

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2014-2017 d. 19-04-2016

Mødedato Tirsdag d. 19. april 2016 kl. 15:00

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Regnskab 2015 - Teknik- og Miljøudvalgets område.....	3
Carlshøj, Afdeling B - Ansøgning om indførelse af privat parkeringsordning på privat areal.....	6
Affaldscontainere til affaldssortering i byrummet.....	8
Principper for trafikoplægning i letbanens anlægsperiode.....	11
Evalueringsrapport om vinterberedskabet 2015-2016 pr. 15.3.2016.....	14
Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder - Endelig vedtagelse.....	16
Areal til rampeanlæg til Omfartsvejen foreslås fjernet fra kommuneplanens ramme.....	19
LAR i Bondebyen.....	21
Deltagelse i fælleskommunalt gravkontor.....	26
Evalueringsrapport om eksisterende randzoner i Kongens Lyngby.....	28
Midler til parkerings- og trafikikkerhedsområdet.....	30
Drøftelse med Grønt Råd om deres videre arbejde.....	32
Status på fjernvarmeprojektet.....	34
Orientering om mulige påbud til grundejere med fejltilsluttet regnvand i Furesø kvarteret.....	36
Anmodning vedr. saltning af veje og glatførebekæmpelse.....	38
Meddelelser.....	39
Lukket.....	42

Punkt 1: Regnskab 2015 - Teknik- og Miljøudvalgets område

00.32.10-000-22-16

Resume

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om regnskab 2015 for Teknik- og Miljøudvalgets område.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regnskab 2015 for Teknik- og Miljøudvalgets område tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har den 7. april 2016 overgivet regnskabet for 2015 til revisionen og godkendt overførslerne fra 2015 til 2016.

Hovedresultatet af regnskab 2015 for Teknik- og Miljøudvalgets områder fremgår af nedenstående oversigt. Forskellen mellem regnskab 2015 og bevilling fremgår af kolonne 4, de godkendte overførsler fremgår af kolonne 5, og den reelle afvigelse efter overførsler fremgår af kolonne 6.

Tabel. Regnskab 2015 for Teknik- og Miljøudvalgets område

1.000 kr.	Oprindeligt budget	Budget inkl. bevillingsændringer	Regnskab	Afvigelse (3-2)	Overført til 2016	Afvigelse efter overførsler (4-5)
	1	2	3	4	5	6
Drift						
Grønne områder og kirkegårde	30.519	26.630	23.412	-3.217	-3.217	0
Trafikanlæg:						
- heraf Center for Miljø og Plan	31.987	44.098	40.923	-3.175	-1.756	-1.419
- heraf Center for Arealer og Ejendomme	41.401	39.157	39.185	28	206	-178
Miljø og plan	4.815	9.919	8.895	-1.024	-1.314	290
Drift i alt	108.722	119.804	112.415	-7.388	-6.081	-1.307

-=mindreforbrug/merindtægt

+ =merforbrug/mindreindtægt

Der var i 2015 et samlet mindreforbrug på -7,4 mio. kr., hvoraf der overføres -6,1 mio. kr. til 2016. De detaljerede bemærkninger til driftsvirksomheden fremgår af regnskabet (bilag). Der kan nævnes følgende herom:

Aktivitetssområde Grønne områder og Kirkegårde

Regnskabsresultatet viser et samlet mindreforbrug på -7,1 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget og et mindreforbrug på -3,2 mio. kr. i forhold til korrigeret budget.

Der er i løbet af året foretaget en række ændringer i bevillingerne på samlet ca. -3,9 mio. kr., der primært vedrører overførte midler fra 2014 på samlet -1,3 mio. kr. og flytning af midler til Kommunale Ejendomme (-2,3 mio. kr.).

Mindreforbruget er udtryk for en stor tilbageholdenhed i 2015, primært for at kunne indfri den handleplan, der blev opstillet for at afvikle merforbruget i 2013 på 2,1 mio. kr. I 2014 blev merforbruget nedbragt med 0,8 mio. kr., hvorefter det resterende beløb på 1,3 mio. kr. blev overført fra 2014 til indfrielse i 2015 og 2016.

Med mindreforbruget på -3,2 mio. kr. i 2015 er den 3-årige handleplan dermed allerede opfyldt ved udgangen af 2015.

Aktivitetssområdet Trafikanlæg m.v.

Området som helhed udviser et mindreforbrug på -3,1 mio. kr., hvoraf -3,0 mio. kr. vedrører busdriften (Center for Miljø og Plan), mens 0,03 mio. kr. henhører under Center for Arealer og Ejendomme.

Afvigelsen på busdriften skyldes en lavere efterregulering fra 2013 end forventet (-0,9 mio. kr.), og en mindre acontobetaling i 2015 end forventet (-1,6 mio. kr.).

Bevillingerne under Center for Arealer og Ejendomme består hovedsageligt af vejvedligeholdelse og belægninger, fælles formål samt vintertjeneste. Afvigelsen på de tre første poster udgør et merforbrug på 0,8 mio. kr., mens der på vintertjenesten har været et mindreforbrug på -0,6 mio. kr., som følge af stor tilbageholdenhed med anskaffelser og en mild vinter.

Aktivitetssområdet Miljø og Natur

Regnskabet udviser et mindreforbrug på -1,0 mio. kr., som dækker over en række mer- og mindreforbrug. Generelt er området i balance og afvigelserne skyldes hovedsageligt periodiseringer mellem årene.

Under øvrig planlægning har der været et merforbrug på spildevandsplanen på 0,3 mio. kr., som følge af arbejdet på Dyrehavegårds jorde. Merforbruget skal dækkes af mindreforbrug af projektet og overføres derfor ikke.

Lovgrundlag

Kommunalbestyrelsen godkender regnskabet, jf. den kommunale styrelseslov.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen har den 7. april 2016 overgivet regnskabet for 2015 til revisionen og godkendt overførslerne fra 2015 til 2016.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Taget til efterretning.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Regnskab 2015

Punkt 2: Carlshøj, Afdeling B - Ansøgning om indførelse af privat parkeringsordning på privat areal

05.02.15-K02-1-15

Resume

Carlshøj, afdeling B vil etablere privat parkeringskontrol på private parkeringsarealer. Det er ikke i modstrid med eksisterende planmæssige forskrifter for området.

Arealerne er ikke udlagt som private fællesveje eller offentlige veje, så privat parkeringskontrol i den konkrete sag er ikke et forhold, der reguleres af kommunen.

Indstilling

Det indstilles, at udvalget tager det i sagen fremlagte til efterretning.

Sagsfremstilling

Carlshøj, afdeling B (i det følgende benævnt Carlshøj) opsatte i efteråret 2015 skilte med parkeringsrestriktioner på belyningsmaster på de private fællesveje i Carlshøjområdet. Samtidig var der indgået aftale med et privat parkeringsfirma om håndhævelse af parkeringsrestriktionerne.

Forholdet indebar to problemstillinger. Dels må der ikke uden videre opsættes skilte på private fællesveje, dels var det uafklaret om parkeringsarealerne på Carlshøj inddrog dele af de private fællesveje.

Kommunens forvaltning gav et påbud til Carlshøj om at skiltene skulle nedtages. Forvaltningen endte med at tage skiltene ned på ejers regning. Efterfølgende blev der holdt et møde med Carlshøj.

På dette møde blev det aftalt, at Carlshøj skulle undersøge/dokumentere parkeringsarealernes status i forhold til om de ligger på privat fællesvej (kommunen er vejmyndighed) eller om de alene ligger på privat areal (kommunen er ikke vejmyndighed).

Der har været en god dialog med Carlshøj, og de har efterfølgende foretaget en opmåling af arealerne af en landinspektør.

Af brev fra Carlshøj ved DAB (bilag) fremgår det, at parkeringsfelterne E til M ligger på private arealer uden for privat fællesvej. På parkeringsfelter i D-området vil kantsten blive flyttet, således at også disse parkeringsarealer alene ligger på privat areal. Flytning af kantsten forventes iværksat i uge 11.

Med hensyn parkeringsfelterne B og C, så kræver det en omlægning af arealet. Det vil Carlshøj kigge nærmere på, og drøfte med forvaltningen på et senere tidspunkt.

Carlshøj vil ikke etablere privat parkeringskontrol på felterne N og O, da disse arealer altovervejende ligger uden for Carlshøj, afdeling B.

Carlshøj har i sit brev spurgt om kommunen har bemærkninger til ovenstående.

Der er tale om private arealer, der allerede i dag er udlagt til parkeringspladser. Disse parkeringspladser er ikke sammenfaldende med private fællesvej eller offentlige veje, hvor kommunen er vejmyndighed. Derfor kan kommunens vejmyndighed ikke stille krav om, at der ikke må etableres privat parkeringskontrol. Etablering af privat parkeringskontrol er i øvrigt heller ikke i modstrid med planforskrifter eller anden lovgivning.

På baggrund af det i sagen fremlagte, vil forvaltningen meddele Carlshøj, at kommunen ikke har bemærkninger, såfremt den private parkeringsordning kun inddrager arealer, der ikke har status som privat fællesvej eller offentlig vej, og at al skiltning etableres på Carlshøjs private areal, og placeres mindst 5 m fra vejskel (den private fællesvej).

I sagens forløb har der været rettet henvendelse til forvaltningen omkring de afgifter, som Carlshøj har opkrævet i efteråret 2015. Dette spørgsmål ligger heller ikke inden for kommunens kompetence, da det er et rent privatretligt forhold.

Lovgrundlag

Kommunen er ikke myndighed på det i sagen fremlagte forhold.

Økonomi

Sagen medfører hverken indtægter eller udgifter.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Taget til efterretning. Forvaltningen anmodes om at besvare de udestående spørgsmål i sagen, som forelægges til orientering ved næste møde i udvalget.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Brev til LTK om parkeringsordning i Carlshøj

Kort over parkeringspladser

Punkt 3: Affaldscontainere til affaldssortering i byrummet

05.07.01-P00-4-16

Resume

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 15. marts 2016 besluttede udvalget at få belyst mulighederne for affaldssortering i byrummet.

