummet 9-19 på hverdage og 9-16 på lørdage
- der er regelmæssig parkeringskontrol
- beboere kan få 1 gratis parkeringslicens pr. beboer over 18 år i husstanden. Hvis man har en licens kan der frit parkeres døgnet rundt, trods parkeringsrestriktionerne i området.

En væsentlig ulempe ved randzoneordningen er, at håndværkere, gæster mv. kun kan parkere i en kortvarig periode på vejen. Der kan ikke indføres gæstekort, hvilket tidligere er blevet vurderet juridisk. Der er således også en række uhensigtsmæssigheder ved randzoneordningen.

Tidligere på året gennemførte forvaltningen en høring blandt beboere i de eksisterende randzoner, herunder om beboerne fortsat var interesseret i, at deres veje var en del af randzoneordningen. Der var en meget lav svarprocent (24 svar). Beboerne var dog overvejende positive i forhold til at fastholde randzoneordningen. Derfor blev der ikke ændret ved de eksisterende randzoner.

I juni, juli og august har forvaltningen iværksat endnu en høring for at få klarlagt, om der er beboere på andre veje, som er interesseret i randzoneordningen. Kriteriet for høringen var dels, at der er tale om en privat fællesvej, dels at vejen ligger tæt på Lyngby centrum, som er det område, der genererer parkeringsproblemer.

Af høringen fremgår det, at borgerne ikke er interesseret i randzoneordningen. Over 80 % (153 borgere) har givet et høringssvar om, at de ikke er interesseret.

Blandt høringssvarene fremhæves følgende

- der er ikke et parkeringsproblem
- randzonerne giver flere problemer end de løser

- en randzone sender blot eventuelle parkeringsproblemer videre til andre veje.

Af kortbilag fremgår hvilke veje, der allerede er udpeget til randzone, og hvilke veje, der netop har været med i høring af, om de ønsker at blive en del af randzoneordningen (Birkholmsvej, Peter Rørdamsvej, Tjørnevej, Tjørnebakken, Rønne Allé, Sofievej, Agnetevej og Boulevarden). På alle veje har der været flere modstandere end fortalere for randzoneordningen.

På baggrund af høringen kan forvaltningen ikke anbefale randzoneordningen udvidet.

## **Lovgrundlag**

I følge Færdselslovens §92 kan Kommunalbestyrelsen som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Der kan bl.a. træffes bestemmelser om parkering og standsning.

## **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser, såfremt forvaltningens indstilling følges.

Såfremt der vælges at etablere randzoner, skal parkeringspladser optegnes og skilte opsættes. Dette kan finansieres over eksisterende bevilling for skilte og afmærkning.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016

Det bemærkes, at sammentælling i bilag og sag var forkerte. Der er et større antal, der er imod randzonen, og bilag og sag er tilrettet i overensstemmelse hermed.

Godkendt.

## **Bilag**

Høringsbrev samt kort udsendt til mulige randzoner

Svarfordeling høringssvar - fordelt på veje - opdateret

## **Punkt 2: Beslutning om Grønt Råds forslag om informationstavler m.v. i grønne områder**

00.00.00-A00-256-16

### **Resume**

Grønt Råd ønsker, at Teknik- og Miljøudvalget fastlægger retningslinjer for kommunens skilte og informationstavler i kommunens grønne områder på baggrund af nogle konkrete sager.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen afklarer de konkrete sager om informationstavler ved Tordals Mose og Borrebakken i dialog med Danmarks Naturfredningsforening
2. der på nuværende tidspunkt ikke udarbejdes retningslinjer for skilte og informationstavler.

### **Sagsfremstilling**

Grønt Råd har den 16. juni 2016 opfordret Teknik- og Miljøudvalget til at fastlægge retningslinjer for opsætning, placering og størrelse af skilte og informationstavler i kommunens grønne områder (2 bilag). Grønt Råd ønsker en rimelig balance mellem hensynet til information til borgerne og til omgivelserne.

Baggrunden for Grønt Råds opfordring kommer fra Danmarks Naturfredningsforening (DN). Forvaltningen har afvist DN's konkrete forslag til størrelse og antal informationstavler, der kan opsættes i naturområderne Tordals Mose og Borrebakken.

Forvaltningen har vurderet, at de tavler DN foreslår er for store og for mange til at passe ind på de pågældende lokaliteter og desuden for teksttunge til, at de egner sig til tavleformidling i naturen.

Forvaltningen har ikke planer om, at der opstilles yderligere informationstavler end de 2-3 tavler, der opstilles i Tordals Mose og Borrebakken. Forvaltningen vurderer derfor, at der ikke er behov for fælles retningslinjer. Forvaltningen foreslår, at der i stedet tages dialog med DN om de konkrete sager, DN har henvendt sig om, med henblik på at finde en fælles løsning.

Såfremt der i fremtiden vil blive aftalt en øget informationsindsats, der indebærer flere skilte i naturen, kan det genovervejes, om det vil være hensigtsmæssigt med retningslinjer for denne information.

### **Lovgrundlag**

Formidlingsopgaven er ikke lovbunden, men kan understøtte Naturbeskyttelseslovens § 1 om bl.a. at forbedre mulighederne for friluftsliv.

### **Økonomi**

Forslaget finansieres inden for aktivitetsområdet Natur og Miljø.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Beslutning**

## **Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016**

**Ad 1) Godkendt idet udvalget finder, at forslag til format for skilte for de nævnte to områder er fornuftigt.**

Ad 2) Stillingtagen til retningslinjer for skilte og informationstavler afventer beslutning i sag om designmanual (sag nr. 8 på dagsordenen).

### **Bilag**

Grønt Råds opfordring til TMU om skilte og tavler fra den 16. juni 2016

Oplæg vedr. informationstavler i naturområder på Grønt Råds møde den 23. maj 2016

# Punkt 3: Beslutning om serviceniveau og gebyr for rottebekæmpelse 2017

09.13.01-Ø54-2-16

## Resume

I forbindelse med udløb af den nuværende kontrakt om kommunal rottebekæmpelse skal opgaven i udbud. Forvaltningen foreslår at fastholde det nuværende serviceniveau på området, og fremlægger på denne baggrund budget og forslag til gebyr for rottebekæmpelse for 2017.

Som følge af et stigende antal anmeldelser om rotter, skærpede krav til brug af rottegift samt generelt strammere regler på området, budgetteres med en stigning i udgifterne til den praktiske bekæmpelse som følge af udbuddet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den kommunale rottebekæmpelse fastholdes på det nuværende serviceniveau, hvilket indebærer, at gebyret for rottebekæmpelse fastsættes til 0,032 promille i 2017, eller
2. den kommunale rottebekæmpelse udvides til tidsrummet kl. 7-18 på hverdage, hvilket indebærer, at gebyret for rottebekæmpelse fastsættes til 0,034 promille i 2017
3. budgettet tilpasses som beskrevet i tabel 1.

## Sagsfremstilling

Kommunens nuværende kontrakt om kommunal rottebekæmpelse med Rentokil Initial A/S udløber den 31. marts 2017. Opgaven har i Lyngby-Taarbæk Kommune traditionelt været udliciteret, og den forventede kontraktværdi betyder, at opgaven skal i EU-udbud.

Det nuværende serviceniveau omfatter, at der foretages bekæmpelse inden for normal arbejdstid på hverdage, og at responstiden er højst 2 dage ved rotter konstateret udendørs (lovkravet er 8 dage). Ved rotter indendørs er det et lovkrav, at tilsynsbesøg foretages hurtigst muligt.

### Mulighed for øget serviceniveau

I nogle kommuner foretages også bekæmpelse i weekender og på helligdage i tilfælde af rotter indendørs. Af vores nabokommuner er det kun Gentofte, der har en vagtordning i weekenden, og de har ca. 5 udkald årligt. Forvaltningen vurderer, at der også i Lyngby-Taarbæk Kommune vil være meget få af denne type sager om året. Forvaltningen har ikke oplevet problemer eller utilfredshed med den nuværende praksis, og vurderer derfor, at omkostningen ved en sådan vagtordning ikke står mål med udbyttet eller den øgede serviceoplevelse.

Forvaltningen anbefaler, at det nuværende serviceniveau fastholdes, og at kontraktgrundlaget udarbejdes med udgangspunkt i dette. Herudover vil forvaltningen foretage enkelte justeringer af kontrakten for bl.a. at tage højde for fokusområderne i handlingsplanen for rotteområdet.

Kontraktgrundlaget for den nye kontrakt vil give mere præcise krav, dels for at undgå underbydning, og dels for at forvaltningen nemmere kan sikre sig, at det vindende firma i praksis leverer det krævede serviceniveau i deres løsning af opgaven og kontakt med borgerne. Det er forvaltningens forventning, at dette i sig selv vil medføre, at borgerne vil opleve en serviceforbedring.

Såfremt der ønskes et øget serviceniveau, kan der stilles krav om en udvidet tilstedeværelse i kommunen ud over kl. 8-16 på hverdage. Kravet om tilstedeværelse kan f.eks. udvides til kl. 7-18 på hverdage, for i højere grad at imødekomme borgere, der har svært ved at være hjemme i dagtimerne.

Fokusområder fra handlingsplan indarbejdes i kontrakten

Kommunalbestyrelsen vedtog den 17. december 2015 "Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2016-2018". Forvaltningen vil ved udarbejdelse af udbudsmaterialet indarbejde handlingsplanens fokusområder. Det betyder blandt andet

- at borgerne skal gøres til aktive medspillere i forebyggelse og bekæmpelse af rotteproblemer. Bekæmperen skal bruge tid på at rådgive om forebyggende tiltag og sikring af hus og ejendom mod rotter
- øget fokus på ejendomme, der er særligt udsatte for rotter. De lovpligtige tilsyn på ejendomme i landzonen vil fortsat blive udført én gang om året (lovkravet er hvert andet år), og for ejendomme med dyrehold vil tilsynet omfatte gennemgang af bygninger, samt rådgivning af grundejeren.

