

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 19-09-2018

Mødedato Onsdag d. 19. september 2018 kl. 16:15

Mødested Hjortekærbacken 12

Indholdsfortegnelse

Hummeltoftevej - skitseprojekt (Beslutning).....	3
Trafikanalyse - Virum bymidte (Beslutning).....	6
Forslag - Tillæg 4 til Lyngby-Taarbæk Kommune Spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds jord	11
Projektforslag for fjernvarmekonvertering i Lyngby, Lundtofte og Hjortekær (Beslutning).....	16
Alternative stiføringer for supercykelstien, Allerødruten etape 2 (Beslutning).....	20
Placering og finansiering af supercykelsti Helsingørruten (Beslutning).....	23
Anlægsbevilling til stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen (Beslutning).....	28
Prinsessestien 5, Lyngby - Friboeshvile - Bevilling til reetablering mv. og drift (Beslutning).....	31
CO2-reduktionsplan 2018-21 - Genforelæggelse (Beslutning).....	35
Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - status 2018 (Orientering).....	38
Ideer til pilotprojekter for borgerinddragelse (Beslutning).....	42
Anmodningssag vedr. vinterbekæmpelse og serviceaftaler.....	44
Kommende sager.....	45
Meddelelser.....	46

Punkt 1: Hummeltoftevej - skitseprojekt (Beslutning)

05.00.00-G01-165-17

Resume

Skitser og trafikforslag for Hummeltoftevej fra Sorgenfri Station til vest for Skovbrynet 2-24 fremlægges til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. de i sagen fremsatte trafikforslag og trafikskitser principgodkendes
2. detailprojektering og aftaleindgåelser afventer godkendelse af projektets økonomi, der senere forelægges i særskilt sag i Økonomiudvalget.

Sagsfremstilling

På baggrund af trafikanalyser blev der i tilknytning til Lokalplan 261 (ny center- og boligbebyggelse på Hummeltoftevej 14), Lokalplan 276 (Skovbrynet 2-24 i Sorgenfri bydel) og Lokalplan 268 (ny center- og erhvervsbebyggelse på Hummeltoftevej 47) godkendt udbygningsaftaler for vejprojekter på de omkringliggende veje.

Af udbygningsaftalerne fremgår det, at grundejerne af ovennævnte ejendomme har forpligtet sig til at etablere en række trafikale infrastrukturanlæg (signalanlæg, helleanlæg m.v) på og ved Hummeltoftevej/Skovbrynet jf. nedenstående.

Forvaltningen har i foråret 2018 fået en ekstern rådgiver til at udarbejde et skitseprojekt for Hummeltoftevej (bilag).

Skitseprojektet indeholder 4 delområder:

1. Helle på Hummeltoftevej ud for Sorgenfri Station

- For at skabe en sikker krydsningsmulighed over Hummeltoftevej ved stationen foreslås eksisterende midterhelle udvidet som støttepunkt i østenden. Umiddelbart syd for støttepunktet etableres en sidehelle, så fodgængere og billister bedre kan se hinanden.
- På resten af strækningen omlægges eksisterende midterhelle og hegnet fjernes.

2. Rampeanlæg med cykelparkering øst for stationen

- For at sikre bedre cykeladgang mellem stien langs S-banen, Hummeltoftevej og Sorgenfri St. etableres en ny cykelrampe med cykelparkering umiddelbart syd for Hummeltoftevej og øst for stationen.
- Cykelparkeringen forventes at erstatte (og udvide) den eksisterende cykelparkering på pendlerparkeringspladsen.
- For at gøre anlægget attraktivt overdækkes en del af stativerne (ca. 45 stk.). En overdækning af alle cykelstativer vil medføre at cykelrampen bliver mere mørk og lukket - hvorfor det foreslås kun at overdække en del af dem.
- Der etableres belysning langs cykelrampen.

3. Vejanlæg ud for det nye byggeri på Hummeltoftevej nr. 14, fra sti til Virumsgårds Jorde til Sennepsmarken inkl. nyt signalanlæg

- Vejen på denne strækning søges begrønnet med træer i hhv. midterarealer og sidearealer.
- Ud for Sennepsmarken og ved tilkørselsrampen til Omfartsvejen etableres et nyt signalreguleret kryds.

- For at sikre lave hastigheder indsnævres vejen visuelt i form af beplantede heller, kantstriber, signalanlæg med videre.
- Træerne planlægges etableret i græsarealer i midterhellerne. I sidearealerne foreslås planteriste omkring træerne. Mellem planteristene lægges chaussésten.
- Eksisterende indkørsel til pendlerparkeringspladsen bevares. Oversigtsforholdene i forbindelse med ind- og udsvingning fra eksisterende overkørsel til pendlerparkeringspladsen sikres ved etablering af en sidehelle.

4. Signalanlæg ved østlig rampe og Skovbrynet

- Ved den østlige rampe fra Lyngby Omfartsvej og Skovbrynet anlægges et signalanlæg. Frakørselsrampen fra Omfartsvejen udvides mod øst, så der bliver 2 regulære svingbaner. Der anlægges ét fodgængerfelt over Hummeltoftevej i forbindelse med det østlige kryds.
- Der etableres fortov og belysning langs den nye adgangsvej.

Generelt:

På baggrund af notat fra Via Trafik af 26.7.2018 (bilag), hvori der redegøres for mulige placeringer af overkørsel til Hummeltoftevej 47 (pendlerparkeringspladsen), foreslår forvaltningen, at den eksisterende indkørsel til pendlerparkeringspladsen fastholdes i skitseprojektet og i den kommende planlægning for ejendommen.

I forbindelse med detailprojekteringen foretages en trafiksikkerhedsrevision.

Det vil blive fastlagt i en aftale mellem kommunen og de enkelte grundejere, hvem der udbyder og gennemfører infrastruktur anlæggene, såfremt det ikke allerede er fastlagt i udbygningsaftalerne.

Såfremt detailprojekteringen viser væsentlige ændringer i forhold til skitseprojektet, vil projektet igen blive fremlagt til politisk godkendelse.

Nordsjællands Politi har gennemgået vejprojektet og har givet deres samtykke til det.

De forskellige anlæg forventes at kunne ske over en tidsperiode fra maj 2019 til foråret 2020.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Udgifterne til skitseprojekt, projektering og anlæg deles i forhold til gældende udbygningsaftaler.

Når de videre afklaringer med grundejerne i relation til udbygningsaftalerne er på plads, vil særskilt sag om projektets økonomi, herunder varige driftsudgifter til bl.a. signalanlæg og beplantning, blive fremlagt i Økonomiudvalget.

Videre arbejde med projektet, herunder detailprojekteringen, vil derfor afvente godkendelse af denne økonomisag.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Ad 1-2) Godkendt.

Bilag

Skifteprojekt - Teknisk notat af 10.08.20

Tegning - Hummeltoftevej/Skovbrynet vest

Tværsnit - cykelrampe

Tegning - Hummeltoftevej/Skovbrynet øst

Notat fra viatrafik om overkørsler

Punkt 2: Trafikanalyse - Virum bymidte (Beslutning)

05.00.00-G01-173-17

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 2. november 2017 at vedtage Helhedsplan for Virum bymidte. På baggrund af denne er der gennemført en trafikanalyse.

Trafikanalysens resultat foreligger nu, og sagen fremlægges til orientering med henblik på igangsætning af den videre proces, herunder drøftelse med Virum/Sorgenfri Handels- og Borgerforening, inden udarbejdelse af konkrete handleplaner.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. trafikanalyse for Virum Bymidte tages til efterretning
2. forvaltningen indkalder Virum/Sorgenfri Handels- og Borgerforening samt forretningerne til dialogmøde og evt. byvandring med henblik på drøftelse af trafikanalysen samt at få deres kommentarer dertil
3. efter dialog fremsættes sag som beslutningsgrundlag for udarbejdelse af konkrete handleplaner i Virum bymidte, herunder prioritering og afklaring af anlægsøkonomi.

Sagsfremstilling

Byplanudvalget besluttede den 3. december 2014, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for Virum bymidte med det formål at udvikle området til et attraktivt og levende sted at mødes og opholde sig og et vigtigt handelscenter i kommunen.

Helhedsplanen har været i høring 29. maj - 26. juni 2017. Der indkom 31 høringssvar, og hovedparten af høringssvarene pegede på følgende fokusområder:

- Passage over Frederiksdalsvej
- Frederiksdalsvej 68 og cykelparkering
- Geels Plads
- Virum Torv.

Kommunalbestyrelsen godkendte derfor den 2. november 2017 helhedsplanen med ovennævnte fokusområder, og afsatte samtidig en anlægsbevilling til udarbejdelse af en trafikanalyse til belysning af trafikale problemer i Virum Bymidte.

Den 15. maj 2018 blev det aftalt med Virum/Sorgenfri Handels- og Borgerforening at udskyde det halvårige kontaktrådsmøde til sensommeren 2018, for at vente på resultaterne af trafikanalysen. På et kommende møde med Handels- og Borgerforening vil forvaltningen forelægge resultaterne af trafikanalysen til drøftelse, evt. kombineret med en byvandring for at vurdere forslagene.

Trafikanalysen

Trafikanalysen omfatter dels en kortlægning af trafikuheld, trafikafvikling og trafikadfærd samt løsningsforslag på de konstaterede trafikale problemer (bilag). Der er endvidere udarbejdet inspirationskatalog (bilag), som illustrerer

mulighederne for ombygning og indretning af Virum Torv til brug for dialog med Virum/Sorgenfri Handels- og Borgerforening.

Uheld

I perioden 2012-2016 har politiet registreret 5 uheld fordelt på 4 materielle skadeuheld samt 1 ekstrauheld (hvilket vil sige materielskadeuheld med ubetydelige skader, hvor der ikke er optaget rapport). De 4 materielle uheld er sket i krydset Virum Torv (Frederiksdalsvej/Grønnevej). Der kan ikke fastslås entydig uheldshypotese for uheldene. Uheldene i krydset Virum Torv er alle venstresving ud foran ligeudkørende, men fra forskellige retninger. Det kan dog indikere, at det kan være vanskeligt at overskue øvrige trafikanters manøvrer.

Der er lidt flere materielle uheld, end man forventer i et tilsvarende signalreguleret kryds i byzonen. Til gengæld er der færre personskadeuheld.

Selve vejstrækningen er ikke uheldsbelastet. Det vurderes, at krydset Virum Torv ikke er mere uheldsbelastet end andre tilsvarende signalregulerede kryds i kommunen.

Trafikafvikling

Trafikafviklingen i området er undersøgt ved at se på kapaciteten i eksisterende kryds, herunder kødannelser og trængsel, både under de nuværende og trafikale forhold 10 år frem (år 2027). Heri er indregnet ekstra trafik fra "posthusgrunden" (Skovridergårdsvej 60), samt generel trafikvækst på ca. 10 % i forhold til dagens trafik.

Beregninger for eksisterende kryds viser, at krydsene under normale omstændigheder afvikler den nuværende trafik med acceptable ventetider og kødannelser både morgen og aften. Der kan dog forekomme enkelte perioder med kødannelser.

I forhold til beregning for krydsene med den fremtidige trafik, giver det problemer om eftermiddagen i krydset Virum Torv, hvor der vil komme mere pres på Frederiksdalsvej øst, hvilket betyder bilkøer med en længde, som vil kunne strække sig så langt tilbage, at der vil influere på trafikken i krydset Frederiksdalsvej/Geels Plads.

Krydset Virum Torv vil derfor med den nuværende udformning have svært ved at håndtere den fremtidige trafik i 2027. Såfremt krydset ombygges til et signalreguleret kryds med venstresvingsbaner eller til en rundkørsel vil den fremtidige trafik kunne håndteres, jf. nedenfor.

Løsningsforslag for kryds

For Virum Torv er der undersøgt 2 løsningsforslag: henholdsvis en rundkørsel (bilag) og et signalreguleret kryds suppleret med venstresvingsbaner (bilag). Der er gennemført kapacitetsberegninger med de fremtidige trafiktal, og for rundkørslen er der endvidere fortaget robusthedsundersøgelse for at sikre, at den kan håndtere trafikken ud over forventet trafik i år 2027.

Begge krydsudformninger er mulige løsninger, som vil forbedre trafiksikkerheden og -afviklingen, og som kan håndtere den forventede fremtidige trafik. Løsning med rundkørsel giver en lidt bedre trafikafvikling, men opleves måske mere utryk. Der er mange fodgængere og cyklister, herunder mange børn, i krydset Virum Torv. Der bør derfor være fokus på at sikre forholdene for de lette trafikanter.

