

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 15-04-2020

Mødedato Onsdag d. 15. april 2020 kl. 16:15

Mødested Skypemøde

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Indledende beslutninger om Trafikbestilling 2021 – herunder principper for udbud af buslinjer (Beslutning).....	4
Evaluering af to kryds på Klampenborgvej (Beslutning).....	8
P-Søgeringen - vejprojekt for Kanalvej (Beslutning).....	13
Udskiftning af armaturer til vejbelysning langs letbanen (Beslutning).....	15
Tilmelding af kommunes arealer til Giffri Have (Beslutning).....	18
Emne til mødet i Naturforum 2020 (Beslutning).....	20
Ansøgning til Bæredygtighedspuljen: Opmarkering af cykelsti (Beslutning).....	22
Coronakrisens betydning for udvalgets område (Drøftelse).....	24
Kommende sager.....	25
Meddelelser.....	26

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Godkendt.

Punkt 2: Indledende beslutninger om Trafikbestilling 2021 – herunder principper for udbud af buslinjer (Beslutning)

13.05.12-Ø00-2-19

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2021 hos Movia inden den 31. oktober 2020 samt give tilbagemelding om udbud af drivmidler til busser i udbud inden 9. oktober 2020. Udbuddet af busser med fossilfrie drivmidler forventes at være dyrere end dieseldrevne busser. Der er derfor behov for en stillingtagen til, hvilke besparelser der skal arbejdes videre med på de eksisterende buslinjer, samt en tilkendegivelse til Movia om forventningerne til drivmidler i de kommende udbud.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det godkendes, at der arbejdes videre med følgende besparelser, for at muliggøre omlægning til fossilfri drivmidler eller lignende:
 - a. sammenlægning af linjerne 170 og 191 (mulighed 1). Besparelse 0,75 mio. kr.
 - b. frekvensændringer på linjerne 190 og 194 (mulighed 3). Besparelse 0,2 mio. kr.
2. det godkendes, at Movia meddeles, at der i forhold til udbud af buslinjerne 190, 191, 192 og 194 ønskes indhentet tilbud på fossilfri drift og nulemission.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2021 hos Movia inden den 31. oktober 2020. Lyngby-Taarbæk skal desuden træffe beslutning om drivmiddel ifm. et igangværende udbud af buslinjer inden 9. oktober 2020. Af hensyn til den videre behandling af forslag til ændringer i busnettet inden efteråret 2020 fremlægges allerede nu en sag om busbestilling 2021. Endelig busbestilling 2021 fremlægges for udvalget til beslutning i august 2020. For at give en oversigt over den nuværende busbetjening er vedlagt et kort over Lyngby-Taarbæk Kommunes buslinjer samt den kommende letbane (bilag).

Forvaltningen har fra Movia modtaget en tids- og aktivitetsplan for trafikbestilling 2021, der giver et samlet overblik over de kommende aktiviteter på busområdet (bilag). Emnerne i denne plan gennemgås nedenfor.

Udbud af buslinjer

Movia udbyder på vegne af kommuner og regioner løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører. I forbindelse med udbud definerer Movia i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne betjener, en række funktionskrav.

Igangværende udbud: I øjeblikket er Lyngby-Taarbæk i gang med udbud af buslinjerne 179, 180, 181, 182 og 183. I forbindelse med dette udbud har Kommunalbestyrelsen den 3. oktober 2019 godkendt, at der ønskes priser på både dieselbusser, fossilfri drift samt nulemission for de 4 lokale linjer (180, 181, 182 og 183). Buslinje 179 deles med Gentofte Kommune, hvorfor Kommunalbestyrelsen godkendte, at drivmidlet for denne buslinje bliver fossilfrit. Endelige priser for de forskellige drivmidler forventes fremsendt fra Movia i september 2020. Kommunen skal herefter træffe valg af option senest den 9. oktober 2020, hvorfor der lægges en sag herom frem til politisk behandling i september 2020. I forbindelse med den tidligere politiske behandling i oktober 2019 er det oplyst, at der kan forventes ekstraudgifter på op til 2,9 mio. kr. afhængig af valg af drivmiddel. Udbuddet har driftsstart i vinteren 2021.

Kommende udbud: I forbindelse med udbud for buslinjerne 190, 191, 192 og 194 skal kommunen træffe beslutning om udbudsgrundlag, herunder hvilket drivmiddel der ønskes indhentet priser på. Movia meddeles, at der i forhold til udbud af buslinjerne 190, 191, 192 og 194 ønskes indhentet tilbud på fossilfri busdrift og nulemission. Krav til udbudsgrundlaget skal meddeles Movia senest den 31. oktober 2020. Sag om dette udbud forventes politisk forelagt i august 2020.

Busbestilling 2021 og mulighedskatalog 2020

Idet ekstraudgifterne i forbindelse med udbud af buslinjerne 179, 180, 181, 182 og 183 skal afholdes indenfor eksisterende budgetramme, har forvaltningen ved Movia fået udarbejdet et mulighedskatalog (bilag), der anskueliggør mulige besparelser på busdriften i kommunen.

Vurderingen i mulighedskataloget er sket udelukkende ud fra, hvor det ud fra et kapacitets- og betjeningsmæssigt synspunkt kan forsvares at skære ned i busdriften (dette uanset om busserne skal i udbud snart eller indgår i et igangværende udbud). Nedskæringerne vil forventeligt medføre serviceforringelser og markante passagerfald.

Mulighedskataloget giver forslag til ændringer på både lokale og tværkommunale linjer, herunder frekvensjusteringer, afkortning af buslinjer og sammenlægning af buslinjer. Movia har fremsat forslag til ændringer på følgende linjer: 170, 191, 182, 183, 190, 194 og 388. Movias forslag til besparelser er samlet i et skema, hvoraf også forvaltningens bemærkninger til det enkelte spareforslag er indarbejdet (bilag). Det skal bemærkes, at buslinjerne buslinje 182 og 183 indgår i det nuværende udbud. Eventuelle ønsker om ændringer på disse linjer skal derfor besluttes inden udgangen af april 2020 for at reducere risikoen for bodsbetaling.

For at opnå en besparelse anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med mulighed 1 (sammenlægning af buslinje 170 og 191) og mulighed 3 (frekvensjustering på buslinje 190 og 194) til en samlet besparelse på 950.000 kr. Disse forslag kræver enighed med Rudersdal Kommune. Forvaltningen har i den forbindelse indledt en indledende dialog med Rudersdal Kommune, idet Rudersdal også ønsker at finde besparelser på busdriften.

Besparelsesforslagene - mulighed 1 og 3 - på linjerne 170, 191, 190 og 194 vurderer forvaltningen som værende acceptable set ud fra et betjenings- og servicemæssigt synspunkt. Derimod kan forvaltningen ikke anbefale, at der arbejdes videre med besparelser på de øvrige linjer som 182, 183 og 388, idet disse forslag vurderes at have for store passager- og servicemæssige konsekvenser for kommunens borgere.

Idet tilvalg af fossilfri busser kan medføre en ekstraudgift på op til 2,9 mio. kr., er alle midlerne hertil således ikke fundet. Forvaltningen anbefaler derfor, at tilkøb af mere miljøvenlig bustrafik må afspejle sig i den opnåede besparelse. Dette følger også af Movias Mobilitetsplan (taget til efterretning af Teknik- og Miljøudvalget på møde den 19. februar 2020) om, at tilvalg af grønne busser ikke bør ske på bekostning af nedskæringer i den øvrige busbetjening. Nedsikring af det kollektive trafiktilbud vil ofte medføre en øget brug af private biler, hvorved CO₂ udledningen vil stige. Der foreligger dog ingen nærmere konkrete beregninger fra Movia herpå.

