

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 14-08-2019

Mødedato Onsdag d. 14. august 2019 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
2. Anslået regnskab.....	4
Budget 2020-23 Budgetreduktions- og effektiviseringsforslag.....	6
Indhentning af ideer til kommuneplanlægning Kongevejen 79-81 og 83-85 (Beslutning).....	9
Handleplaner for Virum Bymidte og frigivelse af anlægsbevilling (Beslutning).....	11
Endelig godkendelse af vandforsyningsplan (Beslutning).....	16
Endelig vedtagelse af Støjhandlingsplan 2018-2023 (Beslutning).....	18
Allerødruten i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning).....	21
Forurening ved tidligere Atlas/Electrolux (Orientering).....	24
Vedligeholdelsesordninger på private fællesveje (Beslutning).....	27
Bestilling af bustrafik 2020 hos Movia (Beslutning).....	31
Movias udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 (Beslutning).....	36
EU-midler til forskningsprojekt om strategisk energiplanlægning (Beslutning).....	41
Prioritering af pulje til renovering og modernisering af legepladser (Beslutning).....	43
Mødekalender 2020 (Beslutning).....	48
Anmodningssag fra C om borgerkommunikation vedr. Letbanen.....	51
Kommende sager.....	52
Meddelelser.....	53

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Richard Sandbæk fremsatte en anmodningssag, som blev optaget på dagsordenen som pkt. 16.

Godkendt.

Punkt 2: 2. Anslået regnskab

00.30.14-A00-2-19

Resume

Teknik- og Miljøudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 2. anslået regnskab for 2019 på udvalgets område.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. redegørelsen om 2. anslået regnskab 2019 på Teknik- og Miljøudvalgets område anbefales godkendt,
2. status for implementeringen af budgetaftalen 2019-22 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Redegørelsen er udarbejdet på baggrund af forbruget og de gældende bevillinger pr. 30. juni 2019. I 1. anslået regnskab blev der konstateret en forventet samlet overskridelse af servicerammen på 65,9 mio. kr. i 2019. Den 27. juni godkendte Kommunalbestyrelsen forvaltningens handleplan, der skal reducere kommunes overskridelse af servicerammen i 2019 – dels ved en omgående opbremsning på udgifter på det centrale område, dels ved igangsættelse af en proces, der ligeledes skal sikre en opbremsning i kommunens institutioner og enheder.

Det blev samtidigt besluttet, at der ikke gives tillægsbevillinger finansieret af kassen i 2. anslået regnskab. I denne sag følges der således op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget, men der vil ikke blive foretages budgettilpasninger som følge heraf. Udgiftsudviklingen vil blive fulgt tæt frem mod 3. Anslået regnskab.

Resultatet af budgetopfølgning på Teknik- og Miljøudvalgets område er vist nedenfor. Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte bilag om '2. anslået regnskab 2019' side 27.

	Vedtaget	Korrigeret	Forventet	Forventet
		budget	regnskab	afvigelse
1.000 kr., netto				
	budget	budget	regnskab	afvigelse
Vej og Park	76.212	76.413	76.413	0
Trafik	52.016	55.681	55.681	0
Klima, Miljø og Natur	13.249	17.886	17.886	0
I alt	141.447	149.980	149.980	0

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

Vej og Park

Området forventes samlet set at overholde budgettet.

Trafik

Området forventes samlet set at overholde budgettet.

Klima, miljø og natur

Folketinget vedtog ultimo december 2018 nye bekendtgørelser på affaldsområdet, som afskaffer erhvervsaffaldsgebyr og jordgebyr for erhverv fra 1. januar 2019, dette kan medføre et merforbrug på området, hvis kommunerne ikke bliver tilstrækkeligt kompenseret.

Til udvalgets orientering er endvidere vedlagt en status for implementeringen af budgetaftalen 2019-22, herunder oversigt over implementeringen af aftaleelementerne opdelt på de enkelte fagudvalg (bilag).

Resultatet af Teknik- og Miljøudvalgets område indgår i det samlede 2. anslåede regnskab, som forelægges Økonomiudvalget den 16. august og Kommunalbestyrelsen den 29. august 2019.

Lovgrundlag

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

Økonomi

De økonomiske konsekvenser fremgår af tabel 1 ovenfor, samt af bilag "2. anslået regnskab 2019".

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Taget til efterretning.

Bilag

Notat om status implementering af budgetaftalen 2019-22 inkl. bilag - 2. AR 030719

Bogen 2019-08-07

Punkt 3: Budget 2020-23 Budgetreduktions- og effektiviseringsforslag

00.30.10-S55-4-19

Resume

Den politiske budgetproces for 2020-23 blev godkendt af Økonomiudvalget den 24. januar 2019, herunder en økonomisk ramme for effektiviseringer i 2020 svarende til mindst 1 pct. af serviceudgifterne på alle aktivitetsområder. Fagudvalgene har i maj og juni 2019 drøftet forvaltningens forslag til budgetreduktions- og effektiviseringsforslag. Efter Økonomiudvalgets samlede drøftelse af fagudvalgenes behandling i juni har forslagene været i høring. I denne sag fremsendes høringssvarene samt budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene på Teknik- og Miljøudvalgets område til udvalgets fornyede drøftelse og med henblik på anbefaling til Kommunalbestyrelsen om indarbejdelse i budget 2020-23.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene på udvalgets område, herunder de indkomne høringssvar, drøftes,
2. det godkendes, at forslagene indarbejdes i budget 2020-23.

Sagsfremstilling

Den politiske budgetproces for 2020-23 blev godkendt af Økonomiudvalget den 24. januar 2019, herunder at forvaltningen udarbejder budgetreduktions- og effektiviseringsforslag i 2020 svarende til en økonomisk ramme på mindst 1 pct. af serviceudgifterne (i alt 27 mio. kr.). Rammen for forslagene er fordelt på fagudvalgene ud fra områdernes andel af de samlede serviceudgifter.

Forvaltningen har udarbejdet en række forslag til budgetreduktioner og effektiviseringer på Teknik- og Miljøudvalgets område, som blev drøftet på udvalgets møder den 15. maj og 12. juni 2019. Teknik- og Miljøudvalgets protokolleret følgende på mødet den 12. juni 2019:

Drøftet.

Udvalget ønsker et notat, der beskriver en halv beskæring af parkeringskontrol.

Anbefalet, at forslagene sendes i høring.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Fagudvalgenes seneste behandling af budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene er forelagt Økonomiudvalget den 12. juni 2019, der besluttede følgende:

”Ad 1) Drøftet, idet forslaget om en reduktion i Administrationens løn- og driftsbudgetter i 2021 fremrykkes og implementeres fuldt ud fra 2020 (i alt 7,6 mio.kr.) og opskrives til 9 mio. kr. idet konsekvenserne for den borgerrettede service oplistes.

Ad 2) Alle forslag sendes i høring undtagen forslag om kapacitetstilpasning i dagplejen (tidligere besluttet) samt forslag om nedlæggelse af ledsageordning +67 år og ledsagelse til café på Virumgård (konsekvens af lovgivning). IT-

handleplanen tilføjes høringslisten med konsekvensbeskrivelse. Høringsperioden udvides, så den løber fra d. 13. juni til d. 3. juli 2019.

Forslagene behandles i fagudvalgene i uge 33, i Økonomiudvalget på et ekstraordinært møde d. 16. august 2019 kl. 13.00 og i Kommunalbestyrelsen den 29. august 2019. Tidspunktet for fremlæggelsen af det administrative budgetforslag justeres i lyset heraf og i lyset af tidspunktet for en kommende kommuneaftale.

Der udarbejdes en følgeskrivelse til høringen, der beskriver de budgetmæssige udfordringer og Kommunalbestyrelsens begrænsede handlerum.”.

På denne baggrund har alle budgetreduktions- og effektiviseringsforslag på Teknik- og Miljøudvalgets område været i høring hos de høringsberettigede parter i perioden 13. juni til 3. juli 2019. Høringsbrevet er vedlagt (bilag).

Budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene på Teknik- og Miljøudvalgets område (bilag), de indkomne høringssvar (bilag) samt forvaltningens notat herom (bilag) forelægges med denne sag til udvalgets behandling med henblik på anbefaling til Kommunalbestyrelsen om indarbejdelse i budget 2020-23. Der er ikke foretaget ændringer i forslagene efter udvalgets drøftelse i juni 2019, udover mindre redaktionelle ændringer.

Det bemærkes, at der er indkommet enkelte yderligere høringssvar efter forvaltningen har fremsendt høringssvar til Kommunalbestyrelsen den 4. juli 2019. De nye høringssvar indgår i det vedlagte materiale, og det er i oversigten angivet, hvilke høringssvar der er nye i forhold til det tidligere fremsendte.

Forvaltningen har på baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets ønske, udarbejdet et forslag, der beskriver en halv beskæring af den kommunale parkeringskontrol. Det bemærkes, at forslaget ikke har været i høring.

For så vidt angår høringssvaret fra Kgs. Lyngby Sogns Menighedsråd vedrørende kirkegårdstakster skal det bemærkes, at takstreguleringen skal ses som en normalisering af takstniveauet med hensigten til at skabe fremtidig udgiftsneutral drift for kommunalt begravelsesvæsenet. Prisen for kistegravplads beregnes for 20 års periode og indeholder prisen for jordleje, fælles omkostninger, renhold samt udgifter til anlæg.

Det vurderes ikke, at de udarbejdede forslag på Teknik- og Miljøudvalgets område kan anvendes allerede i 2019.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Der er udarbejdet budgetreduktions- og effektiviseringsforslag for i alt -2,7 mio. kr. i 2020 og -3,3 mio. kr. i hvert af årene 2021-23 på Teknik- og Miljøudvalgets område, jf. vedlagte oversigt og forslag (bilag).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1) Drøftet.

Ad 2) Anbefalet, idet Flextur, (106BR_TMU) fjernes fra effektiviseringsforslagene.

Udvalget bemærker, at de ikke kan anbefale en fuldkommen nedlæggelse af Parkeringskontrollen, (101BR_TMU).

Bilag

Forslag om beskæring af parkeringskontrol- revideret

Rettelsesblad til bilaget Forslag til beskæring af parkeringskontrol

Budgetreduktionsforslag 2020-2023 Høringsbrev 130619

Budgetreduktionsforslag 2020-2023

Notat om bemærkninger til høringssvar til KMB 040719

Samlede høringssvar 070819

Punkt 4: Indhentning af ideer til kommuneplanlægning Kongevejen 79-81 og 83-85 (Beslutning)

01.02.15-P16-2-19

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 29. maj 2019 (lukket møde), at ejendommene Kongevejen 79-81, det tidligere landbrugsmuseum, og Kongevejen 83-85, Virumgård, skal sættes til salg ved offentligt udbud. Den gældende kommuneplanramme skal derfor ændres. Det forudsætter, at der først foretages en indhentning af ideer og forslag til planlægningen, hvilket der med sagen søges om godkendelse til.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes at indhentning af idéer og forslag til planlægningen igangsættes, samt at der indledes med en besigtigelse på stedet for interesserede borgere.

Sagsfremstilling

Ejendommen, Kongevejen 79-81, det tidligere landbrugsmuseum, og Kongevejen 83-85, Virumgård, udlægges til publikumsorienterede formål som f.eks. udstillingsformål med dertil knyttede aktiviteter. Det tidligere landbrugsmuseum samt Virumgårds hovedbygning forudsættes bibeholdt og istandsat. Ejendommen udgør en del af matr.nr. 9b og i sin helhed matr.nr. 9mm, begge Virum, Kgs Lyngby og afgrænses mod nord ved stien mellem Sorgenfri og Kongevejen (bilag). Ejendommen er i sin helhed omfattet af kommuneplanens ramme 8.5.44 Virumgård, hvor følgende hovedindhold er fastlagt:

- Arealet er udlagt til rekreativt område med mulighed for servicearealer til Frilandsmuseet
- Bebyggelsesprocent for området under et er fastsat til 15%
- Maks etageantal 1 etage
- Der skal sikres areal til et rampeanlæg til omfartsvejen
- Der skal sikres mulighed for at føre hovedstien fra Sorgenfri over Virumgård gennem området til Kongevejen (stien er anlagt)

For at kunne ændre kommuneplanens ramme igennem et kommuneplantillæg skal der foretages indhentning af idéer og forslag til planlægningen jf. Planlovens § 23 c. Forvaltningen har udarbejdet et dokument med oplysninger om arealet og den påtænkte anvendelse til indhentning af ideer og forslag (bilag).

Forvaltningen foreslår, at ideindhentningen sendes i offentlig høring i 4 uger fra den 3. september 2019 til og med den 1. oktober 2019. Forvaltningen foreslår, at der afholdes borgermøde i form af besigtigelse på stedet for interesserede borgere den 10. september 2019. Idéindhentningen annonceres på hjemmeside og sociale medier, i Det Grønne Område og sendes via E-post til borgere i kvarteret syd for - Gartnerhaven og Gartnersvinget samt grundejerforeninger og boligselskaber i området.

Tids- og procesplan

Efter idéindhentningen udarbejdes der et kommuneplantillæg, der fremlægges i offentlig høring i 8 uger. Samtidig sættes ejendommen til salg ved et offentlig udbud, hvor købspris skal ledsages af et dispositionsforslag, der kan danne udgangspunkt for en senere lokalplan. Det forventes, at der skal udarbejdes miljøvurdering med særlig vægt på de trafikale forhold.

Foreløbig tidsplan:

- December 2019 - januar 2020: Offentlig fremlæggelse af forslag til kommuneplantillæg og offentligt udbud af ejendommen.
- Ultimo marts 2020: Endelig vedtagelse af kommuneplantillæg og valg af køber.

Såfremt købstilbud er ledsaget af et dispositionsforslag, der kan danne baggrund for en byggeretsgivende lokalplan og købstilbuddet kan godkendes endeligt og uden forbehold, kan lokalplanarbejdet igangsættes i april 2020. I så fald vil der kunne fremlægges et forslag til lokalplan i august og september 2020, og endelig vedtagelse vil kunne ske inden udgangen af 2020.

En endelig købsaftale kan først indgås når der foreligger en vedtaget lokalplan.

Lovgrundlag

Planlovens § 23 c.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Byplanudvalget, den 14. august 2019

Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Inge Sandager (V).

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Anbefalet, idet udvalget gør opmærksom på behov for tilstrækkelig parkeringsdækning.

