



Kommunalbestyrelse 2018-2021

Referat

12. april 2018 kl. 17:00

Mødesalen

Indkaldelse

Sofia Osmani
Karsten Andersen
Hanne Agersnap
Sigurd Agersnap
Henrik Bang
Henriette Breum
Ib Carlsen
Dorthe la Cour
Mette Hoff
Gitte Kjær-Westermann
Bodil Kornbek
Kasper Langberg
Karsten Lomholt
Martin Vendel Nielsen
Søren P. Rasmussen
Mette Schmidt Olsen
Richard Sandbæk
Simon Pihl Sørensen
Charlotte Shafer
John Tefke
Magnus Von Dreier

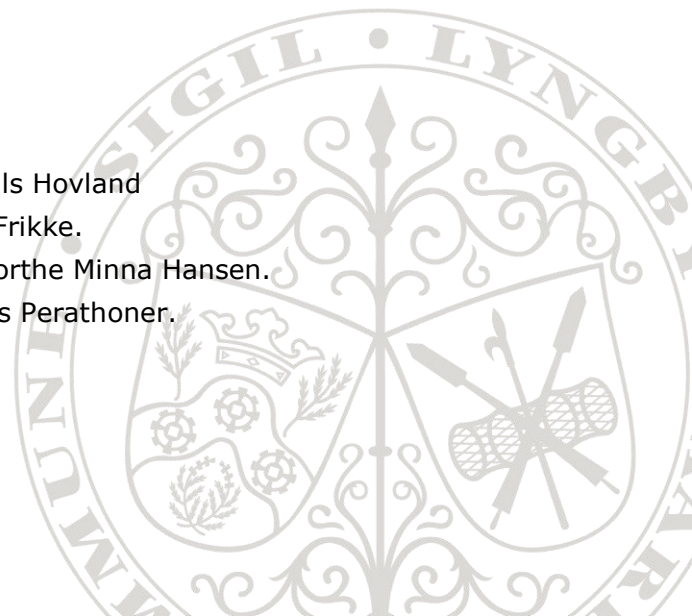
Mette Schmidt Olsen var fraværende. I stedet deltog Nils Hovland

Richard Sandbæk var fraværende. I stedet deltog Erik Frikke.

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

Charlotte Shafer var fraværende. I stedet deltog Marcus Perathoner.

Ib Carlsen deltog ikke under punkt 7.





Derudover deltog:

Søren Hansen

Pernille Holmgaard

Bjarne Holm Markussen

Birger Kjer Hansen

Charlotte Bidsted

René Rasmussen

Jacob Holm Hansen

Sofie Strandgaard (referent)



Indholdsfortegnelse

Pkt.Tekst	Side
1 Regnskab 2017 (Beslutning)	4
2 Salg af HMN Naturgas A/S - Udloining af provenu (Beslutning)	7
3 Anlægsregnskab for renovering af broer 2017 (Beslutning)	9
4 Anlægsregnskab for Renovering af broer 2014-2016 (Beslutning)	10
5 Anlægsregnskab - sikring af skoleveje (Beslutning)	12
6 Afskaffelse af model for intern afgift for brug af eksterne konsulenter (Beslutning)	13
7 Magelæg med Lyngby-Taarbæk Forsyning (Beslutning)	16
8 Rilleskinnespor på letbanen (Beslutning)	18
9 Forslag til kommuneplantillæg 5/2017 Fuglsanghusene, syd (Beslutning)	21
10 Fremlæggelse af Lokalplanforslag 286 for Fuglsanghusene (Beslutning)	23
11 Vejprojekt for Lyngby Hovedgade/ Jægersborgvej, detailprojekt (Beslutning)	25
12 Genforelæggelse: Bestilling af bustrafik 2019 hos Trafikselskabet Movia (Beslutning)	33
13 Dispensationer fra klassekvotient (Beslutning)	37
14 Permanent løsning af kapacitetsudfordring på Engelsborgskolen (Beslutning)	40
15 Oprettelse af ekstra 1. klasse på Virum Skole 2018/2019 (Beslutning)	44
16 Etablering af midlertidig kapacitet til ekstra klasser på Engelsborgskolen (Beslutning)	46
17 Kvalitetsrapport for skoleområdet 2017 (Beslutning)	51
18 Nedrivning af daginstitution (Beslutning)	55
19 Pulje til bedre bemanning (Beslutning)	60
20 Ressourcer til udarbejdelse af en Idræts- og Bevægelsesstrategi (Beslutning)	63
21 Forslag til ændrede åbningstider på Stadsbiblioteket (Beslutning)	65
22 Regler for Spørgetid (Beslutning)	67
23 Genforelæggelse: Opfølgning på anmodningssag DSI NETTET (Beslutning)	68
24 Samarbejdsaftale med Addiktiv Klinik (Beslutning)	71
25 Forældrebetaling under en eventuel lockout (Beslutning)	73



Punkt 1

Regnskab 2017 (Beslutning)

Resumé

Det samlede regnskab 2017 fremsendes med henblik på Kommunalbestyrelsens oversendelse til revisionen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. regnskabet for 2017 overgives til revisionen
2. anlægsregnskaberne vedrørende mindre anlægsarbejder godkendes
3. anlægsbevillinger justeres
4. årsregnskaberne for legaterne godkendes.

Sagsfremstilling

Det samlede regnskab 2017 behandles på dette møde med henblik på, at Kommunalbestyrelsen godkender regnskabets oversendelse til revisionen. Herefter vil Kommunalbestyrelsens endelige stillingtagen til årsregnskabet ske i forbindelse med behandling af revisionsberetningen, der skal forelægges inden udgangen af juni 2018.

Kommunalbestyrelsen godkendte overførsler til 2018 den 15. marts 2018. De besluttede overførselsbeløb fremgår af bilag til sagen (s. 232).

Delregnskab 2017 på fagudvalgsniveau drøftes på fagudvalgsmøderne den 24.-26. april 2018.

Regnskab 2017 - hovedresultater

Helt overordnet er der tale om et positivt regnskabsresultat. Indtægtssiden viser en merindtægt på -1,3 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget. Udgiftssiden viser et mindreforbrug på driften, som er større end forventet ved både oprindelig og korrigeret budget. Det skyldes hovedsaglig et bedre resultat på beskæftigelsesområdet end forventet, forskydninger i den aktivitetsbestemte medfinansiering på sundhedsområdet (pga. IT-problemer på sygehusene i lighed med 2016) samt et større mindreforbrug på omsorgsområdet.

Regnskab 2017 viser en samlet kasseforbedring på -120,1 mio. kr. i forhold til korrigeret budget (ekskl. kursregulering på -3,0 mio. kr.). Resultatet på de -120,1 mio. kr. bør dog korrigeres for afledte konsekvenser af yderligere overførsler end forventet (-87,5 mio. kr.) samt balanceforskydninger mellem årene (-8,6 mio. kr.), da dette forbedrer 2017-resultatet. Reelt er der tale om en forbedring på -24,0 mio. kr.

Resultatet består primært af en forbedring på driftsvirksomhed -12,2 mio. kr., på ejendomssalg på -4,1 mio. kr., finansielle poster med -7,7 mio. kr. (renter -0,4 mio. kr., finansiering -1,3 mio. kr., afdrag på lån -2,1 mio. kr., låneoptagelse +3,0 mio. kr., pensionistlån -6,9 mio. kr.).

Der er på side 3-6 i regnskabsmateriale ("Bogen") (bilag) givet en række bemærkninger til hovedtrækkene i regnskabsresultatet for 2017. Heraf skal fremhæves følgende:

- Driftsvirksomheden udviser samlet set et mindreforbrug på -68,7 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget.
- Der overføres yderligere netto -56,5 mio. kr. i mindreforbrug i 2017 på driftsvirksomheden, foruden overført mindreforbrug på -24,8 mio. kr. i 3. anslået regnskab. Samlet set er dette en stigning på 9,8 mio. kr. i forhold til overførslerne fra 2016.
- Der er i 2017 givet tillægsbevillinger for i alt 24,8 mio. kr. inkl. overførsler. Når der ses bort fra overførslerne er driftsbevillingerne nedskrevet med -18,4 mio. kr. i 2017.

- Det positive resultat skyldes hovedsaglig mindreforbrug på ikke-serviceudgifter (beskæftigelsesområdet og aktivitetsbestemt medfinansiering af sundhedsudgifterne), og dermed ses en overskridelse af servicerammen på 29,1 mio. kr.
- De største positive tillægsbevillinger i 2017 er givet til Udsatte børn (22,8 mio. kr.) og Handicappede og sociale indsatser (13,8 mio. kr.).
- De største negative tillægsbevillinger er givet til Beskæftigelse (-34,2 mio. kr.), hvor der også i 2018 må forventes mindreudgifter.
- På anlægssiden udviser regnskabet et samlet mindreforbrug på -30,2 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget, som overføres til 2017.
- Ejendomssalg udviser en (reel) forbedring på -4,1 mio. kr. som primært skyldes frikøb af tilbagekøbsdeklarationer.
- På renter og finansiering er der en forbedring på -1,7 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget.
- Kassebeholdningen ultimo 2017 udgjorde 430,8 mio. kr., hvilket er en forbedring på 123,1 mio. kr. i forhold til den forventede beholdning ud fra korrigeret budget 2017. Forbedringen skyldes primært yderligere overførsler (-87,5 mio. kr.), forbedringer i anlægsprojekter og kasseforbedringer af drift, anlæg, renter, finansiering og balanceforskydninger (-24,0 mio. kr. i forbedring; -8,6 mio. kr. i forskydning).

Restanceudviklingen

Der er i regnskabet i særskilt afsnit redegjort for restanceudviklingen (side 243-245), der viser en samlet stigning i restancerne fra ultimo 2016 til ultimo 2017 på 2,2 mio. kr. Stigningen kan primært henføres til kontanthjælp og P-afgifter, idet stigning i de mellemkommunale krav udlignes i januar 2018. Når der ses bort fra de mellemkommunale krav udgør stigningen i restancer 1,5 mio. kr. Der ses endvidere et fald i restancerne hos SKAT på 3,8 mio. kr.

Afsluttede anlægssager under 2 mio. kr.

I henhold til bevillingsreglerne skal der aflægges særskilt regnskab for alle anlægsarbejder, der overstiger 2 mio. kr. For anlægsarbejder under 2 mio. kr. gælder derimod, at regnskaberne skal aflægges og godkendes i forbindelse med behandlingen af årsregnskabet. Der er i særskilt bilag redegjort for de afsluttede anlægsarbejder under 2 mio. kr.

Fondslegater

Med hensyn til årsregnskabet for legater har kommunen fire fonde. Fælleslegatet for værdig trængende i Lyngby-Taarbæk Kommune, Købmand Sophus Lund og hustrus stiftelse, Legatet til uddannelse af unge i Lyngby-Taarbæk Kommune og Alderdomshjemmet Lykkens Gaves Fond. Årsregnskaberne skal godkendes af Kommunalbestyrelsen, hvorefter borgmesteren på Kommunalbestyrelsens vegne underskriver regnskaberne, jf. særskilt bilag.

Overførsel af drifts- og anlægsbevillinger fra 2017 til 2018

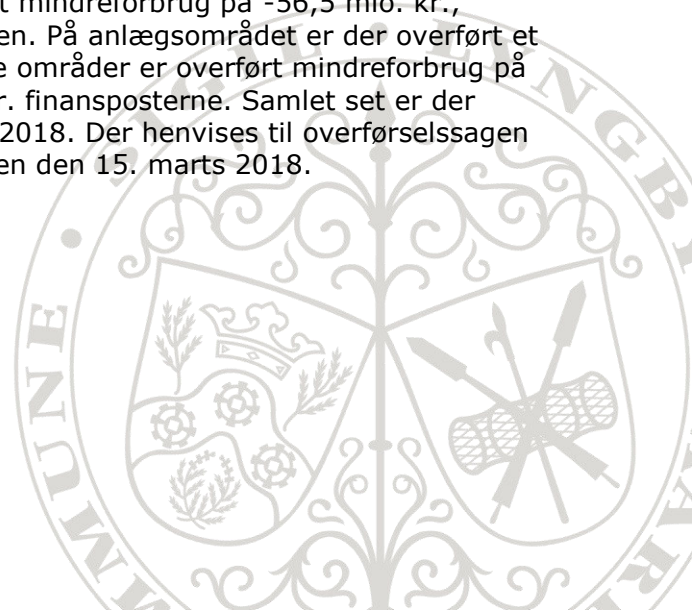
Overførsel af mer- og mindreforbrug til 2018 er behandlet i særskilt sag i Kommunalbestyrelsen den 15. marts 2018 forud for regnskab 2017. Dette for at give centre og institutioner bedre mulighed for at styre deres økonomi, ved at overførslerne kendes tidligere på året. På driftsvirksomheden er der overført et samlet mindreforbrug på -56,5 mio. kr., mens et mindreforbrug på -12,2 mio. kr. lægges i kassen. På anlægsområdet er der overført et mindreforbrug på -30,2 mio. kr., mens der på de øvrige områder er overført mindreforbrug på -2,2 mio. kr. vedr. ejendomssalg og -13,7 mio. kr. vedr. finansposterne. Samlet set er der overført et samlet mindreforbrug på -102,7 mio. kr. til 2018. Der henvises til overførselssagen vedr. regnskab 2017, behandlet af Kommunalbestyrelsen den 15. marts 2018.

Lovgrundlag

Den kommunale styrelseslov.

Økonomi

Jf. ovenfor.





Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1-4) Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-4) Godkendt.

Bilag

- Regnskab 17 "Bogen"
- Opsamling over afsluttende mindreanlægsarbejder
- Justering af anlægsbevillinger Regnskab 2017
- Uddannelses legatet årsregnskab 2017
- Sophus Lund årsregnskab 2017
- Lykkens Gaves Fond årsregnskab 2017
- Fælles legatet årsregnskab 2017



Punkt 2**Salg af HMN Naturgas A/S - Udlodning af provenu (Beslutning)****Resumé**

HMN Naturgas A/S er solgt, og i den forbindelse har repræsentantskabet d. 26. februar 2018 besluttet at følge bestyrelsens indstilling om at udlodde provenu fra handlen på 1 mia. kr. til interessentkommunerne. Provenuet er omfattet af modregnings- og deponeringsreglerne. Kommunalbestyrelsen skal vælge mellem to forskellige modeller for afregning af statsafgift/deponering.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at model 1 vælges, således at kommunen deponerer provenuet (efter statsafgift) på 27,6 mio. kr., og herefter årligt i 10 år får frigivet 2,76 mio. kr.

Sagsfremstilling

HMN Naturgas Holding ApS indgik den 4. juli 2017 en aftale om salg af HMN Naturgas A/S til SEAS-NVE og Eniig. Efter godkendelse fra konkurrencemyndighederne blev handlen effektueret (closing) pr. 30/11-2017. På bestyrelsesmødet den 2. februar 2018 blev det besluttet at indstille til repræsentantskabet at udlodde provenu fra handlen til interessentkommunerne på samlet 1 mia. kr. Repræsentantskabet besluttede på møde den 26. februar 2018 at følge bestyrelsens indstilling om at udlodde provenuet. (bilag).

Med salget af HMN Naturgas A/S modtager ejerkommunerne midler fra selskabet i forhold til kommunernes ejerandel, der samlet er på 3,45 pct. Lyngby-Taarbæk Kommune modtager i alt 34.493.000 kr. Disse midler er omfattet af de modregnings- og deponeringsregler, der fremgår af henholdsvis lov om naturgasforsyning, elforsyningsloven og udligningsloven. Reglerne medfører grundlæggende, at en kommune, der modtager et provenu i forbindelse med salget, enten:

1. skal betale 20 pct. af provenuet i statsafgift og deponere de resterende 80 pct. i 10 år med løbende frigivelse, eller
2. skal betale 60 pct. af provenuet i statsafgift.

De økonomiske konsekvenser af de to modeller er angivet i økonomiafsnittet.

Lovgrundlag

Lov om naturgasforsyning, elforsyningsloven og udligningsloven.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser er som følger alt afhængig af model:

Model 1 - Deponering, statsafgift 20 pct.												
1.000 kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I ALT
Salgsindtægt	-34.493											-34.493
Statsafgift (20%)		6.899										6.899
Deponering	27.594	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	0
Kassen	-6.899	4.139	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-2.759	-27.594

Model 2 - Ej deponering, statsafgift 60 pct.												
1.000 kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I ALT
Salgsindtægt	-34.493											-34.493
Statsafgift (60%)		20.696										20.696
Kassen	-34.493	20.696	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-13.797

Salgsindtægten indgår under aktivitetsområdet "Renter og finansiering", og deponeringen under "Balanceforskydninger".



Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 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

- HMN Udlodning af provenu



Punkt 3**Anlægsregnskab for renovering af broer 2017 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen fremlægger anlægsregnskab for "Renovering af broer 2017".

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at anlægsregnskabet godkendes, idet finansiering af underskud på - 30.896 kr. er anvist som led i sagen "Regnskab 2017".

Sagsfremstilling

Forvaltningen fremlægger anlægsregnskab for "Renovering af broer 2017".

Forbruget er på 4.058.536 kr., hvilket er mere end anlægsbevillingen på 4.027.640 kr. Bevillingen er primært brugt til renovering af rampen fra Lyngby Omfartsvej til Lyngby Hovedgade. Udgiften blev større end forventet, da det var nødvendigt at udskifte 2 lejer samt udføre ekstra afløbsarbejder.

De øvrige planlagte arbejder i 2017 er gennemført under anlægsprojektet for "Renovering af broer 2014-2016".

Anlægsregnskab fremgår af "Anlægsregnskab for renovering af broer 2017" (bilag)

Lovgrundlag

Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, Lyngby-Taarbæk Kommunes anlægsstyringsregler.

Økonomi

Underskuddet på -30.896 kr. er håndteret som led i Regnskab 2017, idet finansiering sker via anlægsopgaven for "Renovering af broer 2018", hvortil der er afsat et oprindeligt budget på 3,071 mio. kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Økonomiudvalget, den 5. april 2018**

Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 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

- Anlægsregnskab for renovering af broer 2017



Punkt 4**Anlægsregnskab for Renovering af broer 2014-2016 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen fremlægger anlægsregnskab for "Renovering af broer 2014-2016".

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Anlægsregnskabet godkendes med et samlet mindreforbrug på 321.595 kr.
2. Budget på 307.100 kr. i 2019 overføres til anlægsopgaven for "Renovering af broer 2019".

Sagsfremstilling

Anlægsbevillingen på renoveringsopgaven var på 32,153 mio. kr., der primært skulle anvendes på en istandsættelse af broen Lyngby Omfartsvej over S-banen. Arbejdet blev udført i 3 etaper i 2014, 2015 og 2016. Desuden var der en prioritering af mindre vedligeholdelsesarbejder på øvrige broer.

I 2015 gjorde Banedanmark opmærksom på, at broen Lyngby Hovedgade over S-banen skulle istandsættes. Udgifterne til arbejdet fordeles mellem kommunen og Banedanmark. Arbejdet blev aftalt og udført i 2016 for at få arbejdet tilendebragt før anlægsarbejder med letbanen blev igangsat. En del af arbejdet er udsat til 2019 og midler hertil (307.100 kr.) foreslås overført til "Renovering af broer 2019".

Da budgettet til arbejdet på broen Lyngby Hovedgade over S-banen var usikkert, blev de øvrige planlagte broarbejder sat i bero, og kommunen fik gennemført et eftersyn af alle broer, der bl.a. skulle bruges til en revideret prioritering af øvrige arbejder.

På bilag over udført arbejder fremgår de større arbejder, der er udført over kontoen. "Oversigt over større broarbejder 2014-2016" (bilag).

De største arbejder var renovering af Lyngby Omfartsvej over S-banen til 21,882 mio. kr. Renovering af Lyngby Hovedgade over S-banen til 4,608 mio. kr. Renovering af tunnel under Vejporten til 0,725 mio. kr. Nyt rækværk på broen Hummeltoftevej over S-banen til 0,703 mio. kr.

Anlægsregnskab fremgår af "Anlægsregnskab for renovering af broer 2014-2016" (bilag)

Lovgrundlag

Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, Lyngby-Taarbæk Kommunes anlægsstyringsregler.

Økonomi

Af mindreforbruget på 321.595 kr. er 14.595 kr. håndteret som led i Regnskab 2017 (overført til broarbejder for 2018), idet beløbet tilbagesat i budgetår 2017.

Det endnu ikke anvendte budget i 2019 på 307.100 kr. videreføres i ny anlægsopgave for "Renovering af broer 2019". Af dette rådighedsbeløb er 300.000 kr. allerede frigivet. Denne frigivelsesstatus fastholdes med overførsel til anlægsopgave for broarbejder i 2019, idet planlagte aktiviteter er uforandret.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.





Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-2) 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

- Oversigt over større broarbejder 2014-2016
- Anlægsregnskab for renovering af broer 2014-2016



Punkt 5**Anlægsregnskab - sikring af skoleveje (Beslutning)****Resumé**

Anlægsregnskab for projekt "Sikring af skoleveje" forelægges til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Anlægsregnskab for projekt "Sikring af skoleveje" godkendes
2. Restbeløbet på 20.710 kr. i Budget 2018 overføres til anlægsprojekt "Supercykelsti Allerødruen", idet beløbet ved samme lejlighed frigives til anvendelse.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen frigav i 2013 en anlægssum på 2,030 mio. kr. til projekt "Sikring af skoleveje". Beløbet blev konkret disponeret til følgende projekter:

- Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej – opsætning af "Din fart viser"
- Furesø Park/Virum Overdrevsvej: Anlæg af cykelstier på Furesø Parkvej ved krydset Virum Overdrevsvej med 2 sæt indsnævring til en vejledende hastighed på 40 km/t
- Virumvej/Virum Stationsvej: Opstramning af krydset og etablering af blå cykelfelt
- Skolevejskampagne "bilfri skole" ved Kongevejens skole.

Projekterne er gennemført i 2013 og 2014. Der er nu udarbejdet anlægsregnskab (bilag) for projektet, som forelægges til godkendelse.

Lovgrundlag

Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og Regnskabssystem for kommuner, Lyngby-Taarbæk Kommunes anlægsstyringsregler.

Økonomi

Der er et restbeløb på 20.710 kr., der foreslås overført til projekt "Supercykelsti Allerødruen 2. etape" i budgetår 2018. Der søges om tildeling af denne rest til Allerødruen, fordi anlægsprojektet er under udgiftspres.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Økonomiudvalget, den 5. april 2018**

Ad 1-2) Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-2) 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

- Anlægsregnskab større arbejder Sikring af skoleveje -Rådighedsbeløb



Punkt 6**Afskaffelse af model for intern afgift for brug af eksterne konsulenter (Beslutning)****Resumé**

I budgetaftalen for budget 2012-15 blev det som led i at målrette og begrænse forbruget af eksterne konsulenter besluttet at indføre en konsulentordning, hvorefter centrenes brug af eksterne konsulenter bliver belagt med en "forbrugsafgift" af de afholdte konsulentafgifter med 20 pct. inden for drift og 10 pct. inden for anlæg.

Ordningen skønnes ikke længere at have den ønskede effekt. Hertil kommer, at ordningen er ret ressourcekrævende at administrere. Der skal tages stilling til, hvorvidt ordningen skal afskaffes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ordningen afskaffes
2. bortfaldet af den budgetterede indtægt på 1,633 mio. kr. finansieres ved en reduktion på - 0,900 mio. kr. inden for den nuværende anlægsramme, og med -0,733 mio. kr. inden for driftsrammen fordelt ud fra de områder, som primært har bidraget til indtægtsprovenuet.

SagsfremstillingA. Model i 2012

I budgetaftalen for budget 2012-15 blev det som led i at målrette og begrænse forbruget af eksterne konsulenter besluttet at indføre en konsulentordning.

Det blev her besluttet at reducere budgettet således:

Driftsvirksomhed

Økonomiudvalget godkendte d. 13. december 2011 en model for reduktion i rådgiverydelser på 1,25 mio. kr. på driftsvirksomheden med 2 ben:

- dels en reduktion af de faktisk konsulentbærende konti,
- dels en afgift på 20 pct. for at regulere adfærden med hensyn til brugen af eksterne konsulenter.

Resultatet af modellen var, at der forlods blev foretaget en reduktion på 10 pct. af de konsulentbærende konti, som blev identificeret i budgettet. Dette blev beregnet til 0,75 mio. kr. Den resterende del af besparelsen på 0,5 mio. kr. ville blive hentet hjem i form af afgifter på 20 pct. af de afholdte konsulentudgifter (eksempelvis rådgivnings- og konsulentbistand, undersøgelser, analyser og foredragsholdere).

Anlægsvirksomhed

Anlægsprojekterne i budget 2012-15 blev nedskrevet med 1 mio. kr. som følge af eksterne konsulenttydelser.

B. Model i 2013 og frem

I forbindelse med vedtagelsen af budget 2013-16 blev der indregnet yderligere en "Reduktion af budgettet til eksterne konsulenter (inkl. anlæg)", idet aftalepartnerne ønskede at fortsætte fokus på forbruget af eksterne konsulenter, og derfor var enige om en yderligere besparelse på 1 mio. kr. årligt.

I forbindelse med Økonomiudvalgets opfølgende drøftelse blev der godkendt en model for en kommende "konsulentordning", hvor den allerede besluttede besparelse på 0,750 mio. kr. på en række konsulentbærende konti i driftsvirksomheden blev fastholdt. Som led i at opnå dels den resterende besparelse fra budget 2012-15 (0,5 mio. kr.), dels den ekstra besparelse indregnet i budget 2013-16 (1,0 mio. kr.), blev der godkendt en model i form af den eksisterende ordning tillige med, at der blev beregnet en forbrugsafgift på anlæg med 10 pct.

Herefter har konsulentordningen været således, at der beregnes en forbrugsafgift af de afholdte konsulentafgifter inden for drift på 20 pct. og inden for anlæg på 10 pct.

C. Opfølgning på ordningen

I praksis har konsulentordningen ikke haft væsentlig betydning for en reduktion i anvendelsen af eksterne konsulenter, da forvaltningen rent har et fagligt behov for at løse en række opgaver ved brug af konsulentbistand. Eksterne konsulenter anvendes, hvor der ikke er den fornødne kompetence tilstede, og hvor det ikke vil være hensigtsmæssigt at ansætte en person i stedet for anvendelse af konsulent.

Tilsvarende er det ikke hensigtsmæssigt at afgiftspålægge alle rådgiverydelser på bygge- og anlægsområdet, da kommunen som udgangspunkt er en bygherreorganisation. En række projekter vil f.eks. ikke kunne gennemføres uden brug af rådgivere.

Dertil kommer, at ordningen medfører en betydelig administration i forbindelse med økonomistyringen af projekterne. Forvaltningen skal løbende tilpasse projektøkonomien (både driftsbevillinger, rådighedsbeløb og anlægsbevillinger) som følge af budgetreduktionen når der gøres brug af eksterne konsulenter, ligesom ordningen fylder en del i den overordnede økonomiopfølgning.

I enkelte projekter, herunder nye fremtidige projekter vil der derudover - såfremt ordningen bibeholdes - blive indregnet en konsulentafgift, hvorefter projekternes budgetter forøges for derefter at aflevere forhøjelsen senere til en intern konto.

Med et bortfald af afgiften vil det fortsat være sådan, at konsulentforbrug af en vis størrelsesorden til driftsopgaver på de centraladministrative driftsområder skal godkendes af den ansvarlige direktør.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Konsulentafgiftsordningen har givet følgende reduktioner i henholdsvis drift og anlæg:

1.000 kr.	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Drift	1.487	2.114	2.024	2.141	1.316	1.567
Anlæg	-	678	581	890	1.034	905
I ALT	1.487	2.792	2.605	3.031	2.350	2.472
Opr. budget	1.250	1.505	1.532	1.564	1.589	1.621
Merindtægt	237	1.287	1.073	1.467	761	851

Som det fremgår af ovenstående har der årligt været en merindtægt i forhold til det budgetterede provenu.

Såfremt konsulentafgiften fjernes vil det medføre et behov for en budgetjustering på årligt 1,633 mio. kr. (2018-budget).

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022	Varig?
Konsulentafgift	Puljer	1.633	1.633	1.633	1.633	1.633	Ja
Anlægsvirksomhed	Diverse projekter	-900	-900	-900	-900	-900	Ja
Driftsvirksomhed	Diveres aktivitetsområder	-733	-733	-733	-733	-733	Ja
I alt (kassen)		1.633	1.633	1.633	1.633	1.633	



(2018 P/L-niveau, t. kr.)

Beløbene inden for drift- og anlægsvirksomheden vil blive konkretiseret senest i forbindelse med 2. anslået regnskab 2018.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet, idet der fortsat skal være gennemsigtighed i kontering og at der forelægges retningslinier for fremtidig anvendelse af eksterne konsulenter.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-2) Økonomiudvalgets anbefaling af 5. april 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).



Punkt 7**Magelæg med Lyngby-Taarbæk Forsyning (Beslutning)****Resumé**

Forslag om magelæg af to forskellige arealer mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby-Taarbæk Forsyning med henblik på at fremme fælles interesser i afvandingsprojekterne Fæstningskanalen og Sorgenfrigård Nord.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gennemføres et magelæg med Lyngby-Taarbæk Forsyning, hvor et areal til en pumpestation på matriklerne 22p, 22h, 22ao ved Gammel Bagsværdvej overdrages til Lyngby-Taarbæk Forsyning mod at Lyngby-Taarbæk Kommune får matrikel 5al ved Skovbrynet.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning (LTF) ejer matrikel 5al (856 m²) ved Skovbrynet, hvor projektet "Sorgenfrigård Nord", skal håndtere hverdagsregn og skybrud. Lyngby-Taarbæk Kommune har interesse i at overtage arealet, da de midler, der er afsat til projektet, kun kan anvendes, hvis arealet er kommunalt ejet (der er tale om et medfinansieringsprojekt, hvor forsyningen medfinansierer projektomkostningerne). Håndtering af regnvand på overfladen er arealkrævende. Ved at inddrage matrikel 5al forventes hverdagsregn og skybrud at kunne håndteres på matrikel 5al, hvorefter anlægsarbejder i parken, Lykkens Gave, nord for Skovbrynet kan minimeres. Hvis matrikel 5al ikke kan inddrages i projektet forventes vandhåndteringen at søges indpasset i Lykkens Gave. Da Lykkens Gave er fredet, er dette en løsning, som kun meget vanskeligt vil kunne iværksættes.

Lyngby-Taarbæk Kommune ejer matrikel 22p (158 m²), 22h (370 m²) og 22ao (69 m²) ved Gammel Bagsværdvej, hvor Lyngby-Taarbæk Forsyning skal etablere en pumpestation i forbindelse med Fæstningskanalsprojektet. Lyngby-Taarbæk Forsyning foretrækker at lægge dette anlæg på egen matrikel i stedet for på gæsteprincip, og vil derfor gerne overtage et areal fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

Magelæg af de to arealer er således en hensigtsmæssig måde at imødekomme såvel Lyngby-Taarbæk Kommune som Lyngby-Taarbæk Forsynings behov for areal til de to projekter.

Lovgrundlag

Lov om offentlig udbud ved salg af kommunens faste ejendomme § 2, stk. 3, samt Styrelsesloven.

Økonomi

Arealerne vurderes værdimæssigt at være ækvivalente og byttes uden mellemregning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Økonomiudvalget, den 5. april**

Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Godkendt.

Ib Carlsen (A) deltog ikke i sagens behandling.

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

- Kortoversigt for magelæg



Punkt 8

Rilleskinnespor på letbanen (Beslutning)

Resumé

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet at tilkøbe rilleskinner nedfældet i beton ved de engelske rækkehuse på Buddingevej. I forbindelse med udbud af letbaneprojektet er udgiften til afvigende skinnetyper blevet dyrere end tidligere vurderet, og dermed er den afsatte bevilling til rilleskinner på Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej ikke stor nok. Hvis tilkøbet ønskes fastholdt skal bevillingen øges. I denne sag redegøres herudover for økonomien ved anlæg af rilleskinner på øvrige delstrækninger i kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. beslutningen om tilkøb af rilleskinnespor nedfældet i beton på Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej - i kørselsretning mod byen - fastholdes
2. investeringen til tilkøb af rilleskinnespor på Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej øges med 1,652 mio. kr. til samlet 4,552 mio. kr., samt at tilkøbet fortsat lånefinansieres, således at der samlet gives en yderligere bevilling på 0,248 mio. kr. i 2018, og herefter årligt med 51.000 kr. i låneperioden
3. udvalget drøfter, på baggrund af de oplyste priser for delstrækningerne, om der ønskes yderligere tilkøb af rilleskinner.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 3. september 2015, at for at give et ensartet udtryk, skulle der tilkøbes rilleskinner nedfældet i beton langs de engelske rækkehuse i den side af letbanetraceet, hvor der som basis planlægges ballasterede spor. Tilkøb af alternative sportyper skulle herefter afvente, at der i forbindelse med det samlede udbud af anlæg af letbanen blev indhentet optionspriser på disse forskellige tilkøbsmuligheder. Da udbuddet nu er afsluttet, kendes tilkøbsprisen på følgende alternative sportyper (billede af de forskellige sportyper fremgår af bilag):

- Rilleskinnespor - nedfældet spor i beton - 33,0 mio. kr. pr. km.
- Rilleskinnespor - nedfældet spor med græs eller andet - 29,5 mio. kr. pr. km.
- Betonspor - ikke nedfældet spor på beton - 25,5 mio. kr. pr. km.

De indkomne optionspriser er højere pr. km. end oplyst i projektets dispositionsfase (ca. 20 mio. kr. pr. km), og dermed skal kommunens bevilling øges. Alternativt skal tilkøbet på Buddingevej afstås.

Letbaneprojektet har som basis/standard ballasterede spor samt rilleskinner i kryds. Herudover har strækningen i Lyngby mellem Engelsborgvej og Firskovvej samt Anker Engelunds Vej rilleskinnespor som basis, fordi der på strækningen er mange kryds samt lette trafikanter, der skal kunne krydse banen.

Kommunerne har frist frem til 1. maj 2018 for eventuelt tilkøb af andre sportyper end det, der indgår i basisprojektet. Forvaltningen anbefaler derfor en drøftelse af tilkøb af alternative sportyper i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der har været dialog med DTU omkring tilkøb af rilleskinnespor på henholdsvis Akademivej og Asmussens Allé, som er DTUs private område. DTU ønsker ikke at finansiere tilkøb med rilleskinner, og finder det acceptabelt, at der er ballasterede spor på strækningerne.

Gladsaxe Kommune har ikke ønsker at tilkøb rilleskinner på Buddingevej frem mod kommunegrænsen til Lyngby-Taarbæk.

