

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 21-03-2018

Mødedato Onsdag d. 21. marts 2018 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Introduktion (Orientering).....	3
Genforelæggelse: Rilleskinnespor på letbanen (Beslutning).....	4
Lovliggørelse af småbygninger inden for fredning, Kulsviervej 89 (Beslutning).....	8
Supercykelsti Helsingørruten: Ændring af ruteforløb, øst for Helsingørmotorvej (Beslutning).....	12
Vejprojekt for Lyngby Hovedgade/ Jægersborgvej, detailprojekt (Beslutning).....	16
Genforelæggelse: Trafikale tiltag for cyklister på Parcelvej (Beslutning).....	24
Gennemførelse af skolevejsprojekt i forbindelse med nyasfaltering på Taarbæk Strandvej (Beslutning).....	27
Tilbage melding fra Politiet angående Taarbæk Strandvej (Drøftelse).....	29
Indsatsområder i affaldsplan 2019-2030 (Beslutning).....	31
Behov for revidering af tillæg 1 til Lyngby-Taarbæk Kommunes Spildevandsplan 2014-2018, Dyrevej 1 (Beslutning).....	36
Pilotforsøg om grøn varelevering til Lyngby-Taarbæk Rådhus (Beslutning).....	39
Genforelæggelse: Yderligere badebro ud for Ole Steffens Vej 5 (Beslutning).....	42
Grønt Råd (Drøftelse).....	46
Genforelæggelse: Bestilling af bustrafik 2019 hos Trafikselskabet Movia (Beslutning).....	49
Kommende sager.....	54
Meddelelser.....	56

Punkt 1: Introduktion (Orientering)

00.01.00-A00-58-17

Resume

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

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

På mødet vil forvaltningen orientere om arbejdet med kommunens affaldsplan og -strategi; klima og bæredygtighed samt kommunens drift af veje og grønne områder.

Udvalget opfordres til at stille uddybende spørgsmål undervejs.

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

- Natur og Miljø
- Budget og budgetproces
- Forsyning

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Taget til efterretning.

Punkt 2: Genforelæggelse: Rilleskinnespor på letbanen (Beslutning)

05.01.02-G00-3-15

Resume

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

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

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

Sagsfremstilling

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

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

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

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

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

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

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

Lovgrundlag

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

Økonomi

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

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

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

Priserne for yderligere tilkøb af alternative sportyper er oplistet nedenfor:

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

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

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

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

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

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

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

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

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

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Sagen tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget.

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

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

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

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

Supplerende sagsfremstilling

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

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

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

- Buddingevej mellem kommunegrænsen til Gladsaxe og Nybrovej
- Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé
- Klampenborgvej mellem Firskovvej og Sorgenfrigårdsvej
- Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej

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

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

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

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

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

Bilag

Tilkøb af spor - notat fra Hovedstadens Letbane

Rilleskinner oversigtstegning

Notat - tilkøb forskellige skinnetyper

DTU - rilleskinnespor

Rilleskinner - Finansiering DTU

Punkt 3: Lovliggørelse af småbygninger inden for fredning, Kulsviervej 89 (Beslutning)

02.00.00-K02-7-15

Resume

I nyttehaveforeningen Troldehøj er der opført redskabsskure og drivhuse uden de fornødne dispensationer fra gældende fredning, skovbyggelinje og fortidsmindebeskyttelseslinje. Forvaltningen anbefaler retlig lovliggørelse og foreslår, at fremtidige ansøgninger ikke skal forelægges politisk, hvis bygningerne opfylder en række kriterier.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. forvaltningens vurderinger om fortabte rettigheder i forhold fysisk lovliggørelse tages til efterretning
2. anbefale Fredningsnævnet lovliggørende dispensation fra fredningen til de efter 2002 opførte skure og drivhuse
3. kommunen meddeler dispensation fra skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjerne til de efter 2015 opførte skure og drivhuse
4. fremtidige ansøgninger om dispensation til skure og drivhuse, der opfylder kriterierne i pkt. 1-4 ikke skal forelægges til politisk afgørelse.

Sagsfremstilling

Ansøgning

På baggrund af en henvendelse fra borger i juli 2015 vedrørende ulovlige forhold i en del af kommunens haveforeninger, har Ejendomskontoret søgt om lovliggørende dispensation fra fredning, skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinje til opførte redskabsskure og drivhuse i Haveforeningen Troldehøj (bilag), idet det ikke fremgår af kommunens arkiver, at disse dispensationer er meddelt.

Baggrund

Haveforeningen Troldehøj er en nyttehaveforening, der har eksisteret siden 1943. Haveforeningens areal er ca. 65 x 140 m² svarende til 9060 m². Arealet er opdelt i 28 havelodder samt gangarealer med videre. Havelodderne er placeret i to rækker, henholdsvis nord og syd for en østvest gennemgående sti placeret midt i haveforeningen. Hele haveforeningens areal er omgivet af hække og beplantning af store gamle træer. Syd for haveforeningen ligger en etageboligbebyggelse, vest og nord for ligger et åbent parkareal samt enkelte enfamiliehuse, og mod øst ligger Kulsivervej. Der er opført 33 skure og 12 drivhuse på arealet (bilag). Skure og drivhuse er hovedsageligt placeret under eller i tilknytning til de store træer, det vil sige de opdyrkede arealer hovedsageligt er placeret i midten af haveforeningens areal.

Ifølge haveforeningens bestyrelse fremgår det af foreningens protokoller fra blandt andet 1983, 1989 og 2005, at kommunens medarbejdere ved besigtigelser af haveforeningen blandt andet har udtrykt tilfredshed med forskellige bygningers placering, størrelse og udformning samt givet mundligt godkendelse til opførelse af drivhuse i glas og skure i de bagerste dele af haverne. Om de pågældende medarbejderne har repræsenteret kommunen som ejendomsejer eller myndighed står ikke klart. Dette er dog ikke relevant for sagen, idet både kommunale medarbejdere som ejendomsejer og myndighed har ansvar for at sikre lovlige forhold på kommunale ejendomme, herunder at der søges og opnås de nødvendige tilladelser og dispensationer inden byggeri.

Ifølge lejekontrakten mellem haveforeningen og kommunen må der på havelodderne ikke opføres lysthuse eller skure, herunder retirader. I 2003 er det dog indføjet i lejekontrakten, at "små drivhuse må opføres". At ejendomsejer via lejekontrakt giver fuldmagt til opførelse af for eksempel drivhuse ændrer ikke ved, at der skal søges om dispensation fra fredning med videre inden opførelse. Ejendomskontoret vil som administrator af kommunens haveforeninger fremadrettet indskærpe dette overfor haveforeningens bestyrelse, således at der i fremtiden ikke opføres byggeri, før de nødvendige tilladelser og dispensationer er meddelt.

Lovgrundlag

Hele haveforeningen er omfattet af Fredningen af Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj fra 15. august 2003. Fredningens formål er at sikre opretholdelse og muliggøre forbedring af de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier i området. I fredningens § 2 fastsættes, at området skal bevares i dets nuværende tilstand, og at der blandt andet ikke må opføres yderligere bebyggelse, mens § 3, stk. 1 fastsætter, at eksisterende nyttehaver kan anvendes som hidtil.

Hele haveforeningen er beliggende inden for skovbyggelinjen, afkastet af skovareal beliggende nordvest for haveforeningen (bilag), og den vestlige halvdel af haveforeningens areal er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinje, afkastet fra den fredede rundhøj "Troldehøj" beliggende i skovarealet nordvest for haveforeningens areal (bilag).

Haveforeningen er beliggende i byzone inden for Byplanvedtægt 1 og kommuneplanramme nr. 5.2.40. Forvaltningen vurderer, at opførelse af skure og drivhuse i haveforeningen er i overensstemmelse med det gældende plangrundlag, samt at disse bygninger kan opføres uden byggetilladelse.

Forvaltningens vurdering

Fredning

Forvaltningen vurderer som fredningstilsynsmyndighed, at alle skure og drivhuse opført efter 2002, hvor fredningen blev rejst, kræver dispensation fra fredningen, jf. fredningens § 2. Forvaltningen resonerer, at da der ikke er fremsat bemærkninger i forbindelse med fredningssagen, må de skure og drivhuse, som er opført før 2002, anses at være lovlige i forhold til fredningen. Derudover fastsættes i fredningens § 3, stk. 1, at eksisterende nyttehaver kan anvendes som hidtil. Der er efter 2002 opført 9 skure og 9 drivhuse fordelt på 13 havelodder. Kun et af disse skure er større end 10 m² (10,5 m²), og kun 1 havelod har 2 skure opført efter 2002 med et samlet større end 10 m² (10,1 m²). Alle drivhuse er mindre end 10 m².

Forvaltningen vurderer, at kommunen som fredningstilsyn bør anbefale Fredningsnævnet at meddele lovliggørende dispensation til de 9 skure og 9 drivhuse, som er opført efter 2002 med følgende begrundelser:

- at alle skure og drivhuse, som maksimalt er ca. 10 m² kan betragtes som småbygninger, der naturligt knytter sig til anvendelsen af nyttehaver
- at skure og drivhuse hovedsageligt er placeret under eller i nærheden af de store træer, der afgrænser haveforeningen, således at det landskabeligt værdifulde åbne areal midt i haveforeningen, hvor den dyrkningsmæssige side af nyttehavesaktiviteten hovedsageligt foregår, ikke påvirkes af bygningerne
- at der inden fredningen allerede var opført 24 skure og 3 drivhuse
- at kommunen vurderes at have givet mundligt godkendelse til de fleste af de efter 2002 opførte 9 skure og 9 drivhuse.

Skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer

Bestemmelser om skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer har eksisteret i mange år. Kommunen har siden 1997 været dispenserende myndighed med hensyn til skovbyggelinjer i byzone og siden 2007 være dispenserende myndighed mht. fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Forvaltningen vurderer, at kommunen i forhold til de skure og drivhuse, som er opført før henvendelsen i 2015, har fortabt sin rettigheder med hensyn til at kræve fysisk lovliggørelse i forhold til skovbygge- og

fortidsmindebeskyttelseslinjerne grundet de tidligere mundtlige godkendelser. Der er efter 2015 opført tre skure og tre drivhuse fordelt på seks havelodder. Ingen af disse skure eller drivhuse afviger fra øvrige opførte skure og drivhuse i haveforeningen.

Forvaltningen vurderer, at kommunen bør meddele lovliggørende dispensation fra skovbyggelinjen og fortidsmindebeskyttelseslinjen til de tre skure og tre drivhuse, som er opført efter 2015 med følgende begrundelser:

- at skure og drivhuse er mindre end 10 m² og kan betragtes som småbygninger, der naturligt knytter sig til anvendelsen af nyttehave
- at skure og drivhuse hovedsageligt er placeret under eller i nærheden af de hække og store træer, der afgrænser haveforeningen, således at de kun i begrænset grad påvirker ud- og indsyn til skoven, skovbrynet og fortidsmindet
- at der er opført 30 skure og ni drivhuse, som kommunen i forhold til skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjerne ikke vurderes at kunne kræve fysisk lovliggjort grundet tidligere mundtlige godkendelser

Fremtidig byggeri i Haveforeningen Troldehøj

Udvalget har ved ansøgninger om afvigelser/dispensationer fra gældende lovgivning til byggeri på kommunale ejendomme ikke delegeret beslutningskompetencen til forvaltningen. Dette betyder for eksempel, at ansøgning om 3 m² redskabsskur i Haveforeningen Troldehøj skal forelægges udvalget i forbindelse med sagsbehandling, hvilket ikke vurderes at være hensigtsmæssigt.

Forvaltningen foreslår derfor, at fremtidige ansøgninger om dispensation fra fredningen og skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjerne til opførelse af skure og drivhuse i Haveforeningen Troldehøj ikke skal forelægges udvalget, hvis følgende kriterier overholdes:

1. Pr. havelod maksimalt 10 m² drivhus med maksimal højde på 2,5 m og hovedsageligt bestående af gennemsigtig glas
2. Pr. havelod maksimalt 10 m² skur med maksimal højde på 2,5 m
3. Både skure og drivhuse må kun anvendes til aktiviteter, der normalt knytter sig til dyrkningshave
4. Skure og drivhuse må kun opføres udenfor et bælte langs den gennemgående sti, hvor bæltets afgrænsning er placeret hhv. 20 m nord og 15 m syd for midten af den gennemgående sti.

Lovgrundlag

Fredningen af Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj, jf. naturbeskyttelseslovens (NBL) §§ 33 og 43. Dispenserende myndighed mht. fredningen er Fredningsnævnet for København, jf. NBL § 50. Kommunen er tilsynsmyndighed mht. fredninger i kommunen, jf. NBL § 73.

Skovbyggelinje, jf. NBL § 17, stk. 1 fastsætter, at der ikke må placeres bebyggelse eller lignende inden for skovbyggelinjens afgrænsning.

Fortidsmindebeskyttelseslinje, jf. NBL § 18, stk. 1 fastsætter, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af arealet herunder placeres bebyggelse inden for fortidsmindebeskyttelseslinjens afgrænsning (100 m fra fortidsminder, der er beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven).

Kommunen er tilsyns- og dispenserende myndighed mht. skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer, jf. NBL §§ 65, stk. 2 og 73.

Økonomi

Forslaget finansieres inden for aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1-4) Godkendt.

Bilag

Ansøgning Kulsviervej 89

Oversigt_Kulsviervej 89

Skovbyggelinje Kulsviervej 89

Fortidsmindebeskyttelseslinje Kulsviervej 89

Punkt 4: Supercykelsti Helsingørruten: Ændring af ruteforløb, øst for Helsingørmotorvej (Beslutning)

05.00.00-G01-164-17

Resume

Forvaltningen har ansøgt Vejdirektoratet om puljemidler til at flytte den påtænkte supercykelsti på Firskovvejs forlængelse til øst for Helsingørmotorvejen. Der er givet et tilsagn om ekstra 1.000.000 kr. i medfinansiering under forudsætning af en egenfinansiering på resterende merudgifter på 2.761.904 kr.

Vejdirektoratet skal inden den 1. maj 2018 have besked om hvorvidt kommunen ønsker at flytte supercykelstien. Alternativt fastholdes supercykelstiens placering langs Firskovvej.

