

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2014-2017 d. 28-09-2017

Mødedato Torsdag d. 28. september 2017 kl. 15:15

Mødested Kommunalbestyrelsens spisestue - Ekstraordinært møde

Indholdsfortegnelse

Hjortekærvej/Klampenborgvej - Klampenborgvej/Trongårdsparken/Hvidegårdsparken - trafikløsning	3
Genforelæggelse: Principskitse Firskovvej (Beslutning).....	8
Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Firskovvejs forlængelse (Beslutning).....	12

Punkt 1: Hjortekærvej/Klampenborgvej - Klampenborgvej/Trongårdsparken/Hvidegårdsparken - trafikløsninger (Beslutning)

05.13.00-G00-14-16

Resume

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets møde den 20. september 2017 er forvaltningen blevet anmodet om at vurdere de trafikale og tidsmæssige rækkefølger i forbindelse med trafiksikring af krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej samt arbejdet i og omkring Trongårdens Byområde.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at

1. fortsætte arbejdet med sikring af krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej samt at følge planen for åbning af krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken
2. gennemføre en evaluering af krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej senest 12 måneder efter ibrugtagning.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på møde den 20. september 2017 at undersøge muligheden for at udskyde indsnævringen af Hjortekærvej ved Klampenborgvej, indtil det signalregulerede kryds ved Hvidegårdsparken/Klampenborgvej er åbent i alle retninger - eller at finde en løsning, der muliggør udkørsel direkte fra Trongårdsparken til Klampenborgvej, også i byggeperioden på Trongårdsarealet, jf. anmodningssag herom.

Forvaltningen anbefaler at fastholde den tidligere truffte beslutning om at indsnævre Hjortekærvej ved Klampenborgvej. Såfremt anbefaling om at fastholde planen ikke imødekommes, vil det have tidsmæssige, økonomiske og evt. erstatningsansvarlige konsekvenser jf. afsnit om økonomi.

Tidligere beslutninger

Den 6. april 2017 besluttede Kommunalbestyrelsen at udskyde etableringen af signalregulering af Hjortekær/Klampenborgvejskrydset, idet man vil afvente udviklingen af trafikken. I stedet vedtog man at etablere trafikikkerhedsmæssige tiltag i krydset. Samtidig bemærkede Kommunalbestyrelsen, at etablering af signalkryds i Trongårdsparken/Klampenborgvej/Hvidegårdsparken igangsættes. På grund af arbejdskørsel til byudviklingsområdet vil der af trafikikkerhedsmæssige hensyn muligvis ikke kunne gives adgang for almindelig trafik fra Trongårdsparken til signalkrydset, men der blev anmodet om, at forvaltningen løbende arbejder på at muliggøre dette.

Krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej

På grund af påkørsel af cyklister var krydset udpeget som uheldsbelastet kryds i kommunens "Trafikikkerhedsplan 2012 - 2015". Det blev derfor vedtaget, at krydset skulle indgå i de trafikforbedrende foranstaltninger i forbindelse med udbygning af Dyrehavegårds jorde.

Der er et meget entydigt uheldsbillede i krydset. I perioden 2012 - 2015 har politiet registreret 5 uheld, hvor bilister, der svinger ud fra Hjortekær rammer cyklister. Alene i 2017 er dette uheldsbillede forøget, idet der på nuværende tidspunkt allerede er registreret 3 lignende uheld samtidig med, at der også har været ét uheld mellem to biler. Uheldene sker typisk, når der holder 2 biler på Hjortekærvej, som vil ud på Klampenborgvej i hver sin retning. Hermed kommer de til at begrænse hinandens synsfelt.

For at sikre cyklister og trafikafviklingen i krydset har forvaltningen tidligere anbefalet at etablere signalregulering. Da dette bl.a. vil medføre lukning af vejen "Ved Fortunen" har Kommunalbestyrelsen udskudt denne beslutning, og afventer i stedet udvikling i trafikken jf. Kommunalbestyrelsens beslutning af 6.april 2017. Der er herudover vurderet forslag om anlæg af rundkørsel i krydset, hvor Ved Fortunen indgår som 5. ben. Dette vil imidlertid kræve ekspropriation af ejendomme, og rundkørslen ville samtidig skulle signalreguleres for at styre trafikken hensigtsmæssigt. Der var tale om en meget dyr løsning, og derfor er det valgt ikke at arbejde videre med denne løsning.