Lovgrundlag

Muligheden for indgåelse af tilkøbsaftaler sker efter Lov om letbane på Ring 3.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen afsatte 3. september 2015 2,9 mio. kr. til tilkøb af rilleskinner på Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej i kørselsretning mod byen. Denne bevilling er indarbejdet i budget med lånefinansiering over 40 år. Hovedstadens Letbane har efter vurdering af de indkomne tilbud oplyst, at det ønskede tilkøb bliver 4,445 mio. kr. (2017-priser) eller ca. 1,652 mio. kr. (2018-priser) dyrere end tidligere oplyst, og på den baggrund er der behov for at øge budgettet til tilkøb af rilleskinnespor. Alternativt afstås tilkøbet.

Med en finansiering på 15 pct. "up front" og resten med en lånefinansiering over 40 år bliver merudgiften 0,248 mio. kr. i 2018, og herefter årligt 51.000 kr. i en 40-årig periode.

1.000 kr. Årenes priser	Investering	2018	2019	2020	2021	2022 -2058
Tilkøb af rilleskinnespor på Buddingevej	4.552	683	141	141	141	141
Budgetteret	2.900	435	90	90	90	90
Kassefinansiering		248	51	51	51	51

Priserne for yderligere tilkøb af alternative sportyper er oplistet nedenfor:

Delstrækning	Længde i km	Pris fordelt på sportype (nedfældet i beton/nedfældet spor i græs eller andet/ikke nedfældet spor på beton)
Buddingevej mellem kommunegrænsen til Gladsaxe og Nybrovej	0,462	15,246/13,629/11,781 mio. kr.
Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé	0,249	8,217/7,346/6,350 mio. kr.
Klampenborgvej mellem Firskevej og Sorgenfrigårdsvej	0,297	9,801/8,762/7,574 mio. kr.
Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej	0,405	13,365/11,948/10,328 mio. kr.
Lundtoftegårdsvej mellem Lyngbygårdsvej og Akademivej	0,740	24,420/21,830/18,870 mio. kr.
DTU - Akademivej og Asmussens Allé	0,560	18,480/16,520/14,280 mio. kr.
Traceet langs Helsingørmotorvejen mellem Anker Engelunds Vej og Lundtofte station	1,038	34,254/30,621/26,469 mio. kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

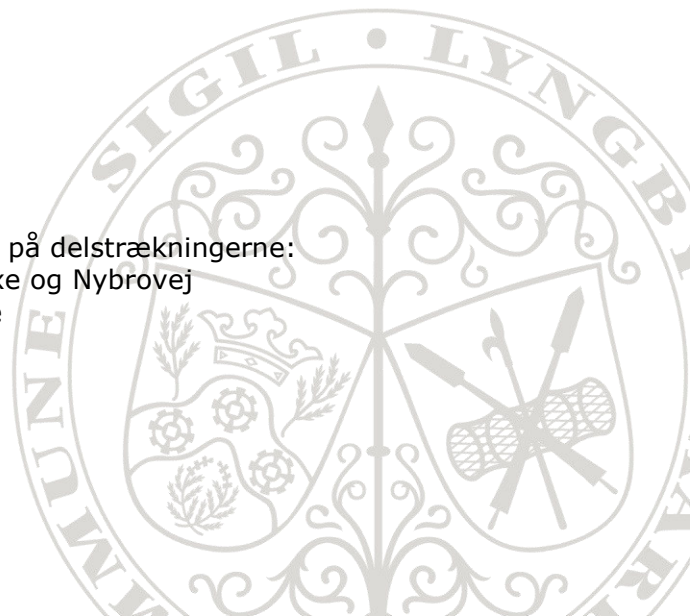
Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet at tilkøbe yderligere rilleskinner i beton på delstrækningerne:

- Buddingevej mellem kommunegrænsen til Gladsaxe og Nybrovej
- Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé



Inden igangsætning af de yderligere tilkøb vil forvaltningen i lighed med de tidligere besluttede tilkøb anmode ministeriet om dispensation til låntagning med en maksimal løbetid på 40 år.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet at tilkøbe yderligere rilleskinner i græs/sedum på strækningen Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé samt Klampenborgvej mellem Firskovvej og Sorgenfrigårdsvej og mellem Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej.

Inden igangsætning af de yderligere tilkøb vil forvaltningen i lighed med de tidligere besluttede tilkøb anmode ministeriet om dispensation til låntagning med en maksimal løbetid på 40 år.

Finansiering sker via provenu af salg af HMN Naturgas A/S jf. sag nr. 2.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Sagen tilbagesendt til Teknik- og Miljøudvalget.

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

- Tilkøb af spor - notat fra Hovedstadens Letbane
- Rilleskinner oversigtstegning



Punkt 9**Forslag til kommuneplantillæg 5/2017 Fuglsanghusene, syd (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen fremlægger forslag til kommuneplantillæg 5/2017 Fuglsangvej, syd. Kommuneplantillægget skal give mulighed for, at bebyggelsesprocenten på Askebyvej, Lerbækvej, Rytsebækvej og Hjertebjergvej kan overskrides ved inddragelse af garagen til boligformål.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. kommuneplantillæg 5/2017 sendes i høring parallelt med Lokalplanforslag 286 for Fuglsanghusene, og
2. der ikke udarbejdes en miljøvurdering i forbindelse med kommuneplantillægget.

Sagsfremstilling

Lokalplanforslag 286 for Fuglsanghusene omfatter 39 rækkehuse; Fuglsanghusene. I lokalplanforslaget gives der mulighed for, at grundejerne kan inddrage de eksisterende indbyggede garager til boligformål, som det i forvejen er gjort vellykket flere steder i bebyggelsen. Bebyggelsen er ens med rækkehusene på Åbrinken, som for øjeblikket har en lokalplan i høring med samme mulighed for inddragelse af garagen.

Anvendelsesændringen betyder imidlertid for Fuglsanghusene, at bebyggelsesprocenten, som er fastsat til 60 i Kommuneplanramme 4.1.67, flere steder ville blive overskredet, idet nogle af grundene er meget små (bilag).

Forvaltningen foreslår derfor, at kommuneplanrammen ændres, så der åbnes op for, at bebyggelsesprocenten på Askebyvej, Lerbækvej, Rytsebækvej og Hjertebjergvej kan overskrides ved inddragelse af garagen til boligformål. Forvaltningen foreslår desuden, at kommuneplantillægget sendes i høring parallelt med Lokalplanforslag 286 for Fuglsanghusene (bilag).

Forvaltningen har foretaget en screening af kommuneplantillægget (bilag). Forvaltningen vurderer, at der ikke skal udarbejdes en miljørapport for kommuneplantillægget i henhold til § 3, stk 2 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer, da planen ikke vil betyde en væsentlig påvirkning på miljøet.

Lovgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Byplanudvalget, den 21. marts 2018**

Ad 1-2) Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Henriette Breum (V).

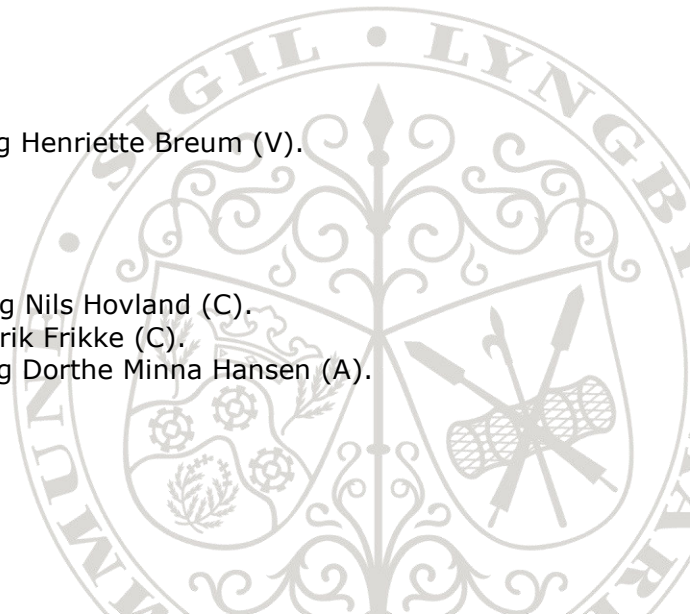
Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-2) 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

- Kommuneplanramme 4.1.67 Fuglsangvej, syd
- Miljøscreening Lokalplan 286 for rækkehusbebyggelsen Fuglsanghusene og tillæg 5
- Kommuneplantillæg forslag 5-2017 Fuglsangvej, syd



Punkt 10**Fremlæggelse af Lokalplanforslag 286 for Fuglsanghusene (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen foreslår, at Lokalplanforslag 286 for rækkehusbebyggelsen Fuglsanghusene i Virum bydel sendes i offentlig høring. Lokalplanforslaget skal sikre bebyggelsens arkitektoniske fremtræden ved at fastsætte bestemmelser for den ydre fremtræden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplanforslag 286 for rækkehusbebyggelsen Fuglsanghusene sendes i offentlig høring i 8 uger (bilag)
2. der sendes orienterende brev til de omkringboende samt nærliggende grundejerforeninger, jf. høringsområde (bilag)
3. der afholdes borgermøde om lokalplanforslaget i høringsperioden
4. der ikke udarbejdes miljøvurdering for lokalplanen.

Sagsfremstilling

Lokalplanforslagets formål er, at

- udlægge områdets generelle anvendelse til helårsbeboelse, tæt-lav; rækkehuse,
- bebyggelsens originale arkitektur bevares,
- sikre områdets grønne karakter.

Lokalplanforslaget (bilag) omfatter rækkehusbebyggelsen Fuglsanghusene fra 1954. Bebyggelsen er opført af Johan Christensen og Søn. Bebyggelsen rummer 39 ens rækkehuse i 2 etager, fordelt på 4 rækker. Husene er en slags "prototype" på rækkehusene Åbrinken, hvor kommunalbestyrelsen netop har sendt et næsten tilsvarende lokalplanforslag i høring. Fuglsanghusene er af høj bevaringsværdi (3), hvilket giver anledning til at regulere bebyggelsens udseende lidt strammere end ved Åbrinken (bevaringsværdi 4). Denne forskel i reguleringen bygger på en generel beslutning på Byplanudvalgets møde den 23. september 2015 vedr. forskellen på lokalplaners regulering af bebyggelser med middel eller høj bevaringsværdi.

Lokalplanforslaget indeholder blandt andet følgende:

- mulighed for inddragelse af garagen til boligformål,
- mulighed for opførelse af overdækning mod haven,
- mulighed for opførelse af overdækning mod vej ved hoveddør,
- regulering af skure og lign.,
- fastsættelse af materialer og farver på bebyggelsen,
- fastsættelse af levende hegn mod vej og sti.

I forbindelse med lokalplanforslaget foreslås 3 servitutter helt afløst og én servitut delvist afløst. Servitutterne erstattes af lokalplanens bestemmelser. Servitutterne er beskrevet i lokalplanforslaget og vil kunne ses under lokalplanforslagets annoncering på kommunens hjemmeside.

Forvaltningen foreslår, at lokalplanforslaget sendes i offentlig høring i området samt til de nærmeste omkringboende samt nærliggende grundejerforeninger som vist på høringskortet (bilag). Forvaltningen foreslår desuden, at der afholdes et borgermøde om lokalplanforslaget i løbet af høringsperioden.

Miljøscreening

Forvaltningen har foretaget en miljøscreening dateret 31.01.2018 (bilag). På baggrund af screeningen vurderer forvaltningen, at der ikke skal udarbejdes miljøvurdering, da planen ikke

danner grundlag for anlæg, der medfører en væsentlig påvirkning af miljøet, jf. § 3, stk. 2 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Forvaltningen forslår derfor, at der ikke uddarbejdes en miljøvurdering i forbindelse med lokalplanforslaget.

Forhold til Kommuneplan 2017

Lokalplanområdet er omfattet af kommuneplanramme 4.1.67 - Fuglsangvej, syd. Området er udlagt til tæt-lav boligområde med en maksimal bebyggelsesprocent på 60 og et maksimalt etageantal på 2. Parkeringsnormen er én plads pr. bolig.

Lokalplanforslaget ledsages af et kommuneplantillæg, der giver mulighed for at overskride bebyggelsesprocenten ved inddragelse af garagen til boligformål.

Lovgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Byplanudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1-4) Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende. I stedet deltog Henriette Breum (V).

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-4) 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

- Kort over høringsområde og grundejerforeninger
- Miljøscreening Lokalplan 286 for rækkehusbebyggelsen Fuglsanghusene og tillæg 5
- Lokalplanforslag 286 for rækkehusbebyggelsen Fuglsanghusene



Punkt 11**Vejprojekt for Lyngby Hovedgade/ Jægersborgvej, detailprojekt (Beslutning)****Resumé**

I forbindelse med lokalplan 249 er der indgået en udbygningsaftale med bygherre om bl.a. ombygning af krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej/ "Frem".

Teknik- og Miljøudvalget har godkendt skitseprojekt for ombygning af vejkrydset under forudsætning af, at detailprojektet forelægges til endelig godkendelse. Der er udført trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision. Med denne sag forelægges således detailprojektet til godkendelse med fokus på de væsentligste ændringer i forhold til skitseprojektet.

Der er tale om et kompliceret kryds med en stor trafikbelastning samt tilslutninger til motorvej. Den private fællesvej "Frem" tilsluttes ligeledes krydset. Forvaltningen har i arbejdet med detailprojektet afvejet de forskellige hensyn, for at kunne fremlægge et endeligt forslag.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. Der reserveres vejareal (som ikke er kørebane) til brand/redning, hvorefter dette areal skal holdes fri af fast udstyr (cykelparkering, beplantning og lignende),
2. detailprojektet for ombygningen af krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej/ "Frem", inkl. bemærkningerne i trafiksikkerhedsrevisionen og tilgængelighedsrevisionen, godkendes,
3. forvaltningen bemyndiges til at godkende mindre rettelser i vejprojektet under anlægsperioden,
4. udgifterne på 100.000 kr. i 2018 til eksternt tilsyn med anlægsarbejdet samt aflevering afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed",
5. der i budgetgrundlaget for 2019 indarbejdes 22.000 kr. til afledt årlig drift for så vidt angår støttemur, belysning, signaludstyr, belægning, skilteportal, hæk mv. på aktivitetsområdet "Vej og Park" finansieret af kassen,
6. udgifterne på 75.000 kr. i 2018 til etablering af ekstra fodgængerfelt til fodgængere, tavle, vigelinje mv. på det sydøstlige hjørne afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed",
7. udgifterne på 110.000 kr. i 2018 til, at gittermast udskiftes med en pænere skilteportal i RHS-drager afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed",
8. bygherre pålægges at få udført trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision på trin 4 inden ibrugtagning og aflevering af anlægsprojektet.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens vedtagelse af Lokalplan 249 på Lyngby Hovedgade 63 den 7. april 2016 blev det forudsat, at krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej skal ombygges. Det betyder, at der etableres et ekstra "ben" i krydset, som servicerer den private fællesvej "Frem". Den private fællesvej "Frem" hæves ca. 1 meter for at kunne tilsluttes krydset, og for at skabe adgang til parkeringskælderen under Lyngby Hovedgade 63. Der etableres ny vejlukning på "Frem" umiddelbart efter indkørslen til parkeringskælderen.

Ændringerne på vejene omkring Lyngby Hovedgade 63 (de private fællesveje "Frem" og Gyldendalsvej samt de offentlige veje med krydset Lyngby Hovedgade/ Lyngby Omfartsvej/ Jægersborgvej) er aftalt i udbygningsaftale med bygherre.

I det følgende om detailprojektet beskrives ændringerne på de offentlige veje. Skitseprojektet blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget på møde den 22. marts 2017 under forudsætning af en politisk godkendelse af detailprojektet.

I detailprojektet (bilag) er der ændret en del i forhold til skitseprojektet dels som følge af trafiksikkerhedsrevision af skitseprojekt, brandkrav i byggetilladelsen, dels som følge af trafiksikkerhedsrevision (bilag) og tilgængelighedsrevision (bilag) af detailprojektet.

Der er væsentlige ændringer i vejprojektet, som begrænser udnyttelsen af kommunens offentlige vejareal, og projektet skal derfor forelægges Kommunalbestyrelsen. Det fremgår desuden af lokalplan 249 (pkt 5.3), "...at udformning af vejarealer skal godkendes af Kommunalbestyrelsen".

Vejprojektet:

Der er sket en del ændringer af projektet siden godkendelsen af skitseprojektet.

a) For at kunne sikre brand/ redning af alle lejlighederne, har det været nødvendigt at inddrage et vejareal (i dag et grønt hækareal), således at det kun må anvendes til brand- og redningsareal,

b) skilteportalen henover vejen bliver længere pga. flere kørespor og reservation til brandarealer, således at der bliver et spænd mellem de fundamenter, som holder skilteportalen, på ca. 31 meter og

c) belysningsmasterne flyttes.

Det fremgår af trafiksikkerhedsrevision (TSR) og tilgængelighedsrevision (TGR), at der er en række problemer og udfordringer. Dette har ført til nedenstående rettelser i detailprojektet:

d) Krydset er bl.a. rettet op, således at tilslutningen af "Frem" bliver mere vinkelret på det eksisterende kryds,

e) støttemuren på "Frem" er fjernet for at sikre oversigten i krydset. Der er fortsat støttemur mellem Jægergården og Jægersborgvej, og

f) fodgængerfeltet over Jægersborgvej er rettet op for at give bedre forhold for cyklister og fodgængere. Desuden er stopstregen for cyklister og biler trukket tilbage for at opnå bedre oversigt og sikkerhed for fodgængere. Dette betyder, at trappen ned til arealet foran Jægergården flyttes både i forhold til eksisterende forhold og i forhold til skitseforslaget.

Ad 1: Vejbyggelinjen samt brand- og redningsforhold (a): (se belægningsplan AN-I-1.08 samt snit G-G AN-I-5.01-6)

I forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen blev forvaltningen bemyndiget til at give dispensation for vejbyggelinjen, da der endnu ikke forelå et detailprojekt for ombygning af vejene omkring Lyngby Hovedgade 63. Byggeriet anlægges i vejskel (ved fortovet), hvilket betyder at vejbyggelinjen bliver overskredet.

Herudover var det en forudsætning, at byggeriet skulle holdes på egen ejendom. I forbindelse med byggesagsbehandlingen kunne der imidlertid ikke sikres brand og redning af alle boligerne ud mod Lyngby Hovedgade. Det betyder, at der er behov for brug af arealer udenfor egen ejendom. Dvs. på vejareal, men udenfor kørebanen.

Årsagen hertil er, at afstanden og højdeforskellen mellem kørebanen og boligerne er for stor, og derfor har det været nødvendigt at sikre brand og redning fra cykelsti og samtidig inddrage et hækareal permanent på det offentlige vejareal.

For at kunne klare vægten af redningskøretøjerne skal cykelstien og det inddragede hækareal ombygges. Det inddragede hækareal bliver anlagt i niveau med cykelstien, men i en tydeligt afvigende belægning.

Forvaltningen har stillet krav om, at belægningen bliver i chausséen i bueformat og afsluttet mod hæk med en kantsten. Denne løsning er valgt for at sikre mod skader fra tunge køretøjer samt for at sikre en ensartethed på Lyngby Hovedgade, hvor chausséen i forvejen ligger i bl.a. sideheller. Alternativt kunne der blot anvendes asfalt, men dette er fravalgt for at undgå forveksling mellem enten et fodgængerareal eller en del af cykelstien.

Løsningen for brand og redning begrænser kommunens fremtidige mulighederne for at udnytte dette areal til trafik, belysning, skiltning, cykelparkering mv.

Grunden til at det pågældende areal ikke afstås til ejendommen skyldes dels placeringen af arealet mellem fortov og cykelsti, dels begrænsningen af kommunens muligheder for i fremtiden at ændre krydsets udformning.

Såfremt ovenstående løsning ikke godkendes, vurderes det, at byggeriet ikke kan opføres som angivet i lokalplanen.

Skilteportal (b): (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05)

Midterhellen på Lyngby Hovedgade bliver i dette projekt gjort mindre for at gøre plads til en venstresvingsbane mod "Frem", og er således ikke længere bred nok til en skilteportal. Det betyder, at den eksisterende skilteportal skal erstattes med en ny, som strækker sig over hele kørebanen.

Ad 7: Den eksisterende skilteportal er en gittermast. Kommunen har andre steder valgt at opsætte skilteportaler af RHS-drager (firkantet rør). Det foreslås derfor, at der opsættes en skilteportal af RHS-drager, og at kommunen finansierer differencen mellem denne og en gitterportal - en ekstra udgift på ca. 110.000 kr. i 2018.

Belysning (c): (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05)

Som følge af krydsets ændringer bliver nogle af belysningsmasterne flyttet og optimeret. Ørsted har udarbejdet et belysningsprojekt for at sikre, at krydset overholder de krav kommunen har til vejbelysningen. Forvaltningen har bedt om at placeringerne bliver optimeret, særligt omkring fodgængerfeltet over Jægersborgvej af hensyn til fodgængerne, som måske skal krydse vejen med stop på midterhellen. Ændringer betyder, at nogle belysningsmaster flyttes og evt. suppleres med nye. Nogle af masterne bliver udskiftet til combimaster, således at både belysning, signaludstyr og skilte kan sidde på samme mast.

Ad 2: Væsentligste forhold vedrørende selve vejprojektet og signalerne (d, e og f):

Med tilslutningen til den private fællesvej "Frem" vil nogle trafikanter komme til at opleve, at trods ombygning og optimering af krydset, vil grøntiden blive kortere end i dag, og der må forventes længere ventetid i krydset. Dette skyldes blandt andet, at den private fællesvej "Frem" skal have separat afvikling af trafikssikkerhedsmæssige årsager. Principperne for signalprojektet, som blev vedtaget i forbindelse med skitseprojektet og lokalplanens miljørapport, er ikke ændret. Dog kombineres opbygningen af krydset og ændringerne i signalerne med kommunes egen udskiftning af signaludstyr og optimering af krydset. Selve signalprojektet og signalprogrammet skal derfor ikke behandles igen i denne sag.

Trafikssikkerhedsrevisionen (TSR):

Såvel det eksisterende kryds som det i detailprojektet angivne projekt følger ikke alle vejregler, og afviger herfra på følgende punkter:

3.2.3: Venstresvingsbanen mod "Frem" er for kort i forhold til vejreglerne, hvilket betyder, at der er risiko for, at der opstår en kølængde i krydset, som spærrer for tilkørsel til motorvejen. De fysiske forhold i krydset svarer til, at svingbanen højst er ca. 30 meter svarende til ca. 5-6 biler, hvilket er u hensigtsmæssigt, når der etableres en dagligvarebutik. Problemet vil være størst om eftermiddagen og i weekenden (se linjeplan AN-I-

1.04 og skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05).

3.2.4: Signalprojektet viser, at kølængden på "Frem" kan strække sig ned i kælderen. Dette kan ikke umiddelbart løses i signalprojektet. Det kan medføre en begrænset anvendelse af parkeringskælderen over tid, og skabe preference for søgning efter parkering på alternative steder i området (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05 og længdeprofil i vejmidte ("Frem") AN-I-3.05).

3.3.6: Niveauforskellen mellem den private fællesvej "Frem" og Lyngby Hovedgade medfører et stort længdefald på "Frem". Oversigtsforholdene vil derfor ikke være optimale, og forværres i øvrigt af, at Lyngby Hovedgade syd har to sving-/ ligeudbaner. For at imødegå dette har den private fællesvej "Frem" fået sin egen fase i signalet, således at denne vejgren afvikles alene. Dette tager derfor en del kapacitet fra de andre retninger i krydset (se skilte- og afmærkningsplan AN-I-1.05 samt længdeprofil i vejmidte ("Frem") AN-I-3.05).

3.3.7: Midterheller skal normalt være minimum 2 meter brede, for at der kan etableres vejudstyr, signaler, skilte mv. på dem uden at disse bliver påkørt. Det har dog ikke været muligt at opnå minimumsbredden på midterhellen, som derfor kun er mellem 0,65 - 1,5 meter. Den er bredest, hvor der står vejudstyr. Kørekurverne for sættevogne sandsynliggør, at cobimasten med signal, belysning og skilt ikke bliver påkørt ved svingning, selvom hellen kun er 1,5 meter bred. Forvaltningen har derfor accepteret en mindre bredde end vejreglerne foreskriver.

3.3.11: Foden af gitterportalen mod motorvejen bliver rykket af hensyn til risiko for, at cyklisterne påkører portalen, og er således placeret så den får en afstand på 0,3 meter fra kanten af supercykelstien.

Tilgængelighedsrevision (TGR):

Tilgængeligheden i vejkrydset er ikke optimal for svagtseende og gangbesværede. Problemerne er der allerede i dag, og da store dele af krydset ikke indgår i udbygningsaftalen bliver ikke alle problemerne løst i dette projekt. Detailprojektet har gennemgået en tilgængelighedsrevision for at sikre, at krydset bliver udformet efter anvisningerne for tilgængelighed. Der har også været andre hensyn at tage inden valg af løsninger, såsom trafikafvikling, økonomi og store niveauspring (se belægningsplan AN-I-1.08).

I forbindelse med at den private fællesvej "Frem" hæves ved tilslutningen til krydset Lyngby Hovedgade/ Jægersborgvej, opstår der et niveauspring mellem vejen og ejendommen Jægergården, som gør vejen ustabil. Denne problemstilling er søgt løst ved at etablere en plantemur for at tage jordtrykket fra vejen, og således at vejen ikke skrider ud. Der plantes hæk ovenpå plantemuren, som virker som adskillelse mellem vejen og plantemuren/ niveauspringet ned til ejendommen Jægergården. Plantemuren har en højde mellem 0 og 0,9 meter. Den nuværende niveauspring er løst ved en skråning med hæk (se belægningsplan AN-I-1.08 samt snit AN-I-3.04).

På "Frem" bliver der etableret ensidige fald mod Lyngby Hovedgade 63 for at kunne klare niveauforskellen mellem den nye vej og de eksisterende forhold omkring ejendommen Jægergården. Se tværsnit AA, BB og CC (tegning AN-I-3.01, AN-I-3.02, AN-I-3.03).

Hældningen på "Frem" er større end tilgængelighedsrevisionens forskrift på 25 o/oo. For at imødegå dette er der etableret en "rampe" i fortovesarealet ind mod det nye byggeri og videre rundt om det nye hækareal (se koteplan AN-I-1.09).

1.3.7: Tilgængeligheden på det sydøstlige hjørne er ikke optimal for svagtseende og gangbesværede. Den eksisterende fodgængerø bør ændres, så der ikke er vigepligt for fodgængere. Dette gøres ved at etablere fodgængerfelt over cykelsti med belyste tavler, vigelinje, taktilfliser eller sænket kantsten.

Ad 6: Fodgængerø mv. er ikke en del af projektet for "Frem", men bør iværksættes, når krydset alligevel ombygges. Overslagspris er ca. 75.000 kr.

1.3.9: I dag er der ikke lydfyr ved alle fodgængerfelterne, men signaludstyret bliver forberedt til lydfyr såfremt dette ønskes, og der kan findes midler til dette på et senere tidspunkt (det koster ca. 5-6000 kr./lydfyr ekskl. monteringsomkostninger)

1.3.10: For at forbedre forholdene på det lange fodgængerfelt over Jægersborgvej kunne der etableres en ekstra helle. Dette ville dog betyde, at man skulle fjerne en ligeudbane, men da kapaciteten i krydset i forvejen bliver nedsat med dette projekt, foreslås en sådan løsning ikke iværksat pt.

1.3.11: Fodgængerfeltet over Lyngby Hovedgade (ind mod byen) har allerede i dag et knæk, der medfører, at fodgængerne skal skifte retning undervejs, når de krydser vejen. Fodgængerfeltet kan nemt rettes op næste gang, der skal etableres nyt slidlag, eller der skal graves i vejen, og afventer derfor dette.

Afvanding: (se afvandingsplan AN-I-1.07)

Afvandingen i projektet er blevet bearbejdet, således at der bliver etableret flere vejafvandingsriste for at kunne lede vandet væk fra de nye belagte arealer, og således at der ikke afledes vand fra offentligt vejareal til privat fællesvej eller privat areal. På offentlige veje bør vandet ikke løbe mere end ca. 25 meter på overfladen før det løber til rist eller anden afvanding. På den private fællesvej "Frem" vil der være særlige udfordringer, da både længdefaldet og tværfaldet er stort. Her ledes vandet derfor mod parkeringskælderen og den nærmeste afvandingsrist ved "Frem" nr. 1.

Afvanding bag plantemur og trappe bliver løst ved at lægge et dræn, som bliver koblet med en eksisterende brønd.

På fortovsarealerne på den private fællesvej "Frem" bliver der etableret linjedræn, som kobles på den eksisterende vejafvanding på "Frem".

Ad 3: Forvaltningen vurderer, at der vil blive behov for mindre rettelser i forbindelse med anlægsarbejdet, og forslår derfor, at forvaltningen bemyndiges til at kunne godkende disse.

Ad 5: Ændringerne i de offentlige vejarealer i krydset giver kommunen ekstra udgifter til drift. Det dækker blandt andet sugning af ekstra brønde, vask og vedligeholdelse af skilte, strøm og vedligeholdelse af ekstra belysning og signaludstyr, salthegn omkring og klipning af hæk, samt ekstraordinær afspærring i forbindelse med driftsarbejder. Det medfører ekstra udgifter til drift på 22.000 kr./år.

Særligt på de private fællesveje "Frem" og Gyldendalsvej:

De ændringer, der foretages på den private fællesvej "Frem", f.eks. ændring af vejens fald, belægning, kantstenshøjder mv. følger vejreglerne. Der er således ikke en myndighedsmæssig problemstilling i forhold til projektets udformning pt. Men tilgrænsende grundejer skal være enige om udformning af vejen, hvilket er et privatretlige forhold, og det kan derfor betyde, at vejprojektet på den private fællesvej bliver tilrettet/skal tilrettes.

Tilkørslen til "Frem" er dimensioneret til en renovationsbil (10 meters længde). Større lastbiler kan derfor ikke dreje ind på "Frem" uden at overskride kørebane. Parkeringskælderen er i øvrigt ikke dimensioneret til biler over 10 meters længde. Det er således ikke relevant for andre køretøjer end renovationsbiler eller redningskøretøjer at køre ind på "Frem". Forvaltningen vurderer derfor, at dimensioneringen er acceptabel.

Der er fundet en løsning, som ikke kræver vendeplads omkring vejlukningen på "Frem". Vejen lukkes med pullerter hvor den midterste er en oplukkelige pullert, som kan fjernes/lægges ned af renovationen samt brand- og redningskøretøjer. Jf. udbygningsaftalen skal der etableres vendeplads, men det vurderes, at pullertløsningen er tilstrækkelig indtil videre.

Anlægsperiode, byggeperiode og andre tilladelser fra vejmyndigheden:

Ad 4: Som følge af vejprojektets kompleksitet, vurderes det hensigtsmæssigt, at der indhentes ekstern rådgivning til at bistå med tilsyn af anlægsarbejdet samt afleveringsforretning på vejprojektet. Det vurderes at koste op mod 100.000 kr.

Ad 8: Det foreslås ligeledes, at bygherre pålægges at få udført en trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevisering (trin 4) inden ibrugtagning og aflevering af vejprojektet.

Byggeriet har fået byggetilladelse med betingelse af et godkendt vejprojekt, og at der gives dispensation for vejbyggelinjen. Når vejprojektet er godkendt udarbejder vejmyndigheden en dispensation for vejbyggelinjen.

Der er sendt en anmodning om leje af areal til skurby, som er under behandling.

Bygherre mangler at ansøge om en række andre tilladelser fra vejmyndigheden inden byggeriet på grunden kan starte. Forinden der gives tilladelser, vil der for nogen ansøgninger ligeledes skulle foretages nabohøring. Desuden skal bygherre endvidere indhente en del tilladelser inden ibrugtagning fra vejmyndigheden. Alle tilladelserne er listet op i bilag med beskrivelser, og om hvilke forhold, der er reguleret i hvilke tilladelser (bilag).

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje

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

Stk. 2. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og en anden vejmyndighed eller en fysisk eller en juridisk person eller er bestemt efter denne lov."

Økonomi

185.000 kr. fordelt på 110.000 kr. til skilteportal samt 75.000 kr. til ekstra fodgængerfelt mv. afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed".

100.000 kr. til ekstern tilsyn med anlægsarbejdet og aflevering afholdes af anlægspuljen til "Parkerings og sikkerhedsmæssige tiltag" på aktivitetsområdet "Ordinær anlægsvirksomhed".

Der afsættes herudover 22.000 kr. til årlig afledt drift, hvilket blandt andet dækker sugning af ekstra brønde, vask og vedligeholdelse af skilte, strøm og vedligeholdelse af ekstra belysning og sigaludstyr, salthege omkring og klipning af hæk samt ekstraordinær afspærring i forbindelse med driftsarbejder. Beløbet indarbejdes i budgetgrundlaget for 2019 på aktivitetsområdet "Vej og Park" og finansieres af kassen.

Tabel 1. Økonomioversigt (t. kr.)

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022

Afledt drift	TMU / Vej og Park		22	22	22	22
Finansiers af kassen			-22	-22	-22	-22

Strøm og vedligeholdelse af parkeringshenvi-ningsskiltene er pålagt bygherre, jf. udbygningsaftalen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår punkt 1 og 5.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår punkt 2, 3, 4, 6, 7 og 8.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. marts 2018

Ad 1 og 5) Anbefalet.

Ad 2, 3, 4, 6, 7 og 8) Godkendt.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1 og 5) Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1 og 5) 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

- Dokumentfortegnelse Vejprojekt
- AN-I-1.01.pdf
- AN-I-1.02.pdf
- AN-I-1.03.pdf
- AN-I-1.04.pdf
- AN-I-1.05.pdf
- AN-I-1.06.pdf
- AN-I-1.07.pdf
- AN-I-1.08.pdf
- AN-I-1.09.pdf
- AN-I-3.01.pdf
- AN-I-3.02.pdf
- AN-I-3.03.pdf
- AN-I-3.04.pdf
- AN-I-3.05.pdf
- AN-I-5.01-Indhold
- AN-I-5.01-3.pdf
- AN-I-5.01-4.pdf
- AN-I-5.01-5.pdf
- AN-I-5.01-6.pdf
- Skilteportal Priess.pdf
- Situationsplan-MAR-2017.pdf
- Kommenteret myndighedsaccept.pdf
- myndighedsaccept med_kommentar Revisorsvar2.pdf





- Manglende tilladelser fra vejmyndigheden inden opstart eller ibrugtagning - Lyngby Hovedgade 63



Punkt 12**Genforelæggelse: Bestilling af bustrafik 2019 hos Trafikselskabet Movia (Beslutning)****Resumé**

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.

Principperne 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 rejserelationer. 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 foreslår 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 busstrafik.

