

# **REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2014-2017 d. 16-08-2017**

**Mødedato** Onsdag d. 16. august 2017 kl. 16:00

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Delegationsplan (Beslutning).....	3
Projekt for ombygning af Kanalvej - godkendelse af principskitse og anlægsøkonomi (Beslutning)..	5
Genforelæggelse: Principskitse Firskovvej (Beslutning).....	8
Genforelæggelse: Visionsplan for supercykelstier til indarbejdelse i kommuneplan (Beslutning).....	11
Lokalplanforslag 279 for etageboliger på Akademivej (Beslutning).....	14
Knudepunktsanalyse for Jernbanepladsen/Lyngby Station (Beslutning).....	18
Principskitse Lundtoftegårdsvej - krydsudformning på nordlige del (Beslutning).....	22
Lundtoftegårdsvej - foreløbig vurdering af trafikafvikling syd for Rævehøjvej - (Beslutning).....	25
Genforelæggelse: Støjskærm på Kongevejen ved Birkevang syd (Beslutning).....	29
Skovridergårdsvej 60 - Nedlæggelse og salg af vejareal mod Frederiksdalsvej (Beslutning).....	33
Notat om regulativ og vilkår for leje af Lyngby Torv (Beslutning).....	35
Genforelæggelse: Forslag om etablering af busbane på Bagsværdvej (Beslutning).....	38
Status på letbaneprojektet medio 2017 (Orientering).....	43
Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - status august 2017 (Orientering).....	46
Etablering af udeservering Jernbanepladsen 10-12 (Beslutning).....	50
Vej- og trafikforhold i forbindelse med letbaneprojektet (Beslutning).....	52
Lyngby-Taarbæks deltagelse i etablering af fiber og datahubanalyse i LOOP CITY (Beslutning).....	55
Ankestyrelsens afgørelse i sag om serviceaftale vedr. vinterbekæmpelse m.v. for private grundejere	59
Anmodningssag fra Søren P. Rasmussen om tilbud til unge (Beslutning).....	61
Lukket.....	62
Kommende sager.....	63
Meddelelser.....	64

# Punkt 1: Delegationsplan (Beslutning)

00.07.00-A00-1-17

## Resume

Arbejdet med at udarbejde en samlet delegationsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune er igangsat. Forslag til delegationsplan for Teknik- og Miljøudvalget fremlægges til udvalgets godkendelse.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at delegationsplanen godkendes.

## Sagsfremstilling

For at skabe et samlet og mere detaljeret indblik i beslutningskompetencen i de sager, som hvert år afgøres i Lyngby-Taarbæk Kommune, har forvaltningen kortlagt sags- og beslutningsgange mellem forvaltningen og de politiske niveauer inden for de hyppigst forekommende sagsområder. Med afsæt i Økonomiudvalgets beslutning den 4. maj 2017 har forvaltningen udarbejdet udkast til delegationsplan på udvalgets område. Delegationsplanen skal sikre gennemsigtighed i beslutningskompetencen og en smidig sagsbehandling. Delegationsplanen følger centerstrukturen, og bygger på følgende overordnede principper:

Kommunalbestyrelsen beslutter:

- visioner, politikker og strategier på kommunens samlede virksomhed såvel som på de enkelte fagområder.
- kommune- og lokalplaner
- fastlægger servicestandarder på alle fagområder, herunder etablering og nedlæggelse af tilbud
- økonomi, herunder tillægsbevillinger, reduktioner og flytning af midler mellem budgetområdet
- køb og salg samt låneoptagelse
- nedsættelse af udvalg, råd og nævn samt udpegning af medlemmer hertil
- tværkommunale samarbejder
- kontrakter og aftaler med eksterne samarbejdspartnere og selvejende institutioner
- uddeling af priser.

Økonomiudvalget:

- organisatoriske, personalepolitiske og styringsmæssige principper
- valg
- kommunens ejendomme.

Fagudvalg:

- handleplaner indenfor eget område
- økonomi indenfor eget budgetområde, herunder tilskud til aktører og aktiviteter samt budgetomplaceringer
- vedtægter for råd og nævn indenfor eget område
- retningslinjer for tilskud, fordeling og samarbejder for tilbud og ordninger indenfor eget område
- principper og opfølgning på kommunens virksomhed indenfor eget fagområde.

Delegationsplan for Teknik- og Miljøudvalget er udarbejdet ud fra ovenstående principper. Delegationsplanen forelægges igen i 2018, således den nytiltrådte Kommunalbestyrelse kan drøfte principperne i delegationsplanen.

## Lovgrundlag

Styrelseslovens § 17.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

## **Bilag**

Delegationsplan Teknik- og Miljøudvalget

## **Punkt 2: Projekt for ombygning af Kanalvej - godkendelse af principskitse og anlægsøkonomi (Beslutning)**

05.01.02-G01-1-15

### **Resume**

Som følge af vedtagelse af lokalplan 235 "Kanalvejsområdet nord" og salget af Kanalvejsgrunden, er der udarbejdet skitseprojekt for ombygning af Kanalvej. Skitseprojekt og den tilhørende anlægsøkonomi forelægges til godkendelse. Kanalvej forventes ombygget i 2018, mens vejen stadig er lukket for gennemkørende trafik.

Der skal endvidere afsættes midler til den fremtidige drift.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. skitseprojekt for Kanalvej godkendes som grundlag for den videre projektering med de overslag, som er angivet i økonomiafsnittet
2. der i tillæg til den aktuelle anlægsøkonomi indføres udbygningsaftalens konsekvenser i form af ekstra udgiftsbudget på 1 mio. kr. i 2018, og en tilsvarende indtægt i 2018, idet der tillige gives en anlægsbevilling
3. der afsættes midler på 108.000 kr. årligt til den fremtidige drift fra og med 2019 under Aktivitetsområde Trafik, og at dette indarbejdes i budgetgrundlaget for 2018-2021.

### **Sagsfremstilling**

Som følge af vedtagelse af lokalplan 235 "Kanalvejsområdet nord" og salget af Kanalvejsgrunden, godkendte Kommunalbestyrelsen den 20. november 2014 igangsætning af skitseprojekt for omlægning af Kanalvej. Skitseprojekt er nu udarbejdet og forelægges til godkendelse som grundlag for videre projektering og anlæg.

I forbindelse med udformning af den "nye" Kanalvej har grænsefladerne mod Kanalvejsgrunden, fredningen (fæstningskanal og Kanalpark) samt letbaneprojektet været styrende. Endvidere har der været ønske om at få sammenhæng og liv i området mellem lokalbanen og pladsen ved det nye Kanalvejsbyggeri, Kanalparken og Lyngby Storcenter. Der er udarbejdet et skitseprojekt (bilag) og notat (bilag), der beskriver tanker og grundlag for skitseprojektet samt anlægsoverslag. Skitseprojektet omfatter en ombygning af vejen, der sikrer hensigtsmæssig kapacitet og trafikafvikling, men som også muliggør, at der etableres et mere attraktivt byrum med bedre muligheder for "bløde" trafikanters færden på tværs af området.

Skitseprojekt for ombygning af Kanalvej

Kanalvej får en vejprofil med cykelsti i begge sider af vejen og 2 kørebaner, der er adskilt af en gennemgående 3 meter bred midterhelle fra Klampenborgvej til Toftbæksvej, som kun afbrydes i krydset ved parkeringskælderen/Varegården. Midterhellen giver god plads til træbeplantning og opstilling af vejbelysning. Der foreslås lysåbne, allergivenlige og vindfast træer som Fuglekirsebær eller Eg i en række. Det foreslås endvidere, at der sås pryd- og naturgræsblanding med engblomster under vejtræerne.

Mod Klampenborgvej tilsluttes Kanalvej i eksisterende signalkryds og tilpasses Letbaneprojektet. Mod Toftbæksvej tilsluttes Kanalvej i eksisterende signalkryds med svingbaner som i dag. Der etableres busstoppesteder i begge sider af vejen.

For at kunne afvikle trafikken til og fra parkeringskælderen samt til- og frafrakørsel fra varegård i Kanalvejsbyggeriet etableres signalanlæg med højre og venstresvingbaner. Da der er ønske om at betjene varegården med sættervognstog, etableres signaltekniske løsninger, der kan håndtere sættervogne, der bakker ind. Af trafikikkerhedsmæssige hensyn vil dette kun være tilladt uden for morgen og eftermiddagsspidsstimerne, og i første omgang i en forsøgsperiode på 1 år.

For at skabe sammenhæng mellem det nye Kanalvejsbyggeri, Kanalparken og Lyngby Storcenter etableres en hævet fodgængerflade foran pladsen ved det nye Kanalvejsbyggeri. Den hævede flade udformes med en mønsteret betonplade. På fortovsarealer anvendes betonbelægningssten svarende til fortovsbelægningen ved det nye byggeri på Kanalvej.

I den nordlige side af Kanalvej færdes fodgængere på fodgængerarealer på kanalvejsgrunden. På den sydlige side af vejen er det tænkt, at fodgængere benytter stier i Kanalparken eller langs kommende fæstningskanal.

Skitseprojekt og signaltekniske løsninger skal godkendes af politiet. Da Kanalvej er en busvej, er skitseprojekt endvidere sendt til kommentering hos Movia. Forvaltningen afventer tilbagemeldinger fra såvel Politi som Movia.

#### Dispensation fra fredningen

I forbindelse med Kanalvejsbyggeriet er der givet tilladelse til en midlertidig dispensation fra fredningen til inddragelse til byggepladsareal/vej. I alt ca. 360 m<sup>2</sup>. Dette areal er stort set sammenfaldende med det smalle område, hvor trafikken til og fra varegård skal afvikles, hvilket ikke er hensigtsmæssigt trafikalt, og derfor har forvaltningen anmodet fredningsnævnet om en permanent dispensation fra fredningen. I dag er træerne på arealet fældet, og der udlagt belægning i form af grus og asfalt.

#### Tidsplan

Der skal udarbejdes rådgiverudbud, detailprojekt og udbudsmateriale, og der skal afholdes licitation, så arbejdet kan påbegyndes forår 2018, og så det er muligt, at arbejdet kan stå færdigt 1.7.2018.

Det anbefales, at der afsættes midler til den fremtidige drift, jf. økonomiafsnittet.

### **Lovgrundlag**

Lov om offentlig vej § 8, stk 2

### **Økonomi**

Til Kanalvejsgrunden er der afsat en korrigeret anlægssum på 16,213 mio. kr. Beløbet blev frigivet tilbage i december 2013 sammen med rådighedsbeløbenes opførelse. I anlægssummen indgår beløb til støjværn - oprindeligt skønnet til 3,0 mio. kr. (2013-prisniveau). Den egentlige udgift forventes ca. 1 mio. kr. lavere. Budgetrest for støjværn indgår i stedet som del af finansieringsgrundlaget til vejanlæggelsen m.v.

Efter forbrug på 2.425 mio. kr. primært til anlæg af støjskærm er der et restbudget i størrelsesordenen 13,788 mio. kr.

Der er indgået udbygningsaftale med Danica på ca. 1 mio. kr. til signalanlæg. Det disponible budget til vejens anlæggelse m.m. udgør herefter ca. 14,776 mio. kr.

Ombygning af Kanalvej koster overslagsmæssigt ca. 14 mio. kr. Dette beløb dækker dels økonomisk estimat fra skitseprojekt (inkl. udbygningsaftale), samt ekstra udgift forbundet med etapevis ombygning af vejen (ca. 0,7 mio. kr.). I overslag fra rådgiver endvidere poster til administration, projektering og tilsyn og byggeledelse (15%) og udforudsete udgifter (25%).

Budgetlægningen af byggemodningen for Kanalvej strækker sig for nuværende ind i år 2020.

#### Afledt drift

Der etableres ekstra signalanlæg og beplantning på Kanalvej, der medfører øgede driftsomkostninger (bilag). Det foreslås, at der i budgettet indarbejdes 108.000 kr. årligt til afledt drift fra og med budgetåret 2019, og at dette indarbejdes i

budgetgrundlaget for 2018-2021.

Ud over midler, jf. ovenfor, er der også afsat midler under projektet Kanalvejsgrunden - Byrumsforskønnelse, disse skal bl.a. bruges i Kanalvejsparken. Midlerne periodiseres på Økonomiudvalgets møde i august. Til orientering udgør de korrigerede budgetbeløb herefter:

0,10 mio. kr. i 2017, 0,50 mio. kr. i hvert af årene 2018 og 2019, 3,0 mio. kr. i 2020, 4,611 mio. kr. i 2021, 3,0 mio. kr. i 2022 og 1,450 mio. kr. i hvert af årene 2023 og 2024. Anlægssummen udgør i alt 14,611 mio. kr. og frigivelse har fundet sted.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår pkt. 1

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår pkt. 2-3

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1) Godkendt.

Ad 2-3) Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Ad 2-3) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Ad 2-3) Godkendt.

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

## **Bilag**

Skitseforslag foreløbig

Notat om ombygning af Kanalvej

Kanalvej - overslag afledt drift

## Punkt 3: Genforelæggelse: Principskitse Firskovvej (Beslutning)

05.01.02-G00-16-15

### Resume

Kommunalbestyrelsen har den 31. maj 2016 godkendt iværksættelse af arbejdet med forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej. Skitseprojektet er nu udarbejdet og fremlægges til godkendelse, herunder at der indgås aftale med entreprenør til anlæg af vejen i foråret 2018. Da Firskovvej finansieres af Hovedstadens Letbane er anlæg af vejen under forudsætning af, at ejerkredsen beslutter sig for at gennemføre letbaneprojektet.

Der skal endvidere afsættes midler til den fremtidige drift.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår at

1. skitseprojektet for forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej godkendes
2. forvaltningen bemyndiges til at indgå aftale med entreprenør, på betingelse af, at det fremlagte anlægsoverslag overholdes, herunder at ejerkredsen godkender letbaneprojektet
3. der afsættes midler til de kommende driftsudgifter fra og med 2019 på 0,450 mio. kr. årligt under aktivitetsområde Trafik, som indarbejdes i budgetgrundlaget for 2018-2021.

### Sagsfremstilling

I forbindelse med letbaneprojektet besluttede Kommunalbestyrelsen den 3. september 2015 en række følgeprojekter for at sikre en acceptabel trafikafvikling i Lyngby. Et af følgeprojekterne var en forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej. Kommunalbestyrelsen godkendte efterfølgende, den 31. maj 2017, at forlængelse af Firskovvej blev gennemført efter principperne for en trafikvej med fortov, cykelsti og de fornødne svingbaner for at forhindre opstuvning på Firskovvej.

Forvaltningen har nu i samarbejde rådgiver udarbejdet et skitseprojekt samt anlægsoverslag for tilslutning til den eksisterende Firskovvej, forlængelsen til Jægersborgvej samt tilslutningen til Jægersborgvej. Teknisk notat og tegninger er vedlagt (bilag).

#### Skitseprojekt (bilag)

Det har i projektet vist sig mest fordelagtigt at udføre tilslutningen til eksisterende Firskovvej som rundkørsel, hvor bl.a. adgangsvej til eksisterende/kommende materielplads er indtænkt. Den endelige placering afklares dog først i forbindelse med projekt for materielgården. Ved løsning med rundkørsel sikres trafiksikkerheden og -afviklingen for både bilister, den tunge trafik samt de lette trafikanter. Der er desuden i det nye kryds en uensartet trafikstrøm, hvorfor et signalanlæg vil fungere dårligere til at afvikle trafikken. Løsning med rundkørsel skal tilpasses i anden etape af projektet, hvor det analyseres, hvordan eksisterende del af Firskovvej skal ændres.

Ved tilslutningen til Jægersborgvej foreslår forvaltningen i samarbejde med Vejdirektoratet et nyt signalanlæg, der samordnes med signalanlægget ved det eksisterende rampeanlæg ved Motorring 3. Der er valgt løsning med signalanlæg grundet den begrænsede plads, samt den korte afstand til de eksisterende signalanlæg ved mortorring 3. Der er i denne løsning medtænkt adgang til Jægersborgvej 64-66. Der skal i den forbindelse gennemføres dialog med den private grundejer for afklaring af krydsets udformning i forhold til ejendommen. Krydset udformes, så afviklingen og fremkommeligheden for cyklister på supercykelstien langs Helsingørmotorvejen sikres. Herudover udformes krydset med to højresvingsbaner til Firskovvej for at fremtidssikre anlægget til de trafikmængder, som trængselsanalyser viser. Krydset er opbygget i en størrelse så det dels kan afhjælpe trafikafviklingen i perioden for anlæg af letbanen, dels kan afvikle trafikken i 2024, når letbanen sættes i drift, og dels kan håndtere den fremtidige trafik i forbindelse med udviklingsprojekter i området. Signalanlægget vil signalteknisk kunne styres i forhold til de forskellige mængder af trafik.

Ved forlængelse af Firskovvej vil der opstå et behov for en ny adgangsvej til bl.a. Lyngby-Taarbæk rideklub, Stenrødgaard, beliggende på Jægersborgvej 53, der i dag benytter vejen parallelt med Motorring 3. Der er i skitseprojektet indarbejdet ny adgangsvej og dermed sørget for at bl.a. brugerne af rideklubben sikkert kan komme dertil. Den eksisterende adgangsvej til Jægersborgvej 53 kan ikke opretholdes i det nye kryds, da denne vil mindske kapaciteten og sikkerheden ved motorvejsramperne og i det nye kryds ved Firskovvej. Den endelige placering af adgangsvejen til Jægersborgvej 53, skal afklares i forbindelse med projektet for indretning af kommunens materialgårdsplads på Firskovvej.