Bilag

Oversigt over ejendommen - Rammeområde 8.5.44

Oversigtskort

Bilag 3 Indkaldelse af ideer og forslag 7. august 2019

Punkt 5: Handleplaner for Virum Bymidte og frigivelse af anlægsbevilling (Beslutning)

05.00.00-G01-173-17

Resume

Efter dialogmøde med Virum-Sorgenfri Handels- og borgerforening m.fl. den 26. februar 2019 forelægges handleplan for konkrete trafikløsninger og for frigivelse af anlægsbevilling dertil. Forvaltningen peger på, at der anlægges rundkørsel i krydset Virum Torv, og trafikløsninger på Frederiksdalsvej og Grønnevej, for at give fodgænger og cyklister mulighed for at krydse vejen og komme til og fra Virum Station. Det forventes at anlægsarbejdet udføres foråret 2021.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der anlægges rundkørsel på Virum Torv,
2. der anlægges en hævet flade på Grønnevej og to hævede flader på Frederiksdalsvej, dobbeltrettet cykelsti i nordlige side af Frederiksdalsvej mellem de hævede flader samt ny belysning og istandsættelse af fortovet på strækningen mellem Grønnevej og Geels Plads,
3. detailprojekteringen igangsættes primo 2020 og anlæggene udføres forår 2021,
4. der frigives anlægsbevilling på 5,439 mio. kr. til detailprojektering, udbud og anlæg af trafikløsningerne. Bevillingen finansieres af anlægsbudgettet til "Byudvikling Virum-Sorgenfri" afsat i budget 2019-2021 med justeringer i budgetårene som angivet under økonomi.

Sagsfremstilling

Baggrund

Kommunalbestyrelsen har den 2. november 2017 godkendt helhedsplan for Virum Bymidte med det formål at udvikle området til et attraktivt og levende sted at mødes og opholde sig. I forbindelse med godkendelsen blev der frigivet anlægsbevilling til udarbejdelse af trafikanalyse til at belyse de trafikale fokusområder i planen.

Der er udarbejdet trafikanalyse med løsningsforslag på de trafikale problemer. Trafikanalysen har været forelagt Teknik- og Miljøudvalget på møde den 19. september 2018. Udvalget har taget analysen til efterretning og besluttede, at invitere Virum/Sorgenfri Handels- og Borgerforening m.fl. til dialogmøde med henblik på drøftelse af trafikanalysen samt at få deres kommentarer dertil. Samtidig besluttede udvalget, at forvaltningen efter dialog fremsætter sag som beslutningsgrundlag for udarbejdelse af konkrete handleplaner, herunder prioritering og afklaring af anlægsøkonomi.

Dialogmøde

Der har været afholdt dialogmøde den 26. februar 2019. Resultaterne af trafikanalysen, løsningsforslag (bilag) og inspirationskatalog (for ombygning af parkeringshjørnerne på Virum Torv) er gennemgået. Referat (bilag) fra mødet er udsendt. Der var endvidere frist til den 26. marts 2019 til at komme med bemærkninger. Forvaltningen har efterfølgende modtaget fire henvendelser (bilag) fra mødedeltagerne.

Rundkørsel i krydset Virum Torv

Krydset på Virum Torv er foreslået ombygget til enten rundkørsel eller signalreguleret kryds med venstresvingsbaner. Begge krydsudformninger er mulige løsninger, som vil forbedre trafikikkerheden og afviklingen, og som kan håndtere den forventede fremtidige trafik. Der er beregnet anlægsoverslag for løsningerne, der stort set koster det samme. Arealmæssigt fylder løsningerne næsten det samme, således at det stadig er muligt at bevare parkeringspladserne eller omdanne torvets "hjørner" til ophold eller andet.

Det er i trafikanalysen vurderet om det nuværende signalkryds på Virum Torv kan håndtere den nuværende og fremtidige trafik 10 år fremover (generel trafikvækst og øget trafik til posthusgrunden). Beregninger viser, at nuværende trafik kan afvikles på fornuftig vis, men at afvikling af fremtidig trafik vil give problemer om eftermiddagen med lange kødannelser, som influerer på trafikken i krydset Frederiksdalsvej/Geels Plads.

På dialogmødet blev løsningerne gennemgået, og der var overvejende stemning for en rundkørsel, da den er fartdæmpende, den giver fodgængere mulighed for at passere vejen i 2 tempi (der er midterheller i alle ben). Virum Torv blev oprindeligt anlagt som et butikstorv med en rundkørsel i midten (bilag). Dette understreges stadig af bebyggelsens buede form og torvedannelsen, som omkranser krydset og danner en cirkelform. Det vil være naturligt for byrummet på torvet at genskabe rundkørslen, så man understreget bebyggelsens form. Der var dog bekymring for, om skolebørnene kan overskue en rundkørsel.

Frederiksdalsvej

Frederiksdalsvej er en barriere for fodgængere og cyklister til Virum Station. Der er i dag behov for at komme på tværs af vejen, hvilket forventes at blive større i forbindelse med byudviklingen af posthusgrunden. Det er foreslået, at der anlægges to hævede flader på Frederiksdalsvej og en på Grønnevej som ekstra fartdæmpende foranstaltning inden for 40 km/t-zone, hvorved fodgængere og cyklister gives mulighed for at krydse vejen, hvor hastigheden er lav. Samtidig foreslås, at beplantningen i sydlige side ændres til en lavere beplantning for at skabe bedre oversigt. Det er endvidere foreslået at etablere dobbelttrettet cykelsti på en strækning i den nordlige side af Frederiksdalsvej.

Højresvingsløsningen mod Skovridergårdsvej i krydset Frederiksdalsvej/Geels Plads/Skovridergårdsvej udgår af projektet, da etableringen heraf i henhold til udbygningsaftalen om posthusgrunden etableres i forbindelse med dette projekt, jf. beslutning på møde den 12. juni 2019 i Teknik- og Miljøudvalget.

På dialogmødet blev forslagene i helhedsplanen drøftet. Der var ønsker om følgende yderligere tiltag:

- Længere hævede flader eller "sivegade" a la Lyngby Hovedgade
- Dobbelttrettet cykelsti i begge sider af vejen
- Vejtræer i begge sider af vejen tilsvarende strækningen på Frederiksdalsvej øst for
- Forskønnelse/maling af jernbanebroen
- Bevarelse af flagstangshuller
- Forbedring af cykelparkering på Virum Torv

Forslag til yderligere tiltag er gennemgået i notat (bilag)

Indretning af parkeringshjørnerne på torvet

Formålet med trafikanalysen har primært været at komme med forslag til forbedring af trafikafvikling og sikkerhed i krydset på Virum Torv og at skabe bedre passage over Frederiksdalsvej for fodgængere og cyklister. Der er dog udarbejdet et inspirationskatalog til indretning af parkeringshjørnerne på Virum Torv, som et oplæg til dialog. Kataloget illustrerer muligheder, og der er derfor ikke foretaget anlægsoverslag.

Inspirationskataloget blev drøftet på mødet i februar. Der var meget blandede holdninger til benyttelsen af hjørnerne - mere eller mindre parkering/udeservering, forbedring af cykelparkeringen (der er p.t ikke nogen permanente cykelstativer på Virum Torv) o.l. Der blev rejst forslag om, parkeringshjørnerne indrettes hensigtsmæssigt i dialog med forretningerne og de handlende, samt at der i forbindelse med omdannelse af tovet indgås aftale med landskabsarkitekter eller lignende til at stå for udformningen af et nyt byrum. Forvaltningen vurderer derfor, at der er behov for særskilt proces for indretning af parkeringshjørnerne på Virum Torv.

Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat midler i budgettet til eventuel ombygning af parkeringshjørnerne.

Handleplaner for anlæg af trafikløsninger Virum Bymidte

På baggrund af dialogmødet og tilbagemeldinger derfra, foreslår forvaltningen, at der udføres følgende konkrete trafikløsninger:

- Krydset ombygges til rundkørsel, herunder at der i den videre projektering er fokus på at sikre forholdene for de lette trafikanter samt vurdering af ind- og udkørsler til parkeringspladserne.
- Etablering af hævet flade på Grønnevej og to hævede flader på Frederiksdalsvej.
- Beplantningen i den sydlige side af Frederiksdalsvej ændres til en lavere beplantning (træerne bevares).
- Etablering dobbelttrettet cykelsti i nordlige side af Frederiksdalsvej mellem de hævede flader. Der indgås dialog med DSB Ejendomme herom, da mindre ændring skal foretages på deres areal. Forvaltningen forventer, at der kan indgås aftale herom.
- Ny belysning og istandsættelse af fortovet på Frederiksdalsvej på strækningen mellem Grønnevej - Geels Plads.
- Flagstangshuller på Frederiksdalsvej genetableres.
- Etablering ca. 20 cykelstativer på Virum Torv, således det er funktionelt frem til en evt. senere ombygning. Disse anlægges såfremt at der er råderum til det inden for budgettet

Forvaltningen anbefaler, at alle trafikanlæggene anlægges på en gang, da det vurderes, at en opdeling af anlægsarbejdet i mindre projekter vil fordyre projektet bl.a. på grund af etablering af arbejdsplads flere gange.

Tidsplan for anlægsarbejdet

Det forventes, at anlægsarbejdet kan udføres 2021.

Lovgrundlag

Frederiksdalsvej og Grønnevej er offentlige veje. I henhold til vejlovens § 8 bestemmer vejmyndigheden, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje.

Økonomi

Der er afsat en korrigeret anlægssum på 5,3398 mio. kr. i årene 2019-21 under projekt "Byudvikling Virum-Sorgenfri". Der er endnu ikke tildelt anlægsbevillinger. Med Budgetaftalen 2018-2021 præciseres det, at "Puljen udmøntes til byrumsfornyelse i Virum og Sorgenfri. Midlerne anvendes blandt andet til opgradering af Frederiksdalsvej med lys og fliser samt stier, der kan forbinde områderne". Der er et restbeløb på projekt "Trafikanalyse - Virum Bymidte" på 99.422 kr., som overføres til projekt "Byudvikling Virum-Sorgenfri" forudsat, at 2. anslået regnskab godkendes. Der er således en samlet korrigeret anlægssum på 5,439 mio. kr.

Det skal præciseres, at det foreslås at hele anlægssummen benyttes til trafikløsninger i Virum, og at der således ikke er afsat midler til Byudvikling i Sorgenfri.

Da anlæggene først forventes udført forår 2021 foreslås, at der foretages følgende budgetjusteringer, således at der står beløb på 505.900 kr. i Budget 2020 samt beløb på 4.933.322 kr. i Budget 2021.

Der er foretaget anlægsoverslag for Handleplaner for anlæg af trafikløsninger Virum Bymidte inkl. ny belysning og istandsættelse af fortovet på Frederiksdalsvej:

Trafikale løsninger	anlægsoverslag afrundet [kr.]
Hævede flader (2 på Frederiksdalsvej og 1 på Grønnevej)	130.000
Frederiksdalsvej (dobbeltrættet cykelsti mellem de hævede flader, beplantning og tilpasning af fortov og cykelsti til hævede flader)	350.000
Rundkørsel	1.800.000
Trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision	50.000
Projektering ca. 15%	350.000
Arbejdsplads inkl. afmærkning for vejarbejde ca. 20%	460.000
Tilsyn og Byggeledelse ca. 5%	110.000
Ny belysning af fortov og cykelsti på Frederiksdalsvej (mellem Virum Torv og Geels Plads)	630.000
Istandsættelse af fortov på Frederiksdalsvej inkl. genetablering af flagstangshuller (mellem Virum Torv og Geels Plads)*	800.000
Uforudsete udgifter ca. 20%	770.000
SUM	5.440.000

* Beløbet er reduceret, af hensyn til at projektet kan gennemføres. Det forventes dog, at flagstangshuller kan genetableres inden for anlægsoverslag for istandsættelse af fortove.

Af hensyn til at projektet kan gennemføres inden for korrigeret anlægssum, er beløb til istandsættelse af fortov på Frederiksdalsvej reduceret fra 700.000 kr. til 630.0000 kr. Det foreslås, at hele strækningen tages med i udbud, men at det kun er den del der er råderum til inden for budgettet, der istandsættes, og hvis der ikke er råd til istandsættelse af hele strækningen, så oprettes den resterende del.

Etablering af 20 stk. cykelstativer på Virum Torv forventes at koste 50.000 kr. Det foreslås, at disse anlægges, såfremt at der er råderum til det inden for korrigeret anlægssum.

Der er ikke foretaget anlægsoverslag over evt. ombygning af parkeringshjørnerne på Virum Torv. Der er udarbejdet inspirationskatalog som et oplæg til dialog herom. Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat midler i budgettet til eventuel ombygning af parkeringshjørnerne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget fsva. pkt.1 og 2 til orientering.

Beslutning

Byplanudvalget, den 14. august 2019

Ad 1-2) Taget til efterretning.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Inge Sandager (V).

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1-4) Anbefalet, idet sagen oversendes til Økonomiudvalget med henblik på prioritering ifm. budgetforhandlinger 2020-23.

Bilag

Løsningsforslag fra trafikanalyse – oversigtsplan

Referat fra dialogmøde 26022019 om Helhedsplan Virum Bymidte

Henvendelse efter dialogmødet

Historiske billeder af Virum Torv

Gennemgang af yderligere trafikløsninger

Oversigtskort

Punkt 6: Endelig godkendelse af vandforsyningsplan (Beslutning)

09.00.06-G00-1-15

Resume

Vandforsyningsplanen beskriver den nuværende og fremtidige forsyning af drikkevand til kommunens borgere. Vandforsyningsplanen har været i offentlig høring og forelægges nu til endelig godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at vandforsyningsplanen og den sammenfattende redegørelse for Lyngby-Taarbæk Kommune godkendes.

Sagsfremstilling

Udkast til vandforsyningsplanen og den tilhørende miljøvurdering (bilag) blev godkendt på møde i Teknik- og Miljøudvalget den 5. august 2018, hvorefter planen og miljøvurderingen har været i offentlig høring i perioden 16. august til 11. oktober 2018. Der er indkommet fem høringssvar, der har givet anledning til små rettelser i den tidligere forelagte plan. Overordnet omhandler høringssvarene bekymringer omkring påvirkning af natur samt eksisterende indvinding ved etablering af nye kildepladser. Derudover er der ønsker til strategi for reduceret vandforbrug.

Høringssvarene er beskrevet i vedlagte høringsnotat (bilag). Sproglige rettelser og afsnit om vandforbrug er præciseret i planen. Forvaltningen forelægger nu den reviderede vandforsyningsplan (bilag) til godkendelse. Forvaltningen har desuden udarbejdet en sammenfattende redegørelse (bilag) efter miljøvurderingsloven, bl.a. for, hvordan miljøsyn er integreret i planen. Den sammenfattende redegørelse skal offentliggøres samtidigt med den endelige plan.

En vandforsyningsplan beskriver, hvordan borgerne forsynes med drikkevand nu og i fremtiden. I vandforsyningsplanen fremgår en række mål om forsyning, drikkevandskvalitet, vandforbrug mv. Overordnet fremgår det, at den høje forsyningssikkerhed og drikkevandskvalitet skal opretholdes, og vandindvindingen skal være i balance med natur og miljø. Endvidere må vandforbruget pr. borger ikke øges.