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 Haagenzen (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 afgang 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- 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 13

Dispensationer fra klassekvotient (Beslutning)

Resumé

I denne sag foreslås det, at der dispenseres for kommunens vedtagne klassekvotient på henholdsvis Virum Skole og Hummeltofteskolen for indskrivning til 0. klasser for skoleåret 2018/19. Dette foreslås for at sikre, at alle børn, der skal begynde i skole i august 2018 bosiddende vest for Kongevejen, der ønsker Virum Skole, Hummeltofteskolen eller Fuglsanggårdsskolen, kan få plads på en af skolerne. Hvis dette forhold skal sikres, skal de kommende 0. klasser dannes med 25 elever på Virum Skole og 26 elever på Hummeltofteskolen, alternativt skal der oprettes en yderligere 0. klasse på enten Fuglsanggårdsskolen, Hummeltofteskole eller Virum Skole.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der i de kommende 0. klasser (2018/19) på Virum Skole dannes klasser med 25 elever pr. klasse
2. der i de kommende 0. klasser (2018/19) på Hummeltofteskole dannes klasser med 26 elever pr. klasse
- eller
3. oprettes yderligere en 0. klasse på enten Fuglsanggårdsskolen, Hummeltofteskolen eller Virum Skole.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte den 25. januar 2018 klassekvotienterne for skoleindskrivningen til 0. klasse for 2018/19. Grundet tilflytning til Virum og Sorgenfri må seks børn fra Virum, som ønsker Fuglsanggårdsskolen, indskrives på Kongevejens Skole. Årsagen er, at syv børn, der ønsker Virum Skole eller Hummeltofteskolen, må indskrives på Fuglsanggårdsskolen, hvorved der mangler pladser på Fuglsanggårdsskolen til seks børn, der bor i området omkring skolen og har ønsket skolen.

Ad indstillingspunkt 1 og 2

Forvaltningen foreslår på baggrund af udvalgets beslutninger om indskrivning til Engelsborgskolen og til Virum Skoles øvrige klasser, at de kommende 0. klasser på Virum Skole og Hummeltofteskolen dannes med en elev mere, således at alle børn, der bor i Virum og Sorgenfri vest for Kongevejen kan få plads i skoler på den side af Kongevejen. Beslutningen vil endvidere medføre, at yderligere 14 børn får 1. skoleønske opfyldt: 5 til VI, 6 til FU og 3 til HU.

Skolebestyrelserne på de to skoler er blevet hørt. Skolebestyrelserne ønsker ikke at dispensere fra klassekvotienten til 26 elever i skolens kommende børnehaveklasser. Uddybning kan læses i vedlagte høringssvar (bilag).

Beslutningen vil medføre følgende gennemsnitlige elevtal i de nydannede 0. klasser:

Fuglsanggårdsskolen (FU)	24,7 elever
Hummeltofteskolen (HU)	26 elever
Kongevejens Skole (KO)	23 elever
Virum Skole (VI)	25,3 elever

Ad indstillingspunkt 3

I skoleåret 2017/18 tilflyttede der mellem skoleindskrivningen i marts og skolestart 8 børn, der blev anvist plads på enten FU, HU eller VI. Hvis det samme sker i år, øger det den gennemsnitlige klassekvotient på de tre skoler til et gennemsnitligt elevtal på 26,8. Dermed opstår risiko for klassedeling.

Forvaltningen bemærker på denne baggrund, at der også kan vælges en tilgang, hvorved der oprettes endnu en klasse på en af de tre skoler. En evt. oprettelse af en ekstra klasse vil dog angiveligt kræve mindre ombygninger, idet der ikke på nogen af skolerne er ledig kapacitet.

I nedenstående beregning er klassen placeret på Hummeltofteskolen. Den kan placeres på en af de to andre skoler. Forvaltningen anbefaler, at alle tre skoler høres om deres bygningskapacitet og holdninger til placering af den ekstra klasse. Høringen vil finde sted inden sagen behandles i Økonomiudvalget.

Model 1: Ved indstillingspunkt 1 og 2

	Spor	Kvotient	Elever total	Dispensationer og forv. disp.	Tilflytning efter klasse-dannelsen lig med 2017/18	Forventet elevtal pr. klasse
FU	3	25	74	1	2	25,0
HU	3	26	78	1	3	26,3
VI	4	25	100	2	3	25,5
I alt	10	76	252	4		25,6
Elever, der ønsker HU eller VI men anvises anden skole (KO)				4		26,0
Tilflytning efter klassesdannelsen lig med 2017/18					8	26,8

Oprettes et ekstra spor giver det et gennemsnitligt elevtal på 24,5.

Model 2: Ved indstillingspunkt 3

	Spor	Kvotient	Elever total	Dispensationer og forv. disp.	Tilflytning efter klasse-dannelsen lig med 2017/18	Forventet elevtal pr. klasse
FU	3	25	75	0	0	25,0
HU	4	25	87	0	8	23,8
VI	4	24	96	3	0	24,8
I alt	11	74	258	3	8	24,5

Lovgrundlag

I dispensationen af 7. oktober 2015 giver Undervisningsministeriet (i henhold til § 55, stk. 3 i folkeskoleloven) Lyngby-Taarbæk Kommune tilladelse til at fravige bestemmelserne i § 36, stk. 2 vedrørende skoledistrikter. Jf. Folkeskoleloven § 40, stk. 2, punkt 5, fastsætter Kommunalbestyrelsen rammerne for klassesdannelsen. Principper for fordeling af elever til børnehaveklasse er fastsat i Styrelsesvedtægten Bilag I, afsnit 9.2 & 9.3. Særligt omkring skolestartende børn står i Folkeskolelovens § 37: "Et barn skal efter forældrenes anmodning optages i børnehaveklasse i det kalenderår, hvor barnet inden 1. oktober fylder 5 år, hvis det må antages at kunne følge undervisningen". Ifølge Folkeskolelovens § 34 stk. 2 kan et barns undervisning udsættes et år efter undervisningspligten indtræder, enten efter anmodning eller samtykke fra forældrene.

Økonomi

Hvis indstillingen i sagens pkt. 1 og 2 følges har sagen ingen økonomiske konsekvenser. Hvis indstillingen i sagens pkt. 3 følges, medfører det en yderligere ressourcetildeling på 133.000 kr. til den skole, hvor klassen oprettes. Beløbet finansieres af kassen. Der kan blive behov for mindre bygningstilpasninger for at kunne etablere et ekstra klasselokale på én af de tre skoler.

Eventuelle anlægsudgifter vil blive søgt afdækket inden forelæggelse for Kommunalbestyrelsen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Børne- og Ungdomsudvalget, den 22. marts 2018**

Udvalget anbefaler løsning nr. 3, idet klassen placeres på den skole, hvor flest mulige forældre får opfyldt deres 1. prioritet.

Charlotte Shafer (C) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Udvalget anbefaler løsning nr. 3, idet det konstateres at den ekstra klasse placeres på Virum skole, jf. Børne- og Ungdomsudvalgets protokollat af 22. marts.

Finansiering sker via provenu af salg af HMN Naturgas A/S jf. sag nr. 2.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Økonomiudvalgets anbefaling af 5. april 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

- Høringssvar dispensationer fra klassekvotient
- Høringssvar om dispensationer fra klassekvotient 2018_19



Punkt 14**Permanent løsning af kapacitetsudfordring på Engelsborgskolen (Beslutning)****Resumé**

Med baggrund i den politiske behandling af behov for skolekapacitet i Lyngby V fra november 2017 og frem til dato forelægger forvaltningen forslag til iværksættelse af tre delanalyser og supplerende arbejder samt anmoder om anlægsbevilling til formålet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen gennemfører de beskrevne delanalyser 1-3, sammenfatter en konklusion til politisk drøftelse og gennemfører supplerende arbejde
2. der gives en anlægsbevilling til analyser og supplerende arbejder på i alt 3,0 mio. kr. fordelt med 1,5 mio. kr. i 2018 og 1,5 mio. kr. 2019
3. anlægsbevillingen på i alt 3,0 mio. kr. finansieres af kassebeholdningen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede i november 2017, at der i 1. kvartal 2018 forelægges sag om en permanent løsning, der sikrer den nødvendige skolekapacitet i Lyngby V.

Kommunalbestyrelsen besluttede efterfølgende i januar 2018, at forslag om at undersøge en mulig skoleudbygning på Nybrovej 110 nærmere skulle genforlægges i Børne- og Ungdomsudvalget. I februar 2018 genbehandlede Børne- og Ungdomsudvalget sagen og pegede på, at der i forhold til skoleudbygning i Lyngby V bliver arbejdet videre med de kommunale bygninger omkring Engelsborgskolen, borgerforslag med "tårnet" og Nybrovej 110, samt at der udarbejdes "Principper for skolebyggeri i LTK" (tidligere benævnt som et pædagogisk byggeprogram) og påbegyndes en proces omkring en kommende skoleudviklingsstrategi.

Forvaltningen vurderer, at der nu på baggrund af den politiske behandling omkring skolekapacitet i Lyngby V skal iværksættes følgende 3 delanalyser:

1. Muligheder for udbygning på de kommunale grunde i skolens område og Engelsborgskolens behov for udbygning
2. Muligheder for at etablere yderligere skolekapacitet på Nybrovej 110 og VUC
3. Udarbejdelse af "Principper for skolebyggeri i LTK" (tidligere benævnt et pædagogisk byggeprogram)

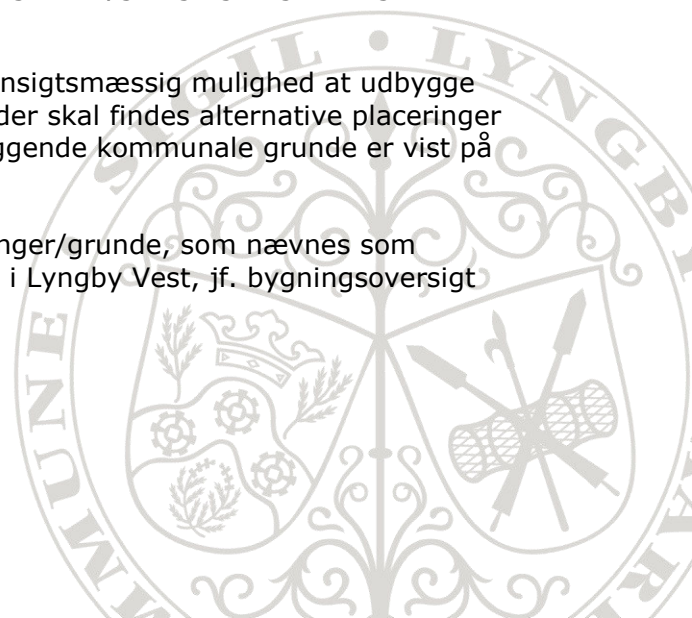
Analysemetoder er designet efter dialog med eksterne tekniske rådgivere, herunder er tidsplaner justeret og delopgaver er blevet præciseret.

Ad 1) Muligheder for udbygning på de kommunale grunde i skolens område og Engelsborgskolens behov for udbygning

Muligheden for at etablere yderligere kapacitet i de kommunale bygninger omkring Engelsborgskolen, herunder et borgerforslag med en tårnbygning på Engelsborgskolen, vil blive undersøgt gennem to perspektiver: Områdets mulige udbygning og Engelsborgsskolens behov for udbygning.

Formålet er at få kortlagt, om det er en realistisk og hensigtsmæssig mulighed at udbygge Engelsborgsskolen på de kommunale grunde, eller om der skal findes alternative placeringer eller løsninger. Engelsborgskolen og omfanget af nærliggende kommunale grunde er vist på vedlagte kort (bilag).

Forvaltningen registrerer og screener løbende de bygninger/grunde, som nævnes som potentielle mulige skolebygninger/skoleregnede grunde i Lyngby Vest, jf. bygningsoversigt (bilag).



a. Områdets mulige udbygning - et volumenstudie

Områdets mulige udbygning vil blive analyseret ved at fokusere på, om det er muligt at etablere yderligere kapacitet til skoleformål indenfor kommuneplanens rammer og intentioner for byudvikling. Det politiske opdrag fastlægges i udarbejdelse af og beslutningen om "Principper for skolebyggeri i LTK", se nedenfor.

Mulighedsstudiet gennemføres indledningsvis i form af et såkaldt volumenstudie, hvor bebyggelsesmuligheder vurderes. Senere suppleres med andre tekniske undersøgelser. Målet er at tilvejebringe scenarier, der bl.a. præciserer:

- Modeller for placering af bygningsvolumener i 2-3 forskellige typologier for bybygning. Typologier, dvs. bestemte, karakteristiske typer som fx fortætning af skoleområdet gennem tårnbyggeri og friholdelse af grønne friarealer på terræn eller fortætning gennem bebyggelse i 2-3 etager på nuværende friareal og etablering af friarealer på bygningsterrasser.
- Fordele og ulemper for naboer og brugere i forhold til skyggeforhold, trafik, intern færdsel mv., dvs. en vurdering af om bebyggelsen kan indpasses i og være en tilgift til byområdet indenfor kommuneplanens rammer og intentioner.
- Vurdering af i hvor høj grad udbygningsscenariet er velegnet til skoleformål ud fra en teknisk og pædagogisk betragtning.

Ud fra ovenstående vurderes det hensigtsmæssige antal mulige ekstra etagemeter på de kommunale ejendomme. Analysen vil tage udgangspunkt i "Principper for skolebyggeri i LTK", og analysen vil overordnet sandsynliggøre, hvorvidt scenariets bygningstypologi kan opfylde et funktionsprogram for skolen. Det må påregnes, at en fortætning kan forudsætte nedrivning eller ombygning af eksisterende bybyggelse. Derfor defineres også antallet af eksisterende etagemeter, som nedrives, ombygges eller bevares.

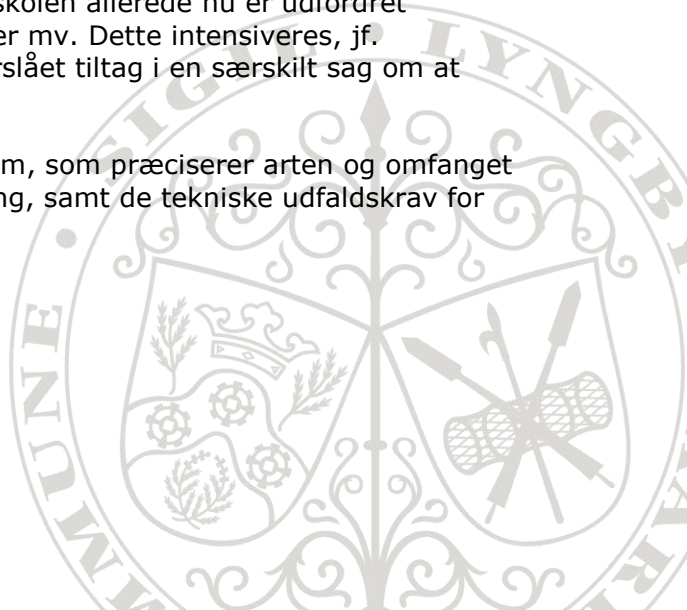
Senere undersøgelser vil blive baseret på et konkret funktionsprogram, se nedenfor. Det indebærer en vurdering af, om funktionsprogrammets funktioner i art og omfang kan placeres hensigtsmæssigt på grundene med en anvendelig sammenhæng og nærhed, hvor det er ønskeligt. Dette suppleres af andre analyser fx analyse af tekniske begrænsninger, herunder forureningsforhold, samt beregning af økonomi, fastlæggelse af forretningsmodel mv.

b. Engelsborgsskolens behov for udbygning - et funktionsprogram

Skolens behov for udbygning skal defineres i et byggeprogram, hvis det besluttes at gennemføre et anlægsprojekt. Dette arbejde er omfattende. Derfor vil der indledningsvis blive udarbejdet et funktionsprogram, som skal kunne benyttes til at kvalificere udbygningsscenarierne.

Funktionsprogrammet skal tage udgangspunkt i skolens nuværende situation, den forventede udvikling i elevtal (Befolkningsprognosen 2018) og "Principper for skolebyggeri i LTK". Funktionsprogrammet fastlægger konkrete og specifikke krav til, hvorledes Engelsborgsskolens fremtidige behov skal opfyldes. Udgangspunktet er, at skolen allerede nu er udfordret kapacitetsmæssigt og i forhold til indretning af faglokaler mv. Dette intensiveres, jf. elevtalsprognoser, i de kommende år. Derfor er der forslået tiltag i en særskilt sag om at tilvejebringe midlertidig ekstra kapacitet.

Senere arbejde vil være fastlæggelse af et byggeprogram, som præciserer arten og omfanget af nødvendige ekstra etagemeter, nedrivning, ombygning, samt de tekniske udfaldskrav for skolebyggeriet.



Ad 2) Muligheder for at etablere yderligere skolekapacitet på Nybrovej 110 og VUC - scenarier
Muligheden for at tilvejebringe yderligere kapacitet ved at etablere en afdeling for 7.-9. klasse fra Engelsborgskolen på Nybrovej 110 samt brug af VUCs faglokaler vil blive undersøgt gennem følgende analyser. Placering af Nybrovej 110 og VUC er vist på vedlagte (bilag).

- Arkitektonisk analyse af de eksisterende bygninger på Nybrovej 110 med sigte på at vurdere potentialet i forhold til folkeskoledrift. Et element er at udarbejde overordnede ideoplæg (2-3 scenarier)
- Planmæssig vurdering af scenarierne
- Udvikling af forretningsmodeller ift. mulighederne for leje, skræddersyet leje, køb mv.
- Udregning af business case

Arbejdet vil gennemføres i dialog med VUC Lyngby (Nybrovej 114) og Nordea Ejendomme (kontorbygning på Nybrovej 110), idet udvikling af hensigtserklæring mellem VUC og Lyngby-Taarbæk Kommune om udleje af faglokaler samt dialog om muligheder for leje eller køb af Nybrovej 110 forventes at afvente yderligere politisk stillingtagen.

Ad 3) Udarbejdelse af "Principper for skolebyggeri i LTK" (tidligere benævnt pædagogisk byggeprogram)

Mulige løsninger for at tilvejebringe den nødvendige fremtidige skolekapacitet i Lyngby Vest området skal tage afsæt i "Principper for skolebyggeri i LTK". Heri beskrives de overordnede pædagogiske krav til kommunens skolebyggeri, herunder særlige funktionelle krav til skolens rum og disponering for ift. skolernes aktiviteter. "Principper for skolebyggeri i LTK" kan både anvendes i forhold til løsningen af kapacitetsudfordringen i Lyngby Vest og i forhold til kommunens øvrige skoler og derved det samlede skolevæsen.

Formålet med "Principper for skolebyggeri i LTK" er at få uddybet de pædagogiske intentioner, ønsker og overvejelser, som skal danne grundlag for skoleudbygninger i kommunen, samt at få fastlagt principielle pædagogiske og undervisningsmæssige prioriteringer, der kan danne grundlag for skolebygningernes fremtidig bygningsindretning og danne norm for arealmæssig programmering af skolebyggeri.

Emner i "Principper for skolebyggeri i LTK" samt en tids- og aktivitetsplan fremgik af bilag, som blev behandlet af Børne- og Ungdomsudvalget den 8. februar 2018. Forvaltningen gør opmærksom på, at tidsplanen vil blive justeret.

Forslag til videre proces

Forvaltningen foreslår, at delanalyserne foretages i samarbejde med eksterne rådgivere. Der vil i forløbet blive inddraget både skoleledelse, elever samt andre interessenter i et intensivt, tidsoptimeret forløb. Forvaltningen stiler imod at kunne sammenfatte resultaterne af de tre delanalyser i en konklusion til politisk drøftelse, ideelt set i efteråret 2018.

Efter afslutning af delanalyserne igangsættes supplerende arbejde i 2018-2019 som fx analyse af tekniske begrænsninger, herunder forureningsforhold, samt beregning af økonomi, fastlæggelse af forretningsmodel mv.

Lovgrundlag

Etablering af skolekapacitet ved nybygning eller ved nyindrettelse og ændret anvendelse af eksisterende bygninger vil sandsynligvis kræve lokalplanlægning samt tillæg til kommuneplanen. Særsomt sag om dette forelægges Byplanudvalget på et senere tidspunkt. Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret. I hvilken forbindelse branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB92/AB18, ABT93/ABT18, ABR89/ABR18).

Økonomi

Anlægsudgifterne til udarbejdelse af forslag til en permanent løsning, der kan sikre den nødvendige kapacitet i Lyngby Vest, udgør i alt 3,0 mio. kr. - fordelt med 1,5 mio. kr. i 2018 og 1,5 mio. kr. i 2019. Udgifterne vedrører primært betaling af eksterne rådgivere i forbindelse med udarbejdelse af delanalyserne: mulighedstudie ifa. volumenstudie kombineret med funktionsprogram for Engelsborgskolen, scenarier for ombygning af Nyborvej 110, udarbejdelse af "Principper for skolebyggeri i LTK", samt igangsættelse af supplerende arbejde som fx analyse af tekniske begrænsninger, herunder forureningsforhold, samt beregning af økonomi, fastlæggelse af forretningsmodel mv.

Tabel. Bevillingsmæssige ændringer:

Anlægsbevilling	Økonomiudvalget	2018	2019	2020	2021	Varig?
Udarbejdelse af analyser	Kommunale Ejendomme	1.500	1.500			nej
I alt (kassen)		1.500	1.500			

(2018 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 22. marts 2018

Ad) 1-3 Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad) 1-3 Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-3) 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

- Kort over Engelsborgskolen
- Kort over Nybrovej 110 og VUC
- Bygningsoversigt



Punkt 15**Oprettelse af ekstra 1. klasse på Virum Skole 2018/2019 (Beslutning)****Resumé**

I denne sag skal det besluttet om der skal oprettes en ekstra 1. klasse på Virum Skole pr. 1. maj 2018 grundet øget elevindskrivning på årgangen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at der oprettes en ekstra 1. klasse på Virum Skole pr. 1. maj 2018.

Sagsfremstilling

I sag nr. 9 på Børne- og Ungdomsudvalget d. 8. februar blev det besluttet, at give dispensation for at klassekvotienten i 1. klasserne på Virum Skole kunne gå op til 28 elever i hver af de fire 1.klasser med henblik på, at kunne indskrive to tilflytterbørn – med efterfølgende risiko for klassedeling, hvis der kom én elev mere.

Allerede nu forventes det, at tilflytningen af elever til Virum Skole vil medføre, at der vil skulle oprettes en 1. klasse mere (bliver til 2. klasse skoleåret 2018/2019). Af pædagogiske og planlægningsmæssige årsager, er der skolens og skolebestyrelsens ønske, at der allerede pr. 1. maj 2018 dannes én ekstra 1. klasse på Virum Skole, således at eleverne i 1. klasserne har fundet sig til rette i de nye klasse, med nye klassekammerater og lærere, inden de starter i 2. klasse efter sommerferien.

Forvaltningen forslår derfor, at der oprettes én ekstra 1. klasse på Virum Skole pr. 1. maj 2018.

Lovgrundlag

Folkeskoleloven.

Økonomi

En 1. klasse udløser en årlige takst på 666.000 kr. - svarende til kassetaksten for en 0 - 3. klasse. Ved dannelsen af en ekstra klasse reduceres klassekvotienten tilsvarende og 20+ tilskuddet reduceres derfor med 535.000 kr. - svarende til 26.744 kr. x 20 elever. Nettoudgiften til den ekstra klasse på Virum Skole bliver dermed 131.000 kr. pr. år. Da klassen dannes pr. 1. maj udgør udgiften 88.000 kr. i 2018 - svarende til 8 måneders drift. I 2019 udgør udgiften de fulde 131.000 kr. Fra 1. august 2020 bliver klassen til 4. årgang og kassetaksten stiger til 751.000 kr. årligt - nettoudgiften bliver derfor 216.000 kr. for et helt skoleår.

Overskrift	Udvalg/Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022	Varig?
Ekstra 1. klasse - Virum Skole	Børne- og Ungdomsudvalget Skoler og Klubber	88,0	131,0	166,0	216,0	216,0	Ja
I alt (kassen)		88,0	131,0	166,0	216,0	216,0	

(2018 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Børne- og Ungdomsudvalget, den 22. marts 2018**

Anbefalet, idet Virum skoles ledelse og bestyrelse har bedt om det.

Charlotte Shafer (C) var fraværende.



Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Anbefalet.

Finansiering af drift sker via provenu af salg af HMN Naturgas A/S jf. sag nr. 2.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Økonomiudvalgets anbefaling af 5. april 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).



Punkt 16**Etablering af midlertidig kapacitet til ekstra klasser på Engelsborgskolen
(Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen forelægger henholdsvis resultat af en kapacitetsanalyse af Engelsborgskolen samt et forslag til etablering af midlertidig ekstra kapacitet til ekstra 5. spor på skolen. Løsningsforslaget indebærer etablering af pavillonbyggeri, som kan være i brug i 4 år, herunder nedtagning af pavillon opsat i 2017. I tillæg til løsningsforslaget skal behovet for ekstra faglokaler mv. afklares i i 2018 med henblik på at gennemføre en byggesag og ibrugtagning i 2019. Der vil blive forelagt en sag om den samlede anlægsøkonomi for ekstra faglokaler mv. ultimo 2018. Formålet med disse tiltag er at skabe kapacitet til ekstra 0. klasser i skoleårene 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021 og 2021/2022, samt for at der i perioden frem til 2021 kan udvikles modeller for en permanent løsning af Engelsborgskolens kapacitetsudfordringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling på 5,6 mio. kr. i 2018 til at gennemføre den beskrevne løsningsmodel på Engelsborgskolen, der finansieres af kassebeholdningen
2. der afsættes samlet 4,5 mio. kr. til afledte driftsudgifter i skoleårene 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021 og 2021/2022, der finansieres af kassebeholdningen
- 3, der gives en anlægsbevilling på 1,0 mio. kr. i 2018 til at gennemføre behovsafløsning og indledende projektering af bygningsmæssige ændringer af faglokalekapacitet mv., der finansieres af kassebeholdningen
4. der deponeres 6,9 mio. kr. i 2018, der reduceres i løbet af lejeperioden for helt at bortfalde ved ophør af lejemål i 2022, og deponeringen finansieres af kassebeholdningen.

Sagsfremstilling*Historik*

Kommunalbestyrelsen besluttede i *januar 2017* i forbindelse med sag om klasseskabelsen i et fælles distrikt for 2017/2018, at der oprettes en ekstra 0. klasse på Engelsborgskolen i skoleåret 2017/2018. I *marts 2017* blev de bygningsmæssige konsekvenser af beslutningen konkretiseret, herunder at der skulle tilvejebringes ekstra SFO-kapacitet ved opførelse af en pavillon på skolens matrikel for skoleåret 2017/2018. Der blev samtidig givet en anlægsbevilling på 1,35 mio. kr. til formålet.

I *april 2017* besluttede Kommunalbestyrelsen ved behandling af sag om forslag om ændret rækkefølge for projekter i planen for arealoptimering og genopretning at give en anlægsbevilling på 2 mio. kr. til en indledende kapacitetsanalyse og ideoplæg på Engelsborgskolen. Kapacitetsanalysen skulle blandt andet komme med et bud på behovet for ekstra faglokaler, når den ekstra 0. klasse i skoleåret 2017/2018 når til 4. klasse. Kapacitetsanalysen påbegyndtes i maj 2017 med henblik på fremlæggelse af ideoplæg i marts 2018. Et eventuelt byggeri af ekstra faglokaler blev besluttet placeret i skoleåret 2019/2020 og 2020/2021.

I *juni 2017* godkendte Kommunalbestyrelsen rammerne for projekt om placering af en ekstra 0. klasse på Engelsborgskolen i 2017/2018, herunder at der samtidig med tilvejebringelse af ekstra kapacitet til den ekstra 0. klasse også skulle arbejdes med mere kapacitet til det allerede eksisterende 5. spor på 4. klassetrin, når denne klasse når op til udskolingen.

Med baggrund i et meget stort pres på skolekapaciteten samt en række henvendelser fra borgere med skolesøgende børn revurderede Kommunalbestyrelsen i *november 2017* antallet af nye 0. klasser for skoleåret 2018/2019. Konkret besluttede Kommunalbestyrelsen, at princippet om ikke at have mere end 4 spor skulle opretholdes, og at der skulle arbejdes med hvordan, der kan gøres plads til en ekstra 0. klasse (5 spor) på Engelsborgskolen i skoleåret

2018/2019, således at ingen børn i Lyngby V tvinges til at gå i skole øst for omfartsvejen. Samtidig blev besluttet, at der i første kvartal 2018 forelægges sag om en permanent løsning, der sikrer den nødvendige kapacitet i Lyngby V. I januar 2018 besluttede Kommunalbestyrelsen endeligt, at der oprettes en ekstra 0. klasse - dvs. 5 0. klasser - på Engelsborgskolen i skoleåret 2018/2019.

Forvaltningen forelægger som opfølgning på Kommunalbestyrelsens beslutninger henholdsvis resultat af kapacitetsanalysen samt forslag til etablering af midlertidig ekstra kapacitet til de ekstra 5. spor på Engelsborgskolen. Sag om en permanent løsning, der sikrer den nødvendige kapacitet i Lyngby V., adresseres i en særskilt sag.

Hovedkonklusion på kapacitetsanalysen af Engelsborgskolen

Arkitektfirmaet LAIKA har gennemført en analyse af Engelsborgskolens bygningsfysik. Analysen er udarbejdet med udgangspunkt i retningslinjer for etablering af en ny skole i Københavns Kommune. Konkret er Engelsborgskolens lokaleantal og areal sammenholdt med Københavns Kommunes funktionsprogram for nybygning, tilbygning og ombygning af skoler.

Kapacitetsanalysen viser, at skolens samlede bygningsareal allerede er underdimensioneret fysisk som 4-sporsskole med ca. 20 pct. Den overordnede brugbarhed af Engelsborgsskolens nuværende lokaler ift. funktionel anvendelighed og størrelse er også vurderet. LAIKA peger på, at det vil være hensigtsmæssigt at øge antallet af toiletter med op til 50 pct. Klasselokaler kan generelt rumme 24 og ikke 28 elever. Det ville være hensigtsmæssigt med en rummelighed på op til 28 elever i forhold til kommunens samlede planlægning. Faglokalers størrelse er små, og faget "håndværk og design" kan ikke gennemføres som anbefalet i Folkeskolereformen, idet funktioner til de to fagretninger er placeret adskilt på skolen. Idræt gennemføres blandt andet i Engelsborghallen, men dette begrænses i for høj grad af, at hallen tillige benyttes til foreningsidræt. For nuværende benyttes Multihallen af foreningsidræt fra kl. 16, mens badmintonhallen benyttes af foreninger fra kl. 10 de fleste hverdage.

Resultatet af kapacitetsanalysen betyder, at der hverken kan tilvejebringes midlertidig eller permanent ekstra kapacitet inden for den nuværende bygningsfysik.

Analyserapport fra LAIKA er bilagt.

Forslag til etablering af ekstra midlertidig kapacitet frem til 2021/2022

Forvaltningen har arbejdet med et løsningsforslag, hvor der ved opsætning af en pavillon på skolens nordvestlige areal etableres ekstra kapacitet til de af Kommunalbestyrelsen besluttede ekstra 5. spor:

- Ekstra 0. klasse i skoleåret 2017/2018
- Ekstra 0. klasse i skoleåret 2018/2019
- 5. spor på 4. klassetrin i skoleåret 2017/2018

I løsningsforslaget er derudover indarbejdet kapacitet, så det er muligt at oprette ekstra 0. klasser i yderligere to skoleår. Dette er valgt med baggrund i de aktuelle prognoser, der tilsiger et fortsat pres på kapaciteten også i efterfølgende år samt det forhold, at skolen allerede er meget presset på kapaciteten og derfor alt andet lige med fordel kan få lidt ekstra "luft".

Dertil kommer, at et eventuelt nybyggeri af ekstra kapacitet i en permanent løsningsmodel for Engelsborgskolen tidligst vil kunne etableres efter en tidshorisont på 4 år, hvorfor der indtil da vil skulle være den nødvendige midlertidige kapacitet. Det vil desuden være unødigt dyrt at tilvejebringe ekstra kapacitet successivt, ligesom små bygningsenheder, der er separat placeret, er dyre at drifte med de nødvendige personaleressourcer.

Således er den pavillon, som blev etableret i 2017, brugt meget lidt, idet der skal afsættes særskilte personaleressourcer for at udnytte den lille merkapacitet. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at bygningsenheder bør have en minimumsstørrelse, således at enheden økonomisk bæredygtigt kan få tildelt personale hele dagen, som er en forudsætning for, at enheden bliver udnyttet i den samlede åbningstid.

Med baggrund i ovenstående er vurderet hvor meget lokalekapacitet, der er brug for i indskolingen til og med skoleåret 2020/2021, tillagt behovet for ekstra lokalekapacitet til aflastning af skolens i forvejen udfordrede lokalekapacitet.

Det afledte behov for ekstra faglokalekapacitet på mellemtrinnet og i udskolingen er ikke vurderet og indgår derfor ikke i løsningsforslaget beskrevet ovenfor. Forvaltningen foreslår, at faglokalekapaciteten på Engelsborgskolen - endelig behovsvurdering og projektering - prioriteres efterfølgende. Det betyder, at det skitserede løsningsforslags formål således alene er at skabe kapacitet til en ekstra 0-klasse i 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021 og 2021/2022.

Løsningsforslaget omfatter følgende bygningsfysiske forhold:

- a) Der opsættes pavillon på skolens nordvestlige areal til ekstra klasser i 2018, 2019 og 2021 (basislokaler og ekstra toiletkapacitet)
- b) I den nye pavillon tilvejebringes også basislokalekapacitet til den ekstra 0. klasse, der blev oprettet i 2017
- c) Pavillon opsat i 2017 nedtages i 2018
- d) Pavillon indrettes, så den benyttes som SFO efter skoletid
- e) Overkapacitet i 2019 og i 2020 kan anvendes til genhusning, mens faglokaler bygges om mv.

Løsningsforslaget medfører, at der skal gennemføres færrest mulige byggesager fremfor en række successive udbygningsager. Derved begrænses transaktionsomkostninger, ligesom skolens drift forstyrres mindst muligt.

Pavillonløsningen med plads til de 4 basislokaler og tilhørende fællesareal er vist i bilag.

Forslag til vurdering af afledt behov for ekstra faglokalekapacitet på mellemtrinnet og i udskolingen

Løsningsforslag for ekstra faglokalekapacitet foreslås udarbejdet i 2018 med henblik på at gennemføre projektering og udførelse, således at de ændrede bygningsfaciliteter kan ibrugtages sommeren 2019. Forslaget indebærer, at der i 2018 indgås aftale med ekstern rådgiver om at vurdere behov for bygningsmæssige ændringer til ekstra faglokalekapacitet mv. Forvaltningen vil på baggrund heraf vende tilbage med en anlægssag i 4. kvartal 2018.

