



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

24-03-2015 kl. 15:30
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Mette Schmidt Olsen
Søren P. Rasmussen
Simon Pihl Sørensen
Henrik Bang
Jens Timmermann
Bodil Kornbek
Henriette Breum

var fraværende
var fraværende

deltog
deltog
deltog
deltog
deltog

Derudover deltog:

Bjarne Holm Markussen
Ulla Agerskov
Sidsel Poulsen
Christian Rønn Østeraas
Mads Henrik Lindberg Christiansen
Ole Dam Mortensen deltog under punkt 8
Vibeke Barkentin deltog under punkt 4
Lene Stangerup

Indholdsfortegnelse

1. [Ansøgning om etablering af badeanstalt i Frederiksdal](#)
2. [Regnskab 2014 - Teknik- og Miljøudvalgets område](#)
3. [Frigivelse af anlægsmidler på vejområdet 2015](#)
4. [Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse](#)
5. [Informationsniveau om trafikafvikling i Lyngby-Taarbæk i forbindelse med arrangementer](#)
6. [Tilbud om tilkøbsdeler til letbanen](#)
7. [Busbestilling 2016](#)
8. [Høringssvar vedrørende udkast til VVM-redegørelse for letbane](#)
9. [Lokalbanen \(Nærumbanen\). Forbedring af sikkerheden ved ubevogtede overgange og langs banetraceen](#)
10. [Regulativ for vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje, stier og pladser](#)
11. [Meddelelser til udvalgets medlemmer - marts 2015](#)
12. [LUKKET SAG _____](#)

1. Ansøgning om etablering af badeanstalt i Frederiksdal

Sagsfremstilling

Foreningen Frederiksdal Søbad har den 27. november 2014 fremsendt en ansøgning (bilag) om at etablere en fast badebro ved Frederiksdal Fribad, og i tilknytning hertil oprette en vinterbadeklub med tilhørende badeanstalt. Broen skal være delvis offentligt tilgængelig og give områdets besøgende mulighed for at nyde søen året rundt. Det foreslås desuden, at der kan afholdes forskellige sociale og idrætsorienterede arrangementer i tilknytning til broen som f.eks. åbent-vand svømmestævner, triatlonstævner mv.

Den 15. januar 2015 har foreningen fremsendt et skitseprojekt (bilag). Foreningens udgangspunkt er, at projektet skal etableres i overensstemmelse med den omkringliggende natur, hvorfor man har lagt vægt på den arkitektoniske del af projektet. Der foreslås etableret en ca. 100 m lang bro, så der opnås en tilstrækkelig vanddybde på mindst 1,5 m. For enden af broen etableres fire bygninger. Tre saunaer, to kønsopdelte og en fælles samt en kiosk/mindre cafeteria. Midt på broen foreslås der etableret en tværgående offentligt tilgængelig bro, der samtidig skal fungere som en opdeling mellem klubbens medlemmer og øvrige ikke-medlemmer. Der forudsættes etableret el- og vandledning samt kloakering til toilet og bad i tilknytning til omklædning. Hvis der ikke kan samles opbakning til den fulde model, foreslår foreningen at projektet gøres mindre, f.eks. ved kun at etablere én sauna, og hvor bad og toilet etableres på land. Det oplyses, at en model hvor saunaen etableres på land har været overvejet, men man mener, at denne løsning er forbundet med store ulemper for vinterbaderne.

Foreningen Frederiksdal Søbad vurderer, at Frederiksdal Søbad kan drives uden ekstraordinære udgifter for kommunen. Angående etableringen forventer ansøger, at man evt. vil optage et lån, men også adskillige fonde har tilkendegivet en foreløbig interesse, men disse afventer kommunens, ejernes og relevante myndigheders behandling af sagen. Det oplyses, at foreningen vil blive drevet efter almindelige forretningsprincipper, og at indtægterne vil komme fra faste medlemskaber og arrangementer.

Ejerforhold

Furesøen ejes af Staten v/Naturstyrelsen Østsjælland. Landarealerne ved Frederiksdal Fribad ejes af Frederiksdal Slot, mens offentlighedens adgang og vedligeholdelsen forvaltes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Der forelægges på nuværende tidspunkt ikke en fuldmagt fra eieren af landarealerne til etablering af

en ny bro på arealet.

Naturstyrelsen Østsjælland oplyser, at man som grundejer af Furesøen ser positivt på projektet, og at man sagtens kan se den store model etableret på søen, jf. udtalelse herom af 18. februar 2015 (bilag). Hvis projektet realiseres vil Naturstyrelsen, som det er tilfældet andre steder hvor man udlejer arealer med et kommercielt aspekt, kræve leje- eller forpagtningsaftaler. I dette tilfælde muligvis en arealleje, samt en procentuel afgift af en omsætning i f.eks. cafe og ved salg af gæstekort. Som udgangspunkt ønsker Naturstyrelsen, at der etableres en høj grad af offentlig adgang til anlægget, men Naturstyrelsen kan sagtens se for sig, at en del af anlægget er forbeholdt medlemmer af foreningen samt personer, der betaler et gæstekort.

Lovgivning, som arealerne i Frederiksdal er omfattet af

Landarealet er omfattet af "Frederiksdalfredningen". Furesøen er en § 3 - beskyttet naturtype i Naturbeskyttelsesloven. Desuden er Furesøen udpeget som Natura 2000 område, bestående af et habitatområde og et EF-fuglebeskyttelsesområde. Disse internationale beskyttelser bliver behandlet i forbindelse med en evt. kommende § 3-sag.

Hele landarealet i en afstand på 150 m fra søen er omfattet af en sø- og åbeskyttelseslinje (naturbeskyttelseslovens § 16). Størstedelen af landarealet og store dele af Furesøen er omfattet af en skovbyggelinje i 300 m afstand fra Nørreskov (naturbeskyttelseslovens § 17). Desuden er dele af landarealet og dele af søarealet omfattet af en fortidsmindebeskyttelseslinje i 100 meters afstand fra fortidsmindet. (Hjortholm, naturbeskyttelseslovens § 18).

Både landarealet og Furesøen er beliggende i landzone og er således omfattet af landzonebestemmelserne i Planloven. Desuden skal det vurderes, om etablering af en søbadeanstalt udløser lokalplanpligt. Forvaltningens umiddelbare vurdering er, at den store model vil udløse lokalplanpligt i henhold til Planlovens § 13, idet projektet vurderes at medføre en væsentlig ændring af det bestående miljø. Se i øvrigt kort over matrikulære forhold (bilag).

Vurdering og proces

Forvaltningen vurderer, at der kan arbejdes videre med projektet, da etablering af en permanent badebro og en badeanstalt vil øge den rekreative diversitet ved Frederiksdal. Det vurderes, at der er tre modeller: En med tre saunaer og cafe/cafeteria, en med tre saunaer eller en med én sauna. Forvaltningen vurderer, at der kun bør arbejdes videre med etablering af saunaer, da en kiosk/cafeteria ikke er en nødvendig del af en badeanstalt. Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med en model med tre saunaer. Forslaget om etablering af parkeringspladser på arealet, ved siden af stien og fribadet vurderes ikke at være foreneligt med områdets anvendelse som rekreativt areal.

