REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 25-04-2018

Mødedato Onsdag d. 25. april 2018 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Introduktion (Orientering) 3
Regnskab 2017 - Teknik- og Miljøudvalgets områder (Orientering) 4
Genforelæggelse: Rilleskinnespor på letbanen (Beslutning) 6
Fyrrevang, valg af løsning til begrænsning af den gennemkørende trafik (Beslutning) 11
Igangsætning og finansiering af LTK's Bæredygtighedsstrategi (Beslutning) 15
Godkendelse af CO2-reduktionsplan 2018-21 (Beslutning) 19
Endelig vedtagelse af Lokalplan 275 for Firskovvej 14-20 samt Nørgaardsvej 40 (Beslutning) 21
Ansøgning om nyt vandværk på Centrifugevej 84 (Beslutning) 25
Lokalplangrundlag for ny boligbebyggelse i Trongårdens byområde (Beslutning) 28
Lokalplangrundlag for ny lokalplan for Dyrehavsbakken (Beslutning) 33
Trafik- og mobilitetsstrategi (Beslutning) 37
Serviceaftaler for private fællesveje (Beslutning) 39
Genforelæggelse: Forsøg med førerløse busser i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning) 47
Anmodningssag vedr. ordensregler i kommunens parker 52
Anmodningssag vedr. trafik og mobilitet ved store planlægningsopgaver 53
Kommende sager 54
Meddelelser 56
Lukket: Lukket punkt: Udbudssag (Beslutning) 57

Punkt 1: Introduktion (Orientering)

00.01.00-A00-58-17

Resume

Som led i at sikre den bedst mulige opstart for de nye fagudvalg introduceres Teknik- og Miljøudvalget til udvalgte områder på dette møde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

På mødet vil forvaltningen orientere om natur- og miljøområdet, herunder lovgivning samt kommunale myndigheds- og driftsopgaver.

Udvalget opfordres til at stille uddybende spørgsmål undervejs.

Teknik- og Miljøudvalget vil i løbet af de kommende måneder blive introduceret til følgende områder:

- Forsyningens rolle og virksomhed samt om sektorplaner.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Taget til efterretning.

Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Punkt 2: Regnskab 2017 - Teknik- og Miljøudvalgets områder (Orientering)

00.32.10-S55-1-18

Resume

Regnskab 2017 - Teknik- og Miljøudvalgets områder.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regnskab 2017 for Teknik- og Miljøudvalgets områder tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har den 15. marts 2018 godkendt overførslerne fra 2017 til 2018 og har den 12. april 2018 overgivet regnskabet for 2017 til revisionen.

Hovedresultatet af regnskab 2017 for Teknik- og Miljøudvalgets område fremgår af nedenstående oversigt. Forskellen mellem regnskab 2017 og bevilling fremgår af kolonne 4, de godkendte overførsler fremgår af kolonne 5, og den reelle afvigelse efter overførsler fremgår af kolonne 6.

Tabel. Regnskab 2017 for Teknik- og Miljøudvalgets område

1.000 kr.	Oprindeligt budget	Budget inkl. bevillingsændringer	Regnskab	Afvigelse (3-2)	Overført til 2018	Afvigelse efter overførsel
	1	2	3	4	5	6
Drift						
Grønne områder og kirkegårde	31.522	29.358	30.053	695	695	0
Trafik(myndighed)	42.920	43.932	42.883	-1.049	-1.050	0
Trafik(udfører)	42.998	37.930	36.023	-1.907	-1.906	0
Turisme (Bådfarten)	1.516	1.470	1.354	-116	-116	0
Miljø og natur	9.670	9.717	8.784	-933	-825	-108
Drift i alt	128.626	122.407	119.097	-3.310	-3.202	-108

-=mindreforbrug/merindtægt

+=merforbrug/mindreindtægt

Der var i 2017 et samlet mindreforbrug på -3,3 mio. kr., hvoraf der overføres -3,2 mio. kr. til 2018. De detaljerede bemærkninger til driftsvirksomheden på Teknik- og Miljøudvalgets område fremgår af vedlagt regnskab 2017 på side 99-110 (bilag). Der kan nævnes følgende:

Aktivitetsområde Grønne områder og Kirkegårde:

Regnskabsresultatet udviser et samlet merforbrug på 0,695 mio. kr. set i forhold til det korrigerede budget, som overføres til 2018. De væsentligste forklaringer er merforbrug på administration, merforbrug som følge af manglende indtægter på

kirkegårdsområdet og mindreforbrug på vedligeholdelse af grønne områder og parker. Merforbruget på administration i Arealdriftsafdelingen skal ses i sammenhæng med forbruget på aktivitetsområdet trafik (udfører).

Aktivitetsområde Trafik (myndighed):

Regnskabsresultatet viser et samlet mindrebrug på -1,049 mio. kr. i forhold til korrigeret budget, som overføres til 2018. De væsentligste afvigelser skyldes et mindreforbrug på busdriften og vejvedligehold. Derudover viser regnskabet mindreindtægter på fælles formål vedrørende istandsættelse af private fællesveje. Afvigelserne skyldes hovedsageligt periodiseringer mellem årene.

Aktivitetsområde Trafik (udfører) og Turisme:

Regnskabsresultatet udviser et samlet mindreforbrug på -1,906 mio. kr. set i forhold til det korrigerede budget, som overføres til 2018. De væsentligste forklaringer er merforbrug på værksted og materiel, mindreforbrug på administration og mindreforbrug på vintertjeneste. Derudover er der et mindreforbrug på vedligeholdelsesarbejder for private vejejere, mindreforbruget overføres til 2018 på området. Forbruget til vejvedligeholdelse af private fællesveje skal balancere over en årrække, og mindreforbruget fra 2017 skal således indhentes i de kommende år. Forbruget på administration i Arealdriftsafdelingen skal ses i sammenhæng med forbruget på aktivitetsområdet Grønne områder og kirkegårde.

Regnskabsresultatet for Turisme (Bådfarten) udviser et samlet mindreforbrug på 0,116 mio. kr. set i forhold til det korrigerede budget, som overføres til 2018.

Aktivitetsområde Miljø og Natur:

Regnskabsresultatet viser et samlet mindreforbrug på -0,933 mio. kr. i forhold til korrigeret budget, heraf overføres -0,825 mio. kr. til 2018. Den væsentligste afvigelse skyldes et mindreforbrug på diverse udgifter og indtægter som vedrører varmeforsyningsloven og sektorplanerne. Afvigelserne skyldes hovedsageligt periodiseringer mellem årene.

Lovgrundlag

Kommunalbestyrelsen godkender regnskabet, jf. den kommunale styrelseslov.

Økonomi

Overførslerne er godkendt af Kommunalbestyrelsen den 15. marts 2018.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Regnskab 2017

Punkt 3: Genforelæggelse: Rilleskinnespor på letbanen (Beslutning)

05.01.02-G00-3-15

Resume

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet at tilkøbe rilleskinner nedfældet i beton ved de engelske rækkehuse på Buddingevej. I forbindelse med udbud af letbaneprojektet er udgiften til afvigende skinnetyper blevet dyrere end tidligere vurderet, og dermed er den afsatte bevilling til rilleskinner på Buddingvej mellem Christian X´s Allé og Engelsborgvej ikke stor nok. Hvis tilkøbet ønskes fastholdt skal bevillingen øges. I denne sag redegøres herudover for økonomien ved anlæg af rilleskinner på øvrige delstrækninger i kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. beslutningen om tilkøb af rilleskinnespor nedfældet i beton på Buddingevej mellem Christian X´s Allé og Engelsborgvej - i kørselsretning mod byen - fastholdes
2. investeringen til tilkøb af rilleskinnespor på Buddingevej mellem Christian X´s Allé og Engelsborgvej øges med 1,652 mio. kr. til samlet 4,552 mio. kr., samt at tilkøbet fortsat lånefinansieres, således at der samlet gives en yderligere bevilling på 0,248 mio. kr. i 2018, og herefter årligt med 51.000 kr. i låneperioden
3. udvalget drøfter, på baggrund af de oplistede priser for delstrækningerne, om der ønskes yderligere tilkøb af rilleskinner.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 3. september 2015, at for at give et ensartet udtryk, skulle der tilkøbes rilleskinner nedfældet i beton langs de engelske rækkehuse i den side af letbanetraceet, hvor der som basis planlægges ballasterede spor. Tilkøb af alternative sportyper skulle herefter afvente, at der i forbindelse med det samlede udbud af anlæg af letbanen blev indhentet optionspriser på disse forskellige tilkøbsmuligheder. Da udbuddet nu er afsluttet, kendes tilkøbsprisen på følgende alternative sportyper (billede af de forskellige sportyper fremgår af bilag):

- Rilleskinnespor - nedfældet spor i beton - 33,0 mio. kr. pr. km.
- Rilleskinnespor - nedfældet spor med græs eller andet - 29,5 mio. kr. pr. km.
- Betonspor - ikke nedfældet spor på beton - 25,5 mio. kr. pr. km.

De indkomne optionspriser er højere pr. km. end oplyst i projektets dispositionsfase (ca. 20 mio. kr. pr. km), og dermed skal kommunens bevilling øges. Alternativt skal tilkøbet på Buddingevej afstås.

Letbaneprojektet har som basis/standard ballasterede spor samt rilleskinner i kryds. Herudover har strækningen i Lyngby mellem Engelsborgvej og Firskovvej samt Anker Engelunds Vej rilleskinnespor som basis, fordi der på strækningen er mange kryds samt lette trafikanter, der skal kunne krydse banen.

Kommunerne har frist frem til 1. maj 2018 for eventuelt tilkøb af andre sportyper end det, der indgår i basisprojektet. Forvaltningen anbefaler derfor en drøftelse af tilkøb af alternative sportyper i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der har været dialog med DTU omkring tilkøb af rilleskinnespor på henholdsvis Akademivej og Asmussens Allé, som er DTUs private område. DTU ønsker ikke at finansiere tilkøb med rilleskinner, og finder det acceptabelt, at der er ballasterede spor på strækningerne.

Gladsaxe Kommune har ikke ønsker at tilkøb rilleskinner på Buddingevej frem mod kommunegrænsen til Lyngby-Taarbæk.

Lovgrundlag

Muligheden for indgåelse af tilkøbsaftaler sker efter Lov om letbane på Ring 3.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen afsatte 3. september 2015 2,9 mio. kr. til tilkøb af rilleskinner på Buddingevej mellem Christian X´s Allé og Engelsborgvej i kørselsretning mod byen. Denne bevilling er indarbejdet i budget med lånefinansiering over 40 år. Hovedstadens Letbane har efter vurdering af de indkomne tilbud oplyst, at det ønskede tilkøb bliver 4,445 mio. kr. (2017-priser) eller ca. 1,652 mio. kr. (2018-priser) dyrere end tidligere oplyst, og på den baggrund er der behov for at øge budgettet til tilkøb af rilleskinnespor. Alternativt afstås tilkøbet.

Med en finansiering på 15 pct. "up front" og resten med en lånefinansiering over 40 år bliver merudgiften 0,248 mio. kr. i 2018, og herefter årligt 51.000 kr. i en 40-årig periode.

1.000 kr.	Investering	2018	2019	2020	2021	2022
Årenes priser						-2058
Tilkøb af rilleskinnespor på Buddingevej	4.552	683	141	141	141	141
Budgetteret	2.900	435	90	90	90	90
Kassefinansiering		248	51	51	51	51

Priserne for yderligere tilkøb af alternative sportyper er oplistet nedenfor:

Delstrækning	Længde i km	Pris fordelt på sportype (nedfældet i beton/nedfældet spor i græs eller andet/ikke nedfældet spor på beton)
Buddingevej mellem kommunegrænsen til Gladsaxe og Nybrovej	0,462	15,246/13,629/11,781 mio. kr.
Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X´s Allé	0,249	8,217/7,346/6,350 mio. kr.
Klampenborgvej mellem Firskovvej og Sorgenfrigårdsvej	0,297	9,801/8,762/7,574 mio. kr.
Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej	0,405	13,365/11,948/10,328 mio. kr.
Lundtoftegårdsvej mellem Lyngbygårdsvej og Akademivej	0,740	24,420/21,830/18,870 mio. kr.
DTU - Akademivej og Asmussens Allé	0,560	18,480/16,520/14,280 mio. kr.
Traceet langs Helsingørmotorvejen mellem Anker Engelunds Vej og Lundtofte station	1,038	34,254/30,621/26,469 mio. kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Kommunalbestyrelse 2018-2021, 12. april 2018, pkt. 8:

Økonomiudvalg 2018-2021, 5. april 2018, pkt. 7:

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet at tilkøbe yderligere rilleskinner i beton på delstrækningerne:

- Buddingevej mellem kommunegrænsen til Gladsaxe og Nybrovej
- Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé

Inden igangsætning af de yderligere tilkøb vil forvaltningen i lighed med de tidligere besluttede tilkøb anmode ministeriet om dispensation til låntagning med en maksimal løbetid på 40 år.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet at tilkøbe yderligere rilleskinner i græs/sedum på strækningen Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé samt Klampenborgvej mellem Firskovvej og Sorgenfrigårdsvej og mellem Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej.

Inden igangsætning af de yderligere tilkøb vil forvaltningen i lighed med de tidligere besluttede tilkøb anmode ministeriet om dispensation til låntagning med en maksimal løbetid på 40 år.

Finansiering sker via provenu af salg af HMN Naturgas A/S jf. sag nr. 2.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Sagen tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende. I stedet deltog Nils Hovland (C).

Richard Sandbæk (C) var fraværende. I stedet deltog Erik Frikke (C).

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende. I stedet deltog Dorthe Minna Hansen (A).

Charlotte Shafer (C) var fraværende. I stedet deltog Marcus Perathoner (C).

Supplerende sagsfremstilling

Der er udarbejdet supplerende bilag til brug for sagens videre behandling (bilag).

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet at tilkøbe yderligere rilleskinner i græs/sedum på strækningerne:

- Buddingevej mellem kommunegrænsen til Gladsaxe og Nybrovej

- Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé

- Klampenborgvej mellem Firskovvej og Sorgenfrigårdsvej

- Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej

Inden igangsætning af de yderligere tilkøb vil forvaltningen i lighed med de tidligere besluttede tilkøb anmode ministeriet om dispensation til låntagning med en maksimal løbetid på 40 år.

Udvalget forudsætter at der ikke er yderligere driftsomkostninger i forbindelse med den valgte løsning, der skal afholdes af kommunen.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

Ad 1-2) Teknik- og Miljøudvalget protokollat af 25. april 2018 anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget anmodes om at foretage en yderligere vurdering af strækningen Lundtoftegårdsvej mellem Lyngbygårdsvej og Akademivej.

Kommunalbestyrelsen, den 8. maj 2018

Ad 1-3) Teknik- og Miljøudvalget protokollat af 25. april 2018 godkendt.

Kommunalbestyrelsen bemærker, at DTU har tilkendegivet, at DTU ønsker at tilkøbe græs-spor på strækningen gennem DTU-Campus, hvilket Kommunalbestyrelsen tilslutter sig uden yderligere bemærkninger.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

Tilkøb af spor - notat fra Hovedstadens Letbane

Rilleskinner oversigtstegning

Notat - tilkøb forskellige skinnetyper

DTU - rilleskinnespor

Rilleskinner - Finansiering DTU

Punkt 4: Fyrrevang, valg af løsning til begrænsning af den gennemkørende trafik (Beslutning)

05.13.10-G02-29-17

Resume

På den private fællesvej Fyrrevang mellem Lindevangen og Bredevej er kommunens afgørelse om midlertidig lukning af vejen blevet påklaget til Vejdirektoratet. Påklager har fået medhold, og derfor foreslås anden løsning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der etableres midlertidig indsnævring på Fyrrevang og et midlertidigt indkørselsforbud mod nord ved Bredesvinget. Anlægudgifterne på foreløbig 40.000 kr. i 2018 afholdes af anlægsprojektet "Parkerings og trafiksikkerhedsmæssige tiltag"
2. der igangsættes en proces sammen med grundejerne om at finde frem til en trafikal løsning for hele boligområdet.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har undersøgt og registreret, at der på den sydlige del af den private fællesvej Fyrrevang dagligt kører ca. 580 biler. Mere end 50 % af denne trafik defineres som gennemkørende i henhold til privatvejsloven, fordi trafikken kører fra en offentlig vej (Bredevej) over Fyrrevang (privat fællesvej) til en anden offentlig vej (Lindevangen). I henhold til privatvejsloven skal kommunen derfor beslutte om vejen skal optages som offentlig vej, eller om der skal udføres foranstaltninger, der reducerer mængden af den gennemkørende trafik til under 50 %.