En flytning af supercykelstien vil give bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for både bilister og cyklister på signalrampekryds til motorvejen på Jægersborgvej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Helsingørruten flyttes til den østlige side af Helsingørmotorvejen mellem Jægersborgvej og Ermelundsstien, og at kommunen meddeler accept til støtte fra Vejdirektoratets puljemidler
2. der etableres en yderligere udgiftsanlægssum på 3.761.904 kr. til opgaven og ekstra indtægtsanlægssum på -1.0 mio. kr. finansieret gennem uforbrugte projektmidler, jf. økonomiafsnittet
3. der afsættes midler til de kommende driftsudgifter fra og med 2022 på 300.000 kr./årligt under aktivitetsområde Trafik, som indarbejdes i budgetgrundlaget for 2019-2022.

Sagsfremstilling

Senest den 1. maj 2018 (fristen er forlænget fra den 1. marts) skal Vejdirektoratet have svar på, om Lyngby-Taarbæk Kommune vil gøre brug af Vejdirektoratets tilsagn om tilskud på 1 mio. kr. til flytning af supercykelstien fra den vestlige side af Helsingørmotorvejen til den østlige side af Helsingørmotorvejen i området mellem Jægersborgvej og Ermelundsstien (bilag 1-6).

I 2016 besluttede Kommunalbestyrelsen at etablere Helsingørruten langs den vestlige side af Helsingørmotorvejen. Stien er planlagt til anlæg i 2019-2020 langs Firskovvej og forbi rideskolen ved Stenrødgård.

Siden beslutningen har forvaltningen belyst forskellige trafikale udfordringer. Med den nuværende placering vest for motorvejen langs Firskovvej vil supercykelstien passere og krydse flere trafiksignaler, og den vil samtidig reducere fremkommeligheden og trafiksikkerheden på rampekrydset ved Jægersborgvej, som allerede er belastet. Herudover vil supercykelstien blande cykelpendlere med ridende fra Stenrødgård.

En østlig stiføring vil derfor give bedre mulighed for at prioritere bilisterne på motorvejsramperne. Samtidig fås en hurtigere og mere sikker cykelsti for pendlercyklister.

Selvom supercykelstien flyttes til den østlige side af Helsingørmotorvejen vil der fortsat være cykelsti på Firskovvej, da det er en overordnet trafikvej og skolevej.

Det østlige stiforløb

Supercykelstien kommer i forvejen fra Gentofte Kommune på østsiden af motorvejen. Den foreslåede ændring af stiforløbet betyder, at stien vil krydse Jægersborgvej og fortsætte ud ad vejen "Garderhøjfort" og mod vest langs parkeringspladsen. Herefter

går stien mod nord til Ermelundsstien, hvor cyklisterne kan benytte den eksisterende tunnel under motorvejen. Herfra fortsætter supercykelstien i sit oprindelige forløb mod Rudersdal Kommune (bilag 7).

I Helsingørrutens opland er der ca. 5.700 pendlercyklister, og der forventes en stigning i cykeltrafikken på 25 %, når supercykelstien er anlagt.

Samarbejde med andre kommuner

For at realisere stiforløbet øst for motorvejen, skal Gentofte Kommune godkende, at supercykelstien kan køre ad den private fællesvej "Garderhøjfort" i Gentofte Kommune. Lyngby-Taarbæk Kommune skal bære udgiften til at etablere supercykelstien på vejen og efterfølgende stå for de afledte driftsomkostninger. Forvaltningen har indledt drøftelse med Gentofte Kommune herom.

Ligesom Firskovvej anlægges på jord, hvorpå der er "Københavnerklausul", vil en evt. cykelsti øst for motorvejen også blive placeret på jord med "Københavnerklausul". Der er kontakt til Københavns Kommune omkring arealet til Firskovvejs forlængelse. Når dette spørgsmål er afklaret, vil Københavns Kommune blive kontaktet angående en evt. supercykelsti øst for motorvejen.

Undersøgelse af stiforløb gennem naturområde

Den 21. december 2017 besluttede Kommunalbestyrelsen at undersøge alternative placeringsmuligheder for supercykelstiens stiføring i Ravnholm, inden stien møder Rudersdal Kommune. Stiforløbet i naturområdet kræver flere dispensationer og forundersøgelser. Forvaltningen undersøger pt. stiforløbet og vender tilbage med sag herom. En evt. ændring her vil forudsætte ansøgning om projektændring og accept fra Vejdirektoratet samt de andre kommuner langs ruten.

Lovgrundlag

Økonomi- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner samt Lyngby-Taarbæk Kommunes principper for økonomistyring, herunder anlægsstyringsregler.

Økonomi

Til den nuværende stikonstruktion af Helsingørruten er der opført en nettoanlægssum på 4.196.000 kr. bestående af en udgiftsanlægssum på 6.896.000 kr. og en indtægtsanlægssum -2.700.000 kr. (statsligt tilskud). Rådighedsbeløbene fordeler sig over perioden 2018-21. Frigivelse har endnu ikke fundet sted.

På baggrund af anlægsoverslag, vurderes det at koste 3.761.904 kr. ekstra at flytte supercykelstien fra vest for motorvejen til øst for motorvejen mellem Jægersborgvej og Ermelundsstien. Vejdirektoratet har givet tilsagn om -1.000.000 kr. (løbende priser) i tilskud til flytningen, og de resterende 2.761.904 kr. skal Lyngby-Taarbæk egenfinansiere.

Evt. projektfordyrelse er Vejdirektoratet uvedkommende, hvilket betyder, at forpligtelsen alene påhviler kommunen. Evt. besparelser i projektoekonomien vil medføre forholdsmæssige nedjusteringer af tilskudsbeløbets størrelse.

Den tilføjende anlægssum ved alternativ linjeføring fordeles og finansieres jf. skema med deraf følgende periodiseringer:

Anlæg - hele kr.	2018	2019	2020	2021	I alt
Projekttillæg - Supercykelsti Helsingørruten:					
Supercykelsti Helsingørruten - U		3.761.904			3.761.904
Supercykelsti Helsingørruten - I			-800.000	-200.000	-1.000.000
Supercykelsti Helsingørruten - N	0	3.761.904	-800.000	-200.000	2.761.904
Finansiering:					
Byfornyelse Plovvej og Bauneporten - U					-388.443
Byfornyelse Plovvej og Bauneporten - I					124.648

Køb af areal langs jernbane - Allerødrute supercykelsti - U	-200.000				-200.000
Cykelkælder ved Lyngby Station - U	-1.000.000				-1.000.000
Parkerings- og Trafiksikkerhedsmæssige tiltag (rådighedsbeløb) - U	-1.298.109				-1.298.109
I alt	-2.761.904	3.761.904	-800.000	-200.000	0

Direktoratets regnskabsinstruks for den aktuelle tilskudspulje foreskriver, at projektejer min. skal afrapportere 1 gang årligt. Herefter indbetales statens tilskudsandel bagudrettet – dog max. 80 %. Efter slutrapportering inkl. ledelsespåtegnet regnskab og projektevaluering (3 mdr. efter projektafslutning) udbetales det resterende refusionsbeløb. Af samme årsag deles refusionsbeløbet på de ekstra -1.000.000 kr. mellem 2020 og 2021. Evt. tidsplanforskydninger med forsinket slutdato til følge skal godkendes af Vejdirektoratet.

Korrigeret anlægsbudget vil inkl. tillæg fremstå således:

Nuværende bruttoudgiftsanlægssum Helsingørruten - linjeføring i LTK:	6.896.000 kr.
Lyngby-Taarbæk Kommunes andel (60%)	4.196.000 kr.
Vejdirektoratets andel (40%)	2.700.000 kr.
Korrigeret bruttoudgiftsanlægssum	10.657.904 kr.
Lyngby-Taarbæk Kommunes andel	6.957.904 kr.
Vejdirektoratets andel	3.700.000 kr.
Merudgift	2.761.904 kr.

Ekstraomkostningerne ved at etablere Helsingørruten øst for motorvejen afholdes af de nedenfor angivne projektmidler:

- Byfornyelse Plovvej og Bauneporten. Ubrugte midler fra tidligere byfornyelsesprojekt (263.795 kr.)
Der udestår regnskabsforelæggelse for det pågældende anlægsregnskab, hvilket iværksættes snarest. Der vil ikke være konteringer, der ændrer på resultatet.
- Køb af areal langs Jernbane til supercykelsti (200.000 kr.)
Der er indgået aftale med DSB om, at kommunen ikke skal betale for brug af arealet, men at det stilles til rådighed gratis.
- Cykelkælder ved Lyngby St. Ubrugte midler fra projekt med etablering af cykelparkeringskælder (1.000.000 kr.)
Der blev i sin tid givet en tillægsbevilling på 2.000.000 kr. finansieret af "Kanalvejsgrunden - byforskønnelse, KMB 21.1.16, sag nr. 9". Cykelkælderen indvies den 7. marts 2018, og det skønnes, at der som minimum er 1.000.000 kr. i overskud.
- Parkering- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2019 (1.298.109 kr.)
Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag nedjusteres til 783.995 kr. På det pågældende projekt er der rådighedsbeløb i alle overslagsår. Der bliver således ikke fravalgt opgaver. De bliver blot forskudt i tid.

Årlige driftsudgifter fra og med 2022 anslås til 300.000 kr. til afvanding, belysning, vedligeholdelse, vinterbekæmpelse mv.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Sagen udskudt med henblik på en samlet drøftelse af hele Helsingørruten.

Bilag

Bilag 1

Bilag 2

Bilag 3

Bilag 4

Bilag 5 - Vejdiraktoratets tilsagn

Bilag 6 - Accept af tilbud

Bilag 7 - Kort over stiføringer

Punkt 5: Vejprojekt for Lyngby Hovedgade/ Jægersborgvej, detailprojekt (Beslutning)

05.00.00-G01-24-15

Resume

I forbindelse med lokalplan 249 er der indgået en udbygningsaftale med byherre om bl.a. ombygning af krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej/ "Frem".

Teknik- og Miljøudvalget har godkendt skitseprojekt for ombygning af vejkrydset under forudsætning af, at detailprojektet forelægges til endelig godkendelse. Der er udført trafikikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision. Med denne sag forelægges således detailprojektet til godkendelse med fokus på de væsentligste ændringer i forhold til skitseprojektet.

Der er tale om et kompliceret kryds med en stor trafikbelastning samt tilslutninger til motorvej. Den private fællesvej "Frem" tilsluttes ligeledes krydset. Forvaltningen har i arbejdet med detailprojektet afvejet de forskellige hensyn, for at kunne fremlægge et endeligt forslag.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. Der reserveres vejareal (som ikke er kørebane) til brand/redning, hvorefter dette areal skal holdes fri af fast udstyr (cykelparkering, beplantning og lignende),
2. detailprojektet for ombygningen af krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej/ "Frem", inkl. bemærkningerne i trafikikkerhedsrevisionen og tilgængelighedsrevisionen, godkendes,
3. forvaltningen bemyndiges til at godkende mindre rettelser i vejprojektet under anlægsperioden,
4. udgifterne på 100.000 kr. i 2018 til eksternt tilsyn med anlægsarbejdet samt aflevering afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed",
5. der i budgetgrundlaget for 2019 indarbejdes 22.000 kr. til afledt årlig drift for så vidt angår støttemur, belysning, signaludstyr, belægning, skilteportal, hæk mv. på aktivitetsområdet "Vej og Park" finansieret af kassen,
6. udgifterne på 75.000 kr. i 2018 til etablering af ekstra fodgængerfelt til fodgængere, tavle, vigelinje mv. på det sydøstlige hjørne afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed",
7. udgifterne på 110.000 kr. i 2018 til, at gittermast udskiftes med en pænere skilteportal i RHS-drager afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed",
8. byherre pålægges at få udført trafikikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision på trin 4 inden ibrugtagning og aflevering af anlægsprojektet.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens vedtagelse af Lokalplan 249 på Lyngby Hovedgade 63 den 7. april 2016 blev det forudsat, at krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej skal ombygges. Det betyder, at der etableres et ekstra "ben" i krydset, som servicerer den private fællesvej "Frem". Den private fællesvej "Frem" hæves ca. 1 meter for at kunne tilsluttes krydset, og for at skabe adgang til parkeringskælderen under Lyngby Hovedgade 63. Der etableres ny vejlukning på "Frem" umiddelbart efter indkørslen til parkeringskælderen.

Ændringerne på vejene omkring Lyngby Hovedgade 63 (de private fællesveje "Frem" og Gyldendalsvej samt de offentlige veje med krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej) er aftalt i udbygningsaftale med byherre.

I det følgende om detailprojektet beskrives ændringerne på de offentlige veje. Skitseprojektet blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget på møde den 22. marts 2017 under forudsætning af en politisk godkendelse af detailprojektet.

I detailprojektet (bilag) er der ændret en del i forhold til skitseprojektet dels som følge af trafiksikkerhedsrevision af skitseprojekt, brandkrav i byggetilladelsen, dels som følge af trafiksikkerhedsrevision (bilag) og tilgængelighedsrevision (bilag) af detailprojektet.

Der er væsentlige ændringer i vejprojektet, som begrænser udnyttelsen af kommunens offentlige vejareal, og projektet skal derfor forelægges Kommunalbestyrelsen. Det fremgår desuden af lokalplan 249 (pkt 5.3), "...at udformning af vejarealer skal godkendes af Kommunalbestyrelsen".

Vejprojektet:

Der er sket en del ændringer af projektet siden godkendelsen af skitseprojektet.

- a) For at kunne sikre brand/ redning af alle lejlighederne, har det været nødvendigt at inddrage et vejareal (i dag et grønt hækareal), således at det kun må anvendes til brand- og redningsareal,
- b) skilteportalen henover vejen bliver længere pga. flere kørespor og reservation til brandarealer, således at der bliver et spænd mellem de fundamenter, som holder skilteportalen, på ca. 31 meter og
- c) belysningsmasterne flyttes.

Det fremgår af trafiksikkerhedsrevision (TSR) og tilgængelighedsrevision (TGR), at der er en række problemer og udfordringer. Dette har ført til nedenstående rettelser i detailprojektet:

- d) Krydset er bl.a. rettet op, således at tilslutningen af "Frem" bliver mere vinkelret på det eksisterende kryds,
- e) støttemuren på "Frem" er fjernet for at sikre oversigten i krydset. Der er fortsat støttemur mellem Jægergården og Jægersborgvej, og
- f) fodgængerfeltet over Jægersborgvej er rettet op for at give bedre forhold for cyklister og fodgængere. Desuden er stopstregen for cyklister og biler trukket tilbage for at opnå bedre oversigt og sikkerhed for fodgængere. Dette betyder, at trappen ned til arealet foran Jægergården flyttes både i forhold til eksisterende forhold og i forhold til skitseforslaget.