Der er en lang række forhold, der skal afklares, hvis det vælges, at der skal arbejdes videre med projekt: Offentlighedens adgang til badebroen, placeringen af en permanent badebro, evt. kombination af den eksisterende badebro med en ny permanent bro, sikre at nybyggeri tilpasses naturområdet, vurdering af om projektet medfører behov for yderligere parkeringspladser og undersøgelse af, hvilke konsekvenser projektet vil få for andre aktiviteter i området. Først og fremmest skal det undersøges, om der er mulighed for at gennemføre projektet i henhold til gældende lovgivning.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik og Miljøudvalget

Byplanudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der arbejdes videre med projektet om at etablere en badeanstalt ved Frederiksdals Fribad.
2. Teknik og Miljøudvalget beslutter, om det skal være en forudsætning, at der er offentlig adgang til hele broen, f.eks. ved at badeanstalten placeres på en tværbro.
3. Byplanudvalget beslutter, hvorvidt der skal arbejdes videre med den store eller med en af de mindre modeller.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Udsat.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning - etablering af badeanstalt ved Frederiksdal Fribad 27.11.2014.pdf
2. Frederiksdal Fribad - skitseforslag ny bro og bade anstalt - bilag til ansøgning.pdf
3. Interessentoversigt frederiksdal fribad.pdf
4. Udtalelse om projekt fra Naturstyrelsen.pdf
5. matrikulære forhold.pdf

2. Regnskab 2014 - Teknik- og Miljøudvalgets område

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget har den 5. marts 2015 taget regnskabsstatus for 2014 til efterretning og indstillet overførsler af uforbrugte midler til Kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsen behandler overførslerne fra 2014 til 2015 den 19. marts 2015. Det er i sagsfremstillingen forudsat, at Kommunalbestyrelsen godkender overførslerne fra 2014 til 2015.

Hovedresultatet af regnskab 2014 for Teknik- og Miljøudvalgets områder fremgår af nedenstående oversigt. Forskellen mellem Regnskab 2014 og bevilling fremgår af kolonne 4, de forudsatte overførsler fremgår af kolonne 5, og den reelle afvigelse efter overførsler fremgår af kolonne 6.

Tabel. Regnskab 2014 for Teknik- og Miljøudvalgets områder

1.000 kr.	Oprindeligt budget	Budget inkl. bevillingsændringer	Regnskab	Afvigelse (3-2)	Overført til 2015	Afvigelse efter overførsler (4-5)
	1	2	3	4	5	6
Drift						
Grønne områder og Kirkegårde	25.179	25.886	29.623	3.737	1.320	2.417
Trafikanlæg mv.	77.758	73.227	68.442	-4.785	235	-5.020
Miljø og natur	3.713	7.478	5.611	-1.867	-1.867	0
Drift i alt	117.235	106.591	103.676	-2.915	-312	-2.603

- =mindreforbrug/merindtægt

+ =merforbrug/mindreindtægt

Det overordnede billede af regnskabsresultatet for TMU's område er et mindreforbrug på driften på -2,9 mio. kr. Heraf forudsættes de -0,3 overført til 2015, således at den reelle afvigelse efter overførsler bliver en forbedring af kassebeholdningen på 2,6 mio. kr. Forklaringen herpå er især 2 forhold: dels et overskud på Parkeringsområdet på -2,0 mio. kr., som ikke overføres til 2015, da det bliver afregnet med staten via DUT-ordningen, dels et mindreforbrug på Bådfarten på -0,2 mio. kr., som ikke overføres.

De detaljerede bemærkninger til driftsvirksomheden fremgår af regnskabet (bilag). Der kan nævnes følgende herom:

Det samlede mindreforbrug på -2,9 mio. kr. kan forklares af flg. poster:

- ┆ Grønne områder og Kirkegårde
 - merforbrug på kirkegårde 1,3 mio. kr.
- ┆ Trafikanlæg mv. - CMP's andel

- overskud på parkeringsordn. -2,0 mio. kr.
- mindredgift til busdrift -3,2 mio. kr.
- ┆ Trafikanlæg mv. - CAE's andel
 - vejafvandingsbidrag, merudg. 3,4 mio. kr.
 - øvrige poster, mindredg. -0,5 mio. kr.
- ┆ Bådfarten, mindredgift -0,2 mio. kr.
- ┆ Miljø og natur -1,9 mio. kr.

Grønne områder og Kirkegårde

Merforbruget på Kirkegårde på 1,3 mio. kr. fordeler sig med et merforbrug på 0,6 mio. kr på udgiftssiden, og 0,8 mio. kr. i mindre opnåede indtægter end budgetteret. Merforbruget kan henføres til sidste års lange vækstsæson, hvor området har haft flere udgifter til renholdelse af gravsteder. Renholdelsen har været afholdt så sent på året, at tiltag til denne overskridelse ikke har kunnet opnås i 2014. Der iværksættes de nødvendige tiltag, så denne overskridelse ikke sker igen.

Forvaltningen har taget initiativ til en analyse af henholdsvis udgiftsniveauet og indtægtsniveauet. Formålet med analysen er at få budgetterne tilpasset til den udvikling, der er på området, såvel udgiftssiden som indtægtssiden.

I 2014 blev der udarbejdet en handleplan for Arealdrift, som er forelagt Teknik- og Miljøudvalget 6. maj 2014, hvori der redegøres for, hvordan merforbruget fra 2013 på 2,1 mio. kr. afvikles i perioden 2014-17. Handleplanen følges tæt, og i 2014 er det aftalte beløb indhentet.

Trafikanlæg mv. - CMP's andel:

Regnskabet udviser et mindreforbrug på -5,1 mio. kr., som primært kan forklares af et mindreforbrug på Parkeringsområdet på -2 mio. kr. samt et mindreforbrug på -3,2 mio. kr. vedr. Busdrift. Der forventes dog en efterreguleringen i 2015, hvorfor mindreforbruget overføres.

Trafikanlæg mv. - CAE's andel:

Regnskabet udviser et merforbrug på 2,9 mio. kr., som primært skyldes et merforbrug vedr. vejafvandingsbidrag på 3,4 mio. kr. Det skyldes en betalingsforskydning, idet der i forbindelse med 3. anslået regnskab 2014 blev flyttet budget til 2015 for vejafvandingsbidrag for hhv. 2012 og 2013, da forventningen på dette tidspunkt var, at regningerne ikke vil nå frem i 2014. Sagen blev i midlertidig afgjort medio november og regningen fremsendt, hvilket betyder, at der er afholdt udgifter til vejafvandingsbidrag på 3,4 mio. kr. Dette merforbrug overføres til 2015, hvor budgettet er overført til. De øvrige områder under Trafikanlæg (vintertjeneste, belægnings, driftsbygninger og -pladser mm) giver et samlet mindreforbrug på -0,5 mio. kr., som overføres.