På baggrund heraf har forvaltningen undersøgt mulighederne for at få kildesorteret affaldet i byrummet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget beslutter om forvaltningen skal arbejde videre med en af de beskrevne modeller.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 3. september 2015 at indføre kildesortering af affald hos kommunens husstande, ud fra en tidligere beslutning om at øge genanvendelsen af affald i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen har nu undersøgt de umiddelbare muligheder, der er for også at kildesortere affaldet i byrummet.

Umiddelbart er der to modeller:

1. Nedgravede affaldscontainere med overjordisk indkast
2. Affaldscontainere til hver fraktion af affald, stående over jorden.

Begge modeller vil være en væsentlig ændring i måden, der affaldssorteres på i byrummet, idet der i dag ikke er opsat affaldsbeholdere til kildesortering.

Ad. 1 Nedgravede affaldscontainere med overjordisk indkast.

De nedgravede affaldscontainere er kendetegnede ved, at de kan rumme mellem 1,8 og 5 kubikmeter. Indkastet sker i en enhed, der er monteret over jorden. Der skal opsættes/nedgraves en container pr. fraktion.

Fordele:

De nedgravede affaldscontainere har et enkelt design på indkastet, og over jorden vil de ikke fylde væsentligt i byrummet.

Da de er konstrueret med støjdæmpende materialer indvendig, vil støjgener være begrænset ved nedkast. Grundet størrelsen på containeren er der en lav tømningfrekvens, og lugtgener vil være meget begrænsede, da affald kastes direkte i beholderen.

Ulemper:

Det vil være svært at finde plads til de forholdsvis store underjordiske beholdere i byrummet.

Der vil kunne opstå en del støj ved tømning, og tømningen med lastbil vil genere den øvrige trafik og kræver forholdsvis meget plads.

Det kræver forholdsvis store anlægsinvesteringer.

Erfaringerne med denne form for kildesortering stammer fra mindre genbrugspladser, svarende til de kubepladser der i dag findes i Lyngby-Taarbæk Kommune. På disse steder fungerer de godt og efter hensigten. Der er pt. ingen erfaringer fra andre kommuner med placering i byrummet.

Ad. 2 Affaldscontainere til hver fraktion af affald, stående over jorden.

Affaldscontainere til hver fraktion affald minder om dem, der i dag står i byrummet, men har en tydelig markering af hvilken fraktion affald, der skal kastes i. Typisk indeholder hver container fra 90 liter og op til 240 liter.

Containerne på 90 liter er typisk med pose, og dem på 240 liter er typisk med vognspande (lig dem der opsættes til husholdninger, hvor der er kildesortering).

Fordele:

Containerne har et enkelt design og afhængig af fraktionsantallet, vil de fylde derefter.

Containerne vil typisk kunne opsættes i de områder, hvor der i dag er opsat skraldespande.

De kræver en mindre anlægsinvestering.

Ulemper:

De har en høj tømningfrekvens.

Tømningen skal ske manuelt.

Erfaringer med kildesortering af affald i byrum:

Erfaringerne med denne mindre type container i byrummet på hovedstrøg er ikke ret stor, men løsninger har været brugt i mere lukkede områder (Fjord & Bælt centeret i Kerteminde), og Aalborg kommune har afprøvet kildesorteringen ved et større julemarked uden succes, idet affaldet var blandet i de forskellige beholdere.

Indendørs er erfaringerne mere positive, brugerne er gode til at sortere rigtig i fraktionerne. Erfaringerne fra Kastrup Lufthavn er, at mellem 85 % og 90 % af affaldet er sorteret rigtigt i beholderne. Det må dog formodes, at det indendørs er lettere at motivere brugerne end i det mere åbne byrum.

Det har ifølge leverandørerne vist sig, at indkastets udformning har større betydning end eventuelle piktogrammer, men det er svært at måle.

For begge modeller, både den i jorden og den mindre over jorden, gælder, at såfremt fraktionerne sammenblandes af brugerne, vil det miljømæssige potentiale gå tabt, og udgiften til bortskaffelse af affaldet vil stige betragteligt, da det i så fald skal sorteres manuelt, som det sker i dag.

Lovgrundlag

Intet.

Økonomi

Der er ikke afsat særskilt budget til en eventuel kildesortering - opsætning eller drift - af affald i byrummet.

Anskaffelsesprisen pr. stk.:

- Model 1. Estimeres til 30.000,- pr. stk. for den mindste model og 60.000,- pr.stk. for den største model. Priserne er inklusive installation (nedgravning og opsætning). Prisen forudsætter, at der ikke er hindringer i jorden, så som kabler, rør og lignende
- Model 2. Estimeres til ca. 20.000,- pr. stk. for en trekammer model. Prisen er inklusiv opsætning.

For begge modeller gælder det, at der forventes at kunne opnås en mængderabat i forhold til den enkelte leverance.

Driftsudgift anslået pr. stk.:

- Model 1. vil være ca. 1.000,- til 1.500,- pr. gang. Hertil kommer en eventuel sortering, hvis kildesorteringen ikke er ok. Anslået tømningsfrekvens ca. 2 til 4 gange pr. mdr. afhængig af hvilken størrelse der vælges. Tømmes med lastbil, påmonteret specialkran.
- Model 2. vil være ca. 100,- pr. gang. Hertil kommer en evt. sortering, hvis kildesorteringen ikke er god nok. Anslået tømningsfrekvens ca. 4 gange om ugen. Tømmes med håndkraft, som kommunens affaldsstativer bliver i dag.

Anlægs- og driftsudgiften vil afhænge af model og antal af containere.

Som det fremgår er der tale om en anseelig anlægsinvestering, som der i givet fald skal findes finansiering til.

Til sammenligning er der i dag i Lyngby Centrum opsat 60 affaldsbeholdere uden kildesortering, som tømmes 7 gange ugentligt. Udgiften hertil er ca. 525.000 kr. årligt.

I Virum er der opsat 20 affaldsbeholdere uden kildesortering, som tømmes 3 gange ugentligt. Udgiften hertil er ca. 145.000 kr. årligt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Besluttet at forvaltningen forelægger forslag til en forsøgsordning med forslag til geografisk placering og økonomi.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Hovedmodel 2

Hovedmodel 1

Punkt 4: Principper for trafikoplægning i letbanens anlægsperiode

05.01.25-G01-1-16

Resume

Hovedstadens Letbane har udsendt udkast til "Paradigma for principper for trafikoplægninger i anlægsperioden for letbaneprojektet" til høring hos de berørte kommuner. Forvaltningen har listet en række bemærkninger, som det anbefales at sende som høringssvar til Hovedstadens Letbane.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de forelagte bemærkninger sendes til Hovedstadens Letbane som høringssvar.

Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane har udarbejdet et udkast til "Paradigma for principper for trafikoplægninger i anlægsperioden for letbaneprojektet". Paradigmaet er sendt i høring hos de berørte kommuner, som er vejmyndighed i forhold til anlægsarbejder på kommunernes veje.

Høringsfristen er sat til den 11. maj 2016, således at principperne kan indgå i det udbudsmateriale, der forventes udsendt ultimo maj 2016. Udkast til principperne for trafikoplægning, som Hovedstadens Letbane har udarbejdet, kan ses i bilag 1 "Paradigma for indstilling om principper for trafikoplægninger i anlægsperioden".

Principperne skal bidrage til en afvejning af hensynet til trafikafviklingen i forhold til bl.a. sikkerhed, anlægsøkonomi og tid, samt sikre at de budgivende entreprenører kan være så konkrete som mulige i forbindelse med udbudsprocessen.

Forvaltningens generelle bemærkninger:

Det er vigtigt, at de erfaringer, der opnås i forbindelse med ledningsoplægningerne anvendes af de kommende entreprenører for letbaneprojektet. Derfor kan der løbende være behov for at tilpasse paradigmerne.

Det forudsættes, at de anvendte beregninger af trafikstrømme og principper for afvikling af anlægsarbejdet er i overensstemmelse med de beskrivelser, der tidligere er beskrevet i VVM-redegørelsen for letbaneprojektet, eller som minimum ikke skaber større miljøgener end de i VVM-redegørelsen beskrevne.

De udarbejdede principper angår alene anlægsarbejdet på vejstrækningerne. Der skal også udarbejdes trafikafviklingsplaner for anlægsperioderne i forbindelse med bro- og tunnelarbejdet. Også disse trafikafviklingsplaner skal godkendes af kommunen som vejmyndighed og af politiet.

Det er vigtigt, at der er fokus på løbende information til trafikanterne før og under anlægsperioden, både så borgerne og trafikanterne føler sig informeret, men primært for at gøre det muligt at vælge det mest hensigtsmæssige transportmiddel under de givne forhold.

Nedenfor ses enkeltprincipper udarbejdet af Hovedstadens Letbane, ledsaget af de bemærkninger, som forvaltningen vil sende til selskabet:

Hastighedsgrænsen bliver 50 km/t:

Da hastighedsbegrænsningen på hele strækningen i Lyngby-Taarbæk Kommune allerede i dag er 50 km/t, vil dette ikke medføre ændringer i Lyngby.

Der kan indskrænkes til et kørespor i hver retning på strækningerne:

Da vejstrækningerne i Lyngby-Taarbæk Kommune i dag er tosporet - et spor i hver retning - vil dette ikke få betydning i Lyngby. Klampenborgvej er dog undtaget, da den i dag har fire spor - to i hver retning. Men da delstrækningen på Klampenborgvej i forbindelse med letbaneprojektet ændres til et spor i hver retning, kan det accepteres gennemført fra anlægsfasen.

Der kan på kritiske lokaliteter midlertidigt lukkes for trafik i en eller evt. begge retninger:

Det kan accepteres på de delstrækninger, hvor der kan udpeges alternative ruter, og hvor det sker i kortere perioder. Det bør ske i drøftelse med kommunen i forhold til de konkrete behov og løsningsmuligheder.