Teknik- og Miljøudvalget har i de seneste års busbestillinger arbejdet ud fra princippet om at bevare eksisterende busnet så intakt som muligt, indtil letbanen er etableret. Ændringer/omlægninger af busser bør så vidt muligt kun ske som følge af arbejdet med ledningsomlægninger og anlæg af letbanen. Dette princip anbefaler forvaltningen, at der fortsat støttes op om. Det kan dog blive nødvendigt at gennemføre busomlægninger i forbindelse effektiviseringer og ændringer som følge af udbud. Movia anbefaler generelt, at Lyngby-Taarbæk Kommune overvejer nødvendigheden af at spare på busdriften i en periode, hvor busdriften står overfor en betydelig trafikal påvirkning, som følge af de omfattende arbejder i forbindelse med anlægget af letbanen.

I forbindelse med busbestilling 2020 blev det godkendt, at behovet for indsættelse af ekstrakørsel mellem Lyngby st. og det nye H.C. Ørsted Gymnasie for sikring af tilstrækkelig buskapacitet hertil vurderes i forbindelse med busbestillingen 2021. Forvaltningen vil i forbindelse med gymnasiets åbning i efteråret 2020 vurdere, om der er et behov for ekstrakørsel. Om behovet kan vurderes, inden busbestilling 2021 behandles, er nok tvivlsomt. Det kan i givet fald, når en vurdering foreligger, blive nødvendigt at fremlægge en særskilt sag til politisk behandling ultimo 2020.

Busomlægninger i forbindelse med anlæg af letbanen

Som tidligere oplyst vil arbejdet med letbanen de kommende år uundgåeligt påvirke busdriften i kommunen, dels som følge af ledningsomlægninger, dels som følge af anlægsarbejder. Der vil således blive behov for en række busomlægninger i kortere og længere perioder. Løbende ændringer i bustrafikken, som følge af arbejdet med letbanen, vil ikke indgå i de årlige busbestillinger, men behandles løbende i forbindelse med ansøgning om gravetilladelse i vejareal.

Tilpasning af busnettet til letbanen i 2025

Processen omkring bustilpasningerne til letbanen starter allerede med analysearbejder i 2020, hvor målet bl.a. er at opnå et vidensgrundlag til brug for det videre arbejde. I 2021 skal der forventeligt træffes beslutninger om principper for ændringer samtidig med, at mål for serviceniveau og økonomiske rammer fastlægges. Dette giver plads til administrativt at udforme busnettet og vurdere nødvendige anlægsinvesteringer i 2022, hvorefter det nye busnet kan bestilles i 2023 og idriftsættes i 2025. Sag herom er forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 19. februar 2020.

Region Hovedstadens Trafikbestilling 2021

Endeligt skal det nævnes, at Region Hovedstaden frem mod trafikbestilling 2021 står overfor en række udfordringer af økonomisk og trafikal karakter. Den nærmere størrelsesorden for Regionens økonomiske udfordringer kendes ikke endeligt på nuværende tidspunkt. Regionen arbejder med forslag til besparelser, som bl.a. kan få betydning for buslinjer i Lyngby-Taarbæk. Om ændringerne i det regionale net også vil medføre behov for justeringer af det lokale busnet må vurderes frem mod afgivelse af trafikbestilling 2021.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Movias rapport for budgetoverslagsår 2021 (bilag) for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2020 forventes at ligge mellem 35,2 og 38,8 mio. kr. (inkl. administrationsudgifter). Disse udgifter indeholder ikke ekstraudgifter til omlægninger af busser i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette er særskilt budgetteret. Omkostningsestimatet indeholder endvidere ikke omkostninger til ændrede drivmidler.

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2021, hvorfor det ikke kan betragtes som et egentligt budget, men alene er retningsvisende. Der kan således ske ændringer i budgetforudsætningerne i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget bliver udarbejdet, til budgettet vedtages endeligt. Det skal derudover bemærkes, at Movia har ændret deres interne budgetproces, hvilket medfører, at Movias 1. behandling af busbudgettet ikke indeholder kommunernes ønsker til busbestilling. Forvaltningen skal således selv skønsmæssigt tillægge eventuelle ekstraudgifter i egen kommune til 1. behandlingen af budgettet. Movia vedtager først deres endelige budget for 2021 i december 2020, hvilket kan medføre ændringer til budget 2021 for Lyngby-Taarbæk Kommune. Her tænkes særligt på de ekstraudgifter, der skyldes den 20% solidariske hæftelse for busudgifter i Movias øvrige kommuner.

Forskellen imellem budgetoverslaget og det endelige budget kan derfor blive forstærket yderligere, hvis der foretages nye trafikbestillinger efter udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget. Historisk set er udsving på 5% almindeligt.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2021-2024 afsat 36,3 mio. kr. årligt til den kollektive busbetjening v/ Movia. Budgettet

for 2021 og frem tilrettes på baggrund af Movias 1. behandling af busbudgettet (i juni 2020) i det administrative budgetforslag 2021-2024. Alle priser er i 2020 pris-/lønniveau. Forvaltningen vil løbende følge budgetposten. Derudover bemærkes det, at der skal findes 0,4 mio. kr. fra 2021 på Teknik - og Miljøudvalgets ramme som følge af den omstillingspulje, der blev indarbejdet i forbindelse med budgetaftalen 2020-2023.

En beslutning om at arbejde videre med mulighed 1 (sammenlægning af buslinje 170 og 191) og mulighed 3 (frekvensjusteringer på buslinje 190 og 194) vil betyde en mulig besparelse på 0,95 mio. kr. Når priserne for udbud af buslinjerne 179, 180, 181, 182 og 183 foreligger til efteråret, må det på baggrund af størrelsen af den opnåede besparelse vurderes, hvilken omlægning til fossilfri drivmidler eller lignende der er muliggjort.

I forbindelse med sagen om udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 (i KMB 3. oktober 2019) blev det besluttet at buslinje 179, som deles med Gentofte Kommune, skal være fossilfri. På denne buslinje har man således allerede bundet sig til ekstraudgifter på 0-0,2 mio. kr. pr. år.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Ad 1) Anbefalet, at der arbejdes videre med besparelse a og b.

Ad 2) Anbefalet.

Bilag

Kort over buslinjer og letbane

Arbejdsprogram 2021 - Lyngby

Udvidet mulighedskatalog

Skema med Movias forslag til besparelser inkl. forvaltningens bemærkninger

Movias rapport for budgetoverslagsår-2021

Punkt 3: Evaluering af to kryds på Klampenborgvej (Beslutning)

05.13.00-G00-14-16

Resume

Den 6. december 2017 traf Teknik- og Miljøudvalget beslutning om at foretage mindre tilpasning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej og krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej. Med denne sag fremlægges forslag til og tidsplan for den fremtidige regulering af krydsene samt yderligere analyse af lokalveje i Hjortekær, som følge af de foreslåede krydsreguleringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der på baggrund af gennemgang af tidligere udførte trafikanalyser arbejdes videre med signalregulering i krydsene Klampenborgvej/Ermelundsvej og Klampenborgvej/Hjortekærvej inkl. vejlukning af "Ved Fortunen",
2. der i 2023 udføres analyse af mulige vejlukninger i Hjortekær samt forslag til forsøgslukninger med det formål at begrænse trafikken på de enkelte lokalveje,
3. der afholdes dialogmøde med grundejerforeninger, inden forsøgslukninger udføres i marken i 2023/2024.