Arealmæssigt fylder løsningerne det samme, således at det stadig er muligt at bevare parkeringspladserne på Virum Torv eller omdanne disse "hjørner" til torv eller andet.

Der er gennemført kapacitetsberegninger for krydset Frederiksdalsvej/Geels Plads med en separat højresvingsbane mod Skovridergårdsvej, som anlægges i forbindelse med byudvikling af posthusgrunden. Kapacitetsberegninger viser, at den foreslåede løsning kan afvikle den fremtidige trafik uden at forårsage uacceptable kødannelser og ventetider.

Adfærdsmønstre

Trafikantadfærd er registreret bl.a. ved besigtigelser og droneoptagelse morgen og aften i krydset Virum Torv og tilstødende vejgrene. Det viser en del u hensigtsmæssig trafikadfærd, blandt andet at cyklister cykler modstrøms på cykelstien lang Frederiksdalsvej, at fodgænger krydser Frederiksdalsvej uden for krydsene, at en del cyklister ikke benytter de tilbagetrukne cykelfelter, men fortsætter lige gennem krydset Virum Torv.

Det er registreret, at der færdes 156 børn (138 cyklister og 18 fodgængere) i børnehave- og skolealderen gennem krydset Virum Torv om morgenen kl. 7.30 - 8.30, og at mange fodgængere og cyklister krydser Grønnevej ved Engbakken.

Uhensigtsmæssig adfærd og andre adfærdsregistreringer er der taget hensyn til i forbindelse med udarbejdelse af løsningsforslag som angivet nedenfor.

Øvrige løsninger

Frederiksdalsvej er en barriere for fodgængere og cyklister til Virum Station. Der er endvidere i dag behov for at komme på tværs af vejen, hvilket forventes at blive større i forbindelse med byudvikling af posthusgrunden. Det er observeret, at cyklister og gående har en uhensigtsmæssig adfærd på tværs af Frederiksdalsvej. Der er derfor arbejdet med løsninger for at forbedre krydsningsforholdene og binde bebyggelsen på nord- og sydsiden af vejen bedre sammen (bilag).

Det foreslås, at der:

- etableres 2 hævede flader på Frederiksdalsvej. Dette giver fodgængere og cyklister mulighed for at krydse vejen, hvor hastigheden er lav. Ved at ændre beplantningen i sydlige side til lavere beplantning, vil det sikre bedre oversigt mellem de krydsende fodgængere, køretøjer og cyklister. De hævede flader anlægges som supplement til eksisterende 40 km/t zone.
- anlægges dobbelrettet cykelsti med længde ca. 30 m på eksisterende stiareal i nordlige side af Frederiksdalsvej mellem hævede flade og Virum Station for at imødekomme cyklisters behov for at cykle til stationen. På grund af pladsforholdene er det ikke muligt at løse problemstillingen omkring cyklister der cykler modstrøms ad den eksisterende cykelsti fra stationen til krydset.
- etableres afsætningsplads for handicappede enten på Frederiksdalsvej eller på Virum Torv
- anlægges hævet flade i krydset Grønnevej/Engbakken, samt at eksisterende 40 km/t zone udvides til og med krydset. Det vil sikre at de lette trafikanter krydser vejen, hvor hastigheden er lav

Frederiksdalsvej 68

Trafikanalysen viser, at det er muligt at etablere en ny bebyggelse på Frederiksdalsvej 68, med indkørsel fra Grønnevej. Der foreslås en omdisponering af det private garageanlæg og cykelstativerne langs banen, hvorved der skabes plads til parkering i tilknytning til den nye bebyggelse.

Videre forløb

Forvaltningen foreslår, at indkalde Virum/Sorgenfri Handels- og Borgerforening samt forretningerne i Virum til et dialogmøde i løbet af efteråret 2018 med henblik på drøftelse af trafikanalysen samt at få deres kommentarer dertil. Herunder drøftelse af inspirationskataloget samt en evt. byvandring i området. Dialogen skal danne grundlag for udarbejdelse af konkrete handleplaner for Virum Bymidte som forventes forlagt for udvalget forår 2019.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Der er afsat en korr. anlægssum på 5,268 mio. kr. (2018-prisniveau) i årene 2018-21 under projekt "Byudvikling Virum-Sorgenfri". Der er endnu ikke tildelt anlægsbevillinger. Med Budgetaftalen 2018-2021 præciseres det, at puljen udmøntes til byrumsfornyelse i Virum og Sorgenfri. Midlerne anvendes blandt andet til opgradering af Frederiksdalsvej med lys og fliser samt stier, der kan forbinde områderne.

Der er foretaget anlægsoverslag for de foreslåede trafikale projekter inkl. ny belysning og istandsættelse af fortovet på Frederiksdalsvej:

Anlægsoverslag - løsninger	Inkl. signalanlæg [kr.]	Inkl. rundkørsel [kr.]
Hævede flader	130.000	130.000
Geels Plads	110.000	110.000
Frederiksdalsvej	325.000	325.000
Signalanlæg	2.110.000	
Rundkørsel		1.750.000
Trafiksikkerhedsrevision	27.000	27.000
Projektering	375.000	375.000
Arbejdsplads inkl. afmærkning for vejarbejde	400.000	400.000
Tilsyn og Byggeldelse	160.000	160.000
Uforudseete udgifter	802.500	694.000
Ny belysning af fortov og cykelsti på Frederiksdalsvej (mellem Virum Torv og Geels Plads)	700.000	700.000
Istandsættelse af fortov på Frederiksdalsvej (mellem Virum Torv og Geels Plads)	800.000	800.000
SUM	5.939.500	5.471.500

Anlægsoverslaget for både signalanlæg og rundkørsel overstiger korr. anlægssum på 5,268 mio kr. Der er ikke foretaget anlægsoverslag over evt. ombygning af Virum Torv, da det udarbejdede inspirationskatalog er et oplæg til dialog herom.

Signalkrydset Frederiksdalsvej/Geels Plads er blevet moderniseret. Signalanlægget Virum Torv står til at blive moderniseret. Det er dog udskudt, da man afventer resultatet af denne trafikanalyse. Moderniseringen af krydset forventes at koste 500.000 kr. som skal finansieres af projekt "Byudvikling Virum-Sorgenfri", såfremt at der ikke træffes beslutning om ændring af krydset Virum Torv.

Frederiksdalsvej 68 - en omdisponering af det private garageanlæg og cykelstativerne på grunden koster overslagsmæssigt 1.825 mio kr, som forventes finansieret ved evt. salg af grunden.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Byplanudvalget til orientering som opfølgning på helhedsplanen.

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 19. september 2018, pkt. 3:

Byplanudvalget, den 19. september 2018

Taget til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Ad 1-3) Godkendt.

Bilag

Trafikanalyse VIRUM Bymidte

Designkatalog - Forslag til ophold mv på Virum Torv

Rundkørsel - Virum Torv - Skitse m. vejnavn

Signalanlæg - skitse

Oversigtsplan - løsninger hævet flader m.m - skitse med vejnavne

Punkt 3: Forslag - Tillæg 4 til Lyngby-Taarbæk Kommune Spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen inkl. miljørapport (Beslutning)

06.00.05-P15-1-18

Resume

Under udarbejdelse/opdatering - bilag mangler

Der er behov for at revidere tillæg nr. 1 til kommunens spildevandsplan, gældende for byudviklingsområderne langs Helsingørmotorvejen. Der laves derfor nyt tillæg - tillæg nr. 4 - som erstatter tillæg nr. 1. Tillægget inkl. miljørapport revideres nu for at sikre, at Lyngby-Taarbæk Forsyning kan udføre en mere robust forsyningsløsning og have kloaksystemet klar til at kunne forsyne de første bebyggelser i 2020. Tillægget udarbejdes iht. miljøbeskyttelsesloven og er i overensstemmelse med Kommuneplan 2017.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at

1. forslag til Tillæg nr. 4, Lyngby-Taarbæk Kommune Spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen og tilhørende miljørapport sendes i offentlig høring i 8 uger
2. det endelige reviderede spildevandsplantillæg og tilhørende miljørapport forelægges til godkendelse, når eventuelle høringssvar er indarbejdet efter høringsperioden.

Sagsfremstilling

Gældende tillæg 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 på både øst- og vestsiden af Helsingørmotorvejen.

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

Teknik- og Miljøudvalget blev den 21. marts 2018 (pkt. 10) orienteret om behov for revidering af tillægget og væsentligste årsager hertil. Høringsudkast til revideret spildevandsplantillæg og tilhørende miljørapport er vedlagt sagen (bilag).

Nærværende sag var oprindelig sat på dagsordenen til Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 19. oktober 2018 (pkt. 3), men blev udsat, idet Lyngby-Taarbæk Forsyning ifm. teknisk forhøring oplyste, at de ønskede at se nærmere på muligheden for, at regnvand kunne ledes til Øresundledningen direkte til Øresund som en alternativ teknisk løsning. Dette ville i så fald skulle indskrives i tillæg og vurderes i miljørapport og vil medføre større ændringer til disse. Lyngby-Taarbæk Forsyning har siden vurderet at dette alternativ ønskes medtaget i nærværende tillæg grundet xxx afventer afklaring fra LTF - kommer onsdag. Hermed fremlægges ny sag med bl.a. uddybninger om arealreservation til eventuelt bassin ved boldbane nord for Lundtoftevej samt opdaterede og ekstra bilag.

Planindhold

Ligesom det gældende tillæg har revideret spildevandsplantillæg, tillæg nr. 4, fokus på en både driftssikker, miljørigtig, men også mere robust bortledning af regn- og spildevand fra de nye byudviklingsområder under hensyn til de planlagte byggeplaner og de enkelte områders karakter. Byudviklingsområderne udlægges med separatsystem, hvor regnvand og spildevand løber i hvert sit system.

Byudviklingsområderne ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser samt et grundvandsdannende indvindingsområde, og derfor har opretholdelse af grundvandsdannelsen et særligt fokusområde.

Tillægget fastlægger derfor, at grundejerne så vidt muligt selv skal aflede/håndtere dele af vandet på egen grund (LAR). Grundejerne animeres blandt andet, som med det gældende tillæg, gennem økonomiske incitamenter (reduceret tilslutningsbidrag) til at håndtere regnvandet selv. Med lokalplaner muliggøres regnvandshåndtering med forskellige metoder, herunder nedsivning og fordampning fra bassiner, grønne tage og lignende.

Hvert forsyningsopland er udlagt med en maksimal afvandingsret til systemet, som er udtrykt som en procentdel af bruttoarealet, hvorfra regnvand må ledes uforsinket til kloak. Den del af regnvandet, som grundejerne har ret til at lede til det offentlige kloaksystem, skal så vidt muligt håndteres i centrale bassiner med nedsivning eller i rensbassiner med udledning til Mølleåen, såfremt nedsivning ikke er muligt i området (belyses nedenfor). De offentlige bassiner vil blive ejet og drevet af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Forvaltningen vurderer, at bassiner og grønne løsninger kan indpasses som grønne/blå elementer i området til gavn for miljøet, flora og fauna.

Væsentligste ændringer ift. gældende spildevandsplantillæg er:

- Justering af oplandsgrænser og underopdeling af forsyningsoplande pga. ændrede afledninger mht. regn- og spildevand, jf. forsyningsoplandskort, figur 2 i tillægget.
- Ændret afledning af spildevand:

Øget spildevandsafledning mod nord direkte til Mølleåværket fremfor sydover til Mølleåværket via bassin ved Stades Krog. Dette mindsker belastningen af bassin ved Stades Krog.

- Ændret afledning og øget udledning af regnvand:

Der er brug for at få mulighed for øget regnvandsafledning mod nord og øge udledningen til Mølleåen. Forsyningsopland B og C er i gældende spildevandsplan udlagt med 100 pct. nedsivning af regnvand med en aftale om nødoverløb til Ermelundsledningen i Gentofte Kommune. Jorden har ringere nedsivningsevne end forventet, og der er behov for, at have en styret afledning af rensset regnvand fra Forsyningens nedsivningsbassiner for hjælp til tømning af bassinerne ved megen regn. Samtidig fjernes muligheden for nødoverløb fra de forsyningssejede bassiner til Ermelundsledningen i syd. Dermed fjernes en øget belastning af Ermelundsledningen, som i Gentofte Kommune er en fællesledning for både regn- og spildevand.

Tilsvarende sikres en lille afledning til Mølleåen fra et eventuelt regnvandsbassin i tilknytning til forsyningsopland A. Nowozymes (i Forsyningsopland A) har valgt ikke at benytte sin afvandingsret til regnvandssystem pt., men har stadig rettigheden, hvorfor en arealreservation til et forsyningssejet bassin i tilknytning til Forsyningsopland A stadig er relevant.