Den 10. maj 2017 besluttede Kommunalbestyrelsen at etablere et trafikforsøg med lukning af Fyrrevang i 2 år, nord for Bredesvinget (bilag). Forvaltningen traf derfor afgørelse herom. Grundejerne på vejen var imidlertid ikke enige om denne løsning eller konsekvensen af denne, og derfor blev kommunens afgørelse om midlertidig lukning af vejen påklaget til Vejdirektoratet.

Da Fyrrevang i sin tid blev etableret, blev areal fra endegrundene reserveret til at kunne indgå som vejareal, såfremt dette måtte blive nødvendigt. Da der er tale om en smal vej, hvor der ofte står parkerede biler, er det forvaltningens vurdering, at en evt. permanent lukning bør ledsages med etablering af en vendeplads, idet bakkende kørertøjer vil udgøre trafikfarlige situationer.

Forvaltningen fraveg dog dette krav i afgørelsen om etablering af en forsøgsordning. I stedet blev der henvist til, at grundejerne i denne periode måtte tåle, at deres indkørsler blev anvendt til vendeareal.

Kommunens afgørelse blev påklaget til Vejdirektoratet, der efterfølgende gav påklager medhold i, at forvaltningen ikke kan pålægge grundejerne at skulle lægge privat areal/indkørsler til rådighed for vending af biler.

Forvaltningens vurderer derfor, at enten skal Fyrrevang lukkes permanent med det samme samtidig med, at der inddrages areal permanent til vendeplads, eller også skal der findes en anden løsning.

45 beboer på den sydlige del af Fyrrevang (24 ud af 48 ejendomme) forslår en løsning (bilag), hvor forvaltningen genfremsætter samme afgørelse om lukning af Fyrrevang, dog uden at lægge til grund, at grundejerne skal tåle vendinger i deres indkørsler. Der henvises bl.a. til, at det ikke er problem, at f.eks. lastbiler bakker på Fyrrevang. Der anføres endvidere, at der er bakkende biler på nærtliggende veje, som også er lukkede, og som tilmed har vendepladser.

Af trafiksikkerhedsmæssige årsager kan forvaltningen ikke anbefale løsninger, som forudsætter, at alle biler større end en varebil kan risikere at skulle bakke op til ca. 150 meter på Fyrrevang uden mulighed for at vende. Vejen må derfor indrettes, således at vending er mulig.

264 beboere fra boligområdet fra 213 ejendomme (heraf 4 ejendomme på den sydlige del af Fyrrevang) har indsendt et ønske om at Fyrrevang ikke lukkes, og at der i stedet udarbejdes en trafikplan for hele boligområdet (bilag). Dette ønske var en meddelelsessag på Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 11. oktober 2017.

Forvaltningen finder, at lukning af veje ofte medfører, at trafikale problemstillinger eksporteres til nabovejene. Vejlukninger bør derfor kun iværksættes, når andre løsninger ikke kan finde anvendelse.

Imidlertid er der i vejlovsmæssig forstand et problem med gennemkørende trafik på Fyrrevang. På baggrund af de forskellige tilbagemeldinger forslås derfor, at der arbejdes med 2 løsninger:

- Et tiltag, som begrænser den gennemkørende trafik på Fyrrevang her og nu
- Opstart af proces med grundejerne om at finde frem til en trafikal løsning for hele boligområdet

Et tiltag, som begrænser den gennemkørende trafik på Fyrrevang her og nu:

Forvaltningen foreslår, at der opsættes indkørselsforbud på Fyrrevang mod nord ved Bredesvinget. Dette vil fjerne den gennemkørende trafik fra syd, og det forventes ikke at øge trafikken forbi skolevejskrydsningen på Bredevej ved Uglevang. Denne løsning giver mindre omvejskørsel for boligområdets bilister. Om eftermiddagen vil en del bilister fra syd formentligt vælge at køre ind i området fra Kongevejen via den offentlige vej Lindevangen fremfor at anvende Bredevej. Fra nord kan bilisterne stadig køre ad Fyrrevang og ud på Kongevejen, og de skal ikke via Lindevangen eller forbi skolevejskrydsningen.

Såfremt indkørselsforbuddet på Fyrrevang i stedet bliver sat op ved Lindevangen er der risiko for, at bilister, der skal mod syd i højere grad kører forbi skolevejskrydsningen på Bredevej, hvilket derfor ikke anbefales.

Forvaltningen vil gennemføre trafikmålingerne i området for at kunne vurdere og kontrollere om indkørselsforbuddet opnår effekt - dvs en reduktion af den gennemkørende trafk til under 50 %.

Etablering af indkørselsforbud og midlertidig vejindsnævring koster ca. 40.000 kr., mens en permanent indsnævring koster ca. 100.000 kr.

Proces sammen med grundejerne om at finde en trafikal løsning for hele boligområdet:

Forvaltningen foreslår, at der i første omgang nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra grundejerne, evt. grundejerforeningerne, erhverv, skole, forvaltning m.fl.

Arbejdsgruppen skal udarbejde et oplæg til rammerne for det videre arbejde med en trafikal helhedsplan for området. Arbejdsgruppen fremlægger et formål og problemstilling, budget samt en tidsplan for en samlet trafikal plan for området til politisk beslutning.

Lovgrundlag

Jf. "Lov om private fællesveje" § 58 stk. 3:

"...(hvis) den gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig, jf. § 15 i lov om offentlige veje, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den almene færdsel på den private fællesvej, så den kommer under 50 pct."

Økonomi

40.000 kr. til skiltning om indkørselsforbud på Fyrrevang ved Bredesvinget samt til midlertidig indsnævring af vejen mv. Udgifterne finansieres af anlægsprojekt "Parkerings og trafiksikkerhedsmæssige tiltag".

Opgaven på Fyrrevang ligger inden formålet med anlægsprojektet, hvortil der i øvrigt er meddelt frigivelse af midler.

Såfremt forsøget gøres permanent anvendes yderligere 100.000 kr. til vejindsnævring mv. fra puljen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

V (1) stemte imod, idet V ønsker en helhedsplan for området, inden der iværksættes konkrete tiltag.

Kommunalbestyrelsen, den 8. maj 2018

Ad 1-2) Godkendt.

V(2) stemte imod, idet V ønsker en helhedsplan for området, inden der iværksættes konkrete tiltag.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

Udvalgsag 10-05-2017 med bilag

Brev fra 45 beboere vedr. lukning af Fyrrevang

Henvendelse fra borgergrupper om lukning af Fyrrevang

Fyrrevang 290418

Punkt 5: Igangsætning og finansiering af LTK's Bæredygtighedsstrategi (Beslutning)

00.16.00-P15-8-17

Resume

Kommunalbestyrelsen har besluttet at udvikle en bæredygtighedsstrategi. Der er afsat 3 mio.kr. til opgaven i budget 2018-21. Denne sag handler om, hvordan de 3 mio.kr. anvendes, samt beskriver en proces omkring udviklingen og implementeringen af strategien. Der vil således komme flere sager, hvor Teknik og Miljøudvalget skal tage stilling til hvilke mål kommunen vil sætte, samt gennem hvilke projekter/aktiviteter de skal nås.

Forvaltningen foreslår, at de 3 mio.kr. anvendes til: 1) Informations- og borgerrettede aktiviteter, 2) Støtte (medfinansiering) af bæredygtighedsprojekter og 3) Midler til at facilitere processen, fundraise og varetage LTKs rolle i støttede projekter, herunder Vidensby Smart City projektet omkring Trongårdsarealet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Bæredygtighedsstrategi igangsættes jf. den i sagen beskrevne proces
2. de 3 millioner kroner, der er afsat til bæredygtighedsstrategi og -projekter, anvendes til at arrangere borger- og erhvervsrettede aktiviteter, medfinansiere projekter, facilitere strategiprocessen, fundraise og varetage LTKs rolle i støttede projekter, herunder Vidensby Smart City projektet omkring Trongårdsarealet.
3. midlerne til Bæredygtighedsstrategien periodiseres således, at der udskydes 450.000 kr. fra 2018 til 2020 og 300.000 kr. fra 2019 til 2020 på aktivitetsområdet "administration".

Sagsfremstilling

Baggrund
Med udgangspunkt i FN’s 17 Verdensmål for bæredygtighed har kommunen, jf. budgetaftalen, besluttet at udvikle en bæredygtighedsstrategi og afsat 3 mio.kr. hertil i 2018-19.
Kommunalbestyrelsen skriver således i pressemeddelelse 26.12.2017: "Kommunalbestyrelsen har besluttet at udarbejde en bæredygtighedsstrategi. Strategien vil omfatte en prioriteret indsats for at opfylde nogle af målene om klima, energi, transport og bæredygtigt forbrug. Det er også hensigten, at bæredygtighedsstrategien skal relateres til andre strategier og områder, bl.a. socialområdet, skole- og sundhedsområdet og området for borgerdialog. Strategien skal have fokus på at støtte borgere og virksomheder med information og hjælp til konkrete projekter. Der afsættes 3 mio.kr. over en to-årig periode til at udarbejde en strategi, støtte til konkrete aktiviteter, kampagner mv. I samme forbindelse ses også nærmere på at etablere et bæredygtighedsprojekt omkring det nye by- og erhvervsområde ved Trongården."

Tæt sammenhæng med CO2-reduktionsplan 2018-21 og proces på tværs af forvaltningens fagcentre

Kommunalbestyrelsens beslutning om bæredygtighedsstrategien nævner fokus på "klima, energi, transport og bæredygtigt forbrug", hvilket også er fokus for kommunens CO2-reduktionsplan, hvorfor implementeringen af begge vil hænge tæt sammen, og der må forventes en række fælles aktiviteter. FN-målene er således også nævnt i udkast til CO2-reduktionsplan 2018-21. Der nævnes også, at bæredygtighedsstrategien skal integreres i socialområdet, skole- og sundhedsområdet, hvorfor der også skal indtænkes en intern proces på tværs af forvaltningens centre i forbindelse med udarbejdelse af mål, fokusområder og projekter. Eksempelvis i forbindelse med byudviklingsprojekter (f.eks. Trongårdsarealet og Firskovvej), bevægelsesfremmende projekter og grønne områder.

Bæredygtighedsstrategien foreslås som det overordnede mål, som bl.a. favner de nuværende mål om CO2-reduktion. Bæredygtighedsstrategien implementeres primært gennem CO2-reduktionsplanen, byudviklingsprojekter og en pulje til støtte af bæredygtighedsprojekter, men integreres også i øvrige forvaltningsområder.

Erfaringer fra andre kommuner

Erfaringer fra arbejdet med FN-målene i andre kommuner viser, at især større virksomheder, og lokale borgere har interesse i at bidrage til målene. Forvaltningen anbefaler derfor, at der afholdes konferencer, høringer og events, hvor erhvervsliv og borgere kan være med til at formulere kommunens bæredygtighedsmål og fokusområder. Ligeledes inddrages borgere og erhvervsliv i at definere kriterier for hvilke bæredygtighedsprojekter, der kan støttes med de afsatte midler.

Pulje til støtte af bæredygtighedsprojekter

I forbindelse med formuleringen af bæredygtighedsstrategien, anbefaler forvaltningen at der etableres en pulje, hvor kommunens borgere, foreninger og virksomheder kan søge medfinansiering af bæredygtighedstiltag.

Dette kan være såvel implementeringsprojekter som informationsarrangementer. Det essentielle er, at projekterne indeholder et egetbidrag fra ansøgerne, og falder ind under kommunens formulerede bæredygtighedsmål. Ved primært at del- eller med-finansiere projekter får kommunen mest mulig effekt af de afsatte midler, ligesom der sikres lokal forankring og ejerskab, når borgere/virksomheder også selv skal bidrage - hvilket i sig selv understøtter bæredygtigheden i projekterne.
Forvaltningen anbefaler, at der nedsættes et godkendelses-udvalg, som bedømmer, hvilke projektansøgninger, der kan modtage støtte, ud fra kriterier defineret som led i udarbejdelsen af bæredygtighedsstrategien. Såfremt dette ønskes, vil Forvaltningen senere forelægge en sag med nærmere beskrivelse af udvalgets sammesætning og kommissorium til beslutning.
Forvaltningen vil afsøge muligheden for, at fonde og virksomheder kan bidrage til at øge økonomien i puljen.

Bæredygtighedsprojekter ifm. Trongårdsarealet

Kommunen deltager i "Vidensby Smart City projektet", hvor Vidensbyen i samarbejde med DTU og de nye ejere af arealer på Dyrehavegårds Jorder på Trongårdsarealet: Novozymes, Elf Development og TEC-HCØ (H.C.Ørsted Teknisk Gymnasium), identificerer mulige "smarte" projekter, som kan bidrage til en effektiv og bæredygtig arealudnyttelse.

Parterne har på nuværende tidspunkt formuleret projektområder/muligheder, som skal udvikles til deciderede projekter, og findes finansiering til - bl.a. inden for Vand, støj, parkering og affald.
Der vil være 2 typer projekter:

1. Projekter, der allerede arbejdes med (typisk af DTU), som med fordel kan udvides til at omfatte Trongårdsarealet. F.eks. kan DTUs igangværende projekter teste et nyt akustisk simuleringsværktøj (støj), samt brusere, der

cirkulerer, renser og genbruger vand.
2. Projekter, der skal formuleres, og ansøges om støtte til, fra danske eller EU fonde/puljer. (f.eks. multifunktionelle LAR-projekter). Disse vil typisk først kunne igangsættes senere, da de først skal godkendes og konsolideres. Til gengæld kan det være større projekter med ekstern medfinansiering.

Kommunens rolle i Vidensby Smart City projektet
Kommunens rolle er primært at støtte udvikling af projekter, og agere sparring for de øvrige partnere. Da visse støttepuljer kun kan søges af kommuner, kan kommunen også tænkes at blive projektejer. Det vil dog stadig være de øvrige partnere, der er udførende, typisk med Vidensbyen som projektleder. Vidensbyen har anslået kommunens rolle i Vidensby Smart City-projektet til ½ årsværk i udviklingsfasen (2018), samt ½-1 årsværk i projektfasen (2019-). I projektfasen forventes 50-75% af årsværket dog finansieret af eksterne midler (f.eks. EU-midler) - dvs. størstedelen af ressourcerne i projektfasen vel være ud over hvad der anmodes om i denne sag.
Vidensby Smart City projektet skal bidrage til, at arealet bliver et sted, hvor løsninger kan testes i praksis, et såkaldt "living lab". Således kan erfaringer og løsninger inspirere og anvendes i andre byudviklingsprojekter, både inden for kommunen og uden for. Lignende aktiviteter forventes indtænkt i andre byudviklingsprojekter, såsom f.eks. Firskovvej, Bymidten og Fæstningskanalen.

Reservere midler til facilitere processen, fundraise og varetage LTKs rolle i støttede projekter
Forvaltningen vurderer, at arbejdet med bæredygtighedsstrategien og Vidensby Smart City projektet kræver en dedikeret koordination. Derfor foreslås afsat ialt 600.000 kr til dette arbejde i perioden.

Lovgrundlag

Regeringen har forpligtet sig til at integrere opfølgningen i det politiske arbejde, og opfordrer med handlingsplanen regioner og kommuner til at sikre den brede forankring af dagsordenen i Danmark. Men der er intet lovkrav herom.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen har i Budget 2018-2021 afsat 3 millioner kr til udarbejdelse af bæredygtighedsstrategi og finansiering af projekter herunder.

Tabel 1

	2018	2019	2020	I alt
Informations- og borgerrettede aktiviteter	100.000 kr	150.000 kr	50.000 kr	300.000 kr
Medfinansiering af bæredygtighedsprojekter	220.000 kr	1.200.000 kr	580.000 kr	2.000.000 kr
Ekstern rådgivningsbistand	30.000 kr	50.000 kr	20.000 kr	100.000 kr
Projektkoordinator/fundraiser	200.000 kr	300.000 kr	100.000 kr	600.000 kr
I alt	550.000 kr	1.700.000 kr	750.000 kr	3.000.000 kr

Midlerne er i forbindelse med budgetlægningen placeret under aktivitetsområdet "administration".
Det anbefales derfor, at midlerne til Bæredygtighedsstrategi periodiseres således, at der udskydes 450.000 kr. fra 2018 til 2020 og 300.000 kr. fra 2019 til 2020 på aktivitetsområdet "administration", som vist i tabel 2:

Tabel 2

Overskrift	Udvalg/Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021

Reperiodisering af midler til Bæredygtighedsstrategi	ØkonomiUdvalget/Administration	-450.000 kr	-300.000 kr	750.000 kr	0 kr
Modpost på kassen		450.000 kr	300.000 kr	-750.000 kr	0 kr

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

Udsat.

