

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2014-2017 d. 05-01-2016

Mødedato Tirsdag d. 05. januar 2016 kl. 16:00

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Regulativ for husholdningsaffald 2016.....	3
Letbanens følgeprojekter - igangsætning af forberedende arbejder.....	6
Cykelparkeringskælder Lyngby Station - projektændringer og økonomi.....	9
Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder.....	12
LUKKET sag om parkeringsordning i Lyngby-Taarbæk Kommune.....	15
Gennemgang af administrationsgrundlaget for parkering.....	18
Gennemgang af parkeringsrestriktioner i Lyngby-Taarbæk Kommune.....	21
Trafiksikkerhed Virumgårdsvej.....	24
LAR i Lyngby Idrætsby.....	27
Meddelelser til TMU januar 2016.....	29

Punkt 1: Regulativ for husholdningsaffald 2016

20151110223

Bilag

Høringssvar.

Regulativ for husholdningsaffald.

Regulativ for husholdningsaffald 2016

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til revideret regulativ for husholdningsaffald. Regulativet er revideret på baggrund af Kommunalbestyrelsens beslutninger den 19. marts 2015 om at indsamle farligt affald i miljøbokse, og den 3. september 2015 om at indsamle papir, glas, metal og plast i beholdere ved de enkelte husstande, samt ændre frekvens for indsamling af storskrald til hver fjerde uge.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regulativ for husholdningsaffald godkendes.

Sagsfremstilling

Regulativet har i henhold til affaldsbekendtgørelsen været i 4 ugers offentlig høring i perioden 30. oktober - 1. december 2015. Efter anmodning fra Teknik- og Miljøudvalget har forvaltningen skriftligt orienteret grundejerforeningerne i kommunen om høringen. Der er i høringsperioden modtaget i alt 6 hørings svar (bilag).

Svarene indeholder primært kommentarer til den nye ordning for indsamling af papir, glas, metal og plast i 240 liters beholdere. Flere beboere i rækkehusområder nævner muligheden for at indsamle affaldet i fælles kuber, ligesom der i dag indsamles papir og glas. Forvaltningen gør opmærksom på, at Lyngby-Taarbæk Forsyning i forbindelse med implementeringen af de nye ordninger vil foretage en vurdering af plads, tilkørselsforhold mv. for hver enkelt rækkehusområde. I nogle områder kan løsningen blive opsamling af papir, glas, metal og plast i fælles beholdere. Bestemmelserne i regulativ for husholdningsaffald forhindrer ikke, at der etableres fælles opsamlingsløsninger i en bebyggelse.

Forvaltningen vurderer samlet set ikke, at de indkomne kommentarer giver anledning til ændringer i det fremlagte forslag til regulativ for husholdningsaffald.

I forhold til det gældende regulativ er der foretaget følgende tilføjelser til regulativ for husholdningsaffald:

Indsamling af papir, glas, metal og plast (§§ 10, 12, 13, 14)

Den nye ordning for indsamling af papir, glas, metal og plast i 240 liters beholdere med 4 kamre er beskrevet, herunder krav til adgangsveje mv. Det er anført, at borgere, der ikke benytter ordningen, i stedet skal benytte de offentligt opstillede kuber (til papir og glas) eller genbrugspladsen.

Indsamling af farligt affald m.v. i miljøboks (§ 18)

Den nye ordning for indsamling af farligt affald i miljøboks er beskrevet.

Indsamling af storskrald (§ 22)

Det er anført, at storskrald indsamles hver fjerde uge (frem for i dag hver anden uge). Dog indsamles storskrald hver anden uge indtil den nye ordning for indsamling af papir, glas, metal og plast i 240 liters beholdere ved parcel- og rækkehuse er implementeret.

Ud over ovenstående ændringer foranlediget af Kommunalbestyrelsens beslutninger om at indføre nye affaldsordninger, foreslås følgende tilføjelser til regulativet:

Dagrenovation – adgangsforhold (§ 9.6)

Det er tilføjet, hvordan beholdere og stativer skal anbringes på matriklen og hvilke forhold der skal være opfyldt, for at adgangsvejen er i orden. Der er ingen ændringer i forhold de hidtidige krav, men bestemmelserne har ikke været beskrevet i regulativet før.

Bygge- og anlægsaffald (§ 21)

Det er præciseret, at ordningen gælder alle, der producerer bygge- og anlægsaffald i kommunen. Pligten til at anmelde affaldet, håndtere det efter kommunens anvisning m.v. gælder dermed ikke kun borgere og grundejere i

kommunen, men også f.eks. entreprenører, der udfører bygge- og anlægsarbejde i kommunen.

Haveaffald fra etageboliger m.v. (§ 23)

I dag indsamles haveaffald i en abonnementsordning, hvor en husstand kan tilmelde sig ordningen og betale et særskilt gebyr for at få afhentet haveaffald. Abonnementet omfatter ugentlig tømning af en 140 liters beholder fra marts til november. Flere boligselskaber har efterspurgt en ordning, der er tilpasset husstande med fælles affaldsopsamling. Det foreslås, at der tilbydes afhentning af haveaffald i større beholdere eller containere. Der vil, ligesom den nuværende abonnementsordning, være tale om en frivillig ordning, hvor de tilmeldte betaler omkostningerne for tømning, affaldsbehandling m.v.

Forslag til nyt "Regulativ for husholdningsaffald" er vedlagt som bilag.

Regulativet skal træde i kraft inden opstarten af den nye affaldsordning den 1. april 2016.

Lovgrundlag

Det er bestemt i Affaldsbekendtgørelsen, at Kommunalbestyrelsen skal udarbejde og vedtage et regulativ, som beskriver kommunens affaldsordninger for husholdninger.

Økonomi

Administration på affaldsområdet er brugerfinansieret.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Anbefalet.