Lovgrundlag

Etablering af midlertidige løsninger vil kræve dispensation fra eksisterende lokalplan. Særskilt sag forelægges for Byplanudvalget i april 2018. Ombygninger, herunder evt. som følge af ændrede anvendelser af lokaler/lokaliteter, skal følge bygningsreglementets regler. Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret. I hvilken forbindelse branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB92/AB18, ABT93/ABT18, ABR89/ABR18).

Økonomi

Økonomi vedrørende etablering og afledte driftstudgifter af ny pavillon samt nedtagning af eksisterende pavillon

Anlægsudgifterne er beregnet som skøn ud fra nøgletal for rådgivning, byggesagsgebyr og tilladelser, nedtagning af pavillon opsat i 2017, etablering af pavillonbyggeri i 2018,

nedtagning af pavillon i 2022, tilslutningsudgifter, kloak, retablering af terræn, ekstra cykelstativer, flytning af boldbur, allriskforsikring, slutrengøring, flytteudgifter og puljebevilling til klassesæt (70.000 kr til indretning per basislokale), øvrige omkostninger og 30 pct. til uforudsigelige udgifter. Der foreligger skøn fra rådgiver, men ikke tilbud fra entreprenør, og derfor indeholder de uforudsigelige udgifter en pulje til markedsrisiko. Anlægsudgifterne er samlet estimeret til 5,6 mio. kr. fordelt på 2018 og 2022.

Afledt drift af pavilloner er beregnet som skøn ud fra kommunens nøgletal for leje af pavilloner, forsyningsudgifter til el, vand og varme og bygningsforsikring. Der afsættes en forholdsmæssig leje per år ift. lejeperiodens årlige længde. Den afledte drift estimeres til 1,1 mio. kr. pr. normalår - ialt ca. 4,5 mio. kr. i den 4-årige periode, hvor der er en pavillonløsning.

Økonomi vedrørende etablering af ekstra faglokaler

Anlægsudgifterne til vurdering af behov for ekstra faglokalekapacitet på mellemtrinnet og i udskolingen er estimeret ud fra det forventede timeforbrug til behovsafdækning, ideoplæg, dispositionsforslag, projektforslag og forprojekt. Berigtigelse af honorar til disse faser vil forventeligt indgå i den samlede anlægssag om bygningsmæssige ændringer af faglokaler mv, som fremlægges i 4. kvartal 2018. Anlægsudgifterne er estimeret til 1 mio. kr. Anlægsudgifter til etablering af ekstra faglokalekapacitet mv. samt estimat over afledt drift fremlægges i 4. kvartal 2018.

Økonomi vedrørende deponering

Kommunens indgåelse af aftaler om leje af pavilloner opfattes som lån, når disse erstatter en kommunal anlægsudgift. I Lånebekendtgørelsen er der givet mulighed for, at kommunerne kan indgå lejeaftaler m.v. mod deponering. Dette skal ses på baggrund af, at kommuner, såfremt de råder over likviditet svarende til det lejedes eller leasedes værdi, alternativt kunne have købt anlægsaktivet.

Ved indgåelse af lejeaftaler skal det deponerede beløb svare til den højeste af følgende værdier af enten opførelsesomkostningerne/anskaffelsesomkostningerne for de benyttede ejendomme, lokaler m.v. eller værdien af de benyttede ejendomme, lokaler m.v. ifølge den senest foretagne offentlige vurdering ved aftalens indgåelse. Det er vurderet, at nybyggeri af pavillon svarer til 30.000 kr. pr. kvm., hvilket giver en deponeringsværdi på 6,9 mio. kr. Deponeringen reduceres med 4 pct. pr. år for at blive fjernet helt, når lejeperioden ophører.

Samlet økonomi

Samlet set giver den foreslåede pavillonløsning et anlægsbehov på 6,6 mio. kr. og et afledt driftsbehov på 4,5 mio. kr. for perioden 2018-2022, der forslås finansieret afkassen.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetso mråde	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	Var ig
Anlægsudgifter								
Anlægsudgi ØU fter til etablering af pavilloner		3.989				1.565	5.554	Nej
Anlægsudgi ØU fter til nye faglokaler - rådgiver		1.000					1.000	Nej

honorar							
Anlægsudgifter i alt		4.989				1.565	6.554
Afledte driftsudgifter							
Nye Pavilloner	ØU / Kommunale ejendomme	517	1.033	1.033	1.033	517	4.132
Nye Pavilloner	BUU / Skoler	49	99	99	99	49	395
Afledte driftsudgifter i alt		566	1.132	1.132	1.132	566	4.527
Deponering		6.875	-275	-275	-275	-6.050	0

(2018 P/L-niveau, t. kr.)

Specifikation af ovenstående udgifter fremgår af vedlagte økonomibilag.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 22. marts 2018

Ad) 1-4 Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad) 1-4 Anbefalet.

Finansiering af drift sker via provenu af salg af HMN Naturgas A/S jf. sag nr. 2.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-4) Økonomiudvalgets anbefaling af 5. april 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

- Engelsborgsskolen - Nu Situationen
- Engelsborgsskolen Ideoplæg Pavilloner
- Økonomibilag



Punkt 17**Kvalitetsrapport for skoleområdet 2017 (Beslutning)****Resumé**

Kommunalbestyrelsen skal hvert andet år udarbejde en kvalitetsrapport, som bl.a. skal understøtte systematisk evaluering og kvalitetsudvikling af skolerne og skolevæsenet som helhed. Overordnet set tegner kvalitetsrapporten et positivt billede af et velfungerende skolevæsen, hvor eleverne generelt set både trives og opnår særdeles gode faglige resultater, og hvor forældrene generelt har en høj tilfredshed med deres barns skole og fritidstilbud. Kvalitetsrapporten peger dog samtidig på en række udfordringer for kommunens skolevæsen. Sagen sammenfatter rapportens hovedpointer og peger på en række opmærksomhedspunkter, som forvaltningen vurderer, der er behov for at tage hånd om fremadrettet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. kvalitetsrapporten for Lyngby-Taarbæk Kommunes skolevæsen 2017 godkendes
2. forvaltningen arbejder videre med de opmærksomhedspunkter, som er nævnt i sagen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har ifølge folkeskoleloven ansvar for at udarbejde en kvalitetsrapport for kommunens skolevæsen hvert andet år (bilag). Kvalitetsrapporten skal understøtte systematisk evaluering af kvaliteten af kommunens skolevæsen og danne grundlag for dialog om og kvalitetsudvikling af skolerne og skolevæsenet som helhed.

Kvalitetsrapporten skal via en række obligatoriske oplysninger bl.a. belyse, i hvilken grad kommunens skoler opfylder målsætningerne i folkeskolereformen om at udfordre alle elever, så de bliver så dygtige, som de kan, at mindske betydningen af social baggrund og at styrke elevernes trivsel. Kvalitetsrapporten for Lyngby-Taarbæk Kommune indeholder ud over de obligatoriske oplysninger også en række supplerende oplysninger, der skal være med til at give et mere fyldestgørende billede af kvaliteten i kommunens skolevæsen.

Særdeles flotte faglige resultater

Overordnet set tegner kvalitetsrapporten for Lyngby-Taarbæk Kommunes skoler 2017 et positivt billede af et velfungerende skolevæsen, hvor eleverne generelt set både trives og opnår særdeles gode faglige resultater, og hvor forældrene generelt har en høj tilfredshed med deres barns skole og fritidstilbud.

Hvad angår de faglige resultater var karaktergennemsnittet i kommunen ved afgangsprøven i 2017 på tværs af skoler og prøvfag landets højeste og lå 1,4 karakterpoint over landsgennemsnittet. Eleverne klarer sig generelt set også godt i de nationale tests: Kommunen opfylder som helhed den nationale målsætning om, at mindst 80 pct. af eleverne er gode til læsning og matematik, og eleverne opfylder i nogen grad reformens målsætninger om, at andelen af de allerdygtigste skal stige år for år, samt at andelen af elever med dårlige resultater skal falde år for år. Folkeskolereformens målsætning om, at alle elever opnår mindst 02 ved afgangsprøverne i Dansk og Matematik, opfyldes for 97 pct. af eleverne. Kommunens skoler har med få undtagelser inden for de seneste tre år præsteret forventeligt eller over forventet niveau ved afgangsprøverne set i forhold til deres socioøkonomiske reference. Endelig viser rapporten også, at eleverne generelt har gode resultater inden for de prøvfag, der er i fokus i forbindelse med implementeringen af Naturfagsstrategien.

Kvalitetsrapporten peger dog samtidig på en række udfordringer for kommunens skolevæsen, som forvaltningen mener, der er behov for at tage hånd om.

Store forskelle i resultater på tværs af skoler

Først og fremmest viser kvalitetsrapporten, at de flotte faglige resultater ved afgangsprøverne dækker over betydelige forskelle skolerne imellem, herunder også i undervisningseffekten. På

to af kommunens skoler har eleverne over en treårig periode konsekvent præsteret signifikant bedre end forventet (Virum Skole og Engelsborgskolen), mens én skole (Lindegårdsskolen) i 2017 præsterede dårligere end forventet. Det afspejler sig i store forskelle i karakterniveauet ved afgangsprøverne – og altså større forskel end skolernes forskellige elevgrundlag kan forklare. Forskellen slår også igennem i andelen af elever, der har opnået mindst 02 i Dansk og Matematik og dermed har sikret sig muligheden for at kunne starte på en erhvervsuddannelse. På Lindegårdsskolen opnåede kun fire ud af fem elever dette adgangsgivende resultat i 2017, på Trongårdsskole var andelen 93 pct., mens 98-100 pct. på de øvrige seks skoler med udskoling kom i mål med mindst 02.

Forvaltningen vil fremadrettet have et særligt fokus på denne forskel mellem skolerne, herunder ved fortsat at følge systematisk op på den enkelte skoles faglige resultater og understøtte skoler med udfordringer på dette område. Forvaltningen vil desuden fortsat have et fokus på, at skolerne lærer af hinanden og deler de gode erfaringer.

Forskelle i resultater på tværs af køn

Ud over de betydelige forskelle mellem skolerne viser rapporten også en systematisk forskel i drenges og pigers resultater ved afgangsprøverne. Pigerne klarer sig samlet set væsentligt bedre end drengene i Dansk, og når man ser på de bundne prøver samlet set. Drengene klarer sig omvendt en smule bedre end pigerne i Matematik, men karakterforskellen mellem de to køn er langt mindre i Matematik end i Dansk. Mønsteret har været det sammen igennem de seneste tre år, og pigernes forspring er kun blevet større i den treårige periode. Forskellen ses også nationalt.

Forvaltningen ser to særlige opmærksomhedspunkter i dette, som der er behov for at adressere: På den ene side hvorfor drengene generelt får markant ringere resultater end pigerne i Dansk. Og på den anden side hvordan vi styrker pigernes interesse for matematik, jf. også Naturfagsstrategiens ambitioner. Forvaltningen vil undersøge, om der er særlige tiltag, der bør igangsættes på området, og som kan imødekomme udfordringerne.

For få elever kommer i gang med ungdomsuddannelse

Kvalitetsrapporten viser også, at andelen af unge fra Lyngby-Taarbæk Kommune, der er i gang med en ungdomsuddannelse 15 måneder efter 9. klasse ligger på 88 pct. for afgangsårgangen 2015. Og at andelen, der – ud fra prognosen – forventes at have fuldført en ungdomsuddannelse inden for seks år efter afsluttet 9. klasse ligger på 86 pct. for afgangsårgangen 2016. Det er lavt set i forhold til det store potentiale, der er blandt kommunens unge målt ud fra de meget flotte faglige resultater ved bl.a. afgangsprøverne og den høje andel elever, der får 02 i både Dansk og Matematik og derved formelt set har de adgangsgivende kompetencer til at starte på en ungdomsuddannelse.

Forvaltningen ser et vigtigt opmærksomhedspunkt her, som det er relevant at få undersøgt nærmere og få sat ind over for. Tallene rejser bl.a. spørgsmål om, hvad der er på spil hos de elever, som ikke er kommet i gang med en ungdomsuddannelse eller er faldet fra. Den kommende Ungeanalyse vil kaste lys over nogle af disse forhold, herunder hvilken type elever, der gemmer sig bag statistikken, hvad årsagerne er til, at de ikke er i gang med en ungdomsuddannelse, og hvad der er blevet gjort for at hjælpe dem, samt hvad der kan gøres fremadrettet for at støtte de unges vej videre ind i uddannelsessystemet.

Fokus på mulige mentale sundhedsudfordringer

Forvaltningen vurderer desuden, at det i forlængelse af ovenstående er vigtigt med en opmærksomhed på elevernes mentale sundhed. I skyggen af de høje faglige resultater ligger der også en risiko for, at der blandt eleverne kan opstå en "præstationskultur", som bl.a. kan have betydning i relation til angstproblematikker.

Få elever vælger en erhvervsuddannelse efter grundskolen

Rapporten viser også, at kun ca. syv pct. af de unge i Lyngby-Taarbæk Kommune søger ind på en erhvervsuddannelse efter grundskolen. Hvis flere unge starter på en erhvervsuddannelse, kan det være med til at mindske frafald på ungdomsuddannelserne, og det kan være muligheden for nogle af de unge, der ellers ikke er kommet i gang med en ungdomsuddannelse.

Forvaltningen vil i forlængelse heraf have fokus på, at skolerne får styrket nogle af de erhvervsrettede elementer i undervisningen, som dels kan lede flere unge i retning af en erhvervsuddannelse, dels kan være med til at øge mulighederne og motivationen hos de elever, vi ellers risikerer at tabe fagligt – fx erhvervspraktik, virksomhedssamarbejde, en styrkelse af de praktiske fag i skolen, mere bevægelse og større medbestemmelse til eleverne i undervisningen.

Kompetencedækning som fortsat indsatsområde

Rapporten peger også på, at kommunen på tværs af fag og årgange i skoleåret 2016/17 havde en kompetencedækningsgrad på 91 pct. Målsætningen om fuld kompetencedækning (95 pct. eller mere), der skal nås i 2020, er i Lyngby-Taarbæk Kommune allerede nået for en række fag. Samtidig er der nogle fag, hvor målsætningen om 85 pct. kompetencedækning, som gjaldt for 2016/17, ikke er opnået. I lyset af dette vil det fortsat være et indsatsområde for forvaltningen at sikre en tilstrækkelig kompetencedækning i alle fag og i særdeleshed i de fag, som ligger inden for Naturfagsstrategiens område. Forvaltningen vil fortsat understøtte skolerne i at nå målene for kompetencedækning ved at give mulighed for kompetenceudvikling.

Organisering af specialtilbudsområdet

I Lyngby-Taarbæk Kommune har der i en årrække været arbejdet systematisk med at inkludere flest mulige børn i de almene skoler. Andelen af elever, der undervises i de almene skoler, har ligget på omkring 96 pct. de seneste år. Organiseringen af specialområdet vil fortsat være et opmærksomhedsområde for forvaltningen. I forlængelse af Forebyggelsesstrategien skal organiseringen og placeringen af specialtilbud tages op til overvejelse. Grundlaget herfor skal bl.a. opnås ved at analysere og udvikle den eksisterende visitationspraksis, herunder ved at afprøve nye mellemformer. Opgaven løses af forvaltningen i samarbejde med de eksisterende specialtilbud samt de understøttende funktioner i både Center for Uddannelse og Pædagogik og Center for Social Indsats.

Lovgrundlag

Jf. folkeskolelovens § 40a skal Kommunalbestyrelsen hvert andet år udarbejde en kvalitetsrapport. Kvalitetsrapporten skal beskrive skolevæsenets og de enkelte skolars niveau i forhold til nationale og lokalt fastsatte mål. Rapporten skal desuden indeholde en vurdering af niveauet og opfølgning herpå samt opfølgning på tidligere relevante kvalitetsrapporter. Kommunalbestyrelsen skal godkende kvalitetsrapporten senest 31. marts i lige kalenderår. Forud for godkendelsen skal der indhentes udtalelser om kvalitetsrapporten fra skolebestyrelserne. Kravene til indholdet i kvalitetsrapporten er beskrevet i bekendtgørelse nr. 698 af 23. juni 2014 om kvalitetsrapporter.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 22. marts 2018

Ad) 1-2 Anbefalet.





Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-2) 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

- Kvalitetsrapport for Lyngby-Taarbæk Kommunes skolevæsen 2017



Punkt 18

Nedrivning af daginstitution (Beslutning)

Resumé

Børnehuset Troldebo er i 2017 blevet genhuset fra adressen Mølleåparken 60 grundet kraftig skimmelvækst i bygningen. Der er nu foretaget en nærmere analyse af omfanget og karakteren af svampeangrebet samt de estimerede renoveringsomkostninger. Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, at bygningen - ud fra en totaløkonomisk betragtning - bør nedrives, og at der skal sigtes mod opførelse af en ny institution med baggrund i potentialerne ved nybygning på den eksisterende grund samt udviklingen i børnetallet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling på 2,0 mio. kr. til at nedrive den eksisterende daginstitutionsbygning, Mølleåparken 60. Bevillingen finansieres af kassebeholdningen
2. forvaltningen forelægger en sag i april 2018, hvor der peges på, hvordan der kan arbejdes videre med et projekt for opførelse af en ny daginstitution på Mølleåparken 60.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 23. november 2017 henholdsvis en akut, en midlertidig og en langsigtet genhusning af Børnehuset Troldebo, Mølleåparken 60. Beliggenhed er vist i bilag. Den akutte genhusningsperiode (fase 1) er afsluttet, og den midlertidige genhusning (fase 2) er etableret. Forslag til håndtering af den langsigtede genhusning (fase 3) er adresseret i en særskilt sag.

Forvaltningen orienterede i sagen til Kommunalbestyrelsen om den foreløbige vurdering af omfanget og karakteren af svampeangrebet i bygningen. Prøver blev udtaget af Teknologisk Institut i 2017 og viste forekomst af skimmelsvamp i tag og krybekælder. Skimmelsvampangreb på bygninger medfører risiko for et sundhedsskadeligt indeklima, og forvaltningen anbefalede derfor en øjeblikkelig genhusning af børn og personale i institutionen.

Efterfølgende har forvaltningen foretaget en nærmere vurdering af svampeangrebet på bygningen samt mulige løsningsforslag.

Vurdering af bygningens tilstand i forhold til omfanget af skimmelsvamp samt løsningsforslag
Mulige løsningsforslag til at håndtere skimmelsvampangrebet i Mølleåparken 60 er udarbejdet af en ekstern teknisk rådgiver (bilag). Analysen har belyst muligheder for at renovere eksisterende bebyggelse på Mølleåparken 60 eller at nedrive eksisterende bygning og opføre nybyggeri enten på samme adresse eller på anden grund, hvorved Mølleåparken kan frasælges.

Forekomsten af skimmelsvamp er i kraftig vækst i både krybekælder og tagkonstruktion i bygningen på Mølleåparken 60. Vedrørende krybekælderen vil løsningen være at ændre konstruktionen til en terrændækskonstruktion, hvilket er den bedste fremtidssikring, men også er den mest indgribende og omkostningstunge renovering. Denne løsning kræver for eksempel en total ombygning af de eksisterende gulve, vanskeligt støbearbejde samt omlægning af rør osv.

Vedrørende tagkonstruktionen er en fuld nedrivning og genetablering af hele tagkonstruktionen nødvendig, således at det bliver udført som "et varmt tag" for at få bedst mulig fremtidssikring.

Der er skitseret følgende 5 mulige tiltag (jf.bilag):

- Model A: Skimmelsvampsanering, opfyldning af krybekælder og nyt tag, øvrige bygningsdele berøres ikke.
- Model B: Skimmelsvampsanering, opfyldning af krybekælder, nyt tag samt ny klimasskærm/facader etableret uden på den eksisterende.
- Model C: Nedrivning af eksisterende bygning, opførelse af nyt modulbyggeri.
- Model D: Nedrivning af eksisterende bygning, opførelse af nyt stedspecifikt byggeri.
- Model E: Frasalg af eksisterende bygning og grund.

Ud fra en samlet totaløkonomisk betragtning er det forvaltningens vurdering, at det ikke er rentabelt at renovere den eksisterende bygning på Mølleåparken 60, og bygningen indstilles derfor til nedrivning. Af hensyn til sagens fremdrift foreslås de skimmelramte bygninger nedrevet så hurtigt som muligt. Dette for at begrænse de løbende afledte driftsomkostninger til en tom bygning.

Indstillingen om nedrivning skal også ses i lyset af potentialet ved at nybygge fremfor renovere og ombygge. Nedrivning anbefales desuden til fordel for salg af grund og bygninger, idet grunden vurderes som velegnet til opførelse af en ny daginstitution. Potentialet ved nybygning, herunder nybygning på den samme grund er kort uddybet nedenfor.

Potentiale ved nybyggeri fremfor renovering og ombygning

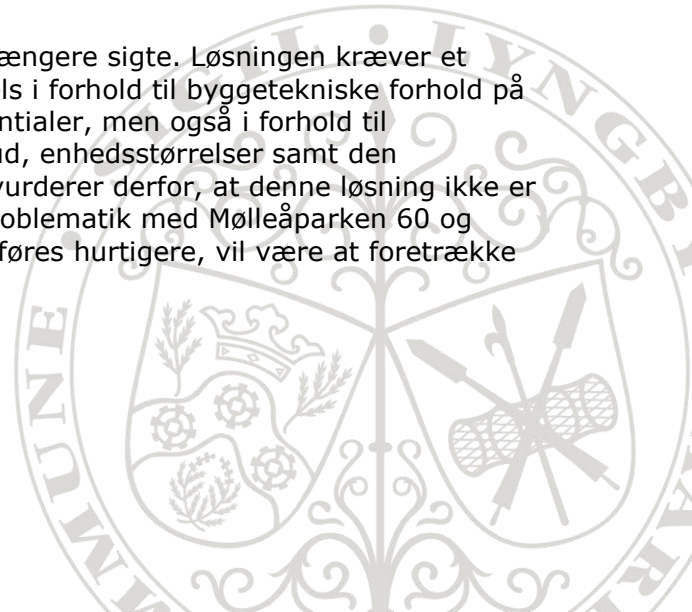
Ved nyt byggeri kan der skabes fysiske rammer, der optimalt understøtter den ønskede pædagogiske praksis og vision, og som ved funktions- og arealoptimering kan udvide daginstitutionens nuværende normering. Der er således mulighed for at bygge en både moderne og fremtidssikret daginstitution med plads til flere børn, end det nuværende Børnehus Troldebo har plads til.

En ny bygning kan opføres som et miljøcertificeret bæredygtigt byggeri med et optimeret indeklima, ideelt set som et passivhus, hvilket betyder, at der er meget lave driftsomkostninger i det lange tidsperspektiv. Ved nybyggeri vil der desuden kunne gennemføres tiltag, der understøtter kommunens LAR-strategi (lokal håndtering af regnvand, dvs. så tæt på kilden som muligt). En ny bygning kan derved optimere driftøkonomien per institutionsplads.

Placering af en daginstitution på Mølleåparken 60 sammenholdt med andre grunde i dagtilbudsdistriktet

Forvaltningen har undersøgt, om der er alternative placeringer af nybyggeri til Børnehuset Troldebo, eksempelvis på Nøjsomhedsvej 26. Sidstnævnte kræver dog en nærmere undersøgelse, blandt andet i forhold til forurening på grunden. Nøjsomhedsvej 26 ligger ved siden af to daginstitutioner Børnehuset Bulderby og Børnehuset Lille Ørholm, og dette giver mulighed for at samle flere af områdets daginstitutionstilbud, enten som én samlet enhed eller som en mere diffenretieret "børneby" opdelt i mindre enheder, men med fælles faciliteter som ikke kan bæres af de enkelte mindre institutioner alene.

Et nybyggeri af denne type kan være en løsning på et længere sigte. Løsningen kræver et længerevarende udrednings- og planlægningsforløb, dels i forhold til byggetekniske forhold på matriklen og eventuelle miljø- og driftsoptimeringspotentialer, men også i forhold til kommunens pædagogiske vision for daginstitutionstilbud, enhedsstørrelser samt den pædagogiske praksis nu og i fremtiden. Forvaltningen vurderer derfor, at denne løsning ikke er realistisk og dermed relevant i forhold til nuværende problematik med Mølleåparken 60 og Børnehuset Troldebo, hvor en løsning, der kan gennemføres hurtigere, vil være at foretrække ud fra børnetal, se nedenfor.



Grunden på Mølleåparken 60 har en meget attraktiv beliggenhed, tæt på grønne og rekreative områder, og Børnehuset Troldebo har af samme årsag været efterspurgt af forældre i området. Den er desuden placeret hensigtsmæssigt i forhold til skoledistrikt. Der er også andre grunde i området, der har potentiale, men det vil være tidskrævende og dermed forskyde ibrugtagningstidspunktet væsentligt, dersom forvaltningen skal gennemføre en bredere analyse, før der kan vælges en grund til et daginstitutionsbyggeri.

Børnetalsudvikling i dagtilbudsdistriktet

Prognosen for børnetalsudviklingen i dagtilbudsdistriktet Lundtofte viser en kraftig udvikling fra 2020 og frem. Fra 2021 overstiger antallet af børn i distriktet, der forventes at efterspørge en dagtilbudsplads, kapaciteten i distriktet. Det forventede behov for dagtilbudspladser fra 2021 og frem indikerer, at der er behov for en daginstitution på grunden på Mølleåparken 60 allerede nu.

Ydermere tilsiger prognosen, at dersom der opføres nybygning på Mølleåparken 60 med den samme kapacitet som i dag, så vil der blive behov for at igangsætte etablering af endnu en ny dagtilbudsbygning andetsteds i distriktet. Derfor kan der være rationale i at overveje en nybygning med større pladskapacitet.

Børnetalsudvikling for 0-5 årige i Lundtofte og Lyngby

Distrikt	Årstal	Årsgennemsnit	Kapacitet
Lundtofte	2018	682	681
	2019	670	681
	2020	679	681
	2021	702	681
	2022	721	681
	2023	742	681
	2024	767	681
	2025	793	681

Kilde: Befolkningsprognose 2017



Kilde: Dynasoft

Forslag til videre proces

Da det er forvaltningens vurdering, at der er behov for en ny daginstitutionsbygning allerede nu, vil forvaltningen forelægge en sag til april 2018, hvor der peges på, hvordan der kan arbejdes videre med et projekt for opførelse af en ny daginstitution på Mølleåparken 60.

Lovgrundlag

Det skal vurderes nærmere, om opførelse af ny daginstitution kan ske uden forudgående lokalplanlægning. Særsomt sag om dette forelægges Byplanudvalget på et senere tidspunkt.

Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt alm. aftaleret. I hvilken forbindelse branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB92/AB18, ABT93/ABT18, ABR89/ABR18).

Økonomi

Anlægsudgifterne til neddriving af Mølleåparken 60 er beregnet som skøn ud fra nøgletal for rådgivning, byggesagsgebyr og tilladelser, entrepriseudgifter, allriskforsikring, renholdelse af vej, øvrige omkostninger og 30 pct. til uforudsigelige udgifter. Der foreligger skøn fra rådgiver men ikke tilbud fra entreprenør, og derfor indeholder de uforudsigelige udgifter en pulje til markedsrisiko. Flytteudgifter fra Mølleåparken 60 til ny lokation forudsættes indeholdt i anden bevilling (Forslag til ændring af fase 3 af genhusning af Børnehuset Troldebo). Anlægsudgifter til nedrivning estimeres til 2,0 mio. kr. i 2018.

Afledt drift af Mølleåparkens ændrede anvendelse er beregnet som skøn ud fra kommunens nøgletal for drift af daginstitutioner. Bevilling til el, vand og varme er allerede fordelt til genhusningslokaliteterne med børnetalsfordelingen. Ved nedrivning af bygning vil der, indtil der er genopført en ny daginstitution, være en reduktion af afledt drift til bygningsejerforsikring. Udgifter til skatter, afgifter og grundejerforpligtelser vil fortsat skulle afholdes. Ændringer indføres forholdsmæssigt ift. nedrivningstidspunktet, som er skønnet muligt ultimo 2018, idet der i første år efter nedrivning vil være slutaftregning til forsyningsselskaber.

Afledt drift estimeres indtil nedrivning til 95.000 kr. per år, og efter nedrivning til 45.000 kr. per år. Den eksisterende bygning på Mølleåparken 60 har et årligt rengøringsbudget på 0,1 mio. kr., der tilgår og forøger kassebeholdningen.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	Varig?
Anlægsudgifter	ØU	2.000				nej
Driftsudgifter	ØU / Kommunale ejendomme	0	0	-50	-50	ja
Rengøringsudgifter	BUU / Dagtilbud	-120,1	-118,7	-118,7	-118,7	ja
I alt (kassen)		1.879,9	-118,7	-168,7	-168,7	

(2018 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 22. marts 2018

Ad) 1-2 Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Ad 1-2) Anbefalet, idet driftsbesparelsen tilgår kassen.





Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Ad 1-2) Økonomiudvalgets anbefaling af 5. april 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

- Situationsplan Mølleåparken 60
- Børnehuset Troldebo



Punkt 19**Pulje til bedre bemanning (Beslutning)****Resumé**

I følge "Aftale om finansloven for 2018 af december 2017" mellem Regeringen (Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti er der afsat 500 mio. kr. årligt til bedre bemanning i hjemmeplejen og på plejehjem, plejecentre og friplejeboliger. Lyngby-Taarbæk Kommune er tildelt 5,4 mio. kr. i 2018 fra puljen. Kommunalbestyrelsen skal godkende forslag til anvendelse af midlerne i 2018.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til anvendelse af midler i 2018 godkendes.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune er tildelt 5,4 mio. kr. af puljen til bedre bemanning i ældreplejen. Midlerne skal anvendes til et løft af ældreområdet gennem en bedre bemanning og skal i videst muligt omfang - og under hensyntagen til medarbejdernes ønsker - anvendes til at opjustere arbejdstiden for deltidsansatte medarbejdere og til at ansætte nye medarbejdere i fuldtidsstillinger i hjemmeplejen samt på plejehjem, plejecentre og friplejeboliger fortrinsvis for ældre. Herudover kan midlerne bruges til administration mv. af puljen. Midlerne skal i videst muligt omfang gå til en bedre indsats til glæde for de ældre borgere og medarbejderne og ikke til øget administration. Midlerne fordeles mellem kommunerne på baggrund af nøglen i tilskuds- og udligningssystemet for udgiftsbehovet på ældreområdet.

Lyngby-Taarbæk Kommune skal senest 1. april 2018 indsende redegørelse for anvendelse af midlerne i 2018 til Sundheds- og Ældreministeriet. Det bevilligede tilskud vil i 2018 blive anvist i to rater, og i årene derefter i 4 rater. Fra 2019 og frem vil midlerne blive indarbejdet i kommunens redegørelse for anvendelsen af Værdighedsmilliarden af hensyn til en mere smidig og simpel administration. Der vil være overførselsadgang af midlerne mellem år efter godkendelse fra ministeriet.

Sammen med redegørelsen for anvendelsen af midlerne i 2018 skal kommunen indsende en selvstændig redegørelse for den lokale indsats i forhold til sygefravær og medarbejdernes gennemsnitlige arbejdstid på ældreområdet til Sundheds- og Ældreministeriet. Denne vil blive udarbejdet på administrativt niveau og indsendt sammen med redegørelsen til ministeriet.

Forslag til anvendelse af midlerne i 2018

I forvaltningens forslag, som er skitseret nedenfor, er såvel medarbejderønsker til at gå op i tid samt mere fast personale på alle decentrale enheder prioriteret.

En rundspørge til medarbejdere på kommunens plejecentre og hjemmeplejegrupper har vist, at ca. 70 medarbejdere har ønske om at gå op i tid, typisk med 2 timer. Hertil kommer, at kommunens private leverandør i hjemmeplejen, som leverer ca. 10 % af ydelserne, opjusteres med tilsvarende andel af budgettet, således den private leverandør får tilsvarende flere timer til plejen målt ud fra, hvad den kommunale hjemmepleje får af ekstra timer. Hermed ligestilles borgerne uanset leverandør. Budgettet til opjusteringer i arbejdstiden udgør samlet 2.064.000 kr.

Udover at imødekomme ønsker om øget arbejdstid for deltidsansatte anbefaler forvaltningen, at der ansættes fast personale i form af "flyvere" på de enkelte plejecentre og i de enkelte hjemmeplejegrupper. "Flyvere" indebærer en mere fleksibel brug af det faste personale på tværs af etager og afdelinger, så brugen af vikarer og løst tilknyttet personale kan mindskes. Ansættelse sker ud fra følgende fordeling:

- 2 medarbejdere á 30 timer til hvert af de store plejecentre (Bredebo, Baunehøj, Virumgård og Solgården)

- 1 medarbejder á 30 timer til Lystoftebakken
- 1 medarbejder á 15 timer til Den Gamle Lyngby Statsskole
- 70 timer ugentligt til hele hjemmeplejen (dag og aften)

Budgettet til nyansættelser ud fra denne fordeling beløber sig til 3.060.000 kr. Nyansættelse påbegyndes efter, at Kommunalbestyrelsen har godkendt sagen.

Endelig forventer forvaltningen at anvende 155.000 kr. til administration, herunder til koordinering og opfølgning på anvendelsen af midler samt økonomistyring (bilag).

Forslag til anvendelsen af puljemidlerne ser således ud (otte måneder af 2018):

Anvendelse	Beløb
Opjustering i arbejdstid hos eksisterende medarbejdere	2.064.000 kr.
Opjustering af arbejdstid hos privat leverandør PUK	145.000 kr.
Nye medarbejdere	3.060.000 kr.
Administration af puljen mv.	155.000 kr.
I alt	5.424.000 kr.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune også i efterfølgende får tildelt et årligt beløb til bedre bemanding i samme størrelsesorden, så vil der alt andet lige set over en 12-måneders periode ikke være mulighed for at fastholde det samme antal ekstra "flyvere", idet anvendelsen af midlerne i 2018 kun er fordelt over 8 måneder. Det er dog forvaltningens vurdering, at såfremt det ekstra antal "flyvere" resulterer i færre udgifter til vikardækning, så vil mindreforbrug til vikardækning kunne anvendes til at fastholde det samme antal "flyvere". Og skulle det alligevel blive nødvendigt at reducere lidt i antallet af "flyvere" igen, så vil det kunne ske uden afskedigelser qua den almindelige personaleomsætning/naturlig afgang.

Høring af sagen i Seniorrådet og Center-MED

CenterMED har den 15. marts 2018 drøftet forslag til anvendelse af midler under pulje til bedre bemanding i hjemmeplejen og på plejecentre. Seniorrådet har ligeledes behandlet foreslaget den 19. marts 2018. Begge høringssvar er vedlagt som bilag.

Lovgrundlag

Lov om Social Service samt aftale om finansloven for 2018.