- Opdeling af det forsyningssejede regnvandssystem:

I Lundtoftegårdsvej etableres to regnvandsledninger på delstækningen fra Akademivej og frem til grøft (se nedenfor). Ledningerne er til hhv. rensset og urensset regnvand. Ledningen til urensset regnvand fra forsyningsopland D får udledning til Mølleåen via rensbassin(erne) nord for traceet. Ledningen til rensset regnvand fra forsyningsopland B og C mfl. får direkte udledning til Mølleåen.

- Ekstra arealreservation til eventuelt regnvandsbassin ved siden af fodboldbane på en del af matr.nr. 9ei og 12ac, Lundtofte by, Lundtofte (nord for forsyningsopland D4, jf. kort, figur 2 og 2d i tillægget):

Det er pt. ikke sikkert, at der er plads til det nødvendige bassinvolumen nord for traceet inden for Forsyningsopland D4 (men dette vil Lyngby-Taarbæk Forsyning så vidt muligt forsøge at opnå if.m. detailprojekteringen, da etablering af ét istedet for to bassinr vil være billigste forsyningsløsning). Derfor sikres med spildevandsplantillægget en arealreservation (4000 m²) til ekstra bassin uden for Forsyningsopland D4, hvor der skal være plads til op til 2.500 m³ regnvand.

Der er behov for større bassinvolumen nord for traceet for tilstrækkelig rensning og forsinkelse af regnvand inden vandet udledes til recipient. Det øgede volumenbehov skyldes dels at bassinerne nord for traceet (i Forsyningsopland D4 og evt. bassin ved fodboldbane) ikke kan være nedsivningsbassiner, men skal etableres med tæt bund pga. risiko for spredning af en eksisterende grundvandsforureningsfane i området, samt fordi afledningen til bassinerne øges. Det er først i detailprojekteringen af bassinet i Forsyningsopland D4, at det endeligt afklares, om der er behov for yderligere bassin.

- Nedklassificering af vandløb til spildevandsteknisk anlæg (jf. kort, figur 2 og 2d i tillægget), som bliver en del af forsyningsløsningen nord for traceet: Forsyningen overtager grøften bredejer (fra kommunen), inkl. anlæg, vedligehold og driftsansvar.

Grøften gøres mere robust til at modtage mere vand. Dette sker ved erosionssikring og grøftudvidelse. Afledning fra bassiner kan dermed øges og forsinkelsesbehov i bassiner kan gøres mindre. Grøften får, som i dag, udledning til Mølleåen.

Konsekvenser

Regnvandsbassiner og ovennævnte grøft er beliggende på kommunale arealer i traceet syd (Forsyningsopland C), Trongårdens byudviklingsområde (Forsyningsopland B) og nord for traceet (bla. Forsyningsopland D4). Ejendomskontoret og Center for Arealer og Ejendomme inddrages ifm. med indpasning af bassinerne til omgivelserne.

Nedklassificeringen af grøften til spildevandsteknisk anlæg, kræver grundejers og grøftejers godkendelse (Kommunalbestyrelsen). Godkendelse sker med vedtagelsen af endelig spildevandsplantillæg, hvori nedklassificeringen er indskrevet (primo 2019).

Grøften er beliggende i fredet område (Mølleåfredningen). Forvaltningen vurderer, at der vil kunne opnås dispensation fra Mølleåfredningen til grøftudvidelsen. Grøften løber langs med cykelstien, som evt. bliver supercykelsti. Der er plads til både grøftudvidelse og evt. stiudvidelse. De to projekter koordineres.

Særligt eventuelt bassin ved fodboldbane nord for forsyningsopland D4 vurderes at være relevant for Kultur- og Fritidsudvalget. I detailprojekteringen af eventuelt bassin i området sikres det, at det fortsat er muligt at have boldbane i dette område og afvikle træning og fodboldkampe. Såfremt det er nødvendigt at flytte den eksisterende boldbane, for at gøre plads til et bassin, vil det være Lyngby-Taarbæk Forsyning, som skal reetablere banen i samme stand som nuværende bane, dvs. fx at sikre at banen er plan, så den fortsat kan benyttes til træning og kamp. Tilsvarende løsning til håndtering af hverdagsregnen ved boldbaner er også udført i nabokommunerne Gentofte og Gladsaxe, som ligesom Lyngby-Taarbæk Kommune som bykommuner har svært ved at finde plads til regnvandsbassiner (bilag).

I forarbejderne til plantillægget har mulige arealreservationer til ekstra bassin(er) nærved og nord for bassinet i Forsyningsopland D4 været drøftet. Området ved fodboldbanen nord for Lundtoftevej er vurderet bedst egnet, fordi området er forholdsvist plant, dvs. uden større terrænfald, og fordi dette er eneste sted, hvor der kan findes tilstrækkeligt samlet areal med plads til bassin til op til 2.500 m³ regnvand. Det betyder også, at der kun vil være behov for ét ekstra bassin i stedet for flere mindre bassiner, og derfor er det næst billigste løsning (hvor billigste løsning er kun at have ét

bassin i Forsyningsopland D4). Der reserveres 4.000 m² ved boldbanen. Dette er et forholdsvist stort areal til ovennævnte bassinvolumen. Dette er for at sikre tilstrækkeligt råderum ift. bassindesign i detailprojekteringen samt sikre, at der er plads til adgang rundt om bassinet (som kræver stabilt underlag til større køretøjer som fx en slamsuger).

Et bassin i området ved fodboldbanen vurderes som minimum at udløse dispensation fra "Lokalplan 207, Lundtofte Landsby i Lundtofte bydel". Afhængig af bassinudformning vil udfomningen eventuel udløse ny lokalplan for bassinet. Af gældende lokalplan fremgår, at trærækken inden for arealreservationen til bassin er bevaringsværdig. Dette vil der blive taget højde for i detailprojekteringen af eventuelt bassin. Både en dispensation for gældende lokalplan og ny lokalplan vil skulle godkendes af Kommunalbestyrelsen, hvormed udvalget også ser forslag til bassinudformning inden godkendelse.

Straks efter endelig godkendelse af revideret spildevandplantillæg er vedtaget (forventelig primo 2019), påbegynder forsyningen anlægsarbejdet. Dette er for, at kloaksystemet kan være klart til forsyning af de næste bebyggelser i 2020 (Hempel, HCØ og Trongårdes byudviklingsområde). Forsyningen forventer, at anlægsarbejdet min. tager et år.

Høring

Revideret forslag, tillæg nr. 4, er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. Screeningen blev sendt i høring den 19. april 2018-3.maj 2018 (på det tidspunkt kaldt "Revideret tillæg nr. 1") hos berørte eksterne myndigheder og forsyningsselskaber. Ud fra screeningen er det vurderet, at der skal udarbejdes miljørapport af tillægget for yderligere belysning af miljøfaktorerne spildevand, grundvand, overfladevand, Natura 2000. Miljørapport og forslag tillæg nr. 4 til spildevandsplan 2014-2018 var i teknisk forhøring den 29. juli -13. august 2018 hos Rudersdal- og Gentofte Kommuner, Novafos og Lyngby-Taarbæk Forsyning samt til udtalelse i forvaltningen hos relevante centre. Bemærkninger fra Rudersdal Kommune (som ingen indsigelser havde) og Novafos, som gjorde opmærksom på deres deklareret hovedforsyningsledning til drikkevand langs Forsyningsopland B og i Forsyningsopland A, gav ingen anledning til ændringer. Der indkom ingen bemærkninger fra Gentofte Kommune.

Lyngby-Taarbæk Forsynings bemærkning om, at de foruden udledning til Mølleåen, muligvis ønskede alternativ udledningsmulighed indskrevet i tillæg 4 (udledning via eksisterende Øresundsledning direkte til Øresund) gav i første omgang anledning til udskydelse af den politisk behandling af nærværende dagsordenpunkt, som nævnt ovenfor. Lyngby-Taarbæk Forsyning har siden vurderet, at alternativet ikke skal indskrives i tillægget fordi xxx. Derfor giver bemærkningen ikke anledning til ændringer af udkast til tillæg 4 og miljørapport. Vi afventer pt. LTFs tilbagemelding - hvis de vurderer at en alternativ udledning skal indskrives, så sker der væsentlige ændringer i udkast til tillæg 4 og miljørapport, som vi sender i ny teknisk forhøring, og dagsordenpunktet udskydes til senere udvalgsmøde – formentlig tidligst januar/februar mødet.

Øvrige relevante ændringsforslag og faktuelle tilretninger fra forvaltningen og Lyngby-Taarbæk Forsyning, som vurderes at være mindre ændringer, er indskrevet i vedlagte udkast til tillæg 4 og miljørapport.

På dette grundlag anbefaler forvaltningen, at forslag til "Tillæg nr. 4, Lyngby-Taarbæk Kommune spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen" inkl. miljørapport sendes i en lovpligtig 8-ugers offentlig høring.

Videre proces

Efter høringen af spildevandsplantillægget samt behandling af høringssvar beslutter kommunalbestyrelsen om forslag til tillæg nr. 4 kan godkendes. Tillægget forventes forelagt Kommunalbestyrelsen til endelig godkendelse december 2018.

Lovgrundlag

Miljøbeskyttelsesloven, lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018, § 32: Kommunalbestyrelsen udarbejder en plan for bortskaffelse af spildevand i kommunen, hvor kloakeringsområder for de enkelte spildevandsforsyningsselskaber, som er omfattet af § 2, stk. 1, i lov om vandsektorens organisering og økonomiske forhold, fastlægges. Spildevandsbekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 1469 af 12. december 2017, kapitel 3: Spildevandsplanens indhold.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), Lovbekendtgørelse nr. nr. 448 af 10. maj 2017.

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 udfordringerne med forsyning af områderne.

Udgifterne til revideret spildevandsplantillæg på ca. kr. 150.000 til rådgiverydelse (v. COWI) afholdes derfor af Dyrehavegårdsprogrammet og betales via konto til byggemodning, konto. nr. XA-0060895008-00002.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Kultur-og Fridtidsudvalget to. pga. arealreservation til eventuelt regnvandsbassin ved boldbane nord for Lundtoftevej.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Sagen taget af dagsordenen.

Punkt 4: Projektforslag for fjernvarmekonvertering i Lyngby, Lundtofte og Hjortekær (Beslutning)

13.03.00-G01-6-14

Resume

I/S Vestforbrænding har fremsendt "Projektforslag B2 for fjernvarmekonvertering og elkedel i Lyngby" til godkendelse i kommunalbestyrelsen. Hvis projektforslaget godkendes, vil områder i dele af Lyngby, Lundtofte og Hjortekær blive konverteret fra naturgas til fjernvarme og ejendommene i områderne vil blive tilbudt fjernvarme. Projektforslaget omfatter også mulighed for opstilling af en 40 MW elkedel på DTU, som skal levere spidslast for de bebyggelser, der konverteres. Projektforslaget viser positiv samfundsøkonomi og er i overensstemmelse med Lyngby-Taarbæk Kommunes Strategiske Energiplan 2013.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at projektet godkendes, dog med forbehold for, at Energistyrelsen når at offentliggøre nye samfundsøkonomiske beregningsforudsætninger inden sagens behandling i kommunalbestyrelsen, eller før afgørelsen formelt er blevet meddelt sagens parter. I så fald bemyndiges forvaltningen til at færdigoplyse sagen med udgangspunkt i de opdaterede beregningsforudsætninger og godkende projektet endeligt, hvis projektet i lyset af de opdaterede samfundsøkonomiske beregninger efter en konkret vurdering fortsat anses for det samfundsøkonomisk mest fordelagtige projekt.

Sagsfremstilling

I/S Vestforbrænding har anmodet Lyngby-Taarbæk Kommune om at behandle og godkende "Projektforslag B2 for fjernvarmekonvertering og elkedel i Lyngby" i henhold til Projektbekendtgørelsen (bilag).

Projektforslaget følger Strategisk Energiplan 2013 og kommunalbestyrelsens beslutning af 3. september 2012 om at arbejde for, at der skal udbygges med fjernvarme i kommunen. Projektforslaget bygger videre på den konvertering, der er godkendt med Etape A i 2013 og Etape B1 i 2017.

Konvertering fra naturgas til fjernvarme og udbygning af fjernvarmenettet, forudsætter en ændring af områdeafgrænsningen i den kommunale varmeplanlægning. Ændring af områdeafgrænsningen sker igennem godkendelse af projektforslaget.