Vandindvinding, import og distribution af drikkevand foretages af Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningsselskabet). Lyngby-Taarbæk Forsyning forsyner hele kommunen med drikkevand. Kun en enkelt virksomhed har en egen indvinding til produktion af vand, der ikke kræver drikkevandskvalitet, og golfbanen i Dyrehaven indvinder vand til vanding af delområder af banen.

Vandforsyningsplanen beskriver den nuværende indvindingsstruktur, som bygger på indvinding af grundvand fra to kildepladser i kommunen. Grundvandet pumpes op og behandles på to vandværker i kommunen, hvorefter det ledes til vandtårnet, der er placeret på DTU. Der indvindes i dag ca. 30-40% af drikkevandet i kommunen. Resten af drikkevandet importeres fra Sjælsø Vandværk i Rudersdal Kommune.

Opretholdelse af egen vandindvinding i kommunen suppleret med import af drikkevand giver en høj sikkerhed for forsyning af borgerne med rent drikkevand.

Vandforbruget i Lyngby-Taarbæk Kommune har i de sidste mange år ligget jævnt på omkring 3,1 mio. m³. Over de næste 10 år forventes vandforbruget at blive øget med op til 0,4 mio. m³/år bl.a. pga. stigning befolkningsantallet og erhverv.

Det fremgår af tidligere udkast til vandforsyningsplanen (2010) et ønske om, at indvindingen i kommunen fordeles over flere kildepladser samt, at der søges størst mulig grad af selvforsyning inden for kommunegrænsen. Lyngby-Taarbæk Forsyningsbestyrelse har derfor ønsket at øge egenindvindingen i kommunen, hvilket bl.a. fremgår af Forsyningsselskabets strategianalyse fra 2014. Forsyningsselskabet har derfor arbejdet på at finde nye kildepladser.

Forsyningsselskabet ønsker at bygge et nyt vandværk til erstatning for de to gamle vandværker (forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 25. april 2018, sag nr. 8). Indvinding af grundvand vil fortsat ske fra de eksisterende kildepladser og forventes at blive suppleret med indvinding af grundvand fra nye kildepladser, som Lyngby-Taarbæk Forsyning er i gang med at undersøge på Dyrehavegårds Jorder og ved Fuglevad/Brede. Den fremtidige forsyningsstruktur skal baseres på en balanceret fordeling imellem Lyngby-Taarbæk Forsynings egenproduktion og import af drikkevand fra Sjælsø Vandværk.

Grundvandet, der indvindes i kommunen, er generelt af god kvalitet. Dog findes der af og til indhold af både pesticider og klorerede opløsningsmidler under grænseværdien for drikkevand. Kommunen fører tilsyn med, at drikkevandskvaliteten overholder gældende lovgivning, således at drikkevandet, der leveres til borgerne, har en god kvalitet.

Lovgrundlag

Vandforsyningsplanen udarbejdes jf. § 14 og 14a i Vandforsyningsloven (LBK nr. 118 af 22/02/2018) og Bekendtgørelse om vandforsyningsplanlægning (BEK nr. 831 af 27/06/2016).

I henhold til Bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 1225 af 25/10/2018) er der gennemført en miljøvurdering af vandforsyningsplanen.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Anbefalet, idet udvalget bemærker, at Vandforsyningsplanen er rammen og mål for Lyngby-Taarbæk Forsynings drift af vandforsyningsområdet. I den forbindelse ser udvalget gerne indsatsen mod vandspild intensiveret

Bilag

Miljøvurdering af vandforsyningsplan 2018 inkl. bilag

Vandforsyningsplan

Miljøvurdering_sammenfattende redegørelse

Høringsnotat_bilagA_sammenfattende_redegørelse

Bilag G Plan for den fremtidige vandforsyning

Bilag C Ledningsplan og forsyningsområde

Bilag B Naturområder og forureninger

Bilag A Grundvandsressourcen

Punkt 7: Endelig vedtagelse af Støjhandlingsplan 2018-2023 (Beslutning)

09.11.00-G01-2-17

Resume

Det er lovbestemt, at Lyngby-Taarbæk Kommune hvert femte år skal udarbejde en ny støjhandlingsplan for trafikstøjen i kommunen. Støjhandlingsplanen har til formål at prioritere støjdæmpende tiltag i kommunen. Udkast til "Støjhandlingsplan 2018-2023" har været i offentlig høring i 8 uger og fremlægges nu til endelig godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. "Støjhandlingsplan 2018 – 2023" godkendes med de mindre justeringer, der er foretaget,
2. det fremtidige anlægsbudget til realisering af støjreducerende projekter i kommunen skal drøftes ved forhandlinger for budget 2020-2023.

Sagsfremstilling

Ifølge "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" skal Lyngby-Taarbæk Kommune (som en del af hovedstadsområdet) hvert femte år udarbejde en støjhandlingsplan for trafikstøj.

Støjhandlingsplanen (bilag) gennemgår fakta om trafikstøj, herunder gældende grænseværdier, resume af støjkortlægning 2017/2018, udpegning af indsatsområder, virkemidler til støjbekæmpelse og forslag til prioritering af støjdæmpende tiltag i kommunen, inkl. økonomioverslag. De støjdæmpende tiltag er prioriteret efter, hvor der opnås den største støjbeskyttelse for de afsatte midler.

Den 5. december 2018 godkendte Teknik- og Miljøudvalget, at forslag til "Støjhandlingsplan 2018 – 2023" skulle sendes i offentlig høring.

Støjhandlingsplanen har været fremlagt i høring fra den 10. december 2018 til 18. februar 2019 på kommunens hjemmeside. Der er orienteret om høringen dels på kommunens hjemmeside og dels i Det Grønne Område.

Der er i løbet af høringsperioden modtaget 10 høringsbemærkninger fra privatpersoner og grundejerforeninger. Alle høringsbemærkninger er sammenfattet med et resumé og forvaltningens bemærkninger i et høringsnotat (bilag). Privatpersoners navne og adresser er i vedhæftede bilag anonymiseret.

De indkomne høringsbemærkninger er behandlet og vurderet i samarbejde med kommunens rådgiver. I mange af høringsssvarene fremføres ønsker til prioritering af støjbeskyttelsen i specifikke boligområder, der opleves særligt påvirket af støj fra vejtrafikken. Der spørges til udlægning af støjsvag belægning, hastighedsnedsættelse, regulering af trafikken og forbedring af støjafskærmning langs såvel kommunens som statens vejstrækninger. Resumeeet af de indkomne høringsbemærkninger er indsat i støjhandlingsplanen i afsnit "3.12 Referat af den offentlige høring".

I den endelige version af støjhandlingsplanen er der desuden foretaget enkelte redaktionelle tilpasninger som beskrevet i høringsnotatet.

Ved endelig vedtagelse af Støjhandlingsplan 2018 – 2023, vil den blive indsendt til Miljøstyrelsen, som samler alle støjhandleplaner for at sikre fælles overblik.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner (BEK nr. 1065 af 12/09/2017).

Økonomi

I støjhandlingsplanen er der prioriteret projekter til en samlet udgift på knapt 80 mio. kr. Heraf er flere projekter langs Helsingørmotorvejen, som Vejdirektoratet er myndighed for. Vejdirektoratet er ansvarlig for at udarbejde støjhandlingsplan herfor og søge at forebygge støjgener fra statsvejene. Således er der prioriteret projekter for i alt ca. 54 mio. kr. langs de kommunale veje.

Nogle af de prioriterede kommunale strækninger indgår i det kommende letbanetrace, hvorfor støjbilledet med letbanens ibrugtagning for disse strækninger forventes ændret. Prioriteringen af disse strækninger sker således under forbehold herfor.

Der er i kommunens budget pt. ikke afsat midler til at realisere de listede projekter i støjhandlingsplanen. I budgetaftalen for 2019-22 er det dog besluttet, at provenuet ved eventuelt salg af den nordligste del af Tracéet Syd (C2) skal bruges til implementering af indsatser i støjhandlingsplanen og skolevejsanalysen.

Forvaltningen foreslår, at et fremtidigt anlægsbudget til realisering af støjreducerende projekter i kommunen drøftes ved forhandlinger for budget 2020-2023.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 10. april 2019

Udsat, idet udvalget ønsker, at støjhandlingsplanen indarbejder flere af de indkomne pointer fra høringssvarene.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Kasper Langberg (B).

Supplerende sagsfremstilling

På baggrund af protokol fra sidste møde har forvaltningen anmodet Cowi (som har udarbejdet udkastet til Støjhandlingsplan 2018 – 2023) om at foretage en supplerende vurdering af boligområderne ved Eremitageparken og nord for Vejporten jf. høringssvar fra Hjortekær Grundejerforening. Forvaltningen har udarbejdet et opsamlende notat (bilag).

Vurderingen har ikke givet anledning til ændringer i støjhandlingsplanen.

Forvaltningen anbefaler, at formandskabet på vegne af udvalget retter henvendelse til Transport- og Boligministeren for at opfordre til at fremskynde de udpegede indsatsområder i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Tilføjelse til økonomiafsnittet

Endeligt skal det nævnes, at der i forbindelse med Støjhandlingsplan 2013 – 2018 blev afsat en pulje til facadeisolering, hvorfra borgerne kunne søge om tilskud til bl.a. støjdæmpende vinduer. Udmøntning af projekt i en etageejendom på Lyngby Torv udestår fortsat, men der er givet tilsagn herom. Den resterende del af puljen på knapt ½ mio. kr. er således reserveret til dette projekt samt rådgiverydelser. Projektet på ejendommen er af en række årsager blevet forsinket. Ejer af ejendommen har nu oplyst at arbejdet forventes igangsat med henblik på afslutning i indeværende år.

Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ”Støjhandlingsplan 2018 – 2023” godkendes med de mindre justeringer, der er foretaget,
2. det fremtidige anlægsbudget til realisering af støjreducerende projekter i kommunen skal drøftes ved forhandlinger for budget 2020-2023.
3. det godkendes, at formandskabet på vegne af udvalget retter henvendelse til Transport- og Boligministeren for at opfordre til at fremskynde de udpegede indsatsområder i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1-3) Anbefalet, idet udvalget bemærker, at støjhandlingsplanen er en teoretisk beregning af støjen og effekten af de støjreducerende tiltag.

Bilag

Høringsnotat

Støjhandlingsplan 2018 - 2023

Supplerende vurdering af boligområder ved Eremitageparken og nord for Vejporten

Punkt 8: Allerødtruten i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning)

05.01.02-G00-7-15

Resume

Den 19. september 2018 besluttede Kommunalbestyrelsen en alternativ stiføring for Allerødtrutens etape 2. Vejdirektoratet har afvist at godkende denne. Det skal derfor besluttes, hvordan Allerødtrutens etape 2 i givet fald skal fuldføres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen ansøger Vejdirektoratet om godkendelse af, at etape 2 udgår af projektet,
2. 1,704 mio. kr. af det forventede restbudget på 2,976 mio. kr. overføres til bevillingsprogrammet vedørende genhusning af Musikskolen, og at bevillingen (1,704 mio. kr.) frigives.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet at medvirke til anlæggelse af supercykelstien Allerødtruten mellem København og Allerød. Allerødtruten har to etaper i Lyngby-Taarbæk Kommune, og etape 1 blev indviet i 2017. Etape 1 forløber bl.a. via Lyngby Hovedgade, som ikke følger den normale definition af en supercykelsti. Derfor indeholder Allerødtruten i Lyngby-Taarbæk Kommune både en etape 1 og en etape 2, så cyklisterne får et alternativ til Lyngby Hovedgade. Vejdirektoratet har givet tilsagn om 50 % medfinansiering af Allerødtruten.

Den 19. september 2018 besluttede Kommunalbestyrelsen, at Allerødtrutens etape 2 ikke skal ligge i det beskyttede naturområde ved Lyngby Sø men i stedet gå under tunnellerne, der forbinder Gl. Bagsværdvej med Sorgenfrivej. Forvaltningen har ansøgt Vejdirektoratet om godkendelse af denne stiføring.

Vejdirektoratet har i foråret 2019 meddelt, at projektændringen ikke kan godkendes, fordi ændringen ikke opfylder puljens formål, da cyklisterne skal trække gennem tunnellerne. Det er en forudsætning for at fastholde det opnåede tilskud til Allerødtrutens etape 1, at projektet alene kan ændres med Vejdirektoratets godkendelse.

Forvaltningen og Vejdirektoratet har været i dialog om, hvordan etape 2 kan håndteres, således Allerødtrute-projektet kan fuldføres. De nedenfor oplistede løsningsmodeller 1, 2 og 4 forudsætter en konkret godkendelse af Vejdirektoratet, fordi her er tale om en projektændring. Vejdirektoratet har allerede taget stilling til model 3, da den oprindelige stiføring er en del af det oprindeligt godkendte projekt (bilag).

På baggrund af dialogen med Vejdirektoratet forventer forvaltningen, at løsningsmodellerne 1 og 2 vil kunne opnå Vejdirektoratets godkendelse, hvorved tilskuddet til etape 1 ikke bortfalder.

Løsningsmodeller:

1. Projektændring, hvor etape 2 udgår af projektet.
2. Projektændring, hvor etape 2 udgår af projektet, dog gennemfører kommunen forbedringer af etape 1 med nogle af de midler, der skulle bruges til etape 2.
3. Den oprindelige stiføring genovervejes, herunder at der skal afsættes flere midler for etablering, idet det oprindelige budgetoverslag ikke er tilstrækkelig.
4. Projektændring, hvor etape 2 får en alternativ stiføring.

Anbefaling

Forvaltningen har set på mulighederne for at gennemføre løsningsmodellerne og anbefaler derfor løsningsmodel 1, hvor etape 2 helt udgår af projektet. Både løsningsmodel 3 og 4 vil forudsætte, at Allerødruete-projektet tilføres flere midler, og løsningsmodel 2 er umiddelbart ikke mulig at gennemføre. Begrundelsen for anbefalingen uddybes nedenfor.

Begrundelse for anbefalingen

Løsningsmodel 2: Etape 1 kan ikke umiddelbart forbedres, fordi der ikke er den nødvendige plads på Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Jernbanevej. Hvis der skal skabes bedre plads til cyklister, vil fortovs-, parkerings- eller kørebaneareal skulle reduceres. I dag er der en høj benyttelse af parkeringspladserne langs vejen, og fortovsarealerne bliver brugt til både udeserveringer, udstillinger og gående. Desuden sker der mange ændringer i Kgs. Lyngby for tiden på grund af byudvikling og etablering af letbanen, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at sikre cyklisterne en bedre fremkommelighed gennem de fem signalanlæg på etape 1.