Bådfarten

Regnskabet udviser et mindreforbrug på -0,2 mio. kr., som ikke overføres til 2015.

Miljø og Natur

Regnskabet udviser et mindreforbrug på -1,9 mio. kr., hvoraf -1,9 mio. kr. forudsættes overført til 2015. Det samlede mindreforbrug kan primært forklares på baggrund af et mindreforbrug på -1,3 mio. kr. i forhold til Øvrig planlægning/grundvand, som skyldes, at man endnu ikke har kunnet iværksætte den forventede indsats vedrørende grundvandsbeskyttelse pga. forsinkede statslige vejledninger for udmøntning heraf.

Andre væsentlige afvigelser kan konstateres under Fælles formål (klima), hvor man har friholdt ressourcer for -0,7 mio. kr. for at imødekomme merudgifter i 2015 i forhold til varmeplanlægning. Naturforvaltning har et merforbrug på 0,9 mio. kr. og skyldes et ekstraordinært stort behov i 2014 for indsatser på området. På de øvrige områder kan der konstateres mer-/mindreforbrug på op til +/- 0,4 mio. kr., men det vurderes at være tale om almindelige udsving, eller at området skal ses i sammenhæng med øvrige indsatser.

Økonomiske konsekvenser

Overførslerne er forudsat godkendt af Kommunalbestyrelsen den 19. marts 2015.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regnskab 2014 for Teknik- og Miljøudvalgets område tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Taget til efterretning.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Regnskab 2014

3. Frigivelse af anlægsmidler på vejområdet 2015

Sagsfremstilling

Forvaltningen fremlægger samlet sag om frigivelse af de samlede afsatte anlægsmidler på vejområdet i 2015.

Det drejer sig om henholdsvis 12.270.500 kr. til slidlag (reetablering af veje) og 143.500 kr. til kommunens andel i projektleder til letbanesamarbejdet.

Slidlags- og større belægningsarbejder i 2015 foretages efter vejbesigtigelse i april/maj måned. Denne foretages dels af Vejdirektoratet, dels af forvaltningen. Vejdirektoratets besigtigelse danner baggrund for prioritering af asfaltarbejder på kørebaner. Forvaltningens besigtigelse danner primært baggrund for vedligeholdelsesarbejder på cykelstier og fortove. Årets større vejvedligeholdelsesarbejder planlægges og udføres efter de to vejbesigtigelser.

Asfaltarbejder udføres efter udbuddet i 2014 , hvor der er option på forlængelse til 2015 for anvendelse af de indkomne priser.

Økonomiske konsekvenser

Opgaverne løses inden for de afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives anlægsbevillinger på i alt 12.414.000 kr. inden for vejområdet,
2. beløbene finansieres af de afsatte rådighedsbeløb til de anførte anlæg.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Ad 1-2) Anbefalet.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

4. Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har sammen med Gentofte Kommune udarbejdet et forslag til "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse 2015-2018", jf. vedlagte resumé (bilag) og plan (bilag). Planen skal sikre, at kildepladser og vandværker kan levere godt drikkevand i fremtiden.

Samarbejdet med Gentofte Kommune skyldes, at grundvandsindvindingen sker på tværs af kommunegrænserne. Der er endvidere nedsat et koordinationsforum af interessenter (Grundvandsforum), som løbende har været hørt og inddraget i processen.

Planen er udarbejdet i henhold til Vandforsyningslovens § 13 a, som giver mulighed for at udarbejde en plan i områder, hvor grundvandet er forureningstruet. Det er første gang, der udarbejdes en indsatsplan i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Den statslige grundvandskortlægning er udgangspunkt for planarbejdet. Kommunerne har suppleret, bl.a. ved at opstille en model til at beregne indvindingsoplände, kortlægge risikoen ved at nedsive (vej)salt samt udpege beskyttelsesområder omkring vandboringer, som er mere nuancerede end de tidligere 300 meter beskyttelseszoner.

Indsatsplanen gennemgår forureningstrusler mod grundvandet. Og hovedfokus i planen er at forebygge nye forureninger og sikre, at de eksisterende grundvandsforureninger ikke ender i vandindvindingsboringerne.

De væsentligste indsatser i planen er:

- At etablere et overvågningsprogram, skal følge udviklingen af grundvandskvaliteten samt grundvandsstanden (ansvarlig: vandforsyningerne).
- At udarbejde en handleplan for at minimere brugen af vejsalt (ansvarlig: kommunerne).
- At udføre oplysningskampagner om, hvordan borgerne kan passe på grundvandet (ansvarlige: kommunerne, vandforsyningerne).
- At der fortsat undersøges og oprenses forureninger i henhold til Jordforureningsloven (Ansvarlige: Region Hovedstaden, kommunerne).

Indsatserne i de fire år vurderes løbende med henblik på at revidere planen, når den udløber ultimo 2018.

Forslaget til indsatsplanen er screenet efter lov om miljøvurdering af planer og programmer. Screeningen viser, at der ikke er grundlag for at udarbejde en miljøvurdering, da planen overordnet set vil have en positiv effekt på miljøet. Udkast til denne afgørelse sendes i offentlig høring samtidig med høring af planforslaget.

Økonomiske konsekvenser

De væsentligste omkostninger er forbundet med at etablere overvågningsprogrammet og nye overvågningsboringer. I indsatsplanens bilag 2 er der et overslag over de udgifter, der skal finansieres af henholdsvis Lyngby-Taarbæk Forsyning og Nordvand. Lyngby-Taarbæk Forsynings andel til nye boringer vil udgøre ca. 900.000 kr. De løbende, årlige udgifter til prøvetagning og afrapportering er estimeret til ca. 82.500 kr. for Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Idet grundvandsbeskyttelse anses som et miljømål, kan vandforsyningerne ansøge Forsyningssekretariatet om at udgiften indregnes i vandprisen som et tillæg til prisloftet. Dvs. udgiften bliver en del af vandtaksterne.

Lyngby-Taarbæk Kommune har kortlagt, hvor vejsalt udgør et problem i forhold til grundvandet. Næste skridt er at udarbejde en handleplan for at begrænse brugen af salt, og undersøge alternative glatførebekæmpelsesmidler.

Oplysningskampagnerne og borgerinddragelsen sker i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning og vil være en del af forvaltningens almindelige arbejde med at beskytte grundvandet.

Jordforureningsindsatsen kører allerede i andet regi og udgør derfor ikke en ekstra udgift.