Økonomi

Lyngby-Taarbæk Kommune er i 2018 tildelt 5,4 mio. kr. af puljen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 20. marts 2018

Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Anbefalet, idet det bestræbes, at der sikres flest mulige fuldtidsstillinger.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Økonomiudvalgets anbefaling af 5. april 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

- Redegørelsesskema vedrørende midlerne til en bedre bemanning i ældreplejen 2018 - til kommunen
- CenterMED høringssvar 15. marts 2018
- Seniorrådets høringssvar vedr. Pulje til bedre bemanning i hjemmeplejen og på plejecentre 19. marts 2018



Punkt 20**Ressourcer til udarbejdelse af en Idræts- og Bevægelsesstrategi (Beslutning)****Resumé**

Kultur- og Fritidsudvalget og Børne- og Ungdomsudvalget godkendte primo 2017 en plan for udarbejdelse af en ny Idræts- og Bevægelsesstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune. Med afsæt heri gennemførte forvaltningen i løbet af første halvår 2017 en række aktiviteter for at indhente input til den kommende strategi. I oktober 2017 besluttede Kultur- og Fritidsudvalget at gennemføre en analyse af borgernes idræts- og motionsvaner, som også skal danne grundlag for det strategiske arbejde. Resultaterne af analysen samt kommissorium for Idræts- og Bevægelsesstrategien forelægges Kultur- og Fritidsudvalget på mødet i april 2018. Forvaltningen råder over relativt få medarbejderressourcer på idræts-, folkeoplysnings- og fritidsområdet, som gør det vanskeligt at tilvejebringe den nødvendige prioritering af ressourcer til arbejdet. Forvaltningen foreslår derfor at ansætte en projektmedarbejder i et år.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der afsættes 400.000 kr. i 2018/2019 til at ansætte en projektmedarbejder i en et-årig projektstilling, som finansieres af budgetmidler afsat til Idræts- og Bevægelsesstrategien i 2018.

Sagsfremstilling

I forlængelse af Kultur- og Fritidsudvalgets og Børne- og Ungdomsudvalgets plan for udarbejdelse af en ny Idræts- og Bevægelsesstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune gennemførte forvaltningen i løbet af første halvår af 2017 en række aktiviteter, herunder flere workshops med borgere og foreninger, for at indhente input til den kommende strategi. Resultaterne af denne proces blev forelagt udvalgene i eftersommeren 2017. Samtidig anbefalede forvaltningen at udarbejde en analyse af borgernes idræts- og motionsvaner med det formål at tilvejebringe viden om borgernes bevægelsesadfærd.

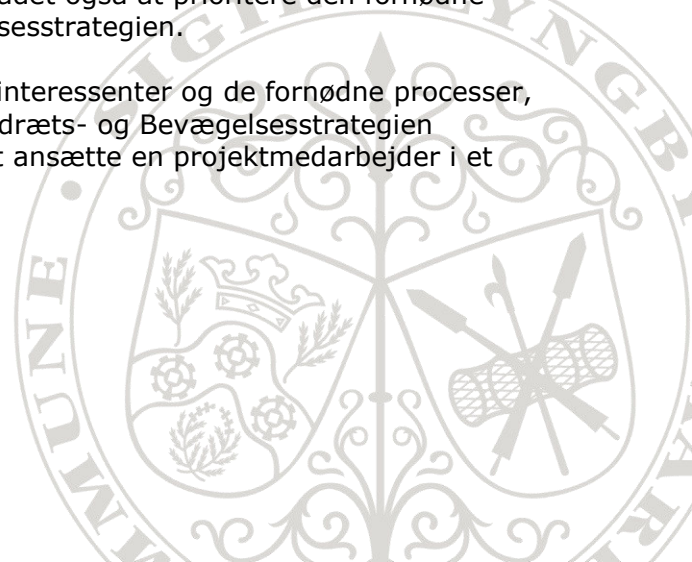
I oktober 2017 besluttede Kultur- og Fritidsudvalget at gennemføre en analyse af borgernes idræts- og motionsvaner. Analysen gennemføres af Idrættens Analyseinstitut. Resultaterne af analysen samt kommissorium for Idræts- og Bevægelsesstrategien forelægges Kultur- og Fritidsudvalget i april 2018.

Forvaltningen råder kun over 3,5 medarbejdere på idræts-, folkeoplysnings- og fritidsområdet, der varetager opgaver i henhold til Folkeoplysningsloven og øvrige opgaver på idræts- og fritidsområdet, herunder fx tilskud og lokaleadministration, dialog, aftaler og kontrakter med aftenskoler, idrætsforeningerne, spejderne og de øvrige folkeoplysende foreninger, sommerferieaktiviteter, arrangementer og events, analyser og modeller inden for området samt samarbejde med andre parter (bl.a. skoler, anlæg og andre aktører). Derudover har forvaltningen i tæt samarbejde med foreningerne i 2017 arbejdet på at formulere en ny model for hal- og banefordelingen og udarbejdelse og implementering af den nye handleplan for frivillighed. I 2018 forventer forvaltningen at arbejde videre med at skabe grundlaget for en bedre udnyttelse af kommunens haller og baner og implementere handleplanerne for Frivilligstrategien og Folkeoplysningspolitikken. Det har derfor været og er fortsat vanskeligt sideløbende med den løbende drift og udvikling på området også at prioritere den fornødne arbejdsressourcer til arbejdet med Idræts- og Bevægelsesstrategien.

For at sikre tilstrækkelig tid til involvering af relevante interessenter og de fornødne processer, bearbejdning af indhentede input samt formulering af Idræts- og Bevægelsesstrategien foreslår forvaltningen, at der afsættes 400.000 kr. til at ansætte en projektmedarbejder i et år.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten.



Økonomi

Der blev i forbindelse med Budgetaftalen for 2018-21 afsat 300.000 kr. til at understøtte udviklingen og strategiarbejdet på idrætsområdet. Forvaltningen foreslår, at midlerne i 2018 anvendes til at finansiere en projektmedarbejder. De resterende 100.000 kr. foreslås finansieret via det overførte mindreforbrug på midlerne afsat til Idræts- og Bevægelsesstrategien fra 2017.

Til orientering er der tillige hvert år afsat 200.000 kr. til at understøtte den kommende Idræts- og Bevægelsesstrategi, jf. Budgetaftalen for 2017-20. Forvaltningen forventer, at der overføres 400.000 kr. hertil af uforbrugte midler fra 2017 og 2018. Der er disponeret ca. 200.000 kr. til analysen af borgernes motions- og idrætsvaner. Prioriteres midler til en projektmedarbejder i ét år, er der 300.000 kr. tilbage i 2018 til at understøtte en Idræts- og Bevægelsesstrategi.

Oversigten nedenfor viser budget til at understøtte den strategiske udvikling af idrætsområdet.

Tabel 1: Budgetoversigt idrætsområdet (1.000 kr.)

	2017	2018	2019	2020	2021
Idræts- og Bevægelsesstrategi, jf. Budgetaftale 2018-21	200	200	200	200	200
Idrætsmidler afsat, jf. Budgetaftale 2018-21	-	300	300	300	300
Overført mindreforbrug	300*	400**	-	-	-
I alt	500	900	500	500	500

*) overført mindreforbrug fra 2016 disponeret af Folkeoplysningsudvalget til en idrætsstrategi.

**) forventet overført mindreforbrug fra 2017.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Kultur- og Fritidsudvalget, den 22. marts 2018

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

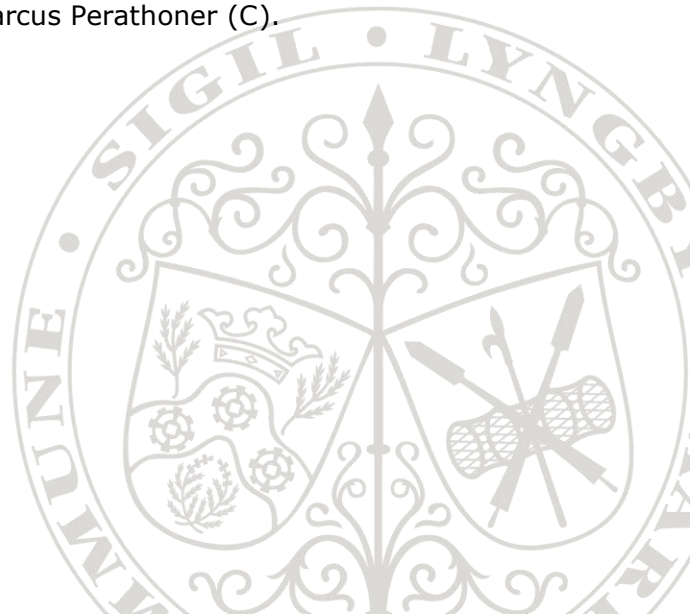
Godkendt.

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).



Punkt 21**Forslag til ændrede åbningstider på Stadsbiblioteket (Beslutning)****Resumé**

Kommunalbestyrelsen vedtog den 20. juni 2016 "Strategi for Lyngby-Taarbæk Bibliotekerne 2016-2024". Det blev samtidig besluttet, at strategien skulle ledsages af treårige handleplaner, som understøtter en konkret realisering af strategiens vision, fokusområder og mål. Som en del af handleplanens indsatser blev åbningstiderne på Stadsbiblioteket udvidet fra 1. januar 2017, herunder ændret i weekenderne, med samtidig beslutning om evaluering af disse efter ét år. Evalueringen heraf er nu gennemført.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Stadsbibliotekets åbningstider justeres, således at Stadsbiblioteket med virkning fra den 1. juni 2018 har åbent fredag fra kl. 8.00-18.00 samt weekendåbent lørdage og søndage kl. 10.00-16.00.

Sagsfremstilling

Fra 1. januar 2017 blev åbningstiden på Stadsbiblioteket udvidet hverdage fra kl. 10.00-19.00 (fredage kl. 10.00-16.00) til kl. 8.00-20.00 samt ændret i weekenderne fra lørdag-søndage kl. 10.00-15.00 til kl. 11.00-16.00.

Stadsbiblioteket registrerer løbende besøgstal i forskellige tidsrum henover dagen i åbningstiden. For så vidt angår weekenderne viser registreringerne, at besøgsfrekvensen er nogenlunde ens i tidsrummene mellem kl. 11.00-15.00, mens besøgstallet falder markant mellem kl. 15.00-16.00, og er eksempelvis om lørdagen væsentligt lavere end mellem kl. 10.00-11.00 (bilag). Samlet set er der således i 2017 færre besøgende om lørdagen mellem kl. 11.00-16.00 end i 2016 mellem kl. 10.00-15.00.

Besøgstillene stemmer overens med Stadsbibliotekets oplevelse af, at åbningstiden i weekenderne fra kl. 11.00-16.00 er u hensigtsmæssig for flere af kommunens børnefamilier. Småbørnsfamilierne er typisk tidligt oppe i weekenderne og spiser derfor frokost og sover til middag til ca. kl. 12.00. Når Stadsbiblioteket først åbner kl. 11.00 oplever mange, at et formiddagsbesøg bliver presset på tid. Hvis Stadsbiblioteket i stedet udvider sin åbningstid med en time fra kl. 10.00 lørdag og søndag, vil flere børnefamilier kunne drage nytte af den udvidede åbningstid.

De to ekstra åbningstimer i weekenderne kan økonomisk set indhentes ved en reduktion af åbningstiden om fredagen, hvor der er et lavt gennemsnitligt besøgstal i perioden kl. 18.00-20.00. Åbningstiden om fredagen foreslås derfor ændret fra kl. 8.00-20.00 til kl. 8.00-18.00.

Lovgrundlag

Biblioteksloven.

Økonomi

Sagen har ikke afledte økonomiske konsekvenser, da justeringen af åbningstiderne ikke påvirker det samlede antal åbne timer på Stadsbiblioteket.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

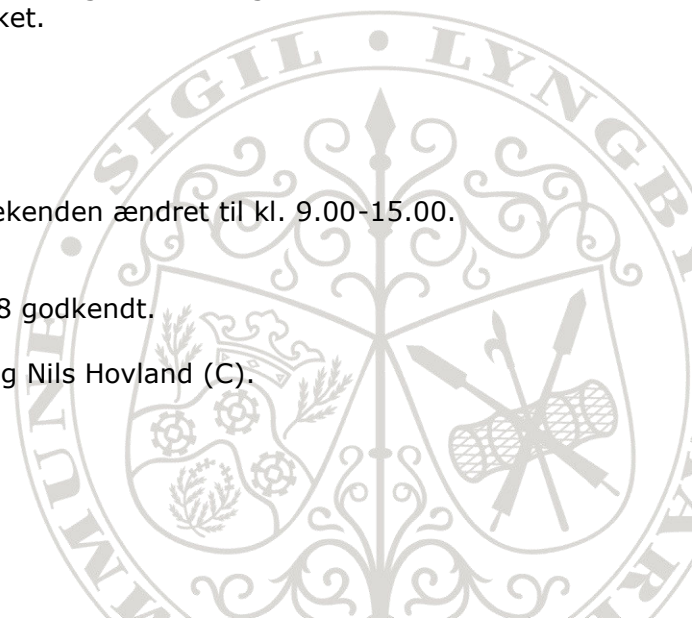
Beslutning**Kultur- og Fritidsudvalget, den 22. marts 2018**

Anbefalet, idet udvalget dog foreslår åbningstiden i weekenden ændret til kl. 9.00-15.00.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Kultur- og Fritidsudvalgets anbefaling af 22. 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

- Notat om besøgstal lørdage og søndage pr. 1. februar 2018



Punkt 22

Regler for Spørgetid (Beslutning)

Resumé

Forud for de ordinære Kommunalbestyrelsesmøder har borgerne mulighed for at stille spørgsmål til Kommunalbestyrelsen. Reglerne for spørgetid er vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 18. august 1986. Der fremlægges oplæg til reviderede regler for spørgetid, idet det foreslås, at der ikke sker suspension af spørgetiden forud for kommunalvalg, ligesom det er tydeliggjort, at spørgsmål til en sag, der skal behandles på samme dagsorden, så vidt muligt besvares under sagens behandling i kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de reviderede regler for spørgetid godkendes.

Sagsfremstilling

De gældende regler for spørgetid er fra 1986, og trænger til en sproglig opdatering. Kommunalbestyrelsen har ved de to sidste kommunalvalg konkret besluttet ikke at benytte sig af reglen i det gældende regelsæt om, at spørgetiden suspenderes i en periode på fire måneder forud for et kommunalvalg. Det foreslås derfor, at denne mulighed sløjfes. Det præciseres endvidere i de opdaterede regler, at spørgsmål til en konkret sag, der skal behandles af kommunalbestyrelsen i samme møde, så vidt muligt forsøges besvaret under sagens behandling. Slutteligt opfordres der i reglerne til, at spørgsmål så vidt muligt stilles skriftligt forinden mødet, således at muligheden for at give et uddybende svar forbedres.

Lovgrundlag

Borgernes mulighed for at stille spørgsmål til Kommunalbestyrelsen forud for de ordinære møder er ulovreguleret og følger af sædvane.

Økonomi

Der er ikke økonomiske konsekvenser forbundet med sagen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Anbefalet med de faldne bemærkninger.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Økonomiudvalgets anbefaling af 5. april 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 Dorte Minna Hansen (A).

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

Bilag

- Gældende reglement for spørgetid
- Regler for spørgetid



Punkt 23**Genforelæggelse: Opfølgning på anmodningssag DSI NETTET (Beslutning)****Resumé**

I forlængelse af anmodningssagen om genovervejelse af Kommunalbestyrelsens beslutning den 10. maj 2017 om ikke at forlænge driftsoverenskomsten med den selvejende institution DSI Nettet, bad forvaltningen på vegne af Social- og Sundhedsudvalget DSI Nettet om at komme med forslag til, hvorledes DSI Nettet kunne etablere et nutidigt og tidssvarende aktivitets- og dagtilbud indenfor servicelovens rammer. DSI Nettet har fremsendt deres forslag til et aktivitets- og dagtilbud, men det er forvaltningens vurdering, at det ikke er et nyt og færdigt tilbud, men alene en videreførelse af det eksisterende tilbud, dog opdelt i aldersgrupper. Forvaltningen foreslår, at Kommunalbestyrelsens beslutning af 10. maj 2017 fastholdes, idet det er forvaltningens vurdering, at driftsoverenskomsten med den selvejende institution DSI Nettet medfører, at kommunen har en så lille indflydelse på driften og styringen af tilbuddet, så kommunens handlemuligheder er ikke eksisterende, og at kommunen i praksis alene stiller en økonomisk garanti. Den økonomiske ramme til driftsoverenskomsten mellem DSI Nettet og kommunen udgør 6,5 mio. kr.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Kommunalbestyrelsens beslutning af 10. maj 2017 om, at driftsoverenskomsten med DSI Nettet ophører den 31. december 2018, fastholdes.

Sagsfremstilling

I forlængelse af anmodningssag om genovervejelse af Kommunalbestyrelsens beslutning den 10. maj 2017, om ikke at forlænge driftsoverenskomsten med den selvejende institution DSI Nettet, anbefalede forvaltningen ved Social- og Sundhedsudvalgsmødet den 5. december 2017, at Kommunalbestyrelsens beslutning af 10. maj 2017 blev fastholdt.

Forvaltningen henviste til, at et notat fra DSI Nettet om det faglige indhold i eventuelt fremadrettet samarbejde og et notat fra Det Sociale Tilsyn om krav til driftsoverenskomsten ikke medførte en ændring af forvaltningens tidligere indstillinger i sagen.

Social- og Sundhedsudvalget godkendte indstillingen, men besluttede at DSI Nettet skulle komme med forslag til tilbud, der kan honorere kommunens behov for tilbud til målgruppen. Forvaltningen har den 13. december 2017 sendt en mail til DSI Nettet, hvori det fremgik, "at forvaltningen har behov for et nutidigt og tidssvarende aktivitets- og dagtilbud indenfor servicelovens § 104 til målgruppen indenfor socialpsykiatrien, hvor indsatsen bidrager til at der er en tydelig effekt i forhold til det opstillede mål for borgerens visitering til et § 104 tilbud.

Det er forvaltningens forventning, at tilbuddet kan honorere de opstillede formål og mål med indsatsen og at dagtilbuddet kan fremvise en progression og effekt i forhold til indsatsen. Dagtilbuddet skal være tydeligt afgrænset fra den socialpædagogiske støtte jf. servicelovens § 85 og mentorordningen i LAB-loven."

DSI Nettet har den 12. januar 2018 fremsendt forslag til et § 104-tilbud (bilag). Forslaget indeholder bl.a. afsnit om udvikling af det eksisterende § 104-tilbud Hjorten og udvidelse af aldersgruppen og opdeling af aldersgrupper i tilbuddet. Herudover indeholder forslaget et afsnit om målemetoder på borgernes trivselsniveau, aktivitetsniveau og netværksniveau.

Det er forvaltningens vurdering, at forslaget ikke imødekommer forvaltningens behov, som det er beskrevet i forvaltningens mail af 13. december 2017. Forslaget indeholder efter forvaltningens vurdering ikke en beskrivelse af et nyt og færdigt tilbud, som efterkommer det af forvaltningen efterspurgt, og som adskiller sig fra det eksisterende tilbud. Forslaget indeholder primært en gennemgang af målemetoder og meget lidt om indhold.

Forvaltningen gør opmærksomhed på, at med indgåelse af en ny driftsoverenskomst med DSI Nettet, er der forhold, som forvaltningen ikke har indflydelse på. Disse forhold har forvaltningen gjort gældende i tidligere sagsfremstillinger. De væsentligste punkter er:

- Bestyrelsen i den selvejende institution DSI Nettet har det fulde overordnede ansvar for tilbuddets drift og økonomi. Bestyrelsen og den daglige leder vil derfor altid være den øverst ansvarlige for et tilbuds drift, økonomi og kvalitet. Ansvaret kan ikke ved aftale sættes uden for beslutning.
- Socialtilsynet og bestyrelsen skal godkende tilbuddets budget.
- Det er bestyrelsen, som kan ansætte og afskedige lederen, jf. DSI Nettets vedtægter § 5 stk. 2.

Det er forvaltningens vurdering, at uanset at der kan aftales, at Lyngby-Taarbæk Kommune sidder med i et ansættelsesudvalget vedr. ansættelsen af lederen, eller at bestyrelsen for den selvejende institution DSI NETTET I og kommunen kan aftale rammerne for den selvejende institutions budget eller vedtægter, vil den endelige godkendelse fortsat ligge hos bestyrelsen og Det Sociale Tilsyn, som skal godkende vedtægter, budget og regnskab jf. lov om social tilsyn §§ 13, 16 og 17.

Samlet set er det forvaltningens vurdering, at driftsoverenskomsten med den selvejende institution DSI Nettet medfører, at kommunen har en så lille indflydelse på driften af tilbuddet, og dermed i praksis alene stiller en økonomisk garanti. DSI Nettet modtager 6,5 mio. kr. årligt, uanset om kommunen har borgere på tilbuddet eller ej og kommunen har ikke indflydelse på det faglige indhold eller kvaliteten i ydelserne.

I de kommunale tilbud har kommunen derimod fuld indflydelse på drift, kvalitet, udvikling af tilbudsviften og økonomi i tilbuddet. Når kommunen anvender private tilbud har kommunen mulighed for at stille krav til pris og kvalitet.

En driftsoverenskomst med en selvejende institution, som DSI Nettet, kan derfor efter forvaltningens vurdering ikke anbefales, idet denne aftalemodel stiller kommunen ringere i forhold til indflydelse på pris og kvalitet samt den faglige udvikling af tilbuddet, end når kommune indgår aftaler med private tilbud eller andre kommuners tilbud eller bruger egne tilbud. I den eksisterende driftsoverenskomst er udgifterne til DSI Nettet 6,5 mio. årligt.

Samlet set er det forvaltningens vurdering, at kommunalbestyrelsens beslutning af 10. maj 2017 om ikke at forlænge driftsoverenskomsten med DSI Nettet fastholdes. Forslaget fra DSI Nettet medfører ikke en ændring heraf.

Lovgrundlag

Lov om Social tilsyn §§ 13, 16 og 17.

Økonomi

DSI-Nettet modtager 6,5 mio. kr. i årligt driftstilskud.

Beslutningskompetence

Social- og Sundhedsudvalget.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 6. februar 2018

Udsat.

Social- og Sundhedsudvalget, den 20. marts 2018

Forvaltningens indstilling godkendt.

Udvalget anbefaler, at Nettet kommunaliseres pr. 1. januar 2019 og integreres i den løbende organisatoriske udvikling af socialpsykiatrien i Lyngby-Taarbæk Kommune, samt at Idrætsforeningen Limone overgår til at være et selvstændigt fritidstilbud med en driftsaftale.





Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Social- og Sundhedsudvalgets indstilling af 20. marts 2018 anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 2018

Social- og Sundhedsudvalgets anbefaling af 20. 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

- Forslag fra DSI nettet



Punkt 24

Samarbejdsaftale med Addiktiv Klinik (Beslutning)

Resumé

Addiktiv Klinik ønsker at etablere sig i Lyngby-Taarbæk Kommune som et tilbud til borgere med misbrug. Der skal være indgået en samarbejdsaftale med kommunen før, end Addiktiv Klinik kan etablere sig. Forvaltningen anbefaler, at der indgås en aftale, da Addiktiv Klinik i deres beskrivelser fremstår som kvalificeret og et godt supplement til kommunens eget misbrugstilbud i Torvehuset.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at samarbejdsaftalen godkendes.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune er blevet kontaktet af Addiktiv Klinik, som er ved at åbne et ambulant misbrugsbehandlingstilbud i kommunen (bilag). Det er en forudsætning for at kunne udbyde misbrugsbehandling og blive godkendt af Socialtilsynet, at et behandlingstilbud har indgået samarbejdsaftale med mindst én kommune. Addiktiv Klinik ønsker i første omgang at afklare, om Lyngby-Taarbæk Kommune som beliggenhedskommune er interesseret i at indgå en samarbejdsaftale, inden eventuelle andre kommuner bliver kontaktet.

Beskrivelse af Addiktiv Klinik

Addiktiv Klinik vil udbyde misbrugsbehandling primært målrettet borgere med dobbeltdiagnoser - samtidig misbrug og en psykiatrisk lidelse (bilag). Ejeren af Addiktiv Klinik har i forvejen en speciallægepraksis i psykiatri fra samme adresse og har igennem tidligere og nuværende arbejde konstateret, at det er forbundet med store udfordringer at sikre et effektivt tilbud til borgere, der både har behov for psykiatrisk og misbrugsmæssig behandling. Ved at tilbyde integreret psykiatrisk og misbrugsmæssig behandling fra samme tilbud kan man sikre, at borgeren får det bedste sammenhængende behandlingsforløb i forhold til misbrugsproblematikken.

Regionen har ansvaret for den psykiatriske behandling, mens ansvaret for misbrugsbehandling er kommunalt. Begge parter er forpligtet til at tilbyde behandling til borgere med begge problemstillinger, men i praksis er det vanskeligt at tilvejebringe optimale sammenhængende behandlingsforløb.

Addiktiv Klinik får finansieret den psykiatriske behandling via sygesikringen, mens misbrugsbehandlingen finansieres af kommunen. Addiktiv Kliniks takster er sammenlignelige med takster hos andre tilbud, som kommunen samarbejder med (bilag). Et behandlingsforløb hos Addiktiv Klinik, hvor der både behandles for den psykiatriske og misbrugsmæssige problemstilling, vil dermed ikke blive dyrere for kommunen, men behandlingen forventes til gengæld at blive væsentligt mere effektiv for borgeren.

Ejeren af klinikken har i forvejen et godt samarbejde med kommunens enheder omkring borgere, der modtager behandling for en psykiatrisk problemstilling. Tilbuddet vil også med det nye tilbud lægge stor vægt på at inddrage relevante kommunale enheder, hvor borgeren måtte have en sag.

Målgruppen for behandlingstilbuddet er både borgere med et alkohol- og stofmisbrug. Borgere med et alkoholmisbrug har frit valg imellem ambulante behandlingstilbud. De vil dermed frit kunne vælge Addiktiv Klinik uden først at kontakte Lyngby-Taarbæk Kommune. Borgere med et stofmisbrug skal først kontakte kommunens eget tilbud, Torvehuset, som skal udrede og visitere til et egnet tilbud. Indgåelsen af en samarbejdsaftale forventes ikke at medføre øgede udgifter på området, da taksterne hos Addiktiv Klinik er sammenlignelige med takster hos andre leverandører, som Torvehuset samarbejder med.

Det er forvaltningens vurdering, at tilbuddet hos Addiktiv Klinik dækker et hidtil udækket behov for et reelt to-sporet behandlingstilbud uden at gå på kompromis med sektoransvarlighedsprincippet og uden dermed at påføre kommunen udgifter, som kommunen ikke er forpligtet til at afholde. Ved at indgå en samarbejdsaftale har kommunen mulighed for at få indflydelse på rammerne for samarbejdet, herunder at stille konkrete krav til leverandøren.

Lovgrundlag

Serviceoven § 101 (stofmisbrugsbehandling).

Sundhedsloven § 141 (alkoholbehandling).

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 20. marts 2018

Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 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

- Samarbejdssaftale Addiktiv Klinik
- Takster 2018
- Addiktiv Klinik Behandlingskoncept



Punkt 25**Forældrebetaling under en eventuel lockout (Beslutning)****Resumé**

En eventuel lockout medfører et behov for at afklare vilkårene for forældrebetaling for dagtilbud, SFO og klub under en lockout, hvor kun dele af de sædvanlige serviceydelser kan leveres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forældrebetaling under en eventuel lockout refunderes for alle børn i dagtilbud, SFO og klub.

Sagsfremstilling

Under en eventuel lockout vil nogle ansatte i kommunens dagtilbud, SFOer og klubber stille deres arbejdskraft til rådighed, da de kan være tjenestemænd, ikke organiseret eller organiseret i en anden fagforening end BUPL eller FOA. Endvidere arbejder lederne. Kommunen skal beskæftige dette personale med deres sædvanlige opgaver, som udgangspunkt indenfor deres almindelige tjenesteforhold.

Det skaber en situation, hvor der f. eks. i et dagtilbud kan være en leder med 37 timers tjenestetid og to unge pædagogmedhjælpere med et begrænset ugentligt timetal på arbejde. I et andet dagtilbud kan der være 40% af personalet på arbejde, måske med et flertal af mindre erfarne medarbejdere med et lavt timetal. Lederen skal inden lockouten træder i kraft vurdere, hvor mange børn dagtilbuddet kan tilbyde pasning til, hvilke børn der konkret skal tilbydes pasning, i hvor mange timer og på hvilke dage. Den samme vurdering skal hver SFO og klubleder foretage.

Hvis kommunen ikke kan levere serviceydelser til borgeren, tilbagebetales forældrebetalingen almindeligvis. I dette tilfælde vil man kunne tilbyde nogle få borgere en mindre serviceydelse. F. eks. kan forældrene, der tilbydes dagtilbud, opleve, at dagtilbuddet kun kan tilbydes indenfor en ramme på f.eks. 22 timer eller 37 timer om ugen mod de sædvanlige 49 timers åbningstid. Det kan ikke garanteres, at timerne kan ligge på de samme tidspunkter hver dag. Nogle få forældre vil opleve en uændret serviceydelse.

Der kan principielt opkræves forældrebetaling for de børn, der tilbydes hel eller delvis serviceydelse. Der vil imidlertid være et meget stort administrativt ressourcforbrug - såvel centralt som decentralt - forbundet med denne løsning. Det skyldes, at der skal foretages en opgørelse for hvert barn, herunder skal prisen for den enkelte delvise serviceydelse beregnes, ligesom familiens individuelle betalingsforhold (ift. evt. økonomisk, socialpædagogisk eller behandlingsmæssigt friplads) skal tjekkes.

Hvis kommunen vælger at opkræve for en delvis leveret serviceydelse, kan det medføre klagesager efterfølgende, ligesom der vil skulles tages stilling til en række principielle spørgsmål, om hvorvidt forældre kan afslå at modtage og betale for et utilstrækkeligt pasningstilbud. Forvaltningen anbefaler derfor ikke denne løsning.

Lovgrundlag

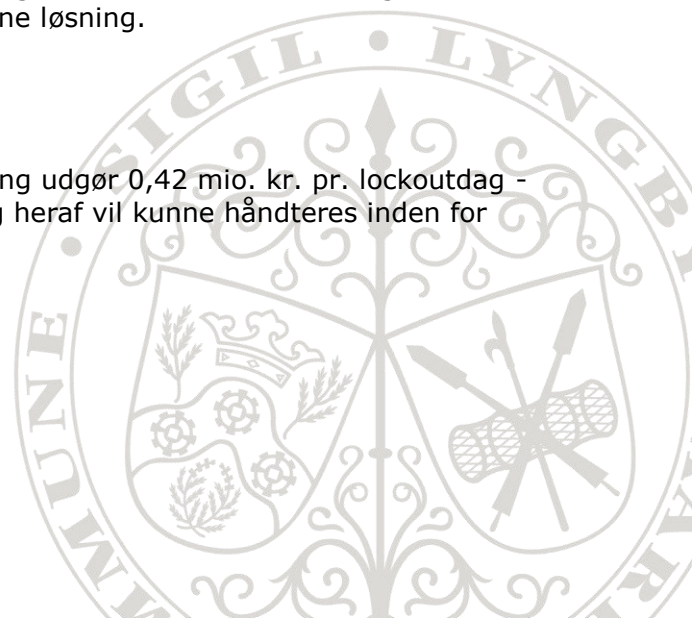
Dagtilbudslovens §31 og §32.

Økonomi

Mindreindtægten vedrørende manglende forældrebetaling udgør 0,42 mio. kr. pr. lockoutdag - samlet for SFO, Klub og Dagtilbud. Udgiften til dækning heraf vil kunne håndteres inden for rammen af de sparede lønudgifter på områderne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.





Beslutning

Økonomiudvalget, den 5. april 2018

Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 12. april 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).



