

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 07-02-2018

Mødedato Onsdag d. 07. februar 2018 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Introduktion (Orientering).....	3
Genforelæggelse: Bestilling af busstrafik 2019 hos Trafikselskabet Movia (Beslutning).....	4
Genforelæggelse: Forsøg med førerløse busser i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning).....	8
Sikker skolevej i Taarbæk og generelt (Beslutning).....	13
Genforelæggelse: Trafikale tiltag for cyklister på Parcelvej (Beslutning).....	15
Udlæg af privat fællesvej på Trongårdens Byområde samt opklassificering af den nord-sydgående c	18
Genforelæggelse. Forslag om etablering af busbane på Bagsværdvej (Beslutning).....	21
UNESCOs verdensarvliste (tentativ liste) (Beslutning).....	25
Kommende sager.....	28
Meddelelser.....	29

Punkt 1: Introduktion (Orientering)

00.01.00-A00-58-17

Resume

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

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

På mødet vil forvaltningen orientere om vej- og trafikområdet. Udvalget opfordres til at stille uddybende spørgsmål undervejs.

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

- Natur og Miljø
- Klima
- Forsyning

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Taget til efterretning.

Punkt 2: Genforelæggelse: Bestilling af bustrafik 2019 hos Trafikselskabet Movia (Beslutning)

13.05.00-G01-105-17

Resume

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

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

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Princippet for busbestilling 2019 vil lægge sig op af de tidligere års busbestillinger, hvor det er blevet besluttet at bevare eksisterende busnet uændret de kommende år, og at der så vidt muligt kun foretages ændringer/omlægninger af busserne som følge af arbejdet med ledningsomlægninger og anlæg af letbanen.

Bustilpasninger til Cityringen

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

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

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

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

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

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

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

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

Busomlægninger i forbindelse med anlæg af letbanen

I de kommende år vil arbejdet med letbanen uundgåeligt påvirke busdriften i kommunen, dels som følge af ledningsomlægninger, dels som følge af anlægsarbejder. Der vil således blive behov for en række busomlægninger i kortere og længere perioder.

Løbende ændringer i bustrafikken, som følge af arbejdet med letbanen, vil ikke indgå i de årlige busbestillinger, men vil blive behandlet særskilt. De økonomiske konsekvenser i forbindelse med disse omlægninger vil blive forelagt udvalget i en særskilt sag senere i 2018, når det er muligt at beregne effekten af ledningsomlægninger nærmere.

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

Trafikbestillingstidspunkt

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

Sagen afventer i øjeblikket vedtægtsændringer i Transportministeriet.

Forvaltningen foreslår

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

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

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

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

Lovgrundlag

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

Økonomi

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

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

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

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

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

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

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

Økonomiudvalget, den 1. marts 2018

Anbefalet.

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

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

Kommunalbestyrelsen, den 15. marts 2018

Tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget.

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

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

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

Supplerende sagsfremstilling

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

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

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

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

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

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

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

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

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

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

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

Bilag

Lyngby-Taarbæk - trafikbestillingsgrundlag 2019

Justering af buslinjer - Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk

Punkt 3: Genforelæggelse: Forsøg med førerløse busser i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning)

13.05.00-G01-106-17

Resume

Økonomiudvalget har anmodet om, at muligheden for at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i et pilotprojekt med førerløse busser, undersøges.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med projektet om førerløse busser, og at der i den forbindelse foretages en juridisk vurdering af Lyngby-Taarbæk Kommunes mulighed for at delfinansiere et pilotprojekt.

Revideret indstilling:

Forvaltningen foreslår, at

1. projektet med førerløse busser udskydes og
2. den afsatte økonomi til projektet lægges tilbage i kassen.

Sagsfremstilling

På Økonomiudvalgets møde den 13. juni 2017 blev forvaltningen anmodet om at undersøge mulighederne for, at Lyngby-Taarbæk Kommune kunne deltage i et pilotprojekt med førerløse busser. Der henvises til Kommunalbestyrelsens behandling af sagen om førerløse busser den 22. juni 2017 (lukket sag).

Ide til projekt fra Autonomous Mobility - både forsøg på DTU og på offentlig vej

Autonomous Mobility, som er operatør for selvkørende køretøjer i Norden, ønsker at gennemføre to selvstændige forsøg med førerløse busser i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det ene forsøg skal foregå på DTU's arealer (i 6 måneder), og det andet forsøg foreslås gennemført på offentlig vej og/eller på kommunale arealer (i 18 måneder). De angivne tidsintervaller er fastsat af Autonomous Mobility - som ønsker at busserne først afprøves i en kortere tidsperiode på DTU inden de skal køre på offentlig vej. Der kan i alt maksimalt ansøges om tilladelse i 24 måneder til førerløse køretøjer. Forsøget på offentlige veje planlægges gennemført som et samarbejde mellem Autonomous Mobility og Lyngby-Taarbæk Kommune. Lyngby-Taarbæk Kommune har afsat 3,2 mio. kr. til forsøget. Projektets samlede økonomi er 9,6 mio. kr.

Forsøget på DTU drives af Autonomous Mobility. DTU støtter ikke forsøget finansielt, men bruger forsøget i forskningsøjemed.

Lyngby-Taarbæk Kommune og Autonomous Mobility arbejder i øjeblikket på mulighederne for at indgå en samarbejdsaftale om projektet på offentlig vej.

Ved hvert forsøg med førerløse busser skal Transport, Bygnings og Boligministeriet godkende projektet, og der skal udpeges en uvildig assessor, som skal vurdere sikkerheden i projektet. En sådan ansøgningsproces forventes at tage ca. 4-6 måneder. Ansøgningsprocessen er allerede igangsat af Autonomous Mobility.