Evaluering af bekæmpelsen viser flere rotteanmeldelser og utilstrækkelig bemanning

Forvaltningen har i sommeren 2016 gennemført en evaluering af rottebekæmpelsen. Det kan blandt andet konkluderes

- at antallet af rotteanmeldelser stiger år for år, mens kravene til brug af rottegift og reglerne på området generelt er blevet strammet. Det har medført, at den praktiske rottebekæmpelse i dag er væsentligt mere omfattende og tidsmæssigt krævende, end da opgaven var i udbud sidst i 2013
- at nuværende bemanning af opgaven er utilstrækkelig til at imødekomme dette behov
- der opleves i stigende grad et ønske fra borgernes side om at blive inddraget og informeret om en sags forløb.

For at imødekomme disse forhold vil forvaltningen stille krav til bemanningen af opgaven, samt til brug af besøgsrapporter, så borgeren får en skriftlig tilbagemelding på bekæmperens besøg.

Tværkommunalt udbud er fravalgt

Forvaltningen har været i dialog med de øvrige kommuner i udbudsfællesskabet (Gentofte, Gladsaxe, Rudersdal og Frederiksberg) om mulighederne for et fælles udbud.

To af kommunerne har netop haft deres rottebekæmpelse i udbud (Gentofte og Gladsaxe) og kun én kommune (Frederiksberg) står over for at udbyde rottebekæmpelsen i nærmeste fremtid. Der er de to kommuner imellem enighed om ikke at foretage et fælles udbud, bl.a. som følge af de store forskelle på kommunerne. Desuden har Frederiksberg Kommune haft dialogmøder med tre af de største bekæmpelsesfirmaer, som ikke udtrykker interesse for eller ser fordele ved et fælles udbud.

## **Lovgrundlag**

Kommunalbestyrelsen skal sørge for at foretage en effektiv bekæmpelse af rotter i henhold til rottebekendtgørelsen (Bek. nr. 913 af 27. juni 2016).

Udbud af rottebekæmpelsen gennemføres som et offentligt udbud i henhold til udbudsloven (Lov nr. 1564 af 15. december 2015).

Ifølge rottebekendtgørelsens § 33 kan Kommunalbestyrelsen beslutte, at der skal opkræves gebyr til dækning af omkostningerne ved den kommunale rottebekæmpelse. Gebyret pålægges samtlige faste ejendomme i kommunen og opkræves som en andel af ejendomsværdien. Der kan ikke gives dispensation for betaling af gebyret. Økonomiudvalget besluttede den 23. august 2010 at indføre brugerbetaling for rottebekæmpelse

## **Økonomi**

Udgifter til rottebekæmpelse er gebyrfinansieret. Gebyret fastsættes én gang årligt som en promillesats af ejendomsværdien. Gebyret beregnes ved at sætte den faktiske udgift til rottebekæmpelse i forhold til den samlede ejendomsværdi i kommunen. Gebyret opkræves sammen med ejendomsskatten.

Samlet set budgetteres med udgifter på ca. 2,26 mio. kr. i 2017. Beløbet dækker, ud over udgifter til bekæmpelsesfirmaet, også de administrative opgaver i relation til bekæmpelsen, herunder ikke mindst borgerhenvendelser, håndhævelse og kontraktopfølgning. Ligeledes er der afsat midler til den løbende vedligeholdelse af de rottespærrer, der i henhold til rottebekendtgørelsens § 7 er opsat på de kommunale institutioners afløbssystemer.

Forvaltningen vurderer, at det stigende antal anmeldelser, de skærpede krav til brug af gift samt de generelt strammere regler på området som beskrevet ovenfor, vil resultere i en stigning i udgifterne til den praktiske bekæmpelse som følge af udbuddet. Dette er indregnet i budgettet, og medfører en stigning i gebyret på 0,005 promille. Såfremt tilbudspriserne viser sig at være lavere end forventet, vil overskuddet blive indregnet i gebyret i de efterfølgende år, da området skal hvile i sig selv.

Gebyr for rottebekæmpelse fastsættes på denne baggrund til 0,032 promille i 2017, svarende til 32 kr. for en ejendomsværdi på 1 mio. kr.

Såfremt det ønskes, at bekæmperne har en udvidet tilstedeværelse i kommunen (kl. 7-18 på hverdage), vurderes det nødvendigt at fastsætte gebyret til 0,034 promille i 2017, svarende til 34 kr. for en ejendomsværdi på 1 mio. kr.

Budget for rottebekæmpelsen 2017 er vedlagt som bilag.

Nedenfor ses ændringerne til budgettet vedrørende rottebekæmpelse som følge af gebyrændringerne.

Tabel 1: Ændringer til budgettet vedr. rottebekæmpelse

Aktivitetssområde (tekst)	Kapitalmiddel (tekst)	2017	2018	2019	2020
Rottegebyr (indtægter)	Miljø og natur	-1.418.112	-1.830.495	-1.830.495	-1.675.512
Rottegebyr (udgifter)	Miljø og natur	1.496.337	1.752.759	1.752.759	1.752.759

\*Såfremt gebyret sættes op til 0,034 promille begrundet i øget serviceniveau, vil indtægter og udgifter for de enkelte år skulle øges med ca. 200.000 kr.

Der er en mindre forskydning mellem årene som udlignes over perioden.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016

Ad 1) Ikke anbefalet.

Ad 2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 13. oktober 2016

Ad 2-3) Anbefalet.

Sofia Osmani (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Kommunalbestyrelsen, den 3. november 2016

Ad 2-3) Godkendt.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende. I stedet deltog Thomas Lykke Frederiksen (I).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

## **Bilag**

Budget for rottebekæmpelse 2017

## Punkt 4: Evaluering af Flextur og forslag til videreførelse

27.00.00-A00-94-16

### Resume

Kommunen indgik i foråret 2014 et samarbejde med firmaet Movia om ordningen "Movia flextur". Movia flextur er et supplement til den kollektive offentlige transport, som alle borgere har mulighed for at benytte. Ordningen har nu fungeret i en prøveperiode på ca. 2 år. Forvaltningen forelægger på den baggrund en evaluering af ordningen, herunder udviklingen i kørselsmønstret og afledte økonomiske konsekvenser, med anbefaling om at prøveperioden fortsætter endnu en 2 års periode.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. tilbuddet om Movia flextur forlænges til udgangen af 2018, hvorefter der på baggrund af en ny evaluering af ordningen tages politisk beslutning om ordningens fremtid
2. der gives en positiv tillægsbevilling til Flexstur på 0,3 mio. kr. årligt i 2016 - 2018 (Teknik- og Miljøudvalgets budgetområde), som finansieres af en negativ tillægsbevilling til handicapkørsler på 300.000 kr. årligt i 2016 - 2018 (Social- og Sundhedsudvalgets budgetområde)
3. evalueringen sendes til høring i Handicaprådet og Seniorrådet.

### Sagsfremstilling

Med henblik på at tilvejebringe forbedrede kørselstilbud til ældre og borgere med funktionsnedsættelser i kommunen blev der afsat 1 mio. kr. årligt i forbindelse med udmøntning af budgetaftale 2014. I foråret 2014 besluttede Teknik- og Miljøudvalget på anbefaling af Social- og Sundhedsudvalget, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle tilmeldes Movia flextur-ordning i en prøveperiode på 1 år, og der blev afsat 0,5 mio. kr. til ordningen, som blev sat i drift d. 19. maj 2014.

Det var efter det første år svært at vurdere helårsvirkningen. Kommunalbestyrelsen besluttede derfor i september 2015 at forlænge prøveperioden, og at finansiering af en forventet merudgift på 0,3 mio. kr. i 2015 skulle ske gennem et forventet mindreforbrug på 0,3 mio. kr. på handicapkørsler i 2015. Kommunalbestyrelsen besluttede endvidere, at der skulle tages endelig politisk beslutning om eventuel fortsættelse af flexturordningen i 2016 i sammenhæng med evaluering af ordningen.

Målgruppen for flexturordningen er både ældre og borgere med funktionsnedsættelser, men også øvrige borgere. Formålet med flexturordningen er at tilbyde en administrativ enkel ordning, der giver et mere fleksibelt serviceniveau for kørsel. Flextur er en del af den offentlige transport i kommunen. Det er et uvisiteret tilbud, som alle borgere i alle aldre kan benytte. Med flextur kan alle borgere mod egenbetaling på 36 kr. pr. tur bestille kørsel og blive kørt fra adresse til adresse efter eget valg i de kommuner, der er tilmeldt ordningen. Det betyder, at borgerne blandt andet kan blive kørt til sundhedsmæssige behandlinger hos f.eks. læge, tandlæge, hospitaler mv. samt til fritidsaktiviteter og andre sociale arrangementer.

#### Evaluering af flextursordningen

Evalueringen bygger dels på intern dataindsamling og dels på data fra Movia, som har udarbejdet en analyserapport af kørte flexture i Lyngby-Taarbæk Kommune for 2015.

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

Rapportens hovedkonklusioner er

- der var i 2015 8.181 ture med 9.084 passagerer. 5.531 ture (dvs. 2 ud af 3 ture) var interne i kommunen, mens 2.650 ture (dvs. 1 ud af 3 ture) var eksterne ture, hvor flexturen endte i andre kommuner
- knap 70 % af alle flexture i kommunen er 5 km eller derunder. Ofte benyttes flexstur til at besøge ægtefæller eller pårørende på et af kommunens plejecentre eller til indkøb
- brugerne af Flexstur er primært ældre borgere, og 78 % af kunderne er 60 år eller derover og 22 % er under 60 år.

Udviklingen i antallet af brugere viser, at flexstur er efterspurgt i kommunen, og at der er opnået et kendskab til ordningen, især blandt ældre borgere. En stikprøveundersøgelse blandt brugere af flexstur viser, at en del af brugerne er borgere, der allerede er i berøring med kommunen, herunder psykisk syge, yngre hjerneskadede, svagtseende og demente borgere. Denne målgruppe vil typisk ikke opfylde kriterierne om gangbesvær og fysisk funktionsnedsættelse, som gælder for bevilling af handicapkørsel.

Forvaltningen vejleder borgerne i at benytte flexstur. Dels er det mere fleksibelt for borgerne, som ikke skal visiteres og selv bestemmer antallet af ture, dels er de kommunale udgifter pr. kørsel væsentlig lavere (omtrent det halve jf. tabel 3 nedenfor) på flexstur i forhold til handicapkørsel.