Terrænforskelle i det grønne område langs lokalbanen håndteres i skitseprojektet og i anlægsoverslaget, og for at minimere jordarbejdet er det valgt, at den nye vej følger eksisterende terræn mest muligt. Da et delområde ved den eksisterende materielplads er forurenet vil der være behov for håndtering af jorden fra dette område.

Der er på nuværende tidspunkt igangsat en proces med udarbejdelse af VVM-redegørelse, lokalplan og kommuneplantillæg samt tillæg til Spildevandsplanen for arealerne, der skal anvendes ved forlængelsen af Firskovvej. Planerne skal i offentlig høring, og eventuelle ændringsforslag til projektet vil blive forelagt politisk.

Næste fase vil indeholde udarbejdelse af forslag til optimering/tilpasning af den eksisterende Firskovvej. Dette skal ske i sammenhæng med de øvrige udviklingsprojekter, der pågår eller er planlagt i området omkring Firskovvej, og vil indeholde forslag til, hvordan bl.a. parkeringen i området kan håndteres.

#### Tidsplan

Detailprojektering og udbud: august 2017 - marts 2018

Ejerkredsbeslutning om letbaneprojektet: november-december 2017

Kontraktindgåelse med entreprenør: april 2018

Anlæg: maj 2018 - november 2018

Af økonomiafsnittet fremgår de årlige udgifter til den fremtidige drift.

### **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje.

### **Økonomi**

Anlægsoverslag:

Rådgiverydelser, analyser samt tekniske undersøgelser: 5 mio. kr.

Anlæg af vejen: 25 mio. kr.

Supplerende tiltag bl.a. nedrivning, frikøb af Københavnerjord mm.: 5 mio. kr.

Optimering af den eksisterende Firskovvej inkl. rådgiverydelser: 15 mio. kr.

I alt: 50 mio. kr.

Der blev på økonomiudvalgsrådet 31. marts 2016 bevilliget 2,0 mio. kr. til igangsætning af foranalyser og projektering af forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej og en tilsvarende indtægtsbevilling i 2018, når/hvis ejerkredsen træffer

endelig beslutning om letbanen.

Hvis de indkomne tilbud fra entreprenørerne holdes indenfor den beskrevne anlægsramme, indgås kontrakt i forhold til det mest fordelagtige tilbud.

Forlængelse af Firskovvej samt optimering af den eksisterende vej finansieres med 50 mio. kr. af letbaneprojektet. Det er dog kommunen, der anlægger vejen, og foretager udlæg i den forbindelse. Disse forventes afholdt på en mellemregningskonto, der løbende udlignes af Hovedstadens Letbane. Der skal derfor ikke frigives yderligere midler fra kommunens budget.

Årlige driftsudgifter fra og med 2019 anslås til 450.000 kr., når Firskovvej er forlænget, og der er etableret en ny adgangsvej til Stenrødgård (afvanding, belysning, signalanlæg, skilte, vintervedligeholdelse, beplantning m.v.) (bilag).

## **Beslutningskompetence**

Økonomiudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Oversendt til Teknik- og Miljøudvalget.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

## **Bilag**

Vejtegninger

Oversigtsplan

Teknisk notat

Overslag på afledte driftsomkostninger

# Punkt 4: Genforelæggelse: Visionsplan for supercykelstier til indarbejdelse i kommuneplan (Beslutning)

05.01.02-G00-10-15

## Resume

Kommunerne i Region Hovedstaden har udarbejdet en visionsplan for supercykelstier 2017-2045. Denne forelægges nu til politisk behandling i kommunerne med henblik på, at den indarbejdes i de respektive kommuneplaner.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. visionsplanen for Supercykelstier 2017-2045 indarbejdes i den kommende kommuneplan
2. der ligeledes indarbejdes et areal til supercykelsti øst for Helsingørmotorvejen fra Jægersborgvej til Ermelundsstien i den kommende kommuneplan.

## Sagsfremstilling

Visionsplanen er et strategisk kort over Supercykelstier i Region Hovedstaden, og planen viser potentielle korridorer i et fremtidigt net af Supercykelstier frem mod 2045. Visionsplanen er Supercykelstisamarbejdets plandokument og udgangspunktet for arbejdet med at etablere Supercykelstier i Region Hovedstaden.

Visionsplanen er en udvidelse af det allerede planlagte rutenet på 28 ruter og 467 km. Det nye rutenet består af 45 Supercykelstier i et sammenhængende net på tværs af regionen og som strækker sig ind i region Sjælland via Roskilde Kommune. Rutenettet dækker alle kommuner i regionen (Tårnby, Dragør og Bornholm undtaget) og kobler derfor regionen sammen ved et udbygget net til gavn for pendlerne på cykel. De 45 ruter har en samlet længde på 740 km.

For Lyngby-Taarbæk Kommune er der tale om nedenstående ruter:

Rutenavn (nummer i visionsplanen)	Strækning i Lyngby-Taarbæk Kommune	Anslået overslagspris [mio. kr.]	Forventet anlægsperiode
Kulhusvej (6)	Ca. 6,5 km.	5,0-7,0	2030-2045
Banesti Hellerup-Lyngby (13)	Ca. 0,8 km.	6,0-10,0	2030-2045
Kongens Lyngby-Klampenborg	Ca. 3 km.	3,0-8,0	2018-2030

Ruterne kan findes i visionsplan for Supercykelstier 2017-2045 (bilag), på hhv. side 22, 29 og 31.

Såfremt projekterne indgår i kommuneplanen kan forvaltningen søge medfinansiering fra statslige eller europæiske puljer. Det er på nuværende tidspunkt ukendt hvilken medfinansieringsgrad der vil være for fremtidige supercykelstipuljer. Hidtil har kommunens andel af anlægssummen udgjort mellem 50 - 60 %. Efterhånden som ansøgninger til medfinansiering udarbejdes, vil sagerne blive fremlagt til politisk behandling (med henblik på reservationen af midler i de efterfølgende budgetår til realisering af projekter).

Det skal bemærkes at ruterne indgår i den langsigtede planlægning af cykelstier i kommunen, og linjeføringerne ligger i forlængelse af hhv. Furesø og Gentofte Kommune, hvilket stiller krav til koordinering af projekter.

I fællesskab med Vejdirektoratet har Lyngby-Taarbæk Kommune endvidere analyseret det fælles vejnet. En af konklusionerne er, at det vil være hensigtsmæssigt for den overordnede trafikafvikling på vejnettet at flytte supercykelstien langs Helsingørmotorvejen til at ligge øst for motorvejen på strækningen fra Jægersborgvej til Ermelundstien. Via Ermelundsstien føres supercykelstien tilbage til den vestlige side af motorvejen. Det foreslås, at også dette supercykelstiforløb indarbejdes i kommuneplanen. Stien anslås til ca. 1 km svarende anlægsomkostninger på ca. 4 mio. kr. Anlægsforventning i perioden 2018-2032.

## **Lovgrundlag**

Vejloven § 1, stk. 3) at sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter m.v. (formålsparagraf).

## **Økonomi**

Ingen. Planen realiseres i takt med at der afsættes midler til realisering af kommuneplanen.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 31. maj 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Jørn Moos (V) og Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 8. juni 2017

Oversendt til Teknik- og Miljøudvalget til nærmere belysning.

Supplerende sagsfremstilling

Forvaltningen har efter Økonomiudvalgets møde den 8. juni 2017 afdækket yderligere i forhold til økonomien i projektet "Banesti mellem Hellerup st. og Lyngby st. (13)".

Det kan oplyses, at de anslåede overslagspriser i visionsplanen er foretaget på et meget overordnet niveau. Der kan derfor ikke siges noget mere specifikt om økonomien på nuværende tidspunkt.

"Banesti mellem Hellerup og Lyngby" er anslået til samlet at koste mellem 75-100 mio. kr. at anlægge, heraf er Lyngby-Taarbæk Kommunes andel groft anslået til mellem 6-10 mio. kr. Der er i beskrivelsen af ruten også taget forbehold for mange af de usikkerheder, som kan forekomme, f.eks. nye broer eller broudvidelser, sikkerhedsforanstaltninger i forhold til jernbanen (jording, hegn mv.), meget jordarbejde og evt. støttemure/ ramper grundet store niveauforskelle mellem stien og de veje, som skal føre cyklisterne til stien.

Inden der træffes beslutning om en evt. etablering af stien, skal der foretages en screening af ruten, rutens præcise forløb skal fastlægges og økonomien skal undersøges nærmere. Desuden skal der opnås enighed med Gentofte Kommune, om hvornår stien eller dele heraf evt. skal etableres, da Gentofte har den største del af udgifterne til denne rute. Det er

Gentofte og Københavns Kommuner, der har foreslået stien. Hvis stien anlægges vil det være en meget stor fordel for cyklisterne, der kommer fra Lyngbysiden og skal mod København og omvendt.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Anne Jeremiassen (I) stemte imod.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Ad 1-2) Godkendt.

Anne Jeremiassen (I) stemte imod.

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

## **Bilag**

Visionsplan for Supercykelstier 2017-2045.

# Punkt 5: Lokalplanforslag 279 for etageboliger på Akademivej (Beslutning)

01.02.05-P16-2-17

## Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til Lokalplan 276 for boliger på Akademivej med tilhørende miljørapport til offentlig høring. Lokalplanen giver mulighed for at opføre 150 almene boliger på den nordlige del af KAB's areal ved Lundtoftevej, på arealet hvor boblehallerne ligger i dag.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der arbejdes videre med de trafikmæssige tiltag jf. det i sagen skitserede,
2. forslag til Lokalplan 276 for boliger på Akademivej og tilhørende miljørapport sendes i offentlig høring i 8 uger,
3. der sendes orienterende brev til omkringboende ejere, lejere, grundejerforeninger mv., jf. høringsområde
4. der i høringsperioden afholdes borgermøde om lokalplanforslaget, den tilhørende miljørapport og forslag til kommuneplantillæg 27/2013.

## Sagsfremstilling

På mødet den 26. januar 2017 besluttede Kommunalbestyrelsen at imødekomme Lyngby Boligselskabs ønske om at opføre 150 almene boliger, herunder 100 ungdomsboliger, 30 boliger til personer med lav betalingsevne samt 20 familieboliger på et areal ved Lundtoftegårdsvej/Akademivej. Denne plan vil efter Lyngby Boligselskabs opfattelse tilgodese kommunens behov for nye ungdomsboliger og små boliger til personer med lav betalingsevne.

Lokalplangrundlaget blev behandlet på Byplanudvalgets møde den 22. februar 2017, hvor et skitseforslag til de nye etageboliger på Akademivej blev godkendt som grundlag for ny lokalplan. Grundlag for nyt kommuneplantillæg blev godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 22. juni 2017 efter en forudgående høring om anvendelse af stueetagen til café, undervisning og kontor. Skitseforslaget omfatter en bebyggelse på ca. 10.500 m<sup>2</sup>. Bebyggelsens højde inkl. evt. teknik på tag/tekniketage må ikke overstige kote 67,50. Bebyggelsen foreslås formet som en lang, kurvet, sammenhængende bebyggelse, der følger letbanens fremtidige tracé.

På den baggrund foreslås Forslag til Lokalplan 276 for boliger ved Akademivej (bilag) med tilhørende miljørapport (bilag) fremlagt i offentlig høring. Høringsområdet fremgår af vedlagte kortbilag (bilag).

Eksisterende forhold og fremtidige matrikulære forhold

Lokalplanområdet omfatter et areal på ca. 10.500 m<sup>2</sup>. Arealet er ejet af Lyngby Boligselskab. Arealet udskilles som en selvstændig ejendom, der også fremover vil være ejet af boligselskabet, men vil blive en ny selvstændig afdeling i KAB. Den nye etageboligbebyggelse placeres nord for den eksisterende boligbebyggelse i Fortunen Øst. Der er i dag 23 p-pladser på terræn og 123 p-pladser i den eksisterende parkeringskælder på ejendommen. Ejendommen er beliggende inden for det stationsnære kerneområde, ca. 250-300 meter fra den kommende letbanestation på Akademivej.

Der er opført 2 boblehaller på arealet (tennisbaner). KAB ønsker at nedrive de eksisterende haller, da de er i dårlig stand. KAB vurderer, at de ikke bliver brugt tilstækkeligt til, at man vil foretage en dyr reovering.

Formål

Lokalplanens formål er at give mulighed for at bygge 150 nye almene boliger på den nordlige del af KABs ejendom Fortunen Øst. Desuden er der mulighed for at etablere undervisningslokaler, café og kontor i bebyggelsens stueetage.

Derudover er det lokalplanens formål at sikre, at nybyggeri fremtræder med en høj arkitektonisk kvalitet, samt at der etableres attraktive friarealer.

## Bebyggelsens omfang og placering

Bebyggelsen er formet som en lang, kurvet, sammenhængende bebyggelse, der følger letbanens fremtidige tracé. Byggefeltet følger denne form. Den nye boligbebyggelse skal variere fra en højde på 3 etager op til 7 etager. Byggefeltet opdeles i 5 byggefelter: Mod vest et byggefelt på 3 etager, dernæst 3-4 etager, 4-5 etager 5-6 etager og mod vest 7 etager. Bebyggelsen må maksimalt have en højde på 25 m, målt fra kote 42.60, inkl. tekniske installationer, og samlet må der højst opføres 11.000 m<sup>2</sup> etageareal inden for lokalplanområdet. Der skal etableres altaner til samtlige boliger. Altanerne skal placeres mod det indre gårdrum.

## Bebyggelsens ydre fremtræden

Bebyggelsen skal fremtræde som en homogen, sammenhængende bygning. Bygningens facader skal fremstå i lyse materialer, såsom teglsten, natursten, træ, puds, gennemfarvet plade, metal og glas. Facaderne i stueetagen skal udformes som transparente, ”åbne” facader, der understøtter og forstærker kontakten mellem stueetagen og pladsen. Altanerne skal være indeliggende som en naturlig integreret del af facadens struktur og mønster.

## Vej- og parkeringsforhold

Vejadgangen til ejendommen sker via Akademivej. Parkering sker på terræn, og der anlægges ialt 88 p-pladser på terræn og ca. 185 cykel p-pladser. Efter de gældende parkeringsnormer i kommuneplan 2013 skal parkeringsnormen for ungdomsboliger vurderes. Ifølge dette lokalplanforslag skal der for ungdomsboliger anlægges 0,3 p-plads pr. bolig. Denne parkeringsnorm blev forelagt i forbindelse med godkendelsen af plangrundlaget (Byplanudvalget, den 22. februar 2017). For øvrige etageboliger skal der anlægges 1,5 p-plads pr. bolig, dog 0,5 p-plads pr. 1 rumsbolig. For cykelparkering gælder, at der skal anlægges 1 cykel p-plads pr. 1-rumsbolig og 2,5 cykel p-plads for øvrige etageboliger.

I forbindelse med nybyggeriet nedlægges 23 p-pladser på det areal, som i dag er en del af Fortunen Øst, og der nedlægges 28 p-pladser i den eksisterende parkeringskælder. Disse p-pladser vil KAB reetablere inden for det eksisterende boligområde.

## Støjforhold

Der er udarbejdet en rapport om støj fra vejtrafik. Rapporten er vedlagt som bilag i miljørapporten. I lighed med bestemmelserne for det nye boligområde i Trongårdens byområde betragtes lokalplanområdet som "huludfyldning". Der kan derfor jf. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007, Støj fra veje, ses bort fra kravet om Lden 58 dB på facaden, idet man i stedet for betragter støjniveauet indendørs. Med åbne vinduer gælder grænseværdien på Lden 46 dB i boliger og undervisningsrum. Åbningsarealet er 0,35 m<sup>2</sup> pr. vindue. Støjgrænsen på udendørs opholdsarealer Lden 58 dB skal dog altid overholdes.

## Landskabsplan

Det centrale friareal er en stor plads beliggende mellem de eksisterende etageboliger og nybyggeriet. Pladsen indrettes som et rum med plads til både fysisk aktivitet, siddepladser, legeplads mv. Pladsen gives en ensartet belægning, hvori der etableres "grønne øer".

En nærmere gennemgang af lokalplanens bestemmelser fremgår af redegørelsen i Lokalplanforslag 279 for boliger ved Akademivej.

## Miljørapport

Der er i forbindelse med lokalplanforslag 279 og kommuneplantillæg 27/2013 foretaget en miljøscreening. På baggrund af screeningen har forvaltningen vurderet, at der skal udarbejdes en miljørapport for kommuneplantillægget og lokalplanforslaget. Miljørapporten omhandler 3 emner; Lys-skyggeforhold, trafikale forhold herunder støjforhold samt bebyggelsens påvirkning af by-, landskab og udsigtsforhold. Miljørapporten sendes i offentlig høring parallelt med lokalplanforslaget.