Samlet vil udgifterne til at planlægge indsatser, opretholde grundvandsforum samt samle og afrapportere data fra forsyninger og regionen kunne afholdes indenfor de midler, som årligt tildeles kommunerne fra vandforsyningernes bidrag til drikkevandsbeskyttelse, jf. Lov om afgift af ledningsført vand fra 2013. SKAT opkræver bidraget ud fra vandforsyningernes vandforbrug. Drikkevandsbidraget for 2012-2017 udgør 67 øre pr. m³ vand.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse 2015-2018" sendes i 12 ugers offentlig høring.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015
Anbefalet.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Resume af Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse
2. Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse 2015-2018
3. Gennemgang af kildepladser, planens bilag 1
4. Specifikation af overvågningsprogram, planens bilag 2
5. Vurdering af konsekvenserne for grundvandet ved etablering af LAR (nedsivning) i grundvandsdannende oplande, planen bilag 3

5. Informationsniveau om trafikafvikling i Lyngby-Taarbæk i forbindelse med arrangementer

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget anmodede i september om en drøftelse af trafikafvikling i forbindelse med arrangementer i kommunen (bilag). I det følgende gennemgås derfor de forskellige typer af arrangementer i kommunen. En oversigt for årene 2013-2015 fremgår af vedlagte notat (bilag).

I dag afholdes fire store arrangementer i kommunen, fordelt på Eremitageløbet, Handelsforeningens byfest, Ironman og BT halvmaraton. Eremitageløbet og BT halvmaraton er begge løb med snart 50 års og 40 års jubilæum i Lyngby-Taarbæk Kommune, mens Ironman er et forholdsvis nyt løb.

Eremitageløbet er et kendt løb med et indarbejdet koncept. Forvaltningen mindes ikke, at borgerne har klaget over løbet, selvom der er et massivt parkeringsbehov. Løbet sørger selv for annoncering i aviser, såvel landsdækkende som lokale aviser. De har egen hjemmeside, hvor løbet omtales, ligesom det omtales på kommunens hjemmeside. Løbet er endvidere ofte omtalt i fjernsynet.

Løbet udarbejder skilteplan, som drøftes med politi og kommune. Skilteplanen omfatter primært, hvor der skal være parkeringsrestriktioner. Der opsættes endvidere informationsskilte på motorveje.

BT halvmaraton og Ironman er ligeledes store arrangementer, som politiet styrer før, under og efter løbene. Af sikkerhedsmæssige årsager stiller politiet særlige krav om lukning og spærring af veje samt styring af trafikken.

Arrangørerne har egen hjemmeside, og informerer desuden i landsdækkende og lokale aviser, ligesom der er information på kommunens hjemmeside. Herudover har der været information i trafikradio. Ironman sender endvidere breve ud til ejendomme, der under løbet vil være lukket inde. De udarbejder en omfattende skilteplan, som kommune og politi skal godkende.

På nuværende tidspunkt er der endvidere to mellemstore arrangementer "Bellevue Tri og Øresund Challenge". I øjeblikket er Lyngby-Taarbæk Kommune og nabokommunerne i dialog med arrangørerne om fremtidig information. Det er bl.a. aftalt, at fremover skal informationen udvides til også at omfatte berørte arundeiere og arundeierforeninger.

Handelsforeningens byfest, som strækker sig over tidspunkter, hvor der traditionelt er meget trafik i byen, giver ofte problemer i forhold til trafikafvikling. Særligt er der problemer i forhold til afvikling af kollektiv transport, idet forsinkelser rækker ind i andre kommuner, ligesom passagerer kan have problemer med at nå frem til stationspladsen til både tog og bus. Forvaltningen vil bl.a. drøfte ekstra bemanning til styring af trafik fremover.

Generelt for de store og mellemstore cykel- og løbsarrangementer er, at forvaltningen ikke modtager klager. En væsentlig årsag hertil er formentlig, at afviklingen som oftest sker på søndage, hvor transportbehovet generelt er lavt.

De små arrangementer skal også udarbejde skilteplaner i det omfang, at det er nødvendigt. Som oftest er de kortvarigt i et område, hvorefter de er væk eller også er de kun til stede i et begrænset område i kommunen. Forvaltningen mindes ikke, at der er modtaget klager vedrørende disse arrangementer, heller.

Arrangementerne betaler ikke afgifter for brug af veje og stier. Kommunens driftsafdeling har i noget omfang aftale med de forskellige løb om opsætning af skilte.

Forvaltningen anbefaler i henhold til anmodningen, at der sker en drøftelse af informationsniveauet for arrangementerne, navnlig i forhold til trafikafvikling.

Økonomiske konsekvenser

Opgaver i relation hertil udføres inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget drøfter arrangementernes informationsniveau i relation til trafikafvikling.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Drøftet.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Oversigt over arrangementer
2. Protokol af beslutning i TMU september 2015

6. Tilbud om tilkøbsydelser til letbanen

Sagsfremstilling

I forbindelse med etableringen af letbanen er der mulighed for at tilkøbe ydelser, som derefter bliver udbudt sammen med projektet. Der er tre mulige tilkøbsydelser, to af dem giver mulighed for at skifte ballasterede spor ud med rillespor, og en giver mulighed for at ændre letbanelinjeføringen. Mulighederne er beskrevet nedenfor.

På nuværende tidspunkt er det imidlertid vanskeligt at vurdere alle 3 tilkøbsmuligheder, fordi der ikke foreligger et dispositionsforslag, der er et mere detaljeret grundlag baseret på et anlægsprogram.

Derfor peger forvaltningen på, at der gives tilsagn på en del af nedenstående, mens øvrige forhold får et foreløbigt tilsagn, og forelægges, når der er mulighed for en mere kvalificeret anbefaling vedrørende evt. tilkøb.

Der er svarfrist for tilkøb den 10. april, men fortrydelsesret frem til den 1. juli 2015. Kommunalbestyrelsen vil få forelagt sager til endelig beslutning inden fortrydelsesretten udløber.

De mulige tilkøb er:

1. Rilleskinnespor (lagt ned i asfalten) frem for ballasterede spor (lagt ovenpå små sten, som S-togsnettet) på dele af Buddingevej
2. Ændringer af letbanelinjeføringen på Klampenborgvej - mellem Firskovvej og Lundtoftegårdsvej
3. Rilleskinnespor frem for ballasterede spor på strækninger på DTU.

Forvaltningens umiddelbare vurderinger af de tre muligheder er uddybet i notat herom, hvor følgende blandt andet lægges til grund for indstillingen:

Ad 1) Der indgår allerede rilleskinnespor ved de "engelske rækkehuse" på Buddingevej i basisforslaget for letbanen, men kun i den ene kørselsretning. Den anden kørselsretning er udlagt som ballasterede spor.

Ovenstående løsning medfører ikke væsentlige trafikafviklingsmæssige problemer. Det giver derimod et usammenhængende og ikke særlig visuelt kønt billede af området, når letbanetraceet er opdelt i to forskellige løsninger på samme sted.

Forvaltningen peger derfor på, at kommunen allerede nu vælger at tilkøbe rilleskinnespor på den del af Buddingevej mellem Chr. X's Allé og Engelsborgvej, som er planlagt til ballasteret spor. Tilkøbet koster ca. 2,8 mio. kr.