Flexsturordningen dækker kørselsbehov for en målgruppe af borgere, som ikke kan benytte sig af den almindelige kollektive transport, men som godt kan komme ud til deres fortovs kant og dermed benytte flexstur. Der er således borgere, som tidligere alene kunne få dækket deres kørselsbehov ved brug af handicapkørsel, som nu kan få dækket behovet ved brug af flexsturordningen, og derfor ikke behøver en bevilling til handicapkørsel.

Målgruppen for handicapkørsel benytter også flexstur som et supplement.

Hvad angår de 22 % af målgruppen, der er under 60 år, er der en andel, som på grund af funktionsnedsættelser (bl.a. blinde/svagsynede, demente, hjerneskadede) kan have svært ved at benytte offentlige transportmidler. Samtidig er der også en andel, der benytter Flexstur, som uden vanskeligheder kan benytte anden offentlig transport.

Udvikling i udgifter til flexture og handicapkørsler

Tabel 1 viser udviklingen i kommunens udgifter til flexstur og handicapkørsel i 2013-2016. Udgifterne til flexstur er steget fra 0,3 mio. kr. i 2014 til 1 mio. kr. i 2015 i takt med udbredelsen af kendskabet til ordningen. Det forventede nedgang til 0,8 mio. kr. i 2016 skyldes, at egenbetalingen er hævet. Udgifterne til handicapkørsel er faldet med 0,4 mio. kr. i samme periode. Samlet set er forbruget til de to kørselsordninger steget med 0,4 mio. kr. fra 2013 til 2016.

Tabel 1 Udvikling i udgifter til flexstur og handicapkørsel 2013-16 (mio. kr.)

Kørselsordning	2013	2014	2015	*2016
Forbrug - Handicapkørsel	2,1	2,1	1,8	1,7
Forbrug - Flexstur	0,0	0,3	1,0	0,8
Forbrug - Samlet	2,1	2,4	2,8	2,5

\*Forventet forbrug

Faldet i udgifterne til handicapkørsler fra 2014 og frem skyldes dels, at de gennemsnitlige kørselsomkostninger er faldet, dels at antallet af ture på ordningen er blevet nedbragt, jf. tabel 2.

Tabel 2 Økonomiske nøgletal - handicapkørsel

Handicapkørsel	2013	2014	2015	*2016
Antal ture	8809	9236	8477	8791
Administration omk.	kr. 44	kr. 29	kr. 28	kr. 29
Gnm. Kørselsomk.	kr. 198	kr. 190	kr. 175	kr. 161

\*Tallene bygger på forventet forbrug

Faldet i antal ture med handicapkørsel kan forklares med, at borgere har ændret deres kørselsvaner bl.a. som følge af vejledning og vælger flextur frem for handicapkørsel, når det er økonomisk fordelagtigt for dem.

Hvad der bedst kan svare sig er meget afhængigt af den enkeltes kørselsbehov med hensyn til antal ture og turenes længde. Som eksempel skal en borger med bevilling til handicapkørsel betale et årligt abonnement på 300 kr. Bevillingen dækker op til 104 enkeltture pr. år. Flextur vil være billigere end handicapkørsel på ture op til 15 km, hvis borgeren har brug for ca. 50 ture årligt.

Som det fremgår af tabel 3, der viser kommunens gennemsnitlige udgifter pr. tur til henholdsvis flextur og handicapkørsel, betaler kommunen i gennemsnit mere end dobbelt så meget for at visitere en borger til handicapkørsel, som hvis borgeren gør brug af flextur-ordningen, og evalueringen viser, at knap 70 % af alle flexture i kommunen er 5 km eller derunder.

Tabel 3 Kommunale udgifter pr. tur.

Kørselsordning	Gnm. Kørselsomk.	Adm. Omk.	I alt
Handicapkørsel	kr. 161	kr. 29	kr. 190
Flextur	kr. 51	kr. 38	kr. 89

Der er sammenfattende en række fordele ved flextur: fleksibilitet for borgerne, billigere ture og bredere målgruppe. Ulempen er, at styrbarheden primært skal ske ved takstreguleringer, som det skete i 2016.

#### Flexturordningens fremtid i Lyngby-Taarbæk Kommune

I forlængelse af evalueringen af flextur skal der tages stilling til flexturordningens fremtid i kommunen. Fortsættelse eller nedlæggelse af flexturordningen.

#### Fortsættelse af flexturordningen

En forlængelse af flexturordningen vil betyde, at en stor gruppe af borgere bl. a. blinde/svagsynede, demente, hjerneskadede og folk med mindre funktionsnedsættelser bevarer deres kørselsmuligheder. Målgruppen har vanskeligt ved at tage offentlige transportmidler og opfylder ikke kriterierne for handicapkørselsordning.

Lægges til grund, at forbruget af flexture og handicapkørsler har fundet et stabilt leje i 2016, betyder det en udgift på 0,8 mio. kr. årligt til flextur-ordningen. I 2016 er der en grundbevilling til flextur på 0,5 mio. kr. Der er behov for tilførsel på 0,3 mio. kr. årligt. Der er et estimeret varigt mindreforbrug på 0,3-0,4 mio. kr. på handicapkørsler, og forvaltningen foreslår en budgetomplacering på 0,3 mio. kr. årligt i 2016-2018.

Forvaltningen foreslår desuden, at flexturordningen fortsat er forankret i Teknik- og Miljøudvalget, som er ansvarlig for kollektive/offentlige trafikordninger.

Ud over sammenhængen mellem handicapkørsler og flexiture, har forvaltningen konstateret en sammenhæng til beslægtede områder som fx anden kørselsstøtte som el-scootere og støttede biler til borgere med væsentligt nedsat funktionsniveau. Der er i prøveperioden med flexturordning givet afslag på støtte til tre biler, med henvisning til at borger kan benytte flexitur. Ankestyrelsen har behandlet de efterfølgende tre klagesager og givet kommunen medhold. Der er potentiale for yderligere systematisk henvisning til brug af flexitur frem for andre støttede kørselsordninger, såfremt flexiturordningen forlænges.

#### Nedlæggelse af flexitur-ordningen

En nedlæggelse af flexiturordningen vil betyde, at en stor gruppe af borgere bl.a. blinde/svagtsynede, demente, hjerneskadede og folk med mindre funktionsnedsættelser mister kørselsmuligheder. En del af borgerne vil søge godkendelse til handicapkørsel, og en del vil være berettigede, såfremt der ikke er et alternativ at henvisne til. Det vil betyde en stigning i antallet af handicapkørsler og en stigning i antallet af borgere visiteret til handicapkørselsordning, som er dobbelt så dyr som flexiturskørslerne.

Hertil kommer bevilling af flere støttede biler og manglende muligheder for at indhøste potentiale ved yderligere systematisk henvisning til brug af flexitur frem for andre støttede kørselsordninger.

#### Forvaltningens anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at tilbuddet om Movia flexitur forlænges frem til udgangen af 2018 og evalueres igen medio 2018 med henblik på at følge udviklingen i brugergruppen og afledte økonomiske konsekvenser. Anbefalingen skal ses i lyset af, at en forlængelse af flexiturordningen vil betyde, at nogle borgere bl.a. blinde/svagtsynede, demente, hjerneskadede og folk med mindre funktionsnedsættelser bevarer kørselsmuligheder.

Mange i denne målgruppe har svært ved at tage offentlige transportmidler og opfylder ikke kriterierne for handicapkørselsordning.

### **Lovgrundlag**

Lov om offentlig befordring. Handicapkørslen skal tilbydes. Flextrafik er en kan-opgave.

### **Økonomi**

#### Forlængelse af flexitur-ordningen

Lægges til grund, at forbruget af flexiture og handicapkørsler har fundet et stabilt leje i 2016, skønnes den årlige udgift til 0,8 mio. kr. til flexitur-ordningen. I 2016 og frem er der en grundbevilling til flexitur på 0,5 mio. kr. I 2016 - 2018 er der derfor behov for tilførsel af budget på 0,3 mio. kr. årligt. Der er et estimeret varigt mindreforbrug på 0,3-0,4 mio. kr. på handicapkørsler grundet flexiturordningen. Forvaltningen foreslår en budgetomplacering af 0,3 mio. kr. årligt fra handicapkørsler til Flexitur i 2016 - 2018.

#### Nedlæggelse af flexitur-ordningen

Isoleret set vil en nedlæggelse af flexitur-ordningen medføre en budgetbesparelse på 0,5 mio. årligt fra 2017 og frem.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

Social- og Sundhedsudvalget for så vidt angår indstilling 1-3.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår indstilling 1-2.

## **Beslutning**

### **Handicaprådet, 13. september 2016, pkt. 2:**

Teknik- og Miljøudvalget, 30. august 2016, pkt. 18:

Ad 1-2) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Social- og Sundhedsudvalget den 31. august 2016

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet.

Ad 3) Godkendt, idet udvalget bemærker, at Seniorrådet har indsendt høringsvar.

### Supplerende sagsfremstilling

Handicaprådet behandlede forslaget på møde 13. september. Referatet fra mødet er vedlagt (bilag).

Handicaprådet giver i høringsvaret udtryk for, at de kan ikke anbefale fortsættelsen af flexkursordningen på det foreliggende grundlag, såfremt ordningen skal finansieres ved en systematisk forringelse af serviceniveauet for andre støttede kørselsordninger herunder støttede biler.

Forvaltningen gør opmærksom på, at en nedlæggelse af Movia Flexkur vil det betyde, at borgere med mindre funktionsnedsættelser, herunder psykisk syge, yngre hjerneskadede, svagtseende og demente borgere ikke længere vil have et kørselstilbud. Denne målgruppe vil typisk ikke opfylde kriterierne for Movia Handicapørsel om gangbesvær og fysisk funktionsnedsættelse. Individuel handicapørsel er målrettet svært bevægelseshæmmede som kørestolsbrugere og borgere med ganghjælpemidler. Derfor er ordningen "fra dørtrin til dørtrin". Ordningen er et alternativ til offentlig transport, da den henvender sig til en begrænset personkreds, der pga. et bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og derfor ikke kan benytte offentlig transport – også selvom denne er handicapvenligt indrettet.

Handicaprådet udtrykker endvidere kritik af, at rådet ikke har været orienteret om den praksisændring, der har været i tildeling af støtte til kørselsordninger. Handicaprådet er af den opfattelse, at Handicaprådet skulle have været hørt inden praksisændringen.