Ændring fortove og cykelstier, herunder nedlæggelse af disse:

Det kan gennemføres på baggrund af drøftelse med kommunen. Grundlæggende skal trafiksikkerheden og -afviklingen for de lette trafikanter sikres, samt afvejes i forhold til bl.a. skolevej, virksomheder, handel mm.

Midlertidig afmærkning etableres fortrinsvis som gul afmærkning:

Der skal ske en konkret vurdering i forhold til anlægsperiodens længde. Vejmyndigheden og politiet inddrages i denne beslutning.

Behov for aften- og nattearbejde samt weekendarbejde i dele af anlægsperioden af hensyn til trafikafviklingen:

Det er vigtigt, at de berørte kommuner inddrages så tidligt som muligt i beslutninger omkring gennemførelse af anlægsarbejde udenfor normal arbejdstid. Hermed sikres, at alle forhold vurderes, herunder støj, anlægsøkonomi, anlægsperiode mm.

Fjernelse af midterheller, asfaltbelægning, flytning af signalstander og lysmaster mm.:

Principperne anvendes allerede i dag i forbindelse med anlægsarbejder på kommunens veje, og det vil derfor kunne accepteres i det omfang, at trafiksikkerheden og -afviklingen sikres.

Lovgrundlag

Lyngby-Taarbæk Kommune skal som vejmyndighed og på baggrund af vejloven godkende midlertidige arbejder på kommunens veje.

Økonomi

Hovedstadens Letbane estimerer, at principperne for trafikomlægningerne kan gennemføres indenfor den allerede afsatte anlægsøkonomi.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Godkendt idet udvalget lægger vægt på en hurtig og omkostningseffektiv proces.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Paradigma for indstilling om principper for trafikoplægninger i anlægsfasen

Punkt 5: Evaluering af vinterberedskabet 2015-2016 pr. 15.3.2016

05.07.02-K08-1-16

Resume

Traditionelt slutter vintersæsonen med udgangen af marts. Forvaltningen fremlægger med nærværende sag en evaluering af vinterberedskabet 2015-2016.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at evalueringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har evalueret vinterberedskabet 2015 -2016, hvor der indtil den 15. marts 2016 har været 35 udkald. Det vil sige, at der 35 gange er kaldt ud med henblik på vinterbekæmpelse.

Som udgangspunkt har det været en mild vinter og det kommunale vinterberedskab har med en enkelt undtagelse kunne honorere det forventede vinterbekæmpelsesniveau.

De 35 udkald fordeler sig på følgende måde:

- 32 gange er der kaldt ud til glatførerbekæmpelse af vejbaner, cykelstier og heraf syv gange med udkald til fortove, kryds, buslæskure med mere
- Tre gange har der været kaldt ud til snerydning, hvor alt disponibelt mandskab er kaldt ud.

De første udkald blev foretaget i forbindelse med det meget kraftige tøsnevejrs den 21. til 23. november 2015. Snefaldet kom inden den egentlige vagtperiode begyndte (1. december.2015 til 31. marts.2016) og medførte, at vinterberedskabet (koordination, kapacitet og vognpark) ikke kunne honorere vinterbekæmpelsen (herunder snerydningen) tilstrækkeligt hurtigt. Dette gav sig udslag i, at en del af kommunens cykelstistrækninger ikke blev ryddet ordentligt inden den 23. november 2015.

Efterfølgende evaluerede forvaltningen på den utilstrækkelige indsats den 21.- 23. november 2015 og vurderer, at følgende forhold spillede ind:

- Varslingerne fra Vejdirektoratet og DMI op til tøsnevejret var upræcise, hvorfor vagthavende på vinterberedskabet valgte ikke at varsle en ekstra vagt i weekenden.
- Den manglende varsling betød, at det krævede meget ekstra tid at få kaldt medarbejdere ind på arbejde. Først om aftenen den 21. november lykkedes det at få et fuldt rydningshold ud at køre.
- Cykelstierne voldte problemer snedrydningsmæssigt, da det hurtigt viste sig at tøsneen var så tung, at maskinerne ikke kunne klare mængden.

Den samlede evaluering af forløbet den 21-23. november 2015 er, at den megen tøsne, der kom i løbet af det første døgn, gav forvaltningen udfordringer af både koordinations,- kapacitets- og vognparksmæssig karakter.

Forvaltningen har efter dette forløb måttet konstatere, at såfremt der havde været en stående vagt i perioden ville igangsætningen af snerydningen være sket ca. to timer før. Det vurderes dog samtidig, at det ikke ville have haft den store indflydelse på resten af forløbet. Det vurderes derfor, at den normale procedure har været tilstrækkelig, og at der fremover kun stilles en ekstra vagt såfremt der er udsigt til ekstremt vejr.

Episoden har dog givet anledning til, at forvaltningen har fastsat klare (interne) kommunikationsregler og koordinationsprocedurer, således at der, såfremt der er behov for bortkørsel af sne, skal rettes henvendelse til centerchef/direktør. Dertil vil forvaltningen ved en fornyelse af vinterbekæmpelsesfaciliteterne (de mindre sneryddere) vurdere om disse skal opjusteres, så de i givet fald kan klare tung tøsne. I tilfælde af varsling af ekstreme vejrfold, vil forvaltningen være aktiv i sin kommunikation samt indkalde en ekstra vagt.

Resten af den evaluerede periode forløb som en normal og lettere mild vinter, med ikke ret megen sne, men en del glatførebekæmpelse.

Der har i vinterperioden ikke været rapporteret større uheld for så vidt angår manglende vinterbekæmpelse.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Det faktiske forbrug i de to første måneder af 2016 beløber sig til 4.200.000 kr. og afholdes indenfor bevillingen til vintervedligeholdelse.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Taget til efterretning.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Punkt 6: Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder - Endelig vedtagelse

01.02.05-P16-4-15

Resume

Forvaltningen har i samarbejde med bygherre og dennes rådgivere udarbejdet forslag til Lokalplan 264 med tilhørende miljørapport for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder.

Forslag til Lokalplan 264 og den tilhørende miljørapport har været i offentlig høring fra 26. januar 2016 til 22. marts 2016, hvor der er indkommet 27 høringsvar.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Byplanudvalget anbefaler, at Lokalplan 264 med den foreslåede ændring, vedtages endeligt.
2. Byplanudvalget anbefaler, at den sammenfattende redegørelse godkendes.
3. Teknik- og Miljøudvalget tager til efterretning, at der senere forelægges selvstændige sager om de i lokalplan og udbygningsaftale omtalte trafik anlæg.
4. Økonomiudvalget anbefaler, at udbygningsaftalen med bygherre godkendes.

Sagsfremstilling

Forslag til Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder har været i 8 ugers offentlig høring fra den 26. januar 2016 til 22. marts 2016 (bilag). Der har været afholdt borgermøde den 29. februar 2016, og referat af dette er vedlagt (bilag). I løbet af høringsperioden er der indkommet 27 høringsvar til lokalplanforslaget og den tilhørende miljørapport. Hertil kommer 2 høringsvar overført fra den offentlige indkaldelse af ideer og forslag til indholdet af VVM-redegørelse, som kommunalbestyrelsen behandlede på mødet d. 3. marts 2016, se vedlagte høringsnotat (bilag).

Høringsvarene koncentrerer sig hovedsageligt om følgende emner:

- grundvand
- øget trafik mth. fremkommelighed, uheld og støj
- højden af byggeriet samt omfanget og synligheden af teknik på tag
- brugen af lys om natten
- forslag om anvendelsen af de rekreative arealer til f.eks. ridehal, udendørs fitness, naturlegeplads, hundetræning, flere vådområder
- beplantning
- stisystemer (herunder tilgængelighed for cyklister)
- skiltning
- reflektions-gener
- arkitektonisk kvalitet
- Vejdirektoratet gør IKKE indsigelse mod lokalplanen, men anbefaler at en sætning skrives ind i lokalplanens redegørelsesdel (se nedenfor).

Der henvises til høringsnotat for forvaltningens bemærkninger til disse punkter.

I henhold til planlovens § 27. stk. 2 kan der i forbindelse med planens endelige vedtagelse foretages ændring af det offentliggjorte planforslag.

Forvaltningen foreslår, på baggrund af henvendelse i høringsperioden fra Vejdirektoratet, jf. høringsnotatet, at der i lokalplanens redegørelse under afsnittet s. 16 om "Arealudlæg til eventuel stibro" indføres sætningen:

"Anlæg af en stibro over Helsingørmotorvejen, uden for lokalplanens område, forudsætter Vejdirektoratets tilladelse i henhold til vejlovens bestemmelser."

Udbygningsaftale

Der er udarbejdet en udbygningsaftale, som omhandler forbindelsesvej samt gang- og cykelstier i området samt natursti og rekreative funktioner i forbindelse hermed.

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med forslaget til Lokalplan 264 er der udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten har været i høring parallelt med forslag til Lokalplan 264. Vedlagt sagen er en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen (bilag), som indeholder en redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, samt hvordan de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen. Som en service indgik miljørapporten i høringsperioden som et bilag til forslaget til lokalplan. Dette bilag erstattes efter vedtagelsen af lokalplanen af den sammenfattende redegørelse som et bilag til den endeligt vedtagne lokalplan. Dette sker jf. lov om miljøvurdering § 10.

Novozymes

Novozymes har som led i en proces med at samle ideer til de rekreative aktiviteter langs Naturstien afholdt et borgermøde i Lyngby d. 31. marts 2016, hvor godt 30 interesserede borgere mødte op. Inspiration indhentet ved borgermødet samt inspiration fra de høringssvar kommunen har modtaget i forbindelse med den offentlige høring af lokalplanen, vil Novozymes sammenfatte i et idékatalog, som vil indgå i Novozymes arbejde med det rekreative areal. Novozymes har fremsendt kommunen et notat herom (bilag).

Lovgrundlag

Planlovens § 27 om endelig vedtagelse af planforslag.
Lov om miljøvurdering af planer og programmer §§ 9 og 10

Planlovens §21b om udbygningsaftaler.

Økonomi

Vedtagelsen af Lokalplan 264 og den tilhørende miljørapport afholdes inden for aktivitetsområdet administration.