## Trafik

Forvaltningen vurderer, at der i forbindelse med realisering af projektet, bør ske en omlægning af krydsning med overordnet cykel/gangsti med hævet flade, beskæring af beplantning samt etablering af fortov på adgangsvej/del af Akademivej, for at skabe en mere trafikikker passage for lette trafikanter. Det foreslås derfor at der afsættes økonomi hertil i det kommunale budget.

## Lovgrundlag

Efter Lov om planlægning kan kommunalbestyrelsen beslutte at godkende det forelagte planforslag. Før planen kan vedtages endeligt, skal forslaget have været i offentlig høring i minimum otte uger i henhold til lov om planlægning § 24.

Efter Bekendtgørelse om lov om miljøvurdering af planer og programmer skal miljørapporten sendes i høring i mindst otte uger.

## Økonomi

Lokalplanforslaget finansieres inden for aktivitetsområdet administration.

### De almene boliger

I forbindelse med etablering af almene boliger skal kommunen betale grundkapitalindskud. Økonomien til projektets grundkapitalindskud forventes tilvejebragt ved salget af arealer på Trongårdens Byområde. For så vidt angår ungdomsboligerne/familieboligerne, skal kommunen betale 10 % af den samlede anskaffelsessum i grundkapitalindskud. For så vidt angår boliger til flygtninge og personer med lav betalingsevne, forventes kommunen at skulle betale et reduceret grundkapitalindskud på 2,5 %, mens den resterende del betales af staten, jf. tidligere meddelt tilsagn om tilskud fra staten. En forudsætning for at opnå den reducerede betaling af grundkapitalindskud vedr. flygtningeboligerne er, at der gives et tilsagn til skema A inden udgangen af 2017.

Endvidere skal kommunen i forbindelse med almene boliger give en kommunegaranti for en del af de realkreditlån, der skal optages til brug for finansiering af byggeriet.

I budget 2017-20 er der i 2018 afsat 22,0 mio. kr. til grundkapitalindskud i forbindelse med udbygning med almene boliger. Udgiften er afsat med en forventning om en tilsvarende indtægt fra salg af areal på Trongårdens Byområde. På baggrund af den seneste opgørelse over bruttoetageareal for projektet skønnes kommunens faktiske grundkapitalindskud at blive ca. 20 mio.kr., - efter et forudsat tilskud fra staten til at nedbringe indskuddet på boliger til personer med lav betalingsevne, foreløbigt beregnet til ca. 2,14 mio.kr. Som nævnt er det en forudsætning for tilskuddet, at skema A foreligger inden udgangen af 2017. Opnås tilskuddet ikke, vil kommunen mangle ca. 0,1 mio.kr. i forhold til det afsatte budget.

Udgifter til trafikale ændringer anslås at blive i størrelsesordenen 1-2 mill kr. Disse udgifter vil således formodentlig kunne dækkes af evt. mindrefundt til grundkapitalindskud. Forvaltningen vil i forbindelse med forelæggelse af skema A forelægge egentlig sag om udgifter samt finansiering.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget for så vidt angår punkt 1.

Byplanudvalget for så vidt angår punkt 2-4.

## **Beslutning**

Byplanudvalget, 16. august 2017, pkt. 8:

Byplanudvalget, den 16. august 2017

Ad 2-4) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1) Anbefalet idet udvalget forventer finansiering via det afsatte beløb til grundkapitalindsud.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Ad 1) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Ad 1-4) Godkendt.

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

## **Bilag**

Høringsområde - lokalplanforslag 279 og Kommuneplantillæg 27/2013

Lokalplan 279 for boliger ved Akademivej - juli 2017

Miljørapport for lokalplan 279 og KP 27/2013 juli 2017

# Punkt 6: Knudepunktsanalyse for Jernbaneplassen/Lyngby Station (Beslutning)

05.13.10-G02-16-17

## Resume

Med baggrund i Økonomiudvalgets godkendelse af kommunens deltagelse i en knudepunktsanalyse for Lyngby Station/Jernbaneplassen i 2017, har forvaltningen i samarbejde med LOOP CITY og COWI udarbejdet forslag til et arbejdsprogram for projektet. Arbejdsprogrammet, som bl.a. indeholder beskrivelse af baggrund, vision, krav og ønsker, forudsætninger samt proces og tidsplan, fremlægges til politisk godkendelse inden igangsætning af projektet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalgene

1. godkender projektets visioner
2. godkender arbejdsprogrammet for knudepunktsanalysen for Lyngby Station/Jernbaneplassen.

## Sagsfremstilling

Økonomiudvalget godkendte 15. december 2016, at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i LOOP CITY-projektet "Udvikling af knudepunkter". Projektet, der gennemføres i 2017, skal indeholde en knudepunktsanalyse for Lyngby station/Jernbaneplassen og gennemføres i tilknytning til andre trafikale analyser for det centrale Lyngby affødt af letbaneprojektet.

For at igangsætte knudepunktsanalysen af Lyngby Station/Jernbaneplassen har forvaltningen i samarbejde med LOOP CITYs projektsekretariat og rådgiverfirmaet COWI udarbejdet et arbejdsprogram. Nedenfor er hovedpunkterne oplistet.

### Baggrund:

Lyngby station er et af de trafikale knudepunkter for kollektiv trafik i Hovedstadsregionen med S-tog, intensiv busbetjening og mange trafikanter i bil, på cykel og til fods. Med etablering af letbanen sker en synlig opprioritering af den kollektive trafik, og styrkelse af forbindelsen mellem bymidten og DTU samt byudviklingsområderne langs Helsingørmotorvejen. Stationen er en af de største på letbanestrækningen.

Kommunen ønsker derfor at udvikle Lyngby Station og området omkring denne, for hermed at styrke det trafikale knudepunktet i Lyngby. Udviklingen skal ske med afsæt i kommunens visioner og planer for lokalområdet.

### Vision for byrum og trafik:

- Jernbaneplassen skal udvikles til et velfungerende trafikalt knudepunkt for rejsende med kollektiv trafik, samtidig med at den skal fungere som trafikvej i Lyngby centrum herunder en del af parkeringssøgeringen
- det skal være nemt at skifte fra en kollektiv trafikform til en anden, og rart at opholde sig på pladsen mens man venter. I den forbindelse skal muligheden for at anvende intelligente (Smart City) byløsninger afdækkes
- pladsen skal være en værdig ankomst til byen, og lede de besøgende naturligt videre til bymidten.

### Krav og ønsker til et trafikknudepunkt og byrum:

Visionerne er ført videre til kommunens krav og ønsker til et fremtidigt trafikknudepunkt og byrum på Jernbaneplassen opdelt på tre temaer trafik, byrum og byudvikling.

## Trafik:

- optimering af skiftemulighederne mellem alle transportformer med fokus på en god brugeroplevelse. Herunder anvendelse af erfaringer fra trafiksselskaber i forhold til bl.a. gåafstanden ved skift, god tilgængelighed for gangbesværede
- attraktive ventefaciliteter for de rejsende som benytter kollektiv trafik evt. nyt offentligt toilet
- anvendelsen af intelligente (Smart City) byløsninger, eksempelvis realtids-information
- der skal være parkeringsmuligheder for cyklister og bilister med ærinde på Jernbanepladsen samt plads til Kiss and Ride og taxa
- der skal tages højde for en evt. fremtidig parkeringskælder under Jernbanepladsen og tilkørsel hertil
- Parkeringssøgeringen langs Jernbanepladsen er en vigtig trafikfordelingsvej, som bl.a. skal guide trafikanterne til parkeringsmulighederne i byen, og derfor skal fremkommeligheden for de parkeringssøgende sikres langs Jernbanepladsen.

## Byrum:

- Jernbanepladsen er et vigtigt ankomstpunkt for besøgende. Pladsen skal være attraktiv, og lede folk naturligt videre til bymidten
- butikker, erhverv og andre byfunktioner, der findes på Jernbanepladsen, skal fastholdes og styrkes. Der skal tages højde for varelevering og sikres gode forarealer
- pladsens grønne præg skal bevares og gerne styrkes.

## Byudvikling:

- udviklingen af Jernbanepladsen skal ses i sammenhæng med udviklingsmuligheder i lokalområdet, bl.a.
  - parkeringspladsen på Kastanievej og de tilstødende ejendomme
  - pladsen bag rådhuset mod Jernbanepladsen
  - posthuskarreén/Likørstræde. Byrummet skal forskønnes og evt. fortættes med yderligere byggeri, der kan bidrage til bymiljøet. Forbindelsen til Lyngby Hovedgade skal understøttes
  - evt. udpege yderligere byudviklingsmuligheder indenfor projektafgrænsningen
- der skal tages højde for at udviklingen sker over tid.

## Forudsætninger - eksisterende forhold:

De eksisterende forhold beskrives i et selvstændigt notat (bilag).

## Proces og tidsplan:

COWI har udarbejdet et udkast til en proces- og tidsplan, som er vedlagt (bilag). Planen er opdelt i følgende faser: forudsætninger, analyser og programmering, strategi og design, output samt godkendelse.

Der er i processen skabt mulighed for inddragelse af forskellige aktører, herunder trafiksselskaberne, Movia, DSB og Hovedstadens Letbane, men også de lokale erhvervsdrivende bl.a. i butiksarkaden langs Jernbanepladsen.

Der kan endvidere ske en politisk drøftelse af projektets visioner, herunder i forhold til om disse ønskes yderligere præciseret.

Den endelige fremlæggelse og godkendelse af projektforslaget forventes i januar 2018.

## Afrapportering:

Knudepunktsanalyse skal afrapporteres, så den har karakter af en forundersøgelse, der kan danne grundlag for inspiration for udvikling og omdannelse af Lyngby station/Jernbanepladsen.

I rapporten vil der blive anvist et konkret forslag til optimering af skiftemuligheder mellem transportformer samt et forslag til udformning af Jernbanepladsen. Projektforslaget indeholder et skøn over anlægs- og projekteringsomkostninger for etablering af de foreslåede tiltag samt et skøn af stigningen i passagertallet i den kollektive trafik på baggrund af optimeringen af knudepunktet. Herudover vil der blive beskrevet muligheder og/eller bindinger for en mere intensiv byomdannelse i området. Der vil blive givet konkrete eksempler på, hvordan kendte ITS-løsninger/teknologier kan indarbejdes i knudepunktet. Det samlede forslag suppleres med et bud på realisering under hensyntagen til tid og økonomi.

Rapporten skal danne grundlag for kommunens videre arbejde med udvikling af stationspladsen og realisering af byggemulighederne, og for videndeling med de øvrige parter i LOOP CITY og andre relevante interessenter. Generelt skal analysen kunne vise en kortsigtet udviklingsplan svarende til, når letbanen sættes i drift i 2024, men samtidigt se længere frem for at sikre, at de første tiltag ikke hindrer en langsigtet udvikling af stationen, byrummet og byudviklingen i området.

Knudepunktsprojektets skal koordineres og samtænkes med flere øvrige projekter i Lyngby centrum bl.a. letbaneprojektet, tiltag på parkeringssøgeringen, kortlægning af ny parkeringskonstruktion syd/vest for Lyngby Torv, byudviklingsprojekter m.fl. Forvaltningen vil løbende sikre denne koordinering og samtænkning.

## **Lovgrundlag**

Forslag til ændring af Jernbanepladsen/Lyngby Station sker med baggrund i Vejloven, evt. ændringer kræver evt. også kommune/lokalplanlægning.

## **Økonomi**

Der er i LOOP CITYs arbejdsprogram afsat 300.000 kr. af de regionale midler til afholdelse af rådgiverydelserne og dermed gennemførelse af en knudepunktsanalyse for Lyngby station/Jernbanepladsen. Lyngby-Taarbæk Kommune har dermed ingen udgifter til udarbejdelse af knudepunktsanalysen.

## **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Byplanudvalget, 16. august 2017, pkt. 5:

Byplanudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-2) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-2) Godkendt.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

# **Bilag**

Procesplan

# Punkt 7: Principskitse Lundtoftegårdsvej - krydsudformning på nordlige del (Beslutning)

05.02.20-P16-15-16

## Resume

Kommunen er i gang med at planlægge byudvikling i traceet mellem Lundtofteparken og Rævehøjvej. Der skal derfor træffes beslutning om vejforholdene i området, herunder igangsætning af detailprojekt og udbudsmateriale for den nordlige del af Lundtoftegårdsvej. Der indhentes priser på omlægning af vejforhold for at kende anlægspris til fordeling i udbygningssaftaler med de kommende private grundejere.

Der skal endvidere afsættes midler til den fremtidige drift.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. krydsudformningen på Lundtoftegårdsvej, nord for Rævehøjvej, udformes som 2 signalregulerede kryds ved henholdsvis Nordvej og Lundtoftevej 160, og at der reserveres areal dertil
2. der reserveres areal til højresvingsbane til motorvejen ved Lundtoftetilkørslen, og planlægning for en tilkørselshunte udgår
3. krydsudformningen i krydset Lundtoftegårdsvej/Rævehøjvej udføres som signalreguleret kryds, og der reserveres areal dertil
4. der udarbejdes detailprojekt, udbudsmateriale, samt indhentes priser for vejprojekterne
5. der gives en anlægsbevilling på 1 mio. kr. fra projektet "Midlertidig foranstaltninger grusfortov m.v. Lundtoftegårdsvej"
6. der afsættes midler til drift af vejforhold fra 2021 på 0,255 mio. kr., som indarbejdes i budgetgrundlaget for 2018-2021.

## Sagsfremstilling

Kommunen har igangsat den indledende planlægning for parceller i traceet mellem Lundtofteparken og Rævehøjvej. I den forbindelse skal skitseprojektet for Lundtoftegårdsvej konkretiseres (bilag), og der skal træffes endelig beslutning om krydsudformninger på strækningen for at kunne fastlægge arealreservationer til det kommende vejanlæg,

For at kunne styre trafikafviklingen i anlægsperioden, samt for at sikre ens standard på hele strækningen, er det nødvendigt allerede nu at planlægge for vejforholdene på Lundtoftegårdsvej, nord for Rævehøjvej. Det forventes, at detailprojekt og udbudsmateriale kan være udarbejdet sommeren 2018. Det er endnu uvist, hvornår de forskellige anlægstiltag kan/skal igangsættes.

Krydsudformning på Lundtoftegårdsvej mellem Rævehøjvej og Lundtofteparken

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 31. maj 2016, at der arbejdes med 2 principper for krydsudformning - enten som 3 vigepligtsregulerede kryds eller som 2 signalregulerede kryds.

Med udbygning både i traceet og på DTU-siden vil der være behov for at give gode til- og frakørselmuligheder til de nye byområder. Herudover vil byudviklingen skabe mange nye lette trafikanter i området (cyklister og fodgængere). Hvis der alene anlægges vigepligtskryds, så vil det skabe en række trafikusikre forhold, idet vigepligtskryds ikke tilgodeser bilisternes udkørselsmuligheder til Lundtoftegårdsvej i tilstrækkelig omfang. Det vil især være et problem i spidstimerne, hvor vigepligtskryds kan medføre mere chancebetonet kørsel med risiko for, at cyklister og andre trafikanter overses. På de pågældende steder vil rundkørsler give samme ulemper som vigepligtskryds.

I modsætning til dette vil signalregulerede kryds give forbedret tryghed, trafiksikkerhed og robusthed for især krydsende trafikanter. Signalanlæg kan dog give forsinkelser for den gennemkørende trafik på Lundtoftegårdsvej, men dette kan reduceres ved en samordning af signalerne. Formålet med etablering af krydsene er at give hensigtsmæssige udkørselsmuligheder og god trafiksikkerhed. Det anbefales derfor, at der etableres signalreguleret kryds både ved Nordvej og Lundtoftevej 160.

Grundene i traceet forventes solgt etapevis, og ved etablering af løsning med signalanlæg giver det bedre mulighed for at planlægge og styre trafikafviklingen, også i anlægsperioden.

### Højresvingsbane til motorvejen

Den 17. december 2015 fik Kommunalbestyrelsen forelagt en sag, der belyste forskellige forslag til trafikale tiltag som led i udviklingen af områderne langs Helsingørmotorvejen. I den forbindelse blev det besluttet, at der skulle iværksættes analyser af større trafikale tiltag, der skal gennemføres på længere sigt, herunder "optimering af sydgående tilkørsel ved Lundtofte ved anlæg af shunt eller sydgående tilkørselsrampe under forudsætning af Vejdirektoratets godkendelse." Analyser i samarbejde med Vejdirektoratet (bilag) viser, at effekten ved en tilkørselshunte til Helsingørmotorvejen reduceres kraftigt, hvis der anlægges nye signalanlæg på Lundtoftegårdsvej, idet signalanlæg vil begrænse det "free flow" mod motorvejen.

På baggrund af de forudgående betragtninger anbefales det imidlertid ikke at arbejde videre med anlæg af shunte ved den eksisterende motorvejsafkørsel, men at der reserveres areal og arbejdes videre med en mindre omfangsrig løsning med højresvingsbane, evt. kombineret med ITS-system (Intelligent Trafik System), der kan påvirke bilisternes rute, samt at der foretages de nødvendige signaljusteringer i rampekrydset.