Projektforslaget

Der etableres fjernvarme til dele af Lyngby, Lundtofte og Hjortekær. Områdeafgrænsningen ses på kortbilaget (bilag) og omfatter bl.a. andet Lyngby Stadion, Lundtofteparken og Eremitageparken. Der etableres en elkedel i DC Generations eksisterende bygning på DTU. Elkedlens primære formål er at tilvejebringe spidslastkapacitet til de bebyggelser, der konverteres, i samspil med akkumuleringstanken og kraftvarmeværket på DTU. Elkedlen kan desuden bl.a. udnytte de meget lave elpriser til at producere varme.

Høring og vurdering

Det reviderede projektforslaget har været i høring. Høringen indbragte 6 svar fra henholdsvis HMN GasNet P/S, Norfors I/S, Holte Fjernvarme a.m.b.a., Rudersdal Kommune, DC Generation A/S og Lone Gladbo.

Forvaltningen har gennemgået og vurderet de indkomne høringssvar og vurderer, at sagen er tilstrækkelig oplyst. Et resumé af høringssvarene og forvaltningens kommentarer fremgår af høringssnotatet (bilag).

Høringssvarene kan overordnet inddeles i to kategorier: Forhold omkring overdragelse af fjernvarmeforsyningen af kollegierne på DTU til I/S Vestforbrænding og forhold omkring manglende aftaler om benyttelse af DTU-HFs transmissionsledning, varmetaftaler mv.

Forvaltningen skal i relation til høringssvar om overdragelse af fjernvarmeforsyningen bemærke, at kommunens projektgodkendelse alene vedrører etableringen af de nødvendige fordelingsledninger mellem I/S Vestforbrændings eksisterende net og de pågældende kollegier, men ikke en eventuel overdragelse af forsyningspligten til de pågældende områder. En eventuel overdragelse af forsyningsområderne beror i sidste ende således på parternes indbyrdes aftaleforhold, som kommunens projektgodkendelse ikke i øvrigt har nogen indflydelse på.

Projektbekendtgørelsen giver efter Energiklagenævnets gældende praksis ikke mulighed for at fastsætte vilkår i projektgodkendelsen om betaling af kompensation mellem fjernvarmeselskaber. En eventuel kompensationsbetaling må således bero på parternes indbyrdes aftaleforhandlinger.

I/S Vestforbrænding har i øvrigt oplyst, at de efter høringsperiodens udløb har haft en dialog med Holte Fjernvarme a.m.b.a. omkring overdragelsen af fjernvarmeforsyningen til de kollegier, som i dag bliver forsynet fra DTU-HF a.m.b.a. Det er aftalt, at der for de pågældende kollegier ikke sker en overdragelse, før der er en endelig afklaring om kompensationsaftale. Kompensationsaftalen skal godtgøre DTU-HF a.m.b.a. for det manglende varmesalg til kollegierne. Aftalen forventes efter det oplyste at foreligge i starten af 2019.

Forvaltningen noterer høringssvar om, at der ikke foreligger aftaler om benyttelse af DTU-HF a.m.b.a.s transmissionsledning og der mangler kontraktforhold for varmehandel. Forvaltningen bemærker, at det ikke kan kræves, at alle de forudsatte aftaler er indgået på forhånd, så længe indgåelsen af en aftale på forhånd ikke kan afvises som urealistisk, og de forudsatte omkostningselementer i øvrigt må antages at bygge på et realistisk grundlag.

Økonomi og driftsforhold

Det er ifølge Projektbekendtgørelsen et krav, at projektet er det samfundsøkonomisk mest fordelagtige.

I/S Vestforbrænding har i projektforslaget beregnet de samfundsøkonomiske konsekvenser af projektforslaget. De samfundsøkonomiske beregninger er, som reglerne forskriver, baseret på Energistyrelsens gældende forudsætninger af 15. august 2017. Den samfundsøkonomiske gevinst ved projektet er beregnet til 34 mio.kr. Den interne forrentning er 7 %.

Energistyrelsens forudsætninger af 15. august 2017 indeholder bl.a. fremskrivninger for de brændselspriser, som projektforslagets samfundsøkonomiske beregninger skal baseres på. Fremskrivningerne har konkret betydning for, om det samfundsøkonomisk set vil være mere fordelagtigt at forsyne områderne med fjernvarme (som i projektforslaget) end med individuel naturgas (som i referencen). En relativ høj samfundsøkonomisk naturgaspris vil i beregningsmæssige henseende alt andet lige således være til projektforslagets fordel, da de samfundsøkonomiske omkostninger ved individuel naturgasforsyning herved bliver tilsvarende højere i forhold til fjernvarme.

Projektforslagets beregninger udviser en samlet økonomisk gevinst for I/S Vestforbrænding, Mølleåværket, DC Generation A/S og DTU-HF a.m.b.a. på ca. 57 mio. kr. og for de nye kunder på ca. 31 mio. kr. eller i alt ca. 88 mio. kr.

Den samlede finansiering af projektet (inkl. 40 MW elkedel) er 82 mio.kr. (afrundet) Heraf finansieres 3 mio. kr. af kunderne, via byggemodningsbidrag og kundeinstallationer. I/S Vestforbrænding afholder alle øvrige investeringer, se dog nedenfor, herunder etablering af fjernvarmenet og stikledninger (49 mio kr.). Alle beløb er ekskl. moms.

Elkedlen på 40 MW finansieres af I/S Vestforbrænding og DC Generation A/S, men etableres af DC Generation A/S i den eksisterende bygning, som rummer DC Generations kraftvarmeværk. Fordelingen af finansiering mellem I/S Vestforbrænding og DC Generation A/S er ikke endeligt fastlagt.

De nye forbrugere vil modtage fjernvarme fra I/S Vestforbrænding på lige fod med de eksisterende forbrugere i forsyningsområdet. Der er ingen tilslutningspligt til fjernvarmen efter Varmeforsyningsloven. Ny bebyggelse skal betale tilslutningsafgift og byggemodningsafgift.

Anlæg

Såfremt kommunalbestyrelsen godkender projektforslaget, forventer I/S Vestforbrænding, at projekteringsarbejdet vedr. denne etape igangsættes i 2018 og anlægsarbejdet afsluttes senest efter 5 år i 2023. Der må i den forbindelse forventes gener ved gravearbejderne. Forvaltningen er i tæt dialog med såvel I/S Vestforbrænding som andre aktører om koordinering, information mv. for at mindske generne mest muligt.

Forhold vedr. Energistyrelsens beregningsforudsætninger

De samfundsøkonomiske analyser af et projektforslag forudsætter anvendelse af de gældende beregningsforudsætninger. Hvis der under sagens behandling udmeldes nye beregningsforudsætninger, skal kommunen sikre sig, at der sker en opdatering af projektet, så afgørelsen træffes på det korrekte grundlag. Dette uanset, at kommunen er langt i sin sagsbehandling. Nye beregninger kræver også fornyede høringsrunder.

Energistyrelsen ville oprindeligt have udmeldt nye beregningsforudsætninger i august 2018, men den seneste melding fra styrelsen er, at forudsætningerne nu først planlægges udmeldt i september 2018. Da der er usikkerhed omkring udmeldelsen af beregningsforudsætningerne, vurderer forvaltningen, at det af hensyn til fremdriften af sagen er mest hensigtsmæssigt, at der fortsat arbejdes med projektforslaget og at behandlingen dermed ikke afventer en udmelding fra Energistyrelsen. Såfremt der under den politiske behandling af sagen sker en udmelding af nye beregningsforudsætninger, foreslår forvaltningen, at forvaltningen i givet fald bemyndiges til at færdigoplyse sagen med udgangspunkt i de opdaterede beregningsforudsætninger og godkende projektet endeligt, hvis projektet i lyset af de opdaterede samfundsøkonomiske beregninger efter en konkret vurdering fortsat må anses for det samfundsøkonomisk mest fordelagtige projekt.

Lovgrundlag

Projektbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 825 af 24. juni 2016 om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg).

Økonomi

Opgaven vedr. behandling af projektforslaget, koordinering af gravearbejder og udstedelse af gravetilladelser løses indenfor rammerne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Anbefalet med følgende ændringer:

Det præciseres, at når kommunen godkender fordelingsledninger fra Vestforbrænding til kollegierne, åbnes der op for, at kollegierne kan modtage varme fra to forsyningsselskaber (Vestforbrænding og DTU-HF). Ved godkendelsen udfases varmforsyningen fra DTU-HF dog ikke, og en eventuel ændring i kollegiernes varmforsyning beror i sidste ende på parternes indbyrdes aftaleforhold.

Således tilføjes i udkastet til godkendelse side 11 mf., at der ”med projektforslaget åbnes op for en konkurrerende, parallel varmforsyning til kollegierne ved etablering af fordelingsledninger fra Vestforbrænding. Da DTU-HF ifølge projektforslaget fortsat kan levere varme til kollegerne fra sit eksisterende net, udfases varmforsyningen fra DTU-HF ikke direkte ved det pågældende projektforslag.”

Endvidere ændres følgende tekst jf. godkendelsen side 11 mf. ”En eventuel overdragelse af forsyningsområderne beror i sidste ende således på parternes indbyrdes aftaleforhold, som kommunens projektgodkendelse ikke i øvrigt har nogen indflydelse på.” Teksten ændres til ”Kollegiernes fremtidige varmforsyning beror i sidste ende således på parternes indbyrdes aftaleforhold, som kommunens projektgodkendelse ikke i øvrigt har nogen indflydelse på.”

Økonomiudvalget, den 27. september 2018

Teknik- og Miljøudvalgets protokollat anbefalet.

Sigurd Agersnap (F) var fraværende, i stedet deltog Hanne Agersnap (F)

Kommunalbestyrelsen, den 4. oktober 2018

Teknik- og Miljøudvalgets protokollat godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Jan Kaspersen (C).

Bilag

Oversigtskort over forsyningsområder

Projektforslag etape B2 fjernvarmekonvertering og elkedel i Lyngby - maj 2018

Udkast til godkendelse - 12.09.2018

Høringsnotat og vurdering af projektforslag for Etape B2

Punkt 5: Alternative stiføringer for supercykelstien, Allerødruten etape 2 (Beslutning)

05.01.02-G00-7-15

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 21. december 2017, at forvaltningen skulle undersøge alternative placeringsmuligheder for supercykelstinet i kommunens landskabsområder herunder Lyngby Sø. Derfor har forvaltningen undersøgt fem alternative stiføringer for Allerødrutens etape 2 omkring landskabsområdet ved Lyngby Sø. I denne sag foreslås det at gå videre med alternativ nr. 5 for Allerødrutens etape 2. Hvis der skal opnås medfinansiering fra Vejdirektoratet, skal Vejdirektoratet godkende stiføringen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Allerødrutens etape 2 anlægges i en modificeret udgave (alternativ 5), og at Vejdirektoratet ansøges om godkendelse heraf.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet at være med til at etablere supercykelstien Allerødruten mellem København og Allerød. Allerødruten har to etaper i Lyngby-Taarbæk Kommune. I 2017 blev etape 1 indviet. Etape 1 følger Kongevejen/Lyngby Hovedgade på en del af strækningen. Lyngby Hovedgade er imidlertid ikke indrettet til at fungere som en supercykelsti. Derfor er der planlagt en etape 2 langs Lyngby Sø, som giver cyklisterne et alternativ til Lyngby Hovedgade. Etape 1 og den oprindelige etape 2 (bilag). Den oprindelige etape 2 ligger inden for en naturbeskyttelseslinje og forudsætter derfor dispensationer, før supercykelstien kan anlægges i det beskyttede område. Kommunalbestyrelsen har bedt forvaltningen om at undersøge alternative placeringsmuligheder for Allerødruten, så den ikke placeres langs Lyngby Sø.

Det er nødvendigt at etablere etape 2 for at gøre Allerødruten færdig, fordi etape 2 er en del af det samlede cykelprojekt, som Vejdirektoratet har godkendt og givet tilsagn om 50 % medfinansiering til. Derfor skal Vejdirektoratet ansøges om godkendelse, hvis etape 2 ikke anlægges eller hvis etapen skal ændre stiføring.

Den oprindeligt planlagte etape 2 følger den regionale cykelrute nr. 69 langs Lyngby Sø. Den regionale sti er en grussti uden adskillelse af cyklister og gående. Hvis den regionale sti skal fungere som en supercykelsti, skal cyklister og gående adskilles, og cykelstien skal asfalteres, imens gangstien fortsat vil være en grussti. Placeringen af den oprindelige etape 2 udspringer af lokale ønsker om en bro til cyklister over Fæstningskanalen. Der er gode stiforbindelser for gående i området syd for Lyngby Omfartsvej og med tunneler under omfartsvejen og en gangbro over Fæstningskanalen.