Sagsfremstilling

Den 6. december 2017 traf Teknik- og Miljøudvalget beslutning om at foretage mindre tilpasning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej og krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej, herunder at forvaltningen giver en status for projekterne og efterfølgende en evaluering efter yderligere drøftelse med og tilbagemeldinger fra alle grundejerforeninger. Krydsene er ombygget henholdsvis efterår 2017 og efterår 2018.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. juni 2018 forelagde forvaltning status efter ombygningen af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Den 22. januar 2019 har forvaltningen afholdt dialogmøde med grundejerforeningerne, hvor forvaltningen gav en status på projekterne, og grundejerforeningerne kom med tilbagemelding om, hvordan foreningerne oplever trafikken efter ombygningerne samt foreningernes anbefaling til kommunen i forhold til det videre arbejde. På mødet er der blevet informeret om, at forvaltningen udarbejder evaluering samt anbefalinger til det videre forløb og efterfølgende afholdes et nyt dialogmøde med grundejerforeningerne, hvor dette præsenteres.

Evaluering af krydsene Klampenborgvej/Hjortekærvej og Klampenborgvej/Ermelundsvej

På baggrund af uheldsudviklingen, trafikudviklingen, besigtigelser i forbindelse med krydsombygningerne, input fra grundejerforeninger og tidligere udførte trafikanalyser har forvaltningen udarbejde evaluering (bilag) med anbefalinger for det videre arbejde.

Der er lille datagrundlag til at vurdere effekten af ombygningerne af krydsene, men på baggrund af foreliggende data, er det forvaltningens umiddelbare vurdering, at ombygningen af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej ikke har haft den ønskede effekt i forhold til at begrænse uheld. Politiet har registreret 4 uheld i 2018, men ingen i 2019. Der er sket 1 cyklistuheld af samme type, som der også skete før ombygningen. De resterende uheld er et enuehld og uheld mellem bilister. Alle uheld skyldes, at bilister fra Hjortekærvej ikke overholder deres vigepligt. Der sker således stadig uheld med cyklister i krydset. Der er ligeledes sket 1 uheld i krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej efter ombygningen, men det er ikke sket pga. udformningen af krydset.

Tilbagemelding fra grundejerforeningerne og institutioner

Foreningerne oplever ikke, at trafikforholdene er forbedret for fodgænger og cyklister. De oplever blandt andet at utålmodige højresvingende bilister fra Hjortekærvej til Klampenborgvej presser sig ud ved at køre delvis på cykelstien

Der er mange forslag til løsninger fra grundejerforeningerne alt afhængig af, hvor i området foreningerne er placeret. I forhold til krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej er der forslag til, at krydset reetableres med 2 ligeudkørende spor, der etableres signalanlæg, der etableres rundkørsel, mens andre ikke ønsker rundkørsel. Der er også forslag til, at Trongårdsparken åbnes op mod Klampenborgvej for gennemkørende trafik med det samme.

Der er ønske om, at eventuelle yderligere ændringer i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej bør afvente åbningen af Trongårdsparken mod Klampenborgvej. Der er endvidere ønske om en udvidet undersøgelse af en rundkørsel set i forhold til øvrige kryds på strækningen.

Der er ønske om at krydset Klampenborg/Ermelundsvej signalreguleres, samt at dette sker først, så der kommer huller i trafikken i forhold til udkørsel fra Hjortekærvej.

Tilbagemeldingerne fra Grundejerforeningerne kan ses i evalueringen.

I forhold til problem med utålmodige højresvingende bilister, har forvaltningen iværksat opsætning af gummisteler og afmærkning på cykelstien således, at bilister ikke kan køre delvis på cykelsti.

I forhold til forslag om at afvente eventuelle yderligere ændringer i kryds Klampenborgvej/Hjortekærvej til efter åbning af Trongårdsparken, kan forvaltningen oplyse, at det forventes, at Trongårdsparken åbnes op mod Klampenborgvej efteråret 2020. Krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken er ombygget forår 2017 til signalreguleret kryds. Det anvendes pt. som adgang for byggepladstrafik til byggeriet af H.C. Ørsted Gymnasium samt boliger på Trongårdens Byområde, men i forbindelse med færdiggørelse af gymnasium efteråret 2020 forventes det, at Trongårdsparken åbner op mod Klampenborgvej. Ved kø på Hjortekærvej, er der risiko for at ruten via Trongårdsvej og Trongårdsparken til Klampenborgvej kan blive attraktiv. Forvaltningen vil derfor løbende foretage trafiktællinger og hastighedsmålinger for at følge trafikudviklingen.

Krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej - anbefalinger på baggrund af tidligere trafikanalyser

Der er udarbejdet en række trafikanalyser, som er gennemgået i evalueringen.

Forvaltningen har tidligere anbefalet etablering af signalreguleret kryds på baggrund af uheldsanalyse og kapacitetsberegninger. Beregningerne af de fremtidige forhold viser, at en udformning med signalanlæg i krydset giver en god trafikafvikling og en god trafiksikkerhed, der vil fjerne den registrerede type uheld mellem bilister og cyklister. De lette trafikanter får forbedret deres forhold, idet der etableres fodgængerfelter i alle krydset ben. Ulempen ved etablering af signalreguleret kryds er, at vejen "Ved Fortunen" skal lukkes, da det ikke anbefales at etablere vejtilslutninger nær signalregulering. Løsningen blev i sin tid besluttet, dog under den forudsætning at der findes løsning for lokaltrafikken i området.

Det er foretaget kortlægning af trafikken og konsekvenser heraf ved lukning af vejen "Ved Fortunen". Analysen viser, at der er få biler, der bruger vejene til gennemkørsel. Der er således tale om lokaltrafik eller kørsel med ærinde. Analysen viser ligeledes, at hvis "Ved Fortunen" lukkes, vil trafikken til og fra Dyrehavegårdsvej og "Ved Fortunen" flyttes til de resterende veje i området. Primært vil Gustav Adolphs Vej blive benyttet, da denne ligger tættest ved.

Andre krydsløsninger er undersøgt herunder en rundkørsel samt en rundkørsel, hvor vejen "Ved Fortunen" tilsluttes i rundkørslen. Det er vurderet at en rundkørsel ikke kan afvikle den fremtidige trafik og hvis "Ved Fortunen" tilsluttes i rundkørslen forudsætter det, at der etableres en signalreguleret rundkørsel med et to-tresporet cirkulationsareal, som

kræver arealerhvervelse. Kapacitetsberegninger viser, at denne løsning har dårligere serviceniveau end en løsning med signalreguleret kryds.

Krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej.

Der er foretaget kapacitetsberegninger for nuværende udformning af krydset både med nuværende trafik i spidstimerne, men også med en øget trafikvækst. Beregninger for nuværende trafik viser, at trafik kan afvikles i krydset, men der er beregnet store forsinkelser for om eftermiddagen for trafikken fra den sydlige del af Ermelundsvej og ud på Klampenborgvej. Ved yderligere trafikvækst vil der opstå yderligere forsinkelser/sammenbrud på Ermelundsvej. Det vurderes, at med den trafikvækst, der er i dag, vil der være uacceptable lange ventetider fra sidevejene inden for en kommende 10-årig periode.

Der er set på flere forskellige krydsløsninger, men beregninger for fremtidige forhold med øget trafik viser, at en udformning med signalregulering i krydset giver en god trafikafvikling og med en forbedret trafikikkerhed.