Som følge af Kommunalbestyrelsens beslutning af 6. april 2017 udføres nu mindre trafikikkerhedsmæssig tiltag i krydset for at undgå påkørsel af cyklister. Tiltag sker i form af indsnævring af Hjortekærvej, så der kun kan køre en bil ud af gangen. I forbindelse med denne beslutning forelå endvidere et notat (bilag) om konsekvenser for trafikken ved denne beslutning. Notatet viser, at den gennemsnitlige forsinkelse fra Hjortekærvej i morgenspidstimen er ca. 35 sek., hvilket svarer til et serviceniveau D, som tilstræbes som minimum i nye signalanlæg, og som ofte er en præmis og ikke usædvanligt i byer. Den gennemsnitlige kølængde er beregnet til 32 m, og maksimale kølængde er på op til 227 m. (næsten tilbage til Trongårdsvej). Værdien fortæller ikke om den maksimale kølængde optræder en eller flere gange i en spidstime, hvilket kræver yderligere undersøgelser.

Hjortekærvej er en primær trafikvej, som skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Det er her trafikken i området skal afvikles, og i spidsbelastningsperioder må der derfor forventes kødannelser og ventetider. Borgerne vil løbende kunne indstille sig på de perioder, hvor der kan være længere kø og ventetider, og dermed tilpasse deres kørevaner herefter.

På baggrund af ovenstående kan forvaltningen ikke anbefale at stoppe arbejdet med trafiksikringen af krydset. Da arbejdet er igangsat, vil der herudover skulle ske reetablering af allerede udført arbejde i det eksisterende kryds. Der vil endvidere være en række kontraktlige forpligtigelser, jf. økonomiafsnittet.

Krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken

Det er indgået en række kontrakter i området, f.eks. om etablering af signalanlæg i krydset (Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken), om at anlægge minirundkørsel mellem Trongårdsparken og Trongårdsvej, at fartdæmpe Trongårdsvej ved Trongårdsskolen samt at dreje eksisterende parkeringsplads. Disse anlægsarbejder udføres henholdsvis forår og sommer 2018. I samme periode skal der køres jord væk fra støjvolden langs Helsingørsmotorvejen. Adgangsvejen til Trongårdens byområde skal anlægges som byggepladsvej. Dette anlægsarbejde vil blive udført i 2018, hvilket er inden lokalplaner for området bliver godkendt og køber overtager arealet.

Ud over disse anlægsarbejder, der skal udføres i 2018, skal den resterende del af Trongårdsparken også ombygges. Af hensyn til udførelse af alle de nævnte anlægsarbejder, planlægges Trongårdsparkens ombygning at ske i 2019, for at koordinere projekterne hensigtsmæssigt i forhold til tid. Anlægsarbejder i området og tilknyttede anlægstidspunkter er vist på oversigtskort (bilag).

Trongårdsvej og Trongårdsparken er i øvrigt lokalveje, der betjener de lokale områder og de enkelte boliger og institutioner. Her accepteres gennemkørende trafik til eget område. Det er en af grundene til at fartdæmpe Trongårdsvej, og derfor anbefales det ikke at planlægge for, at disse veje skal aflaste den primære trafikvej Hjortekærvej samtidig med, at der sker anlægsarbejde i området, og samtidig med at der ikke kan ske en hensigtsmæssig adskillelse mellem de forskellige trafikarter.

Trongårdsvej og Trongårdsparken er adgangsvej til skolen og til fritidsaktiviteter, og trafik til og fra området sker derfor på forskellige tidspunkter. Det er uhensigtsmæssigt at blande byggeplads trafik med almindelig kørsel, herunder skoletrafik.

For at kunne åbne Trongårdsparken op for trafikken til og fra skolen, er det nødvendigt at den resterende del af Trongårdsparken er ombygget med enkeltrettede cykelstier på hele strækningen, hvilket er planlagt til sommerferien 2019. På dette tidspunkt vil man kunne overveje, om det er trafikikkert at åbne op for almindelig trafik.