Samme problematik med forskellige løsninger på samme sted, gælder ikke for nedenstående områder, hvorfor forvaltningen anbefaler fravalg af rilleskinnespor som tilkøb:

- Chr. X's Allé til Nybrovej, ca. 5,3 mio. kr.
- Nybrovej til Gammeltoftevej (sammen med Gladsaxe kommune), ca. 11,5 mio. kr., hvoraf de ca. 50 % vedrører Lyngby-Taarbæk Kommune.

Ad 2) Tilbud om ændringer af letbanelinjeføringen på Klampenborgvej mellem Firskovvej og Lundtoftegårdsvej. Der er skitseret to alternativer til det nuværende basisforslag. De tre løsninger er vanskelige at vurdere, fordi der endnu ikke foreligger et dispositionsforslag, og fordi der ikke er udarbejdet en trafiksikkerhedsrevision af Kanalvejskrydset. Dette sker i forårsmånederne 2015.

Kanalvejskrydset er fordelingskryds for Klampenborgvej, og derfor hænger de trafikmæssige perspektiver for krydset sammen med den løsning, som vælges for Klampenborgvej. Mere detaljerede skitser, bl.a. på baggrund af trafiksikkerhedsrevisioner mv., kan også anskueliggøre andre problemstillinger – og måske give behov for drøftelse af yderligere tilkøb.

Der må dog forventes væsentlige trafikale udfordringer ved både alternativ 1 (kun to spor) og ved alternativ 2 (ombygning af Klampenborgvej til minimumsmål). Alternativerne er beskrevet i notat herom (bilag).

Forvaltningen anbefaler derfor, at der gives et foreløbigt tilsagn til begge alternativer uden at basisløsningen fraskrives. Dette sker med henblik på, at der kan arbejdes på en anden løsning, evt. en kombinationsløsning i dialog med Metroselskabet.

Ad 3) Rilleskinnespor frem for ballasterede spor på strækninger på DTU. Løsninger på DTU er vanskelige at vurdere, da traceet endnu ikke er fastlagt. DTU har tilsvarende meddelt, at de på baggrund af det fremsendte materiale ikke er i stand til at tage bindende stilling til tilkøb. Der er endvidere ikke taget formel stilling til fordelingen af udgifter og ansvar mellem DTU og Kommunen.

Derfor peger forvaltningen på, at Kommunen meddeler tilsagn til rilleskinnespor på DTU, men at tilsagnet trækkes tilbage, såfremt DTU anmoder herom.

Det skal herudover bemærkes, at letbaneprojektet kun finansierer anlæg tæt tilknyttet til letbanen. Der vil i forlængelse af letbaneprojektet opstå en række afledte udgifter til anlæg og drift på veje, pladser og signalanlæg mv. Et overblik over disse opgaver kan først fastlægges på et senere tidspunkt.

Økonomiske konsekvenser

Tilkøb finansieres over anlægsperioden på ca. 5 år. Pt. undersøges muligheden for finansiering over 40 år (ligesom anlægget af letbanen). Alle tilkøbspriser er i 2013-niveau.

Tilkøb 1: Rilleskinnespor på dele af Buddingevej:

1. Engelsborgvej til Chr. X's Allé, ca. 2.8 mio. kr. (ca. 2.9 mio. kr. i 2015-niveau).
2. Chr. X's Allé til Nybrovej, ca. 5.3 mio. kr. (ca. 5.5 mio. kr. i 2015-niveau).
3. Nybrovej til Gammellosevej, ca. 5,8 mio. kr. (ca. 6.0 mio. kr. i 2015-niveau).

Tilkøb 2: Ændring af linjeføringen for letbanen på Klampenborgvej:

1. Alternativ 1 sker inden for rammerne af letbanebudgettet.
2. alternativ 2 koster ca. 17,5 mio. kr. (ca. 18.0 mio. kr. i 2015-niveau).
3. anden løsning, evt. en kombinationsløsning. Økonomi pt. uafklaret.

Tilkøb 3: De forskellige strækninger koster henholdsvis ca. 4,1 mio. kr., ca. 11.8 mio. kr. og ca. 4.1 mio. kr., og forventes afholdt af DTU. Det er dog formelt Lyngby-Taarbæk Kommune, som står inde for tilkøbet. (I alt ca. 20.6 mio. kr. i 2015-niveau).

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives endeligt tilsagn om tilkøb af rilleskinnespor fra Engelsborgvej til Chr. X's Allé til ca. 2,9 mio. kr. Beløbet indarbejdes i den kommende budgetproces
2. problemstillingerne omkring Klampenborg drøftes med henblik på at tilkendegive, hvilke prioriteringer, forvaltningen bør arbejde videre efter, og at der gives foreløbigt tilsagn til såvel basisløsning som alternativ 1 og alternativ 2 til op mod ca. 18.0 mio. kr., og at der sker en drøftelse med Metroselskabet om en evt. anden løsning til forelæggelse for Kommunalbestyrelsen i juni 2015.
3. der gives foreløbigt tilsagn til rillebanespor på DTU finansieret af DTU.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015
Oversendt til Økonomiudvalget.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Forvaltningens notat om tilkøbsydelse til Letbanen

2. Rilleskinnespor på Buddingevej
3. Alternativ tracee på Klampenborgvej
4. Rilleskinnespor på DTU

7. Busbestilling 2016

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune skal inden 1. maj 2015 afgive trafikbestilling 2016 til Trafikselskabet Movia, jf. følgeskrivelse fra Movia (bilag).

Folketinget har den 11. juni 2014 vedtaget ændringer af Lov om Trafikselskaber, som blandt andet medfører en ny lovbestemt finansieringsmodel (herunder kommunal medfinansiering af trafikselskabernes administrative udgifter) og en ny fordeling af buslinjer mellem kommuner og regioner.

I forbindelse med ændringen af Lov om Trafikselskaber og den nye linjefordeling blev det foreslået at indfase de økonomiske effekter over en 3-årig periode med 33 % i 2016, 66 % i 2017 og med fuld effekt fra 2018. For Lyngby-Taarbæk Kommune betød dette forslag ekstraudgifter i 2016 på 0,9 mio. kr., i 2017 på 1,9 mio. kr. og i 2018 på 2,8 mio. kr.

En gradvis indfasning over 3 år er en fravigelse fra Lov om Trafikselskabers generelle finansieringsmodel, hvorfor det kræves, at alle kommuner og regioner er enige om at gennemføre fravigelsen. Movia orienterer i brev af 30. januar 2015 kommunerne om, at en enkelt kommune har besluttet ikke at tilslutte sig indfasningen over 3 år, hvorfor forslaget bortfalder. Det betyder, at de fulde økonomiske konsekvenser slår igennem allerede i 2016. Teknik- og Miljøudvalget er orienteret herom den 24. februar 2015.