Anbefalinger for det videre arbejde med de to kryds

På baggrund af de udførte trafikanalyser anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med

- en løsning med signalregulering i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, inkl. vejlukning af "Ved Fortunen". Konsekvenser ved vejlukningen er undersøgt, men det anbefales, at der laves analyser af mulige vejlukninger i Hjortekær med det formål at begrænse mængden af trafik på de enkelte lokalveje. På baggrund af analyserne foreslås det, at der afholdes dialogmøde med Grundejerforeningerne forud for forsøgslukning i marken.
- en løsning med signalanlæg i krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej. Krydset er beliggende op mod Gentofte Kommune, så forvaltningen har indledt en dialog med Gentofte kommune om denne løsning.
- løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på Trongårdsvej og Tongårdsparken, når Trongårdsparken åbnes op mod Klampenborgvej, for at følge trafikudviklingen.

Tidsplan

Der er ikke afsat anlægsbudget til etablering af 2 signalanlæg. Da der først er ledige anlægsmidler i 2025, foreslås, at anlæggene udføres 2025/2026, men at analyser og forsøgslukninger udføres 2023/2024 i tidsmæssig tilknytning til anlægsarbejderne.

Forvaltningen vil løbende holde øje med politiregistreret uheld i krydsene, og såfremt der registreres flere uheld med cyklister og fodgængere foreslås anlæggene opprioriteret.

Fartdæmpning af Hjortekærvej

Hjortekærvej på strækningen nord for Trongårdsvej er i efterår 2017 blevet fartdæmpet svarende til byzone. Vejen er indsnævret ved anlæg af bredere midterheller og midterafmærkning. Skiltene med lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t er nedtaget, så hastighedsbegrænsningen på hele Hjortekærvej er nu byzone – altså 50 km/t. Fartdæmpningen af Hjortekærvej er også behandlet i evalueringen.

Der er foretaget uheldsanalyse, der har kortlagt, at strækningen ikke er uheldsbelastet. Der var i sin tid grundlæggende ikke trafikikkerhedsmæssige argumenter for at fartdæmpe Hjortekærvej. Imidlertid var der blandt borgere et stort ønske om ændring af vejen af tryghedsmæssige årsager, herunder for sikring af krydsninger for elever til Trongårdsskolen på grund af en forventet øget trafik som følge af byudviklingen.

Strækningen er medtaget i evalueringen, da der er gennemført hastighedsmålinger på Hjortekærvej. Hastighedsmålinger er foretaget mellem Fortunparken og Dyrehavegårdsvej før og efter ombygningen for at undersøge effekten af tiltagene. Hastighedsmålinger viser, at gennemsnitshastigheder og de høje hastigheder er faldet, dog ikke til det forventede niveau.

Vejen er en trafikvej, hvor trafikken skal afvikles. Det er derfor svært at lave yderligere fartdæmpende foranstaltninger. Forvaltningen foreslår, at der fortsat foretages hastighedsmålinger for at vurdere den videre udvikling.

Lovgrundlag

Klampenborgvej, Hjortekærvej og Ermelundsvej er offentlige veje. I henhold til vejlovens § 8 bestemmer vejmyndigheden, hvilke arbejder der skal udføres på kommunens veje.

Økonomi

På mødet den 13. juni 2018 er der i forbindelse med sag om status for projekterne informeret om, at der til trafiktællinger, vurderinger af forslag mv. vil skulle anvendes ca. 150.000 kr., som betales over puljen for parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag.

Der er ikke afsat anlægsbudget til ombygning af krydsene og til eventuelle ændringer af lokalvejen. Anlægsoverslag for signalkrydsene er ca. 3,7 mio. kr. pr. kryds inkl. rådgiverydelser, i alt 7,4 mio. kr. Det estimeres, at etablering af to signalanlæg vil medføre afledt drift på ca. 38.000 kr. årligt pr. signalanlæg, i alt 76.000 kr. årligt. Der kan først udarbejdes anlægsoverslag over eventuelle ændringer på lokalvejene efter evaluering af forsøgslukninger.

Der er ledige anlægsmidler i 2025 til anlæggene, hvorfor forvaltningen peger på at anlæggene først kan udføres herefter. På nuværende tidspunkt (før april 2020) udgør det planlagte anlægsbudget for 2025 og 2026 henholdsvis 73,4 mio. kr. og 31,1 mio. kr. Anlægsniveauet i 2025-2026 er således under niveauet på 100 mio. kr. som angivet som økonomisk styringsprincip i budgetaftalen 2020-2023. På nuværende tidspunkt indarbejdes der ikke rådighedsbeløb i anlægsbudgettet og ej heller afledte driftsudgifter.

Analysen og forsøgslukninger udføres forud for anlægsarbejder i 2023/2024.

Analyse af mulige vejlukninger i Hjortekær med henblik på at reducere trafikken på lokalvejene samt forslag til forsøgslukninger forventes at koste 26.000 kr. i rådgiverydelser. Forsøgslukninger, trafiktællinger under forsøget og evaluering af forsøgslukninger samt trafiktællinger på Trongårdsvej og Trongårdsparken estimeres omkostningsmæssigt til 174.000 kr. Det vil sige et samlet budget på 200.000 kr. til analyse og forsøgslukning, hvilket overstiger beløb, der er disponeret til opgaven i år. Det foreslås, at dette beløb disponeres i puljen for Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag i 2023.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen fsva. indstillingspunkt 1.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 1-3.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Udsat.

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Ad 1) Anbefalet, at arbejdet afventer erfaringerne af en åbning af Trongårdsparken.

Ad 2-3) Godkendt.

Bilag

Evaluering krydsombygninger Klampenborgvej og anbefalinger om videre forløb-sammenflettet inkl bilag

Punkt 4: P-Søgeringen - vejprojekt for Kanalvej (Beslutning)

05.01.25-G01-77-19

Resume

Den 22. november 2018 godkendte Kommunalbestyrelsen, at der udarbejdes et skitse- og detailprojekt med opdateret anlægsforslag samt afledt drift for ombygning af Kanalvej mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej. Ombygningen af Kanalvej er en del af P-søgeringsprojektet og skal være med til at forbedre fremkommeligheden i Lyngby Centrum både under anlæg af og i den efterfølgende driftsperiode med letbanen. Kanalvej ombygges for at forbedre muligheden for svingende bilister mod Klampenborgvej samt til P-kælderen under Klampenborgvej. Med denne sag skal der tages stilling til skitseprojektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at skitseprojekt for ombygningen af Kanalvej godkendes.

Sagsfremstilling

Den 22. november 2018 godkendte Kommunalbestyrelsen, at der udarbejdes et skitse- og detailprojekt med opdateret anlægsforslag samt afledt drift for ombygning af Kanalvej mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej. Kanalvej er i dag anlagt med ét kørespor i hver retning mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej. Frem mod krydset ved Klampenborgvej er der i dag venstresvingsbane mod P-kælderen, et ligeudspor mod fortsættelsen af Kanalvej og en højresvingsbane mod Klampenborgvej. Under anlæg af letbanen bliver Klampenborgvej på strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej spærret for kørsel, da der bl.a. skal etableres et nyt byrum, hvor kørsel ikke vil blive tilladt. Forvaltningen forventer, at bilister, der anvender Kanalvej, enten skal mod nordøst ad Klampenborgvej eller i P-kælderen. Ligeudkørende mod den øvrige del af Kanalvej forventes omfangsmæssigt ikke at ændre sig mærkbart i fremtiden.

For at øge fremkommeligheden på Kanalvej har det foreliggende projektforslag fokus på forlængelsen af den eksisterende højresvingsbane mod Klampenborgvej (bilag).