### Krydsudformning Lundtoftegårdsvej/Rævehøjvej

Det er forudsat, at Helsingørmotorvejen får en ny afkørsel til rævehøjvej fra syd. Det får betydning for krydset Lundtoftegårdsvej/Rævehøjvej, som foreslås ændret til et signalreguleret kryds for at kunne styre trafikken hensigtsmæssigt. Det foreslås samtidig, at der reserveres areal dertil. Signalanlægget vil blive etableret når der er behov, eller når frakørselsrampe fra Helsingørmotorvejen anlægges.

De fremtidige driftsudgifter fremgår af økonomiafsnittet, jf. dette.

## **Lovgrundlag**

Det følger af lov om offentlige veje § 8, stk. 1, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Ifølge § 8, stk. 2, skal vejmyndigheden bestemme, hvilke arbejder der skal udføres, og hvorledes finansieringen hertil tilvejebringes.

## **Økonomi**

Kommunalbestyrelsen har på møde den 20. juni 2016 godkendt, at der afsættes 10 mio kr. til midlertidige foranstaltninger, såsom grusfortov, overkørsler og midterheller og som økonomisk buffer. Det foreslås, at der anvendes op til 1 mio. kr. af denne pulje til landinspektøropmåling, detailprojekt og udbudsmateriale.

Drift af 3 signalregulerede kryds, nyt fortov, svingbane, vintervedligeholdelse fra og med 2021 koster 255.000 kr./år, og foreslås indarbejdet i budgetgrundlaget 2018-2021 (bilag).

I øvrigt

Kommunalbestyrelsen har på møde den 20. juni 2016 godkendt, at trafikale anlæg finansieres gennem udbygningsaftaler, budgettet for Dyrehavegårds Jorde og på baggrund af drøftelser med DTU.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår pkt. 1-3

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår pkt. 4-6

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-3) Godkendt.

Ad 4-6) Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Ad 4-6) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Ad 4-6) Godkendt.

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

## **Bilag**

Vejanlæg på Lundtoftegårdsvej

Trængselsanalyse i samarbejde med Vejdirektoratet

Lundtoftegårdsvej Nord - overslag afledt drift

## **Punkt 8: Lundtoftegårdsvej - foreløbig vurdering af trafikafvikling syd for Rævehøjvej - (Beslutning)**

05.01.35-G01-155-17

### **Resume**

Der er undersøgt forskellige tiltag for at sikre en acceptabel trafikafvikling på Lundtoftegårdsvej og i forbindelse med rampeanlæg til motorvejen ved en udbygning af traceet langs Helsingørmotorvejen, DTU mm.

Tiltag som etablering af ekstra kørespor på Lundtoftegårdsvej samt lukning af Kornagervej vil forbedre fremkommeligheden i myldretiden, men ikke til dagens kapacitetsniveau, hvor der allerede er trængselsproblemer. Etablering af en tilkørselsrampe fra Lundtoftegårdsvej til motorvejen vil afhjælpe trængslen markant, men er samtidig omkostningstung, og afhjælper ikke trængslen om eftermiddagen.

Det anbefales derfor, at der undersøges yderligere tiltag - i første omgang en konsekvensvurdering af en lukning af Lyngbygårdsvej.

Skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej, inkl. principper for finansiering blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 20. juni 2016. Af denne sag fremgår, at Hovedstadens Letbane anlægger 2 signalregulerede kryds (Lundtoftegårdsvej 13-37 og Anker Engelundsvej). Kommunen overtager disse, og står efterfølgende for driften. I nærværende sag foreslås herudover et ca. 200 meter langt ekstra kørespor på Lundtoftegårdsvej samt en lukning af Kornagervej.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. Lundtoftegårdsvej etableres med et ekstra kørespor fra Klampenborgvej mod DTU på ca. 200 meter, og at Kornagervej lukkes
2. der afsættes rådighedsbeløb til ekstra kørespor og fortov på Lundtoftegårdsvej (12,340 mio. kr.) samt til lukning af Kornagervej (0,840 mio. kr.) i 2021, idet finansiering med et tilsvarende beløb i 2021 sker fra projektet "Ombygning af kryds Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej, shunt Lundtofte, cykeltunnel", idet shunte udgår
3. der afsættes midler til drift af ekstra kørespor, drift af ekstra fortov på Lundtoftegårdsvejs østlige side samt til signalanlæg og svingbaner fra 2021 på 0,245 mio. kr., som indarbejdes i budgettet for 2018-2021
4. det konsekvensvurderes om Lyngbygårdsvej skal lukkes ved Lundtoftegårdsvej før yderligere analyser igangsættes, og at dette finansieres af uforbrugte lønmidler på vejområdet.

### **Sagsfremstilling**

17. december 2015 fik Kommunalbestyrelsen forelagt en sag, der belyste forskellige forslag til trafikale tiltag som led i bebyggelsen af områderne langs Helsingørmotorvejen (traceet). I den forbindelse blev det besluttet, at der skulle iværksættes analyser af større trafikale tiltag, der skal gennemføres på længere sigt, herunder "Optimering af sydgående tilkørsel ved Lundtofte ved anlæg af shunt eller sydgående tilkørselsrampe under forudsætning af Vejdirektoratets godkendelse". Forvaltningen anbefaler i sagen "Principskitse Lundtoftegårdsvej - krydsudformning på nordlig del" (Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017), at Lundtoftegårdsvej anlægges med signalanlæg, og at der dermed ikke arbejdes videre med anlæg af en tilkørselsshunte til Helsingørmotorvejen ved Lundtofte.

Forvaltningen har i samarbejde med Vejdirektoratet udarbejdet trængselspletanalyse af motorvejsramperne ved Klampenborgvej, både set i forhold til dagens trafikafvikling og den fremtidige ved fuld udbygning af traceet, DTU, Novozymes mm. Notat med trængselspletanalyse er vedlagt (bilag). Analysen viser, at der i dagens myldretider er fremkommeligheds- og trafikafviklingsproblemer på Lundtoftegårdsvej, men også at disse vil forværres betragteligt især i eftermiddagsmyldretiden ved en fuld byudvikling. Hvis der ikke etableres afværgeforanstaltninger på vejnettet stiger forsinkelsen for spidstimetrafikken morgen og eftermiddag med 1.090 timer i forhold til dagens situation. Der er derfor

behov for at udvide vejkapaciteten på Lundtoftegårdsvej for herigennem at sikre, at der ikke opstår tilbagestuvning i bl.a. krydset Klampenborgvej-Lundtoftegårdsvej.

I analysenotatet er der beskrevet forskellige tiltag, der kan nedsætte kapacitetsproblemerne. Tiltagene er oplistet nedenfor. Som det kan ses er flere af tiltagene allerede indarbejdet i forskellige planlagte projekter.

- optimering af eksisterende signaler - dette sker som del af Vejdirektoratets løbende drift samt i forbindelse med de øvrige besluttede projekter herunder letbaneprojektet
- forlængelse af venstresvingbane på Klampenborgvej (fra Hjortkærsiden) - afventer nærmere dialog med Vejdirektoratet
- udvidelse af motorvejsbroen (Klampenborgvej) for anlæg af ekstra højresvingsspor til Lundtoftegårdsvej - dette tiltag er pt. fravalgt pga. meget høje anlægsomkostninger
- ny motorvejsfrakørsel til Rævehøjvej - der pågår dialog med Vejdirektoratet om dette tiltag
- lukning af Kornagervej i krydset Klampenborgvej-Lundtoftegårdsvej - beskrives nærmere nedenfor
- Kommunalbestyrelsen har 20. juni 2016 godkendt skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej og principper for finansiering, herunder ekstra fortov på den østlige side af vejen. I forbindelse med trængselspletanalysen foreslås det endvidere, at Lundtoftegårdsvej udvides med et ekstra kørespor på ca. 200 meter i kørselsretning mod DTU, hvilket hermed anbefales indarbejdet i Lundtoftegårdsvejprojektet.

For at mindske trængselsproblemer på Lundtoftegårdsvej om eftermiddagen, hvor mange trafikanter ønsker at køre mod syd, anbefales det at gøre trafikafviklingen i krydset Lundtoftegårdsvej- Klampenborgvej lidt mere simpel ved en lukning af Kornagervej. Dette vil dog medføre, at adgangen til boligområdet Kornagervej, Agervang og Torsvang skal sikres i krydset Klampenborgvej-Sorgenfrigårdsvej, herunder sikre at svingbanerne har passende længde. Cyklister vil som idag kunne benytte stitunnel under Klampenborgvej. Letbaneprojektet er forberedt på, at denne løsning kan gennemføres i forbindelse med anlæg af letbanen og dermed samtidigt med Lundtoftegårdsvej sideudvides og krydset Klampenborgvej-Lundtoftegårdsvej ombygges.

Som beskrevet ovenfor og i rapporten udarbejdet af ViaTrafik (finansieret af Lyngby-Taarbæk Kommune og Vejdirektoratet) er Krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej allerede i dag en trængselsplet, og har en utilfredsstillende trafikafvikling. Såfremt alle ovenstående forslag blev gennemført, så ville dagens serviceniveauet knap kunne opretholdes. Derfor bør yderligere tiltag kortlægges og konsekvensvurderes.

Et tiltag, der kan forenkle og forbedre trafikafviklingen på Lundtoftegårdsvej yderligere er en lukning af Lyngbygårdsvej ved Lundtoftegårdsvej. Dette løsningsforslag er ikke konsekvensvurderet i trængselspletanalysen, og det anbefales derfor, at der udarbejdes en sådan vurdering for at kunne opliste konsekvenserne, herunder fordele og ulemper ved vejlukningen.

Trængselspletanalysen peger på, at anlæg af en ny tilkørselsrampe til motorvejen mod syd fra Lundtoftegårdsvej vil forbedre trafikafviklingen. Såfremt dette skal iværksættes vil det kræve en arealreservation. Det anbefales, at en sådan analyse afventer resultatet af Lyngbygårdsvejsanalysen.

Den 20. juni 2016 godkendte Kommunalbestyrelsen, at Hovedstadens Letbane anlægger 2 signalanlæg. Kommunen varetager efterfølgende driften.

Det anbefales, at der afsættes midler til driften af de fremtidige vejforhold, jf. økonomiafsnittet.

## **Lovgrundlag**

Vejloven.

## **Økonomi**

Gennemførelse af analyser og konsekvensvurdering af lukning af Lyngbygårdvej koster i størrelsesordenen 200.000 kr., og kan finansieres af uforbrugte lønmidler indenfor vejområdet i 2017.

Lukning af Kornagervej i krydset Klampenborgvej-Lundtoftegårdsvej samt sikring af adgang til boligområdet i krydset Klampenborgvej-Sorgenfrigårdsvej koster ca. 840.000 kr. inkl. projektering, udbud mm.

Sideforskydning af Lundtoftegårdsvej finansieres af Letbaneprojektet, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning den 20. juni 2016. Men det ekstra kørespor umiddelbart efter krydset ved Klampenborgvej samt ekstra fortov på den østlige side af vejen frem til Akademivej skal finansieres af kommunen. Disse tiltag koster 10.840.000 kr., inkl. projektering, udbud mm. samt 1.500.000 kr. til afvanding.

Med undtagelse af konsekvensvurdering af en evt. lukning af Lyngbygårdsvej, vurderes ovenstående at kunne finansieres af budgettet for "Ombygning af kryds Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej, shunt Lundtofte, cykeltunnel", idet planlægning af shunte udgår, jf. sag om Lundtoftegårdsvej nord for Rævehøjvej (TMU 16.8.2017).

Drift af ekstra kørespor på 200 meter samt drift af ekstra fortove på den østlige side af Lundtoftegårdsvej, drift af 2 signalanlæg, svingbaner, vintervedligeholdelse mv. koster 245.000 kr./år (bilag) fra og med 2021, og foreslås indarbejdet i budgetgrundlaget 2018-2021.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1) Anbefalet.

V (2) tog forbehold.

Ad 2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet.

Ad 4) Ikke anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Ad 4) Ikke anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Kommunalbestyrelsen den 31. august 2017

Ad 1-3) Godkendt.

Ad 4) Ikke godkendt.

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

## **Bilag**

Trængselspletanalyse Klampenborgvej

Tilkøb justeret vejforløb på Lundtoftegårdsvej

Lundtoftegårdsvej syd - overslag afledt drift

# **Punkt 9: Genforelæggelse: Støjskærm på Kongevejen ved Birkevang syd (Beslutning)**

09.11.00-P20-2-15

## **Resume**

Den planlagte støjskærm på Kongevejen ud for Birkevang syd og Kongedybet medfører mindre indkik fra Kongevejen til forretningerne i Kongedybet. De forretningsdrivende har derfor meddelt kommunen, at de ikke ønsker en støjskærm ud for Kongevejen 168–174.

Der er gennemført dialog med det lokale handelsliv i Kongedybet. Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der skal arbejdes videre med et tilpasset støjskærmsprojekt.

## **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med et tilpasset støjskærmsprojekt, hvor Kongedybet friholdes for støjskærmen, som først påbegyndes umiddelbart nord for skellet til Kongevejen 168–174.

## **Sagsfremstilling**

Ifølge kommunens støjhandlingsplan er det besluttet at etablere en støjskærm i den østlige side af Kongevejen for at afskærme den sydlige del af Birkevang og Kongedybet. I forbindelse med planlægningen af projektet har de forretningsdrivende i Kongedybet meddelt, at de ikke ønsker den planlagte støjskærm, idet den vil forhindre indkik til torvet og forretningerne, hvilket måske kan skade forretningslivet.

Kommunalbestyrelsen behandlede den 15. september 2016 sagen om støjskærm på Kongevejen ud for Birkevang syd og Kongedybet. På mødet blev det besluttet, at der skulle gennemføres dialog med det lokale handelsliv med henblik på at finde en løsning.

Forvaltningen har i efteråret 2016 afholdt dialogmøde med de forretningsdrivende i Kongedybet. Efterfølgende har de forretningsdrivende fremsendt deres bemærkninger til projektet (bilag). Sammen med bemærkningerne har de fremsendt en underskriftindsamling mod støjskærmen ud for Kongedybet – denne indeholder 473 underskrifter (bilag). De fleste af underskriverne bor i nærområdet, men kun få er direkte berørt af støjskærmsprojektet.

I de fremsendte bemærkninger – der er skrevet på vegne af alle de erhvervsdrivende i Kongedybet – fremføres det, at forretningerne ikke ønsker den planlagte støjskærm, hverken ud for Birkevang syd eller Kongedybet. I stedet anbefaler de, at kommunen bruger de afsatte midler på støjdæmpende belægning på strækningen. Teknik- og Miljøudvalget har tidligere (i maj 2014) fravalgt at anvende de afsatte midler til støjdæmpende belægning på Kongevejen, idet strækningen på Kongevejen alligevel vil få udlagt støjdæmpende belægning næste gang der er behov for nyt slidlag.

Med baggrund i ovenstående har forvaltningen revurderet sagen. Forvaltningen anbefaler, at der ses positivt på ønsket fra Kongedybet om at undlade at opsætte støjskærm ud for adressen Kongevejen 168 – 172. Derimod vurderer forvaltningen, at det er vigtigt, at de støjbelastede borgere i rækkehusene tilgodeses, og at de får den lovede støjskærm ud for deres grunde - til trods for, at Kongedybet ikke ønsker støjskærm ud for Birkevang syd. Borgerne i rækkehusene langs Kongevejen er i februar 2016 blevet hørt om støjskærmen - og de har skriftligt tilkendegivet, at de ønsker den planlagte støjskærm.

Det vedtagne støjskærmsprojekt skal derfor justeres, således at støjskærmen først skal starte ved Kongedybets nordlige skel. Den tilpassede støjskærm vil således blive ca. 80 meter kortere end det oprindelige projekt. Afkortning af

støjskærmen vil betyde, at den støjdæmpende effekt for rækkehusene vil blive mindre end tidligere udmeldt. Støjskærmens placering og dæmpning kan ses af kort (bilag).

Forvaltningen har undersøgt alternative støjskærmsprojekter i kommunen fra den godkendte prioritetsliste i støjhandlingsplanen (bilag). De fleste af de anførte projekter vil ikke kunne afholdes indenfor den allerede givne økonomiske ramme for støjskærmen ved Birkevang syd (ca. 2,1 mio. kr.). Kun to projekter ligger under den angivne ramme – dette er Birkevang nord (prioritet 9) og Lyngbygårdsvej 102 – 132 (prioritet 11) (bilag).

Etablering af støjskærm ved Birkevang nord vil være meget sammenlignelig med det besluttede projekt ved Birkevang syd (dog er der en mindre støjreduktion i det nordlige projekt sammenlignet med det afkortede støjskærmprojekt ved Birkevang syd).

Støjskærm ved Lyngbygårdsvej 102 – 132 (mod Klampenborgvej) er en del af det fremtidige letbanetracé, og stillingstagen til støjskærm på dette sted, bør derfor afvente letbaneprojektet.

Endeligt skal det nævnes, at der er allerede brugt mange midler til rådgiverbistand (over 1 mio. kr.) for at få udarbejdet projekt og udbudsmateriale i forbindelse med det igangværende projekt ved Birkevang syd – et nyt projekt vil betyde, at der skal startes forfra med rådgiverbistand, projektering mv.

Med baggrund i ovenstående anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med det igangværende projekt ved Birkevang syd i en forkortet version. Dvs. i det område, hvor støjplagede borgere er blevet hørt og, hvor de har tilkendegivet, at de ønsker støjskærmen.