Da arealet omfattet af en udbygningsaftale er omfattet af forpagtningskontrakten vedr. Dyrehavegård vil udtagelse af jord af forpagtningskontrakten ske i takt med tidsplanen i udbygningsaftalen. De samlede afledte driftsmæssige konsekvenser - herunder umiddelbart lavere forpagtningsindtægter - vil på sigt skulle ses i sammenhæng med, hvorledes kommunens plan for anvendelse af Dyrehavegaardens jorder m.v. i bredere sammenhæng ønskes tilrettelagt. Forvaltningen vil vende tilbage til de afledte økonomiske konsekvenser i et kommende anslået regnskab.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Ad punkt 3) Taget til efterretning.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Byplanudvalget den 20. april 2016

Ad 1-2) Anbefalet.

Dorete Dandanell (F) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Forslag til Lokalplan 264

Referat fra borgermøde - Lokalplan 264

Høringsnotat - Lokalplan 264

Sammenfattende redegørelse

Notat Novozymes - Lokalplan 264

Punkt 7: Areal til rampeanlæg til Omfartsvejen foreslås fjernet fra kommuneplanens ramme

01.02.05-P16-2-16

Resume

Kommuneplanens aktuelle reservation af areal til rampeanlæg fra Omfartsvejen til Virumvej ved Virumgård vil betyde, at et stort areal ikke kan anvendes til fremtidig driftsplads. Forvaltningen foreslår, at arealreservationen udgår af kommuneplanrammen i forbindelse med den igangværende planlægning af området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at arealreservationen til rampeanlæg til Omfartsvejen udgår af kommuneplanramme 8.5.44 - Virumgård i forbindelse den videre planlægning af området.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har erhvervet Kongevejen 83-85 med henblik på at etablere fælles driftsplads på arealet. Formålet er at samle flere af kommunens tekniske driftsenheder.

Det fremgår af den gældende kommuneplanramme 8.5.44 for Virumgård (bilag), at der skal sikres areal til rampeanlæg til Omfartsvejen. Dette vanskeliggør en etablering af fælles driftsplads, idet der er behov for at placere bygninger såvel som støvjærn på den del af arealet, som er reserveret til rampeanlæg. Hvis der ikke kan bygges på den del af arealet forventes det, at der ikke er plads nok til at placere driftspladsens nødvendige bygninger og samtidig sikre en optimal og sikker infrastruktur på driftspladsen.

Muligheden for at placere driftspladsen på Kongevejen 83-85 er beskrevet i Kommuneplanstrategi GRØNT LYS+, som er vedtaget af Kommunalbestyrelsen 12.11.2015.

I forbindelse med arbejdet med en helhedsplan for Sorgenfri stationsområde har en trafikkspecialist udarbejdet en rapport af 5.5.2014 (bilag). I rapporten undersøges muligheden for at etablere op til 4 ramper til Omfartsvejen ved Hummeltoftevej og Virumvej. Dvs. rampe til nordgående spor på Omfartsvejen fra Hummeltoftevej og rampe fra sydgående spor på Omfartsvejen til Hummeltoftevej samt rampe til sydgående spor på Omfartsvejen fra Virumvej og rampe fra nordgående spor på Omfartsvejen til Virumvej. Ramperne kræver nedklassificering af vejen fra 90 km/t til 70 km/t., ligesom det kun vil være muligt at etablere ramper enten ved Virumvej eller ved Hummeltoftevej, da der ellers vil være for kort afstand mellem ramperne. Jf. side 6 i rapporten (bilag).

I rapporten, side 11, fremgår det, at etablering af rampe fra nordgående spor på Omfartsvejen til Virumvej vil betyde en flytning af trafikken med ca. 2.000 biler fra Grønnevej, Hummeltoftevej og Kongevejen til rampen.

Hvis arealreservationen på Kongevejen 83-85 udgår, er det stadig muligt at etablere en sydgående rampe fra Virumvej på den vestlige side af Lyngby Omfartsvej. Denne kan have positive effekter for trafikken på Fuglsangvej, hvor Virum Gymnasium ligger.

Hvis arealreservationen udgår af kommuneplantillægget vil det betyde, at eventuelle begrænsninger af trafikken på Hummeltoftevej, Grønnevej og Kongevejen vanskeliggøres, jf. rapportens side 11 (bilag). Omvendt vil en fastholdelse af arealet betyde inddragelse af ca. 5.000 m² af driftspladsens grundareal jf. rapportens side 6, figur 3 (bilag). Arealstørrelsen er Forvaltningens anslåede ud fra de linjeføringer, som rapporten viser på side 6.

For at muliggøre Kommunalbestyrelsens intention om etablering af ny driftsplads er det nødvendigt først at få tilvejebragt det planmæssige grundlag, herunder kommuneplantillæg og lokalplan. Forvaltningen anmoder derfor om en aflysning af reservation til afkørsel til omfartsvej over grunden, som er beskrevet i kommuneplanramme 8.5.44. Ændringen af kommunenplanrammen vil ske i forbindelse med den kommende planlægning for området, hvor der udarbejdes lokalplanforslag og forslag til kommuneplantillæg.

Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg forventes fremlagt i offentlig høring i løbet af sommeren 2016.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Udsat.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Gældende ramme 8.5.44 Virumgård

Ramper på Omfartsvejen rapport af 5. maj 2014

Punkt 8: LAR i Bondebyen

06.01.05-G01-7-14

Resume

Projektforslaget med den ændrede projektøkonomi forelægges til beslutning om at projektet fortsætter til næste fase, hvor et detailprojekt udarbejdes af Orbicon, og at Orbicon ansøger på vegne af kommunen om de nødvendige tilladelser fra kommunen og fra politiet.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at

1. Projektforslag for LAR i Bondebyen med etablering af regnvandsbassin, underliggende faskine og vejændringer drøftes og besluttes
2. Anlægssummen øges med 2,560 mio. kr. i 2017 som finansieres af øget låneoptagelse via byggelån, og at renter/afdrag samt driftsbidrag afstemmes den øgede anlægsinvesteringssum (nulløsning)
3. Der tidsforskydes 5,954 mio. kr. fra 2016 til 2017 som følge af forskudt tidsplan
4. Forvaltningen anmoder Orbicon om at udarbejde detailprojekt
5. Forvaltningen anmoder Orbicon om på vegne af Lyngby-Taarbæk Kommune at ansøge om de relevante myndighedstilladelser
6. Forvaltningen tildeles bemyndigelse til administrativt at
 - a. godkende detailprojekt for LAR i Bondebyen
 - b. meddele tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven til nedsivning af vejvand og eventuelt tagvand i Bondebyen, tilladelse efter vejloven til vejændringer og foretage screening for LAR-projektets virkninger på miljøet efter VVM-bekendtgørelsen, jf. planloven
 - c. ansøge politiet om de nødvendige tilladelser iht. vejloven
 - d. indgå driftsaftale med forsyningen om vedligeholdelse af regnvandsbassin samt øvrige foranstaltninger omfattet af LAR-projektet.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte den 5. september 2013 en bruttobevilling på 23,95 mio. kr. til medfinansieringsprojekterne LAR i Bondebyen og Sorgenfrigård Nord - heraf 8,216 mio. kr. til LAR i Bondebyen. Økonomiudvalget blev efterfølgende den 13. november 2014 orienteret om status for LAR-projekter i kommunen og godkendte, at forvaltningen arrangerede dialogmøder med borgerne om medfinansieringsprojekterne. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 24. februar 2015 et dispositionsforslag for LAR i Bondebyen med præsentation af tre åbne dispositionsforslag (nr. 1, 2 og 3) med tilhørende hævdede budgetøkonomier til hhv. i alt 10,5 mio., 9,7 mio. og 11 mio. kr. De tre åbne forslag har været basis for dialogen i den næste fase, hvor projektforslag (bilag) skulle udarbejdes. Med udvalgssagen godkendte Økonomiudvalget den 5. marts 2016, at man efterfølgende ville få forelagt en sag med henblik på øget anlægssum og frigivelse af ekstra anlægsbevilling. Dette ville ske, når projektforslaget lå endeligt på plads.

Målet med projektet er at reducere belastningen af kloaksystemet i Bondebyen nord for Peter Lunds Vej og samtidig etablere et rekreativt område i Bondebyen. Det overordnede princip for vandhåndteringen er, at regnvandet skal håndteres på overfladen i sommerhalvåret, hvor vandet ledes til et regnvandsbassin/gadekær med en omliggende grønt område - en "forte"- for enden af Peter Lunds Vej ved Gammel Lundtoftevej.

Borgerinddragelse

Der er mange interesser, der skal varetages i projektet i Bondebyen. Ud over den spildevandstekniske interesse skal også kulturværdier, trafik, parkering og rekreative opholdsmuligheder imødekommes.

Borgerne har i forløbet fået mulighed for at udtrykke, hvilke værdier de ønsker, at projektet skal opfylde. Forvaltningen og Forsyningen har afholdt møder med repræsentanter fra Bondebyen og arrangerede i februar 2015 dialogmøde om LAR i Bondebyen på Lindegården. En artikel i Det Grønne område i juni 2015 fortalte om projektet og henviste til en beskrivelse på kommunens hjemmeside, hvor der var mulighed for at komme med kommentarer til dispositionsforslag . Borgerne har generelt udtrykt velvilje til projektet. Flest borgere har ønsket den løsning, hvor Peter Lunds Vej føres øst om regnvandsbassinet til tilslutning med Gammel Lundtoftevej (forslag 1). Borgernes besvarelser er vedlagt sagen (bilag). Borgerne har derudover haft mulighed for at få indflydelse på projektudformningen i forbindelse med dialogmøder om en ny lokalplan for Bondebyen, som udarbejdes parallelt med dette projekt.

Projektforslag

Vedlagte projektforslag er en viderebearbejdning af forslag 1, og skal danne udgangspunkt for det efterfølgende myndigheds- og detailprojekt, som udarbejdes af Orbicon.