Projekt i regi af Loop City

Det kan oplyses, at der i regi af LOOP CITY ligeledes arbejdes på et projekt med førerløse busser. Dette er et større projekt med flere busser - økonomisk er der afsat 31,5 mio. kr. til projektet. Projektet, som kaldes "TUPPAC", er støttet af UIA-midler (EU-finansieret projekt gennem Urban Innovative Actions). Der er endnu ikke valgt køretøjsleverandør til dette projekt, som primært har fokus på at teste selvkørende køretøjer i privat/offentlig samarbejde for at undersøge de fremadrettede muligheder for at kunne sikre en bedre sammenhængende mobilitet med "first and last mile" løsninger i synergi med den kommende letbane - samt undersøge, hvorledes selvkørende køretøjer påvirker både det byudviklingsmæssige og det lovgivningsmæssige. TUPPAC projektet forventes at arbejde med to udvalgte byudviklingsområder langs letbanen: Hersted Industripark, Albertslund og Gladsaxe Ringby, Gladsaxe. Tests vil blive udført på henholdsvis DTU Lyngby Campus og Hersted Industripark, hvor projektet blandt andet skal teste fire busser med passagerer, der arbejder eller studerer i områderne.

Omfang af projekt i kommunen

Forsøget med Autonomous Mobility vil være i mindre skala - men har derudover et mere borgernært sigte for kommunens borgere, idet udgangspunktet er at tilgodese borgere indenfor sundhed- og omsorgsområdet.

For at finde den mest oplagte rute på offentlig vej har vejmyndigheden sammen med Autonomous Mobility afholdt møde med repræsentanter fra sundhed- og omsorgsområdet. Forsøgsruten ønskes derfor placeret, hvor der er et kommunalt behov for transport bl.a. af ældre borgere og børn. Bussen forbinder bl.a. flere skoler.

På den baggrund er der fundet frem til følgende ruteforslag:

Plejecenter Virumgård – Sorgenfri Torv – Virum Torv og Virum Hallen. En rutelængde på ca. 2,6 -2,8 km.

(kørsel ad Hummeltoftevej, Grønnevej, Frederiksdalsvej og Geels Plads).

Denne rute forbinder boligområder (bl.a. med mange ældre), indkøb, behandlingstilbud, bibliotek og 2 stationer med hinanden. Det kan overvejes om ruten skal forlænges til Fuglsanggårdsskolen, idet mange ældre benytter skolens svømmehal.

Autonomous Mobility har gennemgået ruten, og finder at denne passer fint til et forsøg med en førerløs bus. Antallet af stoppesteder undervejs er endnu ikke fastlagt.

Busserne planlægges at køre på hverdage i tidsrummet mellem kl. 9.00 og 17.00. Årsagen til at busserne ikke planlægges at køre i morgenmyldretiden skyldes, at bussernes hastighed er forholdsvis lav (15 - 18 km/t), hvorfor der kan være risiko for, at de skaber kø.

Videre proces

Såfremt det besluttes, at der skal arbejdes videre med projektet med førerløse busser og ansøgningsprocessen gennemføres tilfredsstillende på den planlagte tid, planlægges busserne på DTU's areal at blive idriftsat omkring februar 2018. Lyngby-Taarbæk Kommune skal dog først deltage som samarbejdspartner i projektet på offentlig vej, som forventes at kunne idriftsættes i sidste halvdel af 2018 - forsøget bliver sandsynligvis det første af sin art i Danmark.

Da dette pilotprojekt vil blive et af de første forsøg med førerløse busser i landet er der ikke mulighed for at hente erfaringer (om proces og jura) fra andre kommuner.

Lovgrundlag

Når kommunen bruger offentlige midler til et projekt, som giver en privat aktør en begunstiging, fx. i form af tilskud til et udviklingsprojekt eller som betaling for en busrute, vil brugen af midler normalt skulle vurderes efter statsstøttereglerne. Hvis brugen af midler sker som led i en såkaldt "gensidigt bebyrdende" kontrakt, vil også udbudsreglerne normalt skulle finde anvendelse. Disse juridiske forhold undersøges, såfremt det beslutes at arbejde videre med projektet.

Økonomi

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der afsat et beløb på 3.200.000 kr. til projektet i 2017 – 2019. Projektets totale økonomi er på 9,6 mio. kr.

Kommunens deltagelse i dette og lignende projekter bør som allerede beskrevet afklares juridisk. Den juridiske vurdering vil kunne ske i samarbejde med Autonomous Mobility, og for de midler, der er afsat i projektet.

Udgifter til projektet er fordelt på følgende måde:

Udgifter

Assessorudgifter	1.800.000 kr.
Træning af operatører (af sikkerhedsmæssige årsager vil der i de første år være en operatør til stede i bussen, som bl.a. kan bremse køretøjet).	250.000 kr.
Eksterne teknikere	250.000 kr.
Andre udgifter, f.eks. opsætning af antenne med GPS signal på bygning i området.	100.000 kr.
24 måneders leasing (2 Autonomous Vehicles)	3.617.000 kr.
Leje af garage, el, rengøring etc	240.000 kr.
Medarbejderudgifter til operatørerne i busserne	2.750.000 kr.
I alt	9.007.000 kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Udsat. Forvaltningen bedes fremlægge alternativer ruter til pilotforsøget, når bussen skal køre udenfor DTU's område, samt klarlægge konsekvenserne for den kollektive trafik.

Supplerende sagsfremstilling

Forvaltningen har vurderet alternative ruter til pilotprojektet. Ruterne er drøftet med Autonomous Mobility.

Ud over Forvaltningens oprindelige ruteforslag mellem plejecenter Virumgård og Virumhallen er følgende alternative ruter vurderet:

- Sorgenfri st. – DTU (via Skovbrynet og Gyrithe Lemches Vej)

Rutens formål er at transportere DTU-studerende mellem S-toget i Sorgenfri og DTU. Autonomous Mobility har vurderet ruten og har konkluderet, at den rent teknisk er for vanskelig for en førerløs bus at køre på nuværende tidspunkt – dette skyldes hovedsageligt parkeringsintensiteten på Gyrithe Lemches Vej.