Alternative stiføringer

Forvaltningen har undersøgt fem alternative stiføringer til Allerødrutens etape 2 (bilag). Sammen med den rådgivende ingeniørvirksomhed MOE A/S har forvaltningen undersøgt muligheden for at ændre tunnel-, bro-, jernbane- og motorvejskonstruktioner så de kan fungere sammen med en supercykelsti. MOE's vurderinger (bilag).

I alternativ 1 og 2 undersøges mulighederne for at føre supercykelstien under eksisterende tunneler og over Fæstningskanalens eksisterende bro for at påvirke landskabsområdet mindst muligt. Alternativ 1 og 2 forudsætter store usikre og svært vurderbare omkostninger til broer og arbejde med jernbane- og motorvejskonstruktioner mv., at de vurderes urealistiske at gennemføre.

Alternativ 3 og 4 udspringer af Cyklistforbundets lokalafdelings forslag til at forbedre Allerødtruten etape 2. Alternativ 3 og 4 flytter etappen til enten Prinsessestien eller I. H. Mundts Vej i stedet for Lottenborgvej. Men alternativ 3 og 4 får ikke supercykelstien væk fra Lyngby Sø, og derfor løser alternativ 3 og 4 ikke problematikken med at anlægge supercykelsti i et beskyttet landskabsområde.

Alternativ 5 er en reduceret udgave af den oprindelige stiføring for etape 2 (bilag). Her fastholdes den oprindelige stiføring på en stor del af strækningen, men stien langs Lyngby Sø udgår af supercykelstiens rute for at fredeligholde landskabsområdet. I bilag 4 ses alternativ nr. 5 sammen med etape 1. Denne version af den oprindelige stiføring betyder, at den planlagte cykelbro over Fæstningskanalen etableres, at der fortsat anlægges en ny cykelsti syd for jernbanen, og at stipassagen over Hollandsvej bliver sikret. Efter cykelbroen over Fæstningskanalen kan cyklisterne trække under den eksisterende tunnel ved Rustenborgvej, cykle ad Rustenborgvej og trække over i krydset mellem Rustenborgvej og Lyngby Hovedgade. Herfra er cyklisterne ude på etape 1 igen.

Alternativ 5 er et kompromis, der undgår etablering af supercykelsti langs Lyngby Sø, men alternativet forbedrer alligevel muligheden for at cykle syd for jernbanen og komme uden om Lyngby Hovedgade i midtbyen, som mange cyklister er utilfredse med at cykle på.

Når supercykelstien på et tidspunkt - i henhold til visionsplanen - forlænges langs jernbanen frem til Jægersborg Station, vil stiforløbet i Alternativ 5 i Lyngby få endnu større betydning.

Cyklister vil fortsat have muligheden for at cykle ad den regionale sti nr. 69 langs Lyngby Sø, selvom stien ikke bliver asfalteret og får betegnelsen "supercykelsti".

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Lyngby-Taarbæk Kommune har afsat 7.150.000 kr. til Allerødtruten etape 2. Etape 1 blev dyrere end forventet, og merudgifterne på ca. 1,1 mio. er taget fra budgettet til etape 2, så der er 6.053.713 kr. tilbage af det samlede budget til Allerødtruten.

Alternativ nr. 5 vurderes at blive billigere end den oprindelige stiføring for etape 2, fordi der ikke skal anlægges cykelsti langs Lyngby Sø. Alternativ nr. 5 kan anlægges for etape 2's reducerede budget, der dog bygger på tidligere estimer. Økonomien vil blive genberegnet, når projektet er længere fremme i processen.

Driftsudgiften til Allerødtruten etape 2 er politisk godkendt i budgetforhandlingerne i 2013.

Usikkerhedspunkter

Kommunalbestyrelsen besluttede den 21. december 2017, at forvaltningen skulle undersøge alternative placeringsmuligheder for supercykelstien. Kommunen har ikke fået accept til alternativ 5, men vil gennem drøftelser med Vejdirektorat og supercykelstisekretariat arbejde for denne løsning, såfremt der er politisk mandat hertil i Lyngby-Taarbæk Kommune. Imidlertid kan både Vejdirektorat og supercykelstisekretariat beslutte, at projektet samlet set ikke opfylder kravene. Worst case vil så være, at kommunen skal betale tilskud fra Vejdirektoratet på 2.357.144 kr. tilbage for 1. etape af Allerødtruten.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Anbefalet at forvaltningen arbejder med en modificeret alternativ A1 som etape 2 til etablering af en supercykelsti.

Supplerende sagsfremstilling

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets behandling af sagen, er der udarbejdet bilag, der viser den anbefalede rute (bilag).

Økonomiudvalget, den 27. september 2018

Teknik- og Miljøudvalgets protokollat anbefalet.

Sigurd Agersnap (F) var fraværende, i stedet deltog Hanne Agersnap (F)

Kommunalbestyrelsen, den 4. oktober 2018

Teknik- og Miljøudvalgets protokollat godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Jan Kaspersen (C).

Bilag

Etape 1 og den oprindelige etape 2

De fem alternative stiføringer

MOE's vurderinger - Allerødtruten

Alternativ nr 5

Supplerende bilag: Allerødtrutens etape 2 modificeret udgave af A1

Punkt 6: Placering og finansiering af supercykelsti Helsingørruten (Beslutning)

05.01.02-G01-5-17

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 21. december 2017, at forvaltningen skulle undersøge alternative placeringer for supercykelstinet i kommunens landskabsområder, herunder Helsingørrutens tilslutning i nord til Rudersdal Kommune.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede efterfølgende den 21. marts 2018 at foretage en samlet drøftelse af hele Helsingørruten.

Forvaltningen har nu undersøgt forskellige linjeføringer under hensyntagen til cykelfremkommelighed/komfort, trafiksikkerhed og anlægsinvesteringer. Med denne sag skal det besluttes, hvor Helsingørruten skal ligge.

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 2020-2023.
4. den øvrige del af Helsingørrutens linjeføring fastholdes.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 21. december 2017, at forvaltningen skulle undersøge alternative placeringsmuligheder for supercykelstinet i kommunens landskabsområder, herunder Helsingørrutens tilslutning i nord til Rudersdal Kommune.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede efterfølgende den 21. marts 2018 at foretage en samlet drøftelse af hele Helsingørruten, jf. TMU's beslutning om Helsingørruten (bilag). Forvaltningen har nu undersøgt forskellige linjeføringer under hensyntagen til cykelfremkommelighed/komfort, trafiksikkerhed og anlægsinvesteringer.

Baggrunden for de undersøgte linjeføringer (kortbilag) har været følgende:

- Den oprindelige rute, som der er søgt finansiering til (orange)
- Tillægsansøgningen for den sydlige delstrækning mellem Jægersborgvej og Ermelundsstien (rød)
- Politisk tilkendegivelse om, at forvaltningen undersøger om hele supercykelstien kan placeres øst for motorvejen (blå)
- Ønske fra borgere i Ravnholm om alternativ linjeføring i den nordlige strækning (lyserød)

Generelt vil flytning af hele supercykelstiens forløb til øst for motorvejen være meget omkostningstungt. Men en cykelsti øst for motorvejen kan være en god vision at have, og som kan implementeres i etaper ad åre, hvor det viser sig mest hensigtsmæssigt. Ændring af tilknytningspunktet i nord til Rudersdal Kommune vil medføre en del ekstra udgifter for både Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommune, og bl.a. derfor ønsker Rudersdal Kommune ikke den løsning.

Forvaltningens vurdering af linjeføringerne fremgår af Notat om vurdering af alternative ruter (bilag). Heri beskrives, at den bedste løsning indenfor den økonomiske ramme vil være at realisere den orange og den røde linjeføring. Der er allerede opnået medfinansiering til disse ruter, som koster meget mindre end den blå linjeføring og de indgår i det øvrige stinet uden niveauforskel og nævneværdige barrierer.

Det fremgår af notatet at den røde linjeføring sikrer cyklisterne, således cyklisterne ikke skal krydse motorvejs frakarterne/tilfarterne når de kommer fra Gentofte og skal nordpå. Den røde linjeføring er en nødvendighed for at sikre kapacitetsfrigørelse i krydset, som fremadrettet ligeledes vil omfatte Firskovvejtilslutningen.

Der er uvished om evt. krav om erstatning i forbindelse med 1957-overenskomsten (Københavnerklausul). Der arbejdes på ikke at skulle finansiere en erstatning, f.eks. ved overflytning af klausul til andet areal.

Analysen har vist at såfremt cyklister ikke føres udenom motorvejs- og Firskovvejstilslutningen ved Jægersborgvej vil biltrafikken ikke kunne afvikles hensigtsmæssigt i et fremtidsscenario. Derfor ser forvaltningen det som en nødvendighed at den røde linjeføring realiseres, således der ikke opstår uacceptable kødannelser for biler i krydset, som er en vigtig trafikåre til Lyngby centrum.

Forvaltningen vurderer ikke at underføringen til H/FSkovmosen under Helsingørmotorvejen vil udgøre et problem for hverken cyklister eller bilister, idet biltrafikken er meget begrænset. Lignende udfordringer med smalle underføringer med begrænset biltrafik kan observeres andre steder i landet uden at der forekommer registrerede uheld. Skulle der mod forventning opstå problemer efter anlæg, kan dette løses ved skiltning eller i yderste fald ved etablering af signalanlæg i underføringen.

Dele af den røde linjeføring ligger på fredede arealer, hvorfor der skal søges dispensation fra Fredningsnævnet.

I den nordlige del er den oprindelige linjeføring den bedst mulige, idet opgraderingen er den billigste og mest direkte rute for cyklende. Det er ikke muligt at koble stien til alternative træfningspunkter ved Rudersdals Kommunegrænse, som foreslået af borgerne i Ravnholm (Rudersdal ser ikke muligheden). Den oprindelige linjeføring er derudover også den mindst ingribende løsning, da den lyserøde linjeføring skal nyanlægges i et naturområde.

Forvaltningen har endvidere indhentet en samlet vurdering fra Sekretariatet for Supercykelstier(bilag). De anbefaler, at Lyngby-Taarbæk kommune arbejder på at realisere de ruter, der allerede er opnået medfinansiering til, dvs. de ruter som i bilag er angivet med orange og rød. Forvaltningen er enig i vurderingen om at den orange/røde rute samlet set er den mest direkte rute med færrest afbrydelser sammenholdt med anlægsinvesteringerne.

Forvaltningen anbefaler derfor, at supercykelstien flyttes til øst for motorvejen i området mellem Jægersborgvej og Ermelundsstien, og at den herefter fastholdes i sit nuværende trace.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 15, hvori det fremgår, at Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje, der skal anlægges. Økonomi- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner samt Lyngby-Taarbæk Kommunes principper for økonomistyring, herunder anlægsstyringsregler.

Økonomi

Til anlæggelse af den oprindelige stikonstruktion af supercykelsti Helsingørruten er der en nettoanlægssum på 4.196.000 kr. bestående af en udgiftsanlægssum på 6.896.000 kr. og en indtægtsanlægssum - 2.700.000 kr. (medfinansiering fra

Supercykelstipuljen). 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 (den røde linjeføring). Vejdirektoratet har givet tilsagn om -1.000.000 kr. (løbende priser) i tilskud til flytningen, og de resterende 2.761.904 kr. skal kommunen selv finansiere.

Forvaltningen foreslår at de ekstraudgifter til at flytte den sydlige del af stien øst for Helsingørmotorvejen kan finansieres som det fremgår af nedenstående tabel:

Anlæg - hele kr.	2018	2019	2020	2021	I alt	
Projekttillæg - Supercykelsti Helsingørruten					3.761.904,00 kr.	
Supercykelsti Helsingørruten - U		3.761.904,00 kr.			-1.000.000,00 kr.	
Supercykelsti Helsingørruten - I			-800.000,00 kr.	-200.000,00 kr.	2.761.904,00 kr.	
Supercykelsti Helsingørruten - N		3.761.904,00 kr.	-800.000,00 kr.	-200.000,00 kr.		
Finansiering						
Byfornyelse Plovvej og Bauneporten - U		-388.443,00 kr.			-388.443,00 kr.	
Byfornyelse Plovvej og Bauneporten - I		124.648,00 kr.			124.648,00 kr.	
Køb af areal langs jernbane - Allerødrute		-200.000,00 kr.			-200.000,00 kr.	
supercykelsti - U						
Cykelkælder ved Lyngby St. - U		-1.000.000,00 kr.				
Parkerings- og Trafiksikkerhedsmæssige		-1.298.109,00 kr.			1.298.109,00 kr.	
tiltag (rådighedsbeløb) - U						
I alt		-2.761.904,00 kr.	3.761.904,00 kr.	-800.000,00 kr.	-200.000,00 kr.	0,00

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

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 kommer ikke flere konteringer, der ændrer på resultatet.
- Køb af areal langs jernbane til etablering af Allerødtrutens etape 2 (200.000 kr.) Der er indgået aftale med DSB om, at kommunen ikke skal betale for brug af arealet.
- Cykelkælder ved Lyngby St. Ubrugte midler fra projekt med etablering af cykelparkeringskælder (1.000.000 kr.) Der blev givet en tillægsbevilling på 2.000.000 kr. finansieret af "Kanalvejsgrunden - Byforskønnelse, KMB 21.01.2016, sag nr. 9". Cykelkælderen er indviet og regnskabet er ved at blive afsluttet. Der forventes et overskud på min. 1.000.000 kr.
- Parkering- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2019 (1.298.109 kr.) Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige 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 på Helsingørruten fra og med 2022 anslås til 300.000 kr. til afvanding, belysning, vedligeholdelse, vinterbekæmpelse mv.