Løsningsmodel 3: Det resterende budget til etape 2 er mindre end det budget, som de overordnede budgetvurderinger har fundet nødvendigt til anlæggelse af etape 2. På grund af prisfremskrivningen og de overordnede budgetvurderinger vurderer forvaltningen, at den oprindelige etape 2 ikke kan anlægges for det godkendte budget, og sammenholdt med de penge som etape 1 har brugt af etape 2's budget, så forventes den oprindelige etape 2 at mangle et sted mellem 2-3 mio. kr., hvilket først kan konkretiseres, når der forelægger et skitseprojekt for strækningen.

Evalueringen af supercykelstierne gennemført i foråret 2019 har vist, at når kvalitet og sikkerhed øges på cykelstierne, så vælger flere at cykle. Den oprindelige stiføring for etape 2, vil efter forvaltningens vurdering sikre adskillelse af cyklister og gående på den eksisterende cykelrute nr. 69 i det beskyttede område ved Lyngby Sø, jf. sag i Teknik- og Miljøudvalget den 19. september 2018.

Løsningsmodel 4: I forhold til de fremlagte alternative stiføringer er der større eller mindre udfordringer ved samtlige. Det er forvaltningens vurdering, at ingen af de alternative stiføringer vil kunne godkendes af Vejdirektoratet, medmindre kommunen foretager tilpasninger af bro- og/eller tunnelkonstruktioner, hvilket vil medføre relativt store anlægsændringer og dermed store omkostninger. Derfor forventes de alternative stiføringer at mangle omkring 14 mio. kr., hvis kommunen skal arbejde for at få godkendt en alternativ stiføring. Beløbet kan først konkretiseres, når der forelægger et skitseprojekt for strækningen.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse nr. 1448 af d. 20/12/2012 om tilskud til projekter under "Pulje til supercykelstier i større byer", § 1.

Økonomi

Der er oprindeligt godkendt et budget på 10,789 mio. kr. for etape 1 og etape 2. Budgettet er oprindeligt fordelt med 3,619 mio. kr. til etape 1 og 7,150 mio. kr. til etape 2 (løsningsmodel 3).

Til realisering af etape 1 er forbrugt 4,715 mio. kr. pr. den 1. maj 2019. Vejdirektoratet har givet tilskud til etape 1 på 2,289 mio. kr. Etape 1 blev dyrere end budgetrammen på de 3,619 mio. kr. pga. prisfremskrivningen og overordnede budgetvurderinger.

Dette betyder, at det samlede budget efter realisering af etape 1 er 6,074 mio. kr., og Vejdirektoratet forventes at yde tilskud på 3,095 mio. kr. (pristalsreguleret) til etape 2.

Forbrug og bevillinger vises i nedestående tabel

Overskrift	Forbrug til dato	B.2019	B.2020	B.2021	B.2022	B.2023	B.2024	I alt	I alt
(1.000 kr)	Etape 1	Etape 2	Etape 2	Etape 2	Etape 2	Etape 2	Etape 2	Etape 2	Etape 1+2
Allerødruten - udgifter	4.714	0	609	2.718	2.647	100		6.074	10.789
Allerødruten - indtægter	-2.289	0	-68	-275	-1.378	-297	-1.077	-3.095	-5.384
Allerødruten - Netto	2.426	0	540	2.443	1.269	-197	-1.077	2.979	5.405

Beslutter Kommunalbestyrelsen ikke at anlægge etape 2, kontakter forvaltningen Vejdirektoratet for at få deres godkendelse af ændringen. Forvaltningen forventer at få denne godkendelse uden, at der vil kræves tilbagebetaling af tidligere modtaget tilskud. Ved Vejdirektoratets godkendelse vil der være et restbudget på 2,979 mio. kr.

Forvaltningen indstiller, at en del af restbudgettet 1,704 mio. kr. overføres til anlægsbevillingen vedrørende genhusning af musikskolen.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2019	2020	2021	2022	2023	varig?
Justering bevilling allerødruten - udgifter	Økonomiudvalg / Anlæg		-609	-1.095			Nej
Bevilling genhusning Musikskolen	Økonomiudvalg / Anlæg	1.704					Nej
I alt (Kassen)		1.704	-609	-1.095	0	0	

(2019 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1) anbefaler, at der rettes henvendelse til Vejdirektoratet med besked om, at det ikke er økonomisk muligt at anlægge for nærværende.

Ad 2) anbefaler, at anlægget udskydes, idet svaret fra Vejdirektoratet afventes, og de budgetmæssige konsekvenser indarbejdes i budgetlægningen for 2020-23.

Bilag

Illustration af løsningsmodeller 1, 2 og 3

Illustration af løsningsmodel 4

Punkt 9: Forurening ved tidligere Atlas/Electrolux (Orientering)

09.08.05-I10-9-13

Resume

Teknik- og Miljøudvalget bad den 15. maj 2019 forvaltningen om at orientere om forureningen fra den tidligere køleskabsfabrik Atlas (senere overtaget af Electrolux), som har forurennet området omkring Lundtoftevej 150-160 med chlorerede opløsningsmidler. Ingeniøren og Det Grønne Område har skrevet om forureningen. Forureningen er i dele af grundvandet og i poreluften, dvs. luften mellem jordpartiklerne under i et område på og omkring den tidligere køleskabsfabrik. Region Hovedstaden undersøger forureningen for at afgrænse den og sikre grundvandet i området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Baggrund

I området omkring Atlas' og senere Electrolux' tidligere fabriksgrund er der forurennet med chlorerede opløsningsmidler. Forureningen stammer fra produktion af køleskabe. De chlorerede opløsningsmidler forekommer hovedsageligt i dele af grundvandet under/omkring ejendommen og i poreluften, dvs. luften mellem jordpartiklerne. Stofferne binder sig kun i ringe grad til jorden. Da stofferne overvejende findes i luft og vand, som er mobile medier, har de spredt sig over et stort område (bilag).

Undersøgelse af forureningen

Forureningen er overgået til offentlig indsats, dvs. at Region Hovedstaden er myndighed. Regionen betaler for og prioriterer, hvordan forureningen bedst undersøges og evt. helt eller delvist renses op/forhindres i at sprede sig yderligere. Regionen prioriterer sin indsats i forhold til at sikre grundvandet i området og eventuelle sundhedsrisici. Lyngby-Taarbæk Kommune samarbejder med regionen og bliver løbende orienteret om undersøgelser, resultater og kommende tiltag.

Forureningen er endnu ikke fuldt afgrænset. Regionen har derfor ikke besluttet om eller i hvor stort omfang, det er hensigtsmæssigt at oprense forureningen. Risikovurderingen på baggrund af de nuværende resultater viser, at forureningen ikke udgør en risiko for vandindvindingen ved Dybendal. Forureningen er ikke trængt ned i det primære grundvandsmagasin, hvor drikkevandet indvindes fra. Forureningen truer dog det overliggende grundvandsmagasin, som der pt. ikke indvindes drikkevand fra.

Forureningen spredes primært i østlig retning mod Øresund, men er ikke endeligt afgrænset i den retning. En mindre del af forureningen er spredt i sydøstlig retning i retning og kan evt. spredes mod Ermelundsværkets indvindingsboringer. Region Hovedstaden er i dialog med Lyngby-Taarbæk Forsyning vedrørende risikoen og de kommende indvindingsboringer, som Forsyningen planlægger sydøst for Lundtoftevej 160.

Regionen har besluttet at udføre flere undersøgelser af den del af forureningen, der bevæger sig mod syd, for bedre at kunne vurdere den risiko forureningen udgør overfor Ermelundsværkets indvinding af drikkevand.

NIRAS har på vegne af regionen udarbejdet en rapport over de afgrænsende forureningsundersøgelser på Lundtoftevej 150-160. Rapporten og det tilhørende datagrundlag blev offentliggjort i begyndelsen af juli. Rapporterne er ganske omfattende, hvorfor der henvises til dette [link](#).

Regionen har endnu ikke taget stilling til muligheder for at afværge risikoen fra forureningen, da den ikke udgør en akut risiko overfor indvinding af drikkevand. Forureningen udgør heller ikke en risiko overfor eksisterende boliger i området.

Regionen forventer, at der kan blive tale om afværgepumpninger, hvor der oppumpes forurenede vand, som skal hindre forureningen i at spredes mod drikkevandsboringer, men formentlig ikke en egentlig oprensning, da forureningen er meget spredt og i stor dybde.

Generationsforurening og medieomtale

Lundtoftevej 150-160 har været omtalt i medierne (bilag) og fremgår bl.a. på en liste over Danmarks ni generationsforureninger. På listen optræder også Grinstedværket, Kærgård Klitplantage, Cheminova, Høfte 42 ved Cheminova, Naverland og Collstrop-grunden.

Fælles for forureningerne er, at de vurderede omkostninger til at fjerne den risiko forureningerne udgør, vurderes at være over 50 mio. kr. At Lundtoftevej 160 fremgår på listen sammen med mere kendte forureninger som Grindstedværket er ikke et udtryk for, at forureningerne i øvrigt er sammenlignelige.

Lyngby-Taarbæk Kommunes indsats på Lundtoftevej 160

Lyngby-Taarbæk Kommunes miljømyndighed har tidligere givet en tilladelse efter Jordforureningsloven til at grave og bygge på Lundtoftevej 160. Tilladelsen var til et projekt, der bl.a. omfattede studieboliger. Tilladelsen blev givet på baggrund af en meget grundig miljøundersøgelse og i et godt og konstruktivt samarbejde med bygherre og miljørådgiver. Ved en sådan tilladelse stiller miljømyndigheden vilkår til byggeriet. Formålene med vilkårene er dels at sikre indeklimaet i boligerne, så forureningen ikke påvirker kommende beboeres sundhed og dels at sikre, at regionen har plads til at udføre deres undersøgelser og evt. opstille afværgeanlæg.

Tilladelsen blev ikke udnyttet og et nyt byggeri vil kræve en ny tilladelse. Det er miljømyndighedens vurdering, at der kan bygges sundheds- og miljømæssigt forsvarligt på ejendommen, når myndighedens vilkår efterleves.

Miljømyndigheden følger regionens undersøgelser og risikovurderinger af forureningen. Forureningen kan ikke umiddelbart renses op, og det er derfor vigtigt at kunne vurdere, hvilken risiko den udgør overfor grundvand, miljø og menneskers sundhed, før en indsats gennemføres.

Lovgrundlag

Lyngby-Taarbæk Kommunes miljømyndighed giver tilladelse til at bygge og grave på forurenede grund efter Jordforureningsloven §8. Tilladelsen skal gives, før jordarbejde må påbegyndes.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Taget til efterretning.

Bilag

Kort forureningsudbredelse sekundære magasin TCE

Millionbeløb på vej til Jyllands kæmpeforureninger - Ingeniøren 30.04.2019

Punkt 10: Vedligeholdelsesordninger på private fællesveje (Beslutning)

05.02.02-Ø54-1-19

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 29. maj 2019 at afvikle de gældende vedligeholdelsesordninger på private fællesveje, samt udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for en mulig ny fremtidig vedligeholdelsesordning. De private fællesveje med vedligeholdelsesordninger skal ved ophør af ordningerne afvikles i god og forsvarlig stand i forhold til færdselsomfang og art, inden grundejerne overtager vedligeholdelsesforpligtelsen. Forvaltningen beskriver her forslag til procesplan for udtrædelse af vedligeholdelsesordningerne, herunder for opsigelse af ordningerne samt forslag til finansiering af de ekstra anlægsbehov.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. procesplan for udtrædelse af vedligeholdelsesordningerne godkendes,
2. der afsættes 15 mio. kr. under anlæg til afvikling af vedligeholdelsesordningerne, herunder den fornødne istandsættelse, fordelt med 3 mio. kr. i 2019 og 12 mio. kr. i 2020,
3. finansiering sker ved indtægter fra grundejerne under aktivitetsområdet Vej og Park på 1,078 mio. kr. i 2020 og ejendomssalg på 13,922 mio. kr. i 2021,
4. der i september 2019 fremlægges sag med forslag til salg af konkret ejendom.

Sagsfremstilling

Vedligeholdelsesordninger og kommunens hidtidige praksis

Forvaltningen har i samarbejde med rådgiver undersøgt de gældende vedligeholdelsesordninger. I perioden fra 1930'erne frem til 2010 har Lyngby-Taarbæk Kommune etableret en række vedligeholdelsesordninger på de private fællesveje. Siden 2010 har kommunen ikke tilbudt nye ordninger. Der er tale om 158 ordninger, der vedrører ca. 220 vejstrækninger og samlet udgør ca. 53 km (bilag, bilag, bilag).

Undersøgelsen har afdækket, at der gennem årene er opstået en diskrepans mellem administrationen af vedligeholdelsesordningerne og den enkelte vedligeholdelsesordnings indhold og den aktuelle opkrævning. Diskrepansen har blandt andet resulteret i, at alle vedligeholdelsesordninger er blevet administreret på samme måde som en abonnements- eller forsikringsordning, hvor der ikke er afregningsmæssig sammenhæng mellem den enkelte ordning og det udførte vedligeholdelsesarbejde. Desuden har undersøgelsen vist, at der – formentlig som følge af vedligeholdelsesordningernes historiske karakter – mangler en række dokumenter, der er nødvendige for at dokumentere de enkelte vedligeholdelsesordninger.

Det er endvidere kendetegnende for vedligeholdelsesordningerne, at ordningerne generelt mangler en nærmere konkret beskrivelse af de vedligeholdelsesarbejder, som kommunen er forpligtet til at udføre, det vil sige det forventede serviceniveau. Kommunens forpligtelse er sammenfaldende med kriteriet for god og forsvarlig stand i forhold til færdselsart og omfang, der gælder i henhold til Privatvejlovens § 44. Hertil kommer, at hovedparten af ordningerne mangler vilkår for opsigelse.

Kommunes opgaver på private fællesveje

På private fællesveje med vedligeholdelsesordning har kommunen varetaget følgende opgaver:

- Udførelse af vedligeholdelse af belægning på kørebane
- Reparation af huller, revner, ujævnheder og andre defekter i kørebanen
- Reparation og udskiftning af defekt fortovsbelægning og kantsten
- Rendestensbrønde, afmærkning, færdselstavler og gadenavneskilte

Kommunens vedligeholdelse er udført på baggrund af en konkret vurdering. Det vil sige, at kommunen har vurderet, hvornår der skal ske vedligeholdelsesarbejde på vejen eller, om en vej har haft så mange skader, at det er vurderet hensigtsmæssigt, at vejen istandsættes med et nyt slidlag. Kommunen har hvert år gennemført besigtigelse af de private fællesveje med vedligeholdelsesordninger og udarbejdet et "Besigtigelsesnotat om vedligeholdelse af private fællesveje med vedligeholdelsesordninger", hvori det er beskrevet på hvilke veje, der det pågældende år bør ske udbedring af huller, revner mm., og hvor der bør blive etableret nyt slidlag.