- Hjortekær – Eremitageslottet:

Rutens formål er at give mulighed for kørsel til Eremitageslottet. Ruten sker ad veje i Dyrehaven, hvorfor forslaget er drøftet med Naturstyrelsen. Naturstyrelsen har meddelt, at de ønsker at bevare roen i Dyrehaven og således kun vil kunne give tilladelse til forsøget om onsdagen, hvor der i forvejen er adgang for biler på strækningen. Et forsøg en dag om ugen er ikke tilstrækkeligt, hvorfor der ikke arbejdes videre med dette forslag.

- Virum Torv – Sorgenfri Kirke:

Dette ruteforslag er fremsendt til Teknik- og Miljøudvalget af Lyngby-Taarbæk Seniorråd. Ruten servicerer stort set de samme lokaliteter, som Forvaltningens oprindelige ruteforslag mellem Plejecenter Virumgård og Virumhallen. Ruten har dog nogle udfordringer af rent teknisk karakter, herunder behov for ophævelse af vejlukning. Der foreslås endvidere kørsel på en sti, der er for smal til at bussen kan anvende traceet. I forhold til Forvaltningens oprindelige rute betjener denne rute også Virum Gymnasium. Elever til gymnasiet kan allerede i dag tage busser fra henholdsvis Virum og Sorgenfri station til Grønnevej, hvorfra de kan gå til gymnasiet.

- Lyngby st – DTU:

Formålet med denne rute er at transportere studerende mellem Lyngby st. og DTU. Autonomous Mobility har vurderet, at ruten er rent teknisk er for vanskelig på nuværende tidspunkt.

Generelt er det i denne testfase vigtigt, at finde frem til ruter der er trafikalt uproblematisk for en førerløs bus samtidig med, at der er et tilstrækkeligt passagergrundlag på ruten.

Revurdering efter gennemgang af alternative ruter

Efter revurdering af den oprindelige rute og gennemgang af forslag til alternative ruter har Autonomous Mobility og forvaltningen umiddelbart svært ved at pege på en rute til et pilotforsøg. De ruter, hvor der forventes et godt passagergrundlag indeholder for store trafikale udfordringer til, at kørslen på nuværende tidspunkt kan klares med et førerløst køretøj. Teknologien er – ifølge Autonomous Mobility - endnu ikke så veludviklet, at alle trafikale situationer kan håndteres af køretøjet – bl.a. opleves problemer i forbindelse med høj parkeringsintensitet.

Forvaltningen og Autonomous Mobility har på baggrund af gennemgangen af de alternative ruter drøftet, om udbyttet af en førerløs bus i Lyngby-Taarbæk Kommune vil blive større, hvis projektet udskydes indtil der er indhentet flere erfaringer med førerløse køretøjer, og at teknologien i køretøjerne er videreudviklet yderligere.

Forsøg med førerløse busser måske mere aktuelt i forbindelse med anlæg af letbanen

Autonomous Mobility planlægger at drøfte mulighederne med samarbejde med Trafikselskabet Movia, og i forbindelse med anlæg af letbanen vil et forsøg med førerløse busser på offentlig vej måske blive mere aktuelt. Når arbejdet og erfaringerne med førerløse busser er længere i proces, kan der evt. lægges en ny sag frem. Dette vil forventeligt tidligst ske om 2 år.

Fortsat plan om testforsøg på DTU

Autonomous Mobility planlægger fortsat at igangsætte testforsøget på DTU, og teststart er udskudt til efteråret 2018. I forbindelse med testforsøget vil Autonomous Mobility søge at afprøve og teste forskellige trafikale scenarier, således at køretøjerne kan videreudvikles til bedre at kunne håndtere mere komplicerede strækninger.

Teknik- og Miljøudvalget, den 25. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 3. maj 2018

Ad 1) Anbefalet.

V stemte imod.

Ad 2) Anbefalet, dog således, at finansieringen overføres til finansiering af rilleskinnespor, jf. nærmere sag om rilleskinnespor på letbanen.

Bilag

Rute Sorgenfri - Virum

Punkt 4: Sikker skolevej i Taarbæk og generelt (Beslutning)

05.13.10-G02-49-17

Resume

Af hensyn til skoletrafikken har udvalget anmodet forvaltningen om at vurdere forslag om at lukke Taarbæk Strandvej for tung trafik i tidsrummet 7.30-8.15. Forvaltningen foreslår, at dette sker ved vejarbejder af særlig karakter, og at der fremover sker en målrettet information til borgere, der har byggeaktiviteter.

Når forvaltningen har udarbejdet informationen, vil der - i forbindelse med udstedelse af byggetilladelser - vedlægges information om, hvorledes man sikrer trafiksikkerhed og fremkommelighed, når man bygger. Forvaltningen vil udarbejde information specifikt til Taarbæk, og en generel information til resten af kommunen.

Der er ikke nødvendigvis samme problemstillinger i resten af kommunen. Et tiltag om lukning for tung trafik i forbindelse med vejarbejder sker derfor kun efter en konkret vurdering.

Indstilling

Det foreslås, at

1. der opsættes skiltning med kørselsrestriktioner i Taarbæk under vejarbejder af en vis karakter og efter konkret vurdering, og
2. forvaltningen udarbejder en vejledning til borgere om tilrettelæggelse af byggearbejde i såvel Taarbæk som i resten af kommunen.

Sagsfremstilling

Af hensyn til skoletrafikken er forvaltningen på Teknik- og Miljøudvalgs mødet den 9. januar 2018 blevet anmodet om at vurdere et forslag om at lukke Taarbæk Strandvej for tung trafik i tidsrummet 7.30-8.15, dog undtaget bus 388.

I øjeblikket er Forsyningen i gang med at renovere kloakkerne i Taarbæk. Det medfører en del vejarbejde på Taarbæk Strandvej. Samtidig er en række boligejere i Taarbæk i gang med at renovere deres ejendomme.