Frem, 2800 Kongens Lyngby
Matr.nr.: 2cq, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby
KPC København A/S
Borupvang 2D, 2750 Ballerup

Sags nr 38156

Roskilde
rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75, 1711 København V
Tlf. 46 77 07 00 www.ojas.dk



INGENIØRDOKUMENTER							FORDELINGSLISTE															
AN-I-0.00					Antal aktører																	
					Dokumenter pr. akør																	
Dokumentfortegnelse																						
NUMMER / FILNAVN	REV.	EMNE	FORMAT	MÅL	DATO	REV.DATO																
Dokumentfortegnelse																						
AN-I-0.00		Dokumentfortegnelse	A4 x 2	~	07.03.2018																	
Dokumenter																						
Anlæg																						
AN-I-1.01		Oversigtsplan, gadenavn, matr. nr. / skel	A3	~	07.03.2018																	
AN-I-1.02		Ledningsplan, eksist.	84x90	1:250	07.03.2018																	
AN-I-1.03		Ledningsplan, eksist., udsnit	84x105	1:100	07.03.2018																	
AN-I-1.04		Linjeplan	84x90	1:250	07.03.2018																	
AN-I-1.05		Skilte- og afmærkningsplan	84x90	1:250	07.03.2018																	
AN-I-1.06		Rydningsplan	60x105	1:100	07.03.2018																	
AN-I-1.07		Afvandingsplan	84x60	1:250	07.03.2018																	
AN-I-1.08		Belægningsplan	84x147	1:100	07.03.2018																	
AN-I-1.09		Koteplan	84x147	1:100	07.03.2018																	
AN-I-3.01		Tværsnit AA - Ved facade (St. 13,4)	A3	1:100	07.03.2018																	
AN-I-3.02		Tværsnit BB - Ved kip (St. 18,6)	A3	1:100	07.03.2018																	
AN-I-3.03		Tværsnit CC - Ved rampe (St. 35,0)	A3	1:100	07.03.2018																	
AN-I-3.04		Tværsnit DD, kombineret svingbane/cykelbane	30x63	1:100	07.03.2018																	
AN-I-3.05		Længdeprofil i vejmidte (Frem)	A3	1:100	07.03.2018																	
AN-I-5.01		Detaljer	A3x6	1:10/1:20	07.03.2018																	

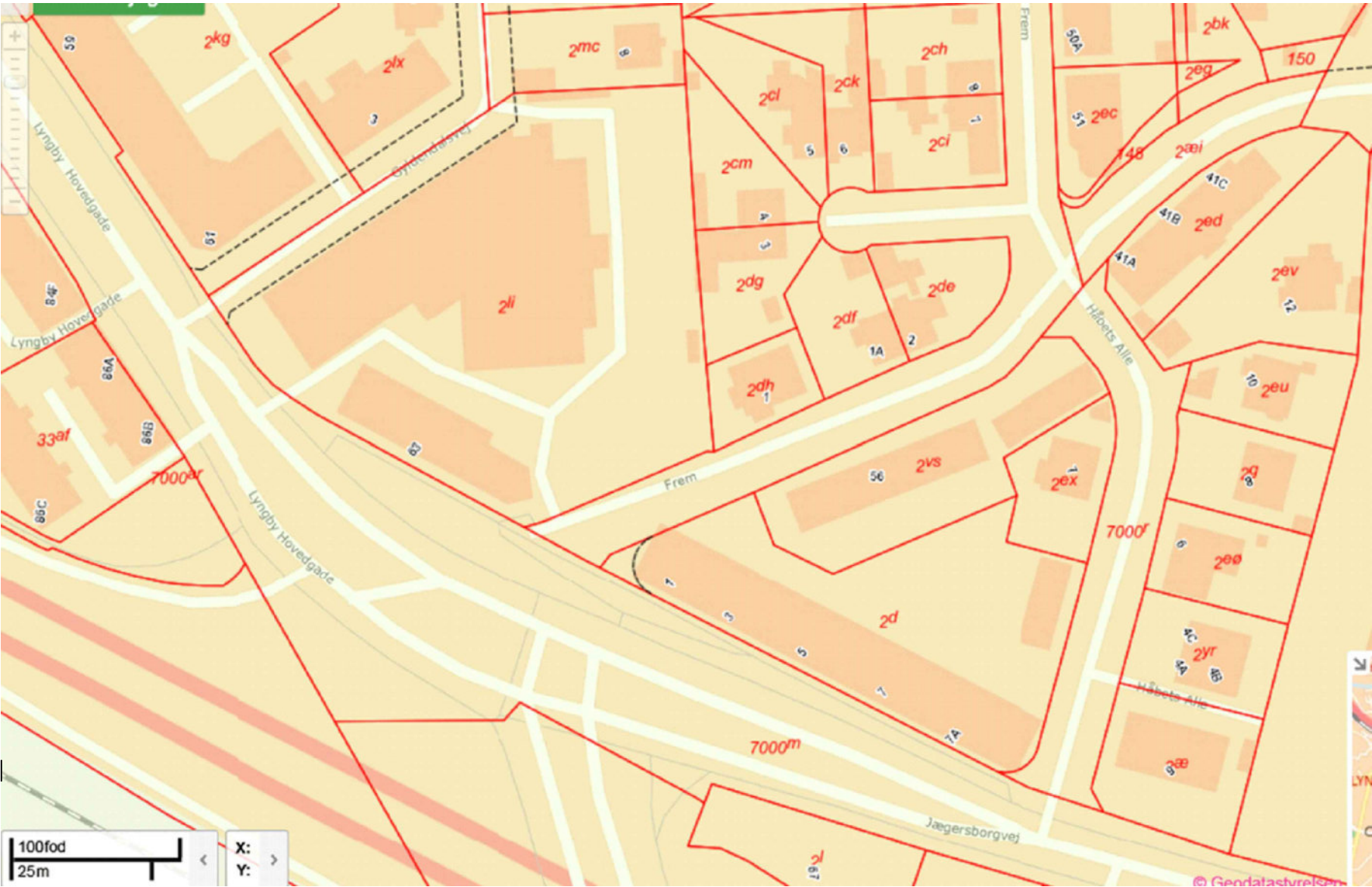
Lyngby A-M - Vejprojekt
 Frem, 2800 Kongens Lyngby
 Matr.nr.: 2cq, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby
KPC København A/S
 Borupvang 2D, 2750 Ballerup

Dato: 07.03.2018
 Rev.
 Sags nr 38156

Oluf Jørgensen A/S
 Roskilde
 rådgivende ingeniørfirma
 Flæsketorvet 75, 1711 København V
 Tlf. 46 77 07 00 www.ojas.dk

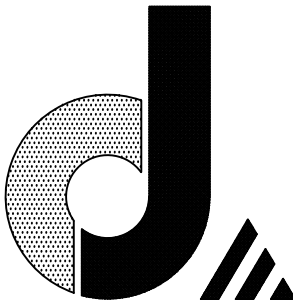


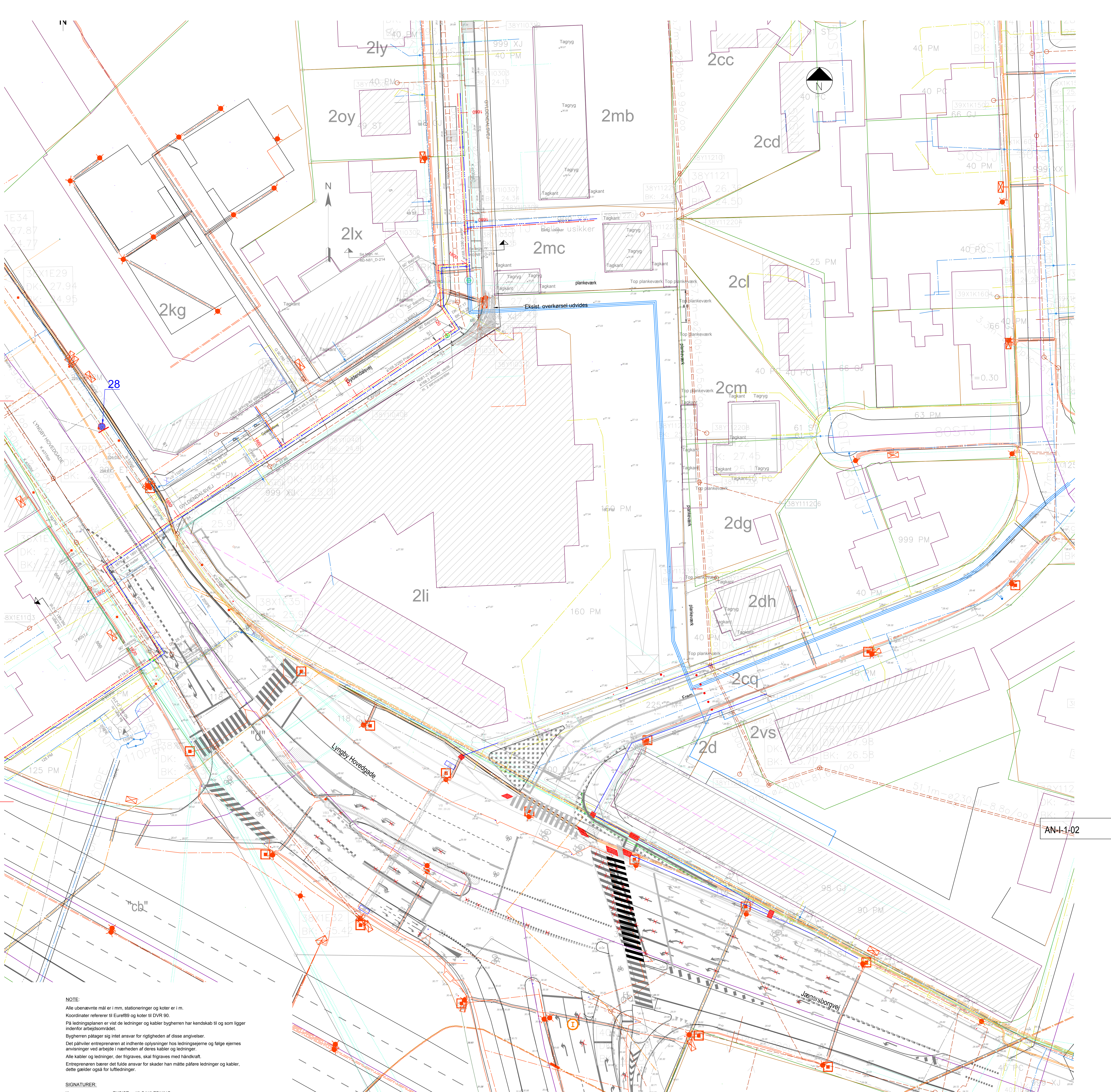
INGENIØRDOKUMENTER							FORDELINGSLISTE																							
AN-I-0.00																														
							Antal aktører																							
Dokumentfortegnelse							Dokumenter pr. akør																							
NUMMER / FILNAVN	REV.	EMNE	FORMAT	MÅL	DATO	REV.DATO																								
Bilag																														
12-97-Situationsplan-MAR-2017		Eksist. forhold, Landinspektørplan	84x120	1:250	14.03.2017																									
		Skilteportal (Priess) - Eksempel	A4x3	~	12.10.2012																									



Lyngby Hovedgade 63
2800 Kongens Lyngby

bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup		tegn. nr.
byggesag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Frem, 2800 Kongens Lyngby		AN-I-1.01
emne: Oversigtsplan, gadenavn, matr. nr. / skel		
mål : ~	sign.: LKO/ao	
dato : 07.03.2018	ks. : LBC	sags nr.: 38156
Oluf Jørgensen A/S		
rådgivende ingeniørfirma		
Flæsketorvet 75, 1711 København V	Telefon 46770700	Email kbh@ojas.dk





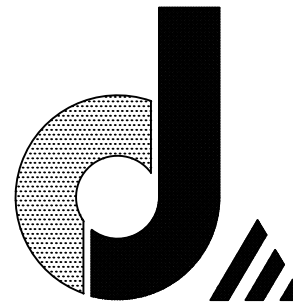
NOTE:
Alle ubenævnte mål er i mm, stationeringer og koter er i m.
Koordinater refererer til Euref89 og koter til DVR 90.
På ledningsplanen er vist de ledninger og kabler bygherren har kendskab til og som ligger indenfor arbejdsområdet.
Bygherren påtager sig intet ansvar for rigtigheden af disse angivelser.
Det påhviler entreprenøren at indhente oplysninger hos ledningsejerne og følge ejernes anvisninger ved arbejde i nærheden af deres kabler og ledninger.
Alle kabler og ledninger, der frigraves, skal frigraves med håndkraft.
Entreprenøren bærer det fulde ansvar for skader han måtte påføre ledninger og kabler, dette gælder også for luftledninger.

- SIGNATURER:
- | | | | |
|-----|-----|----------------|-----------------------------|
| K | --- | EKSIST. | KLOAKLEDNING |
| G | --- | EKSIST. | GASLEDNING |
| V | --- | EKSIST. | VANDLEDNING |
| T | --- | EKSIST. | TELEFONKABEL / ANTENNEKABEL |
| E | --- | EKSIST. | LAVSPENDINGSKABEL |
| EH | --- | EKSIST. | HJUSPENDINGSKABEL |
| O | --- | EKSIST. | OLIELEDNING |
| FV | --- | EKSIST. | FJERNVARMELEDNING |
| FV | --- | PROJ. | FJERNVARMELEDNING |
| FV | --- | FREM. | FJERNVARMELEDNING FREMTIDIG |
| FV | --- | PROJEKTFORSLAG | FJERNVARMELEDNING |
| TDC | --- | EKSIST. | TDC KABEL |
| VB | --- | EKSIST. | VEJBRØND |
| VB | --- | EKSIST. | BETONKANAL |
| | --- | | SKEL |

bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
byggesag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej, 2800 Kongens Lyngby

emne: Ledningsplan, eksist.
mål : 1:250
dato : 07.03.2018
sign.: LKO/ao
ks. : LBC
sags nr.: 38156

Oluf Jørgensen A/S
rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75, 1711 København V
Telefon 46770700
Email kbh@oias.dk



2li

2dh

2cq

2vs

2d

AN-I-1.03

NOTE:

Alle ubenævnte mål er i mm, stationeringer og koter er i m.
Koordinater refererer til Euref89 og koter til DVR 90.
På ledningsplanen er vist de ledninger og kabler bygherren har kendskab til og som ligger indenfor arbejdsområdet.
Bygherren påtager sig intet ansvar for rigtigheden af disse angivelser.
Det påhviler entreprenøren at indhente oplysninger hos ledningsejerne og følge ejernes anvisninger ved arbejde i nærheden af deres kabler og ledninger.
Alle kabler og ledninger, der frigøres, skal frigøres med håndkraft.
Entreprenøren bærer det fulde ansvar for skader han måtte påføre ledninger og kabler, dette gælder også for luftledninger.

SIGNATURER:

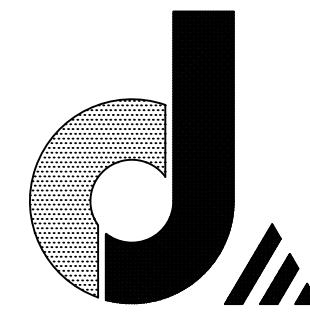
K	—	EKSIST. KLOAKLEDNING
G	—	EKSIST. GASLEDNING
V	—	EKSIST. VANDLEDNING
T	—	EKSIST. TELEFONKABEL / ANTENNEKABEL
E	—	EKSIST. LAVSPÆNDINGSKABEL
BH	—	EKSIST. HØJSPÆNDINGSKABEL
O	—	EKSIST. OLIELEDNING
FV	—	EKSIST. FJERNVARMELEDNING
PROJ	—	FJERNVARMELEDNING
FV	—	FJERNVARMELEDNING FREMTIDIG
PROJ	—	PROJEKTFORSLAG FJERNVARMELEDNING
TDG	—	EKSIST. TDG-KABEL
VB	—	EKSIST. VEJBRØND
	—	EKSIST. BETONKANAL
	—	SKEL

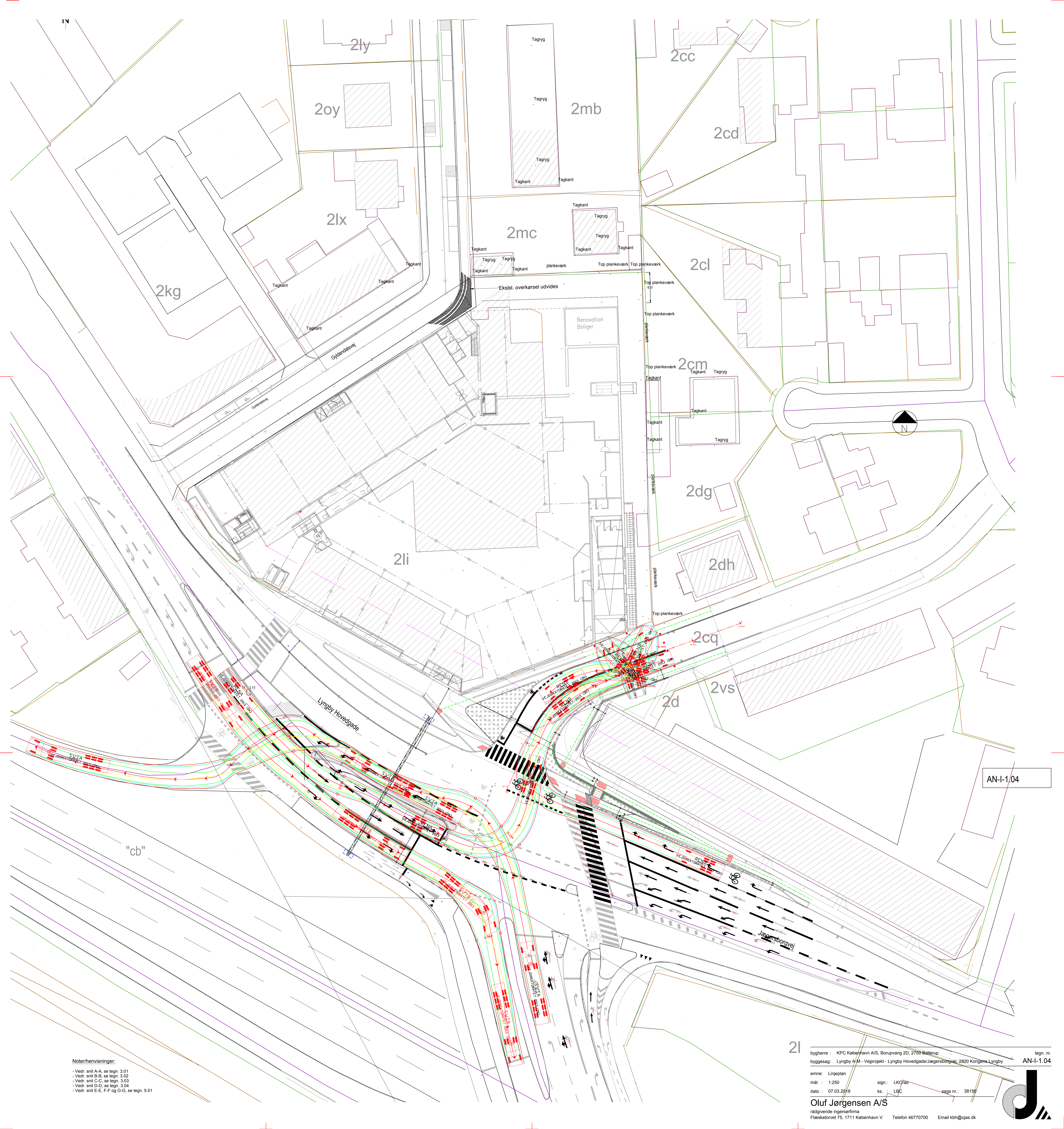
bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
byggesag : Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej, 2800 Kongens Lyngby

emne : Ledningsplan, eksist., udsnit
mål : 1:100
dato : 07.03.2018
sign.: LKO/ao
ks. : LBC
sags nr.: 38156

Oluf Jørgensen A/S
rådgivende ingeniørfirma
Flåsketorvet 75, 1711 København V
Telefon 46770700
Email kbh@ojs.dk

tegn. nr.
AN-I-1.03

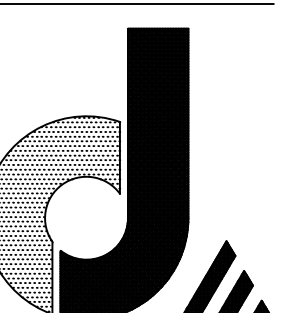


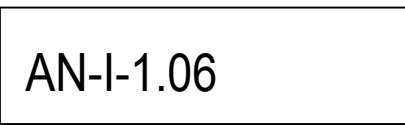


AN-I-1.04

Noter/henvisninger:
- Vedr. snit A-A, se tegn. 3.01
- Vedr. snit B-B, se tegn. 3.02
- Vedr. snit C-C, se tegn. 3.03
- Vedr. snit D-D, se tegn. 3.04
- Vedr. snit E-E, F-F og G-G, se tegn. 5.01







	Asfalt
	Granit
	Grus
	Hæk
	Mast
	Skilteportal
	Signalstander

CH	-	Chaussestensbelægning
GR	-	Grusbelægning
BE	-	Beplantning / hæk
BF	-	Betonfliser
BC	-	Betonfliser med chaussestensbånd

AS1 - Asfaltsbelægning t = 3 - 5 cm
AS2 - Asfaltsbelægning t = 6 - 7 cm
ASS - Asfaltskæring

BK	-	Betonkantsten
GK	-	Granit
BR	-	Brostenskant

Ændring af eksisterende vejbelysning udføres af Ørsted i samarbejde med Bravida og Swarco.
Fjernelse af eksisterende skilteportal samt opsætning af ny udføres af Priess i samarbejde med Bravida
Ændring af signalanlæg udføres af Swarco i samarbejde med Bravida.
Etablering af parkeringshenvisningssystem udføres af ITS-Teknik i samarbejde med Bravida.

tegn. nr.
AN-I-1.06

mål : 1:200

mål : 1:200

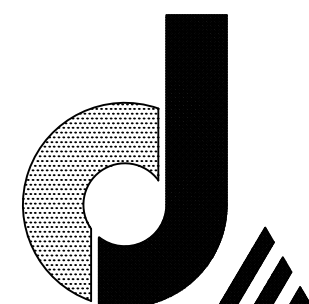
dato : 07.03.2018

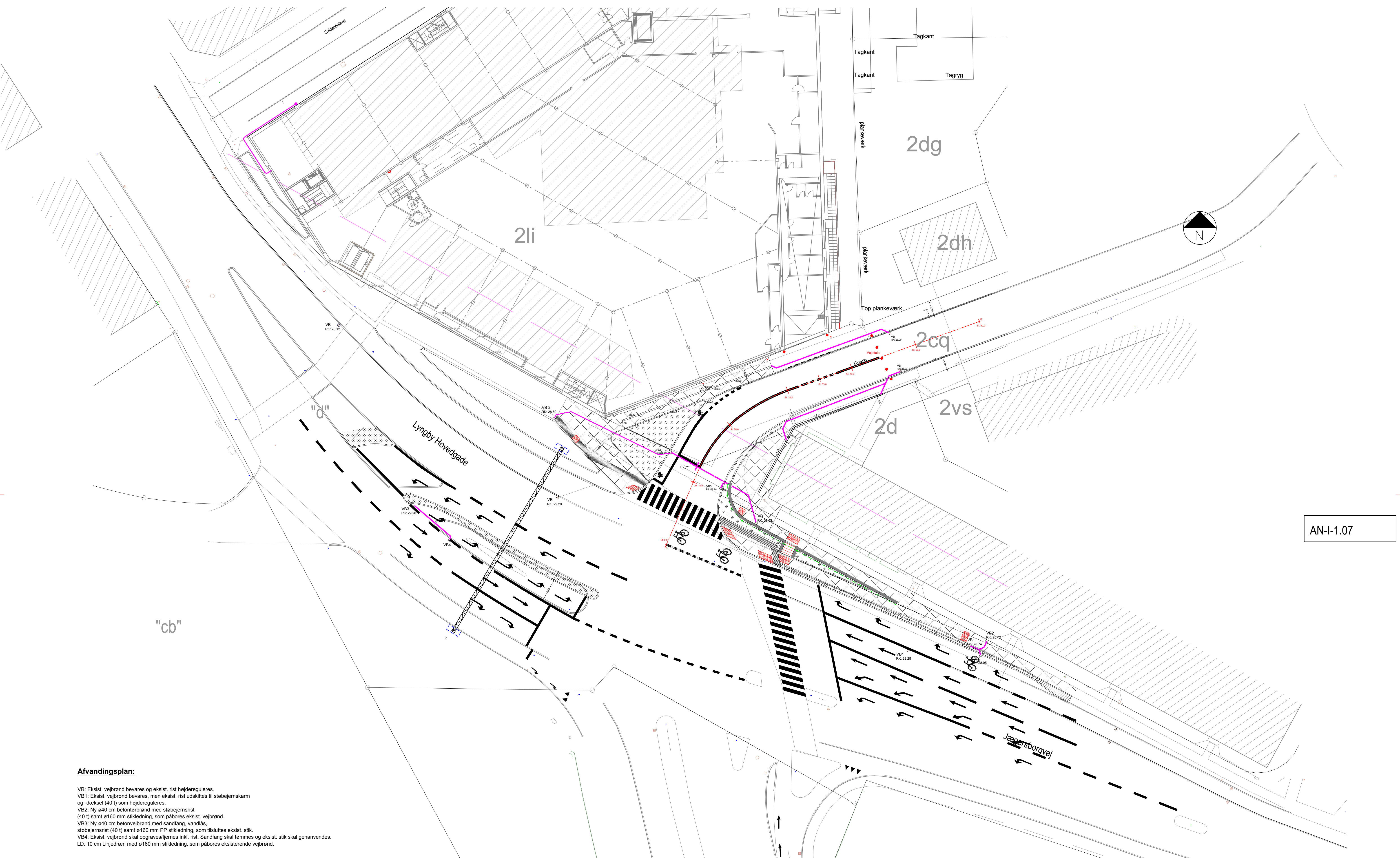
sign.: LKO/ao

ks. : LBC

sags nr.: 38156

rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75, 1711 København V Telefon 46770700 Email kbh@ojas.dk





AN-I-1.07

Afvandingsplan:

VB: Eksist. vejbrønd bevares og eksist. rist højdereguleres.
VB1: Eksist. vejbrønd bevares, men eksist. rist udskiftes til støbejernskarm og -dæksel (40 t) som højdereguleres.
VB2: Ny ø40 cm betontørbrønd med støbejernsrist (40 t) samt ø160 mm stikledning, som påbøres eksist. vejbrønd.
VB3: Ny ø40 cm betonvejbrønd med sandfang, vandlås, støbejernsrist (40 t) samt ø160 mm PP stikledning, som tilsluttes eksist. stik.
VB4: Eksist. vejbrønd skal opgraves/fjernes inkl. rist. Sandfang skal tømmes og eksist. stik skal genanvendes.
LD: 10 cm Linjedræn med ø160 mm stikledning, som påbøres eksisterende vejbrønd.

Signatur:

- Vejafvanding, ø160 mm PP
- Tørledning, ø160 mm PP
- Dræn, ø90 mm PP, til dræning af støttemur. Tilsluttes eksist. vejbrønd ved påboring.

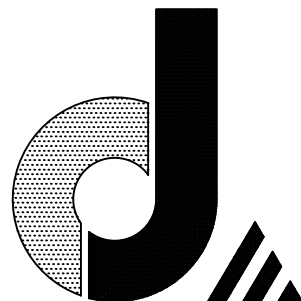
Tegningshenviisning:

Vedr. vejbelysning samt signalstandere, se tegning nr. AN-I-1.05

bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
byggesag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej, 2800 Kongens Lyngby

emne: Afvandingsplan
mål : 1:250
dato : 07.03.2018
sign.: LKO/ao
ks. : LBC
sags nr.: 38156

Oluf Jørgensen A/S
rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75, 1711 København V
Telefon 46770700
Email kbh@ojas.dk



Betegnelse	Trafikklasse	Tykkelse i mm	Opbygning i mm
FL1	T1	450	70 mm betondekse 30 mm brolæggersgrus 150 mm SG 200 mm BL
FL2	T1	450	100 mm betondekse 30 mm brolæggersgrus 150 mm SG 170 mm BL
AS1	T4	700	30 mm AB 70/100 60 mm GAB0 70/100 75 mm GAB1 70/100 160 mm SG 375 mm BL
AS2	T2	500	25 mm AB 160/220 70 mm GAB0 70/100 150 mm SG 255 mm BL

Belægningsopbygninger:

AB: Asfaltbeton med penetration
GAB0: Grusasfaltbeton type 0 med penetration
GAB1: Grusasfaltbeton type 1 med penetration
SG: Stabilisert grus
BL: Brolægger

Fisabelægning udføres generelt som Københavnsforskov med chausséstenbånd mod kanten og mellem fliser. Fliser er 62,5x80 cm.
Der udføres tilkæmperinger samt tilpasninger ifølge belægningsplanen.

FLK: varierende bredde
Angiver flisearealer med en rk. chaussésten mellem fliser og som tilpasses omgivelserne. Der udføres tilkæmperinger i nødvendigt omfang.

FL1.1: bredde ca. 196 cm
Angiver fliseareal langs Jægersborgvej.
Kantsten:
3 rk. Chaussésten med fodhøjde
Kantsten
Fortovsfase
1 rk. Chaussésten
Fortovsfase

FL1.2: bredde ca. 272 cm
Angiver fliseareal ved trappe mod Jægersborgvej
Taktflise
Fortovsfase
1 rk. Chaussésten
Fortovsfase
1 rk. Chaussésten
Fortovsfase

FL1.3: bredde ca. 126,5 cm
Angiver fliseareal ved Frem ved linjestræk (ved nybygning)
3 rk. chaussésten
Fortovsfase
3 rk. Chaussésten
(Linjestræk)

FL1.4: bredde ca. 195 cm
Angiver fliseareal ved Frem ved linjestræk (ved nybygning) samt fortovej ved Frem
3 rk. chaussésten
Fortovsfase
1 rk. Chaussésten
Fortovsfase
1 rk. Chaussésten

Trappe:
Trappetrin som IFB
15 cm højde, bredde 40 cm, længde 60 cm
6x3 sk. samlet bredde 180 cm
Samlet højde: 6x15 cm = 90 cm
Samlet længde: 6x33 cm = 198 cm
Komfort: 2x15 cm x 33 cm = 63 cm
Trappetrin markeres på både trinfalder og stigræn med en 5 cm bred gul linie med høj luminans.

Kantsten: (lys portuliser)
GK1: Kilelet 12 cm granitkantsten med lysning 10 cm
GK2: Kilelet 12 cm granitkantsten med lysning 8 cm
GK3: Kilelet 12 cm granitkantsten med lysning 2 cm
GK4: Kilelet 12 cm granitkantsten tilsluttet eksist. med lysning 2 cm
GK5: Kilelet 12 cm granitkantsten med dykket afslutning med lysning 2 cm
RK: 15 cm hvide rabatkantsten med lysning 10 cm

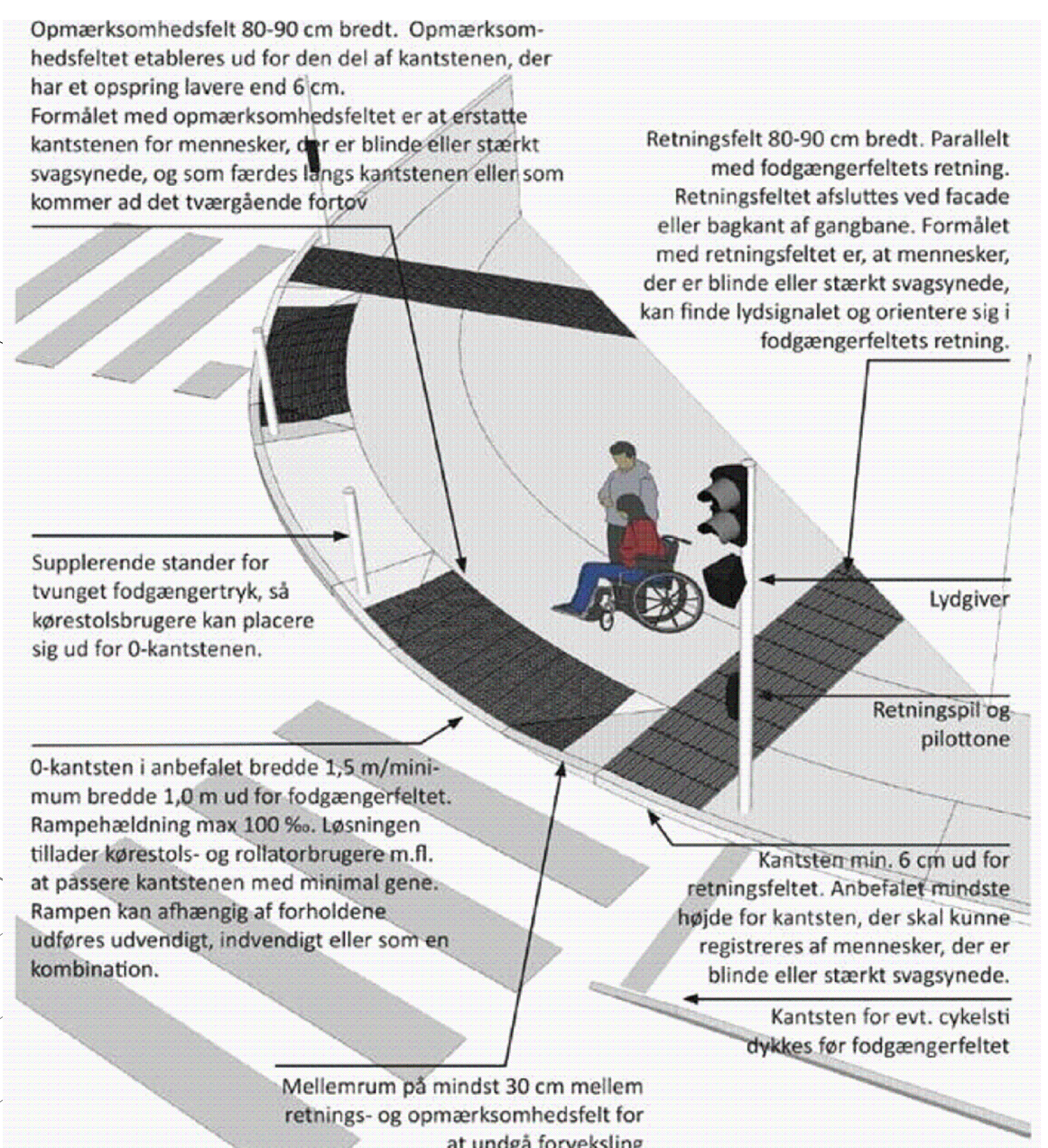
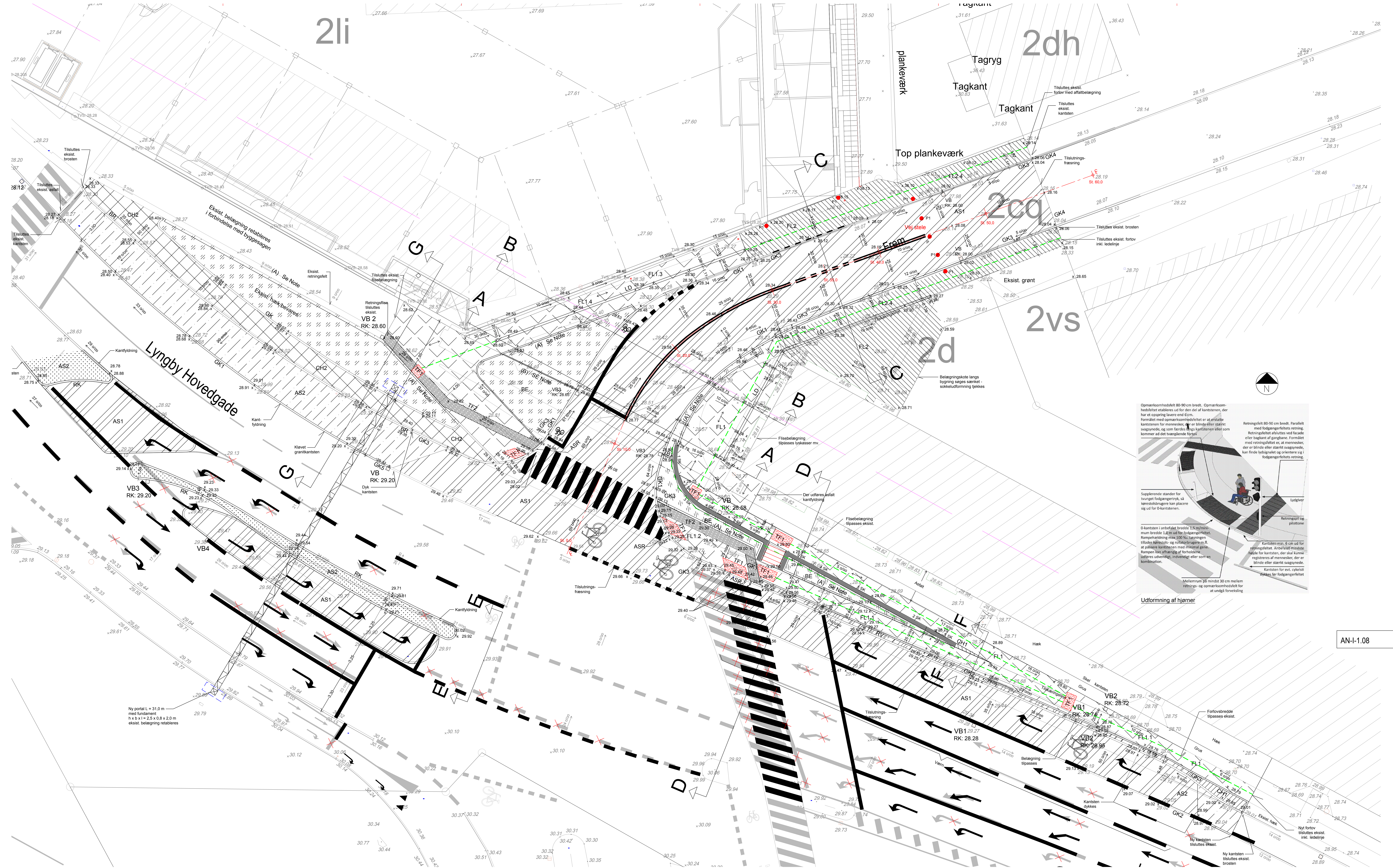
TF1: Opmarksomhedsfelt på min. 90x90 cm, taktile fliser med:
- Højde på knopper: 4 - 5 mm
- Diameter på knopper: 25 - 35 mm
- Indrykkes afstand: 45 - 61 mm fra toppunkt til toppunkt
- Lyserefleksionsværdi på min. 60 ft. omkringliggende betonfliser

TF2: Ledelinje fliseelementer med bredde på 80 cm.
Taktile fliser m. ribbet udformet iht. anbefalingerne fra FFA.
Lyserefleksionsværdi på min. 60 ft. omkringliggende fortovsfalser.