Vejdirektoratets 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. Forsinkelser skal godkendes af Vejdirektoratet. Korrigeret anlægsbudget inkl. tilskud:

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.

Der er uvished om evt. krav om erstatning i forbindelse med 1957-overenskomsten (Københavnerklausul). Der arbejdes på ikke at skulle finansiere en erstatning, f.eks. ved overflytning af klausul til andet areal”.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Ad 1-4) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 27. september 2018

Ad 1-4) Anbefalet.

Sigurd Agersnap (F) var fraværende, i stedet deltog Hanne Agersnap (F)

Kommunalbestyrelsen, den 4. oktober 2018

Ad 1-4) Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Jan Kaspersen (C).

Bilag

Vurdering fra Supercykelstisekretariatet

TMU: Beslutning om Helsingørruten

Trængselspletanalyse Jægersborgvej

Undersøgte Linjeføringer

Notat om vurdering af alternative ruter

Punkt 7: Anlægsbevilling til stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen (Beslutning)

05.04.06-P20-1-18

Resume

Der ansøges om anlægsbevilling til udarbejdelse af skitseprojekt for stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen i Lundtofte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der frigives anlægsbevilling på 100.000 kr. til udarbejdelse af skitseprojekt for stitunnel finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projekt "Cykeltunnel Lundtoftegårdsvej, Afledte foranstaltninger Dyrehavegård", idet finansiering allerede er tilrettelagt med tilsvarende rådighedsbeløb i 2018.

Sagsfremstilling

Der er afsat anlægsmidler i budget 2018-2023 til anlæg af stitunnel under tilkørselsrampe til Helsingørmotorvejen i Lundtofte. Stitunnelen har til formål at forbedre adgangsforholdene for cyklister og gående fra Hjortekær til den kommende letbanestation ved Lundtofte.

Planlægningen og arbejdet med en stitunnel skal projekteres og koordineres med projekt for Letbanestationen i Lundtofte, byudvikling i Tracéet Nord (Dyrehavegårdprogrammet) samt med Vejdirektoratet. Der anmodes derfor om at få frigivet rådighedsbeløb til udarbejdelse af skitseprojekt for stitunnel og stiforbindelser mellem eksisterende offentlig sti og den kommende letbanestation.

Stitunnelen og stiforbindelser skal blandt andet anlægges på arealer, hvor staten er vejmyndighed. Skitseprojektet skal derfor danne grundlag for en drøftelse med Vejdirektoratet.

Forvaltningen forventer foråret 2019 at fremlægge skitseprojekt samt tilbagemelding fra Vejdirektoratet, som beslutningsgrund for et evt. anlægsarbejde.

Supplerende sagsfremstilling

Der har været ønske om information om historik af baggrunden og økonomien for anlæg af stitunnel.

Baggrund for stitunnel

Stitunnelen har til formål at forbedre adgangsforholdene for cyklist og gående fra Hjortekær til kommende letbanestation i Lundtofte.

Der er i dag en offentlig sti og stitunnel under Helsingørmotorvejen fra Vejporten i Hjortekær til Lundtoftegårdsvej, der tilsluttes i nordsiden af krydset Lundtoftegårdsvej/Lundtofteparken/TSA 15 Lundtofte (tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen) (bilag).

Hvis der ikke etableres stitunnel som forslået, får fodgængere og cyklister en forholdsvis tidsmæssigt lang omvej, da de skal passere Lundtoftegårdsvej to gange samt Lundtofteparken i krydset Lundtoftegårdsvej/Lundtofteparken/TSA 15 Lundtofte, når de skal til letbanestation i Lundtofte.

Historik for økonomien for stitunnel:

- Den 17. december 2015 pkt. 14. godkendte Kommunalbestyrelsen forslag samt finansiering af trafiktiltag som led i byudviklingen af områderne langs Helsingørmotorvejen. På baggrund af trafikanalyser er der peget på relevante trafiktiltag af hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed på kommunens og statens veje. Samlet blev afsat ca.

95 mio. kr. til trafiktiltag på kortere og længere sigt, herunder til anlæg af tilkørselsshunt ved Lundtofte inkl. cykeltunnel.

- Den 20.juni 2016 pkt. 12 godkendte Kommunalbestyrelsen skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej inkl. principper for finansiering. Her fremgår det at ca. 24 mio. kr. dækker udgifter til ombygning af krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej og tilkørselsshunt ved Lundtofte inkl. cykeltunnel. Beløbet finansieres af "Byudvikling af Dyrehavegårds Jorde og Tracéet mv. jf. sag på Kommunalbestyrelsens møde den 17. december 2015.
- Den 31. august 2017 pkt. 27 godkendte Kommunalbestyrelsen en nærmere krydsudformning på Lundtoftegårdsvej nordlige del. Det blev blandt andet besluttet, at der reserveres areal til højresvingsbane til motorvejen ved Lundtoftetilkørslen, i stedet for tilkørselsshunt. Tilkørselsshunten udgår.
- Den 31.august 2017 pkt. 28 godkendte Kommunalbestyrelsen ligeledes, at der som følge af trafikanalyser udført i samarbejde med Vejdirektoratet etableres ekstra kørespor på lundtoftegårdsvej fra Klampenborgvej mod DTU på ca. 200 meter samt at Kornagervej lukkes. Det blev besluttet at anlægsudgiften på 13,18 mio. kr. finansieres af projektet "Ombygning af krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej, shunt Lundtofte, Cykeltunnel", idet shunten udgår jf. KMB 31.august 2017 pkt. 27.

Som følge af kommunalbestyrelsens beslutninger 31. august 2017 deles Projekt "Ombygning af krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej, shunt Lundtofte, Cykeltunnel" herefter i 2 projekter:

- Bevillingsprogram 0060620138/ "Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej, fortov og afvanding"
- Bevillingsprogram 0060620125/"Cykeltunnel Lundtofte – afledte foranstaltninger DHG"

Kommunalbestyrelsen har på mødet 21 december 2017 i forbindelse med salg af ejendom i Tracéet nord besluttet, at Lundtoftegårdsvej nord (strækningen fra lundtofteparken – Rævehøjvej inkl. krydsombygninger, herunder krydset Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej) finansieres af salget samt udbygningsaftale, der udarbejdes i forbindelse med lokalplan for ejendommen.

Lovgrundlag

Vejlovens §15, Kommunalbestyrelsen bestemmer hvilke nye offentlige veje og stier, der skal anlægges.

Økonomi

Der er i budget 2018-2023 afsat anlægsmidler på "Cykeltunnel Lundtofte - Afledte foranstaltninger DHG" (projekt 0060620125).

Der er en samlet anlægssum på 10.147.577 kr. fordelt på årene:

Trafikanlæg/ kommunale veje	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Cykeltunnel Lundtofte - Afledte foranstaltninger DHG".	100.000	200.000	200.000	3.382.359	3.382.359	3.382.359

(2018 prisniveau [kr.]

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Udskudt med henblik på yderligere belysning af det historiske materiale, der ligger til grund for sagen.

Bilag

Forslag til ny stitunnel til Letbanestation Lundtofte

Punkt 8: Prinsessestien 5, Lyngby - Friboeshvile - Bevilling til reetablering mv. og drift (Beslutning)

82.20.00-P20-26-18

Resume

Økonomiudvalget har bedt om forslag til fremtidig anvendelse af ejendommen Prinsessestien 5, 2800 Kgs. Lyngby (Friboeshvile), som tidligere er udlejet til havecenter. Forvaltningen peger på i en første fase at reetablere det tidligere lejemål og indlemme det i det samlede parkområde med lavt plejeniveau, samt at bondehus og træskur åbnes op for forskellige forenings-, formidlings- og kulturaktiviteter - sidstnævnte forvaltet i regi af Stadsarkivets samlede aktivitetsområde. Reetableringen mv. forudsætter igangsætning af et anlægsarbejde, ligesom "aktivering" af bondehus og træskur forudsætter beslutning om ændret anvendelse samt tilførsel af den nødvendige driftsøkonomi.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. i 2019, der indarbejdes i budget 2019-2022
2. bondehus og træskur anvendes fremadrettet til forenings-, formidlings- og kulturaktiviteter
3. der afsættes yderligere 0,050 mio. kr. til afledt drift af arealstykke A (inkl. bygninger) i budget 2018, der finansieres af driftspulje til bygningsvedligehold i 2018
4. der afsættes yderligere 0,150 mio. kr. årligt til afledt drift af arealstykke A (inkl. bygninger) i budget 2019-2022.

Sagsfremstilling

Ejendommen Prinsessestien 5 (Friboeshvile) har indtil juni 2017 været udlejet til Lyngby Havecenter. Det tidligere udlejede område omfatter i alt 13.429 m² fordelt på arealstykkerne A og B, jf. vedhæftede tegning (bilag). Arealstykket A omfatter primært adgangsvej til parkeringsområde, parkeringsområde samt bondehus og træskur. Arealstykket B omfatter et indhegnet område med væksthuse, plantebede mv. samt et større grønt område. Det grønne område henligger dels som en lille grønning med engkarakter, dels som sumpet træbevoksning.

Ejendommen er i sin helhed omfattet af Mølleåfredningen, der har til formål at opretholde og muliggøre forbedringer af de kulturhistoriske, landskabelige og biologiske værdier, der er knyttet til området omkring Mølleåen. Fredningsbestemmelserne angiver specifikt for den hidtil udlejede del af ejendommen, at der kan drives gartnerivirksomhed fra ejendommen, men at området, når der ikke længere drives gartnerivirksomhed, skal indgå i Friboeshviles park og dermed i den almindelige kommunale anvendelse af ejendommen.

Økonomiudvalget behandlede 1. marts 2018 forskellige modeller for den fremtidige anvendelse, herunder bl.a. reetablering af det tidligere lejemål til park og indlemning i det samlede parkområde samt genskabelse af historisk park og udvidelse af formidlingsaktiviteter mv. Økonomiudvalget besluttede, at ejendommen ikke skulle genudbydes som havecenter, og at der skulle genoptages sag vedrørende udnyttelse/muligt udbud af bygningerne på anden publikumsorienteret vis.

Forvaltningen peger på en faseopdelte udvikling af området, således at der nu afsættes anlægsmidler til at reetablere det tidligere lejemål og indlemme det i det samlede parkområde med lavt plejeniveau (arealstykke B). I en senere fase kan der eventuelt arbejdes med en videreudvikling af området. For så vidt angår arealstykke A inkl. bondehus og træskur kan det anvendes til en række forskellige forenings-, formidlings- og kulturaktiviteter under forudsætning af, at der afsættes anlægs- og driftsøkonomi til formålet.

Anlægsarbejdet på arealstykke B vil blandt andet omfatte vurdering af væksthuses tilstand samt nødvendige miljøundersøgelser af området, idet der bl.a. ligger gamle jernbanesveller på arealet, ligesom der kan være anvendt kemiske plantemidler mm. Dertil kommer, at der skal anvendes midler til at fjerne hegn, belægninger og væksthuse (hvis

tilstanden er for dårlig til fortsat anvendelse) m.v. samt tilsåning med græs og beplantning som ”naturskov” med lavest mulige plejeniveau inden for fredningsbestemmelsernes retningslinjer. Såfremt væksthuset ikke kan forblive, vil der blive etableret let bygningsværk, såfremt budgetrammen tillader dette. Det er et forsat ønske at opretholde et "bygningsværk", som pt. er tilladt inden for fredningsrammen. Tilstanden for bondehuset og træskuret vil sideløbende blive afdækket, herunder eventuelle behov for mindre renoveringer/istandsættelser.