Forvaltningen gør opmærksom på, at indførelse af et nyt tilbud i en "tilbudsvifte" altid vil medføre en praksisændring, idet der vil være et nyt tilbud, som forvaltningen er forpligtet til at forholde sig til, og som derfor skal indgå i den konkrete, individuelle vurdering af en borgers behov.

Ved ansøgning om Movia handicapørsel eller støtte til bil skal forvaltningen i sin konkrete og individuelle sagsbehandling derfor tage højde for borgers muligheder for at benytte offentlige transport som fx flexkur og andre kørselsmuligheder. I alle de kommuner, som har indført flexkur, er dette således en ny offentlig transportmulighed - "fra kantsten til kantsten". Såfremt dette kan bidrage til at dække borgers kørselsbehov, har det betydning for den samlede vurdering og sagsbehandling. Der indgår en afprøvning af borgers gangfunktion af en fysioterapeut og denne sættes i relation til aktivitetsbehov. Derudover laves en detaljeret kortlægning af kørselsbehovet. Kørselsskemaet indgår i en vurdering af, hvorvidt kørselsbehovet kan dækkes med alternative transportmuligheder herunder Movia handicap,

flexurer og el- scooter. Kørselsområdet er ikke omfattet af revisitationspligt og der er derfor ikke nogen borgere, der revisiteres og dermed ikke nogen, der mister en bevilling.

Ankestyrelsen begrundet fx en afgørelse på afslag med at kørselsbehov for ansøger med gangdistance på 100-180 meter mere hensigtsmæssigt kunne tilgodeses ved andre ordninger, herunder ved brug af el-scooter ved kørsel i nærområdet, ordninger om individuel handicapkørsel samt ved brug af offentlige transportmidler.

Borgere, der er bevilliget Movia Handicapkørsel, er ikke blevet revisiteret til Movia Flextur efter indførelse af denne ordning. Det er således kun ved nye bevillinger, at dette tilbud vil indgå i den konkrete, individuelle vurdering. Der er dog borgere, der er visiteret til Movia Handicapkørsel, der vælger at benytte sig af Movia Flextur i stedet, hvor det er billigere ift. egenbetaling.

Ved bevilling af handicapbil vil der desuden lægges vægt på, at borgere med varigt fysisk eller psykisk funktionsevne i væsentlig grad får styrket muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde eller gennemføre en uddannelse eller færdes. Og kun borgere, der har aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for bil, kan opnå økonomisk støtte til en bil. Bil-sager revurderes ikke efter bevilling er givet, medmindre der indtræffer sociale ændringer, som ændrer grundvilkårene for bevillingen. Det kan fx være et barn der kommer på døgninstitution eller ophør af job, hvorved der ikke længere er erhvervsmæssig baggrund for bevilling af bil. Endelig gør forvaltningen opmærksom på, at der ikke i indstillingen omkring fortsættelse af Movia Flextur er lagt op til en ændring i budget afsat til handicapbiler.

Det kan derudover oplyses om forskellene på Movia Handicapkørsel og Movia Flextur:

- Du skal visiteres til Movia Handicapkørsel. Movia Flextur kan bruges af alle kommunens borgere.
- Ved Movia Handicapkørsel kommer du fra dørtrin til dørtrin ved Movia Flextur fra fortov til fortov.
- Ved Movia Handicapkørsel varierer priserne efter 5 km. afhængig af længden på turen fra 2,40 - 1,20 kr. pr. km. Movia Flextur koster 6 kr. pr. km. ud over 10 km. Det betyder, at det økonomisk kan betale sig at anvende Movia Handicap, hvis der er tale om lange distancer. Der er borgere, der er visiteret til Movia Handicapkørsel, der vælger at anvende Movia Flextur på kortere distancer grundet prisen.
- Ved Movia Handicapkørsel er der et begrænset antal bevilgede kørsler (104 kørsler årligt). Ved Movia Flextur er der et ubegrænset antal flexurer. Borgere visiteret til Movia Handicapkørsel kan derfor supplere med Movia Flextur.
- Borgere, der allerede er visiteret til Movia Handicapkørsel eller har fået bevilget en handicapbil revisiteres ikke grundet indførelse af Movia Flextur. Det er kun ved nyvisitationer, at Movia Flextur indgår som et muligt tilbud i vurderingen af den enkelte borgers konkrete behov.

## **Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016**

Ad 1-2) Anbefalet.

Social- og Sundhedsudvalget, den 5. oktober 2016

Ad 1) Anbefalet.

For stemmer 6 (A (2), C (1), V (1), O (1) og Dorthe la Cour (UP)).

F tager forbehold.

Ad 2) Anbefalet.

For stemmer 6 (A (2), C (1), V (1), O (1) og Dorthe la Cour (UP)).

F tager forbehold.

Udvalget bemærker, at forvaltningen på et møde i Handicaprådet orienterer nærmere om visitation til kørsler mv.

Økonomiudvalget, den 13. oktober 2016

Ad 1-2) Anbefalet.

Sofia Osmani (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Kommunalbestyrelsen, den 3. november 2016

Ad 1-2) Godkendt.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende. I stedet deltog Thomas Lykke Frederiksen (I).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

## **Bilag**

Analyse af Flextur i 2015

Høringssvar Seniorrådet

Referat handicaprådet 13. september 2016

## **Punkt 5: Beslutning om beskyttelse af diger i kommunen**

01.05.25-G01-11-16

### **Resume**

Kulturministeren og Miljø- og Fødevareministeren opfordrede i juni 2016 kommunerne til at benytte sig af muligheden i Museumsloven for at følge op på amternes vejledende udpegning af beskyttede sten- og jorddiger med en konkret udpegning. Forvaltningen foreslår, at dette arbejde ikke igangsættes, fordi det vurderes at være for ressourcekrævende i forhold til effekten i Lyngby-Taarbæk Kommune.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at udvalget beslutter ikke at foretage en konkret udpegning af de beskyttede diger på nuværende tidspunkt.

### **Sagsfremstilling**

#### Baggrund

Digerne i landskabet afspejler skiftende tiders administrative grænser, ejerforhold og landbrugets driftsform siden jernalderen. Digerne rummer store kulturhistoriske, biologiske og landskabsmæssige værdier, hvilket er årsagen til, at diger er beskyttet efter museumsloven.

Kulturministeren og Miljø- og Fødevareministeren opfordrer i et fælles brev den 3. juni 2016 kommunerne til at benytte sig af Museumslovens mulighed for, at kommunerne selv kan foretage en konkret udpegning af de beskyttede sten- og jorddiger i enten hele kommunen eller i et sogn.

Sten- og jorddigerne blev beskyttet i sin nuværende form ved vedtagelse af naturbeskyttelsesloven i 1992. Siden er lovområdet flyttet til museumsloven med det samme indhold.

Ministeropfordringen begrundes med, at de beskyttede diger i 1992 blev kortlagt på baggrund af Geodatastyrelsens kortværk Danmark (1:25.000), men denne kortlægning er kun vejledende. Ingen amter eller kommuner har færdiggjort en konkret udpegning, som loven ellers har givet mulighed for, siden lovens vedtagelse i 1992. Dette mener ministrene er ærgerligt af to årsager, dels er der nogle værdifulde diger, som ikke er beskyttet, og dels er der diger, som bør fjernes fra kortmaterialet, fordi de har ringe kulturhistorisk, biologisk og landskabsmæssig værdi.

#### Forvaltningens undersøgelse

Lyngby-Taarbæk Kommune har efter amternes nedlæggelse i 2007 haft dispensationsmyndigheden i forhold til de beskyttede sten- og jorddiger, og i de næsten 10 år har der ikke været en eneste sag om dispensation. I forbindelse med salg af dele af Dyrehavegårds Jorder blev det konstateret, at en række vejledende registrerede diger fejlagtigt fremgik som beskyttede. Slots- og Kulturstyrelsen har i august 2016 fjernet de vejledende udpegede diger på Dyrehavegårds Jorder fra kortlægningen.

#### Nabokommunerne

Tilsammen er der vejledende registreret 6 km diger i kommunegrænsen. En rundringning til nabokommunerne gav indtryk af, at ingen af dem forventede at igangsætte en konkret udpegning af sten- og jorddiger på nuværende tidspunkt.

Kommunernes Landsforening er også opmærksom på opfordringen, som umiddelbart vurderes til at kunne blive en ressourcekrævende opgave at løfte for især landkommuner uden ekstra midler fra statens side.

## Ressourceforbrug til registrering

Hvis kommunen vælger at igangsætte en konkret udpegning af de beskyttede diger, vil arbejdet først bestå i at studere historiske kort for at finde alle indtegnede diger. Dernæst foretages et feltstudie, hvor alle de vejledende registrerede sten- og jorddiger besigtiges og vurderes (i alt 16,2 km), tilsvarende for de diger, som fremgår af historiske kort. Det forventes at være udfordrende at vurdere, om digerne er tilstrækkeligt kulturhistorisk, biologisk eller landskabsmæssigt værdifulde til at være omfattet af en konkret beskyttelse. Der foreligger vejledninger fra staten, men det er svære faglige vurderinger, og det er sikkert også en af grundene til, at ingen kommuner har fået udpeget deres diger konkret, selvom det har været forsøgt rundt omkring, også med eksperthjælp fra de lokalhistoriske museer.

## Godkendelsesprocedure

Hvis kommunen får udarbejdet et forslag til konkret udpegede diger, skal forslaget offentliggøres i 8 uger herunder sendes til berørte lodsejere, relevante interesseforeninger, -styrelser og nabokommuner. Efter indsigelsesfristen kan Kommunalbestyrelsen vedtage forslaget. Hvis der foretages ændringer i forslaget, skal det i fornyet høring. Kommunen sender den endelige udpegning med de indkomne bemærkninger til Slots- og Kulturstyrelsen, som har 8 uger til at komme med indsigelser. Hvis styrelsen har indsigelser, kan de konkrete udpegninger kun få retsvirkning, hvis der kan opnås enighed. Er der så omfattende ændringer, at der reelt er tale om et nyt forslag, skal det offentliggøres, og proceduren skal køre forfra.