I 2017 skal trafikstøjen i kommunen gennemgå en ny kortlægning med efterfølgende udarbejdelse af støjhandlingsplan i 2018. I forbindelse med denne nye kortlægning og prioritering samt efterfølgende kortlægninger vil forvaltningen holde øje med og vurdere støjniveauet i og omkring Kongedybet.

## **Lovgrundlag**

Vejloven.

Støjhandlingsplaner er omfattet af "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner". Heraf fremgår, at støjkortlægning og støjhandlingsplan skal udarbejdes hvert 5. år. Der er ikke et lovkrav om, at der skal etableres støjværn. Undtaget herfor er ved udlæg af nye bolig- og erhvervsområder.

## **Økonomi**

Der er i marts 2013 frigivet 6,9 mio. kr. til støjdæmpende tiltag, herunder støjskærmen ved Birkevang syd.

Projektet ved Birkevang syd er blevet medtaget som en option ved udbuddet af støjskærmen ved Kongevejen 116-142.

Licitationsresultatet for de to støjskærme (Birkevang syd og Kongevejen 116-142) med opdateret økonomi viser, at der på nuværende tidspunkt må forventes et finansieringsunderskud på ca. 357.000 kr. for begge støjskærme. En forkortelse af støjskærmen ved Birkevang syd vil forventeligt reducere prisen, hvorfor størrelsen på underskuddet kan ændre sig. Trods en forkortelse af skærmen må der dog stadig forventes et samlet underskud på de to skærme i størrelsesorden 200.000 - 300.000 kr.

Underskuddet foreslås dækket af kontoen: Parkerings- og sikkerhedsmæssige tiltag – rådighedsbeløb.

## **Beslutningskompetence**

Økonomiudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. marts 2017

Udsat, idet forvaltningen anmodes om at høre grundejerforeningerne for den berørte strækning på Birkevang Syd m.fl.

### Supplerende sagsfremstilling

Efter sagen blev udsat den 22. marts 2017 har forvaltningen – ultimo maj 2017 – afholdt dialogmøder med berørte grundejere på strækningen.

Idet kun få af de berørte grundejere i området er repræsenteret ved en grundejerforening valgte forvaltningen at indkalde alle berørte grundejere og lejere i området (beliggende indenfor de nærmeste 100 meter vest fra Kongevejen).

Der blev således afholdt 2 dialogmøder – ét for den nordlige del af grundejere (hovedsageligt rækkehusene på Birkevang og Bøgevang) og ét for den sydlige del af grundejere/lejere (Kongedybet og rækkehusene på Bredesvinget).

Rækkehusejerne langs både Birkevang, Bøgevang og Bredesvinget var generelt meget positivt stemt overfor den planlagte støjskærm, idet de føler støjen fra Kongevejen meget generende. Mange gav udtryk for, at de glædede sig til at skærmen blev realiseret.

Holdningen i Kongedybet var mere blandet – de forretningsdrivende gav fortsat tydeligt udtryk for, at de ikke ønsker skærmen ud for deres grund, idet de er bekymrede for, at det manglende indkik til forretningerne fra vejen vil reducere omsætningen i forretningerne. Beboerne i lejlighederne i Kongedybet havde en blandet holdning til skærmen, nogle var positive, andre neutrale og nogle ønskede ikke skærmen opsat, idet den tager udsynet fra ejendommen.

Flere spurgte på møderne ind til muligheden for i stedet at udlægge støjdæmpende belægning på Kongevejen. Udvalget har tidligere drøftet støjdæmpende belægning på strækningen, jf. ovenfor. Der er suppleret med notat herom (bilag).

Beboerne på Bredesvinget har efter dialogmødet fremsendt brev med underskrifter til Teknik- og Miljøudvalget (bilag). I brevet anmoder beboerne udvalget om, at der arbejdes videre med den oprindeligt planlagte støjskærm ud for Birkevang og Kongedybet/Bredesvinget.

Forvaltningen har tidligere arbejdet med 2 scenarier af støjskærme langs Kongevejen ved Birkevang: Scenarie 2, som er en skærm, der skærmer hele strækningen (rækkehusene på Birkevang og Kongedybet), dog fortsat med åbning ved trappen til Kongedybet og scenarie 6, som er en forkortet udgave af skærmen, der starter ved Kongedybets nordlige skel og strækker sig ca. 100 meter nordover (dvs. kun ud for rækkehusene på Birkevang), og som hovedsageligt vil være en udskiftning af eksisterende plankeværk og høje hække med beplantet støjskærm.

Vælges scenarie 2 vil de forretningsdrivende og nogle af beboerne i lejlighederne ikke få opfyldt deres ønske om et frit udsyn til/fra vejen. Vælges scenarie 6 vil beboerne i rækkehusene på Bredesvinget bag Kongedybet ikke få den ønskede støjdemning.

Forvaltningen ser følgende mulige løsninger:

- A. støjskærmen etableres i fuld længde som oprindeligt foreslået (scenarie 2)
- B. støjskærmen etableres kun ud for rækkehusene på Birkevang (scenarie 6)
- C. der etableres ikke støjskærme. Midlerne anvendes i stedet til andre tiltag, f.eks. udlægning af støjdempende belægning på strækningen, tiltag andetsteds i kommunen eller lignende.

Supplerende ny indstilling:

Forvaltningen foreslår, at der træffes beslutning om, hvilken løsning forvaltningen skal arbejde videre med.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Anbefalet at arbejde videre med løsning b i den supplerende sagsfremstilling, svarende til den oprindelige indstilling. Eventuelt yderligere etablering af støjskærme vil blive vurderet i forbindelse med kommende støjhandlingsplaner.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Godkendt.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

## **Bilag**

Bemærkninger fra Kongedybet februar 2017

Underskrifter 1

Underskrifter 2

Kort med den tilpassede støjskærm

Ny prioritering af støjprojekter 2014

Alternative støjskærmsprojekter

Supplerende notat, støjdempende asfalt

Supplerende bilag: Brev fra beboere på Bredesvinget

# Punkt 10: Skovridergårdsvej 60 - Nedlæggelse og salg af vejareal mod Frederiksdalsvej (Beslutning)

05.01.02-G01-4-17

## Resume

I forbindelse med opførelse af butik- og boligbebyggelse på Skovridergårdsvej 60 i Virum, har Skovhus Arkitekter ansøgt om tilladelse til, at der etableres et trapeanlæg, der på en kort strækning overskrider matriklen mod Frederiksdalsvej. Der fremlægges sag om berigtigelse af de matrikulære forhold med henblik på salg og nedlæggelse af vejareal.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der træffes foreløbig beslutning om nedlæggelse af ca. 3,65 m<sup>2</sup> offentligt vejareal (fortov) med henblik på at sælge arealet til den tilgrænsende ejer
2. forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig beslutning i sagen, såfremt der ikke kommer væsentlige indsigelser i forbindelse med offentliggørelsen.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med opførelse af butik- og boligbyggeri på Skovridergårdsvej 60 har Skovhus Arkitekter ansøgt om tilladelse til at overskride matriklen mod Frederiksdalsvej med et trapeanlæg. Trapeanlæggets nederste del vil, ifølge de fremsendte tegninger, overskride matrikelgrænsen med 36,5 cm. over en længde på ca. 10 meter. Der er vedlagt kortbilag over placering af den matrikulære overskridelse (bilag) samt det fremsendte ansøgningsmateriale (forslag 2) (bilag), inklusive situationsplan (bilag) og tegning af trapeanlæg (bilag).

Der er således tale om en permanent råden over vejareal, hvorfor forvaltningen anbefaler, at de matrikulære forhold berigtiges, og at arealet sælges til ejer af ejendommen Skovridergårdsvej 60.

Det er vurderet, at nedlæggelse af det offentlige vejareal (del af fortovet) med en bredde på ca. 36,5 cm langs grunden ikke forventes at få færdselsmæssig betydning for fodgængerne på fortovet. Umiddelbart vest for den matrikulære overskridelse har fortovet en bredde på 2,77 og denne fortovsbredde vil kunne opretholdes forbi den matrikulære overskridelse. Den angivne bredde er større end normal fortovsbredde på 2,5 m, som er angivet i Vejreglerne.

Da arealet udgår som færdselsareal, skal der i henhold til Vejloven gives mulighed for at stille krav over for kommunen om, at fortovsarealet bør opretholdes. Dette gøres ved, at den foreløbige beslutning offentliggøres på kommunens hjemmeside.

## Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 15 og § 124.

## Økonomi

Salgspris for vejarealet sættes til 1000 kr. pr. m<sup>2</sup> med tillæg af moms, som er kommunens standardpris ved tidligere afståelse af mindre vejarealer.

Ansøger skal afholde samtlige udgifter til berigtigelse af matriklerne samt flytning af eventuelle ledninger i arealet.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Ad 1-2) Godkendt

## **Bilag**

Placering af den matrikulære overskridelse - kortbilag

Dispensation vedr byggefelter + Trappeanlæg

Situationsplan

Tegning af trappeanlæg

# Punkt 11: Notat om regulativ og vilkår for leje af Lyngby Torv (Beslutning)

05.14.08-G01-18-17

## Resume

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 4. marts 2017 blev forvaltningen anmodet om at udarbejde forslag til lempelser i forbindelse med brug af Lyngby Torv.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår at,

1. der fortsat kun stilles krav om mobiltoiletter efter konkret vurdering
2. der fortsat stilles krav om, at bruger fotograferer pladsen inden brug, men at forvaltningen gør bruger opmærksom på, at dette er i brugers egen interesse
3. der efter en konkret vurdering stilles vilkår om at orientere naboerne om, at der kan forekomme støj fra pladsen
4. der fortsat stilles krav om en garanti på 10.000 kr., men at dette sker efter en konkret vurdering
5. der fortsat, og som hidtil, efter en konkret vurdering stilles krav om, at arrangørerne tegner en all risk ansvarsforsikring
6. det drøftes om der som forsøg skal indføres gratis brug af torvet, og at forvaltningen i en sådan periode løbende kan ændre vilkår for brug af torvet. Forsøget bør evalueres. Ved gratis brug af torvet udgår forvaltningens indtægtskrav.

## Sagsfremstilling

Følgende eksempler i forbindelse med brug af Lyngby Torv er blevet fremsendt til forvaltningen. I forlængelse af eksemplerne fremgår forvaltningens kommentar hertil og eventuelle forslag til justering:

1. Der fremsendes en masse papirer med en masse punkter, man som ansøger / lejer skal forholde sig til. Måske det kunne målrettes bedre, så det ikke virker forvirrende for modtager. Jeg ved godt det er mere tidskrævende - men der er jo ingen grund til at skrive, at de skal opstille mobiltoiletter, hvis det i det pågældende tilfælde ikke er nødvendigt.

Forvaltningen er enig i, at der ikke skal nævnes krav om mobiltoiletter, hvis dette ikke er nødvendigt. Spørgsmålet herom beror på en konkret vurdering, herunder arrangementets størrelse og omfang. Forvaltningen foretager allerede nu en sådan konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde. Det er derfor forvaltningens opfattelse, at den nuværende formulering i Regulativ for Lyngby Torv, pkt. 4.5, er rimelig i sin udformning, idet det nævnes, at forvaltningen kan stille krav om, at der opstilles mobile toiletter.

2. Man skal dokumentere torv og vejbelægning - er det nødvendigt, at man kommer og opmåler og affotograferer stand inden ibrugtagning?

Baggrunden for denne bestemmelse er at sikre både lejer og udlejer, således at man ikke pålægges omkostninger for skader, som man ikke selv har forårsaget. Forvaltningen foreslår, at forvaltningen ved ansøgningens tilladelse, henleder lejers / ansøgers opmærksomhed på, at det er i vedkommendes egen interesse, at han/hun tager billeder af det lejede umiddelbart inden ibrugtagning. På denne måde varetager vedkommende sine egne interesser optimalt.

3. Alle naboer og butikker skal informeres - er det nødvendigt, eller kan det begrænses til arrangementer med musik? Kunne man ikke fra kommunens side informere om, at torvet af og til anvendes, og at de vil få ekstraordinær besked, hvis der er støjende musikarrangementer?

Forvaltningen foreslår, at der foretages en afvejning af hvert enkelt arrangement, således at der alene underrettes i tilfælde af større, eventuelt mere støjende arrangementer.

#### 4. Der skal stilles en garanti på 10.000,00 kr. til kommunen - er det nødvendigt?

Forvaltningen vurderer kravet om en garanti på kr. 10.000,00 kr. konkret ved hver enkelt ansøgning om leje af torvet. Ved småarrangementer, hvor f.eks. en person søger om tilladelse til at opsætte en skammel til brug for et "Speakers Corner", bør der naturligvis ikke stilles krav om garantistillelse, hvorimod kravet synes ganske rimeligt ved eksempelvis Løberens årlige arrangement, der er stort og omfangsrigt, og som kræver opstilling af store telte og transport af samme frem og tilbage. Her synes en garantistillelse på kr. 10.000,00 kr. til dækning af skader på torvets udstyr og belægning m.v. at være et rimeligt krav. Det er desværre tidligere set, at nogle arrangører har forladt et givet areal, hvorpå vedkommende havde forvoldt skade, uden at betale for skaden eller reetablere den. Forvaltningen foreslår derfor, at garantistillelsen opretholdes i ovennævnte tilfælde ved større arrangementer.

5. Man skal have en arrangøransvarsforsikring. Er det private personer, kan dette ikke lade sig gøre. Man skal således først have et CVR-nr. Når dette er rekvireret koster det minimum 6.800,00 kr. at tegne denne forsikring. Denne omkostning kan dræbe mange initiativer, specielt hvis det kun er en gang, den skal bruges.

Forvaltningen har rettet henvendelse til kommunens forsikringsagent og spurgt om der kan tegnes en forsikring af kommunen og i givet fald, for hvilken årlig præmie. Forvaltningen har nu fået endeligt svar fra kommunens forsikringsmægler. Ifølge denne og egne interne undersøgelser, er det ikke muligt og lovligt at kommunen tegner en arrangøransvarsforsikring for udefra kommende arrangører. Vi hverken kan eller må således tegne en sådan forsikring, selv om det sker på kommunens matrikel. Forvaltningen har endvidere undersøgt den nævnte arrangøransvarsforsikring, som Århus Kommune har tegnet. Denne forsikring er tegnet for Århus Kommunes fællesråd og dækker alene det erstatningsansvar for skade på person og ting, som sikrede (fællesrådenes bestyrelsesmedlemmer og frivillige, som er underlagt rådernes instruktionsbeføjelser ) ifalder i forbindelse med afholdelse af forskellige arrangementer indenfor fællesrådenes arbejdsområde/virke.

#### 6. Generelt (forsøg).

Det kan overvejes at undlade afgiftspåleggelse ved brug af torvet. F.eks. kunne det overvejes, at brug af torvet sker vederlagsfrit frem til anlægsarbejder i forbindelse med letbanen, hvor torvet vil blive afspærret. I et sådant tidsrum har kommunen mulighed for at oparbejde et erfaringsgrundlag til senere brug, når letbanen er etableret. For at undgå, at der er nogen, som herefter søger at leje torvet fast, kan man indføre en ordning om, at torvet kun må anvendes af en og samme person/forening, f.eks. 5 gange om året, og i øvrigt uddelegere at forvaltningen løbende kan ændre i vilkårene for leje af torvet, såfremt der i perioden opstår uhensigtsmæssige forhold.

Nuværende regulativ for Lyngby Torv veldgat (bilag).

### **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje, § 80 og § 134

### **Økonomi**

Såfremt der fortsat vil blive opkrævet betaling for brug af Lyngby Torv som hidtil, er der ingen økonomiske konsekvenser.

Forvaltningen har et indtægtskrav på 21.400 kr. årligt. Ved gratis brug af pladsen foreslås dette indtægtskrav nedlagt.

Bortfald af betaling for brug af torvet vil formentlig medvirke til øget brug, og derfor øget administration. Dette vil skulle indgå i erfaringsgrundlaget og dermed evalueringen af en forsøgsperiode uden afgift for brug af torvet.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

V foreslår at depositum nedsættes fra 10.000 kr. til 5.000 kr.

For stemte: V (2)

Imod stemte: C (2), A (1), B (1).

Ad 1) Anbefalet idet udvalget lægger vægt på, at forvaltningen foretager en konkret vurdering af ansøgning og arrangement ift. regulativet.

Ad 2) Anbefalet

Ad 3) Anbefalet

Ad 4) Anbefalet

Ad 5) Anbefalet

Ad 6) Anbefalet at indføre forsøg med gratis brug af torvet fra og med 1. oktober 2017 og ét år frem, hvorefter forsøget evalueres.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Ad 1-6) Godkendt, idet det understreges, at krav om garanti kan stilles på op mod 10.000 kr. efter konkret vurdering.

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

## **Bilag**

Regulativ for Lyngby Torv

# Punkt 12: Genforelæggelse: Forslag om etablering af busbane på Bagsværdvej (Beslutning)

13.05.22-P00-1-13

## Resume

For at forbedre busfremkommeligheden for den regionale buslinje 400S foreslås, at der etableres busbane på Bagsværdvej i retning mod Lyngby.