Bilag

Pressemeddelelse LTK - FN mål

De 17 verdensmål for bæredygtig udvikling

Punkt 6: Godkendelse af CO2-reduktionsplan 2018-21 (Beslutning)

00.16.00-P15-6-17

Resume

UNDER UDARBEJDELSE

Forvaltningen har udarbejdet CO2-reduktionsplan 2018-21 og det foreslås at denne godkendes.
I stedet for at politikerne skal tage stilling til en CO2-reduktionsplan hvert år, anbefaler forvaltningen, at der laves en 4-årig plan, som suppleres med årlige statusnotater. I forbindelse med udarbejdelsen af planen for 2018-2021 foreslår forvaltningen ligeledes, at planen forholder sig til de relevante af FN's bæredygtighedsmål, og hvordan planen kan bidrage til deres opfyldelse.
I forbindelse med udarbejdelsen og implementeringen af kommunens bæredygtighedsstrategi foreslår forvaltningen, at CO2-reduktionsplanen på sigt overgår til at blive en del af en Klima- og Bæredygtighedsplan.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det klimastrategiske arbejde i 2018-21 tilrettelægges ud fra den foreslåede CO2-reduktionsplan.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har sat et mål om 25% CO2-reduktion inden 2025 i forhold til 2015.
Kommunens indsatser for at nå dette mål har siden 2014 været beskrevet i en årlig CO2-reduktionsplan.

For i højere grad at kunne fokusere på implementeringen af planen foreslår forvaltningen, at der fremover udarbejdes 4-årige CO2-reduktionsplaner, som følger kommunalbestyrelsens valgperiode.

Flerårige indsatser og langsigtet effekt

Den foreslåede plan indeholder hovedsagelig en række årligt tilbagevendende events og tilbud, og indsatser, der strækker sig over en årrække, såsom:

- Fjernvarmeudbygning
- Klimapartnerskabsaftale med Ørsted (tidligere DONG Energy)
- Tilskud til BedreBolig Planer
- Klimamagasin
- Fælles kommunale klimaarrangementer
- Telefonisk energirådgivning
- Energidage i Tivoli
- Grønt Flag, Grøn Skole
- Klimavenlig ejendomsdrift i kommunens bygninger
- Kommunens IT
- Byudvikling – langs letbanen
- Supercykelstier
- "Bevæg dig til skole – uden bil"
- Elcykel udlån
- Elbiler i den kommunale drift
- Handlingsplan for kollektiv trafik

Hertil kommer en håndfuld nye tiltag og pilotprojekter.

Gennemgående for alle tiltagene (udover fjernvarmeudbygningen) er, at de handler om at påvirke målgruppen til at foretage klimavenlige valg i forhold til adfærd, bygningsrenovering, o.lign., hvorfor der er tale om en vedvarende indsats over flere år.

De har således ikke nødvendigvis en umiddelbar effekt, men forventes over en årrække at have en positiv og vedvarende effekt på CO2-regnskabet.

Planen foreslås suppleret med årlige statusnotater til drøftelse i TMU, som dels gør status på de igangværende initiativer, og dels giver mulighed for at introducere nye initiativer.

Der kan læses mere om emnerne i CO2-reduktionsplan 2017 link: http://www.ltk.dk/co2-reduktionsplan samt i den foreslåede plan for 2018-21 (bilag).

FN's bæredygtighedsmål
FN's Verdensmål for bæredygtighed består af 17 konkrete mål og 169 delmål, der forpligter alle FN's 193 medlemslande til helt at afskaffe fattigdom og sult i verden, reducere uligheder, sikre god uddannelse og bedre sundhed til alle, anstændige jobs og mere bæredygtig økonomisk vækst. http://un.dk/da/om-fn/verdensmaalene

Kommunalbestyrelsen udsendte d.26/9 2017 en pressemeddelelse om at "Lyngby-Taarbæk Kommune vil arbejde på at indfri FN's verdensmål for bæredygtighed", og at kommunen inspireret af andre kommuner vil udarbejde en bæredygtighedsstrategi ift. klima, energi, transport og bæredygtigt forbrug.

Disse emner er centrale for CO2-reduktionsplanen, hvorfor det er naturligt, at planen forholder sig til målene, og hvordan vi bidrager til dem.

Planen er inddelt i 3 fyrtårne, hhv. Energiforsyning, Energibesparelser og Transport. I CO2-reduktionsplanen har forvaltningen for hvert af fyrtårnene beskrevet, hvilke mål vi søger at bidrage til at opfylde.

I forbindelse med udarbejdelsen og implementeringen af kommunens bæredygtighedsstrategi foreslår forvaltningen, at CO2-reduktionsplanen på sigt overgår til at blive en del af en flerårig Klima- og Bæredygtighedsplan, som skal implementere aktiviteter som bidrager til de lokalt definerede bæredygtighedsmål, og herunder CO2-reduktionsmålene.

Lovgrundlag

Der er ikke lovkrav om, at kommunen skal vedtage en CO2-reduktionsplan, men kommunen har i november 2016 vedtaget et mål om at reducere CO2-udslippet med 25% i 2025 i forhold til 2015.

Økonomi

Forslaget finansieres i 2018 inden for nuværende budget for aktivitetsområdet Klima/Varmeplan.

Forudsat et uændret budget i 2019-21 finansieres forslaget i perioden 2019-21 inden for budget for aktivitetsområdet Klima/Varmeplan

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Udsat med henblik på en skærpelse og målretning af de fremadrettede initiativer i reduktionsplanen.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Reduktionsplan 2018-2021

Punkt 7: Endelig vedtagelse af Lokalplan 275 for Firskovvej 14-20 samt Nørgaardsvej 40 (Beslutning)

01.02.05-P16-3-17

Resume

Lokalplan 275 for Firskovvej 14-20 samt Nørgaardsvej 40 med tilhørende miljørapport har været i offentlig høring i 8 uger fra den 5. januar til 2. marts 2018, parallelt med kommuneplantillæg 3/2017 - 24/2013. Der er i løbet at høringsperioden kommet 6 høringssvar. Lokalplan 275 indstilles til endelig vedtagelse. Forvaltningen fremlægger desuden den sammenfattende redegørelse fra miljørapporten til godkendelse. Sideløbende med lokalplanen er der udarbejdet en udbygningsaftale mellem bygherre og kommunen, og denne forlægges også til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. lokalplan 275 vedtages endeligt med de foreslåede ændringer,
2. den sammenfattende redegørelse til miljørapporten godkendes,
3. indgåelse af udbygningsaftalen mellem Johannes Fog A/S og Lyngby-Taarbæk Kommune vedtages,
4. skitseprojekter for forskellige tiltag på vejareal godkendes,
5. der reserveres i alt 3 mio kr. til anlæg, jf. økonomiafsnit.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede på sit møde den 21. december 2017 at sende forslag til lokalplan 275 (bilag) med tilhørende miljørapport i offentlig høring i 8 uger fra den 5. januar til den 2. marts 2018. Sideløbende har kommuneplantillæg 3/2017 - 24/2013 også været i høring. Der var borgermøde om planforslagene den 8. februar 2018, og referatet af dette er vedlagt (bilag). I løbet af høringsperioden har forvaltningen modtaget 6 høringssvar, som er behandlet i høringsnotatet (bilag). Forvaltningen foreslår, at lokalplanen vedtages endeligt med de forslåede ændringer (bilag), og at den sammenfattende redegørelse (bilag) og udbygningsaftalen (bilag vedlægges til sagens behandling i ØK) godkendes.

Høringssvar generelt

Der er i løbet af høringsperioden indkommet 6 høringssvar (bilag). Høringssvarerne er indsendt af erhvervsdrivende i området, forskellige foreninger og enkelte borgere fra andre dele af kommunen. Hvert høringssvar er refereret og kommenteret i høringsnotatet (bilag). Høringssvarene er herunder opsummeret i overordnede emner. Nogle af høringssvarene har givet anledning til, at forvaltningen foreslår ændringer af lokalplanen, og alle disse er samlet i notat med ændringsforslag (bilag).

Høringssvar i forhold til lokalplanen

En del af høringssvarene udtrykker bekymring for reguleringen af det nye byggeri i området. Flere mener, at der med lokalplanen gives for vide muligheder for udforming og placering af bebyggelse i området. Der udtrykkes stor usikkerhed om, hvad der er muligt med lokalplanen, da de viste illustrationer er fra bygherres projektforslag, og fordi lokalplanen lægger op til, at der kan bygges mere end vist på illustrationerne.

Enkelte mener, at bebyggelsesprocenten for delområde 3 bør fastholdes på 90% som i den gældende kommuneplanramme. Der er også et ønske om, at bebyggelsesprocenten for delområde 1 og 2 ikke sættes op til 200%.

Enkelte høringssvar indeholder konkrete forslag til ændringer i lokalplanen. Forslagene omhandler blandt andet udformningen af solceller mv. i området, krav til andel af bæredygtige tiltag på tagflader, bebyggelsens udseende i forhold

til altaner i delområde 1 og 2 samt hegning. Der udtrykkes også ønske om, at muligheden for en stiforbindelse gennem parkeringshuset markeres på kortbilag.

I enkelte høringssvar påpeger borgerne, at der bør ses på de trafikale konsekvenser ved en fuld udbygning af lokalplanen og ikke kun i forhold til det projetkforslag, som bygherre har udarbejdet. Det påpeges også, at dette bør ses i relation til forslag til lokalplan 280 for Firskovvejs forlængelse. Der udtrykkes også i enkelte høringssvar bekymring for, om der med lokalplanen bliver stillet krav om tilstrækkeligt med parkeringspladser, og om det alene er ønsket om dobbeltudnyttelse, som gør, at delområde 3 er medtaget i lokalplan 275.

Høringssvar vedrørende øvrige forhold

Nogle af høringssvarene omhandler emner, som ligger uden for lokalplanens område. Der udtrykkes blandt andet ønske om, at denne lokalplan sikrer en stiforbindelse på tværs af lokalbanen. Det ønskes også cykelsti i begge retninger, både på Firskovvej og Nørgaardsvej. Der er desuden bekymring for, om der på sigt bliver problemer med parkering i Firskovvejområdet, når den eksisterende Firskovvej omlægges.

Et høringssvar drejer sig om Nærumbanens fremtid og forlydender om, at Nærumbanen skal nedlægges mellem Klampenborgvej og Jægersborg Station og i stedet sammenkobles med den kommende letbane.

Ændringer af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på baggrund af de indkomne høringsvar en række ændringer om tagfladernes udseende, altaner i delområde 1 og 2, og hegning. Derudover foreslår forvaltningen enkelte andre mindre ændringer af lokalplanen. Disse ændringer handler om cykelparkeringsnorm i forhold til byggemarkedet, parkeringspladser på Firskovvej stikvej og mindre tilretninger af bilag 4 og 7. Alle disse ændringer er samlet i notat med ændringsforslag til lokalplanen (bilag).

Derudover udføres der redaktionelle rettelser samt konsekvensrettelser mellem bestemmelser og redegørelse og af nummerering af bestemmelserne.

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med forslag til lokalplan 275 og kommuneplantillæg 3/2017 er der udarbejdet en miljørapport, som har været i høring parallelt med planforslagene, hvilket blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 21.12.2017. Som en del af miljørapporten indgik en trafikanalyse, der vurderer, at trafikafviklingen kan blive udfordret på Firskovvej med den udbygning af området, der er lagt til grund for analyserne, herunder hvis Johannes Fog A/S udbygger med en bebyggelsesprocent på 200. Skitseprojekterne er efterfølgende blevet justeret, så trafikafviklingen ved en fuld udbygning forbedres. Der opnås servicemål (D) for trafikafvikling, hvilket er normalt for en tæt by.

Vedlagt denne sag er en sammenfattende redegørelse (bilag), som beskriver, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, samt hvordan de udtalelser, der er fremkommet i høringsperioden, er medtaget i den endelige plan. Den sammenfattende redegørelse bliver et bilag til den endelige lokalplan.

Udbygningsaftale

Planlovens § 21b giver mulighed for, at der på opfordring fra bygherre kan ingås en frivillig aftale med kommunene om at bidrage økonomisk til udbygningen af infrastruktur. Der er sideløbenede med lokalplanen udarbejdet en udbygningsaftale (bilag vedlægges til sagens behandling i ØK), hvor bygherre Johannes Fog A/S forpligter sig til at udføre og/eller bidrage til infrastrukturanlæg i og omkring lokalplanområdet. Det er aftalt, at bygherre finiansierer og udfører følgende anlæg:

- Etablering af ny ind- og udkørsel, inkl. de nødvendige ændringer af Firskovvej såsom svingbaner mv.
- Lukningen af den eksisterende ind-/udkørsel mellem Firskovvej og egen grund.
- Etablering af skråparkering og etablering af ny offentlig cykel-/gangsti langs facaden mellem bygningen og parkeringspladserne langs Firskovvej stikvej.
- Etablering af offentligt fortov om ejendommen mod Nørgaardsvej og Firskovvej.

Der vedlægges skitseprojekter for vejanlæg til godkendelse (bilag). Der er gennemført trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision på trin 2 af skitseprojekterne (bilag). Forvaltningens anbefalinger til håndtering af de forskellige problemer, som revisionerne har påpeget, er samlet i notat om trafikrevisioner (bilag).

Inden anlægsarbejdet kan påbegyndes, skal detailprojekter for de enkelte anlæg fremsendes og godkendes af vejmyndigheden. Vejprojekterne skal gennemgå endnu en trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision i forbindelse med detailprojekteringen. Der skal i størst mulig omfang koordineres med øvrige kommunale projekter på vejarealerne, som er fremkommet til den tid.

Derudover forpligter bygherre sig til vederlagsfrit at afstå areal inden for vejbyggelinjen mod Nørgaardsvej og Firskovvej til kommunen uden beregning i det omfang, det er nødvendigt for evt. kommende ombygninger af Nørgaardsvej og Firskovvej. Bygherrre bidrager endvidere økonomisk til en kommende ombygning af krydset Nørgaardsvej/Firskovvej og til at forlænge cykel-/gangsti langs Firskovvej stikvej forbi ejendommen.

Forvaltningen foreslår, at lokalplanen vedtages med de beskrevne ændringer, at den sammenfattende redegørelse godkendes, at skitseprojekterne godkendes og at indgåelse af udbygningsaftalen med Johannes Fog A/S vedtages.

Lovgrundlag

Planlovens § 27 om endelig vedtagelse

Planlovens § 21b om udbygningsaftaler

Lov om miljøvurdering af planer og programmer §§ 9 og 10.

Økonomi

Udarbejdelse af lokalplanen afholdes inden for aktivitetsområdet administration.

Kommunen etablerer siganlanalæg og krydsombygning, hvilket vurderes at koste ca. 3 mio. kr. Kommunen etablerer endvidere fortov på den ene side af Nørregårdsvej for bygherres regning, jf. udbygningsaftalen.

Finansiering heraf ske via reservervation på 1,5 mio. kr. fra parkeringssøgeringsprojektet og 1,5 mio. kr. Firskovvejsprojektet, om hvilken, der senere i 2018 forelægges politisk sag.

I forbindelse med lokalplanen peges der på en mulig, ny stiforbindelse over/under banen. Forvaltningen vil senere fremlægge sag vedrørende beslutning om ny stiforbindelse, herunder finansieringsmuligheder.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Sagen forelægges:

Byplanudvalget i forhold til punkt 1 og 3

Teknik og Miljøudvalget i forhold til punkt 2 og 4

Økonomiudvalget i forhold til punkt 3 og 5.

Beslutning

Byplanudvalget, den 25. april 2018

Ad 1 og 3) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 2 og 4) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

Ad 3 og 5) Anbefalet, idet en helhedsplan er under udarbejdelse.

Ø (1) tog forbehold.