## Anden lovgivning

Størstedelen af landarealet i Lyngby-Taarbæk Kommune er byzone, hvor der ikke kan være beskyttede diger. I landzonen, som for en stor del udgøres af Dyrehaven, vurderer forvaltningen, at digerne er godt beskyttet, alene fordi arealerne er statsejede, og generelt omfattet af megen offentlig opmærksomhed. Det samme gør sig gældende på Frilandsmuseet, som også ligger i Landzone. Langt størstedelen af resterende arealer i landzone er omfattet af fredninger, hvor der ikke må foretages tilstandsændringer, herunder terrænændringer uden dispensation. Det vil sige, at såfremt et dige ønskes påvirket på et fredet areal, vil det også blive vurderet, i hvilken grad det er omfattet af digebeskyttelsen efter Museumsloven.

En stor del af de fredede arealer er endvidere omfattet af Naturbeskyttelseslovens beskyttelseslinjer på 100 meter fra å, sø og fortidsminder, hvor tilstandsændringer heller ikke er tilladt uden dispensation.

## Forvaltningens samlede vurdering

Fordelene ved en konkret udpegning af diger i Lyngby-Taarbæk Kommune vurderes at bestå i, at der i eventuelle efterfølgende digesager kan argumenteres hurtigt og sikkert med de faglig begrundelser og de politiske vedtagelser, som bliver en del af udpegningen. Desuden kan det være kulturhistorisk interessant at få registreret alle de diger, der gennem tiderne har været registreret på historiske kort i kommunen. Også i de tilfælde de ikke bliver omfattet museumslovens beskyttelse, kan de være med til i andre sammenhænge at fortælle historien om kommunens fysiske udvikling.

Forvaltningen vurderer dog, at en konkret udpegning af digerne i Lyngby-Taarbæk Kommune kun vil ændre beskyttelsen af digerne i ubetydelig grad i forhold til det ressourceforbrug, der skal anvendes til den konkrete udpegning. Opgaven kan evtuentuelt løses på et senere tidspunkt, hvis kommunen ønsker det, eller hvis staten fx. afsætter midler til opgaven.

## Lovgrundlag

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af digebekendtgørelsens § 2 beslutte at udpege beskyttede diger konkret på grundlag af en samlet vurdering af digerne inden for hele kommunes areal eller inden for et sogn.

## Økonomi

Forslaget kræver ingen finansiering.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016

Godkendt.

# Punkt 6: Beslutning om fremtidigt CO2 reduktionsmål 2016-2025

00.16.00-P15-2-16

## Resume

En CO2-kortlægning i 2016 viser, at Kommunalbestyrelsens mål om 20% CO2-reduktion for 2020 er nået i 2015. Forvaltningen anbefaler, at der vedtages et nyt mål for 2025 om at reducere CO2-udledningen yderligere 25% i forhold til 2015.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der vedtages et nyt CO2 reduktionsmål for 2025 på 25% i forhold til 2015 niveauet. Dette svarer til, at CO2-udledningen sænkes fra 4,8 ton CO2/borger i 2015 til 3,6 ton CO2/borger i 2025.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede i 2015, at klimastrategien fortsat skulle være en del af kommuneplanstrategien GRØNT LYS+. Klimastrategien indeholder blandt andet et mål om at reducere CO2-udslippet med 20% i 2020, i forhold til 2008-niveau.

For at måle hvor langt kommunen er fra målet, har COWI gennemført en CO2-kortlægning for 2015, finansieret via Lyngby-Taarbæk Kommunes klimapartnerskabsaftale med DONG Energy (bilag). Kortlægningen viser, at CO2-udledningen i 2015 er reduceret med ca. 30% i forhold til 2008-niveauet. Dette skyldes primært, at CO2-udledningen i den danske elproduktion er sænket med 50%, elforbruget i kommunen er reduceret med 12%, og at CO2-udledningen for kommunens vejtransport er reduceret med 35%. Kortlægningen af CO2-udledningen for især transport i 2008 var dog behæftet med store usikkerheder, hvorfor resultatet og sammenligningen med 2008 ligeledes er behæftet med en vis usikkerhed. Forvaltningen anbefaler derfor, at man fremover anvender 2015 som baseline for nye mål.

Lyngby-Taarbæk Kommunes CO2-udledning i 2015 er 4,8 ton CO2/borger, hvilket placerer kommunen blandt de "renere" københavnske forstadskommuner, hvis CO2-udledning spænder fra 4,6 til 5,4 ton CO2/borger.

Hvis kommunen skal bibeholde sin position og sit grønne image, er det nødvendigt også fremadrettet at sætte et ambitiøst mål.

Forvaltningen vurderer, at det er realistisk at opnå en yderligere CO2-reduktion på 25% i 2025, så udledningen kommer ned på 3,6 ton CO2/borger.

Dette baseres på følgende faktorer

- det er først nu, at fjernvarmeudbygningen tager fart i Lyngby-Taarbæk Kommune. Vestforbrænding har beregnet, at fjernvarmeudbygningen frem til 2020 vil reducere CO2-udledningen med 45.000 ton, svarende til 17% af CO2-udledningen i 2015. Dette kræver dog en tilslutningsprocent på 98% og 97% i hhv etape A (under implementering) og etape B (i forslag) af udbygningen. Erfaringen viser, at det kan tage lang tid at nå disse tilslutningsprocenter. Pt er man på 91% tilslutning i etape A, og Vestforbrændingens eget konservative skøn er på 90% for etape B i 2020. En mere realistisk vurdering er således, at CO2-reduktionen fra fjernvarmeprojektet er på 40.000 ton svarende til 15%.
- CO2-udledningen fra Danmarks elproduktion anslås i beregninger foretaget for Energistyrelsen at blive reduceret med 27% i 2025 i forhold til 2015, svarende til 6% reduktion i Lyngby-Taarbæks CO2-udledning. Men med det nuværende tempo i den danske udbygning med Vedvarende Energi, vil et skøn på 4% være mere realistisk.
- hertil kommer en forventning om gradvist renere biler, Letbanen, samt en række regionale og lokale initiativer, såsom fremme af energirenovering af både private, erhvervs-, og offentlige bygninger, fremme af varmepumper, udnyttelse af spildvarme, affalds-genanvendelse, LED belysning, grønne indkøb og bedre transportadfærd via mobilitetsprojekter - som alt i alt formodes at kunne bidrage med ca. 6% CO2-reduktion.

Af de nævnte faktorer skal bemærkes, at de 2 første er afhængige af eksterne faktorer (Naturgaspriser, grundlag for Samfundøkonomiske beregninger, Vindmølleudbygning). Ønskes et mere ambitiøst mål for CO2-reduktionen, er det derfor de lokale initiativer, anslået til 6% CO2-reduktion, der skal sættes flere ressourcer af til. Det er dog også væsentligt,

at disse initiativer handler om at påvirke borgere til en ændret adfærd (vi kan ikke tvinge borgerne til at renovere deres hus), hvorfor der ikke er en garanteret effekt. Et mere ambitiøst mål kan forsøges nået ved f.eks. at indføre tilskudordninger til energirenovering med samfinansiering fra Byfornyelsesmidler, og/eller ved omfattende kampagner - udover hvad forvaltningen allerede planlægger.

Ovennævnte faktorer er nærmere uddybet i notat "Uddybning af forventet CO2-reduktion i Lyngby-Taarbæk Kommune 2016-2025" (bilag).

Fremtidig måling af kommunens CO2-udledning forventes i de kommende år at blive nemmere, da RealDania finansierer udarbejdelsen af et nyt CO2-beregningsværktøj, som skulle være tæt på lancering. Målet med værktøjet er, at kommunerne på en nem og mindre ressourcekrævende måde årligt vil kunne få en indikation af, hvor langt de er med at nå deres CO2-reduktionsmål. Dette giver kommunen mulighed for løbende at justere det fremtidige CO2-reduktionsmål og gøre det mere ambitiøst, ifald der opnås ekstraordinært gode resultater i de kommende år - det anbefales at vurdere dette hvert andet år.

## **Lovgrundlag**

Der er ikke lovkrav om, at kommunen skal vedtage et CO2-reduktionsmål, men kommunens klimastrategi indeholder et mål om at reducere CO2-udslippet med 20% i 2020 i

forhold til 2008.

## **Økonomi**

Et mål om at sænke CO2-udledningen med 25% i 2025 ift. 2015 niveauet forventes løst inden for den nuværende ramme, svarende til det afsatte budget i 2016.

Såfremt CO2-reduktionsmålet ønskes hævet yderligere, vil dette kræve yderligere ressourcer afsat i budgettet.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016

Anbefalet med ønske om at få forelagt sagen igen i foråret 2017 med mulighed for at hæve ambitionsniveauet til 30 %, herunder indeholdende de eventuelt afledte økonomiske konsekvenser.

B tog forbehold.

Kommunalbestyrelsen, den 3. november 2016

Henrik Brade Johansen (B) foreslog, at der vedtages et nyt CO2 reduktionsmål for 2025 på 30 % i forhold til 2015 niveauet.

For stemte B (1), F (2) og Ø (1).

Imod stemte C (5), A (5), V (3), O, I og Dorthe la Cour (UP)

Birgitte Hannibal (UP) undlod at stemme.

Teknik og Miljøudvalgets protokollat af 4. oktober 2016 herefter godkendt.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende. I stedet deltog Thomas Lykke Frederiksen (I).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

## **Bilag**

CO2 kortlægning Lyngby Taarbæk Kommune 2015

notat om CO2 reduktionsmål 2025

# Punkt 7: Beslutning om skoletrafik på Toftebæksvej og Carlshøjvej i forbindelse med ombygning af Lindegårdsskolen

05.13.10-G02-20-16

## Resume

Forældre med børn på Lindegårdsskolen og SFO Toften har sendt brev til Kommunalbestyrelsen med ønske om et sikkert krydsningspunkt på Toftebæksvej ved Carlshøjvej. De har endvidere anmodet om, at skolevejenes sikkerhed tænkes ind i ombygningsprojektet af Lindegårdsskolen. Ligeledes har forvaltningen modtaget en henvendelse fra en beboer, der oplever meget gennemkørende trafik og høje hastigheder på Carlshøjvej, hvorfor der ønskes en fartdæmpning af skolevejen.