## Indstilling

Det foreslås, at

1. projektet ”busbane på Bagsværdvej” (alternativ 2) igangsættes
2. til opgaven etableres en udgiftsanlægssum på 2,020 mio. kr. og en indtægtsanlægssum på -1,0 mio. kr., idet den kommunale andel på netto 1,02 mio. kr. finansieres via omfordeling fra anlægsprojekt ”Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2018”
3. der meddeles udgiftsanlægsbevilling på 2,020 mio. kr. og indtægtsanlægsbevilling på -1,0 mio. kr. jf. de i økonomiafsnittet beskrevne budgetfordelinger i årene 2017 og 2018.

## Sagsfremstilling

Movia arbejder med projektet ”Regional busfremkommelighed i hovedstaden”, som er et tværkommunalt projekt om fremkommelighedstiltag på buslinjerne 400S og 500S – projektet vil medføre rejsetidsforbedringer og en mere pålidelig busdrift.

Udvælgelsen af linje 400S er begrundet i, at linjen betjener de større stationer i Ringbyen (Ring 4 korridoren), bl.a. Lyngby st., Ballerup st. og Høje Taastrup st., og dermed er den en vigtig forbindelse på tværs af byfingrene i fingerplanen. Samtidig indgår linje 400S som en del af Movias strategiske busnet, der sammen med banesystemet har til opgave at tilbyde borgerne i Movias område stabile og sammenhængende muligheder for at rejse med kollektiv trafik – også på tværs af de administrative grænser.

Projektet ”Regional busfremkommelighed i hovedstaden” er overordnet finansieret af Region H og Trafikstyrelsen med 50 % hver. Projektet har en samlet økonomi på ca. 13,8 mio. kr. inkl. moms. Det har dog ikke været muligt for Movia at tilbyde en 100% finansiering af dette projekt.

I forbindelse med Movias tidligere projekt ”Fremkommelighed, der batter” blev det foreslået at etablere busstyring i 3 signaler på Engelsborgvej (ved Nybrovej, Christian X’s Allé og Buddingevej) – arbejdet omkring signalændringer blev igangsat i vinteren 2016/2017 og er netop afsluttet. Projektet med busstyring af signaler var 100% eksternt finansieret af henholdsvis staten og Region Hovedstaden.

Movia foreslår nu, at der arbejdes videre med fremkommeligheden for busserne på Bagsværdvej – i form af videreførelse af eksisterende busbane i Gladsaxe Kommune til krydset ved Nybrovej (ca. 400 meter). Denne strækning er præget af megen trafik, hvorfor der ofte er forsinkelser for busserne i myldretiden (i retning mod Lyngby). Forvaltningen har på den baggrund bedt Via Trafik om at udarbejde et skitseprojekt for etablering af busbane på Bagsværdvej fra kommunegrænsen ved Gladsaxe Kommune til krydset ved Nybrovej. Via Trafik har udarbejdet to skitseforslag (bilag) samt tilhørende notat (bilag).

Etablering af busbane på den pågældende strækning vil kun være mulig, hvis der fjernes nogle træer og parkeringspladser langs Bagsværdvej. I alternativ 1 vil der skulle fjernes 9 træer og 24 parkeringspladser. I alternativ 2 vil der kun skulle

fjernes 2 træer og 14 parkeringspladser.

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med alternativ 2, idet dette projekt giver den ønskede busfremkommelighed og samtidig fjernes færrest parkeringspladser og træer. Såfremt det er muligt, vil de to træer blive søgt gentilplantet.

Projektet har været drøftet med Nordsjællands Politi. Politiet har den 28. juli 2017 meddelt deres samtykke til projektet (alternativ 2).

Movia ser ligeledes positivt på begge alternativer i skitseprojektet, og kan, ligesom Lyngby-Taarbæk Kommune, også se en fordel i alternativ 2, hvor der skal fjernes færre parkeringspladser og træer.

Set i et længere perspektiv vil en forbedring af busfremkommeligheden være en fordel på denne strækning, idet der forventes en øget trafik i området under anlæg af letbanen.

I forlængelse af det foreslåede projekt med busbane på Bagsværdvej vil det - på et senere tidspunkt - være oplagt at undersøge om busbanen eventuelt kan forlænges videre ad Engelsborgvej til Christian X's Allé – dette forslag vil dog ikke blive behandlet nærmere i denne sag.

Rejsetidsgevinsten for busserne inkl. den etablerede signalændring i krydset ved Nybrovej har Via Trafik estimeret til at give en besparelse på 40–50 sek. i gennemsnit i perioden kl. 7.30-8.30 (på hverdage) i retning mod Lyngby. Heraf forventes busbanen at give en rejsetidsgevinst på 35-40 sekunder og busprioriteringen en rejsetidsgevinst på 5-10 sek. for busserne i retning mod Lyngby.

Strækningen busbetjenes af de regionale buslinjer 40E og 400S og det vil således være disse buslinjer, som vil opnå en tidmæssig besparelse ved den foreslåede busbane.

For at opnå medfinansiering fra Movia/Regionen/Staten skal projektet være afsluttet inden april 2018. Efter denne tidsfrist vil der ikke kunne gives medfinansiering fra Movias projektpulje.

Supplerende sagsfremstilling: (flyttes ned under protokolafsnittet når endeligt godkendt)

Efter punktet om busbane på Bagsværdvej den 24. august 2017 blev tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget har Forvaltningen igen drøftet sagen med Movia.

Udvalget ønskede en genvurdering af den tidsmæssige besparelse for bustrafikken set i forhold til den økonomiske investering. Dette forhold er blevet vurderet af Movia.

Movia oplyser, at etablering af busbane på Bagsværdvej er et af mange fremkommelighedstiltag, der forventes af blive implementeret langs buslinje 400S. Tiltagene vil samlet set bidrage til en forbedret driftsstabilitet, dvs. bedre overholdelse af køreplanen og en rejsetidsforbedring på 5-6 pct. Dertil vil der også være en forventning om en passagerforøgelse på 2-3% på linjen. Med en samlet anlægsinvestering på omkring 4 mio. kr. på buslinje 400S forventer Movia en tilbagebetalingstid på ca. 2-3 år.

Det skal nævnes, at buslinje 400S er finansieret af Region Hovedstaden, hvorfor det også vil være Regionen der vil opnå den økonomiske gevinst ved en forbedring af fremkommeligheden. Kommunens borgere, der til daglig benytter linje 400S vil naturligvis også kunne mærke en forbedring, idet rejsetiden forventeligt bliver kortere i retning mod Lyngby St.

Tiden for projektets gennemførelse var i forvejen meget knap, såfremt kommunen skulle drage fordel af medfinansiering. Med tilbagesendelse til Teknik- og Miljøudvalget til fornyet politisk behandling i september vil projektet først kunne påbegyndes i oktober 2017 – dvs. kort tid før vinterperioden påbegyndes.

Movia har oplyst, at projektet skal være afsluttet og betalt senest ved udgangen af april 2018, idet Movia skal aflægge regnskab overfor Trafikstyrelsen, der har bevilget midlerne. Projektet kan derfor ikke udskydes/forlænges.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der i forbindelse med anlægsarbejder, der udføres i perioden ultimo oktober til ultimo marts altid skal påregnes ekstraudgifter grundet vinteren. Disse ekstraudgifter er ikke indregnet i Movias tilskud på 1 mio. kr., hvorfor de fuldt ud skal dækkes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Ekstraudgifterne skyldes, at der i løbet af vinteren kan opstå ”spilddage” grundet frost og sne, hvor det kan blive nødvendigt at udføre konkrete vinterforanstaltninger på byggepladsen/arbejdspladsen, som bl.a. ekstra afskærmninger, overdækninger, snerydning, vintermåtter m.v. I disse vinterperioder vil entreprenøren derfor have ringe eller ingen mulighed for at udføre det bestilte arbejde indenfor den aftalte tidsramme.

Således kan en gennemsnitlig vinter medføre at et anlægsarbejde kan fordyres med omkring 40% - og mere hvis der er tale om en streng vinter. Ud over risikoen for ekstraudgifter ses desuden ofte en kvalitetsforringelse i anlægsarbejder udført i en vintersæson – grundet de lave temperaturer.

Forvaltningen kan derfor ikke anbefale, at der arbejdes videre med projektet, da det kan betyde en fordyrelse for kommunen på mellem 0,8 -1,0 mio. kr.

Såfremt det alligevel besluttes at arbejdet videre med busbanen på Bagsværdvej indenfor den korte tidsramme, er det vigtigt at påpege, at kommunen vil blive bundet af kontrakter med både Movia og den valgte entreprenør, også selvom en streng vinter giver problemer for arbejdet og dermed medfører øgede anlægsomkostninger. I værste fald kan kommunen risikere også at skulle dække Movias udgifter på 1 mio. kr.

Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen har netop offentliggjort en ny pulje til investeringer i kollektiv bustrafik. Denne pulje kan ansøges inden for det næste år. Tilskuddet fra denne pulje vil maksimalt kunne udgøre 50% af det samlede beløb. Forvaltningen ser således stadig en mulighed for senere at kunne arbejde videre med projektet, men det kræver, at man bliver begunstiget i forbindelse med bevillingsansøgninger. Der er ikke garanti for medfinansiering, heller ikke med 50 %.

Supplerende ift. hidtige økonomiafsnit

Såfremt det besluttes at gennemføre projektet, vil der udover den i økonomiafsnittet angivne økonomi herudover skulle afsættes op til 1 mio. kr. ekstra til finansiering af projektet. Og hvis tidsplanen ikke overholdes, vil kommunen endvidere

skulle dække yderligere 1 mio. kr. Såfremt det besluttes at fortsætte projektet, vil den ekstra økonomi skulle indarbejdes i budgettet 2018-2021.

Revideret indstilling

Det foreslås, at der ikke arbejdes videre med projektet på nuværende tidspunkt.

## **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje.

Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget-og Regnskabssystem for kommuner samt Lyngby-Taarbæk Kommunens anlægsstyringsregler.

## **Økonomi**

Via Trafik har udarbejdet et anlægsoverslag for de udarbejdede alternativer. Det skal bemærkes, at der er tale om et overslag over anlægsudgifterne, hvorfor der kan opstå ændringer i økonomien under indhentning af tilbud på opgaven. På nuværende tidspunkt er der for alle 3 budgetoverslag indregnet reserver på 20%.

Alternativ 2 har en beregnet udgift på 2.020.000 kr. Heraf har Movia oplyst, at der vil kunne tildeles 1 mio. kr. i puljemidler fra Regionen/Staten. Således vil projektet medføre en andel fra Lyngby-Taarbæk Kommune på 1,02 mio. kr.

De 1,02 mio. kr. foreslås finansieret af rådighedsbeløb afsat til ”Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2018”.

Udgiftsbudgettet til etablering af busbane på Bagsværdvej vil udgøre 1,020 mio. kr. i 2017 og 1,0 mio. kr. i 2018. Indtægtsbudgettet på -1,0 mio. kr. afsættes i 2018.

Det fremadrettede projektforslag er underlagt en stram tidsplan, fordi medfinansiering fra regionen betinger, at anlægsopgaven er afsluttet inden udgangen af marts måned 2018. Det lægger pres på snarlig eksekvering af projektets udestående faser. Af samme årsag søges der om fuld frigivelse af udgiftsanlægssum og indtægtsanlægssum. Normalt ville man have delt en sag af denne karakter op i 2 tempi - frigivelse af rådighedsbeløb til først projektering og siden til endelig udførelse - sidstnævnte når enten konklusioner forelå fra detailprojektering eller i forlængelse af licitationsresultat. Såfremt der i forlængelse af licitationen måtte vise sig afvigelser uden for de bevillingsmæssige beføjelser, vil sagen blive forelagt til fornyet udvalgsbehandling.

Opgaven vil ikke være reguleret af særlige momsforhold, fordi der er tale om en tværsektoriel-offentlig finansieringsaftale. Opgaven afregnes efter den kommunale købsmomsordning.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

V (2) Stemte imod.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget med henblik på en genvurdering af den tidsmæssige besparelse for bustrafikken set i forhold til den økonomiske investering.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017.

## **Bilag**

Notat fra Via Trafik

Skitseforslag: Vejplan - Alternativ 1

Skitseforslag: Vejplan - Alternativ 2

## Punkt 13: Status på letbaneprojektet medio 2017 (Orientering)

05.01.25-G01-323-16

### Resume

Kommunalbestyrelsen orienteres om status på letbaneprojektet samt en beskrivelse af det videre arbejde med projektet. Dette sker med baggrund i følgende delforløb: Udbud, ekspropriation, anlægsfasen, herunder ledningsomlægninger og kommunikation.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

Forvaltningen beskriver nedenfor status på de forskellige delforløb i letbaneprojektet samt det videre arbejde med projektet.

#### Udbud af anlæg:

Efter vedtagelse af anlægsloven blev der gennemført en ekstern granskning af projektet for at sikre bl.a. de økonomiske rammer for projektet. Denne granskning blev offentliggjort af Transport-, Bygning - og Boligministeriet i oktober 2016, og herefter fortsatte arbejdet med udbuddet.

Udbudsmaterialet for letbaneprojektet blev udsendt til de prækvalificerede entreprenører i oktober 2016. Udbuddet er opdelt i otte kontrakter:

- transportsystemet (skinner, tog mm)
- bygning på kontrol- og vedligeholdelsescentret (placeret i Glostrup)
- drift og vedligehold
- anlægsarbejde Ishøj Kommune
- anlægsarbejde Vallensbæk, Brøndby og Glostrup kommuner
- anlægsarbejde Rødovre og Herlev Kommune
- anlægsarbejde Gladsaxe Kommune
- anlægsarbejde Lyngby-Taarbæk Kommune.

Udbuddet gennemføres som "Design and build", hvilket betyder, at projektet er udbudt på baggrund af et bearbejdet dispositionsforslag. Dermed bliver det en del af de kommende entreprenørers opgave at detailprojektere letbaneprojektet.

I foråret 2017 modtog Hovedstadens Letbane tilbud på de otte entrepriser. Første forhandlingsrunde blev gennemført før sommerferien, mens parterne vil genoptage forhandlingerne efter sommerferien. Det forventes, at bestyrelsen skal godkende udbudsproces, udpegning af vinderne samt indstille det økonomiske grundlag for ejerkredsen i efteråret 2017. Hermed kan ejerkredsen (stat, region og kommuner) træffe den endelige beslutning ultimo 2017 om indgåelse af kontrakt med de relevante entreprenører eller standse projektet, hvis den økonomiske ramme ikke kan overholdes. Se mere information om udbudsprocessen, og hvem de prækvalificerede entreprenører er her:

<http://www.dinletbane.dk/nyheder/nyhedsarkiv/letbanen-er-sendt-i-udbud/>

#### Ekspropriation:

Processen med ekspropriation i forbindelse med letbaneprojektet er startet. Der er i Lyngby-Taarbæk Kommune gennemført fire fremrykkede ekspropriationer ved to de ejendomme, som skal totaleksproprieres på Buddingevej ved

Nybrovej. Ejendommene er overtaget af Hovedstadens Letbane og lejes ud til beboelse indtil anlægsfasen opstartes.

Der blev i maj 2017 gennemført den første af to besigtigelsesforretninger i Lyngby-Taarbæk Kommune. Besigtigelsesforretningen indeholdt strækningen fra kommunegrænsen mod Gladsaxe til og med Lyngby Torv. Både ved det indledende informationsmøde, og på selve besigtigelsen langs strækningen, var der mange deltagere. Deltagerne stillede spørgsmål og fremførte deres synspunkter for kommissionen. Kommissionens protokol fra besigtigelsen kan ses her: [http://www.komoe.dk/uploads/4/9/7/4/49746391/20.\\_h%C3%A6fte\\_-\\_020517.pdf](http://www.komoe.dk/uploads/4/9/7/4/49746391/20._h%C3%A6fte_-_020517.pdf)

Det forventes, at besigtigelsesforretningen for Lyngby nord (fra Lyngby Hovedgade til Lundtofte) gennemføres i november 2017, mens selve ekspropriationsforretningerne afholdes henholdsvis 2. og 3. kvartal 2018.

Mere information om ekspropriation, typer af ekspropriation, besigtigelsesforretninger mm. kan ses her: <http://www.dinletbane.dk/forstaa-processen/ekspropriation/>. Besigtigelsesmaterialet fra Lyngby syd er også tilgængelig på denne hjemmeside.

#### Anlægsfasen herunder ledningsomlægninger:

Når de udvalgte entreprenører tildeles kontrakterne, startes detailprojektering af projektet. Dette sker i tæt dialog med Hovedstadens Letbane, politiet og kommunerne. Der fremlægges selvstændig sag på Teknik- og Miljøudvalgets møde 16. august 2016, der beskriver projektforslaget for letbanen herunder vejudformningen.

Den udvalgte entreprenør skal udarbejde tidsplan for anlægsarbejdet, og derfor kendes den detaljerede tidsplan for anlægsfasen endnu ikke. Der er i udbudsmaterialet indlagt udvalgte bindinger/restriktioner, som tidsplanen skal tilpasses i forhold til, bl.a. koordinering med øvrige anlægsarbejder, bindinger i forhold til trafikafvikling mm.