Frem mod Kommunalbestyrelsens behandling af sagen undersøger forvaltningen muligheden for at afmelde sig ordningen, modtage tømning hver 14. dag samt afmelding for længere perioder.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 2: Letbanens følgeprojekter - igangsætning af forberedende arbejder

20151010118

Letbanens følgeprojekter - igangsætning af forberedende arbejder

Resume

For at sikre fremdriften i letbaneprojektet og de tre følgeprojekter, som Lyngby-Taarbæk Kommune har projektledelsen for - forlængelsen af Firskovvej, etablering af parkeringsrampe og tiltag på parkeringssøgeringen - anbefaler forvaltningen, at der allerede nu anvendes midler til analyser, projektering og udbud.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der anvendes midler til analyser, projektering og udbud på en forlængelse af Firskovvej, etablering af parkeringsrampe samt tiltag på parkeringssøgeringen.

Sagsfremstilling

Den 3. september 2015 vedtog Kommunalbestyrelsen en ændret linjeføring for letbanen gennem Lyngby. Som en integreret del af letbaneprojektet blev det også besluttet at forlænge Firskovvej til Jægersborgvej, at etablere en parkeringsrampe på Lyngby Torv med adgang til parkeringskældrene under Lyngby Storcenter og Kulturhuset samt at etablere tiltag på parkeringssøgeringen.

Folketinget tager stilling til anlægslov for letbane i Ring 3 primo 2016. Herudover skal ejerkredsen i foråret 2017 vurdere entreprenørtilbud i forhold til det estimerede anlægsbudget. I disse to beslutningsfaser kan det således vedtages, at letbaneprojektet ikke skal gennemføres. Principielt kan midler til det samlede projekt og tilkøbsydelse derfor først frigives og benyttes fra foråret 2017.

De tre følgeprojekter har stor betydning for den lokale trafikafvikling i Lyngby. Jo hurtigere at de kan etableres, jo hurtigere forbedres trafikafviklingen i byen. De skal derudover koordineres i forhold til letbaneprojektet, således at man i fællesskab kan sikre fremdriften i hovedprojektet. Lyngby-Taarbæk Kommune har derfor behov for at igangsætte forarbejderne med analyser, projektering og udbud inden foråret 2017. Da Hovedstadens Letbane er enig i behovet for at igangsætte disse arbejder, og dermed behovet for at kunne benytte midler til arbejdet allerede fra 2016, er forvaltningen i dialog med Hovedstadens Letbane omkring et aftalegrundlag, der kan sikre denne igangsætning. Aftalegrundlaget vil indeholde den betingelse, at såfremt letbaneprojektet ikke gennemføres, vil Lyngby-Taarbæk Kommune have den fulde udgift for de 3 projekter. Om der fortsat vil være mulighed for 40 års lånefinansiering skal afklares nærmere.

Lovgrundlag

Der fremsættes forslag til anlægslov for letbane på Ring 3 i Folketinget i december 2015, og det forventes, at loven træder i kraft i april 2016. Anlægsloven skaber lovhjemmel for igangsætning af bl.a. udbud, anlæg og drift af det egentlige letbaneprojekt.

Økonomi

Der er i budget 2016 afsat midler til letbaneprojektet og til tilkøbsydelse. Dette blev besluttet i forbindelse med Kommunalbestyrelsens møde den 3. september 2015.

Det forventes, at der indgås aftale med Hovedstadens Letbane omkring fremrykning af ca. 10% af budgetterne til de tre projekter - samlet ca. 14 mio. kr. Det forventes dog ikke, at alle midler forbruges i perioden. Forvaltningen estimerer, at der inden vedtagelse af anlægsloven bliver anvendt ca. 250.000 kr. mens der inden indgåelse af entreprenørkontrakt i foråret 2017 anvendes samlet ca. 6 mio. kr. Hvis letbaneprojektet ikke gennemføres, vil Lyngby-Taarbæk Kommune hæfte for de midler, der er brugt på de 3 projekter. Imidlertid vil der også være en række midler, der ikke skal anvendes, hvis det besluttes ikke at gennemføre letbaneprojektet, f.eks. afdrag til letbaneprojektet, udgifter til stationsforpladser, cykelparkering, signalanlæg mv. Dette vil kunne finansiere de initiale udgifter på de 3 projekter, hvis behovet skulle opstå.

På den baggrund er der ikke behov for at fremrykke midler i kommunens budget eller for at afsætte flere midler i budgettet til igangsætning af forarbejdet.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Anbefalet.

2 (C) tog forbehold for P-rampeløsningen.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 3: Cykelparkeringskælder Lyngby Station - projektændringer og økonomi

20150530064

Bilag

Projektbeskrivelse af besparelsesforslag inkl. overslag og illustration.

Cykelparkeringskælder - Letbane og alternativ placering af cykelparkeringspladser 15.12.2015

Illustration cykelkælder Lyngby Station 1

Illustration cykelkælder Lyngby Station 2

Cykelparkeringskælder Lyngby Station - projektændringer og økonomi

Resume

Kommunalbestyrelsen prioriterede i forbindelse med budget 2014-17 anlæg af cykelparkeringskælder ved Lyngby station i samarbejde med DSB og med støtte fra statens cykelpulje. Overslagsmæssigt bliver projektet dyrere at realisere end forventet. Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til projektændringer og kommunalbestyrelsen skal tage stilling til om omprojektering kan igangsættes samt omfordele og frigive budgetbeløb fra andet projekt til forventede ekstraudgifter.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Projektændringerne godkendes
2. Omprojektering igangsættes og projektet udbydes som en grundpakke for cykelparkeringskælder med optioner for tilkøb.
3. Der omfordeles og frigives 2 mio. kr. af de 9 mio. kr. fra "pulje til byudvikling i Lyngby, Sorgenfri og Virum" til forventede ekstraudgifter.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen prioriterede i forbindelse med budget 2014-17 anlæg af cykelparkeringskælder med plads til 1000 cykler i samarbejde med DSB og med støtte fra statens cykelpulje. Lyngby-Taarbæk Kommune afsatte 4,38 mio. kr., Vejdirektoratet 2,92 mio. kr. og DSB 8,3 mio. kr. I alt 15,6 mio. kr.