Forvaltningen samarbejder med skolen om informationsskrivelse om adgangsveje samt anbefalede skolevejene under byggeriet og herudover løbende vurdere skolevejene.

## Indstilling

Det foreslås, at

1. forvaltningen samarbejder med Lindegårdsskolen om at udarbejde informationsbrev til forældre om anbefalede skoleveje, mens Lindegårdsskolen ombygges
2. forvaltningen arbejder videre med sikring af skolevejene under byggeriet, samt at der fortsat sker en løbende vurdering af skolevejsnettet.

## Sagsfremstilling

Toftebæksvej ved Carlshøjvej

På baggrund af henvendelsen har forvaltningen foretaget besigtigelse af forholdene på Toftebæksvej ved Carlshøjvej tirsdag den 6. september i tidsrummet kl. 7.30 - 8.00. På denne dag kunne det konstateres, at 15 elever krydser vejen ifølgeskab med voksne og én elev krydser vejen alene. Der er i alt ca. 520 elever på skolen. Der er ikke foretaget observation af, hvorledes eleverne kommer fra skole.

SFO Toften har indgang på hjørnet af Toftebæksvej/Carlshøjvej. Elever og forældre krydser Toftebæksvej ved Carlshøjvej, da det er den korteste vej for gående og cyklister, der kommer fra nord eller nordvest. Oversigtsforholdene på dette sted er dårlige mod syd, så forvaltningen kan ikke anbefale, at elever og forældre krydser vejen her.

Set i lyset af den kommende ombygning af Lindegårdsskolen og ændret brug af SFO Toften i byggeperioden, anbefaler forvaltningen, at forældre og børn benytter fodgængerovergangen ved Skt. Knud Lavard Skolen, når de skal krydse Toftebæksvej.

Ombygning af Lindegårdsskolen - sikre skoleveje under og efter ombygning af Lindegårdsskolen

Ombygningen af Lindegårdsskolen går i gang i oktober efter efterårsferien. Udskolingen flytter ud, mens indskolingen og mellemtrinnet bliver tilbage på skolens område under byggeriet. I byggeperioden er det mellemtrinnet, der skal bruge SFO Toften som skole.

Forvaltningen har foreslået, at lukke den eksisterende indgang til SFO Toften og etablere ny indgang længere syd på således at elever og forældre får incitement til at bruge den eksisterende fodgængerovergang ved Skt. Knud Lavard Skolen. Lindegårdsskolen har undersøgt forholdene, og mener ikke det er en mulighed, da en indgang i sydlige hjørne vil gå gennem legeomåde.

Byggepladsen vil blive indhegnet, og der vil blive givet tilladelse til arbejdskørsel til byggepladsen ad Carlshøjvej. På hverdage vil der blive stillet krav om, at tung kørsel skal ske uden for skolemyldretiden, dvs. ikke i tidsrummet kl. 7.30 - 8.30.

Forvaltningen samarbejder med Lindegårdsskolen om at udarbejde informationsbrev til forældre om anbefalede skoleveje i anlægsperioden.

Når ombygningen er færdig vil der være adgang til skolen fra henholdsvis Lyngbygårdsvej og Carshøjvej. Samtidig vil SFO Toften ikke længere blive benyttet af skolen, og derfor vil der ikke længere være behov for krydsning af Toftebæksvej på det kritiske sted.

### Carlshøjvej

Carlshøjvej er en offentlig vej, som har betydning for den almene trafik, og hvorfra der er adgang til skolen. Carlshøjvej er busbetjent af Movia (pt. er bussen omlagt på grund af lukning af Kanalvej). Der vil derfor være nogen gennemkørende trafik nu og i fremtiden. Den tilladte hastighed på Carlshøjvej er den generelle hastighedsbegrænsning inden for tættere bebygget områder, dvs. 50 km/t.

Forvaltningen har gennemført en trafiktælling og hastighedsmåling fra den 9. august til den 11. august 2016. Resultatet af tællingerne viser, at der dagligt kører 898 køretøjer på vejen (sammenlagt for begge retninger), samt at bilisterne i gennemsnit kører 36,8 km/t, og at 85% af bilisterne kører under 48,8 km/t. Med baggrund i hastighedsmålingerne vurderer forvaltningen, at der ikke køres for stærkt.

### Generelt

Forvaltningen vil arbejde videre med sikring af skolevejene under byggeriet samt løbende vurdere skolevejene.

## Lovgrundlag

Toftebæksvej og Carlshøjvej er offentlige veje. I henhold til § 8 i "Lov om offentlige veje" er det vejmyndighedens ansvar (kommunen) at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikkerhed, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje.

I henhold til "Færdselsloven" § 3, stk. 3 skal politi og vejmyndighed efter samråd med skolerne træffe foranstaltninger til at sikre skolevejen.

## Økonomi

Sagen har pt. ingen økonomiske konsekvenser.

Der er ikke i forbindelse med ombygningsprojektet af Lindegårdsskolen afsat budget til at forbedre skoleveje og adgangsveje til skolen. Der er heller ikke i budget 2016 - 2019 afsat budget til etablering af sikre skoleveje.

## Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Besluttet at forvaltningen i samarbejde med skolen og skolebestyrelsen drøfter en løsning, der øger trafiksikkerheden på skolen, herunder gennem adfærdsregulerende tiltag, og efterfølgende vender tilbage til udvalget herom.

## **Bilag**

Sikker skolevej Toftebæksvej - brev fra forældre på Lindrgårdsskolen

Carlshøjvej - henvendelse om meget trafik og hurtig kørsel på s

## Punkt 8: Skrifttype på skilte til designmanual (Beslutning)

00.01.10-A00-17-15

### Resume

Kommunalbestyrelsens besluttede den 15. september 2016 en ny fælles designlinje for Lyngby-Taarbæk Kommune, dog oversendes design af byrumsskilte til Teknik- og Miljøudvalget. I nærværende sag forelægges to forslag til fremtidig anvendelse af skrifttype på vejnavneskilte og byrumsinventar. Forvaltningen forelægger efterfølgende med baggrund i udvalgets beslutning forslag til tillæg til designmanual om design af vejnavneskilte og byrumsinventar.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. anvende skrifttypen Flama på vejnavneskilte
2. anvende skrifttypen Flama på øvrigt byrumsinventar
3. anvende kortfattede undertekster på vejnavneskilte med historiske referencer
4. forvaltningen i december 2016 forelægger forslag til en tids- og procesplan for udarbejdelse af tillæg til designmanualen, der omfatter byrumsinventar og vejnavneskilte.

### Sagsfremstilling

Teknik og Miljøudvalget besluttede den 4. november 2014, at forvaltningen skulle arbejde videre med retningslinjer til vejnavneskiltning og byrumsinventar i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen skulle ligeledes fremlægge forslag til implementeringsplan. Udvalget besluttede, at en udskiftning af vejnavneskilte og byrumsinventar skulle tilpasses de afsatte budgetter. Efterfølgende besluttede Økonomiudvalget i januar 2016, at der skulle udarbejdes en fælles designlinje for hele kommunen, og at arbejdet med vejnavneskilte- og byrumsinventaret skulle afvente denne.

Økonomiudvalget bad således forvaltningen om at anvende et professionelt grafisk firma til at udarbejde en fælles grafisk designlinje for hele kommunen. Formålet med designmanualen er at understøtte en grafisk ens, professionel og letgenkendelig linje. På den baggrund engagerede forvaltningen et eksternt grafisk firma til opgaven.

Den vedtagne designmanual indeholder en overordnet fælles designlinje for hele kommunen, herunder valg og brug af logo, skrifttype (font), farver og grafiske elementer (bilag 1). Designmanualen fastlægger en farve (blå pantone 294/RAL 5011) på alt kommunalt inventar i kommunens uderum. Denne pantone-/RAL-farve er valgt ud fra den i Teknik- og Miljøudvalget behandlede farve, jf. sagen af 4. november 2014. Yderligere design af vejnavneskilte og byrumsinventar er af Kommunalbestyrelsen oversendt til Teknik- og Miljøudvalget.

I nærværende sag forelægges forslag til skrifttype til vejnavneskilte og byrumsinventar. Efterfølgende vil forvaltningen med baggrund i udvalgets beslutning udarbejde en tids- og procesplan for udarbejdelse af et særskilt tillæg til designmanualen, som alene omfatter vejnavneskilte og byrumsinventar. Forvaltningen kan i den forbindelse oplyse, at vejnavneskilte alene omfatter de kommunale skilte, der oplyser om vejnavne, ikke vejvisning o.l. Byrumsinventar omfatter affaldsspande, bænke, steler, bus- og læskærme i det åbne byrum. Byrumsinventaret omfatter ikke skiltning på kommunale bygninger eller oplysninger på anden vis inden for en matrikel. Dette er omfattet af designmanualen, som henhører til Økonomiudvalgets ressortområde.

Forslag til skrifttype til vejnavneskilte generelt indgår i det eksterne grafiske firmas oplæg til en fælles designlinje. Det eksterne grafiske firma anbefaler skrifttypen Flama til alle former for skilte, og som også anvendes til kommunens logo og redaktionelle design. Det gælder f.eks. både skilte knyttet til de kommunale ejendomme (domicilskilte) samt vejnavneskilte. Derudover anbefaler firmaet yderligere to skrifttyper til web og breve mm., idet én skrifttype ikke kan dække alle behov i en så bred virksomhed som en kommune.

Valg af skrifttype til vejnavneskilte kan udover krav om læsbarhed ske ud fra flere hensyn. Et hensyn kan være ønske om at skabe et fælles udtryk på tværs, så skrifttyper anvendt på f.eks. domicilskilte og vejnavnsskilte er den samme. Et andet hensyn kan være et ønske om et særskilt karakterudtryk for vejnavneskilte, som opleves som identitetsskabende.

En borger (uddannet grafisk designer) udarbejdede i 2014 et forslag til "Retningslinjer for skilte- og byrumsinventar i Lyngby-Taarbæk", hvori også indgår en skrifttype til vejnavneskilte designet af ham selv (betegnet "Kommunal"). Efter beslutningen i Teknik- og Miljøudvalget i november 2014 har forvaltningen arbejdet videre med forslaget sammen med borgeren, bl.a. er skrifttypen "Kommunal" gjort mere tydelig og læsbar, ligesom der er udarbejdet et fornyet oplæg til skilte-design med fortsat tilbud om, at retningslinjerne og skrifttypen uden beregning overdrages til Lyngby-Taarbæk Kommune under forudsætning af, at denne anvendes på kommunens vejnavneskilte fremover (bilag2).