Ad 1: Vejbyggelinjen samt brand- og redningsforhold (a): (se belægningsplan AN-I-1.08 samt snit G-G AN-I-5.01-6)

I forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen blev forvaltningen bemyndiget til at give dispensation for vejbyggelinjen, da der endnu ikke forelå et detailprojekt for ombygning af vejene omkring Lyngby Hovedgade 63. Byggeriet anlægges i vejskel (ved fortovet), hvilket betyder at vejbyggelinjen bliver overskredet.

Herudover var det en forudsætning, at byggeriet skulle holdes på egen ejendom. I forbindelse med byggesagsbehandlingen kunne der imidlertid ikke sikres brand og redning af alle boligerne ud mod Lyngby Hovedgade. Det betyder, at der er behov for brug af arealer udenfor egen ejendom. Dvs. på vejareal, men udenfor kørebanen.

Årsagen hertil er, at afstanden og højdeforskellen mellem kørebanen og boligerne er for stor, og derfor har det været nødvendigt at sikre brand og redning fra cykelsti og samtidig inddrage et hækareal permanent på det offentlige vejareal.

For at kunne klare vægten af redningskøretøjerne skal cykelstien og det inddragede hækareal ombygges. Det inddragede hækareal bliver anlagt i niveau med cykelstien, men i en tydeligt afvigende belægning.

Forvaltningen har stillet krav om, at belægningen bliver i chausséen i bueformat og afsluttet mod hæk med en kantsten. Denne løsning er valgt for at sikre mod skader fra tunge køretøjer samt for at sikre en ensartethed på Lyngby Hovedgade, hvor chausséen i forvejen ligger i bl.a. sideheller. Alternativt kunne der blot anvendes asfalt, men dette er fravalgt for at undgå forveksling mellem enten et fodgængerareal eller en del af cykelstien.

Løsningen for brand og redning begrænser kommunens fremtidige muligheder for at udnytte dette areal til trafik, belysning, skiltning, cykelparkering mv.

Grunden til at det pågældende areal ikke afstås til ejendommen skyldes dels placeringen af arealet mellem fortov og cykelsti, dels begrænsningen af kommunens muligheder for i fremtiden at ændre krydsets udformning.

Såfremt ovenstående løsning ikke godkendes, vurderes det, at byggeriet ikke kan opføres som angivet i lokalplanen.

Skilteportal (b): (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05)

Midterhellen på Lyngby Hovedgade bliver i dette projekt gjort mindre for at gøre plads til en venstresvingsbane mod "Frem", og er således ikke længere bred nok til en skilteportal. Det betyder, at den eksisterende skilteportal skal erstattes med en ny, som strækker sig over hele kørebanen.

Ad 7: Den eksisterende skilteportal er en gittermast. Kommunen har andre steder valgt at opsætte skilteportaler af RHS-drager (firkantet rør). Det foreslås derfor, at der opsættes en skilteportal af RHS-drager, og at kommunen finansierer differencen mellem denne og en gitterportal - en ekstra udgift på ca. 110.000 kr. i 2018.

Belysning (c): (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05)

Som følge af krydsets ændringer bliver nogle af belysningsmasterne flyttet og optimeret. Ørsted har udarbejdet et belysningsprojekt for at sikre, at krydset overholder de krav kommunen har til vejbelysningen. Forvaltningen har bedt om at placeringerne bliver optimeret, særligt omkring fodgængerfeltet over Jægersborgvej af hensyn til fodgængerne, som måske skal krydse vejen med stop på midterhellen. Ændringer betyder, at nogle belysningsmaster flyttes og evt. suppleres med nye. Nogle af masterne bliver udskiftet til combimaster, således at både belysning, signaludstyr og skilte kan sidde på samme mast.

Ad 2: Væsentligste forhold vedrørende selve vejprojektet og signalerne (d, e og f):

Med tilslutningen til den private fællesvej "Frem" vil nogle trafikanter komme til at opleve, at trods ombygning og optimering af krydset, vil grøntiden blive kortere end i dag, og der må forventes længere ventetid i krydset. Dette skyldes blandt andet, at den private fællesvej "Frem" skal have separat afvikling af trafiksikkerhedsmæssige årsager. Principperne for signalprojektet, som blev vedtaget i forbindelse med skitseprojektet og lokalplanens miljørapport, er ikke ændret. Dog kombineres opbygningen af krydset og ændringerne i signalerne med kommunes egen udskiftning af signaludstyr og optimering af krydset. Selve signalprojektet og signalprogrammet skal derfor ikke behandles igen i denne sag.

Trafiksikkerhedsrevisionen (TSR):

Såvel det eksisterende kryds som det i detailprojektet angivne projekt følger ikke alle vejregler, og afviger herfra på følgende punkter:

3.2.3: Venstresvingbanen mod "Frem" er for kort i forhold til vejreglerne, hvilket betyder, at der er risiko for, at der opstår en kølængde i krydset, som spærrer for tilkørsel til motorvejen. De fysiske forhold i krydset svarer til, at svingbanen højst er ca. 30 meter svarende til ca. 5-6 biler, hvilket er uhensigtsmæssigt, når der etableres en dagligvarebutik. Problemet vil være størst om eftermiddagen og i weekenden (se linjeplan AN-I-

1.04 og skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05).

3.2.4: Signalprojektet viser, at kølængden på "Frem" kan strække sig ned i kælderen. Dette kan ikke umiddelbart løses i signalprojektet. Det kan medføre en begrænset anvendelse af parkeringskælderen over tid, og skabe preference for søgning efter parkering på alternative steder i området (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05 og længdeprofil i vejmidte ("Frem") AN-I-3.05).

3.3.6: Niveauforskellen mellem den private fællesvej "Frem" og Lyngby Hovedgade medfører et stort længdefald på "Frem". Oversigtsforholdene vil derfor ikke være optimale, og forværres i øvrigt af, at Lyngby Hovedgade syd har to sving-/ ligeudbaner. For at imødegå dette har den private fællesvej "Frem" fået sin egen fase i signalet, således at denne vejgren afvikles alene. Dette tager derfor en del kapacitet fra de andre retninger i krydset (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05 samt længdeprofil i vejmidte ("Frem") AN-I-3.05).

3.3.7: Midterheller skal normalt være minimum 2 meter brede, for at der kan etableres vejudstyr, signaler, skilte mv. på dem uden at disse bliver påkørt. Det har dog ikke været muligt at opnå minimumsbredden på midterhellen, som derfor kun er mellem 0,65 - 1,5 meter. Den er bredest, hvor der står vejudstyr. Kørekurverne for sættevogne sandsynliggør, at cobimasten med signal, belysning og skilt ikke bliver påkørt ved svingning, selvom hellen kun er 1,5 meter bred. Forvaltningen har derfor accepteret en mindre bredde end vejreglerne foreskriver.

3.3.11: Foden af gitterportalen mod motorvejen bliver rykket af hensyn til risiko for, at cyklisterne påkører portalen, og er således placeret så den får en afstand på 0,3 meter fra kanten af supercykelstien.

Tilgængelighedsrevision (TGR):

Tilgængeligheden i vejkrydset er ikke optimal for svagtseende og gangbesværede. Problemerne er der allerede i dag, og da store dele af krydset ikke indgår i udbygningsaftalen bliver ikke alle problemerne løst i dette projekt. Detailprojektet har gennemgået en tilgængelighedsrevision for at sikre, at krydset bliver udformet efter anvisningerne for tilgængelighed. Der har også været andre hensyn at tage inden valg af løsninger, såsom trafikafvikling, økonomi og store niveauspring (se belægningsplan AN-I-1.08).

I forbindelse med at den private fællesvej "Frem" hæves ved tilslutningen til krydset Lyngby Hovedgade/ Jægersborgvej, opstår der et niveauspring mellem vejen og ejendommen Jægergården, som gør vejen ustabil. Denne problemstilling er søgt løst ved at etablere en plantemur for at tage jordtrykket fra vejen, og således at vejen ikke skrider ud. Der plantes hæk ovenpå plantemuren, som virker som adskillelse mellem vejen og plantemuren/ niveauspringet ned til ejendommen Jægergården. Plantemuren har en højde mellem 0 og 0,9 meter. Den nuværende niveauspring er løst ved en skråning med hæk (se belægningsplan AN-I-1.08 samt snit AN-I-3.04).

På "Frem" bliver der etableret ensidige fald mod Lyngby Hovedgade 63 for at kunne klare niveauforskellen mellem den nye vej og de eksisterende forhold omkring ejendommen Jægergården. Se tværsnit AA, BB og CC (tegning AN-I-3.01, AN-I-3.02, AN-I-3.03).

Hældningen på "Frem" er større end tilgængelighedsrevisionens forskrift på 25 o/oo. For at imødegå dette er der etableret en "rampe" i fortovesarealet ind mod det nye byggeri og videre rundt om det nye hækareal (se koteplan AN-I-1.09).

1.3.7: Tilgængeligheden på det sydøstlige hjørne er ikke optimal for svagtseende og gangbesværede. Den eksisterende fodgængerø bør ændres, så der ikke er vigepligt for fodgængere. Dette gøres ved at etablere fodgængerfelt over cykelsti med belyste tavler, viginje, taktilfliser eller sænket kantsten.

Ad 6: Fodgængerø mv. er ikke en del af projektet for "Frem", men bør iværksættes, når krydset alligevel ombygges. Overslagspris er ca. 75.000 kr.

1.3.9: I dag er der ikke lydfyr ved alle fodgængerfelterne, men signaludstyret bliver forberedt til lydfyr såfremt dette ønskes, og der kan findes midler til dette på et senere tidspunkt (det koster ca. 5-6000 kr./lydfyr ekskl. monteringsomkostninger)

1.3.10: For at forbedre forholdene på det lange fodgængerfelt over Jægersborgvej kunne der etableres en ekstra helle. Dette ville dog betyde, at man skulle fjerne en ligeudbane, men da kapaciteten i krydset i forvejen bliver nedsat med dette projekt, foreslås en sådan løsning ikke iværksat pt.

1.3.11: Fodgængerfeltet over Lyngby Hovedgade (ind mod byen) har allerede i dag et knæk, der medfører, at fodgængerne skal skifte retning undervejs, når de krydser vejen. Fodgængerfeltet kan nemt rettes op næste gang, der skal etableres nyt slidlag, eller der skal graves i vejen, og afventer derfor dette.

Afvanding: (se afvandingsplan AN-I-1.07)

Afvandingen i projektet er blevet bearbejdet, således at der bliver etableret flere vejafvandringsriste for at kunne lede vandet væk fra de nye belagte arealer, og således at der ikke afledes vand fra offentligt vejareal til privat fællesvej eller privat areal. På offentlige veje bør vandet ikke løbe mere end ca. 25 meter på overfladen før det løber til rist eller anden afvanding. På den private fællesvej "Frem" vil der være særlige udfordringer, da både længdefaldet og tværfaldet er stort. Her ledes vandet derfor mod parkeringskælderen og den nærmeste afvandringsrist ved "Frem" nr. 1.

Afvanding bag plantemur og trappe bliver løst ved at lægge et dræn, som bliver koblet med en eksisterende brønd.

På fortovsarealerne på den private fællesvej "Frem" bliver der etableret linjedræn, som kobles på den eksisterende vejafvanding på "Frem".

Ad 3: Forvaltningen vurderer, at der vil blive behov for mindre rettelser i forbindelse med anlægsarbejdet, og forslår derfor, at forvaltningen bemyndiges til at kunne godkende disse.

Ad 5: Ændringerne i de offentlige vejarealer i krydset giver kommunen ekstra udgifter til drift. Det dækker blandt andet sugning af ekstra brønde, vask og vedligeholdelse af skilte, strøm og vedligeholdelse af ekstra belysning og signaludstyr,

salthegn omkring og klipning af hæk, samt ekstraordinær afspærring i forbindelse med driftsarbejder. Det medfører ekstra udgifter til drift på 22.000 kr./år.

Særligt på de private fællesveje "Frem" og Gyldendalsvej:

De ændringer, der foretages på den private fællesvej "Frem", f.eks. ændring af vejens fald, belægning, kantstenshøjder mv. følger vejreglerne. Der er således ikke en myndighedsmæssig problemstilling i forhold til projektets udformning pt. Men tilgrænsende grundejer skal være enige om udformning af vejen, hvilket er et privatretlige forhold, og det kan derfor betyde, at vejprojektet på den private fællesvej bliver tilrettet/skal tilrettes.

Tilkørslen til "Frem" er dimensioneret til en renovationsbil (10 meters længde). Større lastbiler kan derfor ikke dreje ind på "Frem" uden at overskride kørebane. Parkeringskælderens er i øvrigt ikke dimensioneret til biler over 10 meters længde. Det er således ikke relevant for andre køretøjer end renovationsbiler eller redningskøretøjer at køre ind på "Frem". Forvaltningen vurderer derfor, at dimensioneringen er acceptabel.

Der er fundet en løsning, som ikke kræver vendeplads omkring vejlukningen på "Frem". Vejen lukkes med pullerter hvor den midterste er en oplukkelige pullert, som kan fjernes/lægges ned af renovationen samt brand- og redningskøretøjer. Jf. udbygningssaftalen skal der etableres vendeplads, men det vurderes, at pullertløsningen er tilstrækkelig indtil videre.

Anlægsperiode, byggeperiode og andre tilladelser fra vejmyndigheden:

Ad 4: Som følge af vejprojektets kompleksitet, vurderes det hensigtsmæssigt, at der indhentes ekstern rådgivning til at bistå med tilsyn af anlægsarbejdet samt afleveringsforretning på vejprojektet. Det vurderes at koste op mod 100.000 kr.

Ad 8: Det foreslås ligeledes, at bygherre pålægges at få udført en trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevisning (trin 4) inden ibrugtagning og aflevering af vejprojektet.

Byggeriet har fået byggetilladelse med betingelse af et godkendt vejprojekt, og at der gives dispensation for vejbyggelinjen. Når vejprojektet er godkendt udarbejder vejmyndigheden en dispensation for vejbyggelinjen.

Der er sendt en anmodning om leje af areal til skurby, som er under behandling.