Bassinet etableres med fast bund for at sikre, at der er vand i gadekæret og for at sikre, at nedsivning kan ske kontrolleret gennem gadekærets forte. På fortjen etableres der et nedsivningsanlæg med filtermuld, der renser vandet og en underliggende faskine, der infiltrerer vandet til grundvandsmagasinet. I vinterhalvåret, hvor der glatførebekæmpes med salt (natriumklorid), skal det kloridholdige regnvand ledes til den eksisterende kloak for at mindske risikoen for forurening af grundvandet med klorid.

I udarbejdelsen af projektforslag har særligt hensynet til en nærliggende p-kælder gjort, at der nu anbefales en lidt anden løsning for nedsivningsanlægget end i dispositionsforslaget. Orbicon har vurderet, at den bedste løsning til at sikre P-kælderen på Gl. Lundtoftevej mod indsvivende vand fra faskinen er at anlægge en dybtliggende faskine. Faskinen har en størrelse, der gør det muligt at tilbageholde og nedsive en klimafremskrevet 100-års regnhændelse, dvs. en skybrudsregn. Herved er det ikke nødvendigt at etablere skybrudsveje til Mølleåen, som oprindeligt foreslået.

Forvaltningen vurderer, at etablering af regnvandsbassinet/gadekæret ikke i sig selv er lokalplanpligtigt. Bestemmelser om omgivelser til regnvandsbassinet/gadekæret er dog taget med i den lokalplan for Bondebyen, der udarbejdes sideløbende med projekteringen. Myndighedstilladelser bør derfor afvente endelig lokalplan.

Trafikale forhold

I dette forslag omlægges Peter Lunds Vej udenom gadekæret og den omgivende grønne forte, jf. vedlagte kortoversigt (bilag).

Projektet vil medføre, at der nedlægges nogle parkeringsplader på Peter Lundvej ved anlægget. Antallet søges begrænset mest muligt.

Kantsten. Afløb fra vejen til den eksisterende kloak blændes af, og regnvandet skal løbe på vejen om sommeren. For at sikre, at vandet holdes på vejen, selv under kraftig regn, forhøjes kantstenene om nødvendigt på Nørregade, Lyngbystræde, Asylgade og Gl. Lundtoftevej, så de har en lysning på op til 10 cm. Dette er indenfor normen, men kan besværliggøre kantstensparkering, da det kan være svært at åbne dørene ind over fortovet.

Der foreslås etableret en såkaldt "irish crossing" på tværs af Gl. Lundtoftevej ved enden af Nørregade for at lede vand fra Nørregade til regnvandsbassinet. Der er ikke krav om, at der skal opsættes autoværn ved regnvandsbassinet med det foreslåede projekt, men forvaltningen vurderer, at det vil være en god ide for at tydeliggøre niveauspringet for både lette og tunge trafikanter.

Ved gadekæret foreslås etableret en flade med chaussésten. Hastigheden i Bondebyen er idag anbefalet til 30 km/t, som fastholdes. Den lave hastighed vil blive understøttet med de foreslåede anlæg og ændringer i belægninger.

Miljøforhold

Arealet ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser og desuden i et område, hvor grundvandet kan være særlig følsomt overfor forurening fra overfladen (nitratfølsomt indvindingsopland). Det er derfor foreslået, at regnvandet siver gennem filtermuld, som nedbryder og tilbageholder forurenende stoffer. Klorid fra glatførebekæmpelse med salt kan dog ikke tilbageholdes i filtermulden. For at sikre grundvandet mod forurening med klorid, kan regnvandet omkobles til kloak om vinteren - det vil sige fra 1. november til 1. april. Det vurderes, at det vil være forsvarligt også af hensyn til kapaciteten i kloakken, da de voldsomme skybrud typisk forekommer om sommeren.

Økonomiske rammer og ejerskab

Da projektet er et medfinansieringsprojekt, er det kommunen, der anlægger, ejer og drifter anlægget. Det medfører også, at det er kommunen, der har ansvar for anlægget og vil kunne påføres et ansvar ved eventuelle uheld i anlægsperioden eller ved projektfejl.

Projektet betales af kommunen som projektejer og tilbagebetales 100 % af Lyngby-Taarbæk Forsyning via spildevandstaksterne over en periode på 25 år, når anlægget er etableret. Projektet drives i samarbejde mellem forvaltningen og forsyningen.

Driften betales af kommunen i forskud og afregnes årligt med forsyningen.

Løsningen bliver derfor på sigt en nulløsning for kommunen.

Et medfinansieringsprojekt skal være godkendt af Forsyningssekretariatet under Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Det skal være billigere end et traditionelt spildevandsprojekt, som spildevandsforsyningen udfører på egne spildevandsanlæg i forbindelse med løsning af kapacitetsproblemer ("sædvanlig afhjælpning"). Prisen for det traditionelle spildevandsprojekt i Bondebyen er i Forsyningssekretariatets godkendelse vurderet til 24.253.000 kr. Dette alternative projekt i Bondebyen er således stadig langt billigere og vil kunne finansieres 100 % af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Såfremt omkostningerne til projektet overstiger udgiften til det traditionelle projekt, kan kommunen skulle afholde meromkostningerne, såfremt disse ikke kan godkendes af Forsyningssekretariatet.

Tidsplan og rateplan

Politisk godkendelse af projektforslag med justeret økonomi: medio 2016

Detailprojektering: 2. halvår 2016.

Ansøgning: snarest efter politisk godkendelse af projektforslaget

Afgørelse på ansøgninger: efter vedtaget lokalplan, forventeligt ultimo 2016

Udbud: 1. halvår 2017.

Anlæg: 2. halvår 2017

Tids- og rateplan er vedlagt sagen (bilag).

Lovgrundlag

Kommunalbestyrelsen skal beslutte, om der skal meddeles tilladelser til etablering af LAR i Bondebyen til at etablere nedsivningsbassin i offentlige vejareal (forte-gadekærområdet) efter vejlovens § 8, stk. 2 om betaling af anlæg, drift og vedligeholdelse og

tilladelse til nedsivning af vejevand efter miljøbeskyttelseslovens § 19 stk. 1 samt spildevandsbekendtgørelsens § 40.

Området for Lokal Afledning af Regnvand er aktuelt reguleret i BEK nr. 159 af 26.2.2016. Frem til udgangen af 2015 har det været muligt for kommunerne at indgå i medfinansieringsprojekter (anlægssopgaver) vedr. håndtering af tag- og overfladevand, som var udgiftsneutrale for den kommunale økonomi. Istedet var det det brugerbetalte forsyningsområde, som skulle finansiere investeringerne. Fra 1. jan. 2016 har kommunerne som udgangspunkt skulle finansiere min. 25% af disse anlægsinvesteringer og forsyningsselskaberne max. 75%. En evaluering af området udestår fortsat jf. KLs sektorskrivelse 1-1 i Budgetvejledning for 2017.

Adgangen til lånoptagelse er reguleret i BEK nr. 1580 af 17.12.2013.

Økonomi

Med en godkendelse af det foreliggende projektforslag, vil anlægssummen skulle hæves fra nuværende 8,216 mio. kr. til korrigerede 10,776 mio. kr. Anlægsrammens forøgelse er som følge af et justeret projektforsalg med ændret teknisk og planmæssigt indhold.

Økonomien ser herefter ud som følger:

Kr.	R2014	R2015	B2016	B2017	Anlægssum
Forbrug/budget	639.429	720.754	6.855.817	0	8.216.000
Forskydning			-5.953.817	5.953.817	0
Forøgelse				2.560.000	2.560.000
Korr. Sum	639.429	720.754	902.000	8.513.817	10.776.000

Anlægssopgavens forøgelse med 2,560 mio. kr. er indbefattet af det oprindelige tilsagn, som man fik tilbage i 2013 fra Forsyningssekretariatet. Hermed dækkes også den øgede del via spildevandstaksterne over en periode på 25 år og er således udgiftsneutral for kommunen. Den finansielle konstruktion er fortsat, at kommunen under byggeprojektets forløb optager et byggelån, som siden afløses af et permanent lån, når projektet er afsluttet. Derefter påbegynder forsyningen tilbagebetaling til kommunen på renter og afdrag (et såkaldt momspligtigt driftsbidrag) over en periode på 25 år, svarende til lånets tilbagebetalingstid.

Som konsekvens af en opskrevet anlægssum skal også området for renter og finansiering, balance samt tilbagebetalingsforløb (drift under puljer) med forsyningen afstemmes de ekstra aktiviteter.

De budgetlagte afledte driftsomkostninger udgør 25.500 kr./år. Som følge af forskudt tidsplan rykkes driftsmæssig opstart til 2018. Slutåret korrigeres til 2067 (anlæggets levetid er 50 år).

Samtlige reguleringer er beskrevet i det på sagen vedlagte økonomibilag. Det ekstra rådighedsbeløb på 2,560 mio. kr. frigives ved samme lejlighed.

Det bemærkes, at planlagte aktiviteter i 2017 kan blive påvirket af omlægninger vedr. fjernvarme og letbane, hvilket senere kan medføre forskydninger til 2018.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Ad 1-6) Anbefalet idet forvaltningen har en dialog med borgerne i Bondebyen.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Projektforslag LAR i Bondebyen rev. 3, 2016-03-14

Regnvandsbassin i Bondebyen 30062015

Situationsplan Bondebyen

Økonomibilag LAR Bondebyen øget anlægsramme 2016

Punkt 9: Deltagelse i fælleskommunalt gravekontor

05.01.02-G00-14-15

Resume

Som følge af Letbanens forsinkelse drøftes den fortsatte finansiering af det fælleskommunale gravekontor i Herlev.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune trækker sig ud af det fælles gravekontor.

Sagsfremstilling

Som følge af forsinkelse i forbindelse med udskydelse af ledningsomlægninger forventes Letbanen først at stå klar i 2023/2024. Ledningsomlægninger startes først primo 2018 med afslutning 2019. Dette har betydning for det fælleskommunale gravekontor, der blev etableret i Herlev august 2015 (bilag) med det formål at udarbejde sagsforberedende arbejde i forbindelse med ledningsomlægninger.