Foreløbig konklusion fra undersøgelsen af vedligeholdelsesordningerne

Forvaltningen har sammen med rådgiver gennemført en indledende tilstandsvurdering af de private fællesveje med ordninger. Det foreløbige resultat viser, at den overordnede tilstand af de private fællesveje generelt er god. Der er over de seneste 10 år blevet udlagt mange nye slidlag, og der er kun på et fåtal af vejene tale om akutte behov for reparationer eller nye slidlag.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af den gennemførte indledende tilstandsvurdering og jævnfør bestemmelser i Privatvejsloven om god og forsvarlig stand i forhold til færdselsart og omfang, at der gennemføres reparation af væsentlige slaghuller, afskallinger eller krakeleringer. Forvaltningen skal gennemføre en nærmere udredning af hvilke veje, der konkret er tale om. Dette arbejde anses som en nødvendig forudsætning for at bringe vedligeholdelsesordningerne til ophør.

Opsigelse af vedligeholdelsesordninger

Forvaltningen anbefaler, at der gives bevilling til de nødvendige reparationer i 2019 og 2020, så forvaltningen kan begynde at opsigte aftalerne. Dermed vil alle grundejere med vedligeholdelsesordning den 1. september 2019 modtage et varsel om, at de nuværende vedligeholdelsesordninger opsiges, og forpligtigelsen igen bliver grundejernes ved overdragelse i 2020. Grundejerne vil få information om hvilke arbejder, de kan forvente udført på deres veje i forbindelse med overdragelsen. Desuden vil brevet indeholde information om, at kommunen arbejder på at udvikle og tilbyde en ny vedligeholdelsesordning.

Forvaltningens foreløbige vurdering er, at afvikling af vedligeholdelsesordningerne på private fællesveje kræver en anlægsbevilling på 15,0 mio. kr. til at vedligeholde de private fællesveje til god og forsvarlig stand i forhold til færdsels omfang og art, inden grundejerne igen skal varetage vedligeholdelsesforpligtelsen. Istandsættelsen til god og forsvarlig stand er en juridisk forudsætning forinden overdragelse af vedligeholdelsespligten til grundejerne.

Forvaltningen er i gang med at udbyde vedligeholdelsen på de offentlige veje, og ovenstående vedligeholdelsesarbejder på private fællesveje vurderes at kunne indgå i det igangværende udbud, for at undgå et særskilt entreprisudbud på vedligeholdelse af de private fællesveje med ordninger. Herved opnås en mere konkurrencedygtig pris på grund af en større volumen, ligesom der spares tid og ressourcer.

Ny fremtidig vedligeholdelsesordning på de private fællesveje

Efter Privatvejslovens § 55, stk. 2 er forvaltningen i gang med at udarbejde et beslutningsgrundlag til ny fremtidig vedligeholdelsesordning på de private fællesveje. Den ny ordning vil blive forelagt til politisk behandling i efteråret 2019.

I den nye ordning vil der blive ført regnskab pr. færdselsmæssig enhed pr. år for det faktiske arbejde, som kommunen har udført. Kommunen lægger ud for udførelse af arbejderne, og grundejerne betaler for de dokumenterede udgifter til vedligeholdelse og administration. Ved større vedligeholdelses- eller istandsættelsesarbejder vil grundejerne blive varslet, inden arbejderne påbegyndes.

Udkast til proces for afvikling af vedligeholdelsesordningerne

De overordnede trin i processen for afvikling af vedligeholdelsesordningerne er beskrevet nedenfor. Forudsætningen for igangsætning af processen er Kommunalbestyrelsens beslutning om ophør af ordningerne for de i Vejnavnelisten anførte private fællesveje, jf. bilag:

- Umiddelbart efter politisk beslutning om ophør af ordningerne kommunikeres dette til grundejerne på de i Vejnavnelisten anførte private fællesveje. Der vil herefter være en periode for partshøring. Der orienteres samtidig om, at kommunen arbejder på at udvikle og tilbyde en ny vedligeholdelsesordning.
- Der vil i perioden umiddelbart efter fremsendelse af information til grundejerne ske besvarelse af henvendelser fra grundejere i forhold til beslutningen om ophør af ordningerne.
- Der vil ske opkrævninger i forhold til vedligeholdelsesordningerne frem til opsigelsen. Det forventes at de sidste opkrævninger kan udsendes i efteråret 2020.
- I efteråret 2019 udsendes rådgiverudbud vedrørende assistance til bl.a. vejmyndigheden.
- I efteråret 2019/primus 2020 forventes en politisk beslutning om en fremtidig ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje. Ordningen forventes at kunne træde i kraft ultimo 2020/primus 2021.
- Vedligeholdelsesarbejder udføres i perioden efteråret 2019 forventeligt frem til ultimo 2020.
- Efter udførelse af vedligeholdelsesarbejder overdrages vedligeholdelsespligten fra Lyngby-Taarbæk Kommune til grundejerne, hvilket sker senest pr. ultimo 2020. Såfremt de enkelte grundejere har bemærkninger til vejenes stand efter de gennemførte vedligeholdelsesarbejder vil der være en frist for meddelelse heraf til kommunen.
- Der vil hen over perioden generelt løbende ske besvarelse af henvendelser i øvrigt.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje (privatvejsloven), §44, §49 og §55, stk. 2.

Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret, i hvilken forbindelse branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB18, ABT18 og ABR18).

Økonomi

Den samlede anlægsudgift til projektet forventes at udgøre ca. 15 mio. kr., fordelt med 3 mio. kr. i 2019 og 12 mio. kr. i 2020 - heraf entrepriserudgifter til vedligeholdelse ud fra kriteriet "god og forsvarlig stand" (7,7 mio. kr.), ekstern rådgivning (2,6 mio. kr.) samt interne medarbejderressourcer (2 årsværk til 1,2 mio. kr.). Heraf er der 30 pct. (3,5 mio. kr.) afsat til uforudsete udgifter.

Projektet vil afføde et væsentligt forøget internt ressourcetræk, som ikke vurderes at kunne håndteres inden for den nuværende bemanning i forvaltningen med den nuværende opgaveportefølje. De interne opgaver omfatter ledelse af projektet, gennemgang af hver enkelt vejstrækning, myndighedsbehandling, deltagelse ved projektgennemgang med entreprenør og rådgiver, tilsyn, byggemøder, afleverings- og overdragelsesforretninger, kommunikation og opfølgning på projektet (bilag). Der er i det estimerede budgetoverslag ikke afsat midler til behandling af evt. tvister.

I forhold til finansiering henvises til Økonomiudvalgets vedtagne principper, jf. beslutning af 20. juni 2019, hvorefter alt yderligere anlæg i budgetperioden som udgangspunkt finansieres via øgede salgsindtægter.

Forvaltningen peger derfor på, at anlægsbevillingen, udover et mindre bidrag fra grundejerne (jf. nedenfor), finansieres af provenu ved ejendomssalg, foreløbigt placeret i 2021. Forvaltningen vil i september komme med forslag til konkrete

ejendomssalg, som mindst udgør 13,922 mio. kr. og som vurderes realiserbare i budgetperioden 2020-2023. Den endelige periodisering af salgsindtægterne vil afhænge af den fremlagte sag om ejendomssalg i september.

Det forudsættes, at grundejerne i opsigelsesperioden fortsat betaler til vedligeholdelsesordningen, og dermed kan dette bruges som en mindre finansieringskilde. Vedligeholdelsesordningen skal kunne håndtere planlagte vedligeholdelsesarbejder – de er beregnet til samlet at udgøre 14,885 mio. kr. – og pludseligt opståede vedligeholdelsesbehov. Det er således ikke den samlede betaling til vedligeholdelsesordningen, der kan bruges til finansiering af anlægsudgifterne, det anbefales, at der er noget af betalingerne, der holdes i reserve til pludseligt opståede vedligeholdelsesbehov. I nedenstående tabel er der en reserve på driftsbevillingen i aktivitetsområdet Vej og Park på ca. 0,7 mio. kr. til dækning af disse udgifter.

Det giver anledning til nedenstående bevillingsmæssige ændringer.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2019	2020	2021	2022	2023	Varig?
Ophør af vedligeholdelsesordning	Økonomiudvalget / Anlæg	3.000	12.000				Nej
Vedligeholdelsesordning (betaling fra grundejere)	Teknik- og miljøudvalget / Vej og Park		-1.078		-		Nej
Salgsindtægter (netto)	Økonomiudvalget / Anlæg			-13.922			
I alt (kassen)		3.000	10.922	-13.922	0	0	

(2019 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1) Anbefalet, idet udvalget bemærker, at der arbejdes med en alternativ vedligeholdelsesordning for grundejerne.

Ad 2-4) Anbefalet.

Bilag

Vejnavneliste

Kort over veje med vedligeholdelsesordning

Kort over samtlige private fællesveje

Opsummering af anlægsudgift v2

Punkt 11: Bestilling af bustrafik 2020 hos Movia (Beslutning)

13.05.00-G01-101-18

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2020 hos Movia inden den 31. oktober 2019. Det fremtidige behov for kollektiv trafikbetjening af Trongårdens byområde er blevet vurderet, og der peges på indsættelse af ekstrakørsler til H.C. Ørsted Gymnasiet. Arbejdet med letbanen forventes de kommende år at medføre en række løbende ændringer/tilpasninger i busnettet. Sidste år besluttede Teknik- og Miljøudvalget derfor, at busnettet bør opretholdes så intakt som muligt i den kommende periode, indtil letbanen er etableret.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det drøftes, hvorvidt der skal indsættes ekstrakørsel mellem Lyngby st. og H.C. Ørsted Gymnasiet for at sikre tilstrækkelig buskapacitet til det nye H.C. Ørsted Gymnasiet, hvor den forventede årlige ekstraudgift på 0,3 mio. kr. fra 2020 og 0,6 mio. kr. fra 2021 søges finansieret indenfor den eksisterende bevilling,
2. den øvrige del af busbestilling 2020 afgives til Movia, som en genbestilling af det eksisterende busnet.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune skal inden den 31. oktober 2019 afgive trafikbestilling 2020 til Trafikselskabet Movia. Movia har besluttet, at trafikbestillingerne fremover afgives om efteråret. Fra en bestilling om ændring til effektivering er der typisk en planlægningshorisont på knapt 2 år.

Busbetjening af byudviklingsområder:

I forbindelse med forarbejderne til busbestilling 2020 har Forvaltningen og Movia vurderet de mange udviklingsområder i kommunen med henblik på den kollektive trafikbetjening. I den forbindelse har Movia peget på, at det er nødvendigt at udvide busdriften til det kommende H.C. Ørsted Gymnasiet, idet eksisterende buslinjer ikke har tilstrækkelig kapacitet til at kunne klare de mange nye gymnasieelever. Movia forestiller sig, at den foreslåede busbetjening til H.C. Ørsted Gymnasiet skal være en permanent løsning, som senere skal indgå i tilpasningerne af busnettet til letbanen.

Movia har gennemgået forskellige forslag til fremtidig busbetjening af Trongårdens Byområde - vurderingen "Busbetjening af byudviklingsområder" (bilag). Movia fremlægger fire mulige tilpasninger med tilhørende økonomi. I nedenstående skema er tilskudsbehovet anført pr år. - idet HCØ planlægger at starte op i sommeren 2020, vil udgifterne til supplerende busbetjening i 2020 derfor kun have halvårseffekt.

Buslinje	Forslag	Økonomi – årlig ekstraudgift
A 190	Forslag om udvidelse fra 2 til 3 afgang i timen i myldretiderne samt en ruteændring i Rudersdal Kommune på den ene afgang. Udvidelsen kræver enighed med Rudersdal Kommune.	0,8 mio. kr.
B 182/183	Forslag om udvidelse fra 3 til 4 afgang i timen i myldretiderne samt at betjeningen af Raadvad tages ud af linjerne og fremover betjenes af flexitur, flexrute mv.	2,0 mio. kr.

C 388	Forslag om udvidelse fra 2 til 3 afgange i timen i myldretiderne mellem Lyngby st. og Taarbæk Havn.	0,6 mio. kr.
D	Ekstrakørsel på udvalgte tider fra Lyngby st. til HCØ gymnasiet – ligesom der i dag er ekstrakørsel til bl.a. K Nord.	0,6 mio. kr.

Movia anbefaler forslag A (udvidelse af 190) eller D (ekstrakørsel).

Udvidelse af buslinje 190 kræver enighed med Rudersdal Kommune, idet buslinje 190 kører i begge kommuner. Rudersdal Kommune ønsker at arbejde med busbestilling 2020 indenfor nuværende budget, hvorfor der ikke arbejdes videre med en udvidelse af buslinje 190.

Forvaltningen vurderer ikke at der er behov for at se nærmere på forslag B (182/183), dels pga. den store ekstraomkostning, dels pga. de forringede vilkår denne løsning medfører for Raadvad.

Forvaltningen ser positive tiltag i både forslag C (388) og D (ekstrakørsel).

Forslag C (388) vil have en positiv effekt for Taarbæk-borgernes kollektive trafikbetjening. Dog er en udvidelse af buslinjen forbundet med nogle betænkeligheder, idet det – grundet kontraktforholdene – senere kan være vanskeligere at tilpasse antallet af afgange på linjen til det faktuelle behov, der kommer, når HCØ åbner. Et passagerbehov som først reelt kendes, når eleverne er startet.

Forslag D (ekstrakørsel) er en meget fleksibel løsning, der løbende kan tilpasses behovet både mht. tilkøb og opsigelse. Forvaltningen vurderer derfor, at dette er den bedste løsning på nuværende tidspunkt.

For den resterende del af busbestilling 2020 anbefaler forvaltningen, at principperne i tidligere års busbestillinger opretholdes, hvor det er blevet besluttet at bevare eksisterende busnet uændret de kommende år, og at der så vidt muligt kun foretages ændringer/omlægninger af busserne som følge af arbejdet med ledningsomlægninger og anlæg af letbanen.

Busomlægninger i forbindelse med anlæg af letbanen

I de kommende år vil arbejdet med letbanen uundgåeligt påvirke busdriften i kommunen, dels som følge af ledningsomlægninger, dels som følge af anlægsarbejder. Der vil således blive behov for en række busomlægninger i kortere og længere perioder. Løbende ændringer i bustrafikken, som følge af arbejdet med letbanen, vil ikke indgå i de årlige busbestillinger, men behandles løbende i de kommende år. For at sikre en optimal tilpasning til letbanen anbefaler Movia, at en grundig screening af busnettet igangsættes indenfor et til to år.