I forbindelse med vejarbejder er der særlige regler for afstribning, skiltning, kørsel, brug af arealer osv. Reglerne følger af faste principper, som skal overholdes. Disse reguleringer af færdslen bliver løbende opdateret og justeret i forbindelse med vejarbejdets udførelse og evt. som følge af konstaterede trafikale uhensigtsmæssigheder.

Vejmyndigheden (kommunen) drøfter de forskellige foranstaltninger med bygherre, og sender dem efterfølgende til godkendelse hos Politiet.

Aktiviteter som ombygninger og vejarbejde er traditionelt meget pladskrævende. Det giver ekstra udfordringer i Taarbæk, hvor såvel veje som mange ejendomme er små.

Når der er vejarbejde i Taarbæk er forvaltningen dagligt til stede for at sikre så gode færdsels- og parkeringsforhold som muligt. Der er således både tilsyn med entreprenørarbejdet samt udvidet parkeringsrundering. I de situationer, hvor forvaltningen oplever, at vejen spærres som følge af, at der holder store lastbiler, kassevogne mv med ærinde til private

ejendomme, tager forvaltningen kontakt til de pågældende, idet spærring af vejen er ulovlig (uanset skiltning eller ej). Grundlæggende er det dog en opgave for Politiet.

Borgerforeningen så gerne en permanent skiltning om, at Taarbæk Strandvej er lukket for tung trafik i tidsrummet 7.30-8.15. Forvaltningen har drøftet forholdet med Politiet, og Politiet har været på rundring i Taarbæk. Forvaltningen har på denne baggrund og i overensstemmelse med Politiets holdning aftalt med borgerforeningen, at der kun efter konkret vurdering i forbindelse med større vejarbejder kan nedlægges kørselsforbud og skiltes herom. For at imødekomme behovet om bedre planlægning af byggearbejder, herunder i forhold til trafiksikkerhed og fremkommelighed, vil forvaltningen øge kommunikationen på området. Således vil forvaltningen i forbindelse med alle kommende byggetilladelser informere om, hvorledes et byggeri tilrettelægges hensigtsmæssigt, så der tages mest muligt hensyn til naboer, skole og den generelle trafik i Taarbæk. En sådan informationsskrivelse vil forvaltningen drøfte med borgerforeningen, som ventes også at kommunikere via deres hjemmeside. Der vil også ske information til borgere med verserende byggetilladelser.

En lignende information vil blive udarbejdet til resten af kommunen, og denne vil blive vedlagt byggetilladelser.

Der udstedes ca. 1400 byggetilladelser om året. Det er svært på forhånd at vide, om byggerier giver anledning til tung trafik og/eller problemer ved offentlige institutioner. I Taarbæk er der ingen alternative veje til Taarbæk strandvej. Herudover er ejendommene små, og der er derfor problemer med aflevering og placering af byggematerialer. Ved større vejarbejder kan det derfor være en god ide at skilte mod tung trafik på særlige tidspunkter.

Det er forvaltningens vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt, at byggetilladelser ledsages af en generel information om hensyn til trafik, skolebørn mv.

I forhold til større vejarbejder, så vil der ske trafikregulering efter aftale med vejmyndighed og Politiet, og efter en konkret vurdering, herunder om der skal være særlige restriktioner for tung trafik.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Ad 1-2) Godkendt, dog idet udvalget anmoder forvaltningen om at afklare muligheden for en permanent skiltning om hastighedsnedsættelse i Taarbæk hos Nordsjællands Politi.

Punkt 5: Genforelæggelse: Trafikale tiltag for cyklister på Parcelvej (Beslutning)

05.13.10-G02-47-17

Resume

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

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Eksisterende trafikforhold

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

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

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

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

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

Lovgrundlag

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

Økonomi

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

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

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

Supplerende sagsfremstilling

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

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

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

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

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

Nærmere om prioriteringsmodel Skolevejprojekt

Der blev på mødet den 7. februar 2018 stillet spørgsmål til prioriteringsmodellen, der er benyttet i Skolevejsprojektet. På baggrund af analyserne i "skolevejprojekt 2017-2020" er der udpeget over 200 lokaliteter, hvor enten elever/forældre, borgere eller skoler føler sig utrygge i trafikken. Det er valgt at arbejde videre med projekter, hvor lokaliteten er udpeget

af både elever/forældre, borgere og skole eller hvor lokaliteten har mange udpegninger i to af tre grupper. På den baggrund er der udpeget 39 lokaliteter, heriblandt Parcelvej.

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

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

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

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Godkendt.

A (1) Undlod at stemme.

Bilag

Samlet bredder - trafikveje med cykelstiløsninger

Punkt 6: Udlæg af privat fællesvej på Trongårdens Byområde samt opklassificering af den nord-sydgående del af Trongårdsparken (Beslutning)

05.00.00-G01-156-17

Resume

I forbindelse med salg af Trongårdens Byområde skal kommunen anlægge adgangsvej (privat fællesvej) til området med tilslutning til Trongårdsparken (den nord-sydgående del), som samtidig skal ombygges. Vejudlæg til privat fællesvej forelægges til foreløbig godkendelse, og der skal træffes endelig beslutning om opklassificering af den nord-sydgående del af Trongårdsparken til offentlig vej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der træffes foreløbig beslutning om vejudlæg til adgangsvej (privat fællesvej), som offentliggøres og fremsendes i høring til berørte grundejere. Såfremt der ikke modtages væsentlige indsigelser og ændringsforslag, bemyndiges forvaltningen til at træffe endelig afgørelse om vejudlæg.
2. der træffes endelig beslutning om at opklassificere Trongårdsparken (nord-sydgående del) til offentlig vej, og budget til fremtidige driftsudgifter indarbejdes med 0,160 mio. kr. i 2018, og årligt 0,216 mio. kr. indarbejdes i budgetgrundlag 2019-22, jf. økonomaftsnittet.