Ejendommen vil med denne model kunne fremstå som et (delvist) offentligt tilgængeligt og sammenhængende område drevet af kommunen med lavest mulige driftsomkostninger. De afledte udgifter forbundet med drift af arealområde B kan først opgøres i sammenhæng med afklaring af det endelige anlægsprojekt, herunder eventuel vedligeholdelse af væksthus, vedligeholdelse og pleje af det grønne areal mv.

Anlægsprojektet forventes gennemført i 2019.

Lovgrundlag

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

Etablering af kapacitet ved nybygning eller ved nyindrettelse og ændret anvendelse af eksisterende bygninger kan tillige kræve lokalplanlægning samt tillæg til kommuneplanen. Særskilt sag om dette forelægges Byplanudvalget på et senere tidspunkt.

Ejendommen er omfattet af Mølleåfredningen, som er tinglyst på ejendommen og sætter den overordnede ramme for den fremtidige anvendelse (fredningsbestemmelserne foreskriver, at det tidligere udlejede område skal være park, når der ikke længere skal drives planteskole). I forhold til fredningens rammer skal der foretages en vurdering af, om tiltag vil kræve dispensation fra fredningen.

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

Økonomi

Anlægsøkonomi

Det er på nuværende tidspunkt vanskeligt at estimere det konkrete anlægsbehov meget præcist, da det blandt andet vil være betinget af omfanget af en eventuel jordforurening og behov for bortskaffelse af denne. Den byggetekniske tilstand af bondehus og træskur skal også vurderes, og omfang af nødvendige renovering/istandsættelse skal estimeres. Forvaltningen peger på, at der afsættes et anlægsbudget på 0,5 mio. kr. i 2019 til at dække ovenfor beskrevne "minimums"-løsning. Udgifterne vil omfatte betaling af eksterne rådgivere i forbindelse med udarbejdelse af byggetekniske- og miljømæssige vurderinger, konkret entreprenørarbejde mv.

Afledt drift

Idet ejendommen tidligere har været udlejet, har noget af driften af ejendommen påhvilet forpagter. Det gælder blandt andet udgifter til vedligehold af udearealer, indvendig bygningsvedligehold, snerydning og rengøring. Forvaltningen har søgt at vurdere de afledte driftsudgifter forbundet med anvendelse af arealstykke A inkl. bygninger, som kan tages i anvendelse. Der er dels foretaget en vurdering af udgifterne til drift af en tom og ubenyttet ejendom, dels udgifterne til drift af en ejendom, der er åben for forskellige forenings-, formidlings- og kulturaktiviteter - sidstnævnte, hvor ejendommen indgår i Stadsarkivets samlede aktivitetsområde i lighed med de øvrige bygninger og arealer på området.

Minimumsudgifter til drift af ejendommen (arealstykke A) omfatter forsyningsudgifter til el, vand og varme, udgifter til vedligeholdelse af udendørsarealer (grusareal mv.) og grundejerforpligtelser, bygningsforsikring, bygningsvedligehold til akut vedligehold af klimaskærm og teknisk anlæg samt ejendomsservice og administration. Forvaltningen vurderer, at

beløbet vil være ca. 100.000 kr årligt. Det eksisterende driftsbudget (41.000 kr i 2019-priser) er således ikke tilstrækkeligt til, at ejendommen og bygningerne kan anvendes umiddelbart.

Hvis bondehus og træskur skal anvendes, så vil der være højere udgifter til blandt andet forsyning, ejendomsservice, rengøring mv. samt indvendig bygningsvedligehold. Forvaltningen vurderer, at udgifterne i så fald vil beløbe sig til ca. 191.000 kr. årligt. Afledt drift i 2018 finansieres af det eksisterende budget til planlagt vedligehold af kommunale ejendomme, for 2019 og frem finansieres budgetbehovet delvist af det eksisterende driftsbudget (41.000 kr i 2019-priser), således at netto budgetbehovet til afledt drift bliver 150.000 kr.

De afledte udgifter til drift af det fremtidige og "renoverede" arealstykke B kan ikke opgøres på nuværende tidspunkt og afventer derfor budgetlægning.

I forbindelse med afklaring af anvendelsen af arealstykke B, vil der skulle ske en vurdering af de afledte udgifter til drift af dette.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022	Varig?
Rådgivning og forundersøgelser	Økonomiudvalg/ anlæg	0	500.000 kr	0	0	0	Nej
Bygningsvedligehold	Økonomiudvalg / Kommunale Ejendomme	14.000 kr	54.000 kr.	54.000 kr.	54.000 kr.	54.000 kr.	Ja
Bygningsdrift	Økonomiudvalg / Kommunale Ejendomme	25.000 kr	95.000 kr.	95.000 kr.	95.000 kr.	95.000 kr.	Ja
Rengøring	Økonomiudvalg / Kommunale Ejendomme	11.000 kr	42.000 kr	42.000 kr	42.000 kr	42.000 kr	Ja
Eksisterende budget, bygningsvedligehold Kommunale Ejendomme	Økonomiudvalg / Kommunale Ejendomme	-50.000 kr	0 kr.	0 kr.	0 kr.	0 kr.	Nej
Eksisterende budget bygningsdrift	Økonomiudvalg / Kommunale Ejendomme (Udlejning)	0	-41.000 kr.	-41.000 kr.	-41.000 kr.	-41.000 kr.	Ja
I alt (kassen)		0	650.000 kr.	150.000 kr.	150.000 kr.	150.000 kr.	

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

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Kultur- og Fritidsudvalget for så vidt angår indstillingspunkt 2.

Byplanudvalget for så vidt angår indstillingspunkt 2.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår indstillingspunkt 1, 3 og 4.

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 19. september 2018, pkt. 11:

Byplanudvalget, den 19. september 2018

Ad 2) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Ad 1, 3, 4) Anbefalet.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 20. september 2018

Ad 2) Anbefalet. Udvalget foreslår, at muligheden for opsætning af brændekomfur i træskuret undersøges.

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

Økonomiudvalget, den 27. september 2018

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Kultur- og Fritidsudvalgets protokollat anbefalet.

Ad 3) Anbefalet.

Ad 4) Anbefalet.

Sigurd Agersnap (F) var fraværende, i stedet deltog Hanne Agersnap (F)

Kommunalbestyrelsen, den 4. oktober 2018

Ad 1-4) Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Jan Kaspersen (C).

Bilag

Oversigtskort Prinsessestien 5

Punkt 9: CO2-reduktionsplan 2018-21 - Genforelæggelse (Beslutning)

00.16.00-P15-6-17

Resume

Forvaltningen har udarbejdet CO2-reduktionsplan 2018-21 og det foreslås at denne godkendes.

I stedet for at politikerne skal tage stilling til en CO2-reduktionsplan hvert år, anbefaler forvaltningen, at der laves en 4-årig plan, som suppleres med årlige statusnotater. I forbindelse med udarbejdelsen af planen for 2018-2021 foreslår forvaltningen ligeledes, at planen forholder sig til de relevante af FN's bæredygtigheds mål, og hvordan planen kan bidrage til deres opfyldelse.

I forbindelse med udarbejdelsen og implementeringen af kommunens bæredygtighedsstrategi foreslår forvaltningen, at CO2-reduktionsplanen på sigt overgår til at blive en del af en Klima- og Bæredygtighedsplan.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har sat et mål om 25% CO2-reduktion inden 2025 i forhold til 2015.

Kommunens indsatser for at nå dette mål har siden 2014 været beskrevet i en årlig CO2-reduktionsplan.

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

Flerårige indsatser og langsigtet effekt

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

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

Hertil kommer en håndfuld nye tiltag og pilotprojekter.

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

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

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

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

FN's bæredygtighedsmål

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

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

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

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

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

Lovgrundlag

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

Økonomi

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

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

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

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

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Supplerende sagsfremstilling

CO2-reduktionsplan 2018-21 blev fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget i april, men blev udskudt med ønske om en skærpelse og målretning af de fremadrettede initiativer i planen.

Forvaltningen har revideret og skærpet CO2-reduktionsplan 2018-21 (revideret bilag vedlagt) og det foreslås, at denne godkendes.

Der er foretaget følgende skærpelse af CO2-reduktionsplan 2018-21, siden fremlæggelsen i april:

- 1) Indholdsfortegnelse er gjort mere overskuelig
- 2) Der er lavet en indledning, som forklarer "hvorfor 2018-21?" og "hvad er nyt?"
- 3) Under hvert fyrtårn er der lavet en opdeling mellem, nye og eksisterende aktiviteter.
- 4) Oversigt over hvordan FN's bæredygtighedsmål er influeret af CO2-reduktionsplanen er ført om i bilag. -samt mindre justeringer og opdateringer.

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Anbefalet.

Forvaltningen udarbejder supplerende notat der belyser mulighederne for at sætte et mere ambitiøst mål og for at øge nedbringelsen af CO2.

Supplerende sagsfremstilling

Supplerende notat vedlagt, jf. Teknik- og Miljøudvalgets protokollat (bilag).

Kommunalbestyrelsen, den 4. oktober 2018

Godkendt, idet Teknik- og Miljøudvalget arbejder med at hæve ambitionsniveauet i forbindelse med årlig afrapportering på CO2 reduktionsplanen.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Jan Kaspersen (C).

Bilag

Revideret CO2 Reduktionsplan

Bilag til KMB - notat om øget CO2 reduktionsmål 2025 250918

Reduktionsplan 2018-2021

Punkt 10: Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - status 2018 (Orientering)

05.01.02-G00-3-15

Resume

Der gives et samlet overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og lang sigt.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at status for udgifter i forbindelse med letbaneprojektet tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Denne sag giver et overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og lang sigt. En status på letbaneprojektets økonomi blev sidst fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 5. oktober 2017, siden da er der besluttet tilkøb af rilleskinnespor på udvalgte delstrækninger.

Anlæg og drift af letbanen er blevet udbudt, og ejerkredsen har truffet beslutning om indgåelse af entreprenørkontrakter og dermed igangsat arbejdet med letbaneprojektet. Det forventes, at letbanen kan sættes i drift i 2025.

Nedenfor ses de udgifter, som allerede er godkendte, og derfor er beløbene allerede indarbejdet i budget 2018 og overslagsårene 2019-2022. Forvaltningen vil løbende revurdere de estimerede beløb - herunder fordeling på de enkelte budgetår - og fremlægge justeringer til de fremadrettede udgifter til godkendelse i takt med, at der opnås større indsigt i opgaver i forbindelse med letbanen og dennes følgeprojekter.

I efteråret 2018 forelægges en sag, der beskriver de største konsekvenser for trafikafviklingen under anlæg af letbanen, herunder håndtering af busdriften samt de økonomiske konsekvenser heraf.

Indskud til letbaneprojektet:

Lyngby-Taarbæk Kommunes indskud i letbaneprojektet, som ses nedenfor, er uændret.

Mio. kr. (2018-priser)	2018	2019	2020-56 (årligt)*
Indskud til letbaneprojektet	14,070	14,328	14,587

*2020-prisniveau

Tilkøbsydelse:

Letbaneprojektet består endvidere af en række tilkøbsydelse. I tabellen nedenfor ses de på nuværende tidspunkt godkendte tilkøbsydelse i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er indgået aftaler omkring tilkøbsydelse med Hovedstadens Letbane, herunder at ydelseerne lånefinansieres fra låneoptagelsestidspunktet indtil 2056.

Mio. kr. (løbende priser)	2018	2019	2020-56 (årligt)
Rilleskinnespor på udvalgte strækninger, DTU-alternativet, Anker Engelunds Vej (sideudvidelse), tiltag på	27,270	5,109	5,109

parkeringsøgeringen og ny parkeringskonstruktion syd for Lyngby Torv

I alt

Herudover etableres en forlængelse af stitunnel på Lyngby Station til Lehwaldsvej (2,534 mio. kr. fordelt i 2021/2022) og en sideudvidelse af Lundtoftegårdsvej (13,618 mio. kr. i 2021). Disse anlægges i forbindelse med letbaneprojektet, og derfor indgås tilkøbsaftale men uden lånefinansiering, dvs. afsat som projekter i kommunens investeringsoversigt.