Oprindeligt var det hensigten, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle finansiere 24 % af udgifterne. Dette blev dog hævet til ca. 28 % som følge af, at Brøndby og Ishøj ikke ønskede at deltage i gravekontoret. Med forsinkelse af letbanen forlyder det, at også andre kommuner overvejer at trække sig fra gravekontoret, hvilket formentligt vil øge Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af finansieringen. Pt. har Lyngby-Taarbæk Kommune afsat 1,8 mio. kr. i to år til gravekontoret til arbejder i forbindelse med ledningsomlægninger.

En af de bagvedliggende argumenter for et gravekontor har været, at flere af kommunerne er for små og sårbare til selv at kunne håndtere opgaven. Lyngby-Taarbæk Kommune, som hidtil har støttet op bag gravekontoret, er dog som en af de største kommuner i samarbejdet mindre sårbar. Det skønnes derfor, at Lyngby-Taarbæk Kommune med det allerede givne budget selv kan håndtere de forskellige opgaver frem til 2019. Dog vil økonomien blive udfordret i slutningen af perioden, ligesom der kan blive behov for betaling for særligt koordinerende arbejde i Hovedstadens Letbane. Hvis og såfremt en sådan situation opstår, vil der fremlægges sag herom.

Såfremt gravekontoret fortsætter med Lyngby-Taarbæk Kommunes deltagelse, også efter 2017, så vil Lyngby-Taarbæk Kommune formentligt skulle bidrage med op mod yderligere 0,9 mio. kr./år til gravekontoret. Dette er dog under forudsætning af, at andre kommuner ikke trækker sig ud af samarbejdet. Hvis dette skulle blive tilfældet, så vil Lyngby-Taarbæk Kommunes finansieringsandel formentligt øges.

Efter 2019 vil der være et anlægsarbejde frem til 2023/2024. Der vil under alle omstændigheder skulle bruges ekstra ressourcer til denne opgave. Det er blevet foreslået, at gravekontoret kunne løfte koordinerende opgaver i den forbindelse. Imidlertid er der tale om én selvstændig kontrakt for letbaneentreprisen i Lyngby-Taarbæk Kommune. Som følge af dette, og idet der også er behov for en række koordinerende opgaver lokalt i kommunen med anlæggelse af 25-30 % af letbanestationerne samt omlægning af trafik, så skønnes det mest hensigtsmæssigt såvel af koordinerende som af omkostningsmæssige årsager, at opgaverne håndteres i lokalt regi.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten.

Økonomi

Uændret økonomi, men udgifterne fordeles over 4 år frem for over 2 år. I alt 1.8 mio. kr.

Økonomien vil dog blive udfordret i slutningen af perioden. Sag herom forelægges, såfremt og når problemstillingen opstår.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Anbefalet.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Aftale om gravekontor 15. august 2015

Punkt 10: Evaluering af eksisterende randzoner i Kongens Lyngby

05.09.00-G01-12-15

Resume

Henover årsskiftet 2015/2016 har forvaltningen gennemført en høring vedrørende eksisterende parkeringsrandzoner med henblik på dels at vurdere forholdene og hensigtsmæssigheden af de eksisterende randzoner, dels for at få erfaringer til evt. udlæggelse af nye parkeringsrandzoner omkring centrum i Kgs. Lyngby.

Indstilling

På baggrund af høringssvarene foreslår forvaltningen, at

1. eksisterende randzoner fastholdes med uændrede vilkår
2. der foretages høring om udvidelse af yderligere veje, jf. kortbilag og
3. offentlige veje friholdes som udgangspunkt som randzone.

Sagsfremstilling

Forvaltningen sendte 529 høringsbreve til beboerne i de eksisterende randzoneområder. Der var en besvarelsesprocent på beskedne 4,54 % svarende til 24 svar. Høringsbrevene blev udsendt den 10. december 2015 med svarfrist den 5. januar 2016.

Beboerne på vejene blev anmodet om at tage stilling til 4 overordnede spørgsmål:

1. Har ordningen medført positive forhold og i givet fald hvilke?
2. Har ordningen medført negative forhold og i givet fald hvilke?
3. Skal ordningen fortsætte eller bør den nedlægges?
4. Kan den hidtidige ordning forbedres og i givet fald hvordan?

Herudover blev det oplyst, at kommunen overvejer en udvidelse af ordningen, hvorfor beboerne blev anmodet om bemærkninger hertil.

Som følge af den lave svarprocent kan det være svært at foretage væsentlige konklusioner. Den lave svarprocent kan dog være et udtryk for, at beboerne ikke er utilfredse med ordningen. Dette understøttes af, at 19 ud af 24 synes om ordningen og at 11 ønsker at ordningen skal fortsætte. Kun 1 ønsker, at ordningen skal ophøre. Videre oplyser 6 beboere, at de ønsker ordningen udvidet, mens 2 ikke ønsker en udvidelse. Af skema (bilag) fremgår svar og bemærkninger fra høringen.

Herudover er der flere (12 personer), der ønsker gæstekort, mens 6 personer ønsker mere parkeringskontrol.

Forvaltningen har tidligere undersøgt muligheden for at indføre gæstekort. Kommunens advokatfirma Horten har ved den lejlighed udtalt, at dette vil stride imod lighedsgrundsætningen, hvilket i den konkrete situation betyder, at man ikke kan/må forfordele nogen. Administrativt ses der i øvrigt heller ikke mulighed for at tilrettelægge en funktionel administration af en eventuel gæstekortsordning. Forvaltningen har i den forbindelse kontaktet Københavns Kommune, Center for Parkering. Ifølge det oplyste har Københavns Kommune ikke nogen gæstekortsordning i randzoner og ifølge det oplyste, har heller ingen andre kommuner en sådan ordning. Endelig vil en administration af gæstekortene ikke kunne overlades til beboerne, idet dette vil stride imod reglerne om, at myndighedsopgaver ikke kan uddelegeres. På denne baggrund kan det ikke anbefales, at der etableres en gæstekortordning, der fritager gæster fra at overholde tidsbegrænsningen i randzonerne.

Forvaltningen har endvidere undersøgt, hvorvidt randzoner alene hører hjemme på private fællesveje. Rent juridisk ses der ikke at være forskel på, om randzoner anvendes på offentlige veje eller private fællesveje. Vejbestyrelsen, det vil sige kommunen, kan, med samtykke fra politiet, træffe færdselsmæssige bestemmelser som indvirker på vejens udnyttelse og indretning. Dette fremgår tydeligt af færdselslovens § 92, stk. 1.

Imidlertid har kommunen hidtil stort set friholdt offentlige veje fra randzoneordninger. Forvaltningen finder fortsat, at kommunen ikke bør lægge randzonebegrebet ned over offentlige veje, idet offentlige veje stilles til rådighed for alle trafikanter. Det er blandt andet også derfor, at det er kommunen, der driver og betaler udgifterne for disse veje. Parkering på offentlige veje bør typisk løses ved generelle forbud/restriktioner, gældende for alle.

Der vedlægges i bilag en oversigt over eksisterende randzoner og forslag til høring vedrørende nye zoner. Endvidere vedlægges kort over vejstatus samt en beskrivelse af forskellen mellem en beboerlicens og en randzonelicens.

Lovgrundlag

Færdselslovens § 92.

Endvidere almindelige retsgrundsætninger, herunder:

- saglighedsgrundsætningen, ifølge hvilken enhver dispensation skal hvile på et sagligt grundlag
- lighedsgrundsætningen, ifølge hvilken kommunen ikke må forskelsbehandle borgerne
- proportionalitetsgrundsætningen, ifølge hvilken en restriktion kan ramme en ansøger så hårdt, at det vil være uproportionalt ikke at meddele en dispensation samt
- at en ordning skal være administrerbar og kontrollerbar.

Økonomi

En udvidelse af randzoner til ny skiltning og afmærkning skønnes at koste op mod 500.000 kr. Dette vil kunne finansieres over skilte- og afmærkningskonto, hvortil der vil blive søgt særskilt frigivelse af midler på et senere tidspunkt.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Ad. 1-3) Taget til efterretning.

Venstre stillede forslag om, at forvaltningen afholder borgermøde i høringsperioden.

For stemte: V (2).

Imod stemte: B (1), C (2), A (1) og Birgitte Hannibal (UP), idet der er sendt brev ud til berørte borgere.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Bilag 18.4.2016

Punkt 11: Midler til parkerings- og trafikikkerhedsområdet

05.09.00-G00-2-13

Resume

Der overflyttes 2 mio. kr./år fra anlægskontoen til slidlag til opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav til skiltning og optegning på vejene i relation til parkering og generelt trafikikkerhed i det kommunale vejnet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Der fra 2016 årligt overflyttes og anvendes 2 mio. kr. fra anlægskontoen til slidlag til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag vedrørende skiltning og opstregning af P-båse og spærreflader samt administration heraf.
2. Kontoen for slidlag nedskrives tilsvarende.

Sagsfremstilling

I forbindelse med organisationsændringen pr. 1. maj 2016 er det besluttet at overføre 2 mio. kr. af slidlagsmidlerne i anlægsregi til myndighedsområdet for trafikikkerhedsmæssige tiltag - herunder bl.a. til opretning/ændring og nedtagning af parkeringsskilte samt til genoptegning af spærreflader, spærrelinjer, handicappladser, parkeringsbåse, parkeringsbaner, cykelbaner samt beskæringsopgaver ved skilte m.v. Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 7. april 2016 i sag om udbud af slidlag at frigive 8 mio. kr. årligt i 2016 og 2017 til gennemførelse af udbud på slidlag. Overførslen af de 2 mio. kr. årligt sker således fra dette beløb.

Forvaltningen har igennem de senere år fået mange trafikikkerhedsmæssige henvendelser på parkeringsområdet. Mange pålagte udgifter må efterfølgende opgives/fracfalder, som følge af manglende eller utilstrækkelig skiltning samt markering på vejarealet.

Som følge af et politisk ønske om en gennemgang af parkeringsrestriktioner, forelagde forvaltningen i januar måned d.å. en oversigt over skiltebehov (bilag). Det vurderes, at udgifter hertil vil være i størrelsesordenen 1 mio. kr.