DSB og forvaltningen indgik efterfølgende aftale med en rådgiver om totalrådgivning efter afholdt rådgiverudbud. På baggrund af skitseprojektet har rådgiver udarbejdet projektforslag og udbudsmateriale med tilhørende overslagspriser. Det viser sig, at det kun er muligt at etablere cykelparkeringskælder til 870 cykler, samt at projektet overslagsmæssigt bliver ca. 5 mio. kr. dyrere. Det betyder, at der skal foretages en række projektændringer for at reducere udgifterne.

Projektbeskrivelse af besparelsesforslag inkl. overslag og illustration (bilag) er gennemgået. Der er reduceret på "finish", hvilket betyder, at cykelkælder vil få et mere rustikt udseende, og den vil selvfølgelig ikke være lige så indbydende som i det oprindelige forslag. En parameter som ikke ændres er det kunstige lys, som fastholdes af hensyn til tryghed og sikkerhed i kælder. Som kompensation for, at der kun etableres 870 cykelparkeringspladser er det aftalt med Vejdirektoratet, som administrerer statens cykelpulje, at der skal etableres flere tryghedsskabende tiltag og servicetiltag i cykelkælder.

Som tryghedsskabende tiltag opsættes overvågningskameraer og højttalere, der spiller musik. Som servicetiltag opsættes skærme med realtidinformation for S-tog, bus og letbane og indretning af areal til aflåst cykelparkering. Derudover er det aftalt, at DSB bidrager med servicetiltag som servicestation med cykelpumpe og værktøj i cykelkælder, tydelig skiltning af cykelkælder og indretning af overdækket aflåst cykelparkering til ladcykler/specialcykler syd for stationen.

Adgange fra cykelparkeringskælder til stationen ændres, da en ud af 3 trappeudgange til perronen udgår.

Vejdirektoratet har godkendt projektændringerne, så kommunen bevarer fuld støtte til projektet. Der er ikke mulighed for en forøget ramme fra Statens cykelpulje.

Den endelige pris for kommunens andel af cykelparkeringskælder kendes først efter endt licitation. Cykelkælder udbydes som en grundpakke med mulige optioner for bedre kvalitet af gulve og vægge. Det betyder, at såfremt prisen på cykelkælder mod forventning bliver billigere, så er der mulighed for at tilkøbe enkelte af de dele, som er sparet væk. Hvis denne situation opstår, vil tilkøbsmulighederne blive forelagt for udvalget.

På baggrund af omprojektering og forsinket udbud, kan projektet tidligst igangsættes medio 2016 med en byggeperiode på 5 måneder. Projektet vil blive evalueret i 2017.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten, idet det tjener kommunale formål i relation til faciliteter for cyklister.

Økonomi

I budget 2014-17 er afsat nettoanlægsmidler til cykelparkeringskælder ved Lyngby Station. Kommunalbestyrelsen har på mødet den 26. juni 2014 frigivet anlægsmidler fordelt på 7,3 mio. kr. i udgiftsbevilling og 2,9 mio. kr. i indtægtsbevilling. Indtægtsbevillingen udgør tilskud fra Vejdirektoratet svarende til 40 % af de samlede projektudgifter til etablering af kommunens andel af cykelparkeringskælder.

Det er en forudsætning for støtte fra Statens cykelpulje, at projektet gennemføres. Et evt. mindre forbrug vil blive modregnet fra statens side inden udbetaling af bidrag. Evt. projektfordyrelser er tilskudsgiver uvedkommende. Projektmæssige ændringer og forsinkelser i forhold til ansøgte, skal godkendes af Vejdirektoratet inden de iværksættes.

Hvis projektet ikke gennemføres, vil kommunen have et tab svarende til det nuværende forbrug på 0,417 mio. kr. til rådgiver. En omprojektering forventes at koste ca. 0,3 mio. kr.

Hvis projektet udbydes som en minimumsløsning og med flere tryghedsskabende tiltag og servicetiltag, kan der på baggrund af overslagsberegningerne forventes en overskridelse af budgettet på op til 2 mio. kr., som kommunen skal afholde. Den endelige pris for cykelparkeringskælder er dog først kendt efter endt licitation. DSB, som er den største bidragsyder til cykelkælder har tilsvarende udfordringer med deres budget.

Forvaltningen foreslår, at de forventede ekstraudgifter på 2 mio. kr. omfordeles og frigives fra "Pulje til byudvikling i Lyngby, Sorgenfri og Virum" fra budgetår 2016. Den samlede anlægssum for "Pulje til byudvikling i Lyngby, Sorgenfri og Virum" udgør ca. 9,21 mio. kr. fordelt med 2,50 mio. kr. (16-prisniveau) i 2016, 2,57 mio. kr. (16-prisniveau) i 2017 og 4,14 mio. kr. (16-prisniveau) i 2018. Beløbene er oplyst efter justeringer i 3. anslået regnskab 2015.

DSB varetager de efterfølgende driftsudgifter i forbindelse med cykelkælder.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget med hensyn til godkendelse af projektets indhold og udseende.
Kommunalbestyrelsen med hensyn til at omfordele og frigive midler fra andre projekter.

Teknik- og Miljøudvalget den 1. december 2015

Udsat til nærmere undersøgelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Ad1-2) Godkendt.

Ad 3) Økonomiudvalget anbefales at finde en alternativ finansiering af de 2 mio. kr.

Imod stemte Mette Schmidt Olsen (C) og Jens Timmermann (C).

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 4: Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder

20150710163

Bilag

Forslag til Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder, med tilhørende miljørapport

Høringsområde for Kommuneplantillæg 11A

Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder

Resume

Forvaltningen har i samarbejde med bygherre og dennes rådgiver udarbejdet et forslag til lokalplan, med tilhørende miljørapport, for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder. Forslag til lokalplan med tilhørende miljørapport sendes i offentlig høring i 8 uger fra den 26. januar 2016.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til Lokalplan 264, med tilhørende miljørapport, fremlægges i offentlig høring i 8 uger i perioden fra den 26. januar til 22. marts 2016,
2. det drøftes og beslutes, hvorvidt der skal afholdes orienterende møde om lokalplanforslaget i løbet af høringsperioden.