Trafikbestillingsgrundlaget for busdriften i Lyngby-Taarbæk Kommune for 2016 lyder derfor på 34,2 mio. kr. (30,256 mio. kr. for busdriften og 3,979 mio. kr. for administration), Trafikbestillingsgrundlaget er en fremskrivning af økonomien for den eksisterende busdrift, og eventuelle ændringer, der afgives i forbindelse med bestillingen 2016 er således ikke indregnet i trafikbestillingsgrundlaget. Eventuelle ændringer vil blive indarbejdet i Movias 1. behandling af budget 2016. Trafikbestillingsgrundlaget 2016 for busdriften i Lyngby-Taarbæk Kommune er vedlagt sagen (bilag). Bemærk, at trafikbestillingsgrundlaget er i 2016-prisniveau .

På baggrund af ændring af Lov om Trafikselskaber fik Lyngby-Taarbæk Kommune i efteråret/vinteren 2014 Movia til at gennemgå eksisterende busnet og komme med forslag til eventuelle ændringer. Sagen "Gennemgang af busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune" blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 6. januar 2015. På mødet blev det besluttet, at der ikke skal ændres på det

eksisterende busnet.

Forvaltningen forventer således at genbestille eksisterende busdrift hos Movia.

På udvalgsrådet i januar blev der spurgt til, hvad der gøres for at brande 150S og kommunens rolle omkring Nærumbanen. Emnerne er beskrevet i vedlagte notat (bilag).

Små busser:

Udvalget fremførte på mødet i januar ønske om, at der arbejdes videre med initiativer i forhold til at anvende små busser i kommunen. Forvaltningen har viderebragt ønsket til Movia, som vil vurdere mulighederne for dette. Movia er bl.a. blevet bedt om at tage stilling til følgende:

- på hvilke linjer, og i hvilke tidsrum de anbefaler, at der kan anvendes små busser
- oplysninger om, hvornår indsættelsen af små busser vil kunne realiseres (bl.a. ud fra de kontrakt-bindinger der ligger med operatørerne)
- hvor stor besparelse der forventeligt kan opnås for den enkelte buslinje, hvis der anvendes små busser. Forvaltningen og Movia vil sammen arbejde videre med ønsket om små busser frem mod trafikbestilling 2017, som afgives inden 1. maj 2016.

Flexitur:

I foråret 2014 blev det besluttet, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle tilmeldes Movias flexitur-ordning. Forvaltningen forventer at evaluere ordningen i løbet af foråret 2015, hvorefter resultaterne vil blive fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget samt Social- og Sundhedsudvalget. Økonomien for Flexitur behandles særskilt i forbindelse med evalueringen. Økonomien for flexitur er således ikke indarbejdet i denne sag.

Økonomiske konsekvenser

Udgifterne til tilskud til den kollektive busbetjening og Movia udgør årligt, jf. Trafikbestillingsgrundlaget for 2016, i alt 34,2 mio. kr. Der er i 2016-18 afsat henholdsvis 31,8 mio. kr., 32,6 mio. kr. og 33,5 mio. kr. til den kollektive busbetjening/Movia. Der vil således være yderligere udgifter på det foreliggende bestillingsgrundlag på henholdsvis 2,4 mio. kr., 1,6 mio. kr. og 0,7 mio. kr. for perioden 2016-18 og overslagsårene. Merudgifter indgår i budgetgrundlaget for budget 2016-19.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. busbestilling 2016 afgives til Movia, som en genbestilling af eksisterende

busdrift og at

2. de ekstra budgetudgifter på henholdsvis 2,4 mio. kr., 1,6 mio. kr. og 0,7 mio. kr. for perioden 2016-18 og overslagsårene, medtages ved 1. anslået regnskab 2015.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Ad 1-2) Anbefalet.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Trafikbestillingsgrundlag 2016 - følgeskrivelse
2. Trafikbestillingsgrundlag 2016
3. Notat vedr. kollektiv trafik

8. Høringssvar vedrørende udkast til VVM-redegørelse for letbane

Sagsfremstilling

Denne sag omhandler en myndighedshøring af Ring 3-kommunerne og Region Hovedstaden af et udkast til VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3. Sagen forelægges Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget samt Økonomiudvalget. Vedlagt sagen er:

- Metroselskabets skabelon for indstilling om høring af udkast til VVM-redegørelse.
- En oversigt i tabelform af VVM-redegørelsens konklusioner.
- En kommunevis gennemgang af særlige forhold i anlægs- og driftsfasen.
- Forvaltningens notat af 6. marts 2015 indeholdende tekniske bemærkninger til udkast til VVM-redegørelse.

Selve udkastet til VVM-redegørelse og tilhørende bilag er lagt på "Politiker-web" og kan fås i elektronisk form ved henvendelse til borgmestersekretariatet.

Baggrunden for VVM-redegørelsen og en gennemgang af denne, findes i Metroselskabets skabelon for indstilling om høring af udkast til VVM-redegørelse (bilag).

Tidsplanen frem til vedtagelse af anlægslov er følgende:

Aktivitet	Tid
Udsendelse af udkast til VVM-redegørelse til intern høring hos kommunerne og Region Hovedstaden	Primo februar 2015
Svarfrist	10. april 2015
Offentlig høring (mindst 8 uger)	Maj – juni 2015
Hvidbog og forslag til anlægslov	Juli – september 2015
Fremsættelse af anlægslov	Efterår 2015
Vedtagelse af anlægslov	Omkring årsskiftet 2015/16

Svarfristen for denne høring er fredag den 10. april 2015. Herefter vil Transportministeriet med teknisk bistand fra Letbaneselskabet gennemgå de indkomne bemærkninger og opdatere udkastet til VVM-redegørelse i det omfang,

dette findes relevant.

Den offentlige høring er forudsat at finde sted maj – juni 2015. Høringen vil blive forestået af Transportministeriet med inddragelse af kommunerne/Region Hovedstaden, jf. ovenfor. Kommunerne/Region Hovedstaden har mulighed for også at fremsætte bemærkninger i denne periode. Det forudsættes dog, at hovedparten af bemærkningerne fremsættes under denne interne høring.

Efter den offentlige høring udarbejder Transportministeriet med teknisk bistand fra Letbaneselskabet en Hvidbog om resultatet heraf. VVM-redegørelsen vil sammen med hvidbogen danne grundlag for Transportministeriets forslag til anlægslov, som forventes fremsat i Folketinget i efteråret 2015 og vedtaget omkring årsskiftet 2015/16. Transportministeriet forventer at sende udkastet til anlægslov i sædvanlig høring, herunder også i kommunerne/Region Hovedstaden, forud for fremsættelsen i Folketinget.