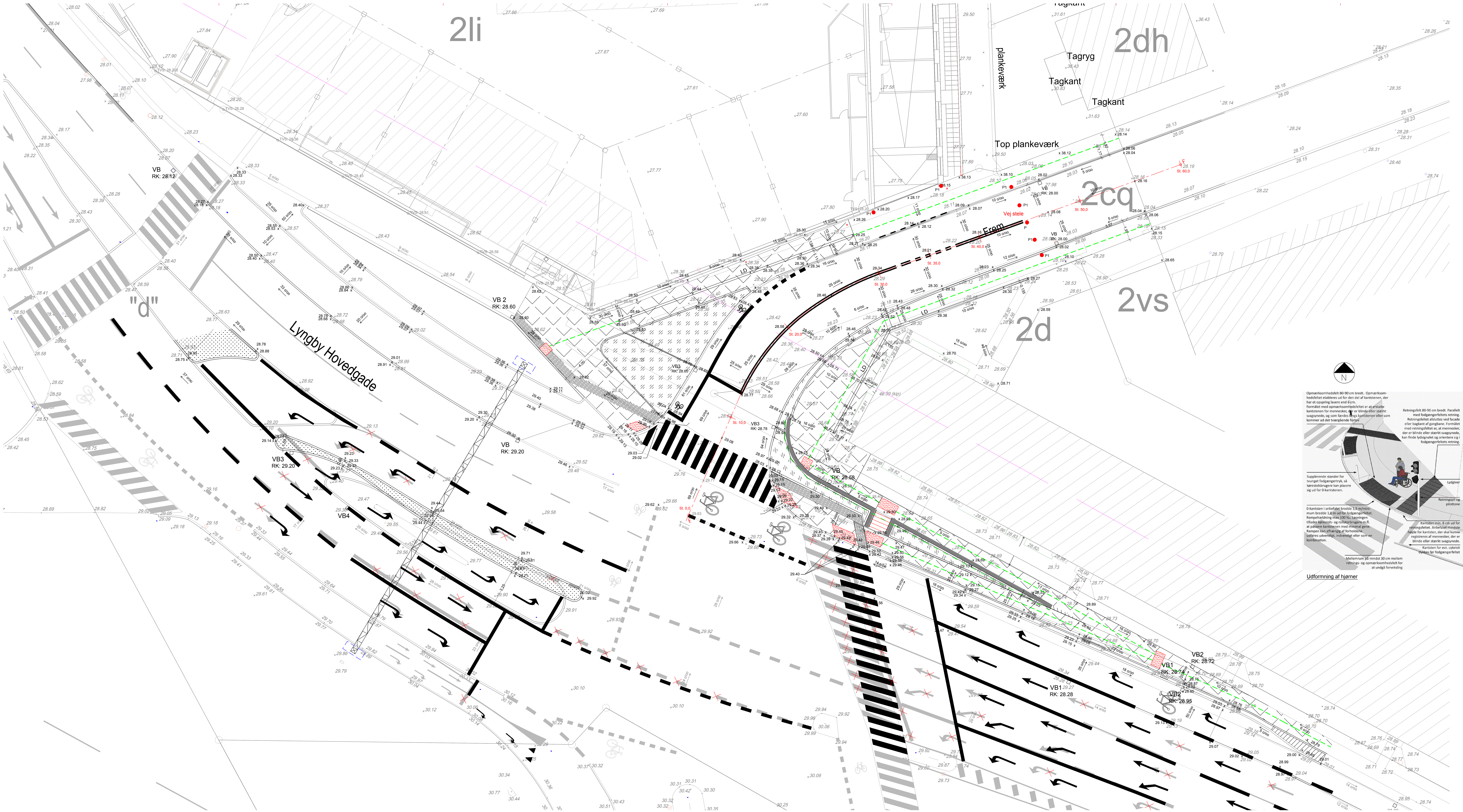
BR: Brostenbånd
CH1: Chausséstenbelægning
CH2: Chausséstenbelægning buetformat
ASR: Asfalttrappe 20 mm, 1:10
BE: Beplantning
Opbygning af plantebed: læsnet råjord i 110 cm dybde, skal være vandgennemtrængelig, 40 cm frisk råjord under minimum 40 cm frisk og sund skruetårt muddjord i plantebede.
Der må ikke være i plantebede på jorden. Muldudlægning skal foregå med grab eller ved håndarbejde. Der skal tilvejebringes en sund og velstrøket jordstruktur og jorden skal udgøre et egnet vækstmedie for planterne.
Hæk planter: Alm. Bag Fagus sylvatica, størrelse 50-80 cm kvættet hæklplanter 3 års oplantet 3 pl. pr. løbende meter i yderkanter, 4 pl. m2 inden for kantrække.
Som afgrænsning mellem plantebed og fortovsbælg etableres en rodsperre samt 15 cm bredt grusbælte, som sikrer afgrænsning fra fliserne (A). Desuden etableres tilsvarende 15 cm bredt grusbælte som adskillelse mellem offentlig og privat belægning (B), jf. tegning.
Al jord og plantearbejde skal foretages efter "Normer og Vejledning for Anlægsgrøntarbejde 2015".

Signatur:

←→ Læggeretning fliser
Eksist. kote
x 28.25 Projekterede kote
Eksist. fald
25 ‰ Projekteret fald
Ledelinje (Chausséstenbånd i fisebelægning)
Støttemur som Danbølge fra IFB. Lukket mur med 10 gr. hældning.
x SK angiver antal skifter.
Udføres og dimensioneres iht. leverandørens vejledning.



AN-I-1.08



Opmærksomhedsfelt 80-90 cm bredt. Opmærksomhedsfeltet etableres ud for den del af kantstenen, der har et opstigning lavere end 6 cm. Formålet med opmærksomhedsfeltet er at erstatte kantstenen for mennesker, der er blinde eller stærkt svagsynede, og som færdes i lys kantstenen eller som kommer ad det tværgående fortovej.

Retningsfelt 80-90 cm bredt. Parallelt med fodgængerfeltets retning. Retningsfeltet etableres ved facade eller bagkant af grunde. Formålet med retningsfeltet er, at mennesker, der er blinde eller stærkt svagsynede, kan finde lydsignalet og orientere sig i fodgængerfeltets retning.

Supplerende standard for tværgående fodgængertryk, så køretøjerne kan placere sig ud for Ø-kantstenen.

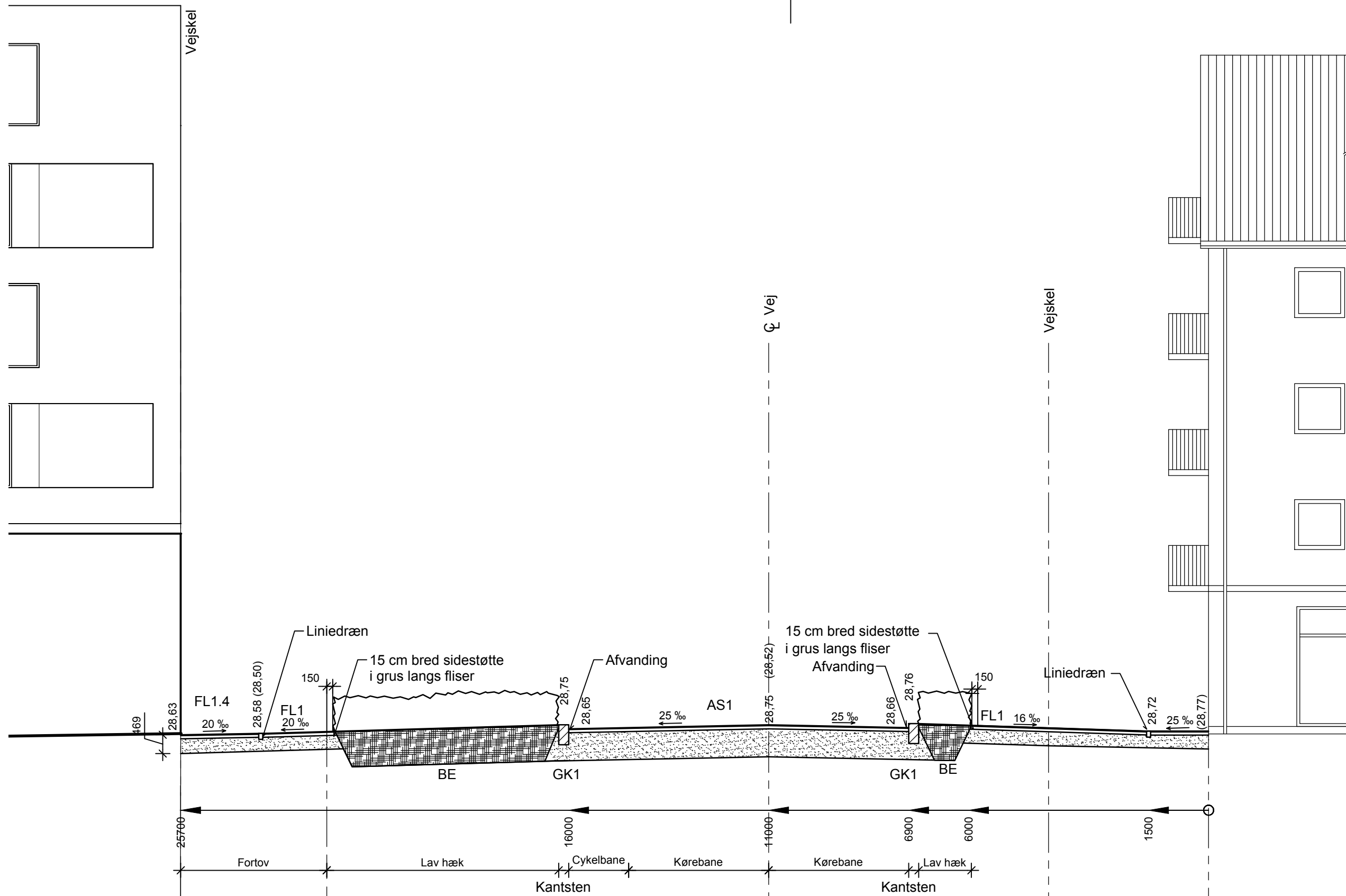
Ø-kantsten i anbelst bredt 1,5 glemmer mum bredde 1,0 m ud for fodgængerfeltet. Rampehastighed max 100 km/h. Løsningen stilles i henhold til og i henhold til den i at påføre kantstenen med minimal pene. Ramper har afbøjning af køretøjerne. Udføres udvendigt, indvendigt eller som en kombination.

Kantsten for evt. cyklist. Cyklisten for fodgængerfeltet.

Mellemrum på mindst 30 cm mellem retnings- og opmærksomhedsfelt for at undgå forveksling.

Udformning af hjørner

AN-I-1.09

**Forklaring:**

Se tegn. AN-I-1.04 og AN-I-1.08

Note:

Projekteret kote 28.60
Eksist. kote (28.70)

bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup

tegn. nr.

byggesag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Frem, 2800 Kongens Lyngby

AN-I-3.01

emne: Tværsnit AA - Ved facade (St. 13,4)

mål : 1:100

sign.: LKO/ao

dato : 07.03.2018

ks. : LBC

sags nr.: 38156

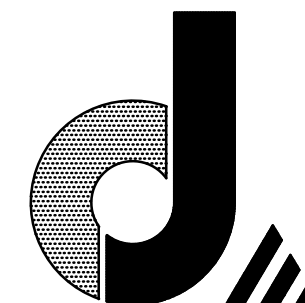
Oluf Jørgensen A/S

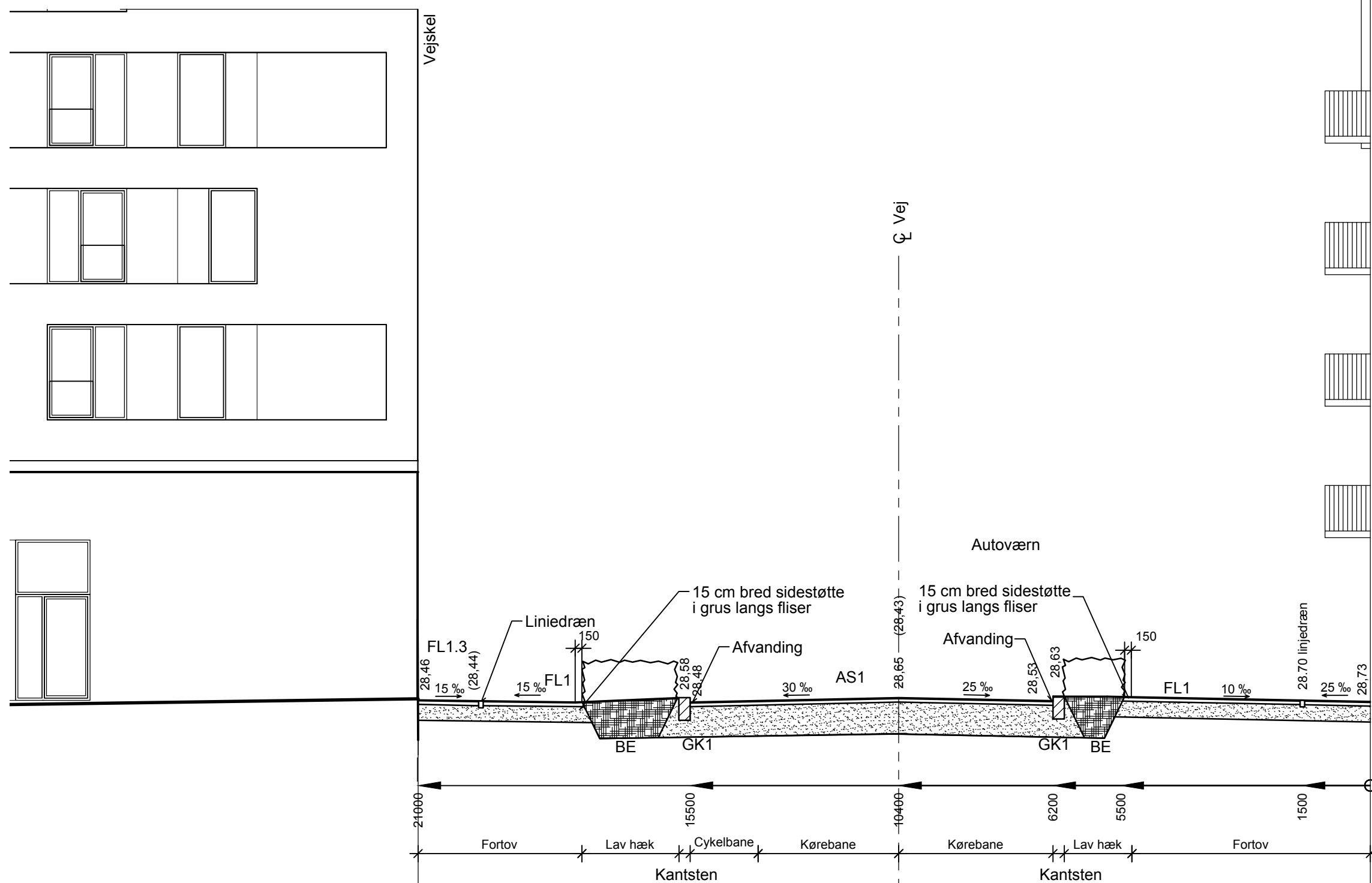
rådgivende ingeniørfirma

Flæsketorvet 75, 1711 København V

Telefon 46770700

Email kbh@ojas.dk



**Forklaring:**

Se tegn. AN-I-1.04 og AN-I-1.08

Note:

Projekteret kote 28.60
Eksist. kote (28.70)

bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
byggesag : Lyngby A-M - Vejprojekt - Frem, 2800 Kongens Lyngby

tegn. nr.

AN-I-3.02

emne : Tværsnit BB - Ved kip (St. 18,6)

mål : 1:100

sign.: LKO/ao

dato : 07.03.2018

ks. : LBC

sags nr.: 38156

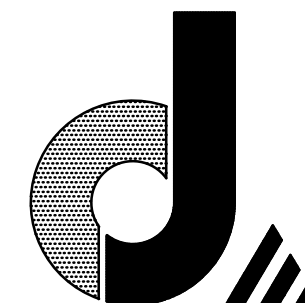
Oluf Jørgensen A/S

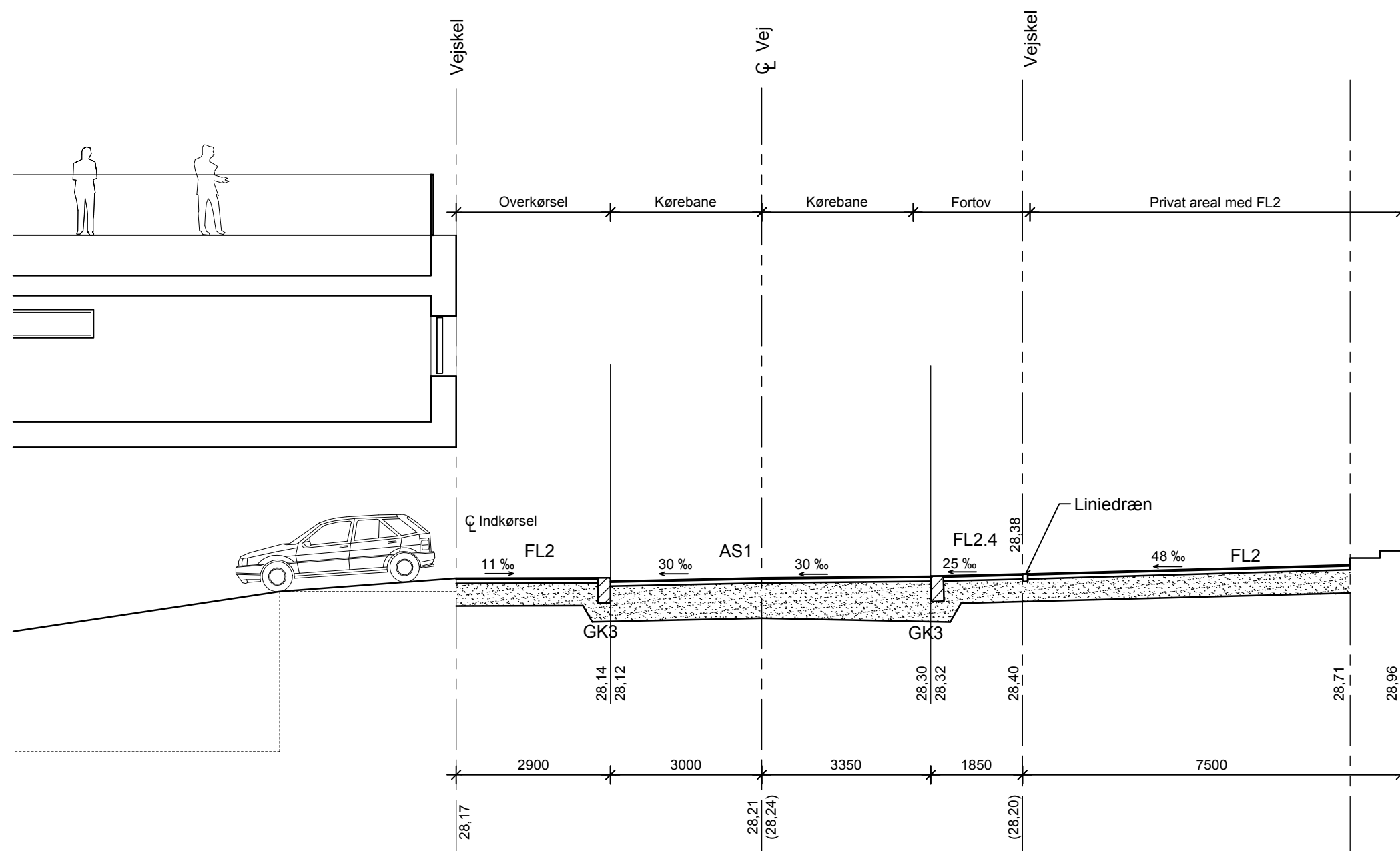
rådgivende ingeniørfirma

Flæsketorvet 75, 1711 København V

Telefon 46770700

Email kbh@ojas.dk



**Forklaring:**

Se tegn. AN-I-1.04 og AN-I-1.08

Note:

Projekteret kote 28.60
Eksist. kote (28.70)

bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
byggesag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Frem, 2800 Kongens Lyngby

tegn. nr.

AN-I-3.03

emne: Tværsnit CC - Ved rampe (St. 35,0)

mål : 1:100

sign.: LKO/ao

dato : 07.03.2018

ks. : LBC

sags nr.: 38156

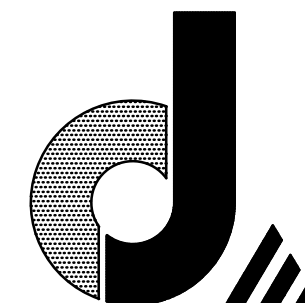
Oluf Jørgensen A/S

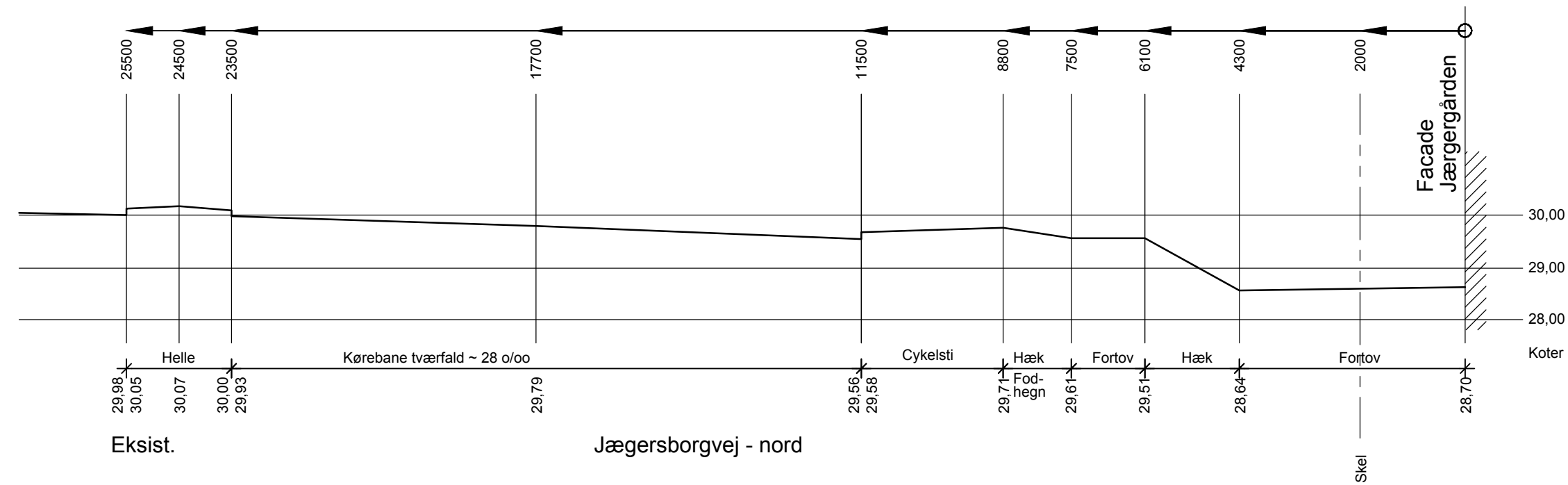
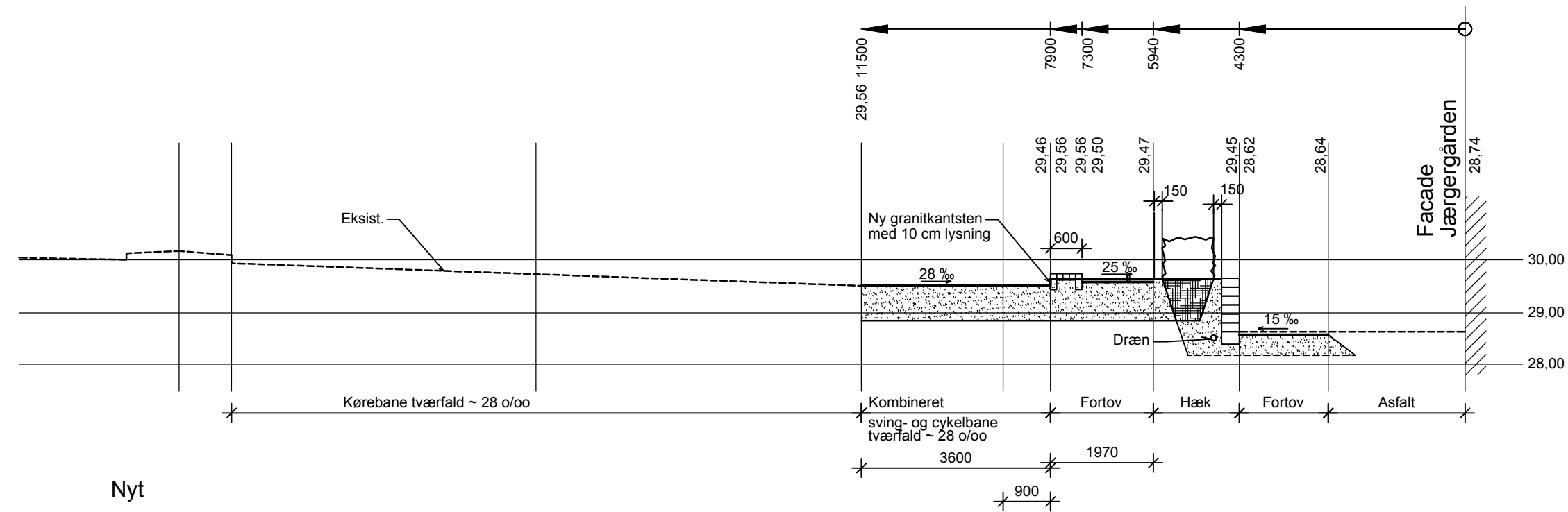
rådgivende ingeniørfirma

Flæsketorvet 75, 1711 København V

Telefon 46770700

Email kbh@ojas.dk





Forklaring:

Se tegn. AN-I-1.04 og AN-I-1.08

Note:

Projekteret kote 28.60
Eksist. kote (28.70)

bygherre : KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
byggesag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej, 2800 Kongens Lyngby

emne: Tværsnit DD, kombineret svingbane/cykelbane

mål : 1:100 sign.: LKO/ao

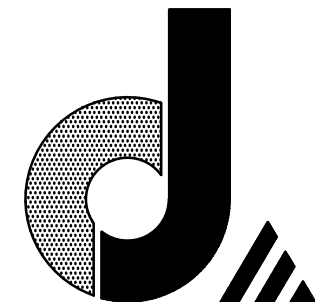
dato : 07.03.2018

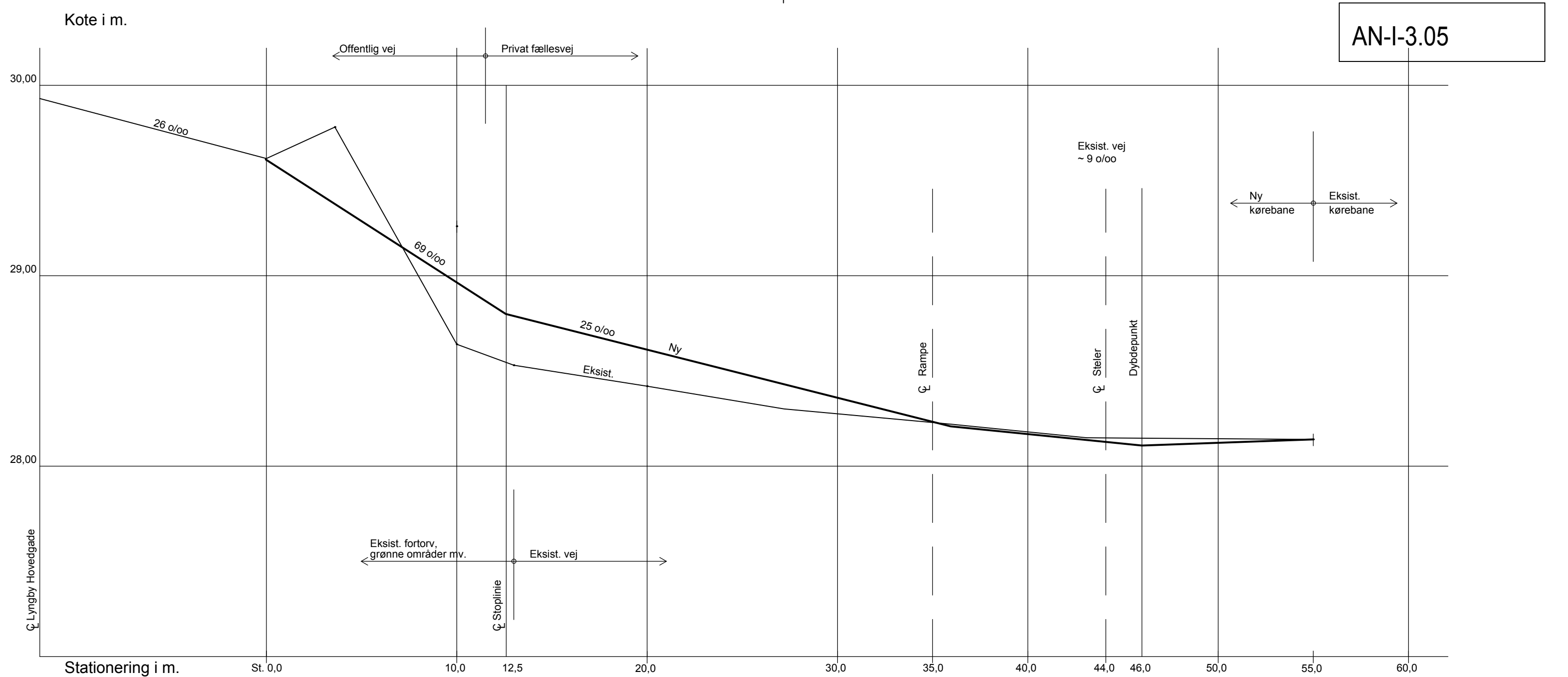
ks. : LBC

sags nr.: 38156

Oluf Jørgensen A/S

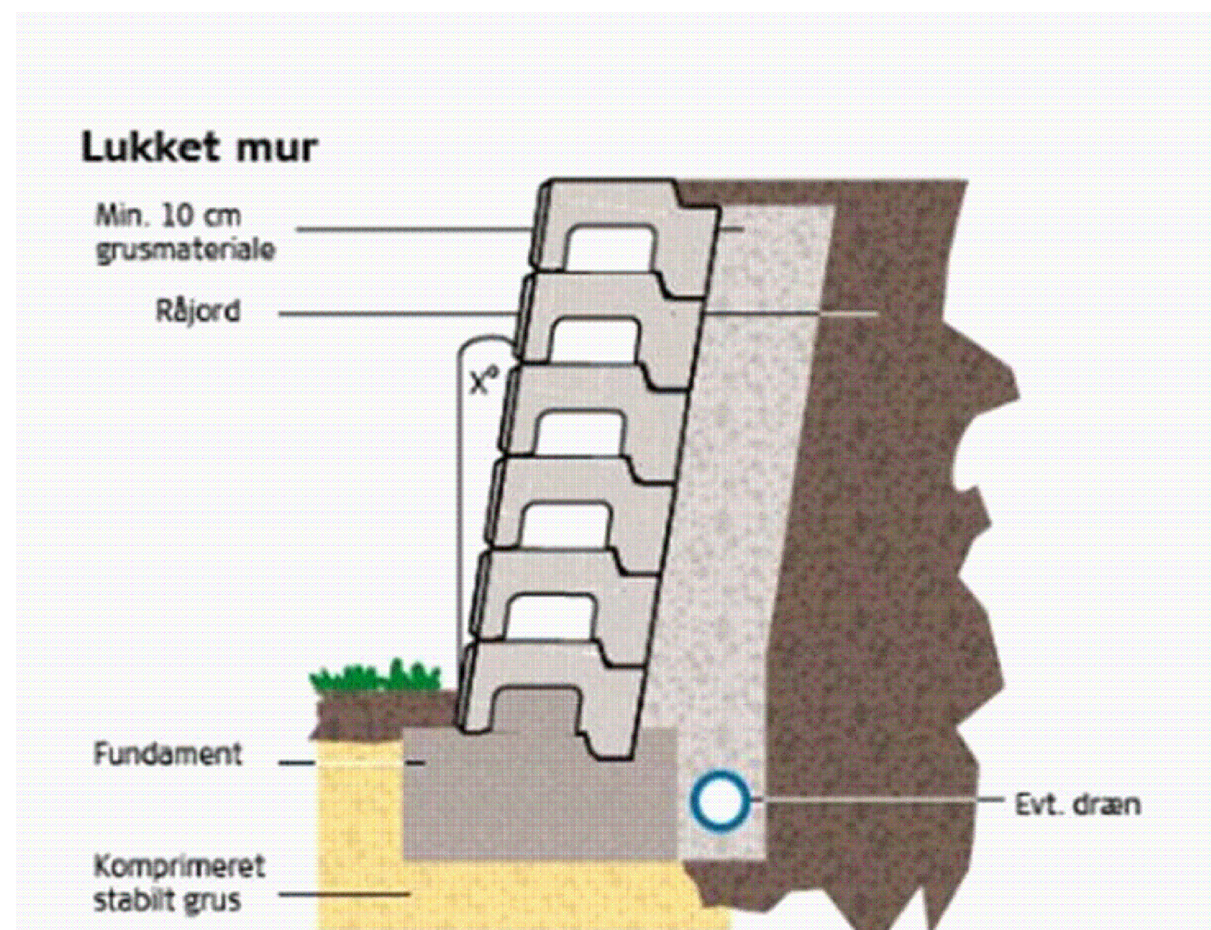
rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75, 1711 København V
Telefon 46770700
Email kbh@ojas.dk