Sagsfremstilling

I samarbejde med den kommende nye ejer af en del af området på Dyrehavegårds Jorder og dennes rådgiver har forvaltningen udarbejdet et forslag til Lokalplan 264 for et erhvervsområde på Dyrehavegårds Jorder (bilag).

Der er udarbejdet screening-/scoping-skema efter lov om miljøvurdering af planer og programmer, som konkluderer, at lokalplanen skal miljøvurderes. Herudover besluttede kommunalbestyrelsen d. 12. november 2015, på baggrund af en VVM-anmeldelse fra bygherre, at lade projektet i sin første etape vurdere efter reglerne om VVM (vurdering af virkning på miljøet). 30. november 2015 blev der afholdt formøde til indkaldelse af ideer og forslag om dette. Dette er behandlet i særskilt sag.

Der er til lokalplanen udarbejdet en miljøvurderingsrapport (bilag), som indgår som bilag til lokalplanen.

Høringsområde

Da der blev afholdt høring af Kommuneplantillæg 11A/2013 for Dyrehavegårds Jorder, blev der udpeget et høringsområde (bilag) og sendt høringsmateriale ud til de ca. 8.000 borgere som høringsområdet indbefatter. Forvaltningen foreslår at samme område benyttes til denne høring.

Lokalplan

Lokalplanen tager udgangspunkt i det vindende tilbud, som Lyngby-Taarbæk Kommune modtog i forbindelse med salgsudbuddet af del af Dyrehavegårds Jorder i maj 2015.

I lokalplanområdet udlægges 11 delområder, som fastsætter højden af byggeri til henholdsvis 20 meter i den vestlige del af området og 12 meter i den østlige del. I den vestlige del af området må der endvidere placeres én bygning på 24 meter.

Der må for hele området maksimalt bygges 110.000 etagemeter, hvoraf de 35.000 kun må anvendes til p-hus.

I forslaget til lokalplan fastlægges den primære anvendelse til kontorer og laboratorier, men der bliver også planlagt et læringscenter (Biological Learning Center), som primært skal anvendes til undervisnings- og vidensformidling. Herudover indeholder lokalplanen en rekreativ natursti, som i et bugtet forløb anlægges fra Rævehøjvej, ned gennem den østlige del af området, til Trongårdsskolen. Ligeledes planlægges der en lidt bredere cykel- og gangsti, som skal forløbe vest om kontor- og laboratorie-bebyggelserne fra Rævehøjvej til området ved Trongårdsskolen. Øst for bebyggelserne og ud mod de åbne arealer, hvor naturstien forløber, beplantes området med træer i små lunde, og træerækker plantes i den vestlige del af området og indrammer bebyggelsen. I forbindelse med naturstien kan der anlægges rekreative faciliteter så som f.eks. kælkebakke, udendørs fitness-station(er), amfiteater og boldbaner.

P-norm

Lokalplanen fastlægger parkeringskravet svarende til p-normerne i Kommuneplan 2013, dvs. 1 p-plads pr. 50 m²

etageareal for biler. Bygherre har meddelt, at kommunens p-norm for biler svarer godt overens med virksomhedens egen vurdering af p-behovet.

Forvaltningen har overvejet behovet for at ændre p-normen for biler, så der ville blive etableret færre p-pladser, ud fra det hensyn, at området er udlagt som stationsnært kerneområde i forhold til den kommende letbane. Det har dog været vurderingen, at grundet virksomhedens beliggenhed med en vis afstand til supplerende parkeringsmulighed uden for området, har det været vigtigt at understøtte virksomheden med et tilstrækkeligt antal p-pladser på egen grund.

Vej og stier

Lokalplanen indeholder bestemmelser om beliggenhed og bredde af stier og veje, så disse i nødvendigt omfang kan fastlægges som private fællesveje og -stier. Herved er det ikke nødvendigt at foretage denne administration efter privatvejsloven, og dobbeltadministration kan derved undgås.

Udbygningsaftale

I købsaftalen er det aftalt, at bygherre indgår udbygningsaftale med Lyngby-Taarbæk Kommune. Ved aftalen forpligter grundejeren sig til at etablere følgende:

- Anlæg af forbindelsesvej mod nord fra lokalplanes område frem til en af Lyngby-Taarbæk Kommune planlagt trafikregulerende foranstaltning (rundkørsel, lyskryds eller lign.) på Rævehøjvej
- En gennemgående rekreativ natursti fra Rævehøjvej i nord og mod Trongårdskolen i syd
- En gennemgående, asfalteret cykel- og gangsti fra Rævehøjvej i nord og mod Trongårdskolen i syd, og
- Beplantning, stianlæg i og bevaring af grønne områder og evt. vådområder.

Politisk forelæggelse

Forvaltningen forelægger sagen for:

- Byplanudvalget i forhold til forslaget til lokalplan med tilhørende miljøvurdering,
- Teknik og Miljøudvalget i relation til lokalplanens udlæg af fællesveje og -stier,

Lovgrundlag

Planloven §24, stk. 1 og 3

Privatvejsloven § 10 stk. 8 og § 43 stk. 1.

Økonomi

Forslaget finansieres inden for aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Ad 1-2) Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 5: LUKKET sag om parkeringsordning i Lyngby-Taarbæk Kommune

20151110221

LUKKET sag om parkeringsordning i Lyngby-Taarbæk Kommune

Resume

Den kommunale parkeringsvagtordning vurderes med henblik på en drøftelse af dens fortsættelse. Ordningen i Lyngby-Taarbæk Kommune startede i april 1999.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunen fortsætter med sin parkeringsvagtordning.

Sagsfremstilling

Politiet har generelt myndighedsopgaven i forhold Færdselsloven, herunder parkering. Imidlertid kan denne opgaves overdrages til/deles med kommunerne. Dette er typisk sket i egentlige bykommuner, hvor trængslen, trafikikkerheden og hensynet til kontinuerlig omsætning af parkerede biler på parkeringspladserne har højere prioritet end den politiet normalt vil kunne give i forhold til deres øvrige opgaver.