Bygherre mangler at ansøge om en række andre tilladelser fra vejmyndigheden inden byggeriet på grunden kan starte. Forinden der gives tilladelser, vil der for nogen ansøgninger ligeledes skulle foretages nabohøring. Desuden skal bygherre endvidere indhente en del tilladelser inden ibrugtagning fra vejmyndigheden. Alle tilladelserne er listet op i bilag med beskrivelser, og om hvilke forhold, der er reguleret i hvilke tilladelser (bilag).

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje

"§ 8. Det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Stk. 2. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og en anden vejmyndighed eller en fysisk eller en juridisk person eller er bestemt efter denne lov."

Økonomi

185.000 kr. fordelt på 110.000 kr. til skilteportal samt 75.000 kr. til ekstra fodgængerfelt mv. afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed".

100.000 kr. til ekstern tilsyn med anlægsarbejdet og aflevering afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed".

Der afsættes herudover 22.000 kr. til årlig afledt drift, hvilket blandt andet dækker sugning af ekstra brønde, vask og vedligeholdelse af skilte, strøm og vedligeholdelse af ekstra belysning og sigaludstyr, salthejn omkring og klipping af hæk samt ekstraordinær afspærring i forbindelse med driftsarbejder. Beløbet indarbejdes i budgetgrundlaget for 2019 på aktivitetsområdet "Vej og Park" og finansieres af kassen.

Tabel 1. Økonomioversigt (t. kr.)

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022
Afledt drift	TMU / Vej og Park		22	22	22	22
Finansiers af kassen			-22	-22	-22	-22

Strøm og vedligeholdelse af parkeringshenvisningsskiltene er pålagt bygherre, jf. udbygningsaftalen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår punkt 1 og 5.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår punkt 2, 3, 4, 6, 7 og 8.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1 og 5) Anbefalet.

Ad 2, 3, 4, 6, 7 og 8) Godkendt.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1 og 5) Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1 og 5) Godkendt.

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

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

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

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

Bilag

Dokumentfortegnelse Vejprojekt

AN-I-1.01.pdf

AN-I-1.02.pdf

AN-I-1.03.pdf

AN-I-1.04.pdf

AN-I-1.05.pdf

AN-I-1.06.pdf

AN-I-1.07.pdf

AN-I-1.08.pdf

AN-I-1.09.pdf

AN-I-3.01.pdf

AN-I-3.02.pdf

AN-I-3.03.pdf

AN-I-3.04.pdf

AN-I-3.05.pdf

AN-I-5.01-Indhold

AN-I-5.01-3.pdf

AN-I-5.01-4.pdf

AN-I-5.01-5.pdf

AN-I-5.01-6.pdf

Skilteportal Priess.pdf

Situationsplan-MAR-2017.pdf

Kommenteret myndighedsaccept.pdf

myndighedsaccept med_kommentar Revisorsvar2.pdf

Manglende tilladelser fra vejmyndigheden inden opstart eller ibrugtagning - Lyngby Hovedgade 63

Punkt 6: Genforelæggelse: Trafikale tiltag for cyklister på Parcelvej (Beslutning)

05.13.10-G02-47-17

Resume

I december 2017 besluttede Teknik- og Miljøudvalget, at der skulle udarbejdes en sag om mulige tiltag for cyklister på Parcelvej. Forvaltningen foreslår, at tiltag på Parcelvej sker i henhold til prioriteringslisten i "skolevejsprojektet 2017-2020". Her er Parcelvej prioriteret som nummer 10.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med skolevejsprojekterne efter den prioriterede plan i "skolevejsprojekt 2017-2020" i takt med, at Kommunalbestyrelsen afsætter midler hertil og at der således pt. ikke udføres ændringer på Parcelvej.

Sagsfremstilling

På møde den 6. december, 2017 besluttede Teknik- og Miljøudvalget at der skulle forelægges en sag for udvalget om mulige tiltag for cyklister på Parcelvej, da det er en skolevej (anmodningssag).

Eksisterende trafikforhold

Parcelvej er en sekundær trafikvej, som er med til at sikre et sammenhængende trafikvejnet. På veje af denne type søges trafikken reguleret bl.a. ved fartdæmpende foranstaltninger. Hvis det er muligt bør der af trafikmæssige hensyn i forhold til cyklister etableres cykelstier.

På Parcelvej er der cykelsti på strækningen mellem Frederiksdalsvej og Floradalen. Mellem Floradalen og kommunegrænsen mod nord er der ikke cykelsti, men strækningen er fartdæmpet med bump til hastighed på 50 km/t.

Mulighed for anlæg af cykelsti på denne strækning er undersøgt, men med en samlet vejbredde på ca. 10 m er der ikke plads til både kørebane, fortov og cykelstier. Anbefalet bredde for cykelsti er 2,20 m, men den kan anlægges i en bredde på 1,7 m som del af delt sti, hvilket ofte anvendes ved snævre pladsforhold. vejledende minimumsbredde for fortove er 1,5 m, men det kan anlægges i en bredde på 1,3 m som del af delt sti. Hvis der skal anlægges cykelsti, så vil der skulle ske erhvervelse af areal på samlet bredde på mindst 3 m fra ejendommene langs vejen, hvilket vil være omkostningstungt såvel økonomisk som processuelt.

Teknik- og Miljøudvalget samt Børne- og Ungdomsudvalget godkendte i maj/juni 2017 "[Skolevejsprojekt 2017–2020](#)", som bl.a. er en prioriteret plan for trafikinvesteringer og adfærdsændringer på skoleveje, jf. side 12-19 i planen. Projektet blev igangsat som følge af mange henvendelser om utrygge skoleveje. Prioriteringslisten i skolevejsprojektet er udarbejdet på baggrund af, hvor der fås mest sikkerhed og tryghed for de investerede midler. Da Parcelvej er prioriteret som projekt nummer 10 (fartdæmpning til 40 km/t), anbefaler forvaltningen, at projektet afventer en udførelse af de foranstående projekter på prioriteringslisten.

Til illustration er udarbejdet skema (bilag) med nødvendig samlet vejbredde med de forskellige cyklistløsninger, som er nævnt.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 8: Det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver og vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder udgifter dertil.

Økonomi

Skolevejsprojektet blev udarbejdet i 2017. Der er et lille restbeløb på 100.000 kr. Herudover er ikke afsat anlægsbudget i budget 2018-2021 til af projekter i "Skolevejsprojekt 2017-2020", dette bør således indgå i kommende budgetforhandlinger.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021, 7. februar 2018, pkt. 5:

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Udsat, idet forvaltningen bedes genbesøge muligheden for trafikale tiltag til sikring af cyklisternes færdsel på Parcelvej, herunder mulighed for afstribning.

Supplerende sagsfremstilling

Parcelvej mellem Floradalen og kommunegrænsen har en samlet vejbredde på ca. 10 meter fordelt med ca. 6,5 meter til kørebane og den resterende bredde til fortove i begge sider. Der er enkelte korte strækninger, der har en bredere vejbredde, hvor der er anlagt parkeringsbane.

Der er tale om en trafikvej med mere end 3000 bilister i døgnet og med mere end 300 køretøjer i spidstimen om eftermiddagen samt bustrafik. Vejen er anlagt med en for lille bredde til, at der efterfølgende kan anlægges cykelstier eller cykelbaner. På veje af denne karakter bør der være fortove på begge sider af vejen, og de bør som minimum anlægges med et samlet areal på ca. 3 meter, så fodgængere, også med fx barnevogne, har et rimeligt gangareal.

Der er således kun ca. 1 meter til anlæg af enten cykelbaner eller cykelstier, og det er for lille areal til, at der må etableres cykelarealer på vejen, heller ikke som del af delt sti (med fortov, hvor der vil være risiko for fortrængning af fodgængere).

Når der skal etableres trafiksikkerhedsmæssige tiltag på veje af denne karakter, anvendes derfor andre tiltag som f.eks. angivet i skolevejsprojektet, hvor der er angivet hastighedsbegrænsning til 40 km/t samt ombygning af bump til pudebump.

Af og til ses "2 minus 1 vej". Det er veje, hvor midten af vejen er reserveret bilkørsel, og de resterende yderarealer omdannes til vigearealer (der ofte har rød belægning). Cyklister anvender vigearealet. Når to modkørende biler skal passere hinanden, så har de behov for også at anvende vigearealet (røde belægning). Sådanne "2 minus 1 veje" anvendes ofte på landet, hvor vejene er væsentligt mindre trafikbelastet, og hvor der ikke er parkering langs vejen. Det anbefales ikke at etablere "2 minus 1 vej" på veje, hvor spidstimetrafikken er større end 300 køretøjer, da det vil være trafikfarligt for cyklisterne.

Nærmere om prioriteringsmodel Skolevejprojekt

Der blev på mødet den 7. februar 2018 stillet spørgsmål til prioriteringsmodellen, der er benyttet i Skolevejsprojektet. På baggrund af analyserne i ”skolevejprojekt 2017–2020 ” er der udpeget over 200 lokaliteter, hvor enten elever/forældre, borgere eller skoler føler sig utrygge i trafikken. Det er valgt at arbejde videre med projekter, hvor lokaliteten er udpeget af både elever/forældre, borgere og skole eller hvor lokaliteten har mange udpegninger i to af tre grupper. På den baggrund er der udpeget 39 lokaliteter, heriblandt Parcelvej.

Da det ikke er muligt at gennemføre alle 39 udvalgte projekter på en gang, er der udviklet en prioriteringsmodel, der skal sikre, at Lyngby-Taarbæk Kommune anvender ressourcerne, hvor der er størst behov, og hvor der opnås mest effekt for pengene. For at udvælge de projekter, hvor der er størst behov, er der udvalgt og vægtes 7 parametre, der danner grundlag for udvælgelsen. De 7 parametre er opdelt med 3 på trafiksikkerhed (skolevejsuheld, hastighed og trafikbelastning) samt 4 på tryghed (antal udpegninger af elever, skoler og borger samt elevruter). Efterfølgende er disse projekter prioriteret efter, hvor der opnås mest effekt for pengene i forhold til anlægsoverslagene. Prioriteringsmodellen er beskrevet i bilagsrapport s. 99-110

Link: [Lyngby-Skolevejsprojekt 2017-2020 - Teknisk Rapport](#)

Projekt for fartdæmpning af Parcelvej er prioriteret som projekt nr. 10 og med et anlægsoverslag på 630.000 kr. Anlægsoverslaget for 9 projekter, der er højere prioriteret, udgør 3.550.000 kr. Blandt disse er der yderligere 2 projekter i Virum henholdsvis projekt nr. 1 krydset Frederiksdalsvej/Furesø Parkvej/Parcelvej (anlægsoverslag på 470.000 kr) og projekt nr. 3 Parcelvej syd for Frederiksdalsvej (anlægsoverslag på 80.000 kr).

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Godkendt.

A (1) Undlod at stemme.

Bilag

Samlet bredder - trafikveje med cykelstiløsninger

Punkt 7: Gennemførelse af skolevejsprojekt i forbindelse med nyasfaltering på Taarbæk Strandvej (Beslutning)

05.13.00-G00-22-17

Resume

Som led i en kommende nyasfaltering af Taarbæk Strandvej foreslås det at udføre trafikikkerhedsprojekt fra skolevejsredegørelsen. Det betyder, at dette projekt fremrykkes. Der er tale om en mindre investering, og som giver god mening at iværksætte samtidig med andre arbejder på vejen.

Indstilling

Det indstilles, at skolevejsprojekt i Taarbæk etableres i forbindelse med en kommende nyasfaltering på Taarbæk Strandvej.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget samt Børne- og Ungdomsudvalget godkendte i maj/juni 2017 "[Skolevejsprojekt 2017–2020](#)", som bl.a. er en prioriteret plan for trafikinvesteringer og adfærdsændringer på skoleveje, jf. side 12-19 i planen. Skolevejsprojektet blev igangsat som følge af mange henvendelser om utrygge skoleveje. Prioriteringslisten i skolevejsprojektet er udarbejdet på baggrund af, hvor der fås mest sikkerhed og tryghed for de investerede midler. Taarbæk Strandvej er prioriteret som projekt nummer 11, men da Taarbæk Strandvej formentlig nyasfaltes inden for en kort årrække, giver det god mening at etablere det pågældende projekt i forbindelse med asfalteringen.

Af trafikikkerhedsmæssige årsager foreslås det i skolevejsredegørelsen, at der etableres standsningsforbud foran Taarbæk Skole i tidsrummet 7.30-8.30 kombineret med etablering af ca. 4 afsætningspladser på østsiden af Taarbæk Strandvej til korttidsparkering, således at der er fortsat er mulighed for at parkere i kort tid for at aflevere børn til skole (en såkaldt "kiss and ride-zone").

Det pågældende skolevejsprojekt er prioriteret som nummer 11 i skolevejsredegørelsen med en skønnet udgift på ca. 10.000 kr.

Nærmere om prioriteringsmodel Skolevejprojekt

Der er på mødet den 7. februar 2018 stillet spørgsmål til prioriteringsmodellen, der er benyttet i Skolevejsprojektet. På baggrund af analyserne i "skolevejprojekt 2017 – 2020" er der udpeget over 200 lokaliteter, hvor enten elever/forældre, borgere eller skoler føler sig utrygge i trafikken. Det er valgt at arbejde videre med projekter, hvor lokaliteten er udpeget af både elever/forældre, borgere og skole eller hvor lokaliteten har mange udpegninger i to af tre grupper. På den baggrund er der udpeget 39 lokaliteter, heriblandt Taarbæk Strandvej.

Da det ikke er muligt at gennemføre alle 39 udvalgte projekter på en gang, er der udviklet en prioriteringsmodel, der skal sikre, at Lyngby-Taarbæk Kommune anvender ressourcerne, hvor der er størst behov, og hvor der opnås mest effekt for pengene.

For at udvælge de projekter, hvor der er størst behov, er der udvalgt og vægtet 7 parametre, der danner grundlag for udvælgelsen. De 7 parametre er opdelt med 3 på trafikikkerhed (skolevejsuheld, hastighed og trafikbelastning) samt 4 på tryghed (antal udpegninger af elever, skoler og borger samt elevruter). Efterfølgende er disse projekter prioriteret efter, hvor der opnås mest effekt for pengene i forhold til anlægsoverslagene. Prioriteringsmodellen er beskrevet i bilagsrapport s. 99-110,

[Klik og kig i rapport - side 99-110.](#)

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje

Økonomi

Der er tale om et beskedent beløb på ca. 10.000 kr., som kan afholdes inden for det eksisterende driftsbudget, idet der er et lille restbeløb på 100.000 kr. fra skolevejsprojektet fra 2017.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Godkendt.