Sagsfremstilling

Vejudlæg til adgangsvejen (privat fællesvej)

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med salg af Trongårdens Byområde til henholdsvis TEC (Technical Education Copenhagen) og Elf Development A/S godkendt udkast til udbygningsaftaler, som blandt andet omfatter anlæg af adgangsvej til området samt ombygning af Trongårdsparken (nord-sydgående del). I henhold til udbygningsaftalerne foretager kommunen anlæg og står i forskud med anlægsudgifterne, der efterfølgende refunderes af de nye ejere. Kommunalbestyrelsen har på møde den 23. november 2017 godkendt udgifts- og indtægtsanlægsbevilling til disse anlæg.

I henhold til udbudsvilkår i forbindelse med salg af Trongårdens Byområde vil adgangsvejen fra området til det offentlige vejsystem være en privat fællesvej med tilslutning til Trongårdsparken, som åbnes op mod Klampenborgvej. Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til vejudlægget i henhold til privatvejsloven, da lokalplan først udarbejdes senere (lokalplan forventes vedtaget i 2018).

Vejudlægget placeres diagonalt på Trongårdens byområde med tilslutning til Trongårdsparken (bilag). Vejudlægget udlægges med en bredde på 20 meter og får status af privat fællesvej. Vejudlægget skal give adgang til følgende ejendomme: 10as, 10cd, 17a, 8b og 17g Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby samt udstykninger og sammenlægninger heraf.

Vejudlægget på 20 meter skal kunne rumme vej, cykelsti, fortov, rabat til vejbelysning, træer og skiltning, samt grøfter til vejafvanding. Den endelige udformning af vejen bliver fastlagt i lokalplangrundlaget for området, der forventes forelagt på mødet i marts.

Inden der træffes endelig beslutning om vejudlægget og tildeling af vejrettigheder skal det offentliggøres, og berørte grundejere skal informeres herom. Der vil være en frist på mindst 6 uger til at komme med indsigelser og ændringsforslag. Hvis der ikke modtages væsentlige indsigelser og ændringsforslag foreslås det, at forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig afgørelse om vejudlæg.

Opklassificering af Trongårdsparken (nord-sydgående del) til offentlig vej

Da Trongårdsparken (nord-sydgående vejdel) åbnes mod Klampenborgvej som ekstra adgangsvej til skolen og til Trongårdens Byområde, vil den få betydning for den almene trafik. Derfor bør vejen opklassificeres til offentlig vej. Når vejen bliver til en offentlig vej, overtager kommunen de fremtidige driftsudgifter.

Kommunalbestyrelsen har den 22. december 2016 besluttet at igangsætte proces for opklassificering af vejen, herunder at det drøftes med grundejerforeningen. Forvaltningen har holdt møde med Trongårdens Grundejerforening, som er enige med forvaltningen om, at vejen skal opklassificeres, men at der skal afklares forhold om eksisterende serviceaftaler på vejen. Forvaltningen har igangsat proces herom.

Kommunalbestyrelsen har på møde den 22. juni 2017 godkendt anlægsbudget for blandt andet ombygning af nordligste- og sydligste del af Trongårdsparken (nord-sydgående del) inkl. krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken. Disse anlæg forventes påbegyndt medio marts 2018. Det foreslås derfor, at Trongårdsparken optages som offentlig vej inden anlægsarbejdet påbegyndes, således at de tilgrænsende grundejere ikke har udgifter til renholdelse, vintervedligeholdelse og almindelig vedligeholdelse under anlægsarbejdet.

Kommunen er vejejer af den private fællesvej Trongårdsparken. Det vurderes derfor, at grundejere med tilgrænsende ejendomme til den private fællesvej ikke er part i sagen, da de ikke har en væsentlig, individuel og direkte interesse i sagen. Det vurderes endvidere, at det vil være økonomisk fordelagtigt for borgerne, at kommunen overtager forpligtigelser på vejen. Der kan derfor træffes afgørelse i sagen. Grundejerne med tilgrænsende ejendomme informeres om den påtænkte beslutning i forbindelse med offentliggørelse af vejudlæg til Trongårdens Byområde.

Lovgrundlag

Vejudlæg sker i henhold til Lov om private fællesveje §26, stk 1, §27 og §33 stk 1.

Opklassificering af privatfællesvej til offentlig vej sker i henhold til Lov om offentlige veje § 15

Økonomi

Udgifter i forbindelse med vejudlæg afholdes af den udgiftsbevilling, som allerede er givet for anlæg af adgangsvejen.

Trongårdsparken (nord-sydgående del) er ca. 300 m lang. Kommunens fremtidige drift og vedligeholdelse af ca. 300 m vej udgør overslagsmæssigt ca. 216.000 kr./år (bilag).

Der vil være behov for budget til driftsudgifter allerede fra 2018 med 0,160 mio. kr. og herefter årligt 0,216 mio. kr. indarbejdes i budgetgrundlag 2019-21.

1.000 kr. (2018-prisniv.)	2018	2019	2020	2021	2022
Driftsudgifter	160	216	216	216	216

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår punkt 1

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår punkt 2.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 1. marts 2018

Ad 2) Anbefalet.

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

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

Kommunalbestyrelsen, den 15. marts 2018

Ad 2) Godkendt.

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

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

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

Bilag

Kort med vejudlæg

Trongårdsparken overslag på afledt drift

Punkt 7: 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

Forvaltningen foreslår, 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”, jf. økonomiafsnit
3. der gennemføres bevillingsmæssige justeringer, jf. økonomiafsnit
4. beslutning om etablering af 5-8 parkeringspladser på Bagsværdvej afventer behovsvurdering, når den nye busbane er etableret.