Lyngby-Taarbæk har en meget velbesøgt bymidte og meget velbesøgte naturomgivelser. Det betyder, at der er trængsel om de offentlige parkeringspladser, hvortil der er tidsrestriktion, men hvor det er gratis at parkere. En række bilister har gennem tiden søgt ud på villavejene for at parkere. Derfor har kommunen etableret randzoneparkering med restriktioner. Randzonerestriktioner sætter særlige rammer for hvem, og hvor længe man må parkere. Kun beboere i disse områder kan få én gratis licens til at parkere i deres eget område.

Kommunen har endvidere en beboerlicensordning i Taarbæk og i midtbyen. Det betyder, at borgerne for et årligt beløb har ret til at anvende de offentlige parkeringspladser tidsbegrænset for den bil, beboerlicensen gælder for. Beboerlicenserne købes for et år ad gangen.

Derudover er der ofte en række uhensigtsmæssige og trafikfarlige standsninger og parkeringer i nærheden af skolerne samt i nærheden af større institutioner.

I sommerhalvåret er der en række arrangementer i kommunen og derudover parkerer bilister ofte i områder tæt på bademuligheder/naturområder, hvor forholdene ikke er egnet til parkering. Dette skaber trafikfarlige situationer.

Endelig er der meget gravearbejde i kommunen som følge af fjernvarmeetableringen. Mængden af grave- og anlægsarbejder vil dog øges de kommende år som følge af letbaneprojektet, forlængelse af Firskovvej, etablering af parkeringsrampe, tiltag på parkeringssøgering, fæstningskanalprojektet, projekter på traccet, projekter i Sorgenfri osv. Der vil derfor være et øget behov for at føre tilsyn med parkering af såvel af trafikikkerhedsmæssige årsager som af fremkommelighedsmæssige årsager.

Forvaltningen vurderer derfor, at det vil være hensigtsmæssigt, at kommunen fortsat driver parkeringsvagtordning, som den har gjort siden april 1999.

Der pålægges ca. 4.500 parkeringsafgifter om året. Tidligere var tallet højere bl.a. som følge af Kanalvejsparkeringen, hvor der blev pålagt i størrelsesordenen 1.000 til 1.500 afgifter om året. Da Kanalvejsparkeringen blev nedlagt, blev antallet af parkeringsvagter reduceret til to.

Af det samlede antal pålagte afgifter påklages ca. 10 %, og af disse frafaldes ca. 10-15 %. Når afgifter frafaldes sker det, fordi afgifterne ikke er pålagt korrekt eller fordi billedokumentationen ikke er god nok, skiltningen ikke kan ses, vejafmærkninger er utydelige osv.

En af ulemperne ved en parkeringsvagtordning er de medfølgende klager, der af og til adresseres til politikerne. Set i forhold til antallet af afgifter er antallet af henvendelser dog marginalt.

Lovgrundlag

Færdselsloven samt lov om offentlige veje og privatvejsloven.

Kun kommunerne og politiet må varetage myndighedsopgaven med parkeringskontrol og den tilhørende klagesagsbehandling på offentlige veje og private fællesveje.

Økonomi

Parkeringsvagtordningen sikrer grundlaget for at kunne tilbyde beboerlicensordning i såvel Taarbæk som i bymidten i Lyngby. Såfremt parkeringsvagtordningen nedlægges forudses, at indtægter på beboerlicenser falder med 2-300.000 kr./årligt, idet rettighederne for beboerlicenser ikke længere kan håndhæves.

Parkeringsvagtordningens udgifter til personale balancerer i øjeblikket nogenlunde med indtægterne på ordningen. Imidlertid kan især indtægterne svinge fra år til år. Grundlæggende er det et myndighedsarbejde, og der kan ikke forventes et årligt overskud, hvilket heller ikke formålet med ordningen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 6: Gennemgang af administrationsgrundlaget for parkering

20151110220

Bilag

Administrationsgrundlag vedr. parkeringsafgifter

Prioriteringskort

Gennemgang af administrationsgrundlaget for parkering

Resume

Forvaltningen giver en kort beskrivelse af det administrationsgrundlag, som forvaltningen benytter sig af ved sagsbehandlingen af klagesagerne på parkeringsområdet. Administrationsgrundlaget sikrer borgerne en retfærdig, korrekt og ensartet behandling samt letter administrationen i forbindelse med sagernes behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at administrationsgrundlaget fortsat følges og danner grundlag for den videre sagsbehandling inden for parkeringsområdet i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Sagsfremstilling

Formålet med parkeringsordningen i Lyngby-Taarbæk Kommune er at sikre trafiksikkerheden, trafikafviklingen og fremkommeligheden i kommunen, herunder sikre en løbende udskiftning af de parkerede biler til gavn for såvel borgerne som de handlende. Dette sker ved at kommunen har et antal parkeringsvagter, der tilser, at de givne parkeringsregler overholdes. Ved udøvelsen af parkeringskontrollen går parkeringsvagterne i princippet alle steder i kommunen. Imidlertid har forvaltningen til brug for en effektiv udøvelse af parkeringskontrollen ladet udarbejde et kort over hele kommunen, hvorpå parkeringsvagtens indsats er prioriteret. Kortet er vedhæftet nærværende sagsfremstilling. Til at administrere parkeringsordningen benytter forvaltningen sig blandt andet af et "Administrationsgrundlag vedrørende Parkeringsafgifter", der benyttes af alle de kommuner, der er medlem af Dansk Parkeringsforening, hvilket i praksis vil sige så godt som alle kommuner, der har en parkeringsordning. Administrationsgrundlaget ajourføres jævnlige af landets førende juridiske eksperter inden for parkeringsområdet med input fra brugerne i hele landet og fra domspraksis. I det følgende redegøres nærmere om nedenstående forhold:

1. Baggrunden for administrationsgrundlaget
2. Hvad sikrer administrationsgrundlaget
3. Administrationsgrundlaget og rapport om "Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet".
4. Løbende opdatering af administrationsgrundlaget
5. Sikring af en ensartet behandling af parkeringssager på landsplan.