Krydset skal senest være åbent for almindelig trafik sommer 2020, hvor H.C Ørsted Gymnasium og de første ejendomme på Trongårdens Byområde forventes at være indflytningsklare. Der vil være byggeaktivitet på Trongårdens byområde frem til sommer 2023, hvor de sidste ejendomme forventes færdig.

Af hensyn til sikkerheden for skoleelever anbefales det at holde byggeplads trafik og den almindelige trafik, herunder skolevejstrafik, adskilt så længe som muligt. Krydset vil kunne åbnes op i efteråret 2019 for almindelig trafik, men forinden dette sker, anbefales det at vurdere trafikikkerheden.

Vedlagt er brev fra Trongårdsparkens Grundejerforening af 25.9.2017 om fastholdelse af Kommunalbestyrelsens tidligere beslutning (bilag).

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje §8

Økonomi

Der er tidligere foretaget følgende vurderinger af anlægsoverslag ved forskellige trafikale løsninger, som er forelagt udvalget men blevet fravalgt. De skønmæssige anlægsoverslag ville have skullet specificeres yderligere, hvis Kommunalbestyrelsen havde valgt at arbejde videre med disse løsninger.

- anlæg af signalreguleret rundkørsel i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej - 12 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse
- anlæg af signalregulering i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej - 2,3 mio. kr.

Det valgte trafiksikkerhedsmæssige tiltag i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej indgår i flere samlede udbud med entreprenør, rådgiver og bygherreleverancer. Beløbsmæssigt udgør arbejdet samlet set følgende for

- indsnævring af Hjortekærvej til 1 spor - 0,5 mio. kr.

Forvaltningen har undersøgt muligheder for at udskyde indsnævning i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Der er anvendt 0,05 mio. kr. til indledende advokatundersøgelser, der er forbundet med den igangværende klarlæggelse af konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser af at udskyde indsnævning i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej
Lyngby-Taarbæk Kommune har udbudt alle anlægsprojekter på Dyrehavegårds Jord, som et samlet udbud den 10. maj 2017, og har underskrevet kontrakt den 29. juni 2017 med Arkil A/S. Derudover har kommunen underskrevet en kontrakt med Dong Energy den 30. juni 2017 for belysning og anden kontrakt med Swarco den 30. juni 2017 for signaludstyr. Der er tillige indgået rådgiverkontrakt med viatrafik.

Der er to mulige løsninger der imødekommer " at udskyde indsnævning"

- at arbejder sættes i bero og genoptages
- at arbejder udtages af kontrakt

Ændringer i arbejdets omfang skal aftales med entreprenør indenfor rammerne af aftalen og AB92. Ændringer kan have konsekvenser for økonomi samt for tidsplan for det samlede arbejde. Konsekvenser af at udtage arbejder af entreprisekontrakt er vurderet af ekstern advokat Dandersmøse, men kan ikke på forhånd opgøres. Forvaltningen har på den baggrund estimeret den økonomiske risiko, som er behæftet med usikkerhed. Forvaltningen har vurderet konsekvenser af at sætte arbejder i bero, det kan ligeledes ikke opgøres på forhånd.

Ændringer kan have konsekvenser for rådgiveraftalen med viatrafik. Kontrakt med Dong Energy og Swarco kan sandsynligvis ændres uden konsekvenser, idet der vil være tale om justeringer indenfor aftalen om bygherreleverancer. Ændringer i kontrakter med viatrafik. Kontrakt med Dong Energy og Swarco er ikke vurderet af uvildig advokat.

Arbejdet er planlagt til udførelse inden vinter 2017/2018. Dersom arbejdet sættes i bero i en periode, kan arbejdet sættes i gang igen, men der bliver øget risiko for at arbejdet vil blive udført med dårligt vejrlig, hvilket kan medføre lavere kvalitet. Der er tillige risiko for, at den samlede tidsplan forøges, hvilket kan medføre krav om godtgørelse af ekstraomkostninger til byggeplads, vinterforanstaltninger. Dette er ikke vurderet.