Vurdering af henvendelse om ”Forslag til bedre busbetjening” ifm. sidste års busbestilling

I forbindelse med den politiske behandling af busbestillingen 2019 i foråret 2018 fik udvalget fra en borger tilsendt forslag til ændringer af mange buslinjer i kommunen. Forslaget gik ud på at styrke den kollektive trafik i kommunen bl.a. i Virum og Sorgenfri samt at styrke den tværgående forbindelse mellem Virum/Sorgenfri og DTU. På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. februar 2018 blev det godkendt, at der senere skulle fremlægges en sag om bedre busforbindelser. Henvendelsen har derefter været analyseret hos Trafikselskabet Movia som har vurderet forslagene (bilag). Movia anbefaler – set i lyset af de mange omlægninger grundet letbanearbejdet – at der på nuværende tidspunkt ikke arbejdes videre med forslaget, men at elementer i forslagene indgår i det kommende arbejde med tilpasning af busdriften til den nye letbane.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Movias trafikbestillingsgrundlag 2020 for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2020 forventes at ligge mellem 33,5 og 37,0 mio. kr. (inkl. administrationsudgifter). Disse udgifter er i samme størrelsesorden som tidligere års budgetter. Derudover er den anslåede ekstraudgift til ekstrakørsel på 0,6 mio. kr. pr. år. (dog kun halvårseffekt i 2020 - dvs. 0,3 mio. kr.). Ekstraudgiften søges finansieret indenfor eksisterende bevilling.

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2020, hvorfor det ikke kan betragtes som et egentligt budget. Der kan således ske ændringer i budgetforudsætningerne i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget bliver udarbejdet til budgettet vedtages endeligt. Det skal derudover bemærkes, at Movia har ændret deres interne budgetproces, hvilket medfører, at Movias 1. behandling af busbudgettet ikke indeholder Kommunernes ønsker til busbestilling. Forvaltningen skal således selv skønsmæssigt tillægge eventuelle ekstraudgifter i egen kommune til 1. behandlingen af budgettet. Movia vedtager først deres endelige budget for 2020 i december 2019, hvilket kan medføre ændringer til budget 2020 for Lyngby-Taarbæk Kommune. Her tænkes særligt på de ekstraudgifter, der skyldes den 20 % solidariske hæftelse for busudgifter i Movias øvrige kommuner.

Historisk set er udsving på 5 pct. almindeligt, og forskellen imellem trafikbestillingsgrundlag og det endelige budget kan blive forstærket yderligere, hvis der foretages nye trafikbestillinger efter udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2020-2023 afsat 34,0 mio. kr. årligt til den kollektive busbetjening/Movia. Budgettet for 2020 og frem tilrettes på baggrund af Movias 1. behandling af busbudgettet (i juni 2019) i det administrative budgetforslag 2020-2023. Alle priser er i 2020 pris-/lønniveau.

Forvaltningen vil løbende følge budgetposten.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021, 12. juni 2019, pkt. 10:

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1) Drøftet.

Ad 2) Udsat mhp. på at udvalget får lov at se et Mulighedskatalog fra Movia.

Magnus Von Dreijager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Supplerende sagsfremstilling

Udvalget ønskede på mødet den 12. juni 2019 en yderligere vurdering af mulighed A (buslinje 190) og D (ekstrakørsel). Forvaltningen har efterfølgende igen drøftet sagen med Rudersdal Kommune. Rudersdal har drøftet deres busbestilling 2020 på Miljø- og Teknikudvalget den 12. juni 2019 og arbejder i deres trafikbestilling indenfor eksisterende budget og har p.t. ikke planer om at ændre på buslinje 190. Lyngby-Taarbæk Kommune kan ikke påtvinge Rudersdal Kommune en økonomisk ekstraudgift grundet Lyngby-Taarbæk Kommunes ønske om frekvensudvidelse.

Forvaltningen vurderer derfor ikke, at der på nuværende tidspunkt kan arbejdes videre med forslag A. Forvaltningen anbefaler dog, at der i løbet af efteråret 2019 igangsættes et samarbejde med Rudersdal Kommune om eventuelle justeringer og besparelser på fælles buslinjer i de to kommuner. Eventuelle ændringer som følge af dette arbejde vil kunne medtages i forbindelse med Trafikbestilling 2021, som afgives i efteråret 2020.

En udvidet busbetjening på Lundtoftegårdsvej bør vurderes nærmere, idet Hovedstadens Letbane i deres vejprojekt for Lundtoftegårdsvej (den sydlige ende) ikke muliggør plads til de eksisterende busstoppesteder, som netop skal betjene H. C. Ørsted Gymnasium. Eventuelle muligheder for at etablere busstoppesteder på Lundtoftegårdsvej umiddelbart nord for Akademivej bør i stedet undersøges. Netop pga. mange ubekendte omkring busbetjeningen på Lundtoftegårdsvej de kommende år, anbefaler forvaltningen at se på at styrke busbetjeningen i området omkring H. C. Ørsted Gymnasiet fra Klampenborgvej.

Mulighedskatalog

I forbindelse med kommunens budgetarbejde for de kommende år er der fremført ønske om at opnå besparelser på busdriften. Derfor har forvaltningen anmodet Movia om at udarbejde et mulighedskatalog (bilag), som gennemgår mulige besparelser og konsekvenser for busdriften i kommunen. Mulighedskataloget viser forslag til ændringer på lokale og tværkommunale linjer. I kataloget fremføres bl.a. forslag til frekvensjusteringer, afkortning af buslinjer og sammenlægning af buslinjer.

Ændringer på de tværkommunale linjer (dvs. linjer der deles med andre kommuner) er på nuværende tidspunkt ikke realistisk at inddrage i det videre arbejde på grund af tidsperspektivet for afgivelse af busbestilling senest den 31. oktober 2019, idet eventuelle ændringer fordrer enighed mellem de berørte kommuner. Ændringer på de tværkommunale linjer foreslås derfor vurderet i forbindelse med den kommende busbestilling 2021.

Ændringer på de lokale buslinjer vil principielt kunne medtages allerede i busbestilling 2020. Idet mulighedskataloget dog kun lægger op til en enkelt meget omfattende ændringer på de lokale linjer 182/182, som både indeholder frekvensjustering og nedlæggelse af betjeningen til Raadvad (hvorved der kun opnås en forholdsvis lille besparelse i forhold til konsekvensen), vurderer forvaltningen, at der til busbestilling 2020 ikke bør arbejdes videre med forslagene fra mulighedskataloget. I lighed med de tværkommunale linjer anbefales det derfor at vurdere forslagene nærmere i efteråret 2019 i forbindelse med arbejdet med busbestilling 2020.

Movia anbefaler, at Lyngby-Taarbæk Kommune overvejer nødvendigheden af at spare på busdriften i en periode, hvor busdriften står overfor en betydelig trafikal påvirkning, som følge af de omfattende arbejder i forbindelse med anlægget af letbanen.

Forvaltningen anbefaler, at Movias mulighedskatalog vurderes nærmere i løbet af efteråret 2019 og, at udvalgte elementer efter nærmere analyser eventuelt søges indarbejdet i busbestilling 2021 (som afgives i efteråret 2020).

Supplerende økonomi

Movias egen 1. behandling af budgettet for 2020 for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2020 forventes at ligge på 36,4 mio. kr. (inkl. administrationsudgifter). Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2020-2023 afsat 34,0 mio. kr. årligt til den kollektive busbetjening/Movia. Budgettet tilpasses i det administrative budgetforslag. Beløb er i 2020 pris-/lønniveau.

Movia forklarer blandt andet stigningen således:

- Generelt set har de realiserede passagertal siden udarbejdelsen af Trafikbestillingsgrundlaget for 2020 været lavere end forventet, hvilket påvirker passagerindtægterne negativt i budget 2020.
- Tilskudsbehov vedr. bustrafikken for de 28 kommuner i Region Hovedstaden stiger samlet 95 mio. kr. Den væsentligste enkeltforklaring er den forventede konsekvens af Metro Cityringen (Nyt Bynet).

Derudover er der den anslåede ekstraudgift til ekstrakørsel på 0,6 mio. kr. pr. år til H.C. Ørsted gymnasium (dog kun halvårseffekt i 2020 - dvs. 0,3 mio. kr.). Forvaltningen kan ikke pege på finansiering indenfor eksisterende bevilling, hvorved beslutningen om denne ekstrakørsel foreslås udsat til busbestilling 2021.

Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. at indsættelse af ekstrakørsel mellem Lyngby st. og H.C. Ørsted Gymnasiet for at sikre tilstrækkelig buskapacitet til det nye H.C. Ørsted Gymnasiet, udskydes til busbestillingen 2021, da det ikke er muligt at finde finansiering indenfor den eksisterende bevilling.
2. den øvrige del af busbestilling 2020 afgives til Movia, som en genbestilling af det eksisterende busnet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1- 2) Anbefalet.

Bilag

Busbetjening af byudviklingsområder

Vurdering af - Forslag til bedre busbetjening

Mulighedskatalog for LTK (Movia)

Punkt 12: Movias udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 (Beslutning)

13.05.00-G01-1-14

Resume

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets drøftelse den 12. juni 2019 forelægges sagen nu til beslutning. Movia er i gang med at forberede udbud af flere af deres buslinjer - herunder buslinje 179, 180, 181, 182 og 183, som kører i Lyngby-Taarbæk Kommune. De nye kontrakter forventes at træde i kraft i vinteren 2021, og kommunerne skal senest den 30. oktober 2019 melde ind til Movia om indholdet af det kommende udbud, og er som udgangspunkt derfor fra dette tidspunkt bundet af den afgivne bestilling med tilhørende økonomi.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune giver Movia besked om, at

1. der stilles krav om fossilfrihed for buslinje 179, 180, 181, 182 og 183,
2. kontrakterne skal indeholde tilvalg af information i busserne,
3. kontrakterne skal give mulighed for reklamer på busserne,
4. der ønskes korte tilpassede kontrakter,
5. kontrakterne fastlægger buslængder på 12 meter for 179, 182 og 183 samt buslængder på 12 – 13,7 for buslinje 180 og 181.

Sagsfremstilling

Movia udbyder, på vegne af kommuner og regioner, løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører. I forbindelse med udbuddet definerer Movia i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne betjener, en række funktionskrav. Kommunerne skal senest den 30. oktober 2019 afgive ønsker/krav til det kommende udbud til Movia. og er som udgangspunkt derfor fra dette tidspunkt bundet af den afgivne bestilling med tilhørende økonomi.

I Movias Trafikplan 2016 er der opstillet en målsætning om, at busdriften skal være fossilfri senest i 2030. Fossilfriheden skal opnås ved at stille krav om nuludledning af CO₂ i de løbende udbud fra og med december 2018, dog således at kommunerne kan tage stilling fra udbud til udbud. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 8. november 2016 Movias Trafikplan 2016, herunder at Lyngby-Taarbæk Kommune støtter op om Movias anbefaling om fossilfri bustrafik i 2030.

Movia gennemfører udbud med forventet driftsstart i vinteren 2021. Buslinjerne 179, 180, 181, 182 og 183 i Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af udbuddet. Af disse buslinjer deles buslinje 179 med Gentofte Kommune, hvorfor der kræves enighed mellem kommunerne om kravene til udbuddet. De øvrige fire linjer er lokale Lyngby-Taarbæk-linjer. På disse linjer kan Lyngby-Taarbæk Kommune vælge kravene selv.

Kommunerne skal tage stilling til følgende forhold i forbindelse med det kommende udbud:

- Bussernes drivmidler
- Trafikinformation i busserne og reklamer på/i busserne
- Busstørrelser og kontraktlængder

Kommunens valg af ovenstående forhold vil således være gældende fra udbuddets driftsstart i 2021 og derefter i kontraktlængdens periode - som hovedregel 5+2 år (jf. skema 1 nedenfor). Således vil et eventuelt fravalg af fossilfri drift ved dette udbud betyde, at en overgang til fossilfri drift/nulemission først vil kunne tilvælges i 2024/2026, med efterfølgende ikrafttræden i 2026/2028.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune fravælger fossilfri drift vil det desuden have betydning for Gentofte Kommune for buslinje 179, idet der skal opnås enighed om krav til udbuddet. Således vil Lyngby-Taarbæk Kommune skulle påtvinge Gentofte Kommune at fravælge den fossilfri drift.

Movia har fremsendt deres anbefalinger til ovenstående i notatet "Anbefalinger og nøgletal for linje 179, 180, 181, 182 og 183" (bilag) og dertilhørende tilskudsbehov (bilag). Desuden har Movia fremsendt "Udbudsgrundlag A19" med tilhørende bilag (bilag, bilag).

Valg af drivmidler

Fossilfrihed: Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afviklingen af busdriften, og at driften gennemføres uden udledning af CO₂. Krav om fossilfrihed forventes løst ved brug af biogas eller syntetisk biodiesel.

Nulemission: Såfremt der ønskes busser, som er fri for både CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler), og som har betydelig lavere støjpåvirkning, kan der stilles krav om nulemission. Vælges nulemission bliver kørslen udført med enten el- eller brintbusser.

Movia fremfører, at et eventuelt valg af nulemission for Lyngby-Taarbæk Kommune kan være udfordrende grundet anlægget af letbanen. Dette skyldes, at der (ofte ved endestationer som Lyngby Station) skal opsættes ladestander, som busserne skal have adgang til i hele kontraktperioden. En ladestander vil således binde en buslinje til et fast stoppested, hvorved fleksibiliteten i at flytte og tilpasse busserne under anlægsarbejdet vanskeliggøres. En flytning af en ladestander vil medføre væsentlige omkostninger.

Movia oplyser samtidig, at teknologien nu er i en overgangsfase, hvor nulemission på kort sigt er dyrere, erfaringerne få, og hvor storskalaudrulningen først lige er begyndt. Dette samt arbejdet med letbanen og en tilpasning af busserne hertil allerede i 2025 betyder, at Movia anbefaler, at der vælges korte kontrakter med fossilfrihed på de fem buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen er enig i Movias anbefaling.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune fravælger fossilfrihed og i stedet vælger at fortsætte med traditionel fossildrift (dieselbusser), vil det for linje 179 betyde, at Gentofte Kommune også tvinges til at fortsætte med traditionelle dieselbusser, idet en kommune ikke umiddelbart må pålægge en nabokommune ekstraudgifter på busserne. Forvaltningen har fået oplyst af Gentofte Kommune, at sagen behandles på møde den 13. august i Teknik- og Miljøudvalget. Forvaltningen i Gentofte Kommune har i sagen indstillet, at Movias anbefalinger om drivmidler, reklamer mv. følges.

Valg af trafikinformation og reklamer

Informationsskærme i busserne sikrer passagererne opdateret trafikinformation under rejsen. Mange buslinjer har allerede denne type information. Udgiften ligger mellem 5.000-20.000 kr. pr. buslinje pr. år for Lyngby-Taarbæk Kommune for de fem buslinjer.