Baggrunden for administrationsgrundlaget

Den første udgave af Administrationsgrundlaget er fra 2002. Det er skrevet af landets førende jurister på parkeringsområdet - Horten - og benyttes i dag af såvidt vides alle kommuner i Danmark, der er medlem af Dansk Parkeringsforening, og som har en parkeringsordning. Administrationsgrundlaget blev oprindeligt udarbejdet for Københavns Kommune, men er siden blevet implementeret af de øvrige kommuner i landet. Formålet var, og er stadig, at sikre en ensartet og korrekt behandling af de mange parkeringssager og være en støtte for de medarbejdere i kommunerne, som behandler parkeringssager.

Administrationsgrundlaget er siden 2002 løbende blevet justeret med ny praksis, nyt lovgrundlag, forarbejder, notater, fagedretskendelser, ombudsmandsudtalelser og domspraksis mv., hvilket sikrer, at det altid er validt og ajourført. Supplerende med selve Administrationsgrundlaget afholdes der løbende kurser heri og endelig afholder Dansk Parkeringsforening et årsmøde, hvor Administrationsgrundlaget danner ramme.

Hvad sikrer administrationsgrundlaget

Administrationsgrundlaget skal sikre, at der foretages en korrekt og ensartet sagsbehandling i kommunernes parkeringskontorer. Administrationsgrundlaget indeholder derfor også en grundig beskrivelse af de regler mv., der har betydning for behandlingen af de konkrete parkeringssager i kommunernes parkeringskontorer, og det forklares hvordan reglerne skal anvendes i praksis. Det gælder både de regler om standsning og parkering mv., som danner grundlag for pålæggelse af parkeringsafgifter, og de regler i forvaltningsloven og offentlighedsloven mv., der angår selve fremgangsmåden ved sagsbehandlingen.

Administrationsgrundlaget og rapport om "Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet"

I juni 2013 afgav en arbejdsgruppe, nedsat under Justitsministeriet, en rapport med titlen "Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet". Rapporten indeholdt mange interessante bidrag til forståelsen af parkeringsreglerne, og de er indarbejdet i administrationsgrundlaget. Rapporten indeholdt også en række forslag til ændret lovgivning og forarbejderne hertil, som ligeledes er indarbejdet i administrationsgrundlaget. Herudover er der indarbejdet en beskrivelse af de relevante regler i den "nye" offentlighedslov, som trådte i kraft den 1. januar 2014. Heri er blandt andet en række ændringer i reglerne om aktindsigt og om journalisering. Endelig blev de omdiskuterede parkeringsregler, der omhandler pålæg af afgifter for forkert indstillet parkeringsskive, behandlet specifikt. I tilfælde, hvor en trafikant ankommer før en tidsrestriktion, og glemmer at sætte parkeringsskiven til tidsrestriktionens begyndelse, blev grundigt behandlet af arbejdsgruppen, der fandt, at reglen ikke burde ændres. Reglen om, at parkeringsskiven ved ankomst før en tidsrestriktion, skal stilles til tidsrestriktionens begyndelse, er derfor stadig, efter moden overvejelse, gældende.

Løbende opdatering af administrationsgrundlaget

Administrationsgrundlaget revideres løbende. Ved de løbende revisioner indarbejdes ændringer i regelgrundlaget, som sker som følge af ny lovgivning. Herudover indarbejdes nye relevante fogedretskendelser, domme, udtalelser fra Folketingets Ombudsmand, ministerier mv. Endelig omhandler administrationsgrundlaget analyser af de problemstillinger, som Parkeringskontorerne støder på. Administrationsgrundlaget er et digert værk på ca. 530 sider. Det revideres gennemgående ca. hvert 5 år, når behovet opstår. Orientering om eventuelle ændringer i tidsrummet mellem revisionerne sker via kommunernes medlemskab af Dansk Parkeringsforening.

Sikring af en ensartet behandling af parkeringssager på landsplan

Administrationsgrundlaget er et meget væsentlig bidrag til fortolkningen af parkeringsreglerne, som sagsbehandlerne ikke kan undvære i den daglige sagbehandling. Det giver sagsbehandlerne et juridisk, og samtidig praktisk anvendeligt, arbejdsredskab til brug for den daglige sagsbehandling. Administrationsgrundlaget er med til at sikre en ensartet sagsbehandling, således at vi undgår at forskelsbehandle borgerne. Samtidig sikrer det, at vi altid træffer afgørelser i henhold til den seneste lovgivning og domspraksis på parkeringsområdet.

Lovgrundlag

Færdselsloven, bekendtgørelse om vejafmærkning, lov om offentlige veje og privatvejsloven samt domspraksis.

Økonomi

Der er ikke knyttet nogen økonomi til sagen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 7: Gennemgang af parkeringsrestriktioner i Lyngby-Taarbæk Kommune

20151110219

Bilag

Notat Parkeringsrestriktioner

Gennemgang af parkeringsrestriktioner i Lyngby-Taarbæk Kommune

Resume

Som opfølgning på anmodning den 24. februar 2015 har forvaltningen gennemgået parkeringsrestriktionerne i hele kommunen. Overordnet set er de gældende parkeringsrestriktioner hensigtsmæssige og tidssvarende. Der er dog en række områder, hvor der af andre årsager bør foretages ændringer / udskiftning af skiltningen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen udskifter /ændrer skiltningen efter følgende prioritering

- Trafiksikkerhed
- Fremkommelighed
- Hensyn til handicappede
- Henvisningsskilte til parkering
- Ændring af skilte ved skolerne som følge af ny skolestruktur
- Forbedring af information på parkeringspladser

Sagsfremstilling

På møde i Teknik- og Miljøudvalget den 24. februar 2015 blev forvaltningen anmodet om at gennemgå parkeringsrestriktionerne i kommunen. Dette er nu sket og resultatet heraf fremgår af vedlagte notat, hvor fyldigt billedmateriale viser forskellige udfordringer. Overordnet set er de gældende parkeringsrestriktioner hensigtsmæssige og tidssvarende. Forvaltningen finder dog, at en række skilte bør opsættes / udskiftes, idet der kan konstateres en række trafikfarlige situationer ved en række kryds og rabatter som følge af parkering, f.eks. på Strandvejen eller ved Furesøen. Herudover vil det være hensigtsmæssigt at skilte med, hvor der alternativt kan parkeres (hvis muligt).