Punkt 8: Tilbage melding fra Politiet angående Taarbæk Strandvej (Drøftelse)

05.13.10-G02-49-17

Resume

Udvalget har bedt forvaltningen afklare med Politiet vedrørende spørgsmål om forbud mod tung trafik på Taarbæk Strandvej i tidsrummet fra kl. 7.30-8.15.

Politiets svar til forvaltningen foreligger nu, og sagen forelægges derfor til politisk drøftelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Politiets tilbage melding drøftes.

Sagsfremstilling

Som opfølgning på drøftelserne i Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2018 om trafikken på Taarbæk Strandvej, anmodede udvalget om at få afklaret muligheden for en permanent skiltning om forbud mod tung trafik i tidsrummet 7.30-8.15.

Forvaltningen kontaktede efterfølgende Politiet med følgende ordlyd: "Teknik- og Miljøudvalget i Lyngby-Taarbæk Kommune har bedt forvaltningen om at rette henvendelse til Politiet med henblik på at få tilladelse til en permanent opsætning af forbudstavle: C23.1 om lastbil forbudt, suppleret med undertavle 7.30-8.15".

Efterfølgende har Politiet meldt et svar tilbage (bilag), hvori de skriver, at de ikke skønner, at der er behov for permanent lastbilsforbud.

Der lægges op til en politisk drøftelse.

Supplerende sagsfremstilling

Mads skrive tekst ind her

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Udvalget anmoder om fornyet kontakt til Nordsjællands Politi, idet udvalget ønsker en permanent skiltning i Taarbæk.

Bilag

Taarbæk Strandvej skiltning

Punkt 9: Indsatsområder i affaldsplan 2019-2030 (Beslutning)

07.00.01-P15-21-18

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til proces for vedtagelse af en ny affaldsplan, som skal træde i kraft pr. 1. januar 2019. Der er udarbejdet et fælles paradigme i samarbejde med Vestforbrændings øvrige ejerkommuner. Paradigmet omfatter de overordnede målsætninger på affaldsområdet, indsatsområder og konkrete aktiviteter, som udføres i fællesskab i løbet af perioden 2019-2025. Forvaltningen fremlægger herudover forslag til aktiviteter, som udføres lokalt i Lyngby-Taarbæk i planperioden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget peger på, hvilke indsatsområder, der skal have særligt fokus i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Sagsfremstilling

Kommunen skal hvert 6. år udarbejde en affaldsplan, der beskriver kommunens målsætninger og planer på affaldsområdet. Der skal vedtages en ny affaldsplan gældende fra 1. januar 2019.

I et samarbejde mellem Vestforbrænding og ejerkommunerne er der lavet et fælles paradigme for den nye affaldsplan. Visionen i den fælles affaldsplan hedder: "Affald + mennesker = ressourcer". Det er mennesker, der skaber affald, men det er også mennesker, der kan sikre, at affaldet kan blive til ressourcer, der kan bruges igen og igen.

For at understøtte visionen, vil kommunerne arbejde med 4 overordnede temaer, som er i overensstemmelse med de nationale mål på affaldsområdet.

De 4 fælles temaer (mål) er:

1. Mere og bedre genanvendelse: vi skal udnytte ressourcerne i affaldet, med fokus på både mængder og kvalitet
2. Smartere affaldsløsninger: vi skal udnytte de muligheder, som den teknologiske udvikling giver for bedre affaldshåndtering og service til borgere og erhverv
3. Sammen om affald: vi skal styrke samarbejdet og dialogen med henblik på at skabe gode løsninger
4. Skadelige stoffer ud af affaldet: vi skal sikre, at affald med skadelige stoffer bortskaffes forsvarligt

Det fælles paradigme indeholder en række indsatsområder, f.eks. "tekstiler" og "haveaffald". Kommunerne bestemmer selv, hvilke indsatsområder de vil arbejde med, samt hvilke aktiviteter de vil udføre i løbet af planperioden i relation til indsatsområderne. Der er dog udvalgt 12 aktiviteter, som vil blive udført i et samarbejde mellem kommunerne og med bistand fra Vestforbrænding. Dette er typisk undersøgelser, kampagner, materialer eller andet, der med fordel kan laves i fællesskab, og som understøtter den lokale indsats.

Tidsplan

Forvaltningen vil i samarbejde med Forsyningsselskabet gennemføre interviews med ca. 150 borgere på genbrugsstationen samt ved et lokalt supermarked, for at få feedback omkring de nuværende affaldsordninger og input til, hvad der kan gøres bedre eller anderledes. Sted og tidspunkt for interviews målrettes efter, at få et bredt udsnit af borgerne i tale. Disse input forventes at kunne kvalificere forslaget til affaldsplanen, som skal ligge klar i juni måned.

Tidsplanen ser således ud:

April	Interviews med ca. 150 borgere på genbrugsstation og supermarked
Maj	Forslag til affaldsplan færdiggøres
15. august	TMU godkender, at planen sendes i høring
September-oktober	8 ugers lovpligtig høring
5. december	TMU anbefaler, at affaldsplanen godkendes
20. december	KMB godkender endeligt affaldsplanen
1. januar 2019	Affaldsplanen træder i kraft

Indsatsområder

I det følgende er affaldsplanens indsatsområder oplistet. En samlet oversigt over de foreslåede aktiviteter er vedlagt sammen med et udkast til affaldsplanens overordnede temaer (bilag). Af bilaget fremgår ligeledes, hvilke indsatsområder forvaltningen foreslår at fravælge, samt begrundelse herfor.

Den nye affaldsplan bygger videre på de resultater, der er opnået i den indeværende planperiode, herunder bl.a. øget indsamling af plast og metal til genanvendelse. Redegørelse for initiativer og resultater i den indeværende planperiode er vedlagt (bilag).

Indsatsområde 1: Madaffald

Skærpede krav fra EU betyder, at der skal indføres separat indsamling af madaffald fra husholdninger. I planperioden skal der tages stilling til, hvordan der kan indsamles madaffald fra villaer, rækkehuse og etageboliger. Separat indsamling af madaffald sikrer, at affaldet kan udnyttes til produktion af biogas og kompost.

Indsatsområde 2: Papir, glas, metal og plast

I løbet af planperioden vil det være en god idé at evaluere de eksisterende ordninger og undersøge, om der er behov for justeringer, øget kommunikation om særlige emner eller andet. Det gælder både for haveboliger (4-kammerbeholderen) og etageboliger, samt indsamling af glas og papir i kuber.

Indsatsområde 3: Pap og karton

Den nuværende indsamling af bundtet pap i storskraldsordningen fungerer ikke optimalt, og der er potentiale for at indsamle langt større mængder pap og karton. Det kan undersøges, om pap indsamles mest hensigtsmæssigt ved husstanden eller i centralt opstillede kuber.

Indsatsområde 4: Tekstiler

Tekstilaffald har været et overset område, men der er et væsentligt potentiale. Udviklingen går nu i retning af mere genanvendelse, så også slidt og hullet tøj, linned og sko fremover kan genanvendes f.eks. til fremstilling af nye

tekstilfibre. Skærpede EU-krav gør det også relevant at se på, hvordan der kan indsamles mere tekstil til genanvendelse.

Indsatsområde 5: Farligt affald, elektronik og batterier

Der produceres og anvendes stigende mængder elektronik og batterier, som ikke må ende i dagrenovationen efter endt brug. Der er behov for både information og gode muligheder for at komme af med affaldet på en nem og korrekt måde, uanset om man bor i villa eller lejlighed.

Indsatsområde 6: Haveaffald

I løbet af planperioden bør den frivillige ordning for indsamling af haveaffald evalueres. Det kan undersøges, om det f.eks. vil være en god idé at ændre ordningen, så der indsamles mere haveaffald direkte ved husstanden. Dette kan sikre større mængder, øget service for borgerne og reducere kørslen til genbrugsstationen.

Indsatsområde 7: Vognmænd

Der kan overvejes, om der ved næste udbud af affaldsindsamlingen skal stilles krav om, at renovationsbilerne skal køre på biogas. Dette vil skabe en sammenhængende historie, når indsamling af madaffald bliver en realitet, idet skraldebilerne kan siges at køre på borgernes madaffald. I Gladsaxe Kommune vil skraldebilerne køre på biogas fra 2018.

Indsatsområde 8: Genbrugsstationen

Der skal fortsat være fokus på at deltage i forsøg med indsamling af nye affaldstyper, nye containertyper mv. på genbrugsstationen. Desuden bør det fortsat være muligt for borgerne at aflevere gode ting til direkte genbrug.

Det bør i planperioden overvejes, om der er behov for større investeringer i relation til genbrugsstationen. Det er kun muligt at henlægge midler fra de opkrævede affaldsgebyrer til en fremtidig investering, hvis dette fremgår af kommunens affaldsplan.

Indsatsområde 9: Bygge- og anlægsaffald

Der er gennem tiden brugt mange miljøfarlige stoffer i byggeriet, som skal identificeres og håndteres i forbindelse med renoveringer og nedrivninger. Da der hele tiden fremkommer ny viden på området, er det vigtigt at forvaltningen løbende holder sig opdateret og sikrer, at denne viden kommer ud til de bygherrer og entreprenører, der skal håndtere affaldet korrekt.

Indsatsområde 10: Genanvendeligt erhvervsaffald

Mens nogle virksomheder har helt styr på affaldssorteringen, er der potentiale for at forbedre sorteringen andre steder. For at kunne målrette en indsats, bør det først undersøges, hvor det giver mest mening at sætte ind. Et samarbejde med lokale erhvervsnetværk kan ligeledes være relevant.

Indsatsområde 11: Madaffald fra erhverv

Kommunen skal føre tilsyn med, om virksomheder kildesorterer deres affald til genanvendelse. Et fokusområde kan være madaffald fra storkøkkener, kantiner, restauranter og lignende. Madaffald kan udnyttes til produktion af biogas og kompost.

Indsatsområde 12: Cirkulær økonomi i kommunen

Der er behov for en øget opmærksomhed på, hvordan mængden af affald kan reduceres gennem ændret kommunal indkøbspolitik. Der kan også stilles krav i lokalplaner eller ved kommunale bygge- og renoveringsprojekter, så brugen af materialer baseret på f.eks. genanvendt beton, asfalt og mursten øges.

Indsatsområde 13: Kommunale institutioner

Der har vist sig at være behov for at forbedre affaldssorteringen på egne skoler og institutioner, så denne lever op til reglerne. I 2018 gennemføres et pilotprojekt på to skoler (Trongårdsskolen og Virum Skole) og et plejecenter (Baunehøj), og i planperioden kan der på basis af erfaringerne fra dette projekt tages beslutning om udbredelse til de resterende institutioner.

Indsatsområde 14: Kommunikation til borgerne

Borgerne skal vide, at deres indsats gør en forskel og de skal nemt kunne få svar på spørgsmål om affaldssortering. Metoder kan være korte film, der viser affaldets vej til nye materialer, apps til tablets og mobiltelefon, dialog via facebook eller andre sociale medier samt brug af nudging til at skabe ændringer i folks adfærd.

Indsatsområde 15: Børn og unge - undervisning

Vestforbrændings formidlingscenter tilbyder spændende undervisning for alle klassetrin. Skolerne skal informeres om tilbuddene, så flest mulige børn og unge får mulighed for at lære om affald og ressourcer.

Lovgrundlag

I henhold til affaldsbekendtgørelsens § 13 skal kommunalbestyrelsen udarbejde en 12-årig kommunal plan for håndtering af affald. Planen skal revideres mindst hvert 6. år.

Planen skal indeholde en kortlægningsdel, som beskriver status for affaldsområdet i kommunen, en målsætningsdel, som redegør for kommunens overordnede målsætninger på affaldsområdet og en planlægningsdel med særlig fokus på planlægningen de første 6 år af planperioden.

Den nuværende affaldsplan er vedtaget i 2012 og kan ses her: <http://www.ltk.dk/generelt-om-affald>

Forslag til affaldsplan skal i offentlig høring i minimum 8 uger.

Økonomi

Udgifter på affaldsområdet finansieres af affaldsgebyrer, som årligt vedtages af kommunalbestyrelsen og opkræves af forsyningsselskabet. I 2018 er det samlede affaldsgebyr, for en husstand med ét affaldsstativ til dagrenovation, på kr. 2.391,25 inkl. moms. Gebyrerne for 2018 blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 2. november 2017.

I det omfang affaldsplanen lægger op til aktiviteter, nye ordninger eller andre ændringer, som kan have økonomiske konsekvenser, vil dette blive forelagt politisk i de enkelte tilfælde. Kommunalbestyrelsen vil således konkret skulle tage stilling til, hvilken løsning der ønskes samt vedtage nyt affaldsregulativ, hvor ordningen er beskrevet.

Udgifter i forbindelse med selve udarbejdelsen af affaldsplanen afholdes inden for den økonomiske ramme. Forvaltningen vil i samarbejde med Forsyningsselskabet gennemføre en interviewundersøgelse, for at få input og ideer fra borgerne til det videre arbejde. Udgiften hertil er ca. 25.000 kr. som finansieres af Forsyningens budget på affaldsområdet.

Beslutningskompetence

Teknik- og miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Besluttet at der i arbejdet med affaldsplanen i 2019-2030 er fokus på de i sagen fremlagte indsatsområder.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Resume af temaer, indsatsområder og aktiviteter

Opsamling affaldsplan 2013-2024

Punkt 10: Behov for revidering af tillæg 1 til Lyngby-Taarbæk Kommunes Spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds Jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen (Orientering)

06.00.05-P15-1-18

Resume

Der er behov for at revidere tillægget til spildevandsplanen for byudviklingsområderne langs Helsingørmotorvejen. Tillægget skal revideres nu for at sikre, at Forsyningen kan udføre en mere robust forsyningsløsning og have kloaksystemet klar til at kunne forsyne de første bebyggelser i 2019/2020. Med denne sag orienteres Kommunalbestyrelsen om planen herfor.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at følgende tages til efterretning:

1. at forvaltningen igangsætter arbejdet med at revidere spildevandsplantillæg nr. 1 til Lyngby-Taarbæk Kommunes Spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen, samt
2. at forslag til revideret spildevandsplantillæg planlægges forelagt til endelig godkendelse ultimo 2018.