Forvaltningen har gennemgået udkastet til VVM-redegørelse og på den baggrund udarbejdet dels et notat med tekniske bemærkninger til redegørelsen, dels følgende bemærkninger, som forvaltningen peger på indgår i høringssvaret:

- | Udkast til VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3 tages til efterretning med de bemærkninger, der fremgår af forvaltningens notat af 6. marts 2015.
- | Generelt er det en svaghed ved VVM-redegørelsen, at der fortsat er usikkerhed om dispositionsforslaget for letbaneprojektet, herunder den endelige linjeføring for DTU-alternativet. Desuden indgår den byudvikling, der må forventes efter anlægget af letbanen, ikke i VVM-redegørelsen. Denne udvikling må forventes at påvirke trafik- og støjforholdene i negativ retning.
- | VVM-redegørelsen beskriver kun de trafikale problemer i anlægsfasen på et meget overordnet niveau. Der fokuseres ikke på "hot-spots", hvor der kan forventes særlige trafikafviklingsmæssige problemer i anlægsperioden.
- | For driftsfasen angiver VVM-redegørelsen dels nogle betydelige flytninger af trafik til parallelle veje, dels nogle kryds, hvor serviceniveauet ventes forringet betydeligt. Generelt står der meget lidt i redegørelsen om løsninger, og afsnittet vedr. afværgeforanstaltninger er ikke fyldestgørende, for så vidt angår Lyngby-Taarbæk Kommune. Som udgangspunkt forventer kommunen, at problemer skabt af Letbanen, løses af Letbanen i samarbejde med kommunen.
- | VVM-redegørelsen beskriver kun i meget begrænset omfang trafikale og miljømæssige konsekvenser af de tilkøbsmuligheder, der er under behandling i kommunerne. Desuden fremgår det ikke nærmere af redegørelsen, hvordan letbanen vurderes at påvirke trafikafviklingen på Jernbaneplassen.
- | Spørgsmålet om lukning af Klampenborgvej for biltrafik i det centrale Lyngby har stor betydning for trafikafviklingen i det centrale Lyngby, herunder for letbaneprojektet i såvel anlægsfasen som driftsfasen. Problematikken analyseres af Via Trafik i 1. kvartal 2015, og et beslutningsgrundlag herom

ventes udvalgsbehandlet i løbet af foråret 2015.

- VVM-redegørelsen oplyser, at "en større ombygning af Omfartsvejens og S-banens broer over Buddingevej blev skitseret, men fravalgt i senere undersøgelser". Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker en nærmere redegørelse for dette.

Økonomiske konsekvenser

VVM-processen gennemføres inden for de afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. udkast til VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3 tages til efterretning med de bemærkninger, der fremgår af forvaltningens notat af 6. marts 2015,
2. der udarbejdes et høringssvar fra Lyngby-Taarbæk Kommune på baggrund af de ovenstående bemærkninger.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Ad 1-2) Anbefalet.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Metroselskabets skabelon for indstilling om høring af udkast til VVM-redegørelse for letbanen
2. Oversigt over VVM-redegørelsens konklusioner
3. Kommunevis gennemgang af særlige forhold i anlægs- og driftsfase
4. Forvaltningens tekniske bemærkninger vedr. udkast til VVM-redegørelse for letbanen

9. Lokalbanen (Nærumbanen). Forbedring af sikkerheden ved ubevogtede overgange og langs banetraceen

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget har anmodet forvaltningen (bilag) om at gennemgå sikkerheden ved de ubevogtede overgange og langs jernbanetraceet. Dette er blevet gjort i samarbejde med Lokalbanen (Nærumbanen).

Trafikstyrelsen har godkendt Nærumbanen som en uindhegnet jernbane. Det betyder, at Nærumbanen ikke er forpligtet til at opsætte hegn eller at vedligeholde hegn, som banen ikke har etableret.

Det er blevet accepteret, at der er blevet anlagt offentlige gangstier med tilhørende hegn på banens grund. Det er oplyst, at forudsætningen herfor har været, at det er uden udgift for Nærumbanen.

Forvaltningen har i to omgange gennemgået jernbanetraceet med en sikkerhedsrepræsentant fra Nærumbanen.

Første gennemgang den 8. august 2014 (bilag) blev foretaget med henblik på at fremkomme med løsningsforslag til forbedring af sikkerheden specielt ved de ubevogtede overgange, men også for at undersøge sikkerhedsmæssige tiltag langs med hele jernbanetraceet. Gennemgangen viste bl.a., at der i tæt tilknytning til banelegemenet var en række nedbrudte hegn og andre sikkerhedsmæssige problemstillinger.

Anden gennemgang blev foretaget den 2. december 2014 med henblik på at fastlægge omfanget af kommunens indsats til forbedring af sikkerheden (bilag).

Nærumbanen har herudover påbegyndt arbejdet med at forbedre sikkerheden ved flere af de ubevogtede overgange og stationer ved forskellige tiltag, herunder opsætning af lamelhegn omkring stationerne og ved overgangene, supplering og retablering af skiltning omkring overgange, udskiftning af bomme ved overgange m.m.

Kommunens tiltag til forbedring af sikkerheden omhandler specielt etablering, udskiftning og reparation af hegn langs jernbanetraceet, indklipning af beplantning ved de offentlige stier og reparation af belægninger på asfalterede stier.

For så vidt angår de mere omkostningsstunede langsidede tiltag til

sikkerhedsmæssige forbedringer af overgange, f.eks. nedlæggelse af overgange, sammenlægning af overgange, etablering af niveaufri overgange mv., blev det aftalt at foretage en videre drøftelse med Lokalbanelen i 2015.

Det blev endvidere besluttet, at Nærumbanen og forvaltningen skal foretage en fælles årlig besigtigelse af jernbanetracéet. Til orientering er der oplyst, at Nærumbanens togsæt fortsat skal afskrives i de næste ca. 10 år. Det skønnes derfor ikke, at der er umiddelbar udsigt til ændring i togdriften som følge af udskiftning af togsæt.

Forvaltningen har suppleret sagsfremstillingen med fotos af, dels hvor tæt toget kører på stier (bilag) , dels hvor Nærumbanen netop har opsat hegn på baggrund af drøftelsen med forvaltningen (bilag), og dels af et eksempel på, hvor kommunen bør sætte hegn (bilag).

Økonomiske konsekvenser

Frekvensen af vedligeholdelsesarbejder langs jernbanelegemet ser ud til at være foretaget med mange års mellemrum.

Ideelt set burde der hvert år ske en mindre vedligeholdelsesindsats. Derfor er der nu et behov for en større indsats, og herefter et årligt, mindre vedligeholdelsesarbejde.

Den indsats, som der er behov for "lige nu og her" vurderes til at være i størrelsesordenen 215.000 kr. Dette foreslås finansieret af budgettet for parkdrift ved at nedsætte niveauet for istandsættelse/vedligeholdelse af belægningen og den nære beplantning i de tilstødende parker. Stierne vil derved blive mere ujævne og beskæringen vil ske sjældnere end i dag, hvorfor fremkommeligheden kan blive hæmmet.

Herudover er der behov for årligt 60.000 kr. fra 2016 til vedligeholdelse og udskiftning af øvrige hegn mv. Udgifterne afholdes inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at sikkerheden langs jernbanetracéet øges ved hegning for 215.000 kr. finansieret af parkområdet, ved at nedsætte niveauet for istandsættelse i tilstødende parker i 2015.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Godkendt.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Anmodning om drøftelse med banens operatør
2. Besigtigelse af banetrace - møde den 8. august 2014
3. Besigtigelse af jernbanetrace - møde d. 2. december 2014
4. Eksempel på togets nærhed til stier
5. Her bør kommunen sætte hegn
6. Her har Nærumbanen nyopsat hegn

10. Regulativ for vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje, stier og pladser

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 10. september 2013 jf. protokol heraf (bilag), at kommunens vinterregulativ fra 1983 skulle revideres. Kommunen har hidtil foretaget vinterbekæmpelse på samtlige veje snarest efter, at der var faldet sne, eller der var indtruffet glat føre.