Forvaltningen overvejer også at forbedre muligheden for handicap- og taxaparkering på Lyngby Hovedgade ved f.eks. apoteket. Når der også tænkes på taxaer i denne sammenhæng, så skyldes det, at handicappede ofte anvender taxa. Forvaltningen får jævnligt ønsker hertil fra både handicappede og taxaer. Herudover har den nye skolereform medført en række ændringer, som har indflydelse på, hvornår der køres til og fra skolerne (bilag), hvilket således betyder, at kravet til skiltningen er anderledes. Endelig er der steder i byen, hvor der kan gives bedre information om parkeringsrestriktionerne.

Der fremlægges i foråret 2016 en sag om økonomi og plan for genopretning og forbedring af skiltning.

Lovgrundlag

Færdselsloven og bekendtgørelse om vejafmærkning samt lokal parkeringsbekendtgørelse for Lyngby-Taarbæk kommune.

Økonomi

Det skønnes, at der er udgifter til skiltning på 0,5 - 1,0 mio. kr. Det skal derfor vurderes nærmere, hvorledes finansieringen kan ske, og over hvilke tidshorisonter. Der fremlægges sag herom i februar 2016.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 8: Trafiksikkerhed Virumgårdsvej

20151130148

Bilag

Henvendelse af 27.10.2015.

Virumgårdsvej - stier i eget trace til institutioner.

Trafiksikkerhed Virumgårdsvej

Resume

En borger i Virum har skrevet til udvalget om de trafikale forhold for cyklister og fodgængere på Virumgårdsvej og krydset Virumvej/Virumgårdsvej. Forvaltningens forslag til umiddelbare initiativer fremgår nedenfor.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der sendes information til institutionerne på Virumgårdsvej om stisystemet i området til videreformidling til forældrene, der har børn i institutionerne
2. der foretages manuelle trafiktællinger i morgen- og eftermiddagsspidstimen for at vurdere, om der er kapacitetsproblemer i krydset Virumvej/Virumgårdsvej. Herefter forelægges spørgsmålet og evt. forslag til afhjælpende foranstaltninger for udvalget.

Sagsfremstilling

En borger i Virum har skrevet til Teknik- og Miljøudvalget for at gøre opmærksom på de trafikale forhold for cyklister og fodgængere på Virumgårdsvej og krydset Virumvej/Virumgårdsvej. Henvendelsen (bilag) forelægges her sammen med Forvaltningens bemærkninger.

I henvendelsen skriver borgeren, at han tit oplever farlige trafikale situationer for fodgængere og cyklister til de 3 daginstitutioner på Virumgårdsvej, når der kommer tung trafik til virksomhederne. Han skriver endvidere, at der er problemer med trafikafviklingen i krydset Virumvej/Virumgårdsvej/Fuglsanggårds Allé, hvilket medfører en række gener for cyklister og fodgængere. Borgeren foreslår derfor, at der etableres signalanlæg i krydset. Henvendelsen med foto af konflikter mellem cyklister og lastbiler er vedlagt (bilag).

Virumgårdsvej er en blind boligvej uden gennemkørende trafik. Vejen er ca. 6 m bred med parkeringsbåse, parkeringsbane i den vestlige side, og fortov i den østlige side. Der er skiltet med parkeringsforbudszone uden for parkeringsarealerne. Politiet har ikke registreret trafikuheld på Virumgårdsvej i en periode på 5 år.

Virumgårdsvej er samtidigt et erhvervsområde med lettere industri og håndværkspræget erhverv. Vejen er endvidere adgangsvej til 3 institutioner på Virumgårdsvej 22 A, B og C.

Der ikke er cykelsti på Virumgårdsvej, men der er et alternativt og separat offentligt gang- og cykelstisystem til institutionerne, hvor forældre kan færdes trafiksikkert med deres børn på cykel. Der er vedlagt stikort, der viser stier i eget trace fra Virumvej, Grønnevej, Hummeltoftevej og fra Kongevejen. Det anbefales derfor at benytte disse stier til institutionerne.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 25.6.2015 lokalplan 215 - "Et erhvervsområde på Virumgårdsvej". I lokalplanen er der ikke planlagt for cykelstier, men henvist til stisystemet.

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes kort med stisystem til institutionerne på Virumgårdsvej, som institutionerne kan uddele til forældre samt informere om på deres hjemmeside.

Med hensyn til trafikforholdene ved krydset Virumvej/Virumgårdsvej og generelt i området kan det oplyses, at Virumvej er klassificeret som en sekundær trafikvej. Dvs. en trafikvej, der er nødvendig for at sikre et sammenhængende trafikvejnet, men hvor der bør etableres cykelstier, hvis det er muligt, etableres fartdæmpning og hastigheden bør nedsættes til 40 km/t.

Der er cykelstier langs vejen, og den er fartdæmpet med midterheller og midterafmærkning til en vejledende hastighed på 40 km/t på strækningen fra øst for Fuglsangvej til vest for Fuglsanggårds Allé. På hverdage kører der ca. 4500 køretøjer på Virumvej. Ved krydsning af Virumvej fra Fuglsanggårds Allé til Virumgårdsvej er der anlagt helleanlæg med fodgængerovergang og torontoblink.

Forvaltningen har fået henvendelser om utryghed om morgenen på Virumvej mellem Virumgårdsvej og Fuglsangvej, da gymnasieelever krydser vejen i store flokke. Ved besigtigelser er det registreret, at hastigheden er lav om morgenen på grund af de mange fodgængere og cyklister i området.

Det kan endvidere oplyses, at politiet i en periode på 5 år (2009 til nu) har registreret et materielskadeuheld (et eneuheld) på strækningen mellem Fuglsangvej og Fuglsanggårds Allé.