Sagsfremstilling

På baggrund af tidligere politiske behandlinger fremlægges sagen om ”Busbane på Bagsværdvej” igen. Sagen blev udsat på Kommunalbestyrelsens møde den 25. januar 2018, og forelægges nu i sammenskrevet form til politisk behandling. De tidligere behandlinger, der har ført frem til denne sag, fremgår af udskift (bilag).

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.

Movia foreslår, at der arbejdes 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). Movia har oplyst, at Movia/Regionen/Staten har mulighed for at støtte projektet med busbane på Bagsværdvej økonomisk med 1. mio. kr. Det kan nævnes, at der for nyligt er etableret busprioritering i signalet ved Nybrovej (ligeledes støttet af puljemidler).

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).

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med alternativ 2, idet dette projekt giver den ønskede busfremkommelighed og samtidig fjernes færrest parkeringspladser (14 p-pladser) og træer (2 stk.). Såfremt det er muligt, vil de to træer blive søgt gentilplantet. Både politiet og Movia støtter op om at arbejde videre med alternativ 2.

Rejsetidsgevinsten for busserne inkl. den tidligere 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 udgangen af september 2018. Efter denne tidsfrist vil der ikke kunne gives medfinansiering fra Movias projektpulje. Lyngby-Taarbæk Kommune skal derfor træffe beslutning om projektet primo 2018, for at kunne overholde tidsfristen. Alternativt overgår puljemidlerne til andet brug.

Forvaltningen har gennemgået projektet med etablering af busbane på Bagsværdvej med henblik på at finde forslag til erstatningsparkeringspladser i området.

Det vurderes, at der vil kunne etableres 5-8 parkeringspladser langs Bagsværdvej såfremt den eksisterende beplantning i form af træer (13–15 stk.) samt buske fjernes i begge vejsider på strækningen mellem Nybrovej og kommunegrænsen. Såfremt træer og buske på strækningen fjernes, vil strækningens nuværende grønne præg forsvinde. Erstatningsparkeringspladserne vil kunne placeres indenfor en gangafstand på op til ca. 200 meter fra området, hvor busbanen foreslås placeret. Det vurderes, at koste op mod 1 mio. kr., jf. økonomiafsnittet.

Kompenserende parkering kan også finde sted på Stengårds Allé, hvor der i dag er flere parkeringsbåse langs vejen – ca. 16. stk. på de nordligste 200 meter af vejen. Anvendelsen af disse pladser varierer over døgnet. Det vurderes at udnyttelsen af disse pladser er forholdsvis lav, og at parkeringskapaciteten langs Stengårds Allé således ikke er fuldt udnyttet. Hvis busbanen etableres, og der fjernes 14 parkeringspladser på Bagsværdvej, skønnes det, at der i de fleste tilfælde vil kunne henvises til Stengårds Allé for parkering.

Forvaltningen anbefaler derfor, at beslutning om etablering af nye parkeringspladser på Bagsværdvej afventer en behovsvurdering, når busbanen er etableret, og at der henvises til Stengårds Allé for parkering. Derved bevares Bagsværdvejs grønne præg. Såfremt det politisk besluttet at etablere 5-8 parkeringspladser på Bagsværdvej skal der afsættes midler til dette, jf. økonomiafsnittet.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

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

Økonomi

Etablering af busbane på Bagsværdvej vil have en beregnet udgift på 2.020 mio. kr. (2018-prisniveau). Heraf har Movia oplyst, at der vil kunne tildeles 1 mio. kr. i puljemidler (tilskud) fra Regionen/Staten. Således vil projektet medføre en nettoandel fra Lyngby-Taarbæk Kommune på 1,020 mio. kr.

De 1,020 mio. kr. foreslås finansieret af anlægsopgaven ”Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2018” (hvortil der er afsat et oprindeligt budget på 2,082 mio. kr.

Udgiftsbudgettet på 2,020 mio. kr. til etablering af busbane placeres i 2018. Indtægtsbudgettet på -1,0 mio. kr. afsættes i 2019, idet eksternt tilskud udbetales noget senere end deadline for anlæggelsen.

Rådighedsbeløb på udgiftsside og indtægtsside frigives allerede nu fuldt ud under anlægsopgaven for busbanens anlæggelse. Det skyldes stram tidsplan, jf. nedenstående. Ligeledes nedjusteres anlægsbevilling for "Parkerings- og Trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2018".

Opgaven vedr. parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag er budgetlagt med et fast årligt rådighedsbeløb. Derfor får medfinansiering til etablering af busbane alene betydning for tidspunktet, hvormed udvalgte opgaver udføres.

Såfremt det vælges at etablere erstatningsparkering på Bagsværdvej vurderes udgifterne hertil at være op mod 1 mio. kr. til fjernelse af beplantning og etablering af 8 parkeringspladser (groft overslag). Udgifterne skal bl.a. dække projektering og udførelse – herunder fjernelse af eksisterende beplantning, opbygning af vejkasse, sætning af kantsten, evt. etablering af afvanding, asfaltering og afmærkning. Midler hertil finansieres fra "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2019", der i givet fald fremrykkes til 2018.

Med en evt. tildeling af ekstra 1 mio. kr. vil udgiftsbudgettet for busbanens anlæggelse mm. således udgøre 3.020 mio. kr. i 2018 i stedet for 2,020 mio. kr. (2018). Indtægtssiden vil fortsat udgøre -1,0 mio. kr. (2019). En evt. forhøjelse af rådighedsbeløbet med 1,0 mio. kr. vil i givet fald blive frigivet ved samme lejlighed.

Det fremadrettede projektforsløb er underlagt en stram tidsplan, fordi medfinansiering fra regionen betinger, at anlægsopgaven er afsluttet inden udgangen af september måned 2018. Forvaltningen vurderer, at man vil kunne anlægge busbanen mm. inden for den angivne tidsfrist, og således opretholde forudsætningen omkring eksternt medfinansiering. 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 såvel af tidsmæssige som økonomiske årsager, hvortil der ikke er 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 7. februar 2018

Ad 1-4) Ikke anbefalet.