Forvaltningen har endvidere en endnu ikke fuldt opdateret liste over nødvendige optegningstiltag på vejene (bilag). Eksempler herpå, der er umiddelbart erkendelige, er bl.a. parkeringsbåse ved rådhuset og i Taarbæk. Der vurderes samlet at være omkostninger hertil i størrelsesordenen 1 mio. kr. årligt i en årrække frem.

Herudover er der et igangværende arbejde om evaluering af randzoner, herunder evt. udvidelse af disse. Dette vil medføre udgifter til etablering af optegninger og skiltning, hvilket endnu ikke er anskueliggjort økonomisk.

I de kommende 3-5 år må der forventes et væsentlig administrativt ressourcetræk, hvorfor en del af de økonomiske midler vil gå til konsulent- eller administrationsomkostninger.

Endelig vil forvaltningen i løbet af året gennemgå vejnettet mere systematisk i forhold til skiltning og optegning med henblik på fastsættelse af omkostningsniveauet de kommende år.

Pt. er det nødvendigt hurtigt at få igangsat parkeringsskiltning ved Frederiksdal og ved andre rekreative steder for at tilgodese trafiksikkerheden. På disse steder er der i sommerhalvåret mange henvendelser fra borgere.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje fastlægger Kommunalbestyrelsens myndighedsopgave bl.a. i relation til trafiksikkerhed og vedligehold.

Økonomi

Der overflyttes 2 mio. kr./årligt fra anlægskontoen til slidlag til en ny anlægsbevilling til parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag.

Konto for slidlag nedskrives tilsvarende.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Ad. 1-2) Anbefalet idet det præciseres, at det er de kommunale veje og cykelbaner/stier, sagen omhandler. Der henvises i øvrigt til Økonomiudvalgets behandling af sag om justering af den administrative organisation på møde den 25. februar 2016.

Udvalget foreslår, at der i indeværende år anvendes uforbrugte midler fra vinterberedskabet 2015/2016 og at der i årene fra 2017 og frem flyttes midler fra slidlagskontoen. Forvaltningen anmodes om at udarbejde et notat, der belyser konsekvensen heraf.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Skiltning

Optegning 1

Optegning 2

Punkt 12: Drøftelse med Grønt Råd om deres videre arbejde

01.05.00-A30-2-12

Resume

Grønt Råd har anmodet Teknik- og Miljøudvalget om et møde for at drøfte Grønt Råds videre arbejde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget drøfter Grønt Råds videre arbejde med de fremmødte repræsentanter for Grønt Råd.

Sagsfremstilling

Grønt Råd afholdt møde den 28. januar 2016. Punkt 10 på dagsorden var ”Forslag til nye medlemmer (eksperter/ildsjæle) i Grønt Råd”. Det fremgår af referatet, at Grønt Råd finder det svært at skaffe nye medlemmer, så længe der ikke er nogen dialog med Teknik- og Miljøudvalget omkring Rådets arbejde. Der blev efterlyst, hvad kommunens visioner var for Grønt Råd.

På baggrund heraf har Grønt Råd anmodet Teknik- og Miljøudvalget om et møde for at drøfte Rådets videre arbejde.

Se bilag:

- Kommissorium for Grønt Råd
- Retningslinjer gældende for Grønt Råds virke
- Medlemsliste for Grønt Råd

Referater fra møder findes på Lyngby-Taarbæk Kommunes hjemmeside: <http://www.ltk.dk/groent-raad>

Lovgrundlag

Det er ikke lovpligtigt at kommunerne skal have et Grønt Råd. Hovedparten af landets kommuner har dog et Grønt Råd til at rådgive om emner indenfor især naturbeskyttelse- og naturbenyttelse.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Drøftet.

Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Kommissorium for Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk 02.12.2014

Retningslinjer gældende for Grønt Råds virke af 03.10.2013

Grønt Råds medlemsorganisationer pr. 2.12

Punkt 13: Status på fjernvarmeprojektet

13.03.18-P20-1-15

Resume

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om status på fjernvarmeprojektet og de forventede kommende udvidelser af fjernvarmenettet i kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om status på fjernvarmeprojektet tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte den 26. september 2013 projektforslag Etape A for fjernvarme til Kgs. Lyngby mv. Anlægsarbejdet blev påbegyndt i efteråret 2013, med etablering af hovedledning fra Vestforbrændings fjernvarmenet i Gladsaxe Kommune.

Anlægsarbejdet er i gang flere steder i Kgs. Lyngby, og vil være det i nogle år endnu. Et så stort projekt kan ikke undgå at medføre gener, ikke mindst for trafikken på de veje der graves i. Ligesom det kan være nødvendigt at inddrage parkeringspladser i anlægsfasen. Generne søges i videst muligt omfang mindsket og koordineret med andre projekter og interessenter, herunder letbanen og Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Både forvaltningen og Vestforbrænding oplever stor interesse for at blive tilsluttet fjernvarmen, både indenfor det godkendte område og i andre dele af kommunen. Henvendelserne kommer både fra boligselskaber og husejere. I marts 2016 havde Vestforbrænding indgået aftaler om levering af fjernvarme på i alt 103.814 MWh indenfor Etape A, svarende til ca. 89 % af det samlede varmebehov indenfor området (134.310 MWh). Forvaltningen og Vestforbrænding orienterer løbende interesserede og berørte parter om anlægsarbejdet og mulighederne for tilslutning igennem forskellige kanaler.

Konverteringen til fjernvarme er et vigtigt skridt, hvis kommunen skal nå sit mål om at reducere CO₂-udslippet med 20 % i 2020.

Vestforbrænding og Holte Fjernvarme vil på mødet holde et oplæg om deres planer for fjernvarme i kommunen (bilag).

Kommunen ligger placeret mellem to fjernvarmenet, med Vestforbrænding som en del af det storkøbenhavnske fjernvarmenet mod syd, og Holte Fjernvarme mod nord. Den centrale placering, gør at kommunen spiller en rolle ift en mulig sammenbygning af fjernvarmenettene, som kan give både økonomiske og forsyningssikkerhedsmæssige fordele i fjernvarmesystemet. Fjernvarmenettet kommer til at spille en vigtig rolle i konverteringen af det samlede energisystem til vedvarende energi frem mod 2050, da der er gode muligheder for at udnytte vedvarende energi til opvarmning igennem fjernvarmenettet. Vestforbrænding arbejder på et projektforslag til fjernvarmeforsyning af NovoZymes og de centrale dele af Virum/Sorgenfri.

Holte Fjernvarme har leveret fjernvarme til DTU siden 2005, og til Åbrinken siden 2007, og står desuden for drift og vedligehold af to blokvarmecentraler i Lystofte. Holte Fjernvarme deltager i et projekt med Lyngby-Taarbæk Forsyning, om udnyttelse af overskudsvarme fra Mølleåværket, og ønsker på sigt at levere fjernvarme til yderligere områder i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Lovgrundlag

Varmeforsyningsloven og Lyngby-Taarbæk kommune strategisk energiplan.

Økonomi

Forslaget finansieres indenfor aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Taget til efterretning.

Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Oplæg om fjernvarnestatus

Punkt 14: Orientering om mulige påbud til grundejere med fejltilsluttet regnvand i Furesøkvarteret

06.01.00-K08-1-14

Resume

Orientering om, at forvaltningen vil undersøge, om der er grundlag for at meddele påbud til grundejere, som har fejltilsluttet regnvand til spildevandssystemet i Furesøkvarteret, og at forvaltningen efterfølgende vil varsle de nødvendige påbud.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning (herefter "forsyningen") har bedt Lyngby-Taarbæk Kommune om at påbyde grundejere i Furesøkvarteret at sørge for, at regnvand fra tage og overflader holdes på egen grund, såfremt de i dag er fejltilsluttet det offentlige spildevandssystem.

Forsyningen har erfaret, at den nyrenoverede pumpestation ved Malmmosen er overbelastet under kraftige regnskyl. Malmmosen Pumpestation er kun beregnet for spildevand og bør ikke være påvirket af regnvejr.

Efter anmodning fra forsyningen bemyndigede Lyngby-Taarbæk Kommune i januar 2015 forsyningen at undersøge, om overbelastningen kan stamme fra fejltilsluttet afledning af regnvand i Furesøkvarteret.

Forsyningen har afsluttet undersøgelsen, som viser, at 89 ud af 591 ejendomme kan være fejltilsluttet.

Såfremt grundejerne afleder regnvand til det offentlige spildevandssystem, kan kommunen påbyde grundejerne at frakoble tilslutningen og at etablere anlæg til at holde regnvandet på egen grund, for eksempel ved nedsivning til grundvandet gennem faskiner.

Grundejerne skal selv betale anlæggene.

Forsyningen har i løbet af 2015 meddelt de pågældende grundejere, at de vil blive kontaktet for det videre forløb.

Forvaltningen vil nu gennemgå de pågældende sager og vurdere, om der er grundlag for at varsle påbud til de enkelte grundejere. Forvaltningen skal herunder undersøge, om der er givet tilladelse til tilslutning af tag- og overfladevand til det offentlige spildevandssystem.

Om bilag

Der er til sagen vedlagt et notat "Fejltilslutninger af regnvand til spildevandskloak i Furesøkvarteret og kommende udstedelse af påbudsvarsler" (bilag), som mere udførligt beskriver sagens indhold.

Der er vedlagt et eksempel på det brev (bilag), forsyningen har sendt til de grundejere i Furesøkvarteret, hvor undersøgelsen har vist en fejltilslutning.

Lovgrundlag

Det fremgår af landvæsenskommissionskendelse af 21. maj 1953 samt af kommunens spildevandsplan, at grundejerne i Furesø kvarteret skal holde regnvand fra tage og overflader på egen grund og ikke må tilslutte regnvandet til det offentlige spildevandssystem.

Kommunen giver ifølge miljøbeskyttelseslovens §28, stk 3 tilladelse til tilslutning af spildevand til anlæg, der tilhører spildevandsforsyningsselskaberne. Kommunen kan i følge §30 påbyde grundejere at foretage den nødvendige forbedring eller fornyelse af anlægget, hvis anlægget ikke opfylder de krav, der er stillet i §28.