Afledte anlægs- og driftsudgifter:

Nedenstående henholdsvis afledte anlægs- og driftsudgifter er indarbejdet:

Mio. kr. (2018/19-priser) - Anlæg	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trafiksignaler	-	2,465	2,144	2,144	2,680	-	-
Etablering af omgivelser og cykelparkering mm ved letbanestationer	-	-	0,507	1,038	3,008	3,008	3,008
Lukning af Klampenborgvej - nyt byrum	-	-		1,267	1,267	4,242	2,536
I alt	-	2,465	2,651	4,449	6,955	7,250	5,544

Mio. kr. (2018/19-priser) - Drift	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Foreløbige vurderinger og analyser af allerede lokaliserede lokale trafikproblemer, Loop City- samarbejdet - tilskud til projektleder hos Loop City, Koordinering i forbindelse med grave- og ledningsarbejde, Styring, koordinering, myndighedsbehandling (byg, vej, miljø mm)	4,86	4,46	3,65	2,40	2,40	1,00	1,00
Busdrift (omlægninger og passagertab)	1,03	3,69	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06
Stationsomgivelser (remhold, snerydning, vedligehold, beplantning mm.)	-	-	-	-	-	0,50	0,50
I alt	5,89	8,15	4,71	3,46	3,46	2,56	2,56

Lovgrundlag

Anlægslov for letbane på Ring 3 blev vedtaget i Folketinget i maj 2016.

Økonomi

Nedenfor ses akkumulerede opgørelser over ovenstående tabeller:

Mio. kr. (2018-priser)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Indskud til letbaneprojektet	14,07	14,33	14,59	14,86	15,12	15,40	15,68
Tilkøbsydelse (15 pct. "up front") + årlige ydelse	27,27	5,11	5,11	5,11	5,11	5,11	5,11
Afledte anlægsudgifter	-	2,47	2,65	4,45	6,96	7,25	5,44
Afledte driftsudgifter	5,89	8,15	4,71	3,46	3,46	2,56	2,56

Driftstilskud korrigeret for busbesparelser

Kommunernes samlede andel af indskuddet til dækning af de årlige driftsomkostninger, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet passagerindtægterne, er på det nu kendte grundlag 44 mio. kr. årligt i 2013-priser (svarende til 48,6 mio. kr. i 2018-priser). I beløbet indgår ikke effekten af kommunernes tilpasning af busdriften efter åbning af letbanen. Med en busbesparelse på ca. 10% reduceres beløbet til ca. 28 mio. kr. (svarende til 30,9 mio. kr. i 2018-priser).

Lyngby-Taarbæk Kommunes andel er knap 9,7 mio. kr. (svarende til 10,7 mio. kr. i 2018-priser, ekskl. busbesparelser) og 6,2 mio. kr. (svarende til 6,9 mio. kr. i 2018-priser, inkl. busbesparelser), såfremt anlægslovens fordelingsnøgle anvendes (svarende til 22% for Lyngby-Taarbæk Kommune).

Ovenstående beregninger af passagerindtægterne er estimeret på baggrund af det passagergrundlag, der er beskrevet i VVM og udredningen for letbaneprojektet. I bilag er nærmere opstilling af det estimerede passagergrundlag (bilag).

Driftsomkostningerne er forbundet med stor usikkerhed og afhænger bl.a. af kommende passagertal og mulige busbesparelser. Det forventes, at der i 2019 foreligger et opdateret estimat på de kommende driftsomkostninger fra 2025.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 27. september 2018

Anbefalet.

Sigurd Agersnap (F) var fraværende, i stedet deltog Hanne Agersnap (F)

Kommunalbestyrelsen, den 4. oktober 2018

Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Jan Kaspersen (C).

Bilag

Passagergrundlag for letbanen

Punkt 11: Ideer til pilotprojekter for borgerinddragelse (Beslutning)

00.01.10-A00-6-18

Resume

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens opstartsforløb i foråret 2018 har Kommunalbestyrelsen tilkendegivet, at man ønsker at arbejde mere målrettet og systematisk med borgerinddragelse i indeværende periode. På baggrund heraf drøfter og anbefaler alle fagudvalg eventuelle supplerende pilotprojekter, som afprøves i 2018-2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det besluttes hvilke eventuelle borgerinddragelsesinitiativer, der kan iværksættes som pilotprojekter i 2018-2019.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen tilkendegav på seminariet den 19. januar 2018, at man ønsker at arbejde målrettet med borgerinddragelse i indeværende periode. I forlængelse heraf afholdte Kommunalbestyrelsen et temamøde den 8. maj 2018 om borgerinddragelse, med afsæt i et oplæg af Steffen Löfvall (bilag) og KL's inspirationsmateriale med erfaringer fra andre kommuner (bilag). Forvaltningen har efterfølgende sammenfattet følgende materiale, herunder:

1. Kortlægning af borgerinddragelsesaktiviteter inden for de seneste to år samt pipeline for planlagte borgerinddragelsesinitiativer det næste år (bilag).
2. Forvaltningens vurdering af de foreslåede borgerinddragelsesinitiativer ved Kommunalbestyrelsens temamøde den 8. maj 2018 (bilag).

Med afsæt i ovenstående materiale og drøftelser aftalte gruppeformændene i juni 2018, at fagudvalgene drøfter mulige pilotprojekter inden for eget udvalgsområde og anbefaler eventuelle yderligere pilotprojekter, som afprøves i 2018-2019 med henblik på Økonomiudvalgets beslutning af et samlet sæt af pilotprojekter i 2019.

Formålet er at afprøve supplerende borgerinddragelsestiltag for at opbygge mere varieret erfaring i Lyngby-Taarbæk Kommune med at inddrage borgerne, så kommunen i løbet af indeværende periode kan arbejde mere systematisk med at inddrage borgerne inden for alle områder.

I forlængelse af Økonomiudvalgets beslutning i september 2018, konkretiserer forvaltningen de enkelte forslag, herunder konkret form, indhold og proces, til det relevante fagudvalgs endelige vedtagelse i efteråret 2018. Forvaltningen anbefaler, at pilotprojekterne evalueres ved årsskiftet 2019-20.

Til orientering besluttede Kommunalbestyrelsen på Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalgets anbefaling at nedsætte et opgaveudvalg efter Styrelseslovens § 17, stk. 4. vedr. bæredygtighed i august 2018.

Til orientering er der på Teknik- og Miljøudvalgets område i dag følgende faste borgerinddragelsesaktiviteter:

- Høringer, herunder borgermøder i forskellige former, i forhold til bl.a. trafikstrategi, trafiksikkerhedsplan, støjhandlingsplan, affaldsplan, vandforsyningsplan, miljøtilsynsplan, VVM- og miljøredegørelser mm
- Forhåndsdialoger med fx grundejerforeninger, nedsatte råd, følgegrupper og borgere generelt forud for fx udviklingstiltag, hvor muligt

- Faste mødefora for borgerinddragelse og interessentinddragelse, fx møder med den lokale afdeling for Danmarks Naturfredningsforening, Cyklistforbundet m.v.

Forvaltningen peger på følgende temaer og tiltag inden for Teknik- og Miljøudvalgets område, hvor der med fordel kunne afprøves nye former for borgerinddragelse gennem pilotprojekter:

- Afprøvning af nye metoder på områder, hvor der allerede foregår borgerinddragelse.

Proces

Kommunalbestyrelsen beslutter med baggrund i fagudvalgenes ideer, hvilke pilotprojekter der arbejdes videre med. Med udgangspunkt heri, udarbejdes forslag til udmøntning, herunder metodevalg, varighed, målgruppe samt finansieringsbehov, med henblik på endelig beslutning i Kommunalbestyrelsen.

Der vil i den forbindelse blive nærmere formuleret, hvorledes borgernes behov, perspektiver og ideer kommer bedst frem i løbet af pilotprojekterne.

Lovgrundlag

Styrelsesloven § 17.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser afhænger af, hvilke nye pilotprojekter for borgerinddragelse, der konkret igangsættes.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Anbefalet idet udvalget fortsat arbejder med borgerinddragelse ved konkrete initiativer og planer, herunder ved nedsættelsen af § 17, stk. 4 udvalg for bæredygtighed.

Bilag

Nærdemokrati

Lyngby Taarbæk Borgerinddragelse og samskabelse

Fremtidens lokaldemokrati

10 gode eksempler på borgerinddragelse og nye demokratiformer i kommunerne

Forvaltningens vurdering af pilotprojekter

Samlet kortlægning af borgerinddragelsesaktiviteter i LTK

Punkt 12: Anmodningssag vedr. vinterbekæmpelse og serviceaftaler

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

Sigurd Agersnap (F) og Richard Sandbæk (C) har anmodet om optagelse af en sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

Der anmodes om en sag til drøftelse af mulige initiativer i forhold til vinterbekæmpelse, og alle Kommunalbestyrelsens medlemmer inviteres til drøftelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Godkendt, idet der optages en sag på næste Teknik- og Miljøudvalgsmøde, som gennemgår nedenstående:

Gennemgang af Ankestyrelsens afgørelse og de oprindeligt påklagede forhold, samt kommunens mulighed for at udfordre eller ændre præmisserne for afgørelsen.

Kommunens mulighed for at anvende Privatvejlovens § 83 til hhv. helt eller delvist at overtage grundejerne forpligtelser i forbindelse med vinterbekæmpelse.

Punkt 13: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Revurdering af støjskærm ud for Kongevejen 168-174
- Lovliggørelse af haveforeningshuse inden for skovbyggelinjen - Bredebovej 2
- Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2019
- Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Forslag om regulativ for jord
- Revidering af vinterregulativ for veje og stier i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Cykelstrategi
- Endelig godkendelse af tillæg nr. 3 til Spildevandsplan 2014-2018, afvanding af del af Buddingevej og Hovedstadens Letbane
- Præsentation af Trafikmodel
- Trafikafvikling under anlæg af letbanen, herunder ledningsomlægninger
- Busomlægninger under anlæg af letbanen
- Parkeringsøgeringen
- Trafikanalyse for supplerende af basisløsning for Letbanen langs Buddingevej.

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 19. september 2018

Taget til efterretning.

Punkt 14: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

Naturrådets anbefalinger til Grønt Danmarkskort.

Det lokale Naturråd, som dækker kommunerne: Allerød, Egedal, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner, har i juni måned afsluttet arbejdet med anbefalinger til Grønt Danmarkskort. Kommunalbestyrelserne skal inddrage Naturrådets rapport (bilag) i arbejdet med kommuneplanstrategi/revision af kommuneplan. De enkelte kommuner forventes at lægge en nyhed på hjemmesiden med link til Naturrådets rapport.

Naturrådet har en række generelle anbefalinger til udpegning af arealer til Grønt Danmarkskort. For Lyngby-Taarbæk Kommunes vedkommende har Naturrådet derudover følgende forslag til udvidelser af de eksisterende udpegninger til Grønt Danmarkskort:

- Kollelev Mose og Sortemose i Virum bydel
- Riderute fra Fortunporten ved Jægersborg Dyrehave til Esrum Kloster (gennem flere kommuner)

Rådets sammensætning (bilag) og baggrundsnotat indeholder uddybning af naturrådets arbejde og rapport (bilag). Rådet er nu nedlagt.

Fremkommelighedsudvalg

Transport-, bygnings- og boligministeren har nedsat et fremkommelighedsudvalg, som består af en række kommuner i hovedstadsområdet, Vejdirektoratet og Movia. Fremkommelighedsudvalgets formål er, at kommunerne sammen skal tænke i trafikal fremkommelighed på strækninger af en vis trafikal betydning, der går på tværs af flere kommunegrænser og vejmyndigheder. Udvalget skal undersøge konkrete tiltag for optimering og samordning af trafiksignalerne, der af udvalget anses som relevante for at forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet. Desuden kan der eksempelvis undersøges ud- og ombygninger af kryds, koordinering af vejarbejder, omkørselsruter, adgangssanering mv.

På baggrund af undersøgelser af det strategiske vejnet, som udpeges af Vejdirektoratet i samarbejde med kommunerne, skal mulige tiltag til optimering af fremkommelighed i Hovedstadsområdet gennemgås under hensyn til fordele og ulemper ved de foreslåede tiltag. Fremkommelighedsudvalget skal derefter opstille en prioritering af tiltagene baseret på trafikal effekt, inklusiv et forslag til en implementeringsplan. Såfremt udvalget er enige om tiltagene, skal der udarbejdes anbefalinger til udgiftsdeling mellem stat og kommuner for de foreslåede tiltag.

Ovenstående prioriterede projektliste med udgiftfordeling mellem kommuner og stat skal præsenteres for Transport-, bygnings- og boligministeren i januar 2019. Forinden eller sideløbende med præsentationen til Transport-, bygnings- og boligministeren, vil de af undersøgelsens resultater, som vil have konsekvenser for Lyngby-Taarbæk Kommune, blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 19. september 2018

Taget til efterretning.

Bilag

Naturrådets rapport

Naturrådets sammensætning

Baggrundsnotat