For at øge fremkommeligheden samt trafiksikkerheden på Kanalvej lukkes midterhellen overfor "Kulturtorvet", så det fremtidigt kun er muligt at foretage "højre ind/højre ud"-manøvre fra parkeringsområdet.

For at sikre den nødvendige bredde af svingbanerne ved krydset Kanalvej/Klampenborgvej reduceres midterhellen. Efter udvidelsen af svingbanerne etableres ny afmærkning.

Ombygningen betyder, at eksisterende træer fældes. Der vil ske genplantning af et tilsvarende antal træer på den nye del af midterhellen overfor "Kulturtorvet".

Den eksisterende belysning ændres ikke.

I krydset ved Klampenborgvej vil midterhelle til fodgængere blive gjort smallere.

Den sydlige kørebane på Kanalvej ombygges ikke.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Der er i forbindelse med tilkøbsaftalerne med Hovedstadens Letbaneselskab indgået tilkøbsaftaler på i alt 20,0 mio. kr. i 2013-priser. Kommunalbestyrelsen besluttede (KMB 22.11.2018, sag 9) disponering af midlerne i tilkøbsaftalen. I sagen disponeres 2,0 mio. kr. i 2018 priser til "Ombygning af Kanalvej mellem Klampenborgvej og Nørgaardsvej". Som følge af prisfremskrivning er budgettet vokset til 2,037 mio. kr.

Det samlede udgiftsniveau i tilkøbsaftalen er vokset fra 20,0 mio. kr. i 2013 til 22,5 mio. kr. i 2020.

Til projekterne på P-søgeringen er der brugt 4.717.879 kr. ud af de 20 mio. kr. pr. 30. marts 2020.

Forvaltningen påtænker at anvende de afsatte midler vedrørende "Ombygning af Kanalvej mellem Klampenborgvej og Nørgaardsvej" til rådgiver og entreprisarbejder.

Rådgiver har overslagsmæssigt vurderet, at de samlede udgifter for anlægsarbejderne udgør ca. 1,0 mio. kr. Forvaltningen anbefaler, at evt. overskydende midler i dette delprojekt omprioriteres til øvrige projekter vedrørende P-søgeringen, når det forventede mindreforbrug er realiseret.

Der forventes ikke øgede driftsomkostninger som følge af ændringerne på Kanalvej.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Anbefalet.

Bilag

Skitse Kanalvej - Jernbanevej

Kanalvej - skitse af ændringer

Punkt 5: Udskiftning af armaturer til vejbelysning langs letbanen (Beslutning)

05.01.25-G01-7-18

Resume

Langs letbanen bliver armaturerne til vejbelysningen som en del af letbaneprojektet erstattet med nye af samme slags. På strækningen mellem Kanalvej og Lundtoftegårdsvej (syd for Akademivej) er der som den eneste del af strækningen i Lyngby ikke københavnerarmaturer. Vejbelysningen vil her blive erstattet med en basismodel Iridiumarmatur. Forvaltningen har ud fra et arkitektonisk perspektiv undersøgt muligheden for at få københavnerarmaturer i stedet. Med sagen fremlægges denne tilkøbsmulighed.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at der tilkøbes københavnerarmaturer på Klampenborgvej på strækningen mellem Kanalvej og Lundtoftegårdsvej (syd for Akademivej) på i alt 593.600 kr., idet udgiften kan holdes inde for der afsatte bevilling fra bevillingsprogrammet; Letbane - udskiftning trafiksignaler og belysningsanlæg.

Sagsfremstilling

Belysningen langs letbanen er omfattet af en "nyt-for-gammelt"-aftale, hvor eksisterende belysning udskiftes og erstattes af nye tilsvarende armaturer. I letbaneprojektet er der i basispakken planlagt med en type af vejbelysningsarmatur; Iridium (bilag). Forvaltningen har undersøgt kommunes nuværende armaturer på letbanestrækningen samt på de omkringliggende veje. På det meste af strækningen er der i dag monteret københavnerarmaturer (bilag). På Buddingevej/Klampenborgvej fra kommunegrænsen ved Gladsaxe og frem til Kanalvej vil der derfor blive opsat københavnerarmaturer, da disse allerede findes på strækningen.

Der er i dag fra Kanalvej og frem til Lundtoftegårdsvej (sydlige del indtil Akademivej) ikke københavnerarmaturer. Det er derfor planen, at der her skal opsættes Iridiumarmaturer. Armaturerne bliver placeret på henholdsvis 4 og 8 meter høje master langs Klampenborgvej. På Lundtoftegårdsvej (sydlige del) er der planlagt opsætning af 8 meter høje master.

Lundtoftegårdsvej (nord for Akademivej) indgår ikke i letbaneprojektet. Her har kommunen et selvstændigt projekt for udvidelse af vejen, og det er i den forbindelse planlagt, at der skal opsættes københavnerarmaturer.

Der skal derfor tages stilling til, om der skal opsættes de armaturer, som er standard i letbaneprojektet, eller om der skal tilkøbes armaturer, som ligger i tråd med de armaturer, der allerede findes i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hvis der på strækningen fra Kanalvej og frem til Akademivej skal tilkøbes københavnerarmaturer, vil det betyde en merpris i forhold til de armaturer, Hovedstadens Letbane har projekteret med.

Merprisen er på 4.600 kr. pr. stk. for et stort gråt københavnerarmatur opsat på 8 meter mast (i forhold til et Iridium M/L armatur).

Merprisen er på 4.800 kr. pr. stk. for et lille gråt Københavnerarmatur opsat på 4 meter mast (i forhold til et Iridium mini armatur).

Lundtoftegårdsvej

På Lundtoftegårdsvej på strækningen mellem Klampenborgvej og Akademivej forventes opsat ca. 35 armaturer på 8 m i højden.

35 stk. armaturer opsat på 8 m mast á 4.600 kr. medfører en samlet merpris på ca. 161.000 kr.

Klampenborgvej

På strækningen langs Klampenborgvej fra Kanalvej til Lundtoftegårdsvej forventes opsat ca. 69 armaturer på 8 m master og ca. 24 på 4 m master.

Dermed vil merprisen være:

69 stk. armaturer opsat på 8 m mast á 4.600 kr. medfører en merpris på ca. 317.400 kr.

24 stk. armaturer opsat på 4 m mast á 4.800 kr. medfører en merpris på ca. 115.200 kr.

Den samlede meromkostning for Lundtoftegårdsvej og Klampenborgvej udgør samlet ca. 593.600 kr.

Forvaltningens anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at armaturerne på både Lundtoftegårdsvej og Klampenborgvej udskiftes til københavnerarmaturer. Dermed vil strækningen langs letbanen fremstå mere sammenhængende. Desuden vil det være i tråd med belysningen både på de tilstødende veje og på den øvrige del af Klampenborgvej (fra motorvejskrydset og videre frem), hvor der også er københavnerarmaturer. Forvaltningen vurderer, at det vil øge den arkitektoniske værdi og være i synergi med de øvrige veje i kommunen samt på resten af letbanestrækningen.