Konsekvenser for at arbejder sættes i bero og genoptages i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej
Konsekvens af, at arbejde sættes i bero i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, vil medføre ekstraudgifter for vinterforanstaltninger og byggepladsen. Byggepladsen vurderes af forvaltningen til 0,4 mio.kr. per måned. Ekstraomkostninger til vinterforanstaltninger er ikke vurderet af forvaltningen. Derudover kommer udgifter til advokat, som afhænger af sagsforløb, men ikke estimeres at udgøre mindre end 0,1 mio. kr.

Arbejdet er planlagt til udførelse inden vinter. Dersom arbejdet udskydes en kortere periode, kan arbejdet sættes i gang igen, men der bliver øget risiko for at arbejdet vil blive udført med dårligt vejrlig, hvilket kan medføre lavere kvalitet.

Juridisk og økonomisk konsekvens af at arbejde i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej udtages af entreprisekontrakten For tidspunktet for udtagelse af arbejderne vil der være resterende arbejder under krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej der beløbsmæssigt udgør 0,09-0,18 mio. kr. for så vidt angår entreprisekontrakten med Arkil A/S. Dette vurderes ikke at have juridisk eller økonomiske konsekvenser for Lyngby-Taarbæk Kommune i henhold til aftale med Arkil A/S eller AB92. Dog vil udførte arbejder beløbsmæssigt udgøre 0,18-0,27 mio. kr., som vil skulle betales.

Entreprenøren har igangsat arbejdet, og asfalten er således skåret op, og krydset forventes at blive færdigt i løbet af oktober 2017. Hvis arbejder sættes i bero/udtages af entreprisekontrakternkontrakterne vil der skulle ske reetablering af de udførte arbejder, vil dette medføre ekstraudgifter til vinterforanstaltninger, afmærkninger og byggeplads i størrelsesordene, der estimeres beløbsmæssigt at udgøre 0,10-0,15 mio. kr. Dersom arbejdes skal udføres i dårligt vejrlig kan det medføre ekstraudgifter til vinterforanstaltninger.

Ændringen i entreprisarbejdet kan medføre krav om tillægsaftale til rådigverkontrakten. Omfanget af tillægsydelsen kan kun vanskeligt estimeres, da det afhænger af ændringens karakter. Som minimum vurderes det sandsynligt, at ændringen vil medføre et krav om ekstrahonorar på 0,10 mio. kr.

Derudover kommer udgifter til advokat, som afhænger af sagsforløb, men ikke estimeres at udgøre mindre end 0,1 mio. kr.

Samlet vurderes det, at de økonomiskkonsekvenser af at arbejde udtages af entreprisekontrakten beløbsmæssigt at udgøre minimum 0,48-0,62 mio. kr.

For en god ordens skyld bemærkes det, at forvaltningen ikke har haft mulighed for at afdække risikoen for, at Kommunalbestyrelsens medlemmer kan ifalde personligt erstatningskrav dersom den tidligere truffte beslutning om vejindsnævring omgøres.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 28. september 2017

Ad 1) Anbefalet, idet udvalget har noteret sig de faldne bemærkninger på dialogmødet den 26. september 2017 samt har noteret sig de seneste oplysninger om uheldsbilledet i krydset.

Ad 2) Anbefalet. Forvaltningen anmodes om i den besluttede periode at indsamle data fra det ombyggede kryds og at belyse fordele og ulemper for den trafikale afvikling i området ved en eventuel signalregulering af krydset Klampenborgvej/ Ermelundsvej.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 28. september 2017

Ad 1) Teknik- og Miljøudvalgets protokollat af 28. september 2017 anbefalet, idet Økonomiudvalget bemærker, at det på nuværende tidspunkt er den økonomiske mest rentable løsning at færdiggøre arbejdet, også selv om der evt. efterfølgende etableres et lyskryds.

Ad 2) Teknik- og Miljøudvalgets protokollat af 28. september 2017 anbefalet. Forvaltningen giver en foreløbig status på trafikafviklingen efter 6 måneder.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A)

Henriette Breum (V) var fraværende

Bilag

Planlagte anlægsarbejder i Trongårdens Byområde - bilag til TMU 28.9.2017

Klampenborgvej - Hjortekærsvej

Anmodningssag indsigelse

Punkt 2: 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, 20. september 2017, pkt. 2:

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).