Reklamer på busserne, som vi kender det i dag, sikrer en indtægt til buslinjen. Fravælges reklamerne vil det således fordyre buslinjen med op til 40.000 kr. pr. buslinje pr. år. for de fem buslinjer. Movia anbefaler, at Lyngby-Taarbæk Kommune tilvælger både trafikinformation og reklamer på alle fem buslinjer.

Buslængder og kontrakter

Efter forespørgsel fra forvaltningen har Movia vurderet mulighederne for at anvende små busser på buslinje 182/183 udenfor myldretiden - den nuværende buslængde på 12 m er dog fortsat nødvendig at anvende i myldretiden grundet de

høje passagertal. Linje 182 og 183 betjenes i dag med fire driftsbusser. Hvis de to ringlinjer ønskes betjent med forskelligt busmateriel alt efter tidspunkt på dagen, vil det betyde, at der skal indkøbes otte driftsbusser i stedet for de nødvendige fire busser, hvilket samlet set giver en øget omkostning for kommunen på mellem 2,8-3,2 mio. kr. Det kan derfor ikke anbefales at arbejde videre med et scenarie med anvendelse af små busser udenfor myndretiden. Movia anbefaler derfor, at der fortsættes med busser på 12 meter på buslinje 182, 183 og busser i størrelsen 12 – 13,7 meter på 179, 180 og 181.

Med hensyn til kontraktlængder anbefaler Movia, set i lyset af en tilpasning til letbanen i 2025, at der vælges forholdsvis korte kontrakter som 5 + 2 år. Ofte anvender Movia kontrakter på op til 12 år, hvilket dog ikke anbefales i dette udbud.

Skema 1: Opsamling på Movias anbefaling:

Buslinje	Drivmiddel	Trafikinformation	Reklamer på busserne	Buslængde	Kontraktlængde
179	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år
180	Fossilfrihed	Ja	Ja	12-13,7 m	Kort udbud tilpasset letbanens åbning i 2025
181	Fossilfrihed	Ja	Ja	12-13,7 m	Kort udbud tilpasset letbanens åbning i 2025
182	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år
183	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år

Såfremt der stilles krav om fossilfrihed og korte kontrakter, forventer Movia en ekstraudgift til Lyngby-Taarbæk Kommune til de fem buslinjer på mellem 0,7 og 2,9 mio. kr. pr. år.

Til sammenligning vil ovenstående buslinjer ved fortsættelse med fossildrift forventeligt i forbindelse med udbuddet have en beregnet ekstraudgift på op til 0 - 1,2 mio. kr. grundet almindelige prisstigninger på diesel, arbejdsløn, materiel mv.

Idet Movia udbyder buslinjer i pakker, er visse linjer koblet sammen i udbuddet, hvorfor der skal vælges samme krav til udbuddet for disse sammenkoblede buslinjer. Således er buslinje 179, 182 og 183 koblet i en udbudspakke og buslinje 180 og 181 er koblet i en anden pakke. Det vil derfor være muligt at stille forskellige krav til nogle af buslinjerne - således kan det eksempelvis vælges at udbyde buslinje 179, 182 og 183 som fossilfri (for at tilgodese Gentofte Kommunes ønsker), men fortsat køre fossildrift på buslinje 180 og 181. Denne kombinationsløsning vil medføre en årlig ekstraudgift på 0,5 - 2,4 mio. kr.

Forvaltningen anbefaler, at de ovenstående buslinjer alle udbydes med fossilfri drift.

Årsagen til det store spænd i økonomioverslaget for fossilfri drift skyldes flere forhold. Dels er de korte kontrakter (5+2 år) dyrere end de længere på op til 12 år - idet busoperatøren ikke er sikret kørsel i så lang en periode. Dels er erfaringerne med fossilfrihed begrænsede. Den høje ende af intervallet for økonomien skyldes risikoen for, at operatøren er nødt til at

indkøbe nye busser, som der vil være væsentlig kortere tid til at afskrive, grundet en kortere garanteret kontraktperiode. Movia har oplyst, at der dog er en vis sandsynlighed for, at operatøren vil kunne byde med brugte busser, især for de korte kontrakter tilpasset letbanens åbning.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Movia skønner, at Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov fra 2022 vil blive øget med 0,7 - 2,9 mio. kr. pr. år som følge af krav om fossilfri drift. I trafikbestillingsgrundlaget for 2020 udgør kommunens tilskudsbehov til de fem linjer, jf. det fremsendte bilag, ca. 14,3 mio. kr. (uden merpriser for fossilfrihed/nulemission). Udgifterne til trafikinformation og indtægterne for reklamer indgår allerede i udgifterne til buslinjerne og indregnes således ikke igen.

De endelige priser for de nye kontrakter kendes først i løbet af efteråret 2020.

Under forudsætning af, at eventuelle meromkostninger, jf. ovenstående, skal afholdes indenfor den eksisterende budgetramme for den samlede kollektive trafik, skal der findes besparelser ved nedskæring, afkortning eller nedlæggelse af andre buslinjer. En mulig besparelse på op til 2,9 mio. kr. vil således medføre relativt store serviceforringelser.

Når de endelige priser for kontrakterne på de fem busser foreligger (i efteråret 2020), må det derfor vurderes præcist, hvilket behov, der er for gennemførelse af besparelser på den eksisterende busdrift.

I sag om "Busbestilling 2020" er fremlagt et mulighedskatalog over besparelsetiltag. Vælges alle besparelser til (herunder de mest omfattende af de foreslåede) vil der forventeligt kunne opnås en besparelse på ca. 2,25 mio. kr./årligt fra 2022/2023. Disse besparelser forventes at medføre et passagertab på 144.000 passagerer/årligt.

De fleste besparelsesforslag i mulighedskataloget kræver enighed med både Rudersdal og Gentofte Kommuner. Der vil således blive et længerevarende forhandlingsbeløb herom, herunder politisk behandling i de respektive kommuner. Afgives bestillingen i efteråret 2020 vil ændringerne (afhængig af kontraktbindinger) forventeligt kunne træde i kraft i 2022. Det vil sige en realisering af besparelserne fra 2022/2023.

Den mulige lokale besparelse på buslinje 182/183 giver en meget begrænset besparelse på 0,25 mio. kr. Denne besparelse skal afvejes i forhold til, at Raadvad mister busbetjeningen. Hvis Raadvad mister den rutebundne busbetjening, anbefaler forvaltningen, at der i stedet sikres kollektiv betjening med enten Flextur eller plustur. I dette tilfælde vil det derfor være nødvendigt, at Flextur opretholdes eller plustur tilkøbes (Flextur og plustur er behandlet på Teknik- og Miljøudvalget den 15. maj 2019). Både Flextur og plustur er frivillige ordninger.

Forvaltningen vurderer, at tabet af passagerer betyder, at en del af disse vil vælge at benytte bilen fremover med stigende trængsel på vejnettet til følge, specielt i myldretiderne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Udsat, idet forvaltningen undersøger muligheden for andre typer udbud, kombinationsudbud, længden af kontrakter, og på baggrund af letbanens forventede idriftsætning første kvartal 2025.

Bilag

Anbefalinger og nøgletal for linje 179, 180, 181, 182 og 183

Tilskudsbehov ved forskellige miljøkrav og kontraktlængder

Udbudsgrundlag A19

Udbudsgrundlag A19

Punkt 13: EU-midler til forskningsprojekt om strategisk energiplanlægning (Beslutning)

00.16.00-P15-4-19

Resume

Forvaltningen anmoder om deltagelse i DTU's forskningsprojekt "FlexSUS" om at lave nyt energiplanlægningsværktøj, som skal hjælpe til grønnere byudvikling. Ved at deltage i DTU's projekt opnår forvaltningen bistand til fremtidig byplanlægning, samt opdatering af kommunens strategiske energiplan fra 2013. Forvaltningen får finansieret 90% af sin deltagelse fra EU & Innovationsfonden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningens deltagelse i det 3-årige DTU-forskningsprojekt "FlexSUS" godkendes,
2. indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i anslået regnskab, når endelig betalingsplan kendes.

Sagsfremstilling

Innovationsfonden og EU's Horizon 2020 program støtter det nye 3-årige forskningsprojekt, Flexibility for Smart Urban Energy Systems (FlexSUS).

DTU har sammensat et forskerhold fra DTU samt universiteter fra Sverige og Holland, som skal samarbejde med Lyngby-Taarbæk og Holbæk Kommuner.

Det samlede budget er på ca. 12 mio. kr., hvoraf de 10 mio. kr. går til forskningsdelen.

Målet med FlexSUS er at skabe et digitalt byplanlægningsværktøj, der kan hjælpe kommuner med at bidrage til FN's Verdensmål for bæredygtighed, samt EU's ønske om at skabe "positive energidistrikter" (Positive Energy Districts (PED)).

Værktøjet skal hjælpe kommunerne med at skabe et samlet overblik over energisystemerne, bygningerne og byens infrastruktur, kombineret med adfærd, kultur og samfundsøkonomi, for at energi- og byplanlæggere kan tage helhedsorienterede beslutninger. Efter at være testet i Lyngby-Taarbæk og Holbæk Kommuner forventes værktøjet at blive gjort offentligt tilgængeligt.

Bidrag til CO₂-reduktion og opdatering af Strategisk EnergiPlan

Lyngby-Taarbæk Kommunes deltagelse i projektet sker som led i arbejdet med at nå målet om at reducere CO₂-udledningen med 25% i 2025 i forhold til 2015.

Kommunens nuværende strategiske energiplan fra 2013 fokuserede på fjernvarmeudbygning, men der er mange områder, som har behov for nye varmeløsninger, ligesom rigtig mange bygninger kan renoveres. Kombineret med udfordringer med stigende trafik og skybrud, er der behov for at opdatere planen med nye tiltag, hvilket dette projekt kan bidrage til. Kommunens rolle er især at levere data til projektet. Ligeledes vil modellen lave simuleringer på områder i Lyngby-Taarbæk og Holbæk.

Dette projekt er resultat af dels et stigende samarbejde med DTU på energi- og miljøområdet, og dels forvaltningens indsats for at skaffe medfinansiering til at nå de politiske vedtagne mål.

Projektets løbetid er 2. september 2019 - 31. august 2022.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Projektets økonomi indeholder 90% finansiering fra EU og Innovationsfonden. Det samlede budget for Lyngby-Taarbæk Kommune er 814.133 kr. hvoraf 732.720 kr. finansieres af EU & Innovationsfonden. Den resterende del afholdes indenfor aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur.

Indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i anslået regnskab, når den endelige betalingsplan kendes.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

FlexSUS endelig ansøgning

LTK Budget FlexSUS 190619

IFD - Internationalt bevillingsbrev

Punkt 14: Prioritering af pulje til renovering og modernisering af legepladser (Beslutning)

82.20.00-P20-40-18

Resume

I budgetaftale 2019-2022 er afsat 4,057 mio. kr. til legepladser i byrum eller ved institutioner. Forvaltningen har med afsæt i gennemførte legepladssyn på kommunens legepladser, input fra skolernes elevråd samt fra skole- og dagtilbudsledelser identificeret de legepladser på skoler, dagtilbud samt i offentlige byrum, som har det største renoverings- og moderniseringsbehov. Med baggrund heri lægger forvaltningen op til en prioritering og udmøntning af de afsatte midler.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der træffes beslutning om hvilke legepladser, der skal prioriteres i forhold til den afsatte anlægspulje til legepladser og med hvilke beløb,
2. der gives en anlægsbevilling på 4,057 mio. kr., som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til "Etablering legepladser - i byrum eller ved institutioner" på 1,5 mio. kr. i 2019 og 2,557 mio. kr. 2020,
3. orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der kommunalt drevne legepladser på 11 kommunale folkeskoler, 38 kommunale daginstitutioner samt syv selvejende daginstitutioner. Derudover er det fem offentlige kommunalt drevne legepladser. Forvaltningen har udarbejdet en oversigt over legepladser på de kommunale skoler, de offentlige legepladser samt de af forvaltningen fem prioriterede legepladser på daginstitutioner, som er udpeget til at have det mest påtrængende renoverings- og moderniseringsbehov, jf. bilag med fotobeskrivelse.

Legepladstilsyn

Forvaltningen gennemfører et eksternt legepladstilsyn af legepladserne på skoler og daginstitutioner (både kommunale og selvejende) med en certificeret legepladsinspektør hvert tredje år. I de to mellemliggende år gennemfører forvaltningen et årligt tilsyn med legepladserne med en intern legepladsinspektør.

De eksterne legepladstilsyn er senest gennemført i oktober 2017 for daginstitutionerne og i februar 2019 for skolerne og offentlige legepladser.

Med afsæt i det eksterne legepladstilsyn og rapporteringen heraf udarbejder forvaltningen en prioriteret vedligeholdelsesplan for den enkelte legeplads, hvor fejl og mangler bliver håndteret løbende i en prioriteret rækkefølge (det kritiske først osv.). Der bliver fulgt op på vedligeholdelsesplanen ved de efterfølgende interne legepladstilsyn for skoler og daginstitutioner.

De offentlige legepladser driftes i dag af Arealdrift i Center for Arealer og Ejendomme. I 2018 blev Den Grønne Legeplads flyttet organisatorisk til Ejendomsdrift i Center for Arealer og Ejendomme, der har ansvaret for legepladser på skoler og daginstitutioner. Planen er, at tilsynet for de fire øvrige offentlige legepladser, også flyttes til Ejendomsdrift i løbet af 2019. Med denne flytning af ansvaret for tilsyn vil de offentlige legepladser blive omfattet af den samme tilsynskadence som legepladser på skoler og daginstitutioner.

Kriterier for vurdering af legepladser med størst renoverings- og moderniseringsbehov

Forvaltningen har med afsæt i de gennemførte legepladssyn foretaget en prioritering af de legepladser, der har det største renoverings- og moderniseringsbehov. Derudover har forvaltningen lagt vægt på input fra skolernes elevråd samt input fra brugermøder med ledelsen af skoler og daginstitutioner.

Legepladser på kommunale skoler

Forvaltningen peger ud fra de nævnte kriterier på følgende prioritering af legepladser på skolerne:

1. Virum Skole
2. Taarbæk Skole
3. Fulgsangårdsskolen
4. Heldagskolen
5. Kongevejens Skole

Der er ikke peget på Lundtofte Skole og Engelsborgskolen, da disse skoler forventes renoveret indenfor en årrække. Budget til udearealer på Lundtofte Skole er dog meget begrænset i renoveringsprojektet, ligesom der ikke specifikt er afsat midler til udearealer på Engelsborgskolen endnu. På Lindegårdsskolen er der afsat særskilt anlægsbudget til etablering af nye udearealer, hvorfor Lindegårdsskolen heller ikke fremgår af den prioriterede liste. Taarbæk Skole er forlods prioriteret med op til 1,3 mio. kr., jf. særskilt sag herom.