For forvaltningens indstilling stemte: 3 (A (1), Ø (1), F (1))

Imod forvaltningens indstilling stemte: 4 (C)

Sagen herefter begæret i Kommunalbestyrelsen af A, Ø og F.

A, Ø, F anbefaler vedr. ad 4) at vejens grønne udtryk fastholdes og der ikke etableres parkeringspladser.

Økonomiudvalget, den 1. marts 2018

Ad 1-3)

For stemte: 5 (A (2), F (1), Ø (1) og B (1))

Imod stemte: 4 (C (3) og V (1))

Ad 4) For anbefaling af A, Ø og F under Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 7. februar 2018 stemte: 5 (A (2), F (1), Ø (1) og B (1))

Imod stemte: 4 (C (3) og V (1))

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

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

Kommunalbestyrelsen, den 15. marts 2018

Ad 1-4) For Økonomiudvalgets indstilling af 1. marts 2018 stemte 9 (A (4), F (2), B (2) og Ø).

Imod stemte: 12 (C (10) og V (2)), idet disse partier hellere vil drøfte andre tiltag i forhold til den kollektive trafik.

Sagen herefter ikke godkendt.

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

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

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

Bilag

KMB 2018-01-25 Referat - punkt 15 - Forslag om etablering af busbane på Bagsværdvej

Vejplan Alternativ 1

Vejplan Alternativ 2

Arbejdsnotat Udkast

Punkt 8: UNESCOs verdensarvliste (tentativ liste) (Beslutning)

01.02.00-G01-267-17

Resume

Kulturministeren har åbnet op for, at kommunerne kan indsende forslag til nomineringer til UNESCOs verdensarvliste. Denne sag handler om forvaltningens vurdering af forespørgslen samt de udfordringer, en eventuel udpegningsproces vil give i forhold til opgavens omfang.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget beslutter ikke at indmelde emner til en eventuel optagelse på Kulturministerens tentativliste, der med tiden kan komme på UNESCO's verdensarvliste.

Sagsfremstilling

Kulturministeren har henvendt sig til landets kommuner med en opfordring om at indsende forslag til nomineringerne til UNESCO's verdensarvliste (bilag). Tanken er at oprette en tentativ liste med emner, der med tiden kan optages på UNESCO's verdensarvliste. De steder, der allerede har opnået at blive optaget på verdensarv-listen, er at betragte som noget helt særligt på verdensplan. Gennem udpegningen bevares lokationerne for kommende generationer.

I Lyngby-Taarbæk Kommune har Dyrehavens parforcejagtlandskab sammen med tilsvarende parforcesystemer i Gribskov og Store Dyrløkke i Hillerød Kommune opnået en egentlig UNESCO-udpegning. Erfaringen fra den proces er, at alene det arbejde, der ligger forud for en mulig udpegning, er meget omfattende. Forvaltningen har ligeledes erfaret, at udviklingen af den efterfølgende formidlingsopgave i tværkommunalt regi, kræver deltagelse i både arbejds- og styregruppe.

Vurdering

En UNESCO-nominering er ressourcekrævende og kræver en stærk kommunal og lokal forankring. Alene optagelsen på tentativlisten er forbundet med en betydelig arbejdsopgave i form af tilvejebringelse af dokumentation til brug for en foreløbig vurdering. Hvis Kulturministeriet skønner, at emnerne måtte have den ønskede kvalitet, og optager dem på tentativlisten, følger en omfattende arbejdsopgave, som vil kræve ressourcer ud over dem, som forvaltningen råder over i dag.

UNESCO-udpegningen af parforcejagtlandskabet er endnu så ny, at det ikke er muligt at vurdere i hvilket omfang projektet er værdiskabende.

På den baggrund vurderer forvaltningen, at det vil være forbundet med betydelige ressourcer at igangsætte en mulig ny udpegningsproces, uden at kende den værdi, en udpegning vil kunne skabe for Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen anbefaler derfor, at forvaltningen fortsat koncentrerer sin indsats omkring parforcejagtlandskabet og her igennem indhenter yderligere erfaring i forhold til afledte effekter af projektet. Dette arbejde rummes indenfor den nuværende ressourceramme.

Emner til udpegning

For at komme i betragtning til optagelse på UNESCO's verdensarvliste, skal emnerne kunne vurderes som så væsentlige, at de er af global betydning og derfor bør beskyttes af hensyn til nuværende og kommende generationer. Skulle udvalget alligevel ønske at indsende mulige emner, kan forvaltningen pege på følgende:

- De ni vandmøller i Mølleåen, som vurderes at være et nationalt velbevaret industriminde beliggende i en velbevaret natur.
- Københavns nyere Befæstning, som vurderes at være et unik historisk og landskabmæssig element. Københavns nyere Befæstning løber gennem flere kommuner. I Lyngby-Taarbæk Kommune strækker anlægget sig fra Taarbækfortet (ikke synligt for nuværende) i øst over Fortunfortet, Garderhøjfortet (Gentofte Kommune) til Lyngbyfortet. Fæstningskanalen og dertilhørende stemmeværk er ligeledes en del af anlægget.

Begge emner har en indlysende national værdi, men forvaltningen finder det vanskeligt at vurdere, om bygningsværkerne kan tillægges unik global betydning. Begge emner er omfattet af fredninger og således allerede sikret bevaring.

Frist for indsendelse af emner til verdensarvlisten er den 16. marts 2018. Grundet den korte svarfrist har forvaltningen ikke været i kontakt med de grundejere og kommuner, der er relevante ved en udpegning.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 7. februar 2018, pkt. 5:

Byplanudvalget, den 7. februar 2018

Anbefalet, dog således at forvaltningen afsøger muligheder for at melde emner ind på et senere tidspunkt.