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet idet udvalget gerne ser, at vejen rykkes lidt mod øst af hensyn til bevarelse af træbæltet ved Nærumbanen og jf. desuden protokollat for sag nr. 1 på dagsordenen vedrørende afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Firskovvejs forlængelse, som lyder: ”Udvalget anmoder til brug for Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om et notat, der belyser konsekvensen af at medtage muligheden for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Supplerende sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde 20. september 2017 ”anmoder udvalget til brug for Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om et notat, der belyser konsekvensen af at medtage muligheden for krydsudformningen ved tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.”

Forvaltningen har på denne baggrund udarbejdet et notat, der belyser krydset Jægersborgvej-Firskovvejs fremtidige funktion og udformning (bilag). Hovedstrømmen gennem krydset bliver mellem Jægersborgvej øst og Firskovvej. Derfor sikres afviklingen af denne trafikstrøm med ekstra svingbaner og signalteknisk med de længste grøntider. Dette afspejles også i den vejstruktur, der er indarbejdet i Kommuneplanen, hvor Firskovvej er en overordnet trafikvej, mens Jægersborgvej er en primær trafikvej. Hermed finder forvaltningen at udvalgets ønske allerede er imødekommet i skitseforslaget for projektet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 28. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 28. september 2017

Oversendt til Kommunalbestyrelsen.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A)

Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilag

Vejtegninger

Oversigtsplan

Teknisk notat

Overslag på afledte driftsomkostninger

Krydset Jægersborgvej-Firskovvej - udformning

Punkt 3: Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Firskovvejs forlængelse (Beslutning)

01.16.04-P19-3-16

Resume

I forbindelse med projektet om Firskovvejs forlængelse har Lyngby-Taarbæk Kommune gennemført en forhøring vedrørende indholdet af den kommende miljøkonsekvensrapport.

Forvaltningen foreslår, at resultatet af forhøringen tages til efterretning, idet de foreslåede anbefalinger til indhold i miljøkonsekvensrapporten godkendes. Godkendelsen sker under forudsætning af, at berørte myndigheder ikke har væsentlige bemærkninger.

Forvaltningen foreslår endvidere, at en alternativ linjeføring for Firskovvejs forlængelse ikke indgår i den videre proces. I det eksisterende skitseprojekt er det muligt at parallelforskyde vejen, så der kan bevares et grønt bælte ind mod lokalbanen, samtidig med at det er muligt evt. at opsætte et støjværn.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. høringsnotatet og de foreslåede anbefalinger til indhold i miljøkonsekvensrapporten godkendes,
2. miljøkonsekvensrapporten for Firskovvejs forlængelse afgrænses som beskrevet i Cowi's rapport under forudsætning af, at berørte myndigheder ikke har væsentlige bemærkninger,
3. en alternativ linjeføring for forlængelse af Firskovvej udgår af den videre proces som beskrevet nedenfor.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 3. september 2015 at forlænge Firskovvej frem til Jægersborgvej som led i godkendelsen af letbanens linjeføring. Efterfølgende besluttede Folketinget at indarbejde dette i anlægsloven for letbanen. Anlægsloven blev vedtaget i Folketinget den 31. maj 2016.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 22. juni 2017 at igangsætte en VVM-proces og en forhøring for Firskovvejs forlængelse.

Som led i VVM-processen skal Lyngby-Taarbæk Kommune afgive en såkaldt afgrænsningsudtalelse, hvor der stilles krav til indholdet i miljøkonsekvensrapporten (VVM-redegørelsen). Denne udtalelse vil basere sig dels på synspunkter fra forhøringsperioden, dels på en afgrænsningsrapport.

I COWIs udkast til afgrænsningsrapport (bilag) er vejprojektets sandsynlige påvirkninger på miljøet gennemgået og vurderet – se skema nedenfor. Miljøfaktorer, hvor der vurderes at være en væsentlig påvirkning, eller hvor en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes, foreslås belyst i miljøkonsekvensrapporten. Luftkvalitet, hvor der kan være en mindre påvirkning, foreslås også belyst.