Sagsfremstilling

Gældende tillæg nr. 1 til Lyngby-Taarbæk Kommune Spildevandsplan 2014-2018 for Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen 7. april 2016. Tillægget fastlægger rammerne for håndtering og afledning af regn- og spildevand fra de kommende erhvervs- og boligområder.

Nogle af disse områder er i dag ved at blive bebygget, men de fleste områder henligger stadig som grønne ukloakerede områder.

Af forskellige årsager (bilag - væsentligste årsager er nævnt nedenfor), som bl.a. er blevet klarlagt i forbindelse med udbud, lokalplanarbejder samt salg af grunde i området, er der behov for at revidere nævnte spildevandsplantillæg, tilhørende miljøscreening og miljørapport. Dette skal gøres nu for at sikre, at Forsyningen kan udføre en justeret og mere robust forsyningsløsning, end det der er muligt inden for rammerne af gældende spildevandsplantillæg, samt at Forsyningen kan have kloaksystemet klar til at kunne forsyne de første bebyggelser i 2019/2020 (kortbilag). Forsyningen har vurderet, at etablering af Forsyningens regn- og spildevandsledninger, samt tilhørende nedsivnings- og rensebassiner bliver omfattende med en forventet anlægsperiode på minimum 1 år. Dette er også en årsag til, at plangrundlaget for forsyningens regn- og spildevandssystem skal på plads i indeværende år.

Væsentligste ændringer og årsager til ændringer

De væsentligste ændringer som forventes indarbejdet i forslag til spildevandsplantillæg er:

- at afledningen af regnvand ud af områderne øges, som supplement til den planlagte lokale nedsivning af regnvand. Årsagen er primært, at nedsivningsforhold i området er ringere end forudsat i aktuelle spildevandsplan. Dette har betydet, at Forsyningen ikke har det nødvendige areal inden for området til at kunne håndtere regnvandet ved nedsivning alene. Det reviderede spildevandsplantillæg skal muliggøre, at Forsyningen kan få en kontinuerlig afledning af regnvand ud af området. Afledningen forventes at blive ~ 10 l/s, og er alene et supplement til nedsivningen.

- at regnvandsafledningen fra både Trongårdens Byudviklingsområde og Traceet i højere grad sker via nye lukkede regnvandsledninger i Lundtoftegårdsvej i stedet for filtrationsledninger, hvori regnvand nedsiver. Årsagen er, at ny viden fra Region Hovedstaden om spredning af en gammel grundvandsforurening fra Lundtoftegårdsvej 160 mfl. vest for traceet bestyrker, at dele af ledningsstrækningen i Lundtoftegårdsvej skal udføres som en lukket ledning i stedet for som filtrationsledning med nedsivning. En regnvandsnedsivning vil kunne øge risikoen for spredning af nævnte forurening. Regnvandsledningen afleder til bassin(er) nord for traceet, som har udledning til Mølleåen.
- at der muligvis bliver behov for at afsætte ekstra areal til åbent regnvandsbassin på overfladen til rensning af regnvand nord for traceet. Bassinplacering vil indgå i forslag til spildevandsplantillæg. Årsagen er, at forventninger om en øget afledning - som nævnt ovenfor - medfører behov for ekstra bassinvolumen og bassinareal, samt at Forsyningen ikke forventer, at det nu udpegede areal nord for Helsingørmotorvejens afkørsel 15 vil have den nødvendige kapacitet.
- at der sker en ændring i afledningen af spildevand, således at spildevand ledes mod nord via ny spildevandsledning i Lundtoftegårdsvej og direkte til Mølleåværket i stedet for via eksisterende transportledning og bassin ved Stades Krog (vest for byudviklingsområdet). Væsentligste årsag til ændringen er, at Lyngby-Taarbæk Forsyning har (re)vurderet, at eksisterende transportledning ikke har kapacitet hertil, samt vurderet at en opdimensionering af ledningen bliver for dyrt.

Konsekvenser

Konsekvenser ved planen for håndtering og afledningen af regn- og spildevand vil blive belyst og vurderet i tilhørende miljøscreening af planen. Forvaltningen forventer med ovennævnte ændringer til planen, at den reviderede miljøscreening udløser behov for uddybende vurdering af konsekvenserne i revideret miljørapport.

Det videre forløb

Forvaltningen igangsætter arbejdet med at revidere spildevandsplantillægget. Teknik- og Miljøudvalget vil få forelagt forslag til revideret spildevandsplantillæg og tilhørende miljøvurdering til godkendelse forventeligt i juni 2018, hvorefter godkendte forslag og miljøvurdering sendes i offentlig høring i minimum otte uger. Høringsperioden forventes at blive 10 uger, da noget af høringstiden er hen over sommeren. Det endelige forslag til spildevandsplantillæg forventes forelagt Kommunalbestyrelsen til endelig godkendelse ultimo 2018.

Lovgrundlag

”Tillæg nr. 1 til spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen” revideres i henhold til Miljøbeskyttelseslovens § 32, idet kommunalbestyrelsen skal udarbejde en plan for håndtering og afledning af regn- og spildevand i kommunen, hvor kloakeringsområder for de enkelte spildevandsforsyningselskaber, som er omfattet af § 2, stk. 1 i lov om vandsektorens organisering og økonomiske forhold, fastlægges.

Spildevandsbekendtgørelsens kapitel 3: Fastsætter krav til spildevandsplanens indhold.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Økonomi

Formålet med at revidere spildevandsplantillæg nr. 1 er at justere rammerne for håndtering og afledning af regn- og spildevand specifikt fra byudviklingsområderne langs Helsingørmotorvejen, så det bliver muligt for Forsyningen at løse ovennævnte udfordringer med forsyning af områderne. Udgifterne til revideret spildevandsplantillæg på ca. kr. 150.000 til rådgiverværelse (v. COWI) afholdes derfor af Dyrehavegårdsprogrammet og betales via konto til byggemodning konto. nr. XA-0060895008-00002.

Beslutningskompetence

Teknik og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1-2) Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Baggrund for revidering af tillæg nr. 1 til Spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds Jorder

Kortbilag - Statuskort for Hempel, ELF og TEC (februar 2018)

Punkt 11: Pilotforsøg om grøn varelevering til Lyngby-Taarbæk Rådhus (Beslutning)

00.16.00-P15-1-18

Resume

Grøn varelevering handler om at mindske den tunge trafik og forbedre miljøet i Bymidten.

Ved at indgå i 1 års forsøgsperiode med CityLogistik analyseres, hvor meget tung trafik, der kan spares ved at samle leverancer til rådhuset i en daglig levering med el-trucks, frem for de nuværende løbende leverancer typisk med diesel- (last)biler. Det undersøges samtidig, om kommunens deltagelse kan medvirke til at flere butikker og virksomheder i Lyngby vil overgå til en sådan type løsning, og således lette trafikken og forbedre miljøet i Bymidten. Samtidig analyseres hvor meget CO₂-der kan reduceres ved omlægningen som et led i Lyngby-Taarbæk Kommunes klimapolitik om at reducere CO₂-udledningen med 25 % inden 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der indgås en 1-årig aftale med CityLogistik om at overtage alle non-food vareleverancer til Lyngby-Taarbæk Rådhus i perioden, for at analysere mulighederne for at effektivisere den lokale logistik og lette trafik- og miljøbelastning i Bymidten.

Sagsfremstilling

Baggrund

I dag leveres varer til Lyngby bymidte af en række forskellige vognmænd med op til 10 år gamle last- og varebiler. Hvis disse leverancer håndteres via en omlastnings-central kan varer samles og leveres en gang dagligt med el-lastbil. Dette princip arbejder transportfirmaet CityLogistik efter, hvilket har en række fordele for bymiljø og trafik.

I den nuværende forretningsgang i transportbranchen er forsendelser styret af afsenders vilkår, mens modtageren af en forsendelse kun har begrænset mulighed for at påvirke forhold omkring leveringstidspunkter. I denne forbindelse er Rådhuset volumenmæssigt en forholdsvis lille modtager, da der kommer ca. 5 leverancer/dag, som dog kommer drypvis, hvilket betyder, at der er personale klar til at modtage pakker hele dagen.

Ser man på Lyngby's bymidte som helhed vurderes dog et kæmpe potentiale for at mindske den tunge trafik og begrænse CO₂-udledning, og den generelle vedligeholdelse af vejene. Ligeledes har mange butikker og virksomheder i Lyngby har udtrykt bekymring i forhold til fremkommeligheden i anlægsperioden for den forventede Letbane.

CityLogistik har allerede aftaler med butikskæder, som har bl.a. butikker i Lyngby – Matas, Neye og FDB Møbler, men de store miljø- og trafik-mæssige fordele kommer først, når hovedparten af Lyngbys butikker kan få lignende aftaler, med CityLogistik eller en anden lignende udbyder af grøn varelevering. I denne forbindelse spiller kommunen en vigtig rolle som medspiller, når byens butikker får tilbuddet om at investere i en grøn varelevering med levering efter eget behov.

Aftaler i andre kommuner

Kolding og Roskilde kommuner indgik i sommeren 2017 etårig aftaler med CityLogistik, ligesom CityLogistik har aftaler med en række butikskæder. Således har CityLogistik pt. 3 el-trucks, der leverer i indre København.

I Roskilde omadresseres alle forsendelser til Roskilde Rådhus til Citylogistik's nuværende omlastningscentral i Hvidovre, hvorfra der dagligt afgår en el-truck med varer til rådhuset. Varerne leveres på et fastlagt tidspunkt, så arbejdsgangen er lettere at planlægge og optimere.

CityLogistik undersøger i øjeblikket mulighederne for at etablere motorvejs-nære omlastningscentraler nær Roskilde, samt i Nordsjælland.

Erfaringer fra Gøteborg viser betydelig reduktion i antallet vareleverancer til fordel for bymiljøet, CO₂-udledningen og fremkommeligheden. Ligeledes findes allerede storbyer i andre lande, hvor bymidten er lukket for dieselbiler, så det vil være fremsynet og bæredygtig signalværdi for kommunen at gå foran ved gå over til færre leverancer via elbiler.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler at lave en 1-årig forsøgsaftale med CityLogistik, på linje med den aftale, som Roskilde Kommune har. (Sagsfremstilling fra Roskilde i bilag).

Således vil alle non-food vareleverancer blive leveret på CityLogistik's lager placeret nær en motorvej uden for byen. Forvaltningen kan så få leveret varerne på et aftalt tidspunkt, på aftalte dage om ugen. Leverancerne til rådhuset vil blive transporteret i el-trucks fra CityLogistik's lager. Aftalen indeholder desuden en registrering af alle forsendelser, så der kan gennemføres en analyse af varestrømmenes omfang og afledt CO₂ fra varetransport.

Hvis der viser sig trafik-, klima- og miljømæssige fordele af ordningen ved afrapportering efter 1 år, vil forvaltningen fremlægge forslag til at udvide ordningen til øvrige relevante kommunale bygninger samt gøre aftalen permanent.

En 1-årig pilotaftale med Citylogistik, som kun omfatter Rådhuset Lyngby Torv 17, forventes at koste 35-40.000 kr. Til sammenligning betaler Roskilde kommune 130.000 kr for deres pilotaftale, som afløser 10-12 leverancer/dag til deres rådhus.

Det vurderes i forsøgsperioden ikke umiddelbart have en effekt på nuværende leveringsaftaler til rådhuset, da vognmændene blot vil skulle levere til CityLogistik's lager, i stedet for til rådhuset.

I forbindelse med en udvidelse/forlængelse af aftalen kan det overvejes at forhandle rabatter hjem hos leverandører, evt. i samarbejde med andre modtagere.

Lovgrundlag

ikke relevant.

Citylogistik overholder kommunens arbejdsklausul for offentlige kontrakter.

Økonomi

Forvaltningen anbefaler, at der afsættes 40.000 kr i 2018 til en pilotaftale med Citylogistik, forankret i Center for Miljø og Plan.

Disse udgifter anbefales finansieret af midler afsat til "Bæredygtighedsstrategi og -projekter" på aktivitetsområdet "administration under forudsætning af, at Kommunalbestyrelsen godkender den samlede ramme for Bæredygtighedsstrategien, der behandles på møde i maj.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018
Godkendt.

Bilag

Grøn varelevering Roskilde

Punkt 12: Genforelæggelse: Yderligere badebro ud for Ole Steffens Vej 5 (Beslutning)

04.18.10-K08-1-16

Resume

Ejendommen Ole Steffens Vej 5 er delt op i fire ejerlejligheder (boliger), og der søges om tilladelse til at opføre en tredje badebro fra ejendommen til Øresund.

Ifølge kommunens vedtagne vejledende retningslinjer for badebroer ud for Taarbæk, kan der kun opføres en badebro ud for hver ejendom. Det skal derfor beslattes, om forvaltningen skal arbejde videre med tilladelsen med henblik på at fravige retningslinjerne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles afslag på den ansøgte badebro.

Sagsfremstilling

Ansøgning

Kommunen har modtaget en ansøgning om tilladelse til at opføre en badebro ud for Ole Steffens Vej 5. Ansøgningen er vedlagt deklaration og ejerfuldmagt fra ejendommen (bilag).

Ejendommen består af fire boliger. Ejendommens fællesareal mod Øresundskysten er ved en privatretlig deklaration fra 1976 delt op i tre haver, som hver er knyttet til en bolig.

Der har gennem mange år været en badebro ud for de to af haverne.

Der ansøges nu om etablering af en badebro ud for den sidste af ejendommens tre haver.

Der ansøges om en ca. 22 meter lang og 1 meter bred badebro i træ og uden gelænder. Badebroen placeres vinkelret ud fra kysten. For enden af broen etableres et brohoved på 10 m².

Havens længde ud mod kysten er ca. 5,5 meter og broen er placeret ca. i midten, det betyder, at der ca. er 2,5 meter fra broens landfæste til naboejendommen mod syd.

Forvaltningens bemærkninger

Teknik- og Miljøudvalget har den 6. januar 2015 vedtaget ”Vejledende retningslinjer for opførelse og ændring af bade- og badebro ud for Taarbæk” (bilag). Heraf fremgår det, at der kun kan etableres én badebro ud for hver ejendom. Det betyder, at forvaltningen ikke umiddelbart kan give tilladelse til etablering af yderligere en bro ud for Ole Steffens Vej 5, selvom den ansøgte badebro overholder de øvrige forudsætninger i kommunes vejledende retningslinjer.