Kommunalbestyrelsen, den 8. maj 2018

Anbefalet.

Ø (1) stemte imod.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

Lokalplan 275 for Firskovvej 14-20 samt Nørgaardsvej 40 til plansystem 2018-01-03

Høringssvar til lokalplanforslag 275 - Samlet PDF

Referat fra borgemøde 08-02-2018

Høringsnotat til lokalplanforslag 275

Sammenfattende redegørelse

Notat med samlede ændringer i lokalplan 275

Skitseprojekter - samlet

Forvaltningens tilkendegivelser i trafikrevisioner

Tilgængelighedsrevision - vejmyndighedens tilkendegivelser

Trafiksikkerhedsrevision - vejmyndighedens tilkendegivelser

Udbygningsaftale underskrevet_samlet 180502

Punkt 8: Ansøgning om nyt vandværk på Centrifugevej 84 (Beslutning)

13.02.01-P19-1-17

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning har ansøgt om tilladelse til at bygge et nyt vandværk på Centrifugevej og etablere et UV-behandlingsanlæg af rentvandet. Sagen forelægges idet udvalget skal træffe afgørelse om vandbehandlingsanlæg, som ikke er delegeret til forvaltningen. I denne sag behandles alene det tekniske vandbehandlingsanlæg efter vandforsyningsloven, herunder etablering af UV-behandlingsanlæg. Øvrige sager behandles administrativet af forvaltningen.

Vandbehandlingsanlægget etableres for at sikre drikkevandssikkerheden i fremtiden. Det nye vandværk skal erstatte de to eksisterende vandværker, som er ældre og utidssvarende. Etablering af et nyt vandværk er indarbejdet i Lyngby-Taarbæk Forsynings takster for vand.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at

1. der meddeles tilladelse til etablering af vandværk efter vandforsyningsloven og
2. der meddeles tilladelse til etablering af UV-behandlingsanlæg på det nye vandværk.

Sagsfremstilling

Nyt Vandværk

Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse har i 2014 besluttet at opføre et nyt vandværk. Etablering af et nyt vandbehandlingsanlæg kræver tilladelse efter vandforsyningsloven. Forsyningen har derfor 28. februar 2018 ansøgt om opførelse af et nyt vandværk på Centrifugevej. Tilladelse til vandværksbygningen behandles administrativt som en almindelig byggesag. Vandværket ønskes placeret på en del af Lyngby-Taarbæk Forsynings grund, hvor vandtårnet nu er placeret og omfatter et areal, som erhverves ved magelæg med DTU, jf sag nr. 8 på Byplanudvalgets møde 20. september 2017 (kortbilag).

Tilladelsen til nyt vandværk efter vandforsyningsloven omfatter alene vandværkets tekniske installationer, samt selvstændig tilladelse til UV-behandlingsanlæg (bilag: Udkast til tilladelse til nyt vandværk efter vandforsyningsloven og udkast til tilladelse til etablering af UV-behandlingsanlæg). Der skal desuden gives tilladelser efter anden lovgivning til etablering af bygningen, udledning af filterskyllevand mv. Disse ansøgninger behandles administrativt i forvaltningen. Når vandværket er i drift, forventetligt med udgangen af 2019, vil forvaltningen meddele en indvindingstilladelse til vandværket samt de eksisterende og evt. nye kildepladser.

Lyngby-Taaarbæk Forsyning har vurderet, at det vil være mest økonomisk og forsyningsmæssigt fordelagtigt at bygge et nyt vandværk frem for at renovere på de eksisterende vandværker. Med et nyt vandværk fremtidssikres forsyningen af drikkevand samtidig med, at der skabes mulighed for at øge egenproduktionen af drikkevand både på eksisterende og evt. nye kildepladser. Det nye vandværk etableres med fokus på, at borgerne får en høj drikkevands- og forsyningssikkerhed.

UV-anlæg

Lyngby-Taarbæk Forsyning ansøger endvidere om etablering af et UV-behandlingsanlæg (UV=Ultaviolet) af drikkevandet for at skabe en ekstra mikrobiologisk barriere og derved øge drikkevands- og forsyningssikkerheden for forbrugerne. UV-behandling er et anlæg, hvor vandet ledes forbi ultraviolette lamper, der nedbryder evt. forekomster af bakterier, vira og protozoer i drikkevandet - dvs. en ekstra sikkerhed for rent drikkevand. UV-behandling af drikkevandet vurderes ikke at være sundhedsskadeligt. UV-behandling af drikkevandet betragtes som avanceret vandbehandling og kræver tilladelse efter vandforsyningsloven.

De fleste nye vandværker idag etabeleres med mulighed for UV-behandling af drikkevandet, og UV-behandling udgør ikke en væsentlig økonomisk belastning for vandværket. Det er en politisk afgørelse, om vandværket skal suppleres med avanceret vandbehandling ud over den almindelige simple vandbehandling med beluftning og filtrering. Lyngby-Taarbæk Kommune modtager allerede idag drikkevand, som er UV-behandlet, fra Sjælsø Vandværk.

VVM

Projektet med etablering af det tekniske behandlingsanlæg og tilhørende nye råvandsledninger fra kildepladserne til vandværket er ansøgt efter miljøvurderingsloven. Forvaltningen vurderer på baggrund af en VVM-screening, at der ikke skal gennemføres en VVM-proces for at projektet kan gennemføres. Afgørelsen er meddelt Lyngby-Taarbæk Forsyning som ansøger, og afgørelsen er annonceret på kommunens hjemmeside. Forvaltningens screening samt ansøgningen er vedlagt (bilag).

Baggrund

Drikkevandforbruget i Lyngby-Taarbæk Kommune har været stabilt omkring 3,1 mio m3/år i en årrække og forventes fremadrettet svagt øget som følge af byudviklingen, der tilfører flere arbejdspladser og borgere til kommunen. De nuværende vandværker har tilladelse til indvinding af 1,5 mio. m3/år grundvand og resten ca. 60-70 % af drikkevandet importeres fra Sjælsø Vandværk i Ruderdal Kommune efter aftale indgået i Fællesudvalget for vandindvindingen ved Sjælsø (politisk udvalg).

Det nye vandværk opføres som en erstatning for de nuværende ældre og utidssvarende vandværker, Lyngby Vandværk (bygget i 1904) og Dybendal Vandværk (bygget i 1932). De nuværende vandværkers kildepladser bibeholdes, og råvandet ledes til det nye vandværk for behandling, inden det distribueres som drikkevand til forbrugerne. Det nye vandværk vil have en maksimal behandlingskapacitet på 2,0 mio m3/år. Vandet behandles med simpel vandbehandling, hvor råvandet beluftes og filtreres, inden det ledes til rentvandsbeholderen. Inden vandet pumpes ud på ledningsnettet til forbrugerne, strømmer det forbi UV-anlægget.

I de gamle vandværker er pumper og rør af ældre dato, hvor der er problemer med at skaffe reservedele, og samtidig trænger bygningerne til istandsættelse.

Lyngby-Taarbæk Forsyning undersøger pt. mulighederne for at etablere yderligere kildepladser på Dyrehavegårds Jorde og ved Fuglevad og dermed øge vandindvinding i kommunen. Resultaterne af undersøgelserne forventes at foreligge i løbet af 2018, hvorefter forvaltningen tager stilling til om der kan meddeles indvindingstilladelse til kildepladserne.

Der lægges nye råvandsledninger fra Dybendal kildeplads og evt. nye kildepladser til vandværket. Der findes eksistrende ledninger fra Lyngby Kildeplads til det nuværende vandtårn, som tilsluttes det nye vandværk. Når det nye vandværk er i drift, er der ikke mere behov for vandtårnet, som fjernes, og den del af grunden overdrages til DTU.

Når det nye vandværk er i drift, vil der blive taget stilling til, hvad der skal ske med de nuværende vandværker. Vandværkerne ejes af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Konsekvens ved afslag

Får Lyngby-Taarbæk Forsyning ikke mulighed for at etablere et nyt vandværk:

1. Driften af de eksisterende vandværker, samt import af 2/3 af kommunens drikkevand skal fortsætte. Kommunen skal som tilsynsmyndighed stille krav om, at de eksisterende vandværker renoveres for at de gøres tidssvarende og fortsat kan sikre drikkevandsproduktionen.
2. Alternativt kan forsyningen nedlægge al drikkevandsindvindingen i kommunen og importere alt drikkevand fra nabokommunerne, hvilket vil kræve nye aftaler i Fællesudvalget for vandindvindingen ved Sjælsø. Forsyningen anslår at begge løsninger vil være dyrere for forbrugerne.

Hvorvidt UV-anlægget etableres vurderes at have meget lille økonomisk betydning, men vil have stor betydning for forsyningssikkerheden.

Lovgrundlag

Lovbekendtgørelse. nr. 118 af 22. februar 2018 om vandforsyning m.v. (Vandforsyningsloven) § 21 - som foreskriver at vandindvindingsanlæg ikke må etableres eller på væsentlig måde udbedres eller ændres uden tilladelse.

Bekendtgørelse af lov nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

De aktuelle tilladelser kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Drift og vedligeholdelse, herunder etablering af nye anlæg skal økonomisk hvile i sig selv og finasieres over taksterne for vand, som opkræves hos forbrugerne jf. vandforsyningsloven. Kommunalbestyrelsen godkender hvert år taksten for vand, senest jf. sag nr. 9 på Kommunalbestyrelsesmødet den 21. december 2017

Etablering af et nyt vandværk indgår i Forsyningsekretariatets fastsatte økonomiske ramme og er indarbejdet i Lyngby-Taarbæk Forsynings takster for vand jf. sag nr. 9 på Kommunalbestyrelsesmødet den 21. december 2017. Såfremt udvalget beslutter ikke at meddele tilladelse til et nyt vandværk, skal der fastsættes en ny økonomisk ramme, der skal danne grundlag for taksterne for vand fremadrettet.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-2) Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Oversigtskort nyt vandværk

Tilladelse til UV-behandlingsanlæg

Tilladelse til vandværk centrifugevej

Myndighedsscreeningsskema Vandværk

Punkt 9: Lokalplangrundlag for ny boligbebyggelse i Trongårdens byområde (Beslutning)

01.02.05-P16-7-17

Resume

Efter endt udbud af et areal på ca. 55.000 m² i Trongårdens byområde besluttede kommunalbestyrelsen den 22. juni 2017 at sælge alle tre byggegrunde til samme ejer, så området kan udvikles efter en samlet plan. Vinderprojektet af 17. maj 2017 dannede således sammen med udbudsvilkårene grundlag for den kommende lokalplan. I den mellemliggende periode er der arbejdet med en tilpasning af vinderprojektet bl.a. for at understøtte den bedst mulige løsning for lokal afledning af regnvand (LAR), for at fastholde tilstrækkeligt areal til den nye private fællesvej og for at håndtere støjforholdene bedst muligt mv. Sagen forelægges med henblik på fastlæggelse af lokalplangrundlaget for lokalplan 284 for ny boligbebyggelse i Trongårdens byområde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplanområdet udvides til også at omfatte kommunens areal øst for boligområdet, hvor anvendelsen fastlægges til lokal afledning af regnvand (LAR), tekniske anlæg, rekreativt område og parkering (areal langs Trongårdsparken)
2. Projektmappe af 5. april 2018 anvendes som grundlag for kommende lokalplan for Trongårdens byområde, herunder med følgende ændringer i forhold til vinderprojekt af 17.5.2017:

a. Veje i området udlægges og indrettes i princippet som vist på bebyggelsesplan (bilag, side 11)

b. Mod Klampenborgvej opføres boliger i 3 etager. Boligerne skal være en del af en sammenhængende konstruktion med bebyggelsen langs motorvejstilkørslen, så de samtidig tjener som støjskærm

c. Rækkehusene "Boligtype B2" må opføres i 2 etager med tagterrasser

d. Parkeringsnormen for rækkehusene "Boligtype B1 og B2" og "Etageboligerne C1 og C2" kan opfyldes ved anlæg af ca. 0,5 p-plads pr. bolig på en større fælles parkeringsplads

3. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra veje for udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne skal tilstræbes overholdt (58 dB), og støjniveauet må maksimalt være 2-4 dB højere (62 dB)
4. Der udarbejdes en miljørapport for forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, og at rapporten forventes afgrænset til at omfatte: trafikale forhold, støjforholdene, LAR samt påvirkningen af bymiljøet
5. Der udarbejdes kommuneplantillæg, der udvider arealanvendelsen til også at omfatte etageboliger i maks. 3 etager samt fastlægger anvendelsen af arealet langs Trongårdsparken til lokal afledning af regnvand (LAR), tekniske anlæg, rekreativt område og parkering
6. Lokal afledning af regnvand (LAR) håndteres i princippet som vist på plan for LAR (bilag).

Sagsfremstilling

Baggrund

Kommunalbestyrelsen besluttede den 22. juni 2017 at sælge boligarealerne i Trongårdens byområde til samme ejer. Den 30. juni 2017 offentliggjorde kommunalbestyrelsen, at ELF Development skal udvikle området og stå for byggeriet. Vinderprojektet af 17.5.2017 dannede sammen med udbudsvilkårene grundlaget for lokalplanen. Vinderprojektet af 17.5.2017 (bilag) er imidlertid tilpasset bl.a. for at sikre den bedst mulige løsning for lokal afledning af regnvand (LAR), for at sikre tilstrækkeligt areal til den nye privat fællesvej og for at håndtere støjforholdene mv. Ændringerne af bebyggelsesplanen har blandt andet også betydet, at antallet af boliger i det nye skitseforslag er reduceret fra 244 til 190.

På den baggrund foreslås, at det justerede skitseprojekt af 5. april 2018 sammen med udbudsvilkårene danner grundlag for den kommende lokalplan for Trongårdens byområde. Udbudsvilkårene er for så vidt angår de planmæssige forhold

indarbejdet i skitseprojektet. De tilpasninger, der er foretaget af plangrundlaget vedtaget den 22. juni 2017 vedrører veje, bebyggelse, parkeringsnorm, støjforhold og LAR og fremgår af indstillingspunkterne 1 - 3 og 5 (Byplanudvalgets kompetenceområde) og 2a, 3, 4 og 6 (Teknik- og Miljøudvalgets kompetenceområde).

Lokalplanområdet og anvendelse

Lokalplanområdet omfatter det udbudte areal, der har en størrelse på ca. 55.000 m². Området opdeles i 3 delområder (bilag, side 15). Anvendelsen af delområderne fastlægges til boligformål, tæt-lav boligbebyggelse, dog kan bebyggelsen ud mod motorvejstilkørslen og Klampenborgvej i delområde 3 anvendes til etageboliger i maks. 3 etager. I henhold til kommuneplanens rammer kan der højest opføres boliger i 2 etager inden for området. I udbudsmaterialet var det imidlertid fastsat, at projektet skal indeholde etageboliger i 3 etager langs motorvejstilkørslen, da etageboligerne skal fungere som støjskærm. For at forbedre støjforholdene i området indeholder det nye skitseprojekt desuden forslag om også at opføre boliger i 3 etage mod Klampenborgvej. En realisering af projektet med etageboliger forudsætter, at der udarbejdes et kommuneplantillæg, der muliggør opførelse af etageboliger i området.

Forvaltningen peger på, at lokalplanområdet bør udvides til også at omfatte kommunens areal øst for det udbudte område (arealet langs Trongårdsparken), da dette areal (delområde 4) vil indgå i samspil med boligområdets LAR-løsninger. Arealet skal primært anvendes til LAR-anlæg til Lyngby-Taarbæk Forsyning og mod nord til parkering, da placeringen af den eksisterende p-plads til områdets institutioner forskydes. Anvendelsen i delområde 4 foreslås på den baggrund fastsat til: LAR-anlæg, tekniske anlæg, rekreative arealer samt parkeringsplads for områdets skoler/institutioner.

Bebyggelsens omfang og placering

Inden for lokalplanens område (delområde 1-3) må der maksimalt opføres 24.000 m², hvoraf maksimalt 7.000 m² må anvendes til etageboliger.

Bebyggelsen skal placeres i princippet som vist på bebyggelseplanen i skitseprojekt af 5. april 2018 (bilag, side 11). Planen rummer 9 forskellige boligtyper. Alle boligtyper har flade tage. De forskellige boligtyper medvirker sammen med de slyngede boligveje og boligerne, der forskyder sig i terrænet, til at give bebyggelsen variation. Oversigt over fordelingen af boligtyperne fremgår af bilag, side 12-13. Boligernes størrelse varierer fra 65 m² for små lejligheder op til 152 m² for boliger i 1-plan.