B stemte imod, idet B allerede nu gerne vil melde emner ind til UNESCO's tentative liste.

Gitte Kjær-Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Kasper Langberg (B).

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Anbefalet.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 8. februar 2018

(F) foreslog, at de ni vandmøller (industriens vugge) søges optaget på tentative listen.

For stemte: 2 (1 (F), 1 (B))

Imod stemte: 5 (4 (C), 1 (A)), idet udbyttet i forhold til turisme af parforcejagt systemet ønskes afdækket forud for nye tiltag på UNESCOs verdensarvliste samt at finansiering udestår.

Forvaltningens indstilling herefter anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 15. marts 2018

Godkendt, idet Kultur- og Fritidsudvalget drøfter sagen igen med henblik på at undersøge muligheden for at "Industriens Vugge" i samarbejde med andre aktører kan søges optaget på tentativlisten.

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

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

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

Bilag

Åbning af tentativlisten til UNESCO Verdensarv 1

Procedure og tid 2

Punkt 9: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til kommende møde i marts:

- Trafikanalyse for supplerende af basisløsning for Letbanen langs Buddingevej
- Parkeringssøgeringen
- Supercykelsti Helsingørruten: Ændring af ruteforløb
- Grønt Råd i LTK
- Miljøtilsynsplan 2018-2022
- Affaldsplan 2019-2030
- Økonomi til formulering og implementering af Bæredygtighedsstrategi
- Godkendelse af CO2-reduktionsplan 2018-21
- Vejprojekt for Lyngby Hovedgade/ Jærgersborgvej, godkendelse af detailprojekt
- Behov for revidering af tillæg 1 til Lyngby-Taarbæk Kommunes Spildevandsplan 2014-2018, Dyrehavegårds Jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen
- Rilleskinnespor på letbanen
- Nyt enfamiliehus beliggende indenfor fortidsmindebeskyttelseslinje, Trongårdsvej 20
- Ekstra badebro ud for Ole Steffens Vej 5

Lovgrundlag

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Taget til efterretning.

Punkt 10: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

1. Sammensætning af nyt naturråd

Sammensætningen af et nyt naturråd, der skal give anbefalinger til et fælles Grønt Danmarkskort, er nu på plads. Fem repræsentanter fra erhvervsorganisationer og fem repræsentanter fra grønne organisationer er indstillet til det lokale Naturråd for Allerød, Egedal, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner. En styregruppe bestående af natur- og miljøcheferne fra kommunerne har udpeget repræsentanterne. I løbet af første halvdel af 2018 skal rådet udarbejde anbefalinger til et fælles Grønt Danmarkskort på tværs af de otte kommuner. Naturrådet giver organisationer og erhvervslivet mulighed for at udarbejde en fælles anbefaling til de otte kommunalbestyrelser, som efterfølgende skal vedtage og indarbejde kortet i kommuneplanerne.

De fem erhvervsorganisationer:

- Landboforeningen Gefion
- Landsforeningen Bæredygtigt Landbrug
- Landbrug og Fødevarer
- Nordsjællands Landboforening
- Rudersdal Erhvervsforening

De fem grønne organisationer:

- Dansk Botanisk Forening
- Dansk Ornitologisk Forening
- Friluftsrådet
- Danmarks Naturfredningsforening
- Naturhistorisk Forening for Nordsjælland

I alt havde 23 foreninger og organisationer indstillet medlemmer til det lokale naturråd.

Rudersdal Kommune er sekretariatskommune for det lokale naturråd, der havde sit første møde den 23. januar 2018.

En lignende tekst er offentliggjort på Lyngby-Taarbæk Kommunes hjemmeside.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. februar 2018

Taget til efterretning, idet udvalget tillige blev oplyst om:

Trafikforsøg på Fyrrevang – Kommunens kendelse om vejlukning underkendt, foreløbig afgørelse fra Vejdirektoratet

Vejdirektoratets (VD) har fremsendt en foreløbig afgørelse 1. februar 2018 til kommentering i klagesagen over kommunens kendelse om vejlukning på Fyrrevang som trafikforsøg.

Kommunen er blevet underkendt, da vi i afgørelsen om trafikforsøget har taget hensyn til de to grundejer, som skal afgive areal til en vendeplads. Kommunen har i afgørelsen fraviget krav om en vendeplads i trafikforsøget mod, at grundejerne på Fyrrevang skulle tåle, at deres indkørsler bliver brugt til vendinger. Kommunen har vurderet hensynet til de to grundejere, som skulle afgive areal til en vendeplads højere end den gene, som grundejerne vil blive pålagt ved, at deres

indkørsler bliver benyttet til vendinger under trafikforsøget i 2 år. Det er således ikke selve kendelsen, som er underkendt, kun vægningen mellem hensynene, som ligger til grund for kendelsen.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at kendelsen ikke er lovlig, da det kræver, at grundejernes indkørsler bliver benyttet til vending, og at dette er for stor en byrde at pålægge grundejerne.

T.o. har klagers advokat allerede indsendt bemærkninger til VD's foreløbige afgørelse.

Sagens videre forløb:

Der er en stor risiko for, at trafikforsøget ikke kan gennemføres. Derved vurderer forvaltningen, at sagen skal forlægges til fornyet politisk behandling med henblik på at kunne finde en anden løsning til at reducere den gennemkørende trafik på Fyrrevang.

Forvaltningen gør pt. følgende:

1. Information er lagt/lægges på Polweb
2. Afventer Vejdirektoratets endelig afgørelse
3. Rette hjemmesiden med de nye informationer (trafikforsøg udskudt, grundet fornyet behandling)
4. Udskyder/aflyser bestilte trafiktællinger
5. Udskyder/aflyser bestilt droneoptagelse
6. Forvaltningen udarbejder en ny udvalgsbehandling, som kommer til at indeholde de beskrivelse af de forskellig mulige forslag til løsninger, som kan reducere den gennemkørende trafik på Fyrrevang