Miljøfaktor	Påvirkning	Væsentlighed
Befolkning og menneskers sundhed	- Støj fra trafik	- En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
	- Støj og gener fra anlægsfase	- Begrænset varighed/ikke væsentlig
	- Rekreative interesser	- Ikke væsentlige

Biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter	- Naturværdier	- En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Jordarealer/jordbund	- Beslaglæggelse af byzonejord - Håndtering af forurennet jord	- Ikke væsentligt omfang - Kan ikke udelukkes
Vand	- Håndtering af vejvand	- Ikke væsentligt omfang
Luft og Klima	- Påvirkning af lokal luftkvalitet - Påvirkning af klima	- I mindre omfang - Kan udelukkes
Materielle goder	- Støj og visuelle påvirkninger - værdiændringer	- Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Kulturarv	- Påvirkning på fredning, beskyttede diger, arkæologi	- Kan udelukkes
Landskab	- Visuel påvirkning	- En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes

Den offentlige forhøring blev gennemført fra den 8.-31. august 2017. I forbindelse med høringen blev der afholdt borgermøde den 21. august 2017 (bilag). I høringsperioden indkom 25 hørings svar, der er sammenfattet i høringsnotat (bilag). Hovedpunkterne fra forhøringens borgermøde og de modtagne hørings svar er følgende:

- bekymring for øget trafikbelastning, dårligere fremkommelighed og flere trafikuheld,
- bekymring for øget trafikstøj, forslag om støjværn/støjafskærmning,
- bekymring for lys- og luftgener,
- ønske om, at der indtænkes sikre skoleveje,
- ønske om, at nuværende beplantning langs lokalbanen bevares som afskærmning,
- ønske om at stien til Stenrødgård bevares.

Af høringsnotatet fremgår, at ovenstående forhold allerede indgår i afgrænsningsrapporten (og vil dermed blive belyst i miljøkonsekvensrapporten) eller indgår i det videre arbejde under detailprojektet.

I høringsbrevene rejses også emner, som forvaltningen anbefaler, ikke vurderes yderligere (se høringsnotatet). Dette gælder bl.a. arkæologiske forhold, idet arealet ikke rummer kulturhistorisk eller arkæologiske interesser. Endvidere medtages vejbump og restriktioner mod tung trafik ikke i det videre arbejde, idet vejen er planlagt som primær offentlig vej, der således skal lede trafik, også tung trafik. Endelig anbefaler forvaltningen ikke yderligere visualiseringer fra private grunde langs Lyngholmsvej mv., idet beplantningsbæltet langs den nye vejføring bliver bevaret. Miljøvurderingsrapporten vil indeholde visualiseringer fra offentligt tilgængelige områder langs den nye vej, hvor flest borgere bliver påvirket. Det bemærkes, at der i det videre arbejde er valgt at bevare det grønne plantebælte og det er muligt at sikre mod støj, hvis det viser sig nødvendigt. I henhold til vejregler er der endvidere krav til belysning af vejen sker med mindst mulig gene for naboer. Disse besvarelser er uddybet i høringsnotatet.

På dette grundlag anbefaler forvaltningen, at afgrænsningsrapporten godkendes under forudsætning af, at berørte myndigheder ikke har væsentlige bemærkninger.

Vurdering af alternativ vejføring

På borgermødet den 21. august 2017 gav en række borgere udtryk for, at de var nervøse for øget trafikstøj og forurening (lys og luft) som følge af Firskovvejs forlængelse. De anmodede derfor om, at kommunen også ser på en alternativ linjeføring, f.eks. langs Helsingørmotorvejen. Der blev også anmodet om at skåne det grønne areal.

Forvaltningen har nu kigget på en alternativ linjeføring (bilag), hvor vejen føres så langt ud mod Helsingørmotorvejen som muligt. Imidlertid vil vejen stadig skulle forbindes til Jægersborgvej ved det oprindelig planlagte kryds, idet der er

krav (fra Vejdirektoratet) om respektafstand fra motorvejsrampesignalerne. Der er herudover en række krav til indretning af vejen, når den munder ud i et signalreguleret kryds og samtidig skal have ekstra kørebaner for at optage trafikken fra Jægersborgvejsiden. Det betyder, at der under alle omstændigheder vil være en del af den forlængede Firskovvej, som uanset vejens øvrige linjeføring, vil ligge tæt på Nærumbanen. Den vil også få samme tilknytning til den eksisterende Firskovvej for at sikre såvel driftsplads som ridecenter.