Etageboligerne i 3 etager placeres langs motorvejstilkørslen til Helsingørmotorvej og langs Klampenborgvej. Etageboligerne skal udgøre en sammenhængende konstruktion, så de samtidig tjener som støjskærm. Boligtype B2 indeholder en 2-plans boligtyper med tagterrasse, der konkret vurderes at være en god og hensigtsmæssig løsning af udearealer og håndtering af støj. Da der er tale om et nyt område, hvor alle kommende ejere vil kende indbliksgener mv., vurderes dette konkret at være en 2-etagers bolig.

I kommunenplanens generelle retningslinjer er det for tæt-lav boligbebyggelse fastsat, at der ikke må opføres tæt-lav bebyggelse på ejendomme med et gennemsnitligt grundareal på mindre end 300 m^2 pr. bolig. Den gennemsnitlige grundstørrelse for de 112 rækkehusparceller er ca. 167 m². Det foreslås, at andel af det fælles ubebyggede areal medregnes, som BR18 giver mulighed for, hvilket i forhold til seneste beregninger giver en gennemsnitlig brutto-grundstørrelse på ca. 380 m².

Bebyggelsens ydre fremtræden

Den nye bebyggelse er overvejende opført i gule teglsten. Der er valgt tre nuancer af lyse, gule tegl, som er med til at understrege et fælles arkitektonisk formsprog. Samtidig gives hver af de 3 delområder deres egen identitet og kendetegn. Husene i delområde 1 er karakteriseret ved en lys, sandfarvet teglsten og med plademateriale i mørkebrune nuancer. Bebyggelsen i delområde 2 er karakteriseret af en varm gul teglsten, og hvor apteringen både består af træ og plademateriale i mørkebrune nuancer. Materialevalget i delområde 3 er en gullig tegl med mørke 'nister', der arbejdes med recesser (stribet murværk) og pladematerialer i en lys brun nuance. Der må hverken anvendes metaltage eller tagrender af zink eller kobber.

Ny bebyggelse skal fremstå med facader i princippet som vist under afsnit 9 om boligtyper (bilag).

Vej og parkering

Der etableres en ny øst-vestgående adgangsvej fra Trongårdsparken til det nye H. C. Ørsted Gymnasium, som udlægges med en bredde på 20 m. Adgangsvejen får en lidt anden placering og udformning end forudsat i udbudsmaterialet, hvilket er muliggjort af at de 3 udbudte ejendomme er solgt til samme ejer. TEC, der opfører et nyt gymnasium på naboarealet, er indforstået med den ændrede placering.

De interne boligveje indenfor de enkelte delområder foreslås udlagt som lege- og opholdsarealer. Dette betyder, at man ikke må parkere på vejene. Arealerne udlagt til lege- og opholdsarealer svarer til arealstørrelsen til 10 m bredde boligveje. Forvaltningen vurderer, at udlæg af boligvejene til opholds- og legeområde passer til et boligområde af denne karakter og med blinde veje. Samtidig vurderes forøgelsen af opholds- og legearealer at blive en gevinst for de kommende beboere.

Den nye adgangsvej og de interne boligveje skal anlægges med en placering i princippet som angivet på beliggenhedsplanen (bilag, side 11). Der skal desuden etableres stiforbindelser i princippet som vist på diagram (bilag, side 16).

Kommueplanens parkeringsnorm for biler og cykler fastsætter, at der for nybyggeri til tæt-lav boligbebyggelse skal anlægges 2 parkeringspladser pr. bolig, og for nybyggeri til etageboliger skal der anlægges 1,5 parkeringsplads pr. bolig, dog 1 parkeringsplads pr. 1- og 2-rums bolig. For etageboliger gælder desuden, at der skal anlægges 2,5 cykelp-plads pr. bolig.

Parkeringsnormen overholdes, idet der dog placeres ca. 50 p-pladser på en større fælles parkeringsplads, da der for etageboligernes vedkommende ikke umiddelbart er plads til at etablere alle p-pladser umiddelbart ved boligerne. Det samme gælder for rækkehusene "Boligtype B1 og B2". I kommunen er der en tradition for at etablere større p-pladser ved etageboliger, og i lokalplan for Skovtofte er der givet mulighed for etablering af fælles p-pladser til rækkehusene i området. Alle boliger vil dog som minimum have 1 p-plads ved boligen, men det resterende p-pladser placeres på p-pladsen. Dette belyses nærmere i lokalplanen.

Støjafskærmning og støjforhold

I projektforslaget har bygherren valgt en løsning, hvor bebyggelsen fungerer som støjskærm. Langs tilkørselsrampen til Hesingørmotorvejen og langs Klampenborgvej placeres en etageboligbebyggelse med en højde på minimum 10 m. For at forbedre kvaliteten af friarealerne beliggende mod vejene foreslås, at der placeres støjskærme langs Klampenborgvej og motorvejen/afkørselsrampen med en højde på ca. 3 m. Støjskærme, der er placeret inden for vejudvidelseslinjen, skal godkendes af Vejdirektoratet. Vejdirektoratet har givet principielt tilsagn til en sådan støjskærm på særlige vilkår bl.a. krav til placering.

Kommunalbestyrelsen har den 30. marts 2017 truffet beslutning om, at mulighederne skitseret i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2017 pkt. 2.2 om "støj fra veje" til at håndtere støjkrav for nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder, kan anvendes. Dette betyder, at der tillades en større støjbelastning end, Lden 58 dB, på dele af boligernes facade, når en række krav er opfyldt. Støjgrænsen på udendørs opholdsarealer, Lden 58 dB, skal dog altid tilstræbes overholdt.

Beregninger af trafikstøjen viser, at området, selv med 8-10 m høj afskærmning langs Helsingørmotorvejen, forventes at blive belastet med støjniveauer, Lden, mellem 58-62 dB (se støjkort på side 67 i bilag 'Trongårdens Byområde - Revision af vinderprojekt 5.4.2018'). Miljøstyrelsens vejledning om maksimale støjniveauer, Lden, på 58 dB kan dermed ikke fuldt ud lægges til grund. Der er foretaget en række undersøgelser af i hvilket omfang, det er muligt at opnå en yderligere reduktion af støjen i området. Disse undersøgelser viser, at en forøgelse af de foreslåede støjskærmes højder kun vil have begrænset indflydelse på de generelle støjforhold i boligområdet. Eksempelvis vil en højdeforøgelse på 4 m af såvel skærmen langs Helsingørmotorvejen som af randbebyggelsen langs frakørsel 16 kun medføre en lokal og begrænset reduktion af støjen på op til 3 dB. Grundet motorvejens udstrækning og støjens diffuse indfald på boligerne med gentagne refleksioner fra øvrige nærliggende boliger anses det desuden for vanskeligt at reducere vejstøjen ved lokal afskærmning eller ved optimering af bebyggelsesplanen. Bygherrens rådgiver vurderer det således ikke muligt ved brug af afskærmninger langs veje eller lokalt ved boligerne at nedbringe støjen på området til under 58 dB. På den baggrund foreslår forvaltningen, at det i lokalplanen fastsættes, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne skal tilstræbes overholdt (58 dB), og at støjniveauet maksimalt må være op til 2-4 dB højere.

Landskabsplan

Lokalplanen skal indeholde en landskabsplan. Beplantning, fælles friarealer og grønninger (LAR) skal etableres i princippet som vist på bebyggelsesplan side 11 (bilag).

Lokal afledning af regnvand (LAR)

I udbuddet er det fastsat, at alle ejendomme indenfor lokalplanområdet skal indrettes med separatsystem for hhv. afledning af husspildevand og tag- og overfladevand. Desuden er det fastsat, at tag- og overfladevand enten kan have afledning til Lyngby-Taarbæk Forsynings (LTF) LAR-bassin(er) og/eller til egne LAR-anlæg for lokal håndtering af regnvandet på egen grund. Bygherren har valgt en løsning, hvor der afledes til LTF's LAR-bassin, hvormed bygherren har forpligtet sig til at tåle, at LTF etablerer LAR-anlæg på ejendommen til brug for afvanding af den del af regnvandet fra arealerne i Trongårdsområdet, som forsyningen er forpligtet til at håndtere.

Af det samlede areal skal udlægges ca. 3.100 m² overfladeareal til Lyngby-Taarbæk Forsynings LAR-anlæg. I arealudlæggene til Lyngby-Taarbæk Forsynings LAR-anlæg er der taget højde for, at køber håndterer sin andel af tag- og overfladevand (minimum 50%) på egen grund. LTF’s LAR-anlæg i boligområdet og på arealet langs Trongårdsparken etableres som åbne nedsivningsbassiner, evt. med underliggende faskiner/dræn. Forsyningens LAR-anlæg i boligområdet skal derfor være overfladearealer. Det foreslås, at lokalafledning af regnvand LAR håndteres i princippet som vist på plan for LAR (bilag).

Skybrudssikring
Bygherren har ligeledes anvist areal til håndtering af skybrudsvand. Skybrudssikringen sker både af hensyn til bygherrens egne bygninger og af hensyn til de omkringliggende matrikler, herunder Helsingørmotorvejen og Klampenborgvej. Sikringen vurderes at kunne fjerne en øget risiko for oversvømmelse ved bebyggelse af en ubefæstet mark. Der sikres mod en 100-års regn om 100 år. Placering vil fremgå af lokalplanredegørelsen.

Miljøvurderingslov

På baggrund af en screening iht. miljøvurderingsloven vurderer forvaltningen, at den kommende lokalplan og kommuneplantillægget vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af trafikforholdene, støjforholdene samt påvirkningen af bymiljøet, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport i forbindelse med den kommende kommune- og lokalplanlægning.

Lovgrundlag

Planloven.

Økonomi

Ikke relevant

Beslutningskompetence

Byplanudvalget for så vidt angår pkt. 1, 2b, 2c, 2d, 3, 4 og 5

Teknik og Miljøudvalget for så vidt angår pkt. 2a, 3, 4 og 6

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 25. april 2018, pkt. 5:

Byplanudvalget, den 25. april 2018

Ad 1, 2b, 2c, 2d, 3, 4, 5) Godkendt

Søren P. Rasmussen (V) stemte imod med henvisning til Venstres tidligere modstand mod udbud af området.

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 2a, 3, 4 og 6) Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Trongårdens Byområde - Revision af vinderprojekt 5.4.2018

Bebyggelsesplan - Vinderprojekt 17.5.2017

Oversigtstegning LAR

Punkt 10: Lokalplangrundlag for ny lokalplan for Dyrehavsbakken (Beslutning)

01.02.05-P16-10-16

Resume

Forvaltningen fremlægger grundlaget for indholdet i en ny lokalplan for Dyrehavsbakken. Lokalplangrundlaget indeholder blandt andet beskrivelse af maksimale koter for forlystelser samt mulighed for støjafskærmning. Lokalplanforslaget vil ledsages af et kommuneplantillæg, som skaber overensstemmelse mellem lokalplanens og kommuneplanens muligheder. Begge planer vil blive miljøvurderet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. lokalplangrundlaget benyttes som et grundlag for udarbejdelse af et lokalplanforslag med miljøvurdering for Dyrehavsbakken,
2. følgende emner indgår i mljøvurderingen: visuel påvirkning på omgivelserne, støjpåvirkning på omgivelserne samt ændring af trafikmønstre i omgivelserne indgår i miljøvurderingen.

Sagsfremstilling

Dyrehavsbakken (Bakken) fik i 2017 fornyet sin miljøgodkendelse. Miljøgodkendelsen indebærer mulighed for, at Bakken kan holde åbent i en længere periode, bl.a. i efterårsferien og juleperioden. Gældende Lokalplan 66 indeholder bestemmelser om, at Bakken kun må holde åbent i "kildetiden" fra medio marts til ultimo august. Lokalplanen kan ikke indeholde bestemmelser om åbningstider i henhold til Planloven. Lokalplanen skal derfor revideres. Åbningstider vil fremefter blive reguleret i miljøgodkendelsen.

Udover denne ændring foreslår forvaltningen, at den nye lokalplan giver mulighed for:

- Højere forlystelser inden for et nærmere afgrænset område,
- mulighed for lette støjafskærmninger under visse forudsætninger,
- etageantallet øges fra én etage til 1½ etage gældende for bygninger til restauranter og lignende.

Forvaltningen gør opmærksom på, at en del bygninger på Bakken i forvejen er opført i 1½ etage, og at den planmæssige ændring således bedre vil afspejle de konkrete forhold på Bakken.

Forvaltningen har holdt indledende møder med Naturstyrelsen (som ejer af grundarealet) og Bakkens bestyrelse. Naturstyrelsen lægger vægt på, at hensynet til skoven varetages, og Bakken ønsker mulighed for højere forlystelser i den sydøstlige del af Bakken, dog uden at have konkrete projekter hertil.

Emnerne beskrives yderligere herunder.

Mulighed for højere forlystelser:

Bakken ønsker mulighed for at opføre højere forlystelser i den syd-østlige del af Bakken tæt på indgangen fra parkeringspladsen, hvor Bakken selv har udlagt areal til mere midlertidige forlystelser, jf kortbilag (bilag).

Det er forvaltningens vurdering, at lokalplanforslaget bør åbne op for de højeste forlystelser i Bakkens nord-vestlige del, og ikke i den syd-østlige del, sådan som Bakken ønsker. Det er forvaltningens vurdering, at placeringen mod nord-vest vil have færrest visuelle og støjmæssige gener. Forvaltningen har fået udarbejdet visualiseringer, som viser, hvordan forlystelser på udvalgte steder på Bakken kan ses, alt efter hvilken kote, deres højeste punkt ligger i. Der er taget fotos fra forskellige lokaliteter fra skoven, Klampenborg Galopbane og villaområdet mod øst og syd, hvorefter der er sat "søjler" ind på disse fotos, svarende til fiktive forlystelser med top i enten kote 44, 50 eller 55. De fiktive forlystelser (søjler) er vist på forskellige placeringer på Bakken. Visualiseringerne giver et indtryk af, hvor synlige eventuelle forlystelser vil være, alt efter hvilken maksimal kote, de ligger i, og hvor de er placeret på Bakken. Terrænet og trækronerne bevirker, at en forlystelse med en topkote på f.eks. 50 vil være mere synlig med én placering end en anden.

Visualiseringerne er vedlagt (bilag). Forvaltningen har desuden lavet en principskitse, der viser princippet for kote-fastsættelsen (bilag).

Forvaltningen foreslår, at forlystelser i det nordvestlige område kan opføres i op til kote 50, og at der inden for hele Bakkens øvrige område gives mulighed for forlystelser i op til kote 44, jf. bilaget om højder på forlystelser (bilag). Koterne skal overholdes, også når forlystelserne er i drift, hvilket betyder, at eventuelle "svingende" dele ikke må overskride koterne. Forlystelser, som opføres i op til kote 44, vil være synlige over trætoppene og vil kunne ses fra Klampenborg Galopbane, jf. vedlagte visualiseringer, fotostandpunkt 3, "søjlerne" B, C,D, E og H (bilag). Forlystelser i op til kote 50 i det nord-vestlige område vil kunne ses fra Klampenborg Galopbane som "søjlerne" A, G og F og vil desuden kunne anes i pkt. A fra Borgmester Jørgensen Vej (visualiseringernes fotostandpunkt 4, kote 50).

Herudover viser visualiseringerne, at forlystelserne ikke vil kunne ses fra de viste standpunkter, som er fra udvalgte steder i skoven og omgivende villaområde mod øst. Det bemærkes, at visualiseringerne vil blive yderligere vurderet i forbindelse med miljørapporten til lokalplan- og kommuneplanforslaget.

Forvaltningens foreslåede maks. koter til forlystelser betyder, at forlystelser i den nordvestlige del vil kunne blive op til 37 m høje, og forlystelser i den sydøstlige del vil kunne blive op til 32 m høje. Bilaget "eksisterende koter" (bilag) illustrerer forvaltningens vurdering af, hvor høje forlystelserne kan opføres i de forskellige områder på Bakken. Til sammenligning med forvaltningens forslag om maks. koter på 44 og 50 kan oplyses, at forlystelsen Double Shot har en målt topkote på 41,06 (den øverste del af den grønne overligger - eksklusiv flagstænger), jf. foto taget fra Klampenborg Galopbane (bilag).