Den overordnede tidsplan for anlægsfasen er:

- ledningsomlægninger opstartes medio 2018 og forventes afsluttet medio 2019
- anlæg af letbanen opstartes ultimo 2018 og forventes afsluttet ultimo 2023
- test og sikkerhedsgodkendelse af letbanen opstartes ultimo 2023 og afsluttes primo 2024.

Forvaltningen har i samarbejde med Hovedstadens Letbane og Movia påbegyndt dialogen omkring mulig trafikafviklingsplan for Lyngby centrum. Dette sker primært for at kunne skønne projektets påvirkning af busdriften. De endelige trafikafviklingsplaner udarbejdes af entreprenørerne for henholdsvis ledningsomlægningerne og letbaneprojektet. Det forventes, at de første trafikafviklingsplaner er afklaret, og kan formidles 2-3 måneder før anlægsopstart - dermed i foråret 2018.

#### Kommunikation:

Kommunerne har i samarbejde med Hovedstadens Letbane udarbejdet foreløbige hensigter med kommunikationen for efterfølgende at kunne udarbejde en samlet kommunikationsplan. Planen vil løbende blive bearbejdet og detaljeret efterhånden som projektet skrider frem. Der er i forbindelse med kommunikation og formidling fokus på følgende (bilag):

- de meget forskellige målgrupper: bl.a. trafikanter, nære naboer, virksomheder og handelsdrivende samt borgere mere generelt
- forventede gener bl.a. begrænset fremkommelighed for trafikanter, vanskeligere adgang, støj, støv, vibrationer mm.
- hvad gøres for at mindske generne.

Der er allerede besluttet en række værktøjer, som skal anvendes til formidling til trafikanterne. Det er valgt at tage udgangspunkt i allerede benyttede og kendte kanaler, da trafikanter allerede benytter forskellige tjenester som bl.a. rejseplanen, DOT.dk, P4 trafik, trafikinfo mm.

Herudover vil der på vejene blive anvendt de kendte færdselstavler, der oplyser om omkørsel, tidsplaner mm. Også disse elementer bliver der arbejdet videre med i de kommende faser og i samarbejde med relevante parter som Vejdirektoratet, DSB, Movia, politiet m. fl.

Udover hjemmeside, nyhedsbreve, SMS-ordninger mm. kan der løbende afholdes informationsmøder, oplæg for foreninger, dialog med virksomheder, handelsdrivende samt en lokal presseindsats.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der på nuværende tidspunkt planlagt et offentligt informationsmøde mandag 28. august 2017. Her vil blive orienteret om projektets stade samt den videre proces. Der vil blive givet yderligere målrettet og detaljeret information i første halvdel af 2018, når projektets stade er længere fremme, f.eks. oplysninger om hvorledes borgere, erhvervsdrivende, trafikanter mm. påvirkes på forskellige lokaliteter.

## **Lovgrundlag**

Anlægslov for letbane langs Ring 3.

## **Økonomi**

Der forelægges en selvstændig sag med status på letbaneprojektets økonomi.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Godkendt.

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

## **Bilag**

Foreløbig plan for kommunikation

# Punkt 14: Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - status august 2017 (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 i august 2016, siden da er der ikke besluttet ændring af budgettet.

Anlæg og drift af letbanen er blevet udbudt og Hovedstadens Letbane forhandler i øjeblikket med de relevante entreprenører. Det forventes, at omkostningerne ved projektet kan forelægges ejerkredsen i december 2017, således at der kan træffes beslutning om igangsætning af anlæg ultimo 2017.

Nedenfor ses de udgifter, som allerede er godkendte. For hovedparten af udgifterne er der tale om foreløbige skøn, men grundet beløbenes størrelse er de estimerede beløb allerede indarbejdet i budget 2017 og overslagsårene 2018-2021. 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.

### Indskud til letbaneprojektet:

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

Mio. kr. (2017-priser)	2017	2018	2019-56 (årligt)
Indskud til letbaneprojektet	14,0	14,3	14,3

### 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 over 40 år.

Mio. kr. (løbende priser)	2017	2018	2019-56 (årligt)
Rilleskinnespor på Buddingevej	0,09	0,09	0,09
DTU-alternativet	0,39	0,39	0,39
Anker Engelunds Vej (sideudvidelse)	0,02	0,02	0,02
Tiltag på parkeringssøgeringen	0,62	0,62	0,62



miljø mm)

#### Projektledeelse

Busdrift (omlægninger og passagertab)	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
---------------------------------------	------	------	------	------	------	------	------

Stationsomgivelser. Drift hvert år fra 2023 (renhold, snerydning, saltning, vedligehold, beplantning, affald, belægninger mv.)							0,50
--	--	--	--	--	--	--	------

I alt	3,80	4,80	4,60	3,30	3,30	3,30	2,40
-------	------	------	------	------	------	------	------

## Lovgrundlag

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

## Økonomi

Nedenfor ses akkumulerede opgørelser over ovenstående tabeller:

Mio. kr. (2017-priser)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Indskud til letbaneprojektet	14,02	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30*
Tilkøbsydelse (15 pct. "up front")	15,90						
Tilkøbsydelse	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30**
Afledte anlægsudgifter	6,0	-3,42	2,37	2,07	12,31	10,10	-
Afledte driftsudgifter	3,80	4,80	4,60	3,30	3,30	3,30	2,40

\*14,3 mio. kr. årligt 2024-2056 (2018-priser)

\*\* 3,30 mio. kr. årligt 2024-2056 (årenes priser)

### 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. 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.

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

Driftsomkostningerne er forbundet med stor usikkerhed og afhænger bl.a. af kommende passagertal og mulige busbesparelser. Det forventes, at der i 2018 foreligger et opdateret estimat på de kommende driftsomkostninger fra 2024.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Udsat.

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

# Punkt 15: Etablering af udeservering Jernbaneplassen 10-12 (Beslutning)

05.14.08-G01-14-17

## Resume

Teknik- og Miljøudvalget gav på møde den 19. august 2014 en betinget godkendelse til anlæg af træterrasse på kommunens vejareal til udeservering ud for Jernbaneplassen 10-12. Den betingede godkendelse var under forudsætning af, at sagen skulle forelægges Teknik- og Miljøudvalget igen, bl.a. angående gebyr for brug af vejareal. Imidlertid er kommunens procedurer på området ændret siden 2014, og samtidig er planlægningen for stationspladsen endnu ikke afsluttet. Det vil derfor være mest hensigtsmæssigt, at der ikke etableres en træterrasse på nuværende tidspunkt.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at ejer af Jernbaneplassen 10-12 gives tilladelse til at anvende pladsen foran ejendommen efter nærmere aftale med forvaltningen, men at etablering af træterrasser mv. afventer kommunens fremtidige planer for Jernbaneplassen.

## Sagsfremstilling

Ejeren af Jernbaneplassen 10-12 ønsker at anvende en del af vejarealet parallelt med ejendommen til etablering af en træterrasse evt. i samme højde som stuen, til udeservering. Teknik- og Miljøudvalget godkendte på møde den 19. august 2014 udeservering og etablering af en træterrasse på kommunens vejareal under forudsætning af, at sagen skulle forelægges Teknik- og Miljøudvalget igen, bl.a. angående gebyr for brug af vejareal. Forvaltningen har ikke forelagt sag om gebyr efterfølgende, da der afventede godkendelse fra kommunen om andre forhold, bl.a. ændring af facadeudtryk i stueplanen. Sagen om gebyr har været i dvale under byggeprojektet, og i mellemtiden har Kommunalbestyrelsen besluttet, at det skal være gebyrfrit at anvende arealerne foran butikker, cafeer og restauranter. Der er kommet en fornyet ansøgning i maj 2017 (bilag).

Siden udvalgets beslutning i 2014 er der sket følgende:

1. Kommunalbestyrelsen har besluttet, at det skal være gebyrfrit at anvende arealerne foran butikker, cafeer og restauranter
2. forvaltningen er i gang med at vurdere forskellige trafikale løsninger i forbindelse med letbaneprojektet, men er endnu ikke færdig med disse. Bl.a. overvejes det at åbne Gl. Jernbanevej, hvilket kan betyde, at der også skal etableres ekstra svingbane på Jernbaneplassen osv.

På nuværende tidspunkt kan forvaltningen derfor ikke anbefale, at der etableres en træterrasse, eller at arealet udlånes for en længere periode. Forvaltningen foreslår i stedet, at ejer af Jernbaneplassen 10-12 gives tilladelse til at anvende pladsen foran ejendommen efter nærmere aftale med forvaltningen.

Når kommunen har en trafikplan klar for Lyngby Station, vil det kunne afgøres om vejarealet kan lånes eller købes med hensigt om at etablere en træterrasse.

## Lovgrundlag

Jf. vejlovens §80, stk. 1, pkt.1, skal man indhente vejmyndighedens tilladelse, inden man bruger kommunens vejareal, f.eks. til udeservering eller etablering af træterrasse.

## Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Udvalget godkender at der kan gives tilladelse til opførelse af en træterrasse såfremt ansøger informeres tydeligt om, at terrassen skal fjernes når kommunen skal disponere over arealerne på Jernbanepladsen, Gl. Jernbanevej.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

## **Bilag**

Jernbanepladsen 10-12, Kgs.Lyngby - Ansøgning om etablering af udeservering

# Punkt 16: Vej- og trafikforhold i forbindelse med letbaneprojektet (Beslutning)

05.01.25-G01-324-16

## Resume

Hovedstadens Letbane har i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune og politiet bearbejdet og kvalificeret letbaneprojektet i forhold til det tidligere fremlagte dispositionsforslag. Projektet er primært bearbejdet i forhold til trafikikkerhed, kapacitet i kryds, parkeringspladser samt i forhold til beplantning langs veje. Kommunen og politiet vil på denne baggrund gerne kunne tilkendegive overfor Hovedstadens Letbane, at der er enighed om det projektforslag, som den kommende entreprenør skal detailprojektere på baggrund af.

Der er en basisløsning i forhold til trafikafvikling i lokalområderne langs Buddingevej. Det anbefales at undersøge mulighederne for at supplere basisløsningen, f.eks. med minirundkørsler, og at trafikale analyser iværksættes dertil for allerede afsatte midler i forbindelse med letbaneprojektet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lyngby-Taarbæk Kommune tilkendegiver enighed i vejtegningerne for projektforslaget
2. forvaltningen fortsætter dialogen med Hovedstadens Letbane og den kommende entreprenør om detailprojektering af projektet
3. der igangsættes trafikanalyser for at supplere basisløsningen langs Buddingevej.

## Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane har i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune og politiet bearbejdet letbaneprojektet i forhold til det tidligere fremlagte dispositionsforslag (<http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>) og VVM-redegørelse.

Projektet er primært bearbejdet i forhold til trafikikkerhed, kapacitet i kryds, parkeringspladser samt i forhold til beplantning langs veje. De opdaterede vejtegninger for letbanestrækningen er vedlagt (bilag) og kan herudover ses på projektets hjemmeside [www.dinletbane.dk](http://www.dinletbane.dk) (<http://www.dinletbane.dk/media/1497/vejtegninger-lyngby-taarbaek-inkl-forside.pdf>).

Det bemærkes, at projektet ikke er detailprojekteret, og dermed ikke færdigbearbejdet i detaljeret form. Projektet gennemføres som "design and build", hvilket betyder, at den sidste detailprojektering gennemføres af den valgte entreprenør.

For at den kommende entreprenør kan være sikker på myndighedens godkendelse af projektforslaget (kommune og Politi), fremlægges dette til godkendelse. Forvaltningen, politiet og Hovedstadens Letbane vil løbende være i dialog med den kommende entreprenør i forbindelse med detailprojekteringen. Hvis entreprenøren foreslår ændringer i forhold til projektforslaget, skal dette godkendes af myndighederne og kan afvises, hvis der ikke er en acceptabel årsag til ændringer. Det vil kun være mindre tilpasninger af projektet, som kan ske i detailprojekteringen, da linjeføring, stationsplacering mm. er beskrevet og vedtaget i forbindelse med anlægsloven for projektet.

Nedenfor er tilpasningerne i projektforslaget beskrevet i forhold til dispositionsforslaget:

Buddingevej: Fra kommunegrænsen til Engelsborgvej er der arbejdet med at optimere trafikafviklingen og sikkerheden i krydsene ved henholdsvis Nybrovej, Christian X's Allé og Engelsborgvej. Det har betydet, at der er indarbejdet ekstra svingbaner, forlængelse af svingbaner, ekstra støtteheller til fodgængere mm. i forhold til det tidligere godkendte dispositionsforslag. Herudover er der sket mindre tilpasninger for at sikre opretholdelse af så mange parkeringspladser og beplantning som muligt.

Det blev i forbindelse med godkendelse af dispositionsforslaget accepteret, at trafikanter langs Buddingevej fremadrettet kun må køre højre ind og højre ud fra de private grunde langs vejen. Dette medfører, at trafikanterne, der kommer i "forkert" færdselsretning i forhold til deres mål skal benytte Engelsborgvej, Christian X's Allé, Nybrovej, mm. til omvejskørsel eller foretage en U-vending på disse veje. Dette er fortsat en forudsætning i projektforslaget, som her forelægges til godkendelse.

Der har dog været dialog med flere forskellige borgere og borgergrupper lokalt omkring den fremtidige trafikafvikling, bl.a. har beboere på Agermånevej fremsendt ønske om en lukning af vejen mod Buddingevej, og der er stillet forslag om anlæg af minirundkørsler på sideveje, bl.a. på Engelsborgvej og på Nybrovej. Minirundkørsler vil kunne sikre, at der ikke sker en øgning af gennemkørende trafik i lokalområderne eller u hensigtsmæssige U-vendinger - i stedet kan trafikanterne vende sikkert og herefter komme i modsat retning på Buddingevej. Selvom projektforslaget indstilles til godkendelse, så anbefales det samtidig, at der uafhængigt af dette, gennemføres yderligere analyser af trafikafviklingen samt udarbejdelse af løsningsforslag.

Lyngby centrum: På baggrund af beslutningen om lukning af Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej og dermed behov for andre trafikstrømme, er krydset Buddingevej-Lyngby Torv-Jernbaneplassen optimeret med ændring af svingbaner mm. I forhold til dispositionsforslaget er der sket mindre tilpasninger i det nye kryds på Jernbaneplassen til Lyngby Torv (øst) for at sikre cyklisternes adgang gennem krydset og tilkørselsmulighed til den kommende cykelparkeringskælder under S-banen.

Klampenborgvej: Delstrækningen mellem Lyngby Torv og Kanalvej er ikke ændret i forhold til dispositionsforslaget. På strækningen mellem Kanalvej og Lundtoftegårdsvej var letbanen tidligere placeret i den sydlige vejside, men er efter Kommunalbestyrelsens beslutning 3. september 2015 flyttet til de to eksisterende kørespor mod Lyngby. Vejprojektet er optimeret i bl.a. krydset med Firskovvej og Sorgenfrigårdsvej i forhold til trafiksikkerhed og kapacitet.

Krydset Klampenborgvej-Lundtoftegårdsvej er vist med en lukning af Kornagervej. Denne vejlukning skal politisk besluttes (jf. sag om Lundtoftegårdsvej syd for Rævehøjvej). Men det er kortlagt, at vejlukningen er mulig i forbindelse med letbaneprojektet.

Lundtoftegårdsvej: Delstrækningen på Lundtoftegårdsvej er ændret i forhold til dispositionsforslaget, hvor letbanen var placeret i det grønne tracé langs Helsingørmotorvejen. På baggrund af Kommunalbestyrelsens beslutning 3. september 2015 om at ændre letbanens linjeføring til den vestlige side af Lundtoftegårdsvej mellem Klampenborgvej og Akademivej er projektet tilpasset. Lundtoftegårdsvej sideforskydes mod øst og samtidigt er vejprojektet for Lundtoftegårdsvej tilpasset med ekstra kørespor, svingbaner, fortov og cykelsti i begge vejsider. Denne udformning af Lundtoftegårdsvej er koordineret i forhold til den sideløbende sag vedr. udformning af Lundtoftegårdsvej syd for Rævehøjvej. Adgangen til bebyggelsen Lundtoftegårdsvej 13-37 flyttes, så en ny adgang bliver del af et nyt signalkryds, der også skaber adgang til byudviklingsarealerne i traceet.

DTU: I dispositionsforslaget var DTU-alternativet ikke vist med detaljerede vejtegninger, da linjeføringen gennem DTU på Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej først blev besluttet i forbindelse med denne projektfase. Letbanens forløb gennem DTU er koordineret og aftalt med DTU. Der etableres fem nye signalanlæg. I alle disse kryds har der været fokus på trafiksikkerhed og kapacitet i forbindelse med udformningen af krydset.

Traceet (Nord for Rævehøjvej): Der er ikke ændret ved letbanes forløb i traceet i forhold til dispositionsforslaget. Letbanen er placeret parallelt med Helsingørmotovejen i det eksisterende grønne tracé, og dermed påvirker projektet ikke vejareal på denne delstrækning. Der sker en løbende koordinering mellem letbaneprojektet og beskrivelse af udbudsvilkår for de arealer i traceet, som kommunen ønsker at frasælge på sigt.

## **Lovgrundlag**

Anlægslov for letbane langs Ring 3.