En alternativ linjeføring vil få et buet forløb og opdele området i mindre arealer. Dette vil være u hensigtsmæssigt uanset arealets nuværende eller fremtidige anvendelse. Vejen vil samtidig få et længere forløb og dermed være mere omkostningsfuld at anlægge og vedligeholde.

I forhold til trafikstøj og luftforurening vil en alternativ linjeføring fortsat skulle forbindes med Jægersborgvej tæt ved Nærumbanen, idet der som angivet ovenfor, skal være respektafstand til motorvejsrampesignalerne. Som følge af driftsplads og ridecenter vil vejen også skulle være uforandret ved tilknytningen til den eksisterende Firskovvej. På væsentlige dele af strækningen vil gener fra evt. trafikstøj og luftforurening således ikke adskille sig fra den allerede foreslåede linjeføring.

I det nuværende projekt for forlængelse af Firskovvej vil der som minimum blive bevaret et 3 meter grønt bælte på begge sider af nærumbanen. I detailprojekteringen vil der kunne ske en mindre parallelforskydning af vejen, hvis dette ønskes, eller hvis miljøkonsekvensrapporten peger på, at det vil være hensigtsmæssigt. Det bemærkes endvidere, at der i det nuværende skitseprojekt er indlagt en 2 meter bred rabat på den vestlige side af vejen, der muliggør en eventuel opsætning af støjskærm, hvis dette viser sig nødvendigt eller ønskes, bl.a. som følge af miljøkonsekvensrapporten.

Forvaltningen anbefaler, at der på nuværende tidspunkt ikke iværksættes yderligere undersøgelser af en alternativ linjeføring, men at man afventer miljøkonsekvensrapporten, og herefter tager stilling forskydning af vejen, evt. støjværn mv.

Videre proces

Miljøkonsekvensrapporten forventes udarbejdet parallelt med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg. Det sikres, at elementer og/eller anbefalinger fra miljøkonsekvensrapporten indarbejdes i forslag til kommune- og lokalplan.

Det samlede materiale sendes i en lovpligtig 8-ugers offentlig høring, som planlægges afholdt omkring årsskiftet 2017-2018. Efter høringen af planprodukter og miljøkonsekvensrapport samt behandling af høringssvar beslutter Kommunalbestyrelsen, om anlægget kan tillades. Afgørelse om at tillade anlægget offentliggøres sammen med en miljøkonsekvenstilladelse med de betingelser, der eventuelt er knyttet til den. Miljøkonsekvenstilladelsen må først meddeles, når det nødvendige plangrundlag er gældende efter planloven.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Forslaget finansieres inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Sagen forelægges Byplanudvalget til orientering, idet delegationsplanen er ændret (jf. Kommunalbestyrelsen den 31. august 2017), og det nu er Teknik- og Miljøudvalget, der som fagudvalg forholder sig til spørgsmål om miljøkonsekvenser (VVM).

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, 20. september 2017, pkt. 1:

Byplanudvalget, 20. september 2017, pkt. 2:

Byplanudvalget, den 20. september 2017

Ad 1-3) Taget til efterretning idet udvalget anbefaler, at muligheden for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Teknik- og Miljøudvalget, den 20. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet, idet udvalget gerne ser, at vejen rykkes lidt mod øst af hensyn til bevarelse af træbæltet ved Nærumbanen.

Udvalget anmoder til brug for Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om et notat, der belyser konsekvensen af at medtage muligheden for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej udformes på en måde, så vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Søren P. Rasmussen (V).

Supplerende sagsfremstilling

Vedlagte supplerende notat belyser konsekvenser af at medtage mulighed for krydsudformning ved tilslutning af Jægersborgvej hvor tilslutningen udformes på en sådan måde, at vejforlængelsen over Firskovvej fremtræder som primær adgangsvej til Lyngby centrum (bilag).

Teknik- og Miljøudvalget, den 28. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 28. september 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A)

Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilag

Afgrænsningsningsrapport

Referat borgermøde

Høringsnotat Firskovvejs forlængelse

Alternativ linjeføring

Supplerende notat om Krydset Jægersborgvej-Firskovvej - udformning