Støjafskærmning:

Lokalplanen vil ikke indeholde krav om maksimale støjgrænser. Dette reguleres i miljøgodkendelsen. Det er vigtigt at understrege, at hvis miljøgodkendelsens støjkrav ikke kan overholdes, uanset eventuelle afskærmninger, så vil lokalplanens muligheder heller ikke kunne udnyttes. Men lokalplanen kan indeholde mulighed for - og beskrivelse af - støjafskærmning, så nye forlystelser kan overholde miljøgodkendelsens støjkrav.

Forvaltningen finder det vigtigt, at eventuel støjafskærmning ikke giver forlystelserne et massivt og lukket udtryk. Derfor foreslår forvaltningen, at de dele af forlystelserne, som ligger mellem kote 35 og 50 (over trækronerne) opføres spinkle og lette, og at inddækninger over kote 35 bliver så transparente og lette som muligt og ikke som massive og sluttede inddækninger om hele forlystelsen. Miljørapporten, der udarbejdes parallelt med lokalplanforslaget, vil skulle redegøre for, om dette er muligt.

Forøgelse af etageantallet:

Lokalplanen vil give mulighed for, at bygninger til restauranter, caféer og lignende kan opføres i op til 1½ etage, mod én etage idag. Der er en del bygninger allerede, som er opført i 1½ etage. Dette harmonerer godt med Bakkens karakter og

bebyggelsesstruktur, hvorfor muligheden for at opføre bebyggelse i 1½ etage bør indgå i de nye planforslag.

Miljøvurdering:

Bakken defineres i Lov om miljøvurdering som en forlystelsespark. Forlystelsesparker indgår i lovens bilag 2 og skal derfor altid miljøvurderes, hvis der laves en ny plan for virksomheden. Forvaltningen vurderer, at miljøvurderingen skal behandle emnerne "visuel påvirkning på omgivelserne" og "støjpåvirkning på omgivelserne". Disse emner har været sendt i høring (såkaldt scoping) hos Gentofte Kommune, Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen samt Dyrehavens sitemanager, med en frist på ca. 3 uger for eventuelle bemærkninger til emnerne.

Efter indkomne bemærkninger fra Gentofte Kommune, har forvaltningen udsendt en ny scoping til berørte myndigheder. Heri præciseres emnerne "visuel påvirkning" og "støjpåvirkning". Emnet "Vurdering af om trafikmønstre kan ændre sig som følge af forhøjelse af etageantal fra én til 1½" er tilføjet.

Forvaltningen har vurderet, at visuel påvirkning og støjpåvirkning på omgivelserne er relevante at belyse, da lokalplanforslaget åbner op for højere forlystelser, som måske kan få indflydelse på Bakkens synlighed fra omgivelserne. Det er også forvaltningens vurdering, at høje forlystelser kan medføre en anden støjpåvirkning end lavere forlystelser, hvorfor dette forhold tillige bør belyses. I forbindelse med scopingen har Gentofte Kommune peget på, at udvidelse af etageantallet for restauranter mv. fra én etage til 1½ etage kan medføre en øget drift på Bakken. Gentofte Kommune mener, at det eventuelt kan medføre trafikale ændringer på omgivelserne. Forvaltningen har derfor vurderet, at dette forhold bør undersøges nærmere i samme miljørapport.

Lovgrundlag

Planloven og Lov om miljøvurdering.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget for så vidt angår ad. 1.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår ad. 2.

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 25. april 2018, pkt. 6:

Byplanudvalget, den 25. april 2018

Ad 1) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 2) Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Bakkens ønske til område med midlertidige forlystelser

Visualiseringer

Principskitse for kote med kote 44

Foto af Dobbel Shot set fra Galopbanen

Udkast til kortbilag 2 til lokalplan

Eksisterende koter med forlystelser op til kote 44 og 50

Punkt 11: Trafik- og mobilitetsstrategi (Beslutning)

05.00.00-G01-170-17

Resume

Forvaltningen mangler pt. et politisk afstemt arbejdsredskab, som kan styre arbejdet med trafik og mobilitet i kommunen. Trafikken stiger på vejene og den udvikling bør tænkes sammen med den udvikling, som kommunen ønsker. Derfor har forvaltningen udarbejdet en trafik- og mobilitetsstrategi, der sætter en ramme for 7 fokusområder. Strategien lægger op til, at der skal udarbejdes delstrategier for hvert fokusområde. Delstrategierne vil blive forelagt udvalget efterhånden, som de bliver udarbejdet over de næste 6 år.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at trafik- og mobilitetsstrategien vedtages.

Sagsfremstilling

Forvaltningen arbejder med en lang række trafikale problemstillinger, bl.a. på baggrund af daglige borgerhenvendelser. Borgerhenvendelserne drejer sig især om parkering, fremkommelighed nu og på sigt samt om trafiksikkerhed på skoleveje.

Forvaltningen forudser, at flere borgere vil henvende sig i de kommende år som følge af udviklingsprojekter, eksempelvis på Firskovvej, centralt i Lyngby og langs traceet ved Helsingørmotorvejen mv.

Samtidig stiger trafikken generelt på vejene. Ifølge Vejdirektoratet kører danskerne 13 % flere kilometer på vejene i 2017 end i 2010. Herudover vil en del af kommunens vejareal blive inddraget til den kommende letbane. Derfor vil der komme et væsentligt større pres på mobiliteten på vejnettet.

Der mangler pt. et politisk afstemt arbejdsredskab, som forvaltningens arbejde kan styres efter. Derfor har forvaltningen udarbejdet en trafik- og mobilitetsstrategi, der foreløbigt udpeger 7 fokusområder, som kommunen selv kan udøve indflydelse på, og som kan forbedre mobiliteten:

De 7 fokusområder er: 1) Vejnettet, 2) Parkering, 3) Cyklisme, 4) Trafikstyring, 5) Kollektiv trafik, 6) Trafiksikkerhed og 7) Tilgængelighed i byen.

Et grundlæggende mål er at få mere plads på vejene. Dette kan bl.a. ske ved at gøre det mere attraktivt at anvende kollektiv trafik, optimere tilgængelighed, forbedre forholdene for cyklister herunder kombinationen med den kollektive trafik. Desuden kan mobiliteten forbedres ved at arbejde med kommunens parkeringsudfordringer, vejnettet, trafikstyringen og trafiksikkerheden.

Trafik- og mobilitetsstrategien er en rammestrategi, der lægger op til, at der udarbejdes strategier og handleplaner på ovenstående 7 områder. Strategien kan løbende udvides med andre delstrategier.

Trafik- og mobilitetsstrategien har en række positive afledte effekter i forhold til andre af kommunens strategier. F.eks. er fokus på bl.a. cyklisme og kollektiv trafik et bidrag til CO2-strategien. Samtidig har cyklisme også en sundhedsfremmende effekt.

Smart City er ikke et mål i strategien, men et middel, som vil kunne indgå i de forskellige delstrategier især i strategien for trafikstyring.

Selvkørende køretøjer vil på et tidspunkt blive et interessant aspekt i trafik- og mobilitetssammenhæng. Imidlertid er teknikken endnu for ung og uprøvet til at spille en væsentlig rolle inden for de nærmeste år. På længere sigt vil denne transportform være et element i kommende trafik- og mobilitetsstrategier.

Trafik- og mobilitetsstrategiens delstrategier forventes at blive udarbejdet over de næste 6 år. Da Teknik- og Miljøudvalget allerede har vedtaget udarbejdelsen af en parkeringsstrategi og en kobling mellem cykling og letbane (TMU 31.5.2017), og da vejnettet på grund af letbane, byudvikling mv. bør evalueres, så vil disse delstrategier iværksættes først. Herefter en strategi for den kollektive trafik, idet Teknik- og Miljøudvalget (TMU 7.2.2018) har ønsket en vurdering af den tværgående bustrafik. En strategi for den kollektive trafik og ændrede buskøreplaner skal være klar, når letbanen sættes i drift.

For alle strategier vil der igangsættes politiske drøftelser og borgerhøringer, og med efterfølgende politisk godkendelse af delstrategierne.

Med hensyn til en strategi for trafiksikkerhed, herunder en trafiksikkerhedsplan bør denne formentligt opdeles i 2 faser. Den ene del bør afvente effekten af en letbane i drift, da letbanen vil medføre, at mange veje og kryds bliver ændret. Den anden del kan have fokus på de områder af kommunen, hvor der ikke etableres en letbane. Der er dog netop godkendt en skolevejsredegørelse, som udgangspunkt for de kommende års arbejde med trafiksikkerhed, og derfor vurderes det strategiske arbejde med trafiksikkerhed ikke at være presserende.

Med hensyn letbaneprojektet, så vil der under anlæg af letbanen være et særskilt forløb med trafikstyring, trafikovervågning, information mv. Letbaneprojektets anlægsperiode og de berørte arealer indgår derfor ikke som et element i trafik- og mobilitetsstrategien.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Trafik- og mobilitetsstrategi 2018

Punkt 12: Serviceaftaler for private fællesveje (Beslutning)

05.07.02-K02-1-14

Resume

Ankestyrelsen udtalte i brev i juni 2017, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke har hjemmel til at tilbyde grundejere en serviceaftale, hvor kommunen mod betaling foretager vintervedligeholdelse af kørebaner og renholdelse af rendestensbrønde på private fællesveje. Ankestyrelsen har samtidig anmodet Lyngby-Taarbæk Kommune om at oplyse, hvad Ankestyrelsens udtalelse giver anledning til. Forvaltningen har indhentet supplerende udtalelse fra KL, der ikke har bemærkninger til Ankestyrelsens udtalelse.

Kommunens serviceaftaler om vintervedligeholdelse og renholdelse af rendestensbrønde skal derfor bringes til ophør. Forvaltningen forelægger i tilknytning hertil overvejelser om alternative handlemuligheder.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. eksisterende serviceaftaler om vintervedligeholdelse og renholdelse samt renholdelse af rendestensbrønde bringes til ophør.

2. der samtidig hermed indledes en dialog/informationsproces i forhold til berørte grundejere om vintervedligeholdelse og renholdelse fremadrettet.

3. takster for 2018 vedrørende kommunens serviceaftaler om vintervedligeholdelse ændres til:

- Snerydning og fejning af rendestene på kørebaner på 427,00 kr. inkl. moms pr. ejendom/år
- Snerydning og fejning af rendestene på kørebaner på 31,00 kr inkl moms pr. m/år

- Oprensning af vejbrønde med slamsuger 0,00 pr. ejendom/år
- Oprensning af vejbrønde med slamsuger, for etageejendomme 0,00 pr. m/år.

4. vintertjeneste på offentlig vej tilføres en driftsbevilling på 300.000 kr. årligt, der finansieres af kassen.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har i en årrække tilbudt grundejere på private fællesveje en vintervedligeholdelses- og renholdelsesordning (kørebaner) samt ordning om renholdelse (oprensning) af rendestensbrønde. Ordningen er et servicetilbud og udføres således i henhold til aftale under forudsætning af tilslutning fra samtlige grundejere på den relevante vejstrækning.

På baggrund af en borgerhenvendelse og på baggrund af udtalelse fra Vejdirektoratet udtalte Ankestyrelsen i juni 2017 (bilag), at spørgsmålet om serviceaftalernes lovlighed skal vurderes efter kommunalfuldmagtsreglerne. Det er Ankestyrelsens vurdering, at serviceaftalerne på det foreliggende grundlag ikke kan anses for lovlige efter kommunalfuldmagtsreglerne. Serviceaftalerne kan efter Ankestyrelsens opfattelse rummes inden for rammerne for afhændelse af overskudskapacitet, og Ankestyrelsen vurderer derfor, at serviceaftalerne er i strid med det generelle forbud mod, at en kommune udøver erhvervsmæssige aktiviteter (i konkurrence med private).

Forvaltningen anbefalede derfor til Kommunalbestyrelsen på møde den 22. juni 2017 (punkt 24), at serviceaftalerne bringes til ophør. Kommunalbestyrelsen besluttede at oversende sagen til Teknik- og Miljøudvalget, som efterfølgende på møde den 16. august 2017 udsatte sagen med henblik på yderligere afklaring, herunder udtalelse fra KL.

Forvaltningen modtog i november 2017 svar fra KL (bilag). KL har ikke bemærkninger til Ankestyrelsens fortolkning af den gældende vejlovgivning. I forhold til muligheden for at videreføre serviceaftalerne inden for kommunalfuldmagtsreglerne henviser KL til, at kommuner skal forsøge at afskaffe overskudskapacitet. KL påpeger endvidere, at regeringen ønsker at begrænse kommunernes mulighed for at udøve erhvervsvirksomhed, herunder vintervedligeholdelse og renholdelse af rendestensbrønde på private fællesveje.

Håndtering af eksisterende serviceaftaler og model for fremtidig vintervedligeholdelse og renholdelse

I Lyngby-Taarbæk Kommune findes ca. 95 km private fællesveje, hvoraf der er indgået serviceaftaler om vintervedligeholdelse og renholdelse for ca. 50 km og serviceaftaler om renholdelse af rendestensbrønde for ca. 30 km. Det bemærkes, at serviceaftalerne alene omfatter kørebanen – grundejerne forestår selv vedligeholdelse og renholdelse af fortove og gangarealer.

Ordningen om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje går mere end 50 år tilbage i tid, og der foreligger således en række aftaler med varierende karakter og indhold, hvoraf langt de fleste er af ældre dato.

På baggrund af udtalelserne fra Ankestyrelsen og KL er det forvaltningens vurdering, at serviceaftalerne vedrørende vintervedligeholdelse/renholdelse samt renholdelse af rendestensbrønde på private fællesveje skal bringes til ophør, da kommunen ikke lovligt kan fortsætte denne praksis.

Udover serviceaftalerne har kommunen ca. 26 abonnineordninger, hvor kommunen varetager vintervedligeholdelse og renholdelse af fortove (grundejerforpligtigelse) for ældre borgere mod betaling. Abonnineordningen havde oprindelig til formål at bidrage til at flere ældre borgere kunne blive i eget hjem.

Abonnineordningerne er ikke omfattet af Ankestyrelsens udtalelse. Det er dog forvaltningens vurdering, at disse ordninger også skal bringes til ophør. Henset til det begrænsede antal af disse ordninger samt det forhold, at ordningerne alene omfatter ældre borgere, peger forvaltningen på at lade disse ordninger fortsætte til de naturligt udløber, hvilket forventeligt vil ske inden for en kortere årrække. Det bemærkes, at kommunen ikke har indgået nye abonnineordninger de seneste ca. 5 år.

Generelt bruger vejmyndigheden ikke ressourcer på at håndtere de private fællesveje, der <u>ikke</u> har serviceaftaler om vintervedligeholdelse, renhold og rensning af rendestensbrønde (hvilket er tilfældet for ca. 50 % af de private fællesveje i kommunen). For så vidt angår vintervedligeholdelse og renholdelse, så skyldes dette sandsynligvis, at borgerne selv håndterer forpligtigelsen. I de tilfælde, hvor borgerne ikke håndterer opgaven, så er der formentlig en generel accept heraf set i lyset af lav trafikintensitet og set i lyset af generelle milde vintre.

Fsva angår sugning af rendestensbrønde kan dette være vigtigt i udsatte områder for at undgå uhensigtsmæssigheder i forbindelse med skybrudssituationer. Imidlertid er det yderst sjældent, at forvaltningen udsteder påbud om sugning af rendestenbrønde. Formentligt skylles en del sand- og jordpartikler videre til samlebrønde, hvor det er Forsyningen, der har ansvaret for sugning.

I forbindelse med særlige vintersituationer vil forvaltningen til enhver tid kunne udstede strakspåbud og gennemføre vintervedligeholdelsen. Generelt vil dette være yderst sjældent, idet der i mange tilfælde vil blive appelleret til, at borgerne selv håndterer deres pligter, bl.a. så renovationsvogne kan køre på vejene.

Forvaltningen vil endvidere kunne udstede påbud om, at rendestensbrønde undersøges nærmere, hvis og såfremt, der står vand på vejen.

Forvaltningen foreslår derfor, at der udsendes meddelelse om serviceaftalernes ophør til alle berørte grundejere inden udgangen af maj 2018. Grundejerne gives dermed en rimelig frist til at indrette sig, herunder eventuelt indgå aftale med privat entreprenør for den kommende vinterperiode 2018/2019.