## **Økonomi**

Anlæg af letbanen gennemføres indenfor den allerede afsatte budgetramme. Det forventes, at ejerkredsen skal godkende kontrakterne med udvalgte entreprenører og dermed projektøkonomien ultimo 2017. Hvis de indkomne tilbud ikke overholder den afsatte budgetramme, kan ejerkredsen ifølge den vedtagne anlægslov beslutte at standse projektet.

Trafikanalyserne for lokalområderne langs Buddingevej kan gennemføres for ca. 200.000 kr. Udgiften kan afholdes af de midler Kommunalbestyrelsen afsatte 25. juni 2015 netop til vurdering af diverse trafikale konsekvenser mv. i forbindelse med letbaneprojektet.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-3) Godkendt.

C (2) Undlod at stemme.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

## **Bilag**

Vejtegninger

# Punkt 17: Lyngby-Taarbæks deltagelse i etablering af fiber og datahubanalyse i LOOP CITY (Beslutning)

13.16.00-G00-1-17

## Resume

Under punkt 3 "Budgetforslag 2018-2021 - Budgetbemærkninger - Teknik- og Miljøudvalgsmødet" den 31. maj 2017 udgik punkterne om etablering af fiber og et fælles datahub (dataplatform), idet udvalget bad om at få forelagt spørgsmålet som selvstændige sager. Der forelægges derfor sag om etablering af fiber langs letbanestrækningen i forbindelse med ledningsomlægningerne, samt at der igangsættes en innovations- og testproces for et datahub i regi af LOOP CITY udarbejdet af Gate 21.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. etablering af fiber langs letbanestrækningen overgår til budgetforhandlingerne, jf. økonomiafsnittet
2. igangsætning af innovations- og testproces for datahub overgår til budgetforhandlingerne, jf. økonomiafsnittet.

## Sagsfremstilling

Styregruppe for Strategisk Vækst i LOOP CITY har arbejdet med muligheden for etablering af tomrør/fiber samt et datahub i regi af LOOP CITY. Begge dele har været forelagt for kommunaldirektørerne den 11. maj 2017 samt borgmestrene den 19. maj 2017.

Projektets aktualitet skal ses i sammenhæng med de store ledningsomlægninger i forbindelse med letbaneprojektet, og om man i den forbindelse bl.a. skal søge at reducere en evt. risiko for fremtidige gravninger langs letbanetraceet, f.eks. ved at etablere et tomt rør med henblik på salg (dvs. salg af kapacitet til at lægge fibre) eller om der skal foretages egentlig etablering af fiberforbindelse.

Om kommunerne skal involvere sig i en fiber, og hvorledes, er endnu ikke fuldt klarlagt. Ifølge en tidligere undersøgelse af Rambøll vurderes det, at TDC vil kunne tilgodese 95-98 % af erhvervs kunderne i området langs letbanen med fibre, idet den grundlæggende fiberforsyning er tilstrækkelig. Det vil heller ikke forbedre mulighederne for private kunder.

Selvom det anføres, at det private marked vil kunne tilgodese fiberstrukturen til erhvervs kunder og private husstande, vil en fiberetablering eller et tomt rør være en relativt billig investering sammenlignet med de ulemper, som evt. kommende gravearbejder vil kunne give for biltrafikken og letbanen, såfremt det alligevel skulle vise sig, at fiberstrukturen ikke er tilstrækkelig.

En gennemgående fiberforbindelse langs letbanen vil herudover kunne udgøre en del af fundamentet for etablering af et fælles datahub. Dvs. en platform, hvor man samler og strukturerer digitale data om f.eks. forurening, regn, trafik, parkering osv. Dette vil kunne komme både offentlige myndigheder og virksomheder til gode og vil konsolidere en platform for udvikling af såkaldte Living Labs i LOOP CITY - dvs. give muligheder for virksomheder og forskere til at udvikle og teste fremtidige digitale byløsninger. Dette er således ét af perspektiverne med et datahub, mens et andet er, at firmaer indenfor disse brancher placerer sig i LOOP CITY, fordi der stilles store mængder af data til rådighed.

Hvis kommunerne ikke ønsker et datahub, men løbende ønsker at investere i digitale løsninger for trafik, parkering, regnhændelser mv., så kan kommunerne stadig efterspørge disse løsninger gennem udbud i fællesskab eller enkeltvis. I forhold til fremtidig brug af data bør kommunerne være opmærksomme på at sikre sig ejerskab af data.

Borgmesterkredsen var på mødet den 19. maj 2017 ikke klar til at give tilsagn til projekterne, idet beslutningsgrundlaget krævede yderligere bearbejdning, ikke mindst i forhold til de økonomiske fordelingsmodeller. Det blev derfor besluttet, at styregruppen skal arbejde videre med at konkretisere de to tiltag yderligere med henblik på en senere sagsfremstilling.

Dette kan imidlertid ikke nås før budgetforhandlingerne, og der foreligger heller ikke en fordelingsmodel for udgifterne og evt. senere drift mellem kommunerne.

Da tiden er knap, fordi ledningsomlægningerne starter i 2018, og fordi et evt. tomrør/fiber bør samgraves med ledningsomlægninger i størst muligt omfang, bør Lyngby-Taarbæk Kommune allerede nu reservere midler i budgettet for 2018 for at kunne etablere fiberrør/fibre enten i fælleskab med andre eller alene.

Datahub er en mere kompliceret vurdering, og det vil tage tid at afklare, særligt mulighederne for samarbejde med andre og også, hvordan et datahub overhovedet skal struktureres. Derfor foreslås en aftale med Gate 21 om løsning af dette spørgsmål til 7 mio. kr. Der vil være forskellige bidragsydere. I LOOP CITY vil der i 2018 og 2019 skulle afsættes 2 mio. kr. for at kunne redegøre nærmere for dette projekt.

Det foreslås derfor at finansiering af datahubanalyse overgår til budgetforhandlingerne.

Der vedlægges uddrag af drøftelser og information fra de pågældende og tilknyttede møder:

1. referat af borgmester/formandskreds den 19. maj 2017
2. bilag til pkt. 5.1 Indstilling til borgmesterkredsen den 19. maj 2017
3. bilag til pkt 5.3 til Kommunaldirektørforum den 11. maj 2017 om regionens tilbagemelding på fiber
4. punkt 5 Overblik over fiber og datahub
5. svar til LOOP CITY fra Erhvervsstyrelsen
6. notat fra Loop City - bidrag til budgetproces

Ad 1) af referatet fra borgmesterkredsmødet fremgår det, at styregruppen skal arbejde videre med at konkretisere de to tiltag (fiber og datahub) yderligere med henblik på en senere sagsfremstilling.

Ad 2) af bilag til pkt. 5.1 fremgår styregruppens indstilling til borgmesterkredsen samt en længere beskrivelse af fiber og datahub

Ad 3) af bilag til pkt. 5.3 til kommunaldirektørforum den 11. maj 2017 fremgår, at regionen ikke må støtte etablering af fiber

Ad 4) af punkt 5 til kommunaldirektørforum fremgår økonomisk oversigt over fiberetablering og innovation- og testproces for datahub

Ad 5) Erhvervsstyrelsens svar til LOOP CITY om, at der må etableres fiber under særlige forhold, f.eks. til erhvervsfremmeformål

Ad 6) Loop Citys notat som bidrag til budgetproces.

## **Lovgrundlag**

Kommunalfuldmagten.

## **Økonomi**

Etablering af fiberør/fibre langs letbanen er af leverandør anslået til 16,5 mio. kr. Det kan vise sig at blive billigere, da der vil være muligheder for samgravning.

Der er forskellige måder at fordele udgifterne blandt evt. interessenter. Hvis alle kommuner/interessenter deltager og fordeler udgiften uafhængigt af fiberlængde i kommunerne, indbyggertal mv., så vil det koste ca. 2 mio. kr. pr. kommune, hvilket svarer til at den mindste kommune betaler samme pris som den største.

Hvis derimod kommunerne fordeler udgifterne afhængigt af (1) fiberlængde i kommunen, (2) på baggrund af letbanefordelingsnøglen eller (3) hvis Lyngby-Taarbæk selv ønsker at etablere tomrør/fibre, så vil udgiften være 3,7 mio. kr., hvilket bruges som udgangspunkt i det følgende.

De 3,7 mio. kr. fordeles med 1,3 mio. kr./år i årene 2018-2020 (i alt 3 år). Selve fiberen er af økonomisk marginal betydning.

Med hensyn til et datahub var der tidligere opgjort et investeringsbehov på 2,6 mio. kr. i 2020 og med afledt drift på 1,8 mio./år fra og med 2020. Et datahub er imidlertid mere kompliceret, og skal derfor afdækkes nærmere. Der foreslås derfor en investering i et innovations- og testproces for et datahub på 7 mio. kr. svarende til 223.000 kr./år i både 2018 og 2019 for Lyngby-Taarbæk Kommune, idet øvrig investering sker fra anden side.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 24. august 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Dorete Dandanell (F).

Kommunalbestyrelsen, den 31. august 2017

Ad 1-2) Godkendt.

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

## **Bilag**

Referat Borgmester-formandskreds 19. maj 2017

Ppkt. 5.1 Indstilling til borgmesterkredsen den 19. maj 2017

Pkt 5.3 til Kommunaldirektørforum den 11 maj 2017

Punkt 5 - Overblik

Svar til LOOP CITY fra Erhvervsstyrelsen

Notat fra Loop City Budgettekst fibernet 5.7.17

# **Punkt 18: Ankestyrelsens afgørelse i sag om serviceaftale vedr. vinterbekæmpelse m.v. for private grundejere (Beslutning)**

00.15.00-A00-59-16

## **Resume**

Ankestyrelsen har taget stilling til lovligheden i Lyngby-Taarbæk Kommunes serviceaftale til private grundejere vedr. vintervedligeholdelse m.v. Ankestyrelsen konkluderer, at serviceaftalen ikke er lovlig i henhold til Kommunalfuldmagtsreglerne. Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til, hvad Ankestyrelsens udtalelse giver kommunen anledning til.

## **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at Ankestyrelsens udtalelse tages til efterretning, og at serviceaftalerne bringes til ophør.

## **Sagsfremstilling**

Spørgsmålet om lovligheden af Lyngby-Taarbæk Kommunes serviceaftale med private grundejere vedr. vintervedligeholdelse m.v. er blevet vurderet af Ankestyrelsen. Ankestyrelsen konkluderer, at serviceaftalerne ikke kan anses for lovlige efter Kommunalfuldmagtsreglerne.

Ankestyrelsen anmoder Kommunalbestyrelsen om at tage stilling til sagen.

Forvaltningen foreslår, at Ankestyrelsens afgørelse tages til efterretning, og at de pågældende serviceaftaler bringes til ophør.

## **Lovgrundlag**

Kommunalfuldmagtsreglerne.

## **Økonomi**

De økonomiske konsekvenser vil blive afdækket nærmere, og håndteres i forbindelse med 2. anslået regnskab.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Kommunalbestyrelsen, den 22. juni 2017

Oversendt til Teknik- og Miljøudvalget.

## **Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017**

Sagen udsættes med henblik på yderligere afklaring, herunder udtalelse fra KL.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

# **Bilag**

Ankestyrelsen

## **Punkt 19: Anmodningssag fra Søren P. Rasmussen om tilbud til unge (Beslutning)**

00.00.00-A00-260-17

### **Sagsfremstilling**

Søren P. Rasmussen (V) har anmodet om at følgende sag optages på Kommunalbestyrelsens dagsorden:

Tilbud til de unge

Ø og V er meget optaget af, at de unge har et trygt og godt ungdomsliv fyldt med glæder og samvær med venner. For at sikre et godt alternativ i forhold til de debatter der har kørt i forhold til stoffer og alkohol, ønsker vi, at der udvikles tilbud til de unge i samarbejde med ungerådet og ungdomsuddannelserne. Denne sag skal sætte fokus på det, vi kan gøre som kommune, og samtidig respektere at politiet også skal løfte deres ansvar i forhold til de udfordringer, der er.

Det kunne være en styrkelse af ungdomsklubberne eller som Cafe Birken i Birkerød, hvor de unge selv driver en cafe.

### **Beslutning**

Kommunalbestyrelsen, den 22. juni 2017

Oversendes til Børne- og Ungdomsudvalget, Teknik- og Miljøudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Udvalget henviser til behandling i Kultur- og Fritidsudvalget og Børne- og Ungdomsudvalget.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 17. august 2017

Udsat.

Børne- og Ungdomsudvalget, den 17. august 2017

Udvalget bad forvaltningen om at udarbejde oplæg til kommissorium til en kommende ungepolitik, som fremlægges relevante udvalg i december.

## **Punkt 20: Lukket**

09.00.00-K08-27-15

## **Punkt 21: Kommende sager**

00.01.00-A00-94-16

### **Resume**

Udvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

### **Indstilling**

Det foreslås, at udvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

Sager opført på listen kan flytte datoer, nye sager kan komme til, og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

### **Lovgrundlag**

Der er ikke regler om, at udvalgsmedlemmer skal orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

### **Økonomi**

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Taget til efterretning.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

### **Bilag**

Kommende sager Teknik-og Miljøudvalget

## Punkt 22: Meddelelser

00.01.00-A00-83-16

### Sagsfremstilling

1. Resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2017

Lyngby-Taarbæk Kommune har igen i år deltaget i kommunernes skoletrafiktest, hvor Rådet for Sikker Trafik undersøger kommunernes arbejde med at skabe sikker skoletrafik.

Undersøgelsen fokuserer på kommunernes samarbejde med blandt andet skoler og politi om at give børn og unge gode trafikvaner.

Forvaltningen har modtaget resultatet af kommunernes skoletrafiktest (bilag). I år er der kåret 5 vindere, 1 kommune i hver region.

- Syddanmark: Aabenraa Kommune, landsvinder med 88 point.
- Nordjylland: Thisted Kommune, 86 point.
- Hovedstaden: Helsingør Kommune, 84 point.
- Midtjylland: Herning Kommune, 75 point.
- Sjælland: Faxe Kommune, 73 point.

Lyngby-Taarbæk Kommune har scoret 78 point i testen, hvilket er en forbedring i forhold til 2016, hvor resultatet var 73 point.

Alle kommuner med over 50 point får 3 cykelhjelme og beskrives som kommuner, der arbejder engageret og ambitiøst med at klæde børn og unge på til at klare sig i trafikken. Kommunen har visioner om trafikikkerhed og har fokus på de muligheder, der er for at arbejde med trafikpolitik på tværs af kommuner i samarbejde med politi og skoler.

I år er kommunerne blevet målt på færdselsundervisningen, samt hvor meget kommunens elever bliver undervist i Rådet for Sikker Trafiks materialer – gåprøve, 6. klasses cyklistprøve og Sikker trafik live (besøg af trafikinformator).

For at Kommunen skal kunne opnå flere point i skoletrafiktest skal kommunen:

- sørge for at alle kommunens skoler har en trafikpolitik
- sørge for at alle skoler deltager i gåprøven
- sørge for at alle skoler deltager i 6. klasses cyklistprøve
- sørge for at alle skolernes 8 - 10. klasser får besøg af Sikker Trafik Live

Færdselslære er et obligatorisk emne i folkeskolen fra 0-9 kl. Færdselslære er ikke tillagt et selvstændigt timetal, men indgår i undervisningen i de obligatoriske fag. Det påhviler skolelederen at træffe beslutning om, hvilke fag undervisningen skal foregå i.

I det godkendte "Skolevejsprojekt 2017 – 2020" er der udarbejdet læseplan til skolerne, hvori disse tiltag er indarbejdet. Børn- og Ungeudvalget har på mødet den 1.6.2017 godkendt, at læseplanen anvendes som vejledende læseplan og skal ses som inspiration for at nå fælles mål for den obligatoriske færdselsundervisning.

Resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2016 meddeles ligeledes Børn- og Ungdomsudvalget.

## 2. Parkeringsbekendtgørelse

Den 1. juli 2017 trådte der en ny ændring i kraft til færdselslovens § 28, stk. 3. Pr. denne dato er det ifølge færdselsloven blevet tilladt at parkere i yderrabat.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i Bekendtgørelse om standsning og parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune, § 2, stk. 2 siden den 1. januar 2016 tilladt parkering i yderrabat inden for tættere bebyggede områder på trods af den hidtidige færdselslovs forbud herimod.

Forvaltningen har nu ændret den lokale bekendtgørelse om standsning og parkering i overensstemmelse med den nye tilføjelse i færdselsloven pr. 1. juli 2017. Den særlige bestemmelse om at parkering kan ske i yderrabat er derfor taget ud af bekendtgørelsen om standsning og parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune, da denne ikke længere er nødvendig, og da en lokal parkeringsbekendtgørelse primært skal præcisere, hvor parkeringsregler adskiller sig fra den almindelige lovgivning.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 16. august 2017

Ad 1) C foreslog, at BUU tager stilling til at gøre følgende punkter obligatoriske for skolerne:

- kommunens skoler har en trafikpolitik
- alle skoler deltager i gå prøven
- alle skoler deltager i 6. klasses cyklistprøve
- alle skolernes 8-10. klasser får besøg af Sikker Trafik Live.

Godkendt.

Ad 2) Taget til efterretning.

Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

## **Bilag**

Resultatet af kommunernes skoletrafiktest