Generelt er der legepladser og/eller legeredskaber på kommunens skoler, der virker slidte og mindre inspirerende til leg og bevægelse. Ovenstående prioritering er sket med afsæt i de legepladsområder, der samlet set trænger mest til renovering og modernisering på skoleområdet.

Som nævnt har forvaltningen indhentet input fra skolernes elevråd og skoleledelser. Inputtet omfatter konkrete forslag og ønsker i relation til forskellige aldersgrupper. Der er generelt et ønske om, at legepladserne retter sig mod brede målgrupper af eleverne, der kan inspirere til både leg og bevægelse i alle aldersgrupper og ikke kun til de yngre elever, som det ofte er i dag.

Et helt nyt legepladsareal på en skole vurderes ud fra projekterne på Lindegårdsskolen og Taarbæk Skole at koste i omegnen af 3-4 mio. kr. For ca. 1 mio. kr. er det muligt at udskifte en del af det eksisterende legepladsareal med flere større legeredskaber på en skole. Der vil med 1 mio. kr. alene være tale om en 1 til 1 udskiftning af eksisterende legeredskaber uden ændring den samlede helhedsplan for legepladsen.

Legepladser på dagtilbudsområdet

Forvaltningen peger ud fra de nævnte kriterier på følgende prioritering af legepladser på daginstitutionerne:

1. Børnehuset Carlshøj
2. Mælkevejen
3. Kastaniehuset
4. Papillon
5. Stoppestedet

Legepladstilsynene viser, at legepladserne på kommunale og selvejende daginstitutioner generelt er slidte, og flere legepladser trænger til en nytænkning i forhold til leg og bevægelse.

Ovenstående fem legepladser er vurderet som de mest trængende.

Et helt nyt legepladsareal på en større daginstitution vurderes at koste i omegnen af 1,0 mio. kr. For ca. 0,5 mio. kr. er det muligt at udskifte en del af det eksisterende legepladsareal med flere større legeredskaber, udskiftning af dele af underlaget samt sandkasser.

Offentlige legepladser

Blandt de offentlige legepladser peger forvaltningen på renovering og modernisering af Den Grønne Legeplads, hvis den fortsat skal fungere som offentlig legeplads.

Den Grønne Legeplads er klart den offentlige legeplads i kommunen, der har flest besøgende fra både borgere og andre institutioner i kommunen.

En nyetablering af Den Grønne Legeplads vurderes at koste i omegnen af 2-3 mio. kr. afhængig af ambitionsniveau. For ca. 1,0 mio. kr. er det muligt at renovere eller udskifte en del af de eksisterende legeredskaber, underlag samt sandkasser. Der vil med 1,0 mio. kr. primært være tale om en 1 til 1 udskiftning af den eksisterende legeplads og legeredskaber. Der skal afsættes yderligere 1-2 mio. kr., hvis legepladsen skal nytænkes med et nyt udtryk og design.

Såfremt Den Grønne Legeplads ikke skal fortsætte som offentlig legeplads (er peget på som muligt budgetreduktionsforslag), så peger forvaltningen på legepladserne ved henholdsvis Lindevangen, Pipers Park og Sophienholm Park i prioriteret rækkefølge. Alternativt peger forvaltningen på at anvende det resterende anlægsbudget på de øvrige skoler og daginstitutioner. Legepladserne på skolerne er offentlige tilgængelige udenfor skolernes åbningstid.

Mulig fordeling af anlægspuljen til legepladser

Med afsæt i ovenstående kan en fordeling af anlægspuljen til legepladser være:

- Taarbæk Skole, havnelegeplads: 1,3 mio. kr. (er besluttet)
- Virum Skole: 1,1 mio. kr.
- Børnehuset Carlshøj: 0,5 mio. kr.
- Den Grønne Legeplads: 1,1 mio. kr.

Samlet prioritering i alt 4,0 mio. kr. Såfremt Den Grønne Legeplads ikke prioriteres, peger forvaltningen på, at de 1,1 mio. kr. i så fald prioriteres til enten Fuglsangårdsskolen eller til daginstitutionerne Mælkevejen og Kastaniehuset.

Orientering af Teknik- og Miljøudvalget

Sagen forelægges til orientering i Teknik- og Miljøudvalget, da udvalget varetager den umiddelbare forvaltning af de grønne områder.

Lovgrundlag

Alle legepladser skal overholde Dansk Standard normerne, DS/EN 1176 for legeredskaber og DS/EN 1177 for faldunderlag.

Ombygninger, herunder evt. som følge af ændrede anvendelser af lokaler/lokaliteter skal følge Bygningsreglementets regler.

Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret, i hvilken forbindelse branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB18, ABT18 og ABR18).

Økonomi

Der er i budget 2019-2022 afsat et rådighedsbeløb på 2,536 mio. kr. i 2019 og på 1,522 mio. kr. i 2020 til legepladser.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 2. maj 2019 at reservere 1,3 mio. kr. til delvis finansiering af en havnelegeplads i Taarbæk. Dette er betinget af, at Foreningen Taarbæk Byrum tilvejebringer den resterende del af det samlede budget til anlæg af havnelegepladsen.

Forvaltningen peger på, at der afsættes 1,3 mio. kr. i 2019 til medfinansiering af legeplads ved Taarbæk Skole, 0,2 mio. kr. i 2019 til rådgivning m.m. til igangsættelse af de øvrige legepladsprojekter, samt 2,557 mio. kr. i 2020 til gennemførelse af de øvrige legepladsprojekter.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen fsva. indstillingspunkt 1-2.

Børne- og Ungdomsudvalget fsva. indstillingspunkt 1-2.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 3.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 6. juni 2019

Udsat, idet forvaltningen vender tilbage med en ny sag i efteråret, hvor en samlet løsning for fordelingen af anlægspuljen til legepladser indgår som mulighed.

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Udsat med henvisning til protokol fra Børne- og Ungdomsudvalget, den 6. juni 2019.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Supplerende sagsfremstilling

Forvaltningen har undersøgt muligheden for en samlet løsning for fordelingen af anlægspuljen. Med afsæt i erfaringerne fra legepladserne på Lindegårdsskolen og Taarbæk Skole, vurderer forvaltningen at det vil være muligt at skabe en ny, anderledes og kreativ legeplads for ca 4. mio. kr. Såfremt udvalget ønsker en samlet løsning, peger forvaltningen på Virum Skoles legeplads, idet en renovering her er mest påkrævet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Ad 3) Taget til efterretning.

Børne- og Ungdomsudvalget, den 15. august 2019

Jf. protokol.

Bilag

Oversigt over legepladser på skoler

Oversigt over offentlige legepladser

Forvaltningens prioritering af renoverings- og moderniseringsbehov af legepladser på skoleområdet

Forvaltningens prioritering af renoverings- og moderniseringsbehov af legepladser på dagtilbudsområdet

Punkt 15: Mødekalender 2020 (Beslutning)

00.01.00-A26-6-19

Resume

Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og hvert stående udvalg skal for hvert regnskabsår træffe beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal afholdes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at mødeplanen for 2020 godkendes.

Sagsfremstilling

Udkastet til mødeplanen er tilrettelagt efter, at sagerne får den kortest mulige politiske behandling. Der er som udgangspunkt et kommunalbestyrelsesmøde i slutningen af hver måned med en udvalgsrunde, der leder op hertil. Udvalgsrunden er placeret i samme uge.

Der er i den samlede mødeplan i tilrettelæggelsen af datoer så vidt muligt taget hensyn til ferier, helligdage, Folkemødet, KL-topmøder, KL-konferencer mv., ligesom der igen er forhåndsreserveret tid til ekstraordinære udvalgs møder.

Tidspunkt og sted for mødet bibeholdes stort set som mødeplanen for 2019, således at udvalgenes mødetidspunkter som hovedregel er som følger:

Politisk	Tid	Sted
Kommunalbestyrelsen	Torsdag, kl. 17.00-20.00	Kommunalbestyrelsessalen
Økonomiudvalget	Torsdag, kl. 16.00-18.00	Udvalgsværelse 1
Social- og Sundhedsudvalget	Tirsdag, kl. 08.15-10.15	Udvalgsværelse 1
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Tirsdag, kl. 16.00-18.00	Udvalgsværelse 1
Byplanudvalget	Onsdag, kl. 08.00-10.00	Udvalgsværelse 1
Teknik- og Miljøudvalget	Onsdag, kl. 16.15-18.15	Udvalgsværelse 1
Kultur- og Fritidsudvalget	Torsdag, kl. 08.15-10.15	Udvalgsværelse 1

Børne- og Ungdomsudvalget Torsdag, kl. 16.00-19.00 Udvalgsværelse 1

Ekstraordinære udvalgmøder 1 gang månedligt,
Onsdage, kl. 08.30-10.30 Udvalgsværelse 1

Vedlagt er en samlet oversigt over mødekalenderen for 2020 (bilag).

Lovgrundlag

Styrelseslovens § 8 om, at Kommunalbestyrelsen træffer beslutning om hvornår og hvor ordinære møder skal afholdes. Ordinære møder afholdes som regel mindst 1 gang om måneden.

Styrelseslovens § 20, stk. 1 om, at Økonomiudvalget og hvert stående udvalg træffer for hvert regnskabsår beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal afholdes. Udvalgets beslutning om mødeplan kan af ethvert udvalgsmedlem forlanges indbragt til afgørelse i kommunalbestyrelsen.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Udvalg for så vidt angår udvalgets mødeplan.

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår Kommunalbestyrelsens mødeplan.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 13. august 2019

Udvalget har et ønske om at bytte mødetidspunkt til onsdag morgen i stedet for tirsdag morgen, samt at der ikke er udvalgmøder på datoer, hvor der afvikles relevante KL konferencer.

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

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, den 13. august 2019

Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Inge Sandager (V).

Byplanudvalget, den 14. august 2019

Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Inge Sandager (V).

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Godkendt.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 15. august 2019

Godkendt.

Charlotte Shafer (C) var fraværende. I stedet deltog Dorthe la Cour (C).

Bilag

Udkast til politisk mødekalender for 2020

Punkt 16: Anmodningssag fra C om borgerkommunikation vedr. Letbanen

09.18.00-K08-1-19

Sagsfremstilling

C-gruppen vil foreslå følgende anmodningssag:

Med henblik på at sætte borgeren i centrum foreslår C, at borgerkommunikation vedr. Letbane og andre anlægsarbejder i kommunen bliver koblet sammen på kommunens hjemmeside således at der er "én borgerindgang" til trafikudfordringer. Endvidere bedes forvaltningen undersøge et "telefonsvarersystem" så borgere kan ringe ind og lytte til dagens trafikale udfordringer i et bestemt område.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Besluttet, at forvaltningen fremlægger en sag i september/oktober 2019.

Punkt 17: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

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

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- VVM og Indvindingstilladelse til Dyrehavegård Kildeplads
- Skovfryd 19 Nyt enfamiliehus delvist indenfor skovbyggelinje
- Dialog med DTU om fremtidig udvikling af Lyngby Campus - Strategisk Campusplan
- Nedlæggelse af tre gasmotoranlæg i Fortunbyen
- Etablering af blokvarmecentral
- Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - status 2019

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 14. august 2019

Taget til efterretning.

Punkt 18: Meddelelser

00.22.00-A00-5-17

Sagsfremstilling

1. Midlertidigt grusfortov langs Firskovvej ved Cirkuspladsen.

Lyngby-Taarbæk Kommune har klaget til Nævnenes Hus over, at Fredningsnævnet har afvist at genoptage Fredningsnævnets afslag på at give dispensation til at etablere et midlertidigt fortov på Cirkuspladsen.

Nævnenes Hus forventer, at Miljø- og Fødevarerklagenævnet vil kunne færdigbehandle sagen indenfor otte måneder.

2. Afslag til opsætning af tøjcontainere

Kommunen har modtaget ansøgning fra Ulandshjælp Fra Folk Til Folk (UFF) om tilladelse til særlig råderet over vejareal til opstilling af seks tøjcontainere i Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag/bilag). Containerne ansøges opstillet på hhv. offentlig og privat vej. Det er kommunens vejmyndighed, der giver tilladelse særlig råden over vejareal på baggrund af kommunens retningslinjer for trafiksikkerhed og fremkommelighed.

Ifølge kommunens retningslinjer skal tøjcontainere som udgangspunkt opstilles på egen grund. Hvis dette ikke er muligt, kan tøjcontaineren placeres på vejareal, jf. kommunens retningslinjer:

- Foreninger skal være på SKATs liste over godkendte almenvælgørende og almennyttige foreninger
- Vejmyndigheden foretager en konkret trafikal vurdering af de ansøgte placeringer
- Vejejeren vurderer, om behovet for tøjindsamlingscontainere er dækket på det pågældende sted

Vejmyndigheden vurderer, at der ikke skal gives tilladelse til særlig råden over vejareal under hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed med henvisning kommunens retningslinjer og planlægger at meddele afslag til ansøgningen.

3. Akademivej - Ændring af vejudlæg i forbindelse med etablering af letbanen

DTU har fremsendt projektforslag for vejprojektet på Akademivej til godkendelse. Projektforslaget har flere uoverensstemmelser med det godkendte skitseprojekt fra Hovedstadens Letbane. Før disse forhold er harmoniseret med det godkendte disponeringsforslag, kan vejmyndigheden kun tage stilling til vejopbygning samt den nye vejudlægslinje.

Vejopbygningen svarer til en vej med trafikbelastning på 75-150 lastbiler pr. døgn, hvilket vurderes som passende til den fremtidige trafikbelastning på Akademivej.

I det modtagne projekt fra DTU ansøges der om udvidelse af vejudlæg, så der kan anlægges fællesstier i begge vejens sider frem for kun i den nordlige side af Akademivej som skitseret i projektet fra Hovedstadens Letbane. Udvidelsen af vejudlægget sker for at sikre bedre forhold for gående og cyklister på strækningen, finder vejmyndigheden ikke problematisk. Vejudlægslinjen udvides over matrikel 205k Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Andelskollegiet), der ligesom Akademivej er ejet af DTU.

Forvaltningen kan på nuværende tidspunkt ikke tage stilling til de resterende elementer i det fremsendte projekt for den del af Akademivej, der er udlagt som privat fællesvej idet DTU ikke har fremsendt projekt i overensstemmelse med det

oprindelige godkende disponeringsforslag.

De resterende elementer i skitseprojektet omhandler følgende:

- Skilte- og afmærkningsplan
- Afvandingsplan
- Placering af signalmaster
- Placering af gadebelysning

Forvaltningen godkender vejopbygning samt den fremtidige vejudlægslinje for Akademivej.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Taget til efterretning.

Formanden meddelte, at han havde været til møde med Seniorrådet om et tættere samarbejde. Udvalget besluttede, at information om møde i Seniorrådet fremadrettet kommer som meddelelse til Teknik- og Miljøudvalget, med referat som bilag.

Bilag

Ansøgning til opsætning af tøjcontainere

Bilag til ansøgning