Forvaltningen foreslår endvidere, at der indledes en dialog/informationsproces med grundejerne om, hvorledes de kan organisere sig, således at de fremover selv kan stå for vintervedligeholdelse og renholdelse. I en sådan proces kan der informeres nærmere om baggrunden for, at serviceaftalerne bringes til ophør.

Serviceaftalerne var et aftalebaseret tilbud til borgerne, og forvaltningen vurderer ikke, at kommunen er forpligtet til at tilbyde et alternativt tilbud til de berørte grundejere.

Såfremt der fortsat ønskes et borgertilbud om serviceaftaler gennemgås nedenfor 2 mulige modeller.

Det er imidlertid efter forvaltningens vurdering tvivlsomt, om der i praksis er det fornødne saglige grundlag for iværksættelse af modellerne. Dertil kommer, at der vil skulle afsættes betydelige økonomiske og administrative ressourcer i forhold til etablering/iværksættelse samt fremadrettet drift/administration af modellerne.

Model a: Kommunen udfører vintervedligeholdelse og renholdelse på private fællesveje for grundejernes regning

Efter privatvejslovens § 79 kan kommunen pålægge grundejerne forpligtelser vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje, som nærmere beskrevet i §§ 80-82, hvilket kommunen har gjort ved gældende vinterregulativ.

Kommunen kan endvidere, jf. privatvejslovens § 83, bestemme, at kommunen helt eller delvist udfører de forpligtelser, grundejerne er blevet pålagt, for grundejernes regning. Kommunen skal i så fald opkræve de faktiske udgifter forbundet dermed, og der er ikke mulighed for at opkræve et fast årligt vederlag. Kommunen er forpligtet til at sikre den billigst mulige udførelse ved at konkurrenceudsætte opgaven.

Grundejerne kan ikke pålægges forpligtelser i videre omfang end angivet i lovgivningen. Bestemmelserne i §§ 80-82 nævner ikke pligt til oprensning af rendestensbrønde. Det vurderes derfor, at kommunen ikke kan overtage denne forpligtigelse.

Såvel Ankestyrelsen som KL peger på muligheden for, at kommunen kan træffe beslutning, jf. privatvejslovens § 83. Såfremt kommunen anvender § 83, vil beslutningen omfatte alle private fællesveje - såvel veje, der tidligere havde en serviceaftale - som private fællesveje uden serviceaftaler.

Det er således i udgangspunktet muligt i et vist omfang at videreføre serviceaftalerne i form af en forvaltningsretlig afgørelse efter privatvejslovens § 83.

Det er en betingelse, at kommunen med beslutningen varetager saglige hensyn, hvilket i vejlovgivningsmæssig sammenhæng først og fremmest vil være trafikale/trafiksikkerhedsmæssige hensyn. Det vil ikke være lovligt alene at vægte økonomiske/administrative hensyn hos kommunen. I vurderingen kan indgå hensynet til at sikre en ensartet og rettidig udførelse af pligterne, men det kan næppe stå alene. Som anført ovenfor er det erfaringen, at de private fællesveje, for hvilke der ikke er indgået serviceaftaler (svarende til ca. 50 % af samtlige private fællesveje), ikke giver anledning til trafikale problemer i dag som følge af manglende vintervedligeholdelse og/eller renholdelse. Omend der tilkommer kommunen et skøn i forhold til at træffe beslutning efter privatvejslovens § 83, bør det efter forvaltningens opfattelse nøje overvejes, om der er så tungtvejende saglige hensyn til stede, at det kan begrunde en beslutning om, at kommunen overtager udførelsen af de pligter, der er pålagt grundejerne efter privatvejslovens § 79.

Da en beslutning efter privatvejslovens § 83 vil omfatte alle private fællesveje i kommunen, herunder en række grundejere, der pt. selv sørger for vintervedligeholdelse og renholdelse, så vil en beslutning herom forventeligt afstedkomme et betydeligt antal klager, hvilket bør haves in mente ved vurderingen af modellen. Grundlæggende skal kommune sikre borgerne den billigste ordning, hvilket kan være svært i det omfang borgerne selv har påtaget sig opgaven.

Det bør i den forbindelse bemærkes, at kommunen med en beslutning efter § 83 givet vil pålægge en gruppe grundejere omkostninger, som de p.t. ikke har, som følge af at de selv udfører opgaver vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse.

Herudover er der et vist administrativt ressourcetræk, idet kommunen hvert år skal gennemgå vejnettet for ændringer (bump, indsnævringer, matrikulære ændringer, de enkelte borgeres brug af vejene mv.), og på baggrund heraf stille i forskud for hver enkel grundejer, hvilke udgifter denne måtte forvente det kommende år. Der skal således udarbejdes såvel budgetter som regnskaber for hver enkel vej, og for de borger, der er tilknyttet vejene. Muligvis kan disse udgifter fordeles mellem borgerne på vejene efter de fordelingsnøgler, som anvendes til fordeling af de driftsmæssige udgifter. Uanset dette vil kommunen have behov for at finansiere et vist beredskab.

Model b: Opklassificering af private fællesveje til offentlige veje

Kommunalbestyrelsen kan i henhold til vejlovens § 15 træffe beslutning om opklassificering af private fællesveje til offentlige veje, hvorved ansvaret for og omkostningerne ved vedligeholdelse, vintervedligeholdelse samt renholdelse overgår fra grundejerne til kommunen.

Grundejerne kan i henhold til vejlovens §§ 64-68 pålægges visse pligter i forhold til renholdelse og snerydning/glatførebekæmpelse af fortove m.v. Kommunen kan efter vejlovens § 72 træffe bestemmelse om, at kommunen udfører disse pligter for grundejerens regning efter kriterier svarende til de ovenfor beskrevne.

Hvorvidt en vej skal være privat fællesvej eller offentlig vej beror på en samlet trafikal vurdering og planlægning. Beslutningen skal således være båret af trafik-/færdselsmæssige hensyn. Det er ikke lovligt alene at lægge vægt på økonomiske og/eller administrative forhold. Det er således ikke muligt at foretage opklassificering af de private fællesveje, der p.t. har en serviceaftale, alene med den begrundelse, at kommunen fortsat skal kunne forestå vintervedligeholdelse og renholdelse for disse veje.

Spørgsmålet, om en vej skal være offentlig vej, beror på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den almene gennemgående færdsel (færdsel der ikke har ærinde til eller betjener ejendomme ved vejen og heller ikke er lokaltrafik i området). Ved vurderingen af om der på baggrund af en henvendelse fra de vedligeholdelsespligtige grundejere skal ske opklassificering af en privat fællesvej til offentlig vej, foreskriver vejlovgivningen opklassificering, hvis en trafiktælling viser, at den gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50 % af den samlede motorkørende trafik, dog kan kommunen i stedet vælge at gennemføre færdselsregulering til nedbringelse af den almene trafik. Omend lovgivningen ikke eksplicit opstiller et krav om trafiktælling i tilfælde, hvor kommunen af egen drift vurderer, om en privat fællesvej skal optages som offentlig vej, er kriteriet vejledende for, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at den bør optages som offentlig vej.

Det er forvaltningens vurdering, at der ikke er sagligt grundlag for generelt at opklassificere de eksisterende private fællesveje i kommunen. Hovedparten af de private eksisterende fællesveje i kommunen vurderes således ikke at have almen gennemgående trafik af et sådant omfang, at vejene ud fra en samlet trafikal vurdering kan optages som offentlig vej. Eksempelvis vil der for lukkede veje vanskeligt kunne skabes et sagligt trafikmæssigt grundlag for en opklassificering.

Såfremt det besluttes at iværksætte nærmere undersøgelser af muligheden for at opklassificere private fællesveje, vil det formentlig ud fra princippet om ligebehandling og saglig forvaltning være nødvendigt at foretage vurderingen for alle private fællesveje i kommunen og ikke blot for de private fællesveje, der er omfattet af serviceaftalerne. Der vil erfaringsmæssigt være tale om omfattende og tidskrævende administrative og tekniske undersøgelser, herunder i forhold til gennemførelse af trafiktællinger.

Ved overtagelse af en privat fællesvej som offentlig vej er det ikke alene ansvaret for vintervedligeholdelse og renholdelse, der overgår til kommunen, men også det generelle vedligeholdelsesansvar. I det omfang berørte private fællesveje er omfattet af vedligeholdelsesaftaler (ikke serviceaftaler) med kommunen, vil sådanne aftaler derfor skulle bringes til ophør efter en nærmere tilrettelagt proces.

En opklassificeret vej skal udskilles i matriklen som offentligt vejareal. Der vil i den forbindelse skulle ske nærmere afgrænsning af berørte arealer og rettigheder. Uagtet arealerne i praksis allerede er afgivet som færdselsareal, kan en matrikulær reduktion stille visse grundejere ringere end før opklassificeringen, eksempelvis i forhold til byggemuligheder. Det er erfaringsmæssigt yderst komplekst at håndtere de påkrævede matrikulære ændringer og sikre grundejernes rettigheder, herunder i forhold til eksisterende og fremtidig lokalplanlægning.

En beslutning om at opklassificere private fællesveje til offentlige veje er en forvaltningsafgørelse. De almindelige forvaltningsretlige regler, herunder i forhold til partshøring, begrundelse og klageadgang, skal derfor iagttages.

Vurdering af de private fællesvejes stand kan indgå som led i en opklassificeringsproces under iagttagelse af almindelige forvaltningsretlige principper, herunder i forhold til krav om varetagelse af saglige hensyn.

Der vil være tale om en meget langvarig proces, herunder da der først skal ske afklaring af, i hvilket omfang det overhovedet vil være muligt at opklassificere de private fællesveje i kommunen. Ligeledes er de matrikulære arbejder typisk særdeles omfattende og tidskrævende, da der kræves nøjagtig fastlæggelse og indmåling af fremtidige vejskel og håndtering af eventuelle rettigheder, jf. ovenfor. Processen må således forventes at strække sig over flere år.

Lovgrundlag

Privatvejsloven (LBKG 2015-11-04 nr. 1234 om private fællesveje), særligt kapitel 9 (istandsættelse og vedligeholdelse) samt kapitel 12 (vintervedligeholdelse og renholdelse).

Vejloven (LOV 2014-12-27 nr. 1520 om offentlige veje), særligt § 15 og kapitel 8 (snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse).

Forvaltningsloven (LBK 2014-04-22 nr. 433 forvaltningsloven) og almindelige forvaltningsretlige grundsætninger og principper.

Kommunalfuldmagtsreglerne.

Økonomi

Forslag til håndtering af betaling for serviceaftaler i 2018

For serviceaftaler om vintervedligeholdelse er der i 2018 afholdt udgifter til vintervedligeholdelse på private fællesveje. Der er afholdt udgifter svarende til 3 ud af årets normale 5 vintermåneder. Derfor er det indstillet at opkræve 3/5-dele (60 pct) af den normale takst til vintervedligeholdelse, som angivet i budget 2018.

Således ændres taksterne for 2018 til:

- Snerydning og fejning af rendestene på kørebaner på 713,00 kr inkl. moms pr. ejendom/år ændres til 427 kr. inkl. moms pr. ejendom/år
- Snerydning og fejning af rendestene på kørebaner på 53,00 kr inkl. moms pr. m/år., ændres til 31 kr inkl moms pr. m/år

For 2018 vil den samlede opkrævning for vintervedligeholdelse på private fællesveje være på ca. 1,7 mio. kr.

Serviceaftaler om vintervedligeholdelse på private fælleveje er med til at betale for bl.a. en række faste udgifter, der er fælles med udgifterne til vintertjeneste på offentlige veje. Det er udgifter til planlægning, vagtordning, maskiner, salthal med mere. Disse udgifter er ikke afhængige af antallet af veje, der vintervedligeholdes, og er derved ikke udgifter, der reduceres ved bortfald af vintervedligeholdelse for private fællesveje.

For serviceaftaler vedrørende renholdelse af rendestensbrønde er der ikke afholdt udgifter i 2018. Med indstilling om at opgaven ikke udføres for 2018, og at opkrævningen, i henhold til taksterne i budget 2018, ikke iværksættes, betyder det, at følgende takster ikke opkræves:

- Oprensning af vejbrønde med slamsuger pr. ejendom/år 47,00. Minimumsgebyr 50 kr
- Oprensning af vejbrønde med slamsuger, for etageejendomme Pr. m/år 4,00. Minimumsgebyr 50 kr.

For et helt år vil den samlede opkrævning for renholdelse af rendestensbrønde være på private fællesveje være ca. 65.000 kr.

Alle omkostninger vil fremadrettet påhvile grundejerne. Der må forventes omkostninger til afvikling af eksisterende serviceaftaler, herunder til håndtering og besvarelse af de borgerhenvendelser, der forventeligt vil indkomme. Der forventes ikke omkostninger som følge af kontraktbindinger i forhold til eksterne entreprenører m.v.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022	Varig?

Kompensation til vintertjeneste offentlige veje	Vej og Park	150	300	300	300	300	Ja
I alt (kassen)							

(2018P/L-niveau, t. kr.)

Økonomiske konsekvenser ved de alternative modeller for fremtidig vintervedlgehold og renhold

De økonomiske konsekvenser for alternativerne er skønnet, og skal vurderes nærmere, hvis det besluttes, at der skal arbejdes videre med disse forslag.

Model a: Kommunen udfører vintervedligeholdelse og renholdelse på private fællesveje for grundejernes regning

Udgifter til vintervedligeholdelse og renholdelse vil påhvile grundejerne efter regning, og der vil ikke være afledte økonomiske konsekvenser for kommunen i forhold til selve driften.

Derimod forventes det, at en ordning i henhold til privatvejslovens § 83 vil have afledte økonomiske konsekvenser for kommunen i form af betydelige øgede udgifter til administration, herunder i forhold til fastsættelse af fordelingsnøgle og løbende vurdering heraf, gennemførelse af udbud, udarbejdelse af regnskab og opkrævning af betaling samt håndtering af borgerhenvendelse og klager. På det foreliggende grundlag er det forvaltningens vurdering, at der skal afsættes minimum 2 årsværk, hvilket dog skal kvalificeres yderligere.

Vejlovgivningen er ikke entydig med hensyn til i hvilket omfang kommunens administrationsomkostninger vil kunne opkræves hos grundejerne, og dette forhold vil således skulle undersøges nærmere, såfremt der skal arbejdes videre med en model efter privatvejslovens § 83.

Antages det, at der ikke kan foretages en opkrævning af administrative udgifter, og at det ovennævnte estimat på administrative udgifter er korrekt, vil det kræve en ekstrabevilling på ca. 1,1 mio. kr. til administration af ordningen.

Model b: Opklassificering af private fællesveje til offentlige veje

Opklassificering af private fællesveje til offentlige veje, vil kræve konkrete vurderinger baseret på vurderinger af vejenes trafikale betydning. Processen med at opklassificere private fællesveje forventes at kræve betydelige administrative ressourcer fra kommunen. Det er estimeret at opgaven vil skønsmæssigt kræve 5,0 årsværk til at trafik-vurdere 95 km. private fællesveje. Hertil skal tillægges administrative ressourcer til at håndtere klager af kommunens afgørelser. Antages det, at vejene overtages som de er, må der påregnes ekstraudgifter til udbedring af de veje, hvor de private grundejere selv varetager vedligeholdelsen. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere omfanget af og dermed udgifterne til udbedring af disse veje. Denne situation kan også optræde for veje, der historisk har indbetalt, men hvor indsats endnu ikke gennemført.

Såfremt der træffes beslutning om at søge de private fællesveje opklassificeret, peger forvaltningen på, at der stilles en driftsbevilling på 2,8 mio. kr. pr år til rådighed indetil videre i en femårig periode, herunder til dækning af omkostninger til yderligere undersøgelser, gennemførelse af trafiktællinger/analyser samt udskillelse af vejarealer og eventuelle tinglysninger.

Der er principielt tale om et ekspropriativt indgreb, men i praksis udløses som udgangspunkt ikke erstatning til vejejer(ne). Der kan dog efter en konkret vurdering udløses erstatning, hvis en grundejer berøres særligt af udskillelsen af arealet, ligesom der i praksis ses enkelte eksempler på geneerstatning som følge af øgning i biltrafik.