Økonomi

Forvaltningens undersøgelse og eventuelle påbud finansieres indenfor rammen i Center for Miljø og Plan.

Af forsyningens materiale fremgår, at en kommunal vejbrønd samt regnvand fra en ejendom ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune er fejltilkoblet. Forvaltningen vil undersøge, om dette er forhold, der skal ændres og hvor meget det vil koste.

Grundejerne i Furesø kvarteret har betalt kloakbidrag i overensstemmelse med bestemmelsen om, at regnvand skal håndteres på egen grund. Grundejerne kan derfor ikke anvende kommunens ordning med delvis tilbagebetaling af tilslutningsbidrag ved afkobling af regnvand for det offentlige spildevandssystem.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Taget til efterretning.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

Brev til borger - fejltilslutning til spildevandskloak

Notat om fejltilslutninger i Furesø kvarteret og kommende udstedelse af påbudsvarsler.

Punkt 15: Anmodning vedr. saltning af veje og glatførebekæmpelse

09.08.00-P00-9-16

Sagsfremstilling

Konservative har anmodet om optagelse af sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

"Når vi salter på vejene har det både miljømæssige og økonomiske omkostninger, idet saltet ødelægger vores vejtræer, cykler, biler, sko, bygninger etc. Og ikke mindst skader det grundvandet.

Vi har netop overstået en mild vinter, hvor saltningen langt de fleste steder sagtens kunne have været erstattet af f.eks. grus, uden at gå på kompromis med trafiksikkerheden.

C ønsker en drøftelse i udvalget om muligheden for at anmode forvaltningen om at undersøge alternativer til saltning i glatførebekæmpelsen, således gerne ved forsøgsordninger med henblik på at få erfaringer med hvilke materialer der bedst erstatter salt."

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Drøftet, idet forvaltningen anmodes om at fremlægge en kort redegørelse om alternativer, herunder ift. erfaringer fra andre kommuner.

Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Punkt 16: Meddelelser

00.01.00-A00-11-16

Sagsfremstilling

1. Ansvar for forsyning af afløb på privat vej

Med ændring af privatvejsloven pr. 1. juli 2015, dennes § 44, fremgår det nu mere klart, at det er de tilligende grundejere, der har ansvaret for at holde den private fællesvej forsynet med forsvarligt afløb. Det betyder konkret, at såfremt vejens afvandingsystem er beskadiget, hvilket ofte erkendes indledningsvist som følge af rotteobservationer, så vil kommunens vejafdeling være nødt til at give påbud om istandsættelse af vejen (afvandingsystemet), hvorefter udgifterne efter en konkret vurdering, typisk fordeles mellem vejens tilligende grundejere. Det vurderes, at der kan opstå sådanne sager 1-3 gange om året.

2. VSP (Vej- Skole-Politi) årsplan og handlingsplan for skoleåret 2016 - 2017

Kommunens VSP-samarbejde er forankret i samarbejdsforum med repræsentanter fra kommunens Vej- og Skoleforvaltninger samt Nordsjællands Politis operative stabsenhed Partnerskab og Forebyggelse.

I samarbejde med de kommunale folkeskoler, de private skoler samt færdselskontaktlærernetværket er det formålet at skabe et effektivt, ressourcebesparende og koordinerende samarbejde for udvikling og facilitering af færdselsundervisning og trafiksikkerhed på skoler, herunder events til understøttelse af den obligatoriske færdselsundervisning.

VSP-årsplan og handlingsplan for skoleåret 2016 - 2017 er vedlagt. Handlingsplanen indeholder ligeledes en status for skoleåret 2015 - 2016. Årsplanen indeholder en aktivitetsoversigt over fælles færdselspræventive aktiviteter - møder, events, kampagner og aktiviteter - til at understøtte skolernes færdselsundervisning. Udgifterne til aktiviteterne finansieres af Center for uddannelse og Pædagogik samt Center for Miljø og Plan. Enkelte af aktiviteterne "Vi bevæger os til skole kampagne" samt "klimaevent" for skoleelever er aktiviteter, der skal ses i sammenhæng med klima, trafiksikkerhed og sundhed og finansieres af CO2- reduktionsplanen.

VSP-årsplan og -handlingsplan 2016 - 2017 sendes til skoleleder og skolebestyrelserne samt til Lokalrådet, ligesom der er ønske om at forelægge VSP-årsplanen og - handlingsplanen på skoleledermøde.

3. Movia flextur – nye muligheder for takstændringer

Movia har 14. januar 2016 informeret kommunerne om, at kommunerne pr. 1. januar 2016 kan vælge at indføre forsøg med dobbelttakst for interne flexture.

Movias bestyrelse vedtog 2. september 2015 ny takst for Flextur – med implementering 17. januar 2016. I den forbindelse skulle kommunerne tage stilling til om de ville være på kommunetakst eller grundtakst. Kommunalbestyrelsen besluttede 17. december 2015 at skifte fra kommunetakst på 24 kr. pr. tur til grundtakst på 36 kr. pr. tur i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Endnu en ændring af flexturutaksten, så kort efter sidste takstændring, vil forventelig skabe forvirring for brugerne af flextur. Forvaltningen anbefaler derfor at fastholde de senest vedtagne takster. Evt. kan muligheder for takstændringer nærmere vurderes i forbindelse med den kommende evaluering af flextur, som forventes behandlet inden sommeren 2016.

4. Lyngby-Taarbæk Forsyning udskyder klimatilpasningsprojektet "Etablering af regnbede på Degne- og Skolebakken i Virum".

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 27. oktober 2015 vedtog udvalget, at Lyngby-Taarbæk Forsyning kunne etablere regnbede til nedsivning af vejvand på de kommunale delstrækninger af vejene Degne- og Skolebakken i Skolebakke kvarteret i Virum.

Regnbede forventedes anlagt i foråret 2016 på samme tid med et andet klimatilpasningsprojekt i området - etableringen af LAR-anlæg i Virumparken. Imidlertid informerer Forsyningen med vedlagte brev om, at etableringen af regnbederne på Degne- og Skolebakken udskydes, da projektet er blevet dyrere end først antaget og derfor ikke kan etableres indenfor Forsyningens fastsatte budgetramme. Eventuelt vil projektet blive indarbejdet i Forsyningens budget ved førstkommende budgetopfølgning til juni 2016, så etableringen alligevel kan gå i gang i 2016.

Forsyningen vil informere borgerne om projektudskydelsen til foråret 2016 (april/maj) ved et borgermøde om det endelige projekt for LAR-anlæg i Virumparken med status på regnbedsprojektet på Degne- og Skolebakken.

Projektet med etablering af regnbede på Degnebakken og øvrig regnvandsseparering af Skolebakke kvarteret i Virum er indskrevet i gældende spildevandsplan 2014-2018 til udførsel i indeværende planperiode. Forsyningen er ikke forpligtiget til at leve op til disse planer. Forsyningen er jf. planen alene forpligtiget til at opfylde serviceniveauet, om at der maks. må stå vand på terræn en gang hvert 10. år i fælleskloakerede områder (med ét system for regn- og spildevand) og en gang hvert 5. år i separatkloakerede områder (hvor regn- og spildevand afledes for sig). Forvaltningen følger op på, om regnbede på Degne- og Skolebakken bliver udført i planperioden 2014-2018, samt eventuelle projektændringer.

5. Ny leverandør af kørebaneafmærkning

Forvaltningens leverandør af kørebaneafmærkning, "Guidelines", gik den 28. oktober 2015 konkurs. Firmaet havde fra den 1. juni 2014 indgået en fælleskommunal aftale med følgende seks kommuner, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal.

Efter konkursen påbegyndte de seks kommuner en fælles proces for så hurtigt som muligt at få udarbejdet et nyt udbud. Dette udbud blev publiceret den 17. december 2015.

Udbudsrunderen er nu afsluttet, og blev vundet af firmaet, "LKF Vejmarkering A/S". Den endelige kontrakt vil blive underskrevet i april 2016 og træder i kraft den 1. maj 2016.

I månederne op til "Guidelines" konkurs blev der af forskellige årsager ikke udført ret meget kørebaneafmærkning i Lyngby-Taarbæk Kommune og de øvrige kommuner. Firmaet var kun lige gået i gang, da de gik konkurs. Det medførte, at der flere steder ikke var gennemført den nødvendige markering. Forvaltningen bestræber sig på, at den nye leverandør igangsætter arbejdet så hurtigt som muligt efter den 1. maj 2016.

6. Annoncefinansieret bolig-/klimamagasin

Forvaltningen har i samarbejde med virksomheden Nord Advertising udarbejdet et annoncefinansieret klimamagasin 'Boligforbedring'. Magasinet er nu omdelt til ca. 5000 enfamilieshuse (magasinet omdeles ikke til boliger med 'Nej Tak' til reklamer).

Formålet med magasinet er, at villa- og rækkehusejere kan blive inspireret til at forbedre deres bolig, bl.a. med henblik på at opnå energibesparelser og reduktion af CO₂-udslippet.

Magasinet kan også hentes på biblioteket, i forhallen på rådhuset eller i borgerservice, eller downloades her: <http://epages.magasinetboligforbedring.dk/magasinetboligforbedring/74/>

Udgivelsen af magasinet har ikke haft økonomiske konsekvenser for kommunen udover de arbejdstimer, der er lagt i at skrive de 5 lokale artikler.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016

Taget til efterretning.

Ad 4) ophøjes til sag på næste udvalgs møde.

Bodil Kornbek (A) var fraværende.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Jørn Moos (V).

Bilag

VSP (Vej-Skole-Politi) handlingsplan skoleåret 2016 - 2018

VSP (Vej - Skole - Politi) årsplan for skoleåret 2016 - 2017

Bilag - Brev fra Lynby-Taarbæk Forsyning, Orientering om udskydelse af regnbede på Degne- og Skolebakken

Punkt 17: Lukket

01.00.00-G01-300-15