Af sagsfremstillingen fremgår det, at hvis der kommer en ansøgning, der afviger fra retningslinjerne - som fx. denne - forelægges den til politisk behandling.

Forvaltningen indstiller, at udvalget beslutter om der i denne sag skal gøres en undtagelse fra retningslinjen om én badebro pr. ejendom.

Det er forvaltningens vurdering, at hvis den ansøgte badebro havde ligget ud for en selvstændig ejendom, ville forvaltningen have givet tilladelse til det ansøgte, dels fordi badebroen overholder de andre forudsætninger i retningslinjerne og dels fordi luftfotos over området viser, at badebroerne i forvejen ligger tæt i dette område, både nord og syd for den ansøgte badebro (bilag).

De to andre badebroer på ejendommen vurderes at være etableret før 1994 og er dermed lovlige, fordi de er opført, før lovgivningen krævede tilladelser til at etablere private badebroer.

Forvaltningen vurderer umiddelbart, at Ole Steffens Vej 5 er den eneste private ejendom langs hele Taarbæks kyst, hvor der er tilknyttet mere end én badebro.

Der er offentligt ikke noget til hinder for, at alle 4 boliger kan få adgang til de to eksisterende broer på ejendommen Ole Steffensvej 5.

Lokalplanen for Taarbæk giver mulighed for, at de fleste ejendomme ud til Øresund kan indrettes til to boliger, hvis de opfylder en række forudsætninger. Forvaltningen har fundet en række ejendomme langs Taarbæks kyst, som allerede består af flere boliger og som beslutningen i denne sag kan blive relevant for.

Der kan ske en fortætning af badebroer langs kysten i Taarbæk, hvis det er boligerne istedet for ejendommene, der får ret til en badebro.

Fra et forvaltningsmæssigt synspunkt kan det blive svært at håndhæve vilkårene i en tilladelse, hvis de ikke overholdes - idet tilladelsen meddeles ejerne af ejendommen, men det vil typisk være boligejeren som etablerer og vedligeholder broen.

Kommunens afgørelse på ansøgningen kan påklages af bl.a. ansøger, naboer og relevante interesseorganisationer til Kystdirektoratet, som I så fald vil træffe den endelige afgørelse.

Lovgrundlag

§ 2 stk 1 i bkg. 232 12/3/2007 om Bade- og badebroer jf. § 19 i Lov om kystbeskyttelse, bestemmer bl.a. at kommunerne behandler ansøgninger om badebroer af den type, som der ansøges om i denne sag.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 6. december 2017

C foreslår, at der ud fra en konkret vurdering gives tilladelse til den ansøgte badebro.

For stemte: 5 (C (2), B (1), V (2))

Imod stemte: 2 (A (1), Birgitte Hannibal (UP)).

Forvaltningens indstilling herefter ikke godkendt. Det bemærkes at der skal foretages høring.

Aase Steffensen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorthe la Cour (C).

Supplerende sagsfremstilling

Høring

Efter udvalgets beslutning blev selve den lovmæssige sagsbehandling af ansøgningen sat i gang. Sagen fremlægges igen, fordi ansøgningen efterfølgende har været sendt i høring, hvor der er kommet indsigelser fra ejerne af en naboejendom (bilag).

Naboen henstiller til, at kommunen giver afslag på den ansøgte badebro ud for Ole Steffens Vej 5, bl.a. fordi der i forvejen er to badebroer ud for ejendommen og ifølge kommunens egne, vedtagne retningslinjer må der kun være én badebro ud for hver ejendom. Det fremføres endvidere, at der i udvalgets beslutning den 6. december 2018 ikke ses en konkret saglig begrundelse for at fravige dette princip.

Naboen fremfører endvidere, at den ansøgte badebro, som etableres 2,5 meter fra deres skel, vil medføre betydelige indbliksgener uden mulighed for et minimum af privatliv.

Høringssvaret har været sendt til orientering hos ansøger, som efterfølgende er kommet med sine kommentarer hertil (bilag).

Ansøger anfører, at brugsretten til de to eksisterende badebroer har været uændret over 40 år og vurderer, at det vil være uendelig svært at ændre den faktiske råderet.

Med hensyn til indbliksgener nævner ansøger, at naboen har en badebro i næsten samme afstand til deres fælles skel, hvorfra der i princippet er de samme indbliksgener til ansøgers ejendom, som der vil komme fra ansøgers badebro til naboens ejendom.

Forvaltningens bemærkninger

En eventuel tilladelse til den ansøgte nye badebro udfør Ole Steffens Vej 5, får i henhold til badebrosretningslinjerne et vilkår om, at badebroen ikke må benyttes af andre end ejendommens ejere og brugere. Det betyder, at alle med bopæl på Ole Steffens Vej 5 i henhold til kommunens afgørelse i princippet får mulighed for, at benytte den eventuelle nye badebro. I praksis forventes det, at ansøger vil reducere antallet af brugere til kun at omfatte beboere i ansøgers husstand.

Kommunen har ingen retningslinjer, der angiver, hvor tæt man må etablere en badebro på naboens skel. Det er en forudsætning for tilladelse, at badebroen skal anbringes vinkelret ud fra kysten og, at ingen dele af broen må placeres udenfor ejendommens teoretiske forlængelse ud i havet. Den ansøgte badebro overholder disse forudsætninger.

Forvaltningen vurderer, at der ikke er kommet afgørende, nye argumenter i sagen, der umiddelbart kan ændre på den beslutning, som Teknik- og Miljøudvalget traf den 6. december 2017.

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

C foreslog at udvalget fastholder beslutning af den 6. december 2017, jf. forvaltningens supplerende sagsfremstilling. Dvs. at der gives tilladelse til den ansøgte badebro.

For stemte: 4 (C)

Imod stemte: 2 (A (1) og F (1)).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Ansøgning m. deklaration og fuldmagt

Bade- og Bådebroer standardvilkår

Luftfoto med ansøgt badebro indtegnet

Indsigelse mod badebro 1

Kommentar til indsigelsen vedr. Badebro Ole Steffensvej

Punkt 13: Grønt Råd (Drøftelse)

01.05.12-P35-1-18

Resume

I lyset af den nytilrådte Kommunalbestyrelse er det relevant, at Kommunalbestyrelsen drøfter den fremadrettede stilling for Grønt Råd.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Grønt Råds fremtid drøftes med henblik på at tage beslutning på næstkommende udvalgsmøde.

Sagsfremstilling

Baggrund

Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk Kommune blev oprettet i 2007 efter politisk ønske og som følge af, at kommunen overtog en række naturforvaltningsopgaver fra amtet. I amtet var grønne råd lovpligtige, mens det hos kommunerne er frivilligt. Grønt Råds hovedformål var dengang at rådgive kommunens Teknik- og Miljøudvalg om generelle og principielle spørgsmål inden for naturområdet.

Det første Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk afholdt sit sidste møde den 22. oktober 2009. På Teknik- og Miljøudvalgsrådet den 15. marts 2011 blev det besluttet at genstarte Grønt Råd efter, at der ikke havde været mødeaktivitet i 1,5 år. Grønt Råd fik et nyt kommissorium, hvor rådets formål blev udvidet, og formandskabet blev placeret hos organisationerne. Det betød, at forvaltningens rolle og dermed ressourceforbrug blev reduceret betydeligt til kun at være husvært og yde sekretariats bistand.

Den 30. november 2011 blev det første møde i et nyt Grønt Råd afholdt. Der er siden afholdt ca. tre årlige møder samt en besigtigelse. Grønt Råd blev samtidig paraplyforum for øvrige brugergrupper med samme interesseområder, hvilket betød, at kommunen afviklede sine engagementer i disse brugergrupper.

Gældende kommissorium

Grønt Råd's kommissorium (bilag) er blevet småjusteret et par gange siden 2011, men formålet er uforandret:

- at rådgive Lyngby-Taarbæk Kommune om sager samt generelle og principielle spørgsmål inden for friluftsliv, kulturhistorie, park-, natur-, miljø- og klimaområdet,
- at være et forum for en positiv dialog og et konstruktivt samarbejde mellem borgerne, interessegrupper, politikerne og kommunens administration,
- at tage emner op inden for Rådets arbejdsområde og videregive ideer til kommunen, og
- at medvirke til at give organisationerne medejerskab til kommunens natur- og miljøpolitik.

Grønt Råd er sammensat af repræsentanter fra lokale foreninger og organisationer, der arbejder inden for friluftsliv, kulturhistorie, park-, natur-, miljø- og klimaområdet. Endvidere kan repræsentanter fra offentlige og private institutioner deltage (bilag)

Kommunalbestyrelsen behandler forslag og ansøgninger om medlemskab af Grønt Råd.

Emner, der kan behandles af Grønt Råd er naturforvaltning, naturpleje, naturgenopretning, adgang til naturen, formidling af naturen, miljøbeskyttelse, friluftsliv, grønne partnerskaber, agenda 21 arbejde, kommuneplan og planlægning i det åbne land, skovrejsning samt andre emner, der vedrører beskyttelse og benyttelse af naturen og landskabelige værdier.

Dagsordenspunkter gennem de sidste seks år

Der har været afholdt 18 møder, siden Grønt Råd blev genstartet ultimo 2011. Hans Nielsen fra Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdeling har været valgt som formand gennem alle årene. Forvaltningen har ikke ydet sekretærbistand til rådet, og rådet har selv vedtaget administrative retningslinjer for deres arbejde (bilag).

Hvert møde har indeholdt en lang række af orienteringssager, hvor formanden og medlemmerne har orienteret hinanden om forskellige relevante sager.

På møderne har der i gennemsnit været 2-3 sager på dagsordenen, hvor Grønt Råd har taget konkret beslutning om at give Lyngby-Taarbæk Kommune et råd. Eksempler på sager, hvori der er givet råd er Forslag til friluftstrategi, Udfordringer for roerne på Lyngby Sø på grund af grødevækst, Fredningsforslag for Dyrehaven, Regulering af skader og krager, Fremkommelighed for kørestolsbrugere på naturstier, Indsats mod invasive arter, Kommunens træplantningsstrategi, Alternativer til vejsalt, Områder for hunde uden snor, osv.

Henvendelse fra Friluftsrådet

Friluftsrådet har den 19. februar sendt et brev til borgmesteren, hvor de udtrykker håb om at det lykkes at få revitaliseret arbejdet med Grønt Råd (bilag).

Forvaltningens bemærkninger

Det er forvaltningens vurdering, at Grønt Råd gennem sit arbejde i de forløbne seks år har opfyldt kommissoriets formål.

Lovgrundlag

Ikke relevant

Økonomi

Minimalt. Ca. 5.000 kr. årligt, samt et ca. arbejdstime forbrug på ca. 0.05 årsværk.

Beslutningskompetence

Hvis Teknik- og Miljøudvalget ønsker Grønt Råd nedlagt eller ændret skal Kommunalbestyrelsen tage endelig stilling i sagen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Drøftet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Kommissorium for Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk 02.12.2014

Retningslinjer gældende for Grønt Råds virke af 03.10.2013

Grønt Råds medlemsorganisationer 17.03.2016

Friluftsrådet - henv. om Grønt Råd

Punkt 14: Genforelæggelse: Bestilling af bustrafik 2019 hos Trafikselskabet Movia (Beslutning)

13.05.00-G01-105-17

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2019 hos Movia inden den 1. maj 2018.

Arbejdet med letbanen og åbningen af metrolinjen "Cityringen" forventes de kommende år at medføre en række løbende ændringer/tilpasninger i busnettet. Sidste år besluttede Teknik- og Miljøudvalget derfor, at busnettet søges opretholdt så intakt som muligt i den kommende periode, indtil letbanen er etableret. Forvaltningen foreslår at denne beslutning fastholdes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at busbestilling 2019 afgives til Movia, som en genbestilling af det eksisterende busnet.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune skal inden den 1. maj 2018 afgive trafikbestilling 2019 til Trafikselskabet Movia.

Principperne for busbestilling 2019 vil lægge sig op af de tidligere års busbestillinger, 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.

Bustilpasninger til Cityringen

Metrolinjen "Cityringen" forventes at åbne i juli 2019. Cityringen vil med sin 15,5 kilometer lange underjordiske tunneler forbinde København H, Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Frederiksberg. Når Cityringen åbnes vil en række buslinjer med fordel skulle tilpasses i ruteføring og frekvens for at sikre, at buslinjerne ikke kører parallelt med Cityringen eller dækker de samme rejsereationer. Arbejdet med at tilpasse busnettet er forankret i projektet "Bynet 2019".

Lyngby-Taarbæk Kommune kan kun træffe beslutning om buslinjernes ruteføring indenfor kommunegrænsen.

Lyngby-Taarbæk Kommune påvirkes kun perifert af arbejdet med Bynet 2019. Således medfører tilpasningerne til Cityringen følgende ændringer i Lyngby-Taarbæk Kommune:

- Buslinje 161 (mellem Lyngby St. – Rødovre St) erstattes af buslinje 68 (som skal køre mellem Lyngby St. via København H til Bella Center st). Linjen skifter således navn, men har uændret frekvens og linjeføring i Lyngby-Taarbæk Kommune. Linjen bliver til en direkte forbindelse ind mod København fremfor en linje, der følger Ring 3. Det vil give nye rejsemuligheder for rejsende fra Lyngby. Samtidig er der fortsat gode forbindelser ned langs Ring 3 med linje 300S og 30E. Den ændrede linjeføring (med ny endestation) ændrer ikke i væsentlig grad på Lyngby-Taarbæk Kommunes økonomiske tilskud til buslinjen. I dette tilfælde ændres der hverken på ruteføring eller frekvens i Lyngby-Taarbæk Kommune, og buslinjen vil således stadig fungere som tilbringerlinje fra Stengårdskvarteret til Lyngby Station og Gladsaxe (inkl. Gladsaxe Trafikplads). Idet linjen er meget væsentlig netop for betjeningen af kommunens vestlige del ser forvaltningen positivt på at linjen bevares uændret i Lyngby-Taarbæk Kommune.

- Buslinje 1A erstattes af Buslinje 23: I dag kører linje 1A fra Avedøre st. -via København H og Hellerup st. til Klampenborg st. I forbindelse med Bynet 2019 skal Linje 23 overtage driften fra linje 1A mellem Hellerup Station og Klampenborg Station.