Der er ikke mange folkeskoleelever, der krydser Virumvej om morgenen, fordi skoledistriktet mellem Fuglsanggårdsskolen og Kongevejens skole deles af Virumvej øst for S-togsbanen. Derimod er der mange elever om eftermiddagen fra Fuglsanggårdsskolen, der benytter fodgængerovergangen på Virumvej for at komme til fritidsklub på Virumgårdsvej 2. Eleverne kan benytte eksisterende fodgængerovergang med torontoblink, når de skal krydse Virumvej til fritidsklubben.

I 2013 blev der på Virumvej opstillet permanente elektroniske tavler med "Din fart". Tavlerne blev opstillet henholdsvis øst for Fuglsangvej og vest for Virumgårdsvej for at skærpe trafikanternes opmærksomhed i området. Projektet blev gennemført for at forbedre trygheden for skoleelever.

For at vurdere om der er kapacitetsproblemer i krydset, og dermed om der er behov for signalanlæg, foreslår forvaltningen, at der foretages manuelle trafiktællinger i morgen- og eftermiddagsspidstimen. Herefter genfremsættes sagen.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Ingen

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Ad 1-2) Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 9: LAR i Lyngby Idrætsby

20151230034

Bilag

Bilag 1. Tegningsoversigt Lyngby Stadion

Bilag 2. OVERSLAG LAR - Nordlige del af Idrætsbyen.

Bilag 3. Afvandingsforholdene på den nordlige del af Stadion

LAR i Lyngby Idrætsby

Resumé

I budget 2016-19 er det afsat kr. 4,0 mio kr. til LAR projekt i Lyngby Idrætsby. Forvaltningen har tidligere udarbejdet skitseforslag på dette projekt, og søger frigivelse af den fulde anlægssum til at gennemføre projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

- 1) at det fremlagte projekt godkendes
- 2) at der gives en anlægsbevilling på 4 mio kr. til projektet
- 3) at anlægsbevillingen finansieres af den afsatte pulje/ramme på 4 mio kr. til LAR i Lyngby Idrætsby
- 4) at forvaltningen bemyndiges til at udbyde og gennemføre det godkendte projekt.

Sagsfremstilling

Lyngby Idrætsby har jf. gældende spildevandsplan en meget lille vandafledningsret, hvilket i praksis betyder, at Lyngby Idrætsby har pligt til at nedsive 80-90 % af alt regnvand, som falder på arealet. Forvaltningen har udarbejdet et forslag til en konkret LAR-løsning (bilag). I forslaget etableres faskiner under dele af stisystemet, så der samles og nedsives regnvand her. Forvaltningen har samtidig estimeret udgifterne til forslaget (bilag). Forvaltningen vurderer, at estimatet er realistisk.

Kommunen og Lyngby-Taarbæk Forsyning (LTF) har tidligere indgået en aftale om et medfinansieringsprojekt for Sorgenfrigård Nord, som skal klimatilpasses i henhold til kommunens klimatilpasningsplan. Projektet er endnu i projektfasen. I medfinansieringsprojektet indgår også etablering af en klimagrøft og et dige på den nordlige del af Stadion langs villakvarteret, således at alt vand kan tilbageholdes på Stadion. Projekteringen af medfinansieringsprojektet foregår sideløbende med projekteringen af LAR projektet i Idrætsbyen. For at få mere plads til banearealer vil forvaltningen foreslå en alternativ løsning, som dels sikrer villakvarteret fra at modtage vand fra Idrætsbyen, og dels sikrer at banearealet ikke reduceres. Forvaltningen har været i dialog med projektgruppen omkring medfinansieringsprojektet Sorgenfrigård Nord, og har fået tilsagn (bilag) om at medfinansieringsprojektet kan afholde udgifter på op til 0,5 mio kr. til at gennemføre den alternative løsning, såfremt løsningen sikrer, at vandet fra Stadion tilbageholdes på Stadion. Den alternative løsning vil da indgå som en del af medfinansieringsprojektet.

LAR projekt i Lyngby Idrætsby vurderes samlet set at koste kr. 4,5 mio kr., hvor de kr. 4,0 mio kr. afholdes af dette projekt, mens de kr. 0,5 mio kr. indgår som en del af medfinansieringsprojektet Sorgenfrigård Nord.

Lovgrundlag

Klimatilpasningsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune, vedtaget af kommunalbestyrelsen i maj 2014, som en del af kommuneplanen.

Spildevandsplan 2014-2018 for Lyngby-Taarbæk Kommune, godkendt i december 2014.

Økonomi

I budget 2016-19 er det afsat kr. 4,0 mio til LAR projekt i Lyngby Idrætsby. Forvaltningen foreslår, at det beskrevne projekt finansieres af de afsatte 4,0 mio. kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Ad 1-4) Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Punkt 10: Meddelelser til TMU januar 2016

20151210041

Meddelelser til TMU januar 2016

Istandsættelse af broen Lyngby Hovedgade over S-banen i 2016

Banedanmark skal istandsætte broen Lyngby Hovedgade over S-banen.

Arbejdet udføres i 2016 for så vidt angår oversiden af broen, mens arbejder på undersiden foretages i 2017. Arbejdet på oversiden af broen vil betyde trafikreguleringer og omlægninger, men trafikken vil kunne afvikles i begge retninger. Arbejdet udføres i 2016, så broen er klar til evt. øget trafik i forbindelse de kommende arbejder med letbanen.

Broen er delt mellem Banedanmark og Lyngby-Taarbæk Kommune, således at Banedanmark har selve brokonstruktionen og kommunen har vejbelæggningerne ovenpå. Desuden har kommunen den del af broen, der ligger over et garageanlæg ved Omfartsvejen. Dette betyder at kommunen skal afholde en del af udgifterne. Disse afholdes over bevilgede og frigivne midler til reparation af broer 2014-2016. Afkørselsrampen fra Lyngby Omfartsvej til Lyngby Hovedgade, der ligger lige ved siden af den ovennævnte bro, skal istandsættes. Det vil være praktisk at udføre denne reparation samtidigt i 2016.

Forvaltningen vil snarest fremlægge en sag for udvalget om denne istandsættelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 5. januar 2016

Taget til efterretning.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.