Det kan vælges ikke at foretage et tilkøb på nogen af delstrækningerne, og så vil der blive opsat Iridiumarmatur, jf. basispakken på Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej. Der kan også vælges tilkøb for én af delstrækningerne. Hvis der alene bliver tale om tilkøb for en enkelt af strækningerne, anbefaler forvaltningen, at der udskiftes armaturer på Lundtoftegårdsvej, da den nordlige del er planlagt med københavnerarmatur, og strækningen nord og syd for Akademivej dermed vil få samme vejbelysning.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Ekstraudgiften ved tilkøb af københavnerarmatur på ca. 593.600 kr. kan finansieres af den afsatte bevilling til udskiftning af trafiksignaler og belysningsanlæg. Sagen har dermed ikke økonomiske konsekvenser, i det der foretages en omdisponering af budget inde for den samlede bevilling - på 9.552.113 kr. - til udskiftning af trafiksignaler og belysningsanlæg.

Letbanens anlæg medfører, at signalanlæg på letbanestrækningen udskiftes, og belysningsmaster skal flyttes grundet nyt vejprofil. Opdatering og udskiftningen af belysningsanlæg sker i samme ombæring. Kommunerne i ejer kredsen har indgået en aftale om "nyt-for-gammelt", således at restlevetiden modregnes nyanskaffelsesprisen på elementerne, der anskaffes i forbindelse med udskiftning af trafiksignaler og belysningsmaster. Priserne for nyanlæg, som kommunen får oplyst fra Hovedstadens Letbane er dermed allerede fratrukket værdien af restlevetiden af det eksisterende signal- og belysningsanlæg. Kommunalbestyrelsen godkendte bevillingen den 25. juni 2015, sag nr. 4 under letbanens afledte anlægsprojekter.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Anbefalet.

Bilag

Iridiumarmatur

Københavnerarmatur

Visualisering 1 - Københavner

Visualisering 3 - Iridium

Punkt 6: Tilmelding af kommunes arealer til Giftfri Have (Beslutning)

09.08.00-A08-37-20

Resume

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 19. februar 2020 anmodet forvaltningen om at fremlægge en sag, om kommunen skal tilmelde sig Danmarks Naturfredningsforenings og Landsforeningen for Praktisk Økologis initiativ Giftfri Have. Initiativet, om at lade giftfrie arealer registrere, henvender sig også til kommuner. Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke brugt gift i driften af egne arealer i 32 år. Forvaltningen vurderer, at det vil være i tråd med kommunens Agenda 21-strategi, hvis kommunens giftfrie arealer bliver mere synlige gennem registrering i dette initiativ.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunen tilmelder de kommunalt ejede arealer til Danmarks Naturfredningsforening og Landsforeningen Praktisk Økologis initiativ Giftfri Have.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 19. februar 2020 anmodet om, at forvaltningen fremlægger en sag om, hvorvidt kommunens arealer skal tilmeldes initiativet Giftfri Have. Danmarks Naturfredningsforening (DN) har sammen med Landsforeningen Praktisk Økologi (LPØ) taget initiativ til, at private og offentlige arealforvaltere gratis kan tilmelde deres giftfrie arealer til en fælles database hos dem. Herved har alle et samlet overblik over, hvilke arealer, der ikke anvendes gift på.

DN/LPØ's initiativ, for at få registret flere giftfrie arealer, har i overvejende grad været koncentreret om private haver, men initiativet gælder også for kommunale arealer. 19 kommuner er pt. tilmeldt, herunder nabokommunerne Rudersdal, Furesø og Gladsaxe.

Kommunalbestyrelsen besluttede allerede i 1988 at stoppe med at bruge pesticider, dvs. insekt-, ukrudts- og svampebekæmpelsesmidler på de kommunalt ejede arealer. Da KL, amterne og Staten i 1998 indgik en frivillig aftale om at udfase/minimere brugen af pesticider på offentligt ejede arealer, havde driften af de arealer, Lyngby-Taarbæk Kommune ejede, allerede været giftfri i ca. ti år.

Der er ikke noget, som tyder på, at kommunen skulle ønske at vende tilbage til brugen af pesticider. Det ville ikke være foreneligt med Agenda 21-strategien under Grønt Lys+, hvor kommunalbestyrelsen bl.a. vil arbejde for at mindske miljøbelastningen og fremme biologisk mangfoldighed. Desuden forventes bæredygtighedsudvalget at lægge op til, at driften af de kommunale arealer skal forvaltes endnu mere naturvenligt og brug af pesticider vil i den sammenhæng være udelukket.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der på nuværende tidspunkt tilmeldt over 150 private giftfrie haver.

Forvaltningen anbefaler, at kommunen tilslutter sig initiativet.

Kommunen kan tilmelde sig ved at opgive kommunes samlede giftfrie areal. Forvaltningen har udregnet arealet på baggrund af udtræk af GIS data til at være knap 7 mio. kvadratmeter, når man tager kommunalt ejede arealer minus bebyggede arealer. Når DN/LPØ modtager kommunens tilmelding og vores eventuelle henvisninger til relevante hjemmesider, opdaterer de deres kort og omtaler kommunens deltagelse gennem Giftfri Haves kanaler.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Godkendt.

Punkt 7: Emne til mødet i Naturforum 2020 (Beslutning)

01.05.12-P35-1-18

Resume

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 10. april 2019 kommissorium for Naturforum. I følge kommissoriet skal der holdes et møde om året i Naturforum. Her debatteres et tema valgt af Teknik- og Miljøudvalget. Med denne sag skal der besluttes et tema for Naturforums møde i 2020, som bliver annonceret med en opfordring til alle borgere og organisationer om at komme med ideer og input til temaet og deltage i selve mødet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at temaet for Naturforum 2020 er øget biodiversitet med fokus på borgernes egne muligheder for at bidrage.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 10. april 2019 kommissorium for Naturforum. Naturforum afløser det tidligere Grønt Råd. Med Naturforum ønskede Teknik- og Miljøudvalget at inddrage en bredere interessentgruppe, især borgere.

Før mødet i Naturforum vælger udvalget et tema.

Temaet bliver annonceret i Det Grønne Område og på hjemmesiden med en opfordring til alle (borgere) om at komme med idéer til det pågældende tema.

Forvaltningen gennemgår idéerne og udarbejder et program for Naturforum.

Forvaltningen annoncerer herefter mødet i Naturforum med program og med en opfordring til alle borgere, foreninger mv. om at deltage. Forvaltningen anbefaler at holde mødet i september 2020. Forvaltningen finder så vidt muligt et mødested med relation til det valgte emne.

Om emner

Forvaltningen anbefaler, at temaet bliver øget biodiversitet, da det passer godt sammen med Opgaveudvalget for bæredygtigheds arbejde med forslag til bæredygtighedsstrategien.

Øget biodiversitet:

Biodiversiteten falder på grund af færre naturområder, forurening og klimaforandringer. Øget biodiversitet er en del af Bæredygtighedsudvalgets forslag til bæredygtighedsstrategi. Emnet vil handle om, hvad kommunens borgere kan gøre for at øge biodiversiteten, f.eks. i egne haver. Det vil være oplagt at invitere den frivillige organisation "Vild med Vilje" som oplægsholder til mødet. Bevægelsen "Vild med Vilje" har til formål at øge biodiversiteten og har stor erfaring med at holde inspirerende oplæg for borgere om emnet. Spørgsmål til borgerne: "Hvordan kan vi stoppe faldet i biodiversiteten lokalt?"

Alternativt foreslår forvaltningen nedenstående muligheder.

Citizen science:

Citizen Science er et koncept, hvor borgerne medvirker til at lave videnskab, herunder monitoring og dataindsamling. Et mål for et Citizen Science projekt kunne være at kortlægge levesteder for flagermus i kommunen. Alle danske flagermus er såkaldte bilag IV-arter, hvilket betyder, at deres yngle- og rasteområder er strengt beskyttet. Kommunen har ringe viden om flagermus udbredelse i kommunen. Borgere kan registrere flagermus med nyudviklet optager til mobiltelefoner og på den måde bidrage med data, som kommunen kan bruge i naturforvaltningen. Spørgsmål til borgerne: "Hvordan kan vi bruge citizen science i naturforvaltning?"