En opklassificering af private fællesveje til offentlige veje vil udover de ekstra ressourcer til myndigheden også få afledte økonomiske konsekvenser for kommunen i form af øgede udgifter til vejvedligeholdelse samt øgede udgifter til drift, herunder til snerydning, da omkostninger hertil fremadrettet vil påhvile kommunen og ikke grundejerne. Hvis alle 95 km private fællesveje bliver opkvalificeret til offentlig vej, vurderes det, at der skal afsættes ca. 18,0 mio. kr. årligt til vejvedligeholdelse og ca. 7,3 mio. kr. årligt til vintervedligeholdelse, i alt ca. 25,3 mio. kr. Estimatet er belagt med usikkerheder, idet det ikke vides, om alle private fællesveje bliver opklassificeret til offentlig vej.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-4) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

Tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget.

Punkt 13: Genforelæggelse: Forsøg med førerløse busser i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning)

13.05.00-G01-106-17

Resume

Økonomiudvalget har anmodet om, at muligheden for at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i et pilotprojekt med førerløse busser, undersøges.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med projektet om førerløse busser, og at der i den forbindelse foretages en juridisk vurdering af Lyngby-Taarbæk Kommunes mulighed for at delfinansiere et pilotprojekt.

Revideret indstilling:

Forvaltningen foreslår, at

1. projektet med førerløse busser udskydes og
2. den afsatte økonomi til projektet lægges tilbage i kassen.

Sagsfremstilling

På Økonomiudvalgets møde den 13. juni 2017 blev forvaltningen anmodet om at undersøge mulighederne for, at Lyngby-Taarbæk Kommune kunne deltage i et pilotprojekt med førerløse busser. Der henvises til Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om førerløse busser den 22. juni 2017 (lukket sag).

Ide til projekt fra Autonomous Mobility - både forsøg på DTU og på offentlig vej

Autonomous Mobility, som er operatør for selvkørende køretøjer i Norden, ønsker at gennemføre to selvstændige forsøg med førerløse busser i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det ene forsøg skal foregå på DTU's arealer (i 6 måneder), og det andet forsøg foreslås gennemført på offentlig vej og/eller på kommunale arealer (i 18 måneder). De angivne tidsintervaller er fastsat af Autonomous Mobility - som ønsker at busserne først afprøves i en kortere tidsperiode på DTU inden de skal køre på offentlig vej. Der kan i alt maximalt ansøges om tilladelse i 24 måneder til førerløse køretøjer. Forsøget på offentlige veje planlægges gennemført som et samarbejde mellem Autonomous Mobility og Lyngby-Taarbæk Kommune. Lyngby-Taarbæk Kommune har afsat 3,2 mio. kr. til forsøget. Projektets samlede økonomi er 9,6 mio. kr.

Forsøget på DTU drives af Autonomous Mobility. DTU støtter ikke forsøget finansielt, men bruger forsøget i forskningsøjemed.

Lyngby-Taarbæk Kommune og Autonomous Mobility arbejder i øjeblikket på mulighederne for at indgå en samarbejdsaftale om projektet på offentlig vej.

Ved hvert forsøg med førerløse busser skal Transport, Bygnings og Boligministeriet godkende projektet, og der skal udpeges en uvildig assessor, som skal vurdere sikkerheden i projektet. En sådan ansøgningsproces forventes at tage ca. 4-6 måneder. Ansøgningsprocessen er allerede igangsat af Autonomous Mobility.

Projekt i regi af Loop City

Det kan oplyses, at der i regi af LOOP CITY ligeledes arbejdes på et projekt med førerløse busser. Dette er et større projekt med flere busser - økonomisk er der afsat 31,5 mio. kr. til projektet. Projektet, som kaldes "TUPPAC", er støttet af UIA-midler (EU-finansieret projekt gennem Urban Innovative Actions). Der er endnu ikke valgt køretøjsleverandør til dette projekt, som primært har fokus på at teste selvkørende kørertøjer i privat/offentlig samarbejde for at undersøge de fremadrettede muligheder for at kunne sikre en bedre sammenhængende mobilitet med "first and last mile" løsninger i synergi med den kommende letbane - samt undersøge, hvorledes selvkørende køretøjer påvirker både det byudviklingsmæssige og det lovgivningsmæssige. TUPPAC projektet forventes at arbejde med to udvalgte byudviklingsområder langs letbanen: Hersted Industripark, Albertslund og Gladsaxe Ringby, Gladsaxe. Tests vil blive udført på henholdsvis DTU Lyngby Campus og Hersted Industripark, hvor projektet blandt andet skal teste fire busser med passagerer, der arbejder eller studerer i områderne.

Omfang af projekt i kommunen

Forsøget med Autonomous Mobility vil være i mindre skala - men har derudover et mere borgernært sigte for kommunens borgere, idet udgangspunktet er at tilgodese borgere indenfor sundhed- og omsorgsområdet.

For at finde den mest oplagte rute på offentlig vej har vejmyndigheden sammen med Autonomous Mobility afholdt møde med repræsentanter fra sundhed- og omsorgsområdet. Forsøgsruten ønskes derfor placeret, hvor der er et kommunalt behov for transport bl.a. af ældre borgere og børn. Bussen forbinder bl.a. flere skoler.

På den baggrund er der fundet frem til følgende ruteforslag:

Plejecenter Virumgård – Sorgenfri Torv – Virum Torv og Virum Hallen. En rutelængde på ca. 2,6 -2,8 km.

(kørsel ad Hummeltoftevej, Grønnevej, Frederiksdalsvej og Geels Plads).

Denne rute forbinder boligområder (bl.a. med mange ældre), indkøb, behandlingstilbud, bibliotek og 2 stationer med hinanden. Det kan overvejes om ruten skal forlænges til Fuglsanggårdsskolen, idet mange ældre benytter skolens svømmehal.

Autonomous Mobility har gennemgået ruten, og finder at denne passer fint til et forsøg med en førerløs bus. Antallet af stoppesteder undervejs er endnu ikke fastlagt.

Busserne planlægges at køre på hverdage i tidsrummet mellem kl. 9.00 og 17.00. Årsagen til at busserne ikke planlægges at køre i morgenmyldretiden skyldes, at bussernes hastighed er forholdsvis lav (15 - 18 km/t), hvorfor der kan være risiko for, at de skaber kø.

Videre proces

Såfremt det besluttes, at der skal arbejdes videre med projektet med førerløse busser og ansøgningsprocessen gennemføres tilfredsstillende på den planlagte tid, planlægges busserne på DTU's areal at blive idriftsat omkring februar 2018. Lyngby-Taarbæk Kommune skal dog først deltage som samarbejdspartner i projektet på offentlig vej, som forventes at kunne idriftsættes i sidste halvdel af 2018 - forsøget bliver sandsynligvis det første af sin art i Danmark.

Da dette pilotprojekt vil blive et af de første forsøg med førerløse busser i landet er der ikke mulighed for at hente erfaringer (om proces og jura) fra andre kommuner.

Lovgrundlag

Når kommunen bruger offentlige midler til et projekt, som giver en privat aktør en begunstigelse, fx. i form af tilskud til et udviklingsprojekt eller som betaling for en busrute, vil brugen af midler normalt skulle vurderes efter statsstøttereglerne. Hvis brugen af midler sker som led i en såkaldt "gensidigt bebyrdende" kontrakt, vil også udbudsreglerne normalt skulle finde anvendelse. Disse juridiske forhold undersøges, såfremt det besluttes at arbejde videre med projektet.

Økonomi

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der afsat et beløb på 3.200.000 kr. til projektet i 2017 – 2019. Projektets totale økonomi er på 9,6 mio. kr.

Kommunens deltagelse i dette og lignende projekter bør som allerede beskrevet afklares juridisk. Den juridiske vurdering vil kunne ske i samarbejde med Autonomous Mobility, og for de midler, der er afsat i projektet.

Udgifter til projektet er fordelt på følgende måde:

Udgifter	
Assessorudgifter	1.800.000 kr.
Træning af operatører (af sikkerhedsmæssige årsager vil der i de første år være en operatør til stede i bussen, som bl.a. kan bremse køretøjet).	250.000 kr.
Eksterne teknikere	250.000 kr.
Andre udgifter, f.eks. opsætning af antenne med GPS signal på bygning i området.	100.000 kr.
24 måneders leasing (2 Autonomous Vehicles)	3.617.000 kr.
Leje af garage, el, rengøring etc	240.000 kr.
Medarbejderudgifter til operatørerne i busserne	2.750.000 kr.
I alt	9.007.000 kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Udsat. Forvaltningen bedes fremlægge alternativer ruter til pilotforsøget, når bussen skal køre udenfor DTU’s område, samt klarlægge konsekvenserne for den kollektive trafik.

Supplerende sagsfremstilling

Forvaltningen har vurderet alternative ruter til pilotprojektet. Ruterne er drøftet med Autonomous Mobility.

Ud over Forvaltningens oprindelige ruteforslag mellem plejecenter Virumgård og Virumhallen er følgende alternative ruter vurderet:

- Sorgenfri st. – DTU (via Skovbrynet og Gyrithe Lemches Vej)

Rutens formål er at transportere DTU-studerende mellem S-toget i Sorgenfri og DTU. Autonomous Mobility har vurderet ruten og har konkluderet, at den rent teknisk er for vanskelig for en førerløs bus at køre på nuværende tidspunkt – dette skyldes hovedsageligt parkeringsintensiteten på Gyrithe Lemches Vej.

- Hjortekær – Eremitageslottet:

Rutens formål er at give mulighed for kørsel til Eremitageslottet. Ruten sker ad veje i Dyrehaven, hvorfor forslaget er drøftet med Naturstyrelsen. Naturstyrelsen har meddelt, at de ønsker at bevare roen i Dyrehaven og således kun vil kunne give tilladelse til forsøget om onsdagen, hvor der i forvejen er adgang for biler på strækningen. Et forsøg en dag om ugen er ikke tilstrækkeligt, hvorfor der ikke arbejdes videre med dette forslag.

- Virum Torv – Sorgenfri Kirke:

Dette ruteforslag er fremsendt til Teknik- og Miljøudvalget af Lyngby-Taarbæk Seniorråd. Ruten servicerer stort set de samme lokaliteter, som Forvaltningens oprindelige ruteforslag mellem Plejecenter Virumgård og Virumhallen. Ruten har dog nogle udfordringer af rent teknisk karakter, herunder behov for ophævelse af vejlukning. Der foreslås endvidere kørsel på en sti, der er for smal til at bussen kan anvende traceet. I forhold til Forvaltningens oprindelige rute betjener denne rute også Virum Gymnasium. Elever til gymnasiet kan allerede i dag tage busser fra henholdsvis Virum og Sorgenfri station til Grønnevej, hvorfra de kan gå til gymnasiet.

- Lyngby st – DTU:

Formålet med denne rute er at transportere studerende mellem Lyngby st. og DTU. Autonomous Mobility har vurderet, at ruten er rent teknisk er for vanskelig på nuværende tidspunkt.

Generelt er det i denne testfase vigtigt, at finde frem til ruter der er trafikalt uproblematiske for en førerløs bus samtidig med, at der er et tilstrækkeligt passagergrundlag på ruten.

Revurdering efter genenmgang af alternative ruter

Efter revurdering af den oprindelige rute og gennemgang af forslag til alternative ruter har Autonomous Mobility og forvaltningen umiddelbart svært ved at pege på en rute til et pilotforsøg. De ruter, hvor der forventes et godt passagergrundlag indeholder for store trafikale udfordringer til, at kørslen på nuværende tidspunkt kan klares med et førerløst køretøj. Teknologien er – ifølge Autonomous Mobility - endnu ikke så veludviklet, at alle trafikale situationer kan håndteres af køretøjet – bl.a. opleves problemer i forbindelse med høj parkeringsintensitet.

Forvaltningen og Autonomous Mobility har på baggrund af gennemgangen af de alternative ruter drøftet, om udbyttet af en førerløs bus i Lyngby-Taarbæk Kommune vil blive større, hvis projektet udskydes indtil der er indhentet flere erfaringer med førerløse køretøjer, og at teknologien i køretøjerne er videreudviklet yderligere.

Forsøg med førerløse busser måske mere aktuelt i forbindelse med anlæg af letbanen

Autonomous Mobility planlægger at drøfte mulighederne med samarbejde med Trafikselskabet Movia, og i forbindelse med anlæg af letbanen vil et forsøg med førerløse busser på offentlig vej måske blive mere aktuelt. Når arbejdet og erfaringerne med førerløse busser er længere i proces, kan der evt. lægges en ny sag frem. Dette vil forventeligt tidligst ske om 2 år.

Fortsat plan om testforsøg på DTU

Autonomous Mobility planlægger fortsat at igangsætte testforsøget på DTU, og teststart er udskudt til efteråret 2018. I forbindelse med testforsøget vil Autonomous Mobility søge at afprøve og teste forskellige trafikale scenarier, således at køretøjerne kan videreudvikles til bedre at kunne håndtere mere komplicerede strækninger.

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

Ad 1) Anbefalet.

V stemte imod.

Ad 2) Anbefalet, dog således, at finansieringen overføres til finansiering af rilleskinnespor, jf. nærmere sag om rilleskinnespor på letbanen.

Kommunalbestyrelsen, den 8. maj 2018

Ad 1) Godkendt.

V (2) stemte imod.

Ad 2) Økonomiudvalgets protokollat af 3. maj 2018 godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

Rute Sorgenfri - Virum

Punkt 14: Anmodningssag vedr. ordensregler i kommunens parker

00.01.00-A00-58-17

Sagsfremstilling

Sigurd Agersnap (F) og Magnus Von Drejager (C) anmoder om, at der optages en sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

Ordensreglement for Virumparken

Et betydeligt antal unge i Lyngby-Taarbæk oplever, at de nuværende ordensregler i Virumparken er unødvendigt restriktive, hvilket mindsker deres brug af parken. På den baggrund foreslås det, at forvaltningen undersøger mulighederne for at lempe på ordensreglerne for Virumparken og forelægger sag herom for Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Godkendt, dog idet udvalget ønsker at sagens behandling sker i samarbejde med Kultur- og Fritidsudvalget og i dialog med Virum-Sorgenfri Borger- og Handelsforening.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Punkt 15: Anmodningssag vedr. trafik og mobilitet ved store planlægningsopgaver

00.01.00-A00-20-17

Sagsfremstilling

Formandskaberne for Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget foreslår, at der udarbejdes en præsentation som redegør for temaet "trafik og mobilitet som en del af den fysiske planlægning", dvs. planlægningsprocessen for den fysiske planlægning og trafikplanlægningen i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hensigten er at give den samlede Kommunalbestyrelse et indblik i planlægningsprocessen og de konkrete resultater, der allerede er enten planlagt og opnået i forbindelse med Tracéet, Dyrehavegaard samt øvrige igangværende store planlægningsopgaver, herunder helhedsplaner og lokalplaner.

Endvidere er hensigten at give Kommunalbestyrelsen lejlighed til at drøfte og inddrage andre trafikale indsatsområder i den fremtidige fysiske planlægning.

Præsentationen vil blive forelagt den samlede Kommunalbestyrelse ved et af Byplanudvalgets kommende møder.

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 25. april 2018, pkt. 12:

Byplanudvalget, den 25. april 2018

Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Punkt 16: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde i juni:

- Busomlægninger under anlæg af letbanen
- Parkeringssøgeringen
- Miljøtilsynsplan 2018-2022
- Forslag til lokalplan 288 for et område i Tracéet Nord - Hempel - med tilhørende miljørapport og udkast til udbygningsaftale
- Forslag om at sende støjhandlingsplan i offentlig høring
- Vejprojekt ifølge udbygningsaftalen omkring Skovriddergårdsvej 60
- Udkast til vandforsyningsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune
- Grønt Råd i LTK
- Klampenborgvej/Hjortekærsvej - status efter ombygning
- Godkendelse af VVM-tilladelse for forlængelse af Firskovvej
- Alternative stiføringer - Allerødruten
- Trafikanalyse for supplering af basisløsning for Letbanen langs Buddingevej
- Fartdæmpning af Trongårdsparken i forbindelse med ombygning af vejen
- Vedtagelse af tillæg 2 til spildevandsplan 2014-2018 forlængelse af Firskovvej
- Forslag til tillæg nr. 3 til Spildevandsplan 2014-2018 afvanding af del af Buddingevej og Hovedstadens Letbane

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 25. april 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Punkt 17: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

Ingen meddelelser til udvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Punkt 18: Lukket: Lukket punkt: Udbudssag (Beslutning)

04.01.14-S29-2-18