Busændringerne i forbindelse med Cityringen er således begrænsede i Lyngby-Taarbæk Kommune. Indenfor kommunegrænsen er der alene ændringer i linjenumre.

Busændringerne, som skal gennemføres i forbindelse med Cityringen, vil være størst i og omkring København. Idet alle kommuner betaler solidarisk for 20 % af busdriften i andre kommuner vil alle ændringer i forbindelse med Cityringen forventeligt medføre udsving i den enkelte kommunes økonomi, også selvom en kommune slet ikke bliver berørt af linjeændringer.

Movia har den 30. november 2017 offentliggjort trafikbestillingsgrundlaget for Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag). Dette viser, at der forventes udgifter til busserne i størrelsesordenen 32,6 – 36,0 mio. kr. Disse udgifter er i samme størrelsesorden som tidligere års budgetter.

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 vil blive behandlet særskilt. De økonomiske konsekvenser i forbindelse med disse omlægninger vil blive forelagt udvalget i en særskilt sag senere i 2018, når det er muligt at beregne effekten af ledningsomlægninger nærmere.

Busomlægninger som følge af anlægsarbejdet med letbaneprojektet og åbningen af Cityringen forventes at medføre ændringer i passagerstrømmene. Det må derfor forventes, at der i de kommende år kan ske udsving i busøkonomien og dermed kommunernes tilskudsbehov, indtil passagererne har fundet nye vaner med de ændrede buslinjer.

Trafikbestillingstidspunkt

Movia arbejder pt. med at ændre trafikbestillingstidspunktet fra 1. maj til 15. oktober med virkning fra bestillingen for 2020.

Sagen afventer i øjeblikket vedtægtsændringer i Transportministeriet.

Forvaltningen foreslår

Grundet det forestående arbejde med letbanen og tilpasning til åbning af Cityringen risikeres det at yderligere ændringer eller reduktioner i det eksisterende busnet vil skabe unødigt forvirring, og i værste fald serviceforringelser og kapacitetsproblemer. Derfor peger forvaltningen fortsat på, at der først iværksættes indsatser målrettet busdriften, når letbanen er etableret.

Forvaltningen forslår således, at busbestilling 2019 afgives til Movia i foråret 2018 som en genbestilling af det eksisterende busnet med de småjusteringer som Cityringen medfører.

Af bilag fremgår, hvilke buslinjer Lyngby-Taarbæk selv regulerer (buslinjer, der kun kører i Lyngby-Taarbæk), hvilke buslinjer, der reguleres i samarbejde med andre kommuner (buslinjer, der kører i flere kommuner) samt hvilke buslinjer, der reguleres af regionen. Det er generelt vanskeligt at ændre på buslinjer fra år til år, da buslinjer ofte er en delmængde af større kontrakter. Ændring af buslinjer, der kører mellem flere kommuner kan herudover kun ske ved enighed mellem kommunerne. For så vidt angår regionens buslinjer, så er det alene regionen, der regulerer disse.

Eventuelle ønsker om ændringer, vil således først kunne implementeres med en vis forsinkelse.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Movias trafikbestillingsgrundlag 2019 for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2019 forventes at ligge mellem 32,6 og 36,0 mio. kr. (inkl. administrationsudgifter).

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2019, hvorfor det ikke kan betragtes som et egentligt budget. Der kan således ske ændringer i budgetforudsætningerne i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget bliver udarbejdet (november 2017) til budgettet vedtages endeligt i september 2018.

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

Derfor er tilskud i denne rapport angivet i intervaller som tager højde for udsving af +/- 5%. Det bemærkes særligt, at åbningen af Metro Cityringen kan medføre større udsving end det viste interval.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2019-2022 afsat 35,4 mio. kr. årligt til den kollektive busbetjening/Movia. Budgettet for 2019 og frem tilrettes, på baggrund af Movias 1. behandling af busbudgettet (i juni 2018), i det administrative budgetforslag 2019-2022. Alle priser er i 2018 pris/løn niveau.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Kommunalbestyrelse 2018-2021, 15. marts 2018, pkt. 10:

Økonomiudvalg 2018-2021, 1. marts 2018, pkt. 8:

Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021, 7. februar 2018, pkt. 2:

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Anbefalet, dog således at der forelægges udvalget en sag på et senere tidspunkt om muligheder for bedre dækning af den tværgående trafik særligt i området Sorgenfri/DTU.

Økonomiudvalget, den 1. marts 2018

Anbefalet.

Sigurd Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Hanne Agersnap (F)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Karsten Andersen (C)

Kommunalbestyrelsen, den 15. marts 2018

Tilbageendt til Teknik- og Miljøudvalget.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Jan Kaspersen (C)

Magnus Von Dreier (C) var fraværende. I stedet deltog Erik Frikke (C)

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende. I stedet deltog Kasper Haagensen (A)

Supplerende sagsfremstilling

Til brug for udvalgets behandling af sagen er vedlagt bilag om justering af buslinjer, der også kører i Gentofte og Gladsaxe (bilag).

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Anbefalet, herunder at ringlinjerne 169 og 179 slås sammen til en linje (179) med 3 afgangene i myldretiden samt at frekvensen på linje 192 hæves til 3 gange i timen på udvalgte tidspunkter for bl.a. at tilgodese transport til Gentofte Hospital.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Teknik- og Miljøudvalgets protokollat af 21. marts 2018 anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Teknik- og Miljøudvalgets anbefaling af 21. marts 2018 godkendt.

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

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

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

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

Bilag

Lyngby-Taarbæk - trafikbestillingsgrundlag 2019

Justering af buslinjer - Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk

Punkt 15: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om 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 sagerne kan flytte datoer, nye sager kan komme til og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Lokalplan 275 endelig vedtagelse
- Lovliggørelse af haveforeningshuse inden for skovbyggelinjen - Bredebovej 2
- Bæredygtighedsstrategi
- Godkendelse af CO2-reduktionsplan 2018-21
- Miljøtilsynsplan 2018-2022
- Status for implementering af Sundhedsstrategien i 2017
- Udbud af studepladser til juletræssag 2018-2021 i hhv. Geels Haven og ved Sorgenfri Kirke
- Ansøgning om nyt vandværk på Centrifugevej 84
- Udkast til vandforsyningplan for Lyngby-Taarbæk Kommune
- Serviceaftaler for private fællesveje
- Forsøg med førerløse busser i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Fyrrevang, valg af løsning til begrænsning af den gennemkørende trafik
- Tillæg til Busbestilling 2019 - Forslag om ændring af buslinjer der kører til Gentofte og Gladsaxe Kommune
- Alternative stiføringer (supercykelsti) - Allerødrueten og Helsingørruten

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 21. marts 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Punkt 16: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

1. Pulje hos Nordea-fonden til støtte af kyst-projekter

Nordea-fonden uddeler 50 mio. kr. til projekter, som skaber aktivitet og styrker fællesskabet langs Danmarks kyster. Foreninger og organisationer kan søge fra 100.000 kr. op til 1 mio. kr. i støtte. Man kan læse mere på: www.nordeafonden.dk/kystenerklar. Eller på kommunens hjemmeside: <http://www.ltk.dk/node/34722>

Forvaltningen har gjort Taarbæk Grundejer- og borgerforening og Naturstyrelsen opmærksom på den nye kyst-pulje.

2. Klage over tilladelse til badebro udfor Taarbæk Strandvej 114

Forvaltningen har givet tilladelse til en badebro ud for Taarbæk Strandvej 114 (bilag). Tilladelsen er blevet påklaget af naboen i Taarbæk Strandvej 112 (bilag). Klagen er sendt til Kystdirektoratet, som er klagemyndighed, og som træffer endelig afgørelse i sagen.

Den ansøgte badebro (bilag) overholder alle forudsætninger i de af Lyngby-Taarbæk Kommune vedtagne vejledende retningslinjer for opførelse og ændring af bade- og bådebroer ud for Taarbæk.

Der klages især over, at badebroen er en permanent badebro af træ, der ikke fjernes om vinteren, hvilket klager vurderer vil ændre områdets karakter, fordi den permanente badebro af træ vil fremstå mere bastant end en nedtagelig bro.

Kommunen har i den påklagede tilladelse forholdt sig til spørgsmålet om permanente badebroer ved at henvise til et luftfoto fra den 11. marts 2015 på kommunens hjemmeside, hvor der tydeligvis er opsat en række badebroer på strækningen mellem Taarbæk Havn og Springforbi, selvom det må antages, at være uden for normal badesæson. Kommunens retningslinjer forholder sig i øvrigt ikke til om de ansøgte badebroer skal være permanente eller nedtagelige, hvilket svarer til mange andre kommuners retningslinjer for badebroer. Det overlades til broejeren at bestemme dette forhold. Det er kommunens vurdering, at mange badebroer bliver taget på land for at undgå, at de kan blive ødelagt som følge af eventuelle vinterstorme eller isskruninger. Det er samtidig den årstid, hvor der er mindst friluftaktivitet ved kysten, og derfor skønnes en badebro, der ikke fjernes om vinteren at genere minimalt i det pågældende nærområde. Det skal endvidere bemærkes, at kysten i området i forvejen er meget kulturpåvirket af de enkelte ejendommers haveanlæg og den landskabeligt dominerende kystbeskyttelse.

I den påklagede tilladelse har Kommunen gjort opmærksom på, at den er enig i høringsbemærkningen om, at brokonstruktionen af træ er anderledes end de fleste andre badebroers konstruktioner i området, men kommunen vurderer ikke, at den vil fremstå væsentlig mere massiv, og finder i øvrigt at der er tale om en helt almindelig badebroskonstruktion i træ, som både var almindelig tidligere og stadig er det langs mange andre kyststrækninger.

Når Kystdirektoratets afgørelse foreligger, vil udvalget få en meddelelse om resultatet.

3. Tre historier til Realdanias projekt "klima100"

Realdania har i samarbejde med Sustania (globalt partnerskab for bæredygtige løsninger) og CONCITO (grøn tænketank) lanceret et initiativ, der hedder Klima100. Klima100 vil være en publikation med de 100 bedste klimainitiativer,

nomineret af danske kommuner. Formålet er dels at fejre dem, der gør det godt, og dels at få delt de gode erfaringer og løsninger.

De 100 bedste løsninger samles i en Klima100-publikation efter inspiration fra den internationale Cities100. Ud af de 100 projekter vil de bedste blive præsenteret for et internationalt publikum i forbindelse med Nordic Clean Energy Week i maj 2018.

Se mere på hjemmesiden: <http://www.realdania.dk/klima100>

Forvaltningen har valgt at nominere tre projekter:

1. "Manden med den stadig faldende kurve", som handler om, hvordan Johan Hegelund (CAE) gennem 40 års arbejde med energibesparelser i kommunale bygninger har formået at spare over 1 mia.kr. på kommunens varmeudgifter.
2. "Fra befæstning til klimaforsvar", som handler om genåbningen af fortidsmindet Fæstningskanalen som regnvandshåndtering og samtidig som rekreativt areal.
3. "Tværkommunale informations events om energibesparelser", som handler om samarbejdet mellem Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Furesø og Ballerup kommuner omkring fælles events, som skal opfordre borgerne til at spare energi og CO2, bl.a. ved at renovere deres huse - som f.eks. Peter Lund Madsen-foredraget "Vanens Magt" i Galaksen i Værløse i 2016.

Hvis der er interesse i at se projektansøgningerne kan de rekvireres hos jako@ltk.dk

3. Kanalparken

Forvaltningen går i dialog med Danica og Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) mhp. at afsøge, om de bakker op om en midlertidig anvendelse i Kanalparken, indtil Kanalparken kan anlægges med et permanent udtryk i 2023. Forvaltningen vil afsøge muligheden for at overtage reetableringsforpligtigheden mod en ydelse fra Danica (Kanalvejsbyggeriet) og Forsyningen (Fæstningskanalen) for at forestå en samlet reetablering til en permanent park. Hvis Lyngby-Taarbæk Kommune samler reetableringerne med anlægget af den permanente park, kan der samlet set optimeres økonomisk, og Kgs. Lyngby bliver mindre belastet af generelle anlægsgeener. Løsningen vil dog kræve, at der investeres i den midlertidige anvendelse.

Følgende tre anlægsprojekter er til stede i Kanalparken i de kommende år: Kanalvejsbyggeriet (Danica), Kanalvej (Lyngby-Taarbæk Kommune) og Fæstningskanalen (Forsyningen).

- Kanalvejsbyggeriet: Danica opfører boliger og offentlige parkeringspladser nord for Kanalvej, og Kanalparken anvendes pt. som byggeplads og midlertidig offentlig parkering i forlængelse af aftale mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Danica om Kanalvejsbyggeriet. Danica er forpligtet af aftalen og af en fredningsdispensation til at reetablere parken, når de afslutter deres anlægsarbejde d. 31. juli 2018.
- Kanalvej: Lyngby-Taarbæk Kommune ombygger og genåbner Kanalvej. Anlægsarbejdet pågår fra 3. april til 17. september 2018, og projektet skal have byggeplads i Kanalparken. På selve byggepladsarealet i Kanalparken har projektet en reetableringsforpligtigelse. Når anlægsarbejdet går i gang, vil den midlertidige parkering ophøre, og parkerende bilister vil blive henvist til P-kælderen nord for Kanalvej.
- Fæstningskanalen: Genåbningen af Fæstningskanalen fra Lyngby Hovedgade til Klampenborgvej (etape 1 og 2) skal have byggeplads i Kanalparken, ligesom der skal etableres et stort rørbassin og et spejlbassin i Kanalparken.

Byggepladsen forventes etableret i Kanalparken fra medio 2020 til primo 2023. Anlægsarbejdet til etablering af Fæstningskanalen i Kanalparken forventes at tage ca. 1 år i samme periode. Fæstningskanalsprojektet er forpligtet til at reetablere de arealer, der påvirkes af projektet.

Udgangspunktet for den indledende dialog med Danica og Forsyningen er at arbejde for mindst mulig reetablering i Kanalparken, indtil der kan etableres en permanent løsning. På baggrund af den indledende dialog vil Forvaltningen forelægge en politisk sag om anvendelse af Kanalparken, frem til der kan anlægges en permanent løsning, forventeligt i 2023.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Taget til efterretning.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Bilag

Taarbæk Strandvej 114 - ansøgning

Afgørelse af ansøgning om badebro

Klage fra T.S. 112