Efter behandlingen af den fælles designmanual i september 2016 bad Kommunalbestyrelsen forvaltningen om at indhente to uafhængige grafiske firmaers vurderinger af skrifttypene Flama og "Kommunal". De to firmaer blev bedt om at vurdere på dels skrifttypernes egnethed til skilte, herunder fx læsbarhed og tydelighed, og dels skrifttypernes grafiske formsprog, herunder fx karakter og designmæssigt signal.

Det ene firma (G1) vurderer (bilag 3), at begge skrifttyper er letlæselige. G1 karakteriserer Flama som "letlæselig i såvel bredde, styrke og vægt", mens G1 finder, at skriften "Kommunal" er "lovlig tynd eller let". G1 vurderer, at hvad angår skrifttypernes formsprog og visuelle udtryk, så er ingen af de to skrifttyper optimale valg. Flama beskrives som et "anonymt udtryk", mens "Kommunal" betegnes som "uklar i sit formsprog". G1 forholder sig også til andre elementer i designmanualen, som dog ikke indgår i nærværende sag.

Det andet firma (G2), som kun har kunne give en foreløbig vurdering inden for den givne tid, vurderer (bilag 4), at Lyngby-Taarbæk Kommune gør sig klart, om skiltetyperne skal være identitetsskabende eller om de skal indgå i en helhed og skabe genkendelighed på tværs. G2 anbefaler at følge designmanualens skilte-design, som betegnes som "rent, overskueligt og brugervenligt". G2 anbefaler i øvrigt at gennemføre en test for at vurdere skrifttypernes egnethed til skilte.

Forvaltningen er fuldt ud opmærksom på, at valg af design og layout er en højest subjektiv og individuel vurdering, som ingen sandhed kan diktere. Da Kommunalbestyrelsen har valgt Flama som gennemgående skrifttype, vil forvaltningen på baggrund af de uafhængige vurderinger og ud fra en så nøgterne betragtning som muligt anbefale, at der vælges en og samme skrifttype til alt kommunale uderumsinventar. Forvaltningen vurderer, at med én skrifttype i uderummet sikres en klar "rød" tråd i kommunens, herunder ved anvendelse af samme skrifttype på både skilte på kommunale bygninger og byrumsinventar, som kan være placeret i nærhed til hinanden. Derfor anbefaler forvaltningen, at skrifttypen Flama vælges til vejnavneskilte og byrumsinventar, hvor der måtte være skrift på sådanne. Endvidere anbefaler forvaltningen at tilføje kortfattede historiske referencer som undertekster på 1-2 linjer med lidt mindre skrifttyper, jf. designmanualens side 54-55. Ved at forklare vejnavnet enten gennem en lille historisk fortælling eller baggrund for navnet understøttes de lokalhistoriske fortællinger.

## **Lovgrundlag**

Vejnavneskilte er ikke omfattet af Vejlovgivningens bestemmelser. Design af vejnavneskilte, herunder skrifttype, kan derfor fastlægges af Kommunalbestyrelsen.

## **Økonomi**

Flama koster 4.200 kr. i anskaffelse, som afholdes af Økonomiudvalgets ramme, mens "Kommunal" kan overdrages til kommunen uden beregning. Hertil kan der komme udgifter til overførelse af begge fonte til skiltning.

Der er ikke afsat særskilt budget til udarbejdelse af tillæg til designmanualen, som omfatter vejnavneskilte og byrumsinventar. Denne udgift vil forvaltningen afdække og præsentere sammen med forslag til tids- og procesplan i december 2016.

Udskiftning af vejnavneskilte og byrumsinventar afholdes pt. af den årlige driftsbevilling på ca. 200.000,-.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 4. oktober 2016

Ad 1-4) Besluttet at udsætte sagen.

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. oktober 2016

Sagen udsættes til behandling på Teknik- og Miljøudvalgsmøde, idet forvaltningen her forelægger yderligere 2-3 forslag til skrifttyper af allerede designede og eksisterende skrifttyper til vurdering ud over de allerede to fremlagte forslag.

Forslag til skrifttyper skal ledsages af eksempler på anvendelse af disse på vejnavneskilte/byrumsinventar fra andre kommuner.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Henriette Breum (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V)

Jacob Engel Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Curt Købsted (O)

Aase Steffensen (C) var fraværende. I stedet deltog Karsten Lomholt (C).

Supplerende sagsfremstilling

Der henvises til anden sag på dagsordenen vedrørende skrifttyper på skilte.

Teknik- og Miljøudvalget 8. november 2016

Sagen blev taget af dagsordenen.

## **Bilag**

Design Manual

Forslag til system og skrifttype for vejnavneskiltning

Vurdering af designforslag

Vurdering af skilte-design i Lyngby-Taarbæks designmanual

# Punkt 9: Beslutning og status på dialog med "Letbanegruppen på Buddingevej"

05.01.25-G01-100-16

## Resume

På baggrund af henvendelse til Kommunalbestyrelsen 18. september 2016 fra "Letbanegruppen" på Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej har forvaltningen oplyst den foreløbige dialog med letbanegruppen samt opsummeret de løbende svar, som gruppen har fået på deres spørgsmål vedr. bl.a. ekspropriation og forslaget om en et-sporet letbaneløsning. Forvaltningen anbefaler, at udvalget drøfter dialogforløbet med henblik på at beslutte den videre proces.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget drøfter dialogforløbet med "Letbanegruppen" med henblik på at beslutte den videre proces.

## Sagsfremstilling

På baggrund af "Letbanegruppens" henvendelse til Kommunalbestyrelsens medlemmer den 18. september 2016 (se bilag 1) har forvaltningen nedenfor beskrevet det foreløbige dialogforløb med gruppen samt opsummeret de løbende svar, gruppen har fået på deres spørgsmål vedr. bl.a. ekspropriation. Letbanegruppen repræsenterer grundejere og grundejerforeninger på delstrækningen på Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej (rækkehusbebyggelserne).

Efter Letbanegruppens henvendelse til Kommunalbestyrelsen i maj 2016 (se bilag 2) har der pågået en dialog med borgergruppen. Der har været afholdt fire møder henholdsvis 30. maj 2016 med deltagelse af politikere, 16. juni 2016, 11. august 2016 (teknisk møde) og 13. september 2016. På alle møder deltog repræsentanter fra forvaltningen og Hovedstadens Letbane. Opsamling fra møderne fremgår af bilag 3-5. I forbindelse med møderne og de skriftlige henvendelser er gruppens spørgsmål og kommentarer blevet opdelt i fire hovedtemaer

- påvirkninger i anlægsfasen: Herunder spørgsmål angående adgangsforhold til de private grunde, parkering, levering af varer, gener som f.eks. støj, støv og vibrationer samt anlægsperiodens længde
- påvirkninger i driftsfasen: Herunder spørgsmål angående adgangsforhold til de private grunde, parkering, levering af varer, gener som f.eks. støj fra letbanetog, hastigheden på Buddingevej. Borgergruppen har foreslået udlæg af letbanen i et spor til kørsel i begge retninger, og at letbanen bliver batteridrevet
- den permanente letbaneløsning: Herunder spørgsmål angående placering af master, hegn langs banen, cykelsti- og fortovsbredde i relation til ekspropriation af privat grund
- ekspropriation: Herunder spørgsmål angående forhaver, vejskel i forhold til nuværende anvendt areal og adgangsforhold, parkering, varelevering mm.

Gruppens spørgsmål omkring ekspropriation af deres forhaver har fyldt meget på møderne og i de skriftlige henvendelser. Herudover er letbanegruppens alternative forslag til udformning af projektet blevet præsenteret, konsekvensvurderet og drøftet.

Kommunen og Hovedstadens Letbane har igennem hele letbaneprojektet søgt at tage størst mulig hensyn til de snævre forhold på denne delstrækning på Buddingevej, bl.a. derfor er der valgt en løsning, hvor letbanen i kørselsretningen fra Lyngby kører i samme spor som biltrafikken. Fortov, cykelsti og kørespors bredder samt længden på svingbaner er begrænset til absolut minimum set i forhold til, at Buddingevej er en overordnet trafikvej i Lyngby, hvor trafikafvikling og -sikkerhed skal opretholdes. Det er herudover blevet formidlet videre, hvorfor der ikke kan etableres en et-sporet letbane, jf. bilag 5.

Igennem hele dialogforløbet er det blevet oplyst, at letbaneprojektet er besluttet udbudt som "Design and Build", som betyder, at Hovedstadens Letbane i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune kun bearbejder og tegner projektet til et

vist niveau, mens det endelige detailprojekt udarbejdes af entreprenøren. Derfor er det på projektets nuværende stade ikke muligt - hverken at vise et endeligt projekt - eller at stille garantier i forhold til projektets udformning og dermed ekspropriationsbehovet. Samtidigt er det oplyst, at entreprenørens detailprojekt skal godkendes af Hovedstadens Letbane, Lyngby-Taarbæk Kommune og øvrige myndigheder. Dermed er det ikke entreprenøren, der beslutter projektets endelige udformning.

På mødet 13. september 2016 blev fremvist en tegning, der viser det foreløbige projektforslag og hermed de foreløbige konklusioner i forhold til behov for ekspropriation på delstrækningen - se bilag 6. Som vist på bilag er der kortlagt et forventet behov for ekspropriation ved ejendommene tæt på krydsene ved henholdsvis Engelsborgvej og Christian X's Allé og dermed ikke ved rækkehusbebyggelsen. Som vist på tegningen er der af sikkerhedsmæssige årsager et forventeligt behov for at pålægge rækkehusbebyggelsen servitutter. Det betyder eksempelvis, at der bliver sat grænser for træhøjder og andet særligt inventar i forhaverne, f.eks. flagstænger mv.