Naturen i Mølleå-systemet:

Mange af kommunens borgere bruger Mølleå-systemet rekreativt på den ene eller anden måde. Forvaltningen får ofte spørgsmål til naturen og vandkvaliteten i Mølleå-systemet. Spørgsmål til borgerne: "Hvordan forbedrer vi den naturmæssige oplevelse af Mølleå-systemet".

Naturforum møde 2019

I 2019 valgte Teknik- og Miljøudvalget "Naturbeskyttelse versus naturbenyttelse" som emne for årets møde i Naturforum. Mødet i Naturforum blev afholdt den 19. juni 2019 på Lyngby Vandrehjem med i alt ca. 60 deltagende borgere. På mødet var der først tre eksterne oplæg om emnet og derefter workshop, hvor deltagerne drøftede relevante spørgsmål. Resultatet var en præsentation af generelle og konkrete ideer til hinanden, politikerne og forvaltningen. De kan i dag afspejles i f.eks. bæredygtighedsstrategien, projektet om stier i Lyngby Åmose, sårbare borgergrupper ud i naturen mv. Hvis biodiversitet-emnet vælges i år, vil det være i fin forlængelse af de ønsker, som flere borgere kom med i 2019.

Lovgrundlag

Ikke relevant

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Godkendt.

Punkt 8: Ansøgning til Bæredygtighedspuljen: Opmarkering af cykelsti (Beslutning)

00.22.04-A00-10-19

Resume

Opgaveudvalg for Bæredygtighed anbefalede på mødet den 10. marts 2020 en ansøgning til bæredygtighedspuljen fra Vidensbyen, DTU og forvaltningen på 134.000 kr. til at synliggøre cykelruten mellem Lyngby Centrum og DTU med henblik på at øge antallet af cyklister og binde områderne mere sammen. Da beløbet er større end 50.000 kr., skal det besluttes af Økonomiudvalget, efter anbefaling fra Opgaveudvalg for Bæredygtighed og Teknik- & Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at ansøgningen til Bæredygtighedspuljen godkendes.

Sagsfremstilling

Ansøgning om 134.000 kr. fra Vidensbyen, støtte til opmarkering af cykelsti mellem DTU og centrum (bilag)

Vidensbyen har i samarbejde med DTU og Lyngby-Taarbæk Kommune ansøgt om materialer til at skabe mere opmærksomhed omkring cykelruten mellem Lyngby Centrum og DTU. Projektet har til hensigt at koble Lyngby centrum og DTU tydeligere sammen både fysisk og visuelt. Ansøger vil evaluere på initiativet ved at lave trafiktællinger før og efter implementering. Ansøgers mål er, at initiativet kan øge antallet af cyklister på ruten. Målgruppen er pendlere mellem Lyngby centrum og DTU - særligt studerende og ansatte ved DTU samt nærliggende virksomheder. I forbindelse med initiativet vil der være en formidlingskampagne overfor de potentielle brugere af cykelstien, ligesom der vil være formidling til naboer til cykelstien, inden opmarkeringen implementeres.

Anbefaling

Initiativet understøtter fokusområdet omkring CO₂-reduktion i forslag til bæredygtighedsstrategi, og dets fremme af cykling, men understøtter også de sociale visioner med at koble DTU sammen med Lyngby Centrum. Forvaltningen anbefaler støtte til ansøgningen. Opgaveudvalg for Bæredygtighed har anbefalet ansøgningen på udvalgs møde den 10. marts 2020.

Afledt drift som følge af initiativet

Der er tale om et 5-8-årigt pilotprojekt. Herefter skal der tages stilling til, om initiativet videreføres og opmarkeringen gentages, eller om den nedslidte markering fjernes helt. Finansiering hertil foreslås afgjort, som følge af en evaluering af initiativet efter fire år. Uafhængig af udfaldet af evalueringen skal der afsættes midler til enten afledt drift, til retablering af opmarkering ca. hvert 5.-8. år eller et engangsbeløb til fjernelse af markeringen.

Lovgrundlag

Regler om statsstøtte, TEUF, artikel 107, stk. 1

Økonomi

Pengene til medfinansiering af bæredygtige initiativer er afsat til Klima, miljø og natur under aktiviteten Administration, jvf. "Udmøntning af budget til Bæredygtighedsstrategien" KMB, 30. august 2018.

Der er i budgettet for bæredygtighedsstrategien afsat 2 mio. kr. til medfinansiering af bæredygtige initiativer. Opgaveudvalg for Bæredygtighed kan godkende medfinansiering af initiativer på op til 50.000 kr. pr. stk. op til en samlet sum af 500.000 kr., mens større medfinansiering skal godkendes af Økonomiudvalget, som kan godkende bæredygtighedsprojekter for de resterende 1.500.000 kr.

Ifølge status på Bæredygtighedspuljen november 2019 er der bevilget 110.000 kr. af Økonomiudvalgets pulje.

Såfremt den anbefalede ansøgning om medfinansiering på 134.000 kr. godkendes, vil der være anvendt 244.000 kr. af Økonomiudvalgets pulje, og være 1.256.000 kr. tilbage.

Afledt drift

Såfremt evalueringen af forsøget anbefaler, at det skal gøres permanent, skal der afsættes afledt drift til projektet. Det forventes at koste ca. 100.000 kr. pr. 5.-8. år til retablering af opmarkeringen. Den afledte drift dækkes af puljen til Parkerings- og Trafiksikkerhedsmæssige tiltag. Såfremt evalueringen af forsøget anbefaler, at det skal afsluttes, afsættes der et engangsbeløb på ca. 100.000 kr. af samme pulje til at få fjernet markeringen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Anbefalet.

Bilag

Vidensbyen ansøgningsskema bæredygtighedsprojekter

Punkt 9: Coronakrisens betydning for udvalgets område (Drøftelse)

00.22.04-A21-1-17

Resume

Siden statsministeren den 11. marts 2020 meddelte regeringens tiltag for at begrænse spredning af coronavirus har store dele af kommunens medarbejdere været hjemsendt, ligesom mange kommunale tilbud har været lukkede, mens andre omvendt har fungeret som en del af det nationale kriseberedskab. Med denne sag gives plads til en generel drøftelse af coronakrisens betydning på udvalgets område.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at coronakrisens påvirkning af udvalgets fagområde drøftes.

Sagsfremstilling

Forvaltningen orienterer hver fredag særskilt om kommunens nødberedskab og kan ved mødets afholdelse supplere med seneste nyt.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Fagudvalg.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Drøftet.

Punkt 10: 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:

- Lyngby Idrætsby - trafikforbedringer
- Rapport om nye stier i Lyngby Åmose
- Parkering langs Gyrithe Lemches Vej
- Ridecenter Frederiksdal - Hummeltoftevej 187

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 15. april 2020

Taget til efterretning.

Punkt 11: Meddelelser

00.22.04-A21-4-17

Sagsfremstilling

1. Bakken - Status

Som opfølgning på meddelelse fra 22. januar 2020 om Dyrehavsbakken A/S mødtes forvaltningen med Gentofte Kommune, for at afklare det videre arbejde.

Forvaltningen fortalte Gentofte Kommune, at Lyngby-Taarbæk Kommune vejledende har oplyst til Bakken, at miljøgodkendelse af 18. maj 2017 gælder indtil videre. Forvaltningen oplyste også, at Lyngby-Taarbæk Kommunes Borgmester har bedt miljøministeren om et møde om sagen, men endnu ikke modtaget svar.

Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner har med en fælles henvendelse til Bakken anmodet om en teknisk økonomisk redegørelse om støj senest den 30. maj 2020. Det var en del af afgørelsen fra klagenævnet. Når redegørelsen foreligger, mødes forvaltningerne i de to kommuner.

Gentofte Kommune har klaget til Miljø- og Fødevarerklagenævnet over Lyngby-Taarbæk Kommunes vejledning til Bakken om, at virksomheden reguleres efter miljøgodkendelsen fra 2017 indtil videre.

En enslydende meddelelse er lagt til Byplanudvalget.

2. Status på opsigelse af vedligeholdelsesordninger på private fællesveje

Der er over efteråret 2019 blevet foretaget bestigelse og udført mindre reparationsarbejder på de private fællesveje. Der mangler at blive udført mindre reparationsarbejder på ca. 25% af de veje, der er påtænkt overdragelse pr. 1. april 2020. Der er i marts udsendt informationsbrev om, at vi dels grundet Covid-19 situationen samt dårlige vejrforhold i foråret 2020 har valgt at forlænge kommunes deadline for overdragelse til ultimo maj 2020. Dette for bl.a. at sikre, at reparationerne opnår en bedre holdbarhed end, hvis asfaltarbejderne bliver udført nu, hvor vejret ikke er specielt egnet til asfaltarbejder. Forvaltningen har deltaget i flere besigtigelser sammen med grundejerne og deltager ligeledes, såfremt det er ønsket i et møde i forbindelse med overdragelsen.

Der er ligeledes udarbejdet brev til grundejerne vedrørende opkrævning af gebyr for vedligeholdelse for 2019 og 2020 (bilag). Opkrævningen for 2019 blev sat på standby, indtil der var en nærmere afklaring af processen herfor. Opkrævningen udføres i løbet af marts/april 2020.

Der udsendes en orientering omkring ophør af vedligeholdelse og vintervedligeholdelse ved kommunens foranstaltning til de grundejere, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune har udført arbejderne på hele vejen grundet beliggenhed af en kommunal ejendom på den pågældende vej. Der vil blive fremlagt en sag til politisk drøftelse omhandlende, hvordan Lyngby-Taarbæk Kommune skal forholde sig i en række situationer som grundejer med vejret til en privat fællesvej.

3. Allerødrutens etape 2 – afslag fra Vejdirektoratet om fristforlængelse

Allerødrutens etape 2 blev behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 29. august 2019, hvor det blev godkendt, at forvaltningen ansøger Vejdirektoratet om godkendelse af, at etape 2 udgår af projektet og anlæggelsen udskydes under begrundelse af, at det for nærværende ikke er økonomisk muligt at anlægge denne (Bilag med ruten i etape 2).

Forvaltningen har den 2. marts 2020 modtaget afslag fra Vejdirektoratet på anmodning om fristforlængelse til 2028/2029. Vejdirektoratet begrundes bl.a. afslaget med, at der oprindeligt er godkendt en slutdato for etablering af anlægget den 31. december 2018.

Vejdirektoratet oplyser, at det i forbindelse med administrationen af cykelpuljerne vurderes, om karakteren af de ændringer, der anmodes om, er uhensigtsmæssige. Dette gælder særligt, hvis der er tale om større tidsmæssige forlængelser af et projekt, der medfører, at projektet strækker sig over en uforholdsmæssig lang periode.

Vejdirektoratet anerkender, at der kan være behov for mindre justeringer, men vurderer som et led i administrationen af cykelpuljerne, at en udsættelse i en længere årrække skaber berettiget tvivl om, hvorvidt projektet kan gennemføres som oprindeligt planlagt.

Det er en forudsætning for administration af cykelpuljerne, at der løbende er afløb af puljen med en tidsmæssig sammenhæng mellem udmøntningen og projektets gennemførelse. Den tidsmæssige sammenhæng er ikke defineret præcist, men projekter, der har modtaget tilskud, forventes gennemført indenfor en kortere årrække og i overensstemmelse med den oprindeligt godkendte slutdato for projektet.

Vejdirektoratet finder således ikke, at der er grundlag for at imødekomme anmodningen om udsættelse, da den nye slutdato afviger markant fra den oprindeligt godkendte.

Endelig oplyser direktoratet, at der efter puljebekendtgørelsens §11, stk. 1 og 2 er hjemmel til at kræve tilbagebetaling af udbetalte tilskud, hvis tilsagnet helt eller delvist bortfalder efter §10, dvs. hvor projektet ikke gennemføres i overensstemmelse med den godkendte ansøgning.

Forvaltningen forventer ikke, at der vil være krav om tilbagebetaling af tidligere modtaget tilskud, men forvaltningen vil i den kommende periode indlede dialog med Vejdirektoratet herom.

4. Fællesfaciliteter i haveforeningerne - Dialog med kolonihaveforbundet

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 30. marts 2020 anbefalet Kolonihaveforbundet at opfordre haveforeningerne i kommunen til, at brugerne af haveforeningerne - såfremt de ikke indtil videre helt undlader at opholde sig i haverne - foreløbigt ikke benytter fællesfaciliteter i haveforeningerne

Benyttelse af fællesfaciliteter i kommunens haveforeninger indebærer efter kommunens opfattelse en særskilt risiko for smittespredning.

Kommunen gør for nuværende ikke yderligere.

5. Åbning af Gammel Jernbanevej

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 24. marts 2020 modtaget en henvendelse om Gammel Jernbanevej stilet til Borgmester og formændene for henholdsvis Teknik- og Miljøudvalget og Byplanudvalget. Henvendelsen vedrører, at der i forbindelse med åbningen af Gammel Jernbanevej for busstrafik ikke ses at være taget taget højde for trafikikkerheden for konflikten mellem busser og cyklister.

Forvaltningen har igennem projektforløbet været i tæt dialog med både politiet og Movia omkring de mest optimale løsninger for Gammel Jernbanevej, ligesom der i projektfasen og igen efter etablering er gennemført trafikikkerhedsrevision af anlægget.

Anlægget er prøvekørt den 28. februar og den 11. marts 2020, hvorefter en række tiltag blev iværksat:

- Etablering af et ekstra cyklistsignal i hovedhøjde.
- Etablering af plastbump på cykelstien og rumlestribes før og efter bumpet på cykelstien.
- Flytning af stoplinjen for bilister på Jernbaneplassen 5 meter tilbage for at sikre at busserne har frit til at kunne svinge og for at skabe bedre overblik til cykelstien.
- Ændring af kørebaneafmærkning på Nørgaardsvej i krydset ved Lyngby Hovedgade til en ligeudbane/venstresvingbane og en højresvingbane.
- Opsætning af skilte med standsning og parkering forbudt på begge sider af Gammel Jernbanevej.

Disse tiltag medvirker alle til at forbedre trafikikkerheden for cyklister og øvrige trafikanter. Endelig kan det oplyses, at der har været drøftelser, herunder med politiet, omkring muligheden for etablering af en bomløsning. En bomløsning, der

blokerer cykelstien, vurderes af forvaltningen at være i risiko for driftsfejl, hærværk og ikke medvirke til den generelle trafikikkerhed for cyklister. Denne løsning etableres derfor ikke.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. april 2020

Taget til efterretning.

Bilag

Orientering om vedligeholdelsesarbejder på private fællesveje

Allerødruen - illustration af løsningsmodeller 1, 2 og 3