Udvalget besluttede endvidere, at indsatsen ved vinterbekæmpelsen skulle prioriteres i forhold til vejenes og stiernes trafikale betydning, og at vejene og stierne derfor skulle opdeles i vintervejklasser. Forvaltningen har med baggrund i udvalgets beslutning udarbejdet et nyt "Regulativ for vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, stier og pladser" (bilag). Regulativet fastsætter minimumskrav, dvs. rækkefølge og tidshorisont for vinterbekæmpelse. Lavere prioriterede veje kan ryddes og saltet på samme tid som højt prioriterede veje, i det omfang, det kan betale sig.

Det kan oplyses, at "Bekendtgørelse af lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje", senest revideret i 2008, er blevet ophævet, og at denne lov er blevet indarbejdet i "Lov om offentlige veje m.v." af 27. december 2014 og i "Lov om private fællesveje" af 21. december 2010.

Bestemmelserne i ovennævnte "Lov om offentlige veje" og "Lov om private fællesveje" samt udvalgets beslutning af 10. september 2013 om en prioriteret udførelse af vinterbekæmpelsen i forhold til vejenes og stiernes trafikale betydning er indarbejdet i det nye vinterregulativ, som erstatter det eksisterende vinterregulativ fra 1983.

Regulativet samt "Beskrivelse af vintervejklasser og servicemål" er vedlagt sagen (bilag).

Kort, der viser vintervejklasser, er udarbejdet på baggrund af klassifikationen af vejnettet, som angivet i "FOKUS-STRATEGI FOR TRAFIK" (bilag)

Politiet skal give deres samtykke til regulativet. Såfremt politiet har væsentlige bemærkninger til regulativet, vil sagen blive forelagt for udvalget.

Regulativet træder i kraft vinteren 2015/2016.

Økonomiske konsekvenser

Besparelserne ved opdeling af vejene i vintervejklasser og dermed en prioritering af indsatsen ved vinterbekæmpelsen blev indarbejdet i budgettet allerede fra 2010.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Regulativ for vinterbekæmpelse og renholdelse af veje, stier og pladser" samt "Beskrivelse af vinterklasser og servicemål" godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Godkendt med de faldne bemærkninger.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Protokol af beslutning i TMU 10. september 2013
2. Nyt vinterregulativ 2015
3. Prioritering og servicemål 2015
4. Vintervejklasser 2014-15

11. Meddelelser til udvalgets medlemmer - marts 2015

Sagsfremstilling

1. Opsætning af bom ved Trongårdsskolen

Teknik- og Miljøudvalget har den 10. juni 2014, jf. protokol heraf (bilag) anmodet vejmyndigheden om at belyse sikkerhedsforholdene for skolebørn mv. i den vestlige ende af Trongårdsvej. Vejmyndigheden har herudover modtaget en anmodning fra Trongårdsskolen i august måned om opsætning af bom. Trongårdsskolen har i november 2014 foreslået opsætning af bom ved stien mellem Trongårdsskolen og Fritidsklubben Tronen, så adgangen til pedelboligen ikke hindres.

Begrundelsen for opsætning af bom skyldes et øget antal biler på stikvejen/stien mellem Trongårdsskolen og fritidsklubben Tronen. En vej, som eleverne skal krydse for at komme fra Trongårdsskolen til Fritidsklubben Tronen. Der er færdselstavler med "køretøj forbudt" i den vestlige ende af Trongårdsvej, men disse tavler respekteres ikke, og stikvejen/stien anvendes som adgangsvej for bilister til hestefoldene nord for skolen og fritidsklubben.

Vejen er lille og snæver med tæt beplantning langs siderne. Samlet set er der ringe oversigtsforhold, hvorfor det ikke er hensigtsmæssigt, at legende børn og unge på cykel, løbende eller gående kan risikere at møde bilister på vejen.

Institutionerne "Fritidsklubben Tronen" og "Dyrehavens Skovbørnehave", Trongårdsvej 58 og 60 er blevet hørt i sagen. De har begge meldt tilbage, at de støtter forslaget om opsætning af en bom. De foreslår en oplukkelig bom, så de har mulighed for at få leveret varer på deres adresser. Brandvæsenet og Forsyningsselskabet er ligeledes blevet hørt, men har ikke kommentarer til opsætning af bom. Forvaltningen har endvidere undersøgt forpagtningsaftalen med Dyrehavegård. Aftalen giver ikke adgang til hestefoldene via denne stikvej.

Stien mellem Trongårdsskolen og Fritidsklubben Tronen er en privat fællessti. Forvaltningen finder det hensigtsmæssigt, at der opsættes en bom, og vil derfor imødekomme en forespørgsel i henhold til "lov om private fællesveje, § 57, stk 2, såfremt der anmodes herom. Politiet har endvidere givet deres samtykke til opsætning af bom.

Situationsplan med oplukkelig bom fremgår af bilag.

2. Gensidig orientering af evt. afholdte møder

Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015

Taget til efterretning.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Anmodning i TMU af 10. juni 2014

2. Her kan gives tilladelse til bom

12. LUKKET SAG parkeringsforhold

Sagsfremstilling

På Kommunalbestyrelsens møde d. 19. marts 2015 blev der orienteret om status for salg af Gyrithe Lemches Vej 20. I den forbindelse blev parkeringsforholdene drøftet. Muligvis kan arealer ved Gyrithe Lemches Vej, nord for Lyngby Idrætsby, konverteres til parkering (bilag), og således være med til at afhjælpe et parkeringsbehov dels for stadion, dels for evt. nye ejere på Gyrithe Lemches Allé 20.

Teknik- og Miljøudvalget anmodes derfor om, at der evt. etableres ind- og udkørselsforhold til en parkeringsplads under forudsætning af

- ı at regnvand tilbageholdes på arealet
- ı at muligheden for at etablere det allerede planlagte LAR-projekt fastholdes, samt
- ı at politiet kan acceptere, at der etableres ind- og udkørsel

Såfremt der kan etableres en parkeringsplads, og Politiet kan acceptere ind- og udkørselsforhold til Gyrithe Lemches Vej, så vil forvaltningen i samarbejde med Politiet angive en placering for disse.

Økonomiske konsekvenser

Ingen. Evt. økonomiske konsekvenser vil indgå i en salgssag.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget godkender ind- og udkørselsforhold for et parkeringsområde med de i sagen anførte forbehold.

Teknik- og Miljøudvalget den 24. marts 2015
Godkendt.

Bodil Kornbæk (A) og Henriette Breum (V) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Gyrithe P-plads.pdf