Det er igennem møderækken ikke lykkedes forvaltningen og Hovedstadens Letbane at opnå letbanegruppens forståelse for letbaneprojektets proces og dermed rækkefølgen for beslutninger. Gruppen oplyser gentagende gange på møderne og i henvendelse til Kommunalbestyrelsen, at de ønsker garanti for projektets udformning og dermed behov for ekspropriation inden udsendelse af udbudsmaterialet. Som beskrevet kan disse garantier ikke gives på projektets nuværende stade. Pt. er planlagt et møde med letbanegruppen den 11. oktober 2016.

Det foreslås, at udvalget drøfter dialogforløbet med "Letbanegruppen" med henblik på at beslutte den videre proces.

## **Lovgrundlag**

Anlægslov for letbane på Ring 3 blev vedtaget i Folketinget i maj 2016.

## **Økonomi**

Intet.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget den 4. oktober 2016

Besluttet at det planlagte møde den 11. oktober 2016 afholdes, såfremt Letbanegruppen ved tilmelding viser interesse for den på forhånd fastlagte dagsorden. Herefter holdes dialogen skriftlig. Der inviteres til nyt møde, når der foreligger konkrete forslag til projektets endelige udformning.

## **Bilag**

Åbent brev til politikerne i Lyngby-Taarbæk Kommune vedr Letbanen september 2016

Letbanegruppens henvendelse til Kommunalbestyrelsen maj 2016

Opsamling fra møde Letbane 30. maj 2016 - Buddingevej

Opsamling fra møde Letbane 16. juni 2016 - Buddingevej

Opsamling på møde 13 september 2016 inkl. tegning

Gennemgang af strækning Buddingevej tog plus bil 13. september 2016

## **Punkt 10: Kommende sager**

00.01.00-A26-2-16

### **Resume**

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

### **Indstilling**

Det foreslås, at udvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

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

### **Lovgrundlag**

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

### **Økonomi**

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget den 4. oktober 2016

Taget til efterretning.

### **Bilag**

Bilag oversigt over sager TMU

# Punkt 11: Meddelelser

00.01.00-A00-11-16

## Sagsfremstilling

### 1. Sporarbejde på Kystbanen 2017

Banedanmark har den 11. august 2016 orienteret berørte borgmestre om det forestående sporarbejde på Kystbanen i 2017.

Sporfornyelsesprojektet på Kystbanen i sommeren 2017 er nødvendigt for fremover at sikre optimal afvikling af togtrafikken og minimere risikoen for driftsfejl. Fornyelsesarbejderne indebærer udskiftning af sporskifter, sporfornyelse, broarbejder og tilpasning af banen til den fremtidige hastighedsopgradering.

Banedanmark er i gang med detaljeret planlægning af det kommende sporarbejde. De har i samarbejde med DSB prioriteret, at passagererne kun skal have et enkelt skift fra tog til bus eller omvendt undervejs, mens strækningen fornyes. Banedanmark søger samtidig at sikre, at køreplanen bliver enkel og overskuelig for kunderne.

For Lyngby-Taarbæk Kommunes vedkommende vil borgerne blive berørt, når strækningen Hellerup-Helsingør bliver spærret i perioden 3/6-2/7 2017 (begge dage inkl.). Togtrafikken erstattes i perioden af togbusser.

Lyngby-Taarbæk Kommune har meddelt Banedanmark, at det er vigtigt, at berørte kommuner løbende opdateres om projektets tidsplan og de forventede trafikale konsekvenser af sporarbejdet. På denne måde har kommunerne bedst mulighed for at koordinere fremkommeligheden for den planlagte erstatningsbefordring med øvrige aktiviteter i området – herunder gravearbejder, arrangementer på vejareal mv.

### 2. Parkeringsplads på Jægersborgvej 10 - ændrede parkeringsvilkår

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens vedtagelse den 7. april 2016 af lokalplan 249 for Lyngby Hovedgade 63, Andersen & Martini-grunden, om etablering af bygning med butikker i stueplan og ungdomsboliger på de øvrige etager, blev det forudsat, at parkeringsproblematikken blev undersøgt nærmere.

I forbindelse med lokalplanens udarbejdelse gav bl.a. den kommende nedlæggelse af 4-5 parkeringspladser anledning til usikkerhed om, hvorledes butikker i nærmiljøet fremover serviceres hensigtsmæssigt. Forvaltningen fremlagde efterfølgende en redegørelse på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 31. maj 2016. Af denne redegørelse fremgik det, at der på Jægersborgvej 10, umiddelbart over for Jægergården, ligger en parkeringsplads med ca. 20-25 parkeringspladser. Om aftenen eller i weekenderne er ca. halvdelen af disse parkeringspladser ubesatte. På hverdage i dagtimerne er parkeringspladserne ofte permanent optaget med langtidsparkering. Det forventes, at arbejdet starter i løbet af 2. halvår 2016.

For at sikre et passende serviceniveau for kunder til butikker i området, dvs. løbende sikring af parkeringsmulighederne i dagtimerne, har forvaltningen opsat tidsbegrænset parkering på 2 timer på halvdelen af pladserne fra 9-19. Hermed bør der være sikret passende parkeringsmulighed i dagtimerne, ligesom borgerne fortsat har fri parkering efter butikkernes åbningstid.

### 3. Region Hovedstadens budgetforlig og betydningen for den kollektive trafik

Regionsrådet har den 5. september 2016 indgået budgetaftale om budgettet for 2017.

Der var lagt op til store besparelser bl.a. på den kollektive trafik – besparelserne blev dog ikke helt så store som først udmeldt. Regionens politikere har fastsat en økonomisk ramme på 520 mio. til den kollektive trafik. Det betyder, at de tidligere udmeldte besparelser på 37,5 mio. kroner blev nedsat til besparelser på 18,7 mio. kroner.

Regionens besparelser vil have betydning for følgende buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune

- 200S: Buslinjen kører nu fra Lyngby Station til Avedøre Holme. Besparelsen medfører at buslinjen afkortes, så den fremover kommer til at køre fra Gladsaxe Trafikplads og til Avedøre Holme. Buslinjen nedlægges således i Lyngby-Taarbæk Kommune
- 40E: Buslinjen reduceres med 9 afgangse i døgnet
- natbusser: Regionen forventer, at der også vil ske ændringer/justeringer af natbusnettet - nærmere detaljer kendes endnu ikke.

Folketinget vedtog den 11. juni 2014 ændring af Lov om Trafikselskaber, som blandt andet medførte, at kommunerne pr. 1. januar 2016 skulle afgive ansvaret for linjer med regional betydning til regionerne. For at dække regionernes meromkostninger som trafikløber fastlagde loven, at kommunerne skulle dække en del af de administrative udgifter, som tidligere blev dækket af regionen.

Buslinje 200S var en af de buslinjer, som Lyngby-Taarbæk Kommune pr. 1. januar 2016 måtte overdrage ansvaret for til Region Hovedstaden. Det kan derfor undre, at Regionen - mindre end et år efter de har overtaget buslinje 200S - vælger at reducere buslinjen så kraftigt, at den helt nedlægges i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Buslinje 200S er i forvejen en af de buslinjer, som planlægges nedlagt, når letbanen idriftsættes. Det kan anføres, at en så kraftig reduktion af buslinje 200S først burde ske, når letbanen findes som alternativ. Nedlægges buslinje 200S vil kunderne opleve en nedgang i antal busser på Buddingevej samtidig med, at den direkte busforbindelse til Avedøre Holme forsvinder. Buddingevej vil fortsat være busbetjent, idet de regionale buslinjer 300S og 330E betjener strækningen.

Regionens udmelding om reduktioner på buslinje 200S er drøftet med forvaltningen i Gladsaxe Kommune, som også finder den planlagte nedskæring utilfredsstillende.

Ændringerne på buslinje 200S og 40E forventes at træde i kraft i forbindelse med Movias køreplansskift ultimo januar 2017.

#### 4. Anlæg af parkeringspladser på Gyrithe Lemches Vej

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 31. maj 2016 (sag nr. 17) sag om etablering af supplerende parkeringspladser på Gyrithe Lemches Vej i tilknytning til beslutning om, at Technical Education Copenhagen (TEC) kan placere midlertidige pavilloner til brug for undervisning i beplantningsbæltet nord for Lyngby Idrætsby. I tegninger udarbejdet af TEC er antallet af p-pladser anslået til ca. 70, hvoraf kommunen forudsættes at finansiere og råde over de 40, mens de resterende 30 forudsættes som en del af TEC's lejemål.

Forvaltningen har efter den 31. maj 2016 forhandlet med TEC om en lejeaftale samt de praktiske forhold, herunder etablering af p-pladserne som grusparkering. I aftalen er forudsat, at større træer både ud mod Gyrithe Lemches Vej og ind mod boldbanerne bevares, og at der etableres et smalt græsbelte med fodhegn mellem p-pladsarealet og fortovet ved Gyrithe Lemches Vej. Efter aftale udfører TEC's entreprenør arbejdet med hele p-pladsarealet, og kommunen afregner med TEC efterfølgende til en fast aftalt pris.

Det har efter påbegyndt anlæg af parkeringspladser vist sig ikke at være muligt at anlægge ca. 70 parkeringspladser som projekteret af TEC. Årsagen er dels hensyn til at bevare de eksisterende store træer, hvilket forudsætter mere plads til rodnettet omkring træerne end anslået. Dertil kommer, at der er et større terrænspring end forudsat fra parkeringsarealet ind mod boldbanerne, som betyder behov for større terrænhældning, og dermed at arealet til parkering indsnævres.

På det foreliggende grundlag er det forvaltningens vurdering, at der kan etableres 46 parkeringspladser, hvilket er 24 færre end først anslået.

Rødderne på de store træer som skal bevares er i øvrigt blevet beskadiget under anlægsarbejdet. Forvaltningen har ved besigtigelse af træerne vurderet, at der er risiko for, at træerne har lidt permanent skade og derfor skal fjernes. Om de har lidt permanent skade vil dog først kunne afgøres inden for et års tid i ny vækstsæson.

Forvaltningen og TEC er nu i dialog om en løsning samt en genforhandling af kontrakten, herunder en fornyet fordeling af de p-pladser, der måtte blive plads til, fordeling af de afledte udgifter, foranstaltninger der håndterer de beskadigede træer samt økonomisk kompensation til kommunen i tilfælde af, at de store træer har lidt permanent skade.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget den 4. oktober 2016

Taget til efterretning.