Bilagsoversigt

[illegible]



Højden varierer mellem 0 - 90 cm svarende til 1 til 5-6 skifter.
Bøgehæk er ikke vist

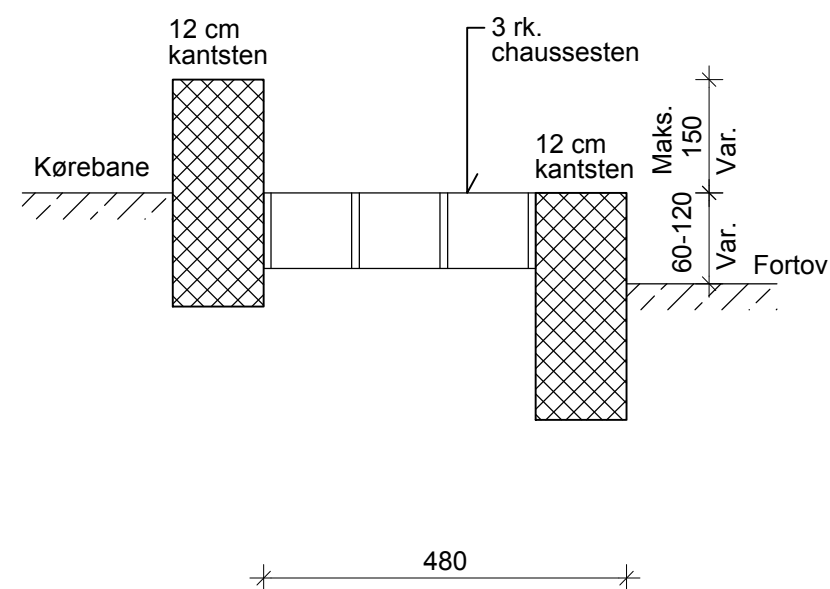
Oluf Jørgensen A/S København

rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75 - 1711 København V
Telefon 46770700 Email kbh@ojas.dk



Bygherre: KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
Sag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej
Emne: Snit i støttemur

DATO:	07.03.2018	TEGN. NR.:	AN-I-5.01
REV.	-	MÅL:	1:20
		SIDE:	03



Snit F-F, terrænspring langs Jægersborgvej
Mål 1:10

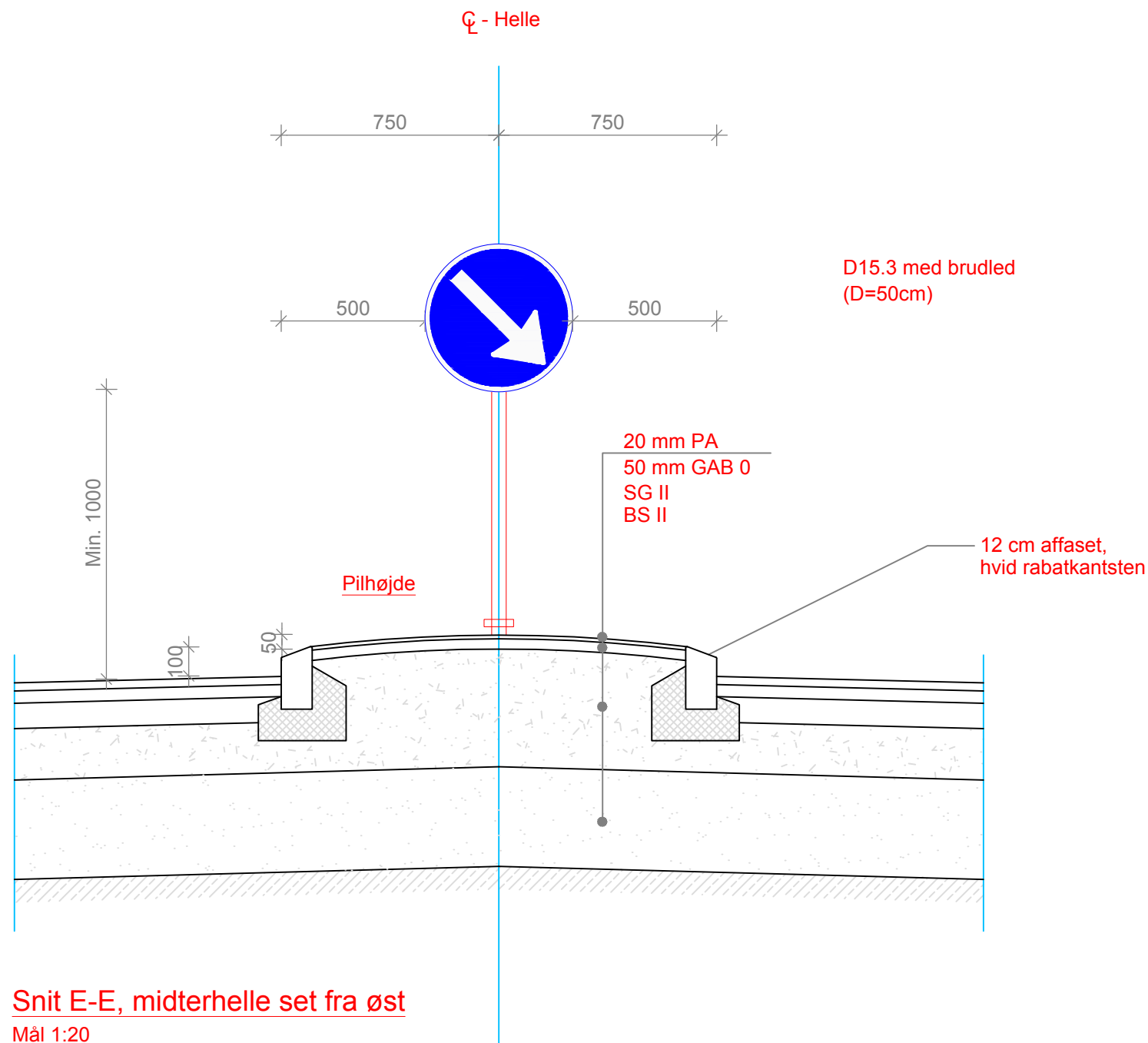
Oluf Jørgensen A/S København

rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75 - 1711 København V
Telefon 46770700 Email kbh@ojas.dk



Bygherre:	KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup		
Sag:	Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej		
Emne:	Snit F-F, terrænspring langs Jægersborgsvej		
DATO:	07.03.2018	TEGN. NR.:	AN-I-5.01
REV.	-	MÅL:	1:10
		SIDE:	04

ov

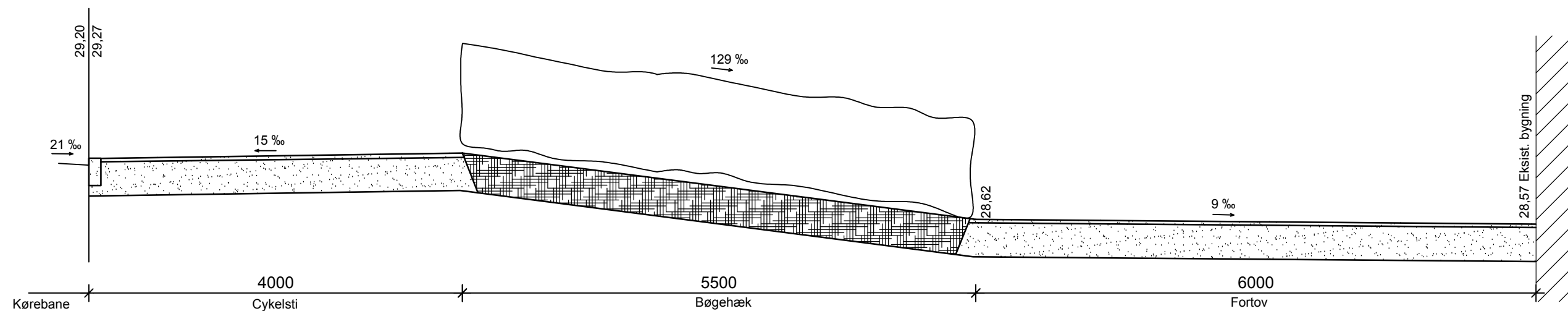


Oluf Jørgensen A/S København

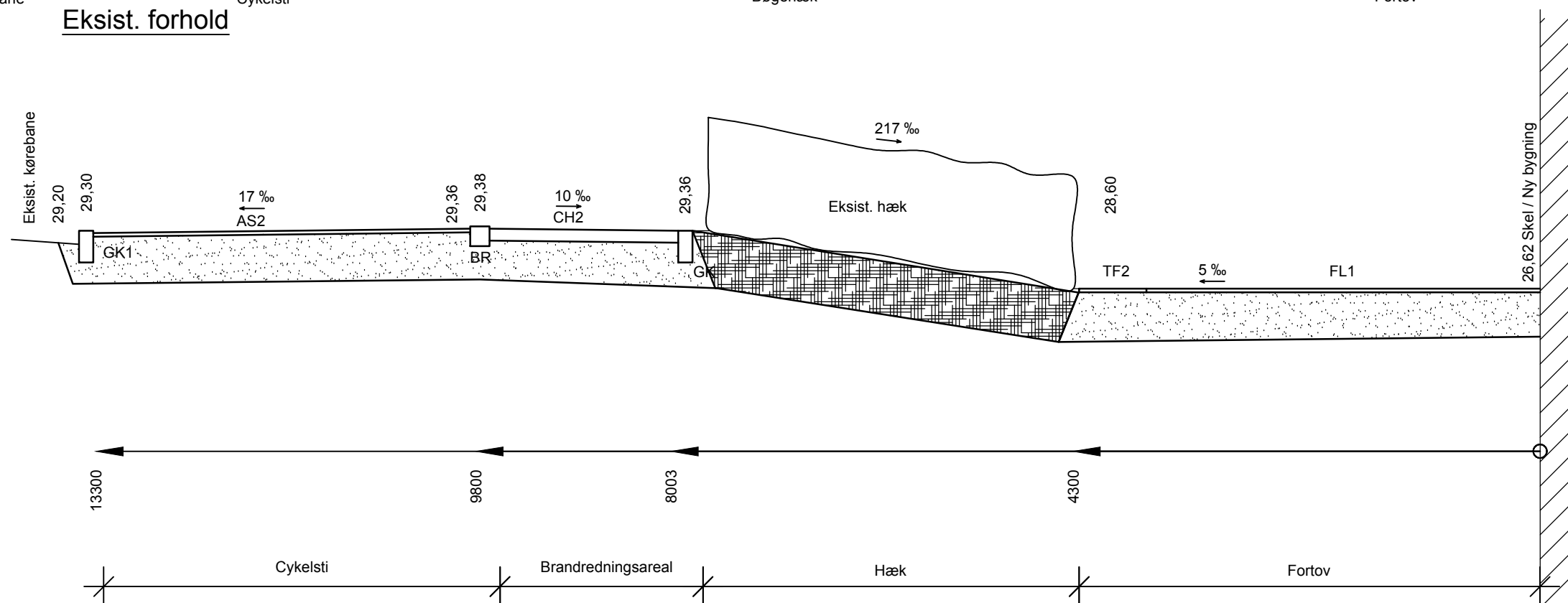
rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75 - 1711 København V
Telefon 46770700 Email kbh@ojas.dk



Bygherre:	KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup		
Sag:	Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej		
Emne:	Snit E-E, midterhelle set fra øst		
DATO:	07.03.2018	TEGN. NR.:	AN-I-5.01
REV.	-	MÅL:	1:20
		SIDE:	05



Eksist. forhold



Snit G-G, ved brandredningsareal

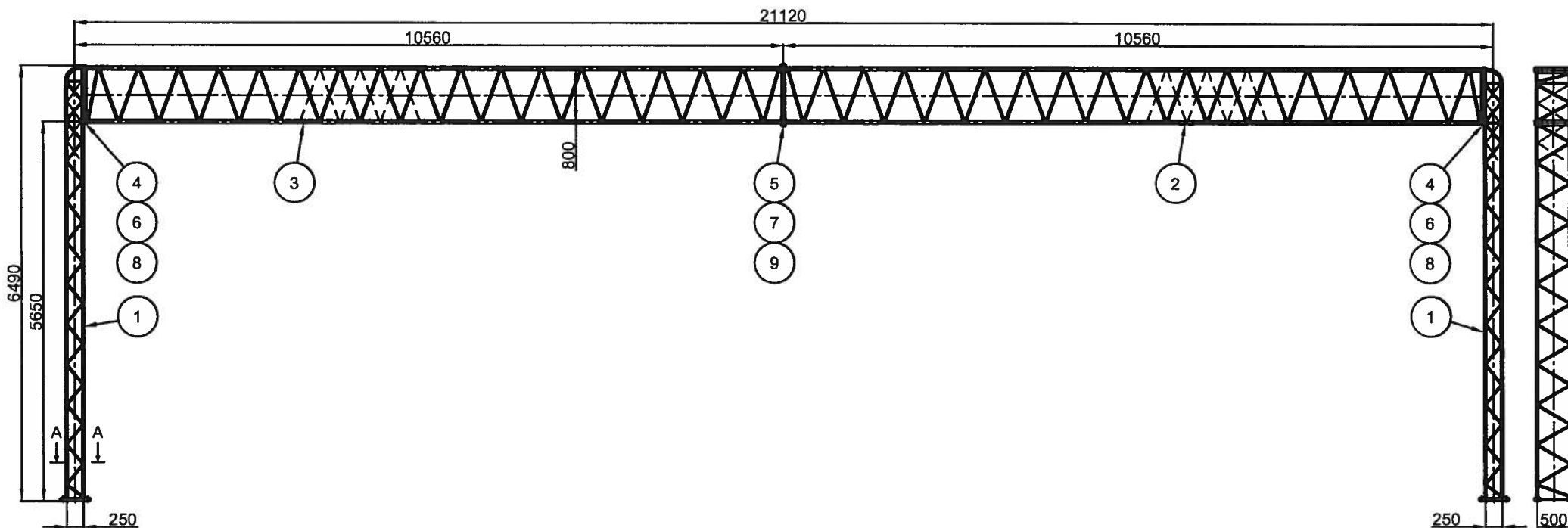
Oluf Jørgensen A/S København

rådgivende ingeniørfirma
Flæsketorvet 75 - 1711 København V
Telefon 46770700 Email kbh@ojas.dk



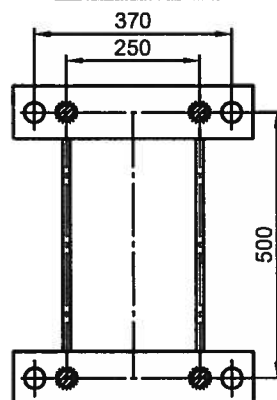
Bygherre: KPC København A/S, Borupvang 2D, 2750 Ballerup
Sag: Lyngby A-M - Vejprojekt - Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej
Emne: Snit G-G, ved brandredningsareal

DATO:	07.03.2018	TEGN. NR.:	AN-I-5.01
REV:	-	MÅL:	1:50
		SIDE:	06



TOTAL VÆGT: 1733,0 KG

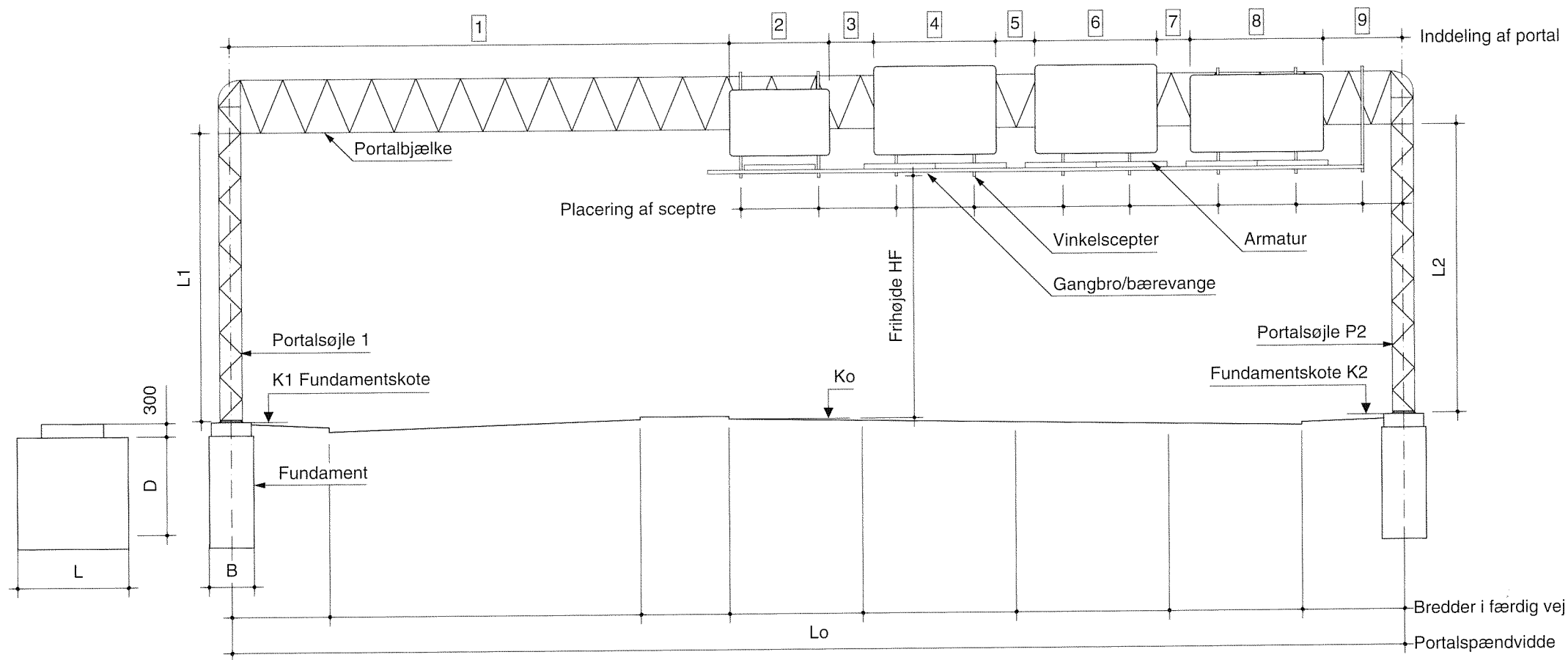
SNIT A-A (1:10)



9	SKIVE	M24 HB200 FZV	32	06030324	
8	SKIVE	M16 HB200 FZV	24	06030316	
7	MØTRIK	M24 DIN934-8 FZV	16	06022024	
6	MØTRIK	M16 DIN934-8 FZV	12	06022016	
5	BOLT	M24x110 DIN931 8.8 FZV	16	06012680	
4	BOLT	M16x50 DIN933 8.8 FZV	12	06012330	
3	DRAGER 10,409m		1	90032129-3	732,0
2	DRAGER 10,409m		1	90032129-2	732,0
1	SØJLE 6,485m		2	90032129-1	269,0

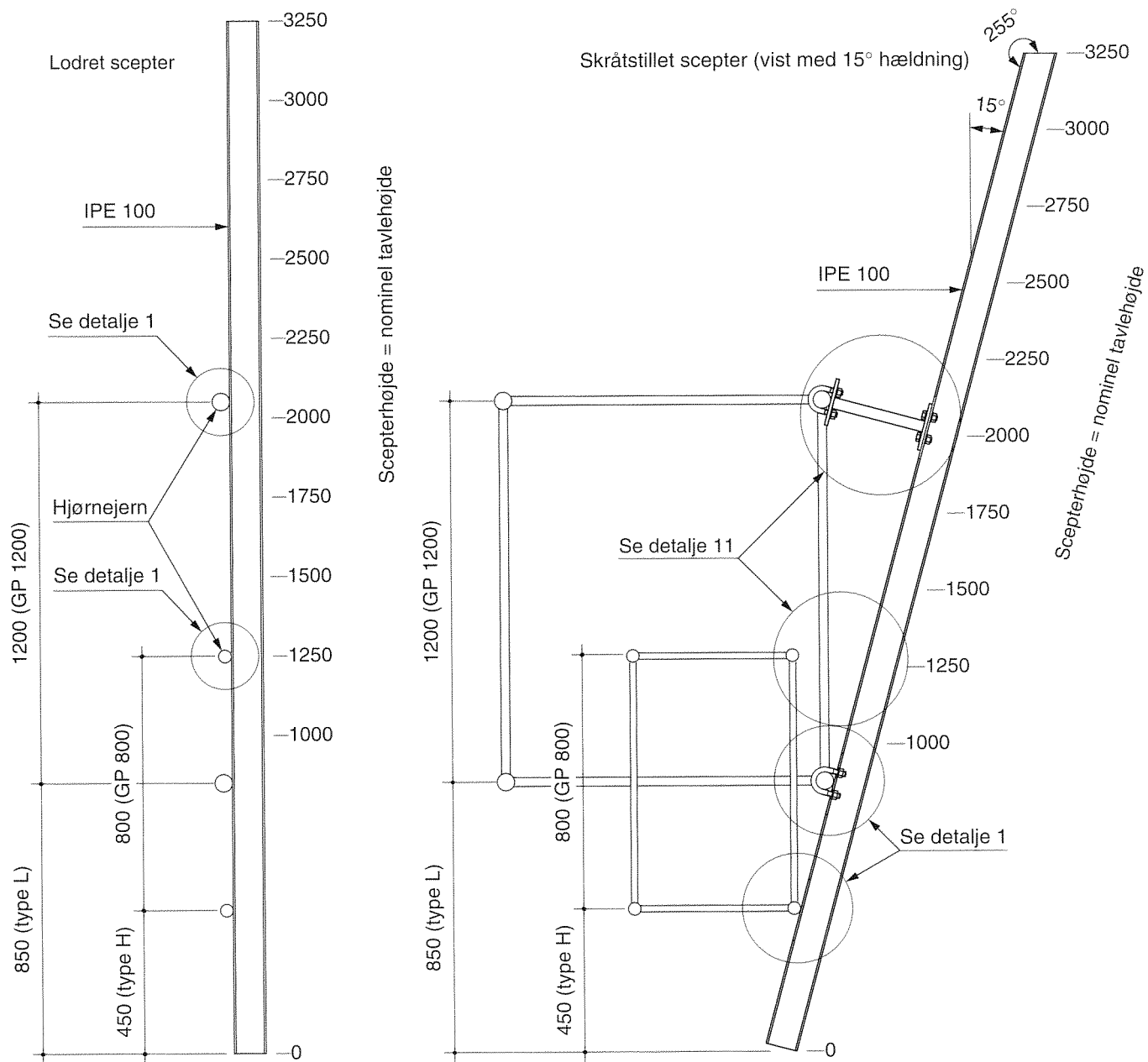
Pos.	Benævnelse	Materiale			Antal	Vare nr. / Tegning nr.	Vægt																																																	
Alfred Priess A/S  Sevelvej 51 7830 Vinderup Tlf.: 97441011 www.priess.dk <table><thead><tr><th>Rev.</th><th>Dato</th><th>Navn</th><th>Godk.</th><th>Beskrivelse af revisionen</th></tr></thead><tbody><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></tbody></table> Titel: GITTERPORTAL Tegning nr.: 90032129 Ref. Nr.: Ofb. <table><thead><tr><th>Rev.</th><th>Dato</th><th>Navn</th><th>Godk.</th><th>Beskrivelse af revisionen</th></tr></thead><tbody><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></tbody></table> Dato 121012 Tegnet af GK Godkendt LH Rev. 01 Målestok 1 : 60 Format A3 AutoCAD							Rev.	Dato	Navn	Godk.	Beskrivelse af revisionen																					Rev.	Dato	Navn	Godk.	Beskrivelse af revisionen																				
Rev.	Dato	Navn	Godk.	Beskrivelse af revisionen																																																				
Rev.	Dato	Navn	Godk.	Beskrivelse af revisionen																																																				

TVÆRPROFIL AF PORTAL NR.

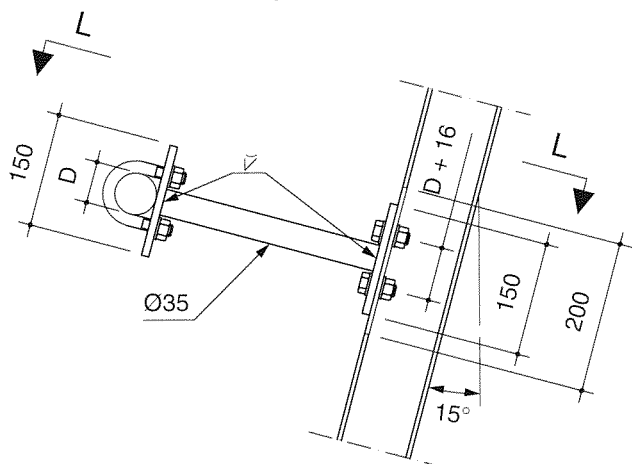


TVÆRPROFILTEGNING		GP - PORTAL	
MÅL 1 : 125	OKTOBER 1995	TEGNING NR. 4	

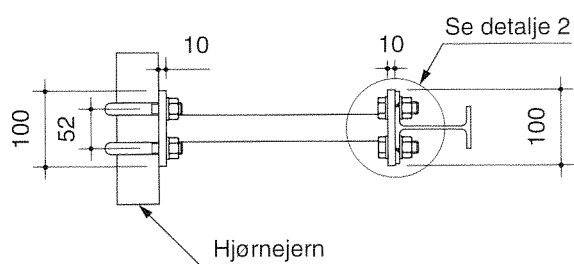
Sidebillede af scepter uden gangbro og belysning 1:20



Detalje 11 1:10



Snit L - L 1:10

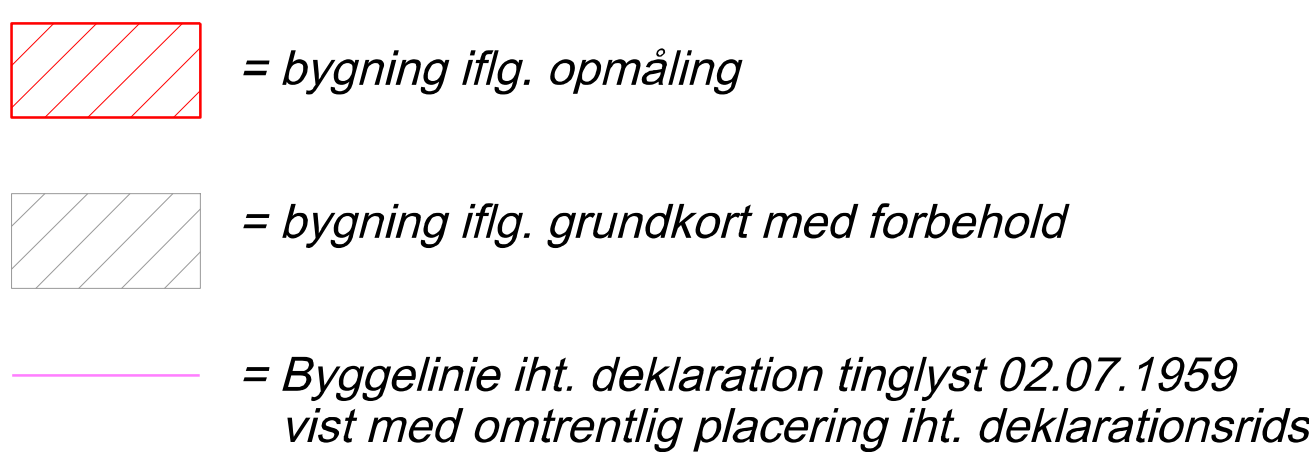


Tegn. nr. 229

Mål 1:20, 1:10

Side 4 af 4

Oktober 1995



Plan i S34S
Koter i DVR 90

Lyngby Hovedgade 63. Opejgrunden - Samlet situationsplan marts 2017.

Matr.nr. 2II Kgs. Lyngby

Jr.nr.: 2012-0097	Målforhold: 1:250	Dato: 14. mar. 2017
Int.: eh/mst/ok	Fil: 12-97-situationsplan-MAR-2017.dgn	

CK-Landsinspektorerne
Christensen, Kønigs & Partnerne A/S
Telefonkæde 17-Box 111-3460 Birkerød
Tlf 45810735 • Fax 45820735 • ck@cland.dk

CK Hansen
Landsinspektør

KPC København A/S

Lyngby Hovedgade 63

Trafiksikkerhedsrevision – trin 3

29. januar 2018
Rev. 1. marts 2018
SB/brj

1 Indledning

KPC A/S har på vegne af Lyngby-Taarbæk Kommune anmodet firmaet Via Trafik Rådgivning A/S om at foretage en trafiksikkerhedsrevision af et projekt med udvidelse af krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og varelevering via Gyldendalsvej.

Dette notat indeholder trafiksikkerhedsrevisionen på trin 3.

2 Revisionsprocessen

Trafiksikkerhedsrevisionen er gennemført på trin 3 (Detailprojekt) efter de principper og retningslinjer, som er beskrevet i Vejdirektoratets Håndbog "Trafiksikkerhedsrevision" marts 2015.

Revisionen omfatter en kvalitetsmæssig granskning af alle forhold i projektet, der vedrører trafiksikkerhed. Granskningen omfatter ikke andre projektmæssige forhold og bindinger, som f.eks. økonomi, interessentaftaler, æstetik, etc.

Revisionen er gennemført af eksamineret trafiksikkerhedsrevisor Simon Birkebæk og Ulrik Valentin samt kvalitetssikret af Bruno Rössler Jespersen. Revisorer har på intet tidspunkt været involveret i projektets planlægning, projektering eller lign. Revisorer er således uafhængig af projektet.

Der er tidligere foretaget trafiksikkerhedsrevisioner af nærværende projekt på trin 2.

2.1.1 Afslutning af revisionstrin

Afslutning af trafiksikkerhedsrevision på trin 3 (denne rapport) forudsætter, at projekterende på baggrund af revisionsrapportens anbefalinger, skriftligt beskriver, hvilke projektændringer revisionen giver anledning til. Der er under hvert punkt gjort plads til projekterendes kommentarer.

Projekterende skal ligeledes underskrive "Resultatet af revisionen", som findes på sidste side i denne rapport.

I tilfælde af uenigheder mellem revisor og projekterende forelægges sagen for bygherren til afgørelse.

Revisionen er først afsluttet, når revisor har underskrevet "Sluterklæring" på sidste side.

2.2

Inddeling af kommentarer

Rapporten er opdelt i generelle og specifikke kommentarer.

Generelle kommentarer vedrører forhold, der berører projektet i hele dets omfang. Det kan f.eks. være bemærkninger til principper for krydsudformning og oversigtsforhold.

Specifikke kommentarer omhandler forhold, der kun berører projektet på bestemte steder.

Derudover inddeles kommentarerne i *problemer* med tilhørende løsningsforslag og *bemærkninger*.

Problemer

Er forhold som medfører øget ulykkesrisiko eller skadesrisiko. Dette kan være forhold, hvis trafiksikkerhedsmæssige effekt er dokumenteret i videnskabelige rapporter. Det kan også være forhold, som ud fra trafiksikkerhedsrevisors kendskab til trafikantadfærd, vejgeometri mv. vurderes at udgøre en markant risiko for ulykker.

Løsningsforslag

Til hvert problem er der beskrevet et forslag, som kan afhjælpe problemet eller alternativt mindske de sikkerhedsmæssige konsekvenser heraf.

Bemærkninger

Er forhold, som erfaringsmæssigt kan udvikle sig til problemer, og som bør tages til overvejelse i den videre projektering.

2.3 Revisionsgrundlaget

Revisionen er udført på baggrund af følgende tegningsmateriale, fremsendt til Via Trafik d. 23. januar 2018:

NUMMER / FILNAVN	REV.	EMNE	FORMAT	MÅL
Dokumentfortegnelse				
AN-I-0.00		Dokumentfortegnelse	A4 x 2	~
Dokumenter				
		TBL, Tilbudsliste	A4 x	~
Anlæg				
AN-I-1.01		Oversigtsplan, gadenavn, matr. nr. / skel	A3	~
AN-I-1.02		Ledningsplan, eksist.	84x90	1:250
AN-I-1.03		Ledningsplan, eksist., udsnit	84x105	1:100
AN-I-1.04		Linjeplan	84x90	1:250
AN-I-1.05		Skilte- og afmærkningsplan	84x90	1:250
AN-I-1.06		Rydningssplan	60x105	1:100
AN-I-1.07		Afvandingsplan	84x90	1:250
AN-I-1.08		Belægningsplan	84x147	1:100
AN-I-1.09		Koteplan	84x147	1:100
AN-I-3.01		Tværsnit AA - Ved facade (St. 13,0)	A3	1:100
AN-I-3.02		Tværsnit BB - Ved kip (St. 18,5)	A3	1:100
AN-I-3.03		Tværsnit CC - Ved rampe (St. 34,0)	A3	1:100
AN-I-3.04		Tværsnit DD, kombineret svingbane/cykelbane	30x63	1:100
AN-I-3.05		Længdeprofil i vejmidte (Frem)	A3	1:100
AN-I-5.01		Detaljer	A3x5	1:10/1:20
Bilag				
12-97-Situationsplan-MAR-2017		Eksist. forhold, Landinspektørplan	84x120	1:250
		Skilteportal (Priess) - Eksempel	A4x3	

Signaldokumentation og uheldsoplysninger indgår ikke i revisionsmateriale. Signaldokumentationen udføres af Lyngby-Taarbæk Kommune i samarbejde med Cowi og Swarco. Nærværende trafiksikkerhedsrevision indeholder derfor ikke en revision af signaldokumentationen, herunder signalstyring, sikkerhedstider og detaljerede kapacitetsforhold mv.

Der er fremsendt reviderede tegninger d. 21. februar 2018, som er anvendt som grundlag for revisors svar d. 1. marts 2018.

3 Revision

3.1 Kommentarer fra tidligere revision på trin 2

Afsnit 3.2.2: Problem – fodgængerfelt

Det anbefales fortsat at trække stopstregen 5 m tilbage i forhold til fodgængerfeltet. Hermed mindskes risikoen for at specielt lastbiler overser langsomtgående fodgængere med risiko for påkørsel til følge. I den tidligere revision var Rambøll åben over for at trække stopstregen tilbage – men henviste til endelig beslutning i detailprojektet.

Projekterendes svar: Stoplinjen for alle fire vognbaner ved Jægersborgvej trækkes 5,0 m tilbage i forhold til fodgængerfeltet og vognbanelinjer samt pile tilpasses.

Revisors svar (5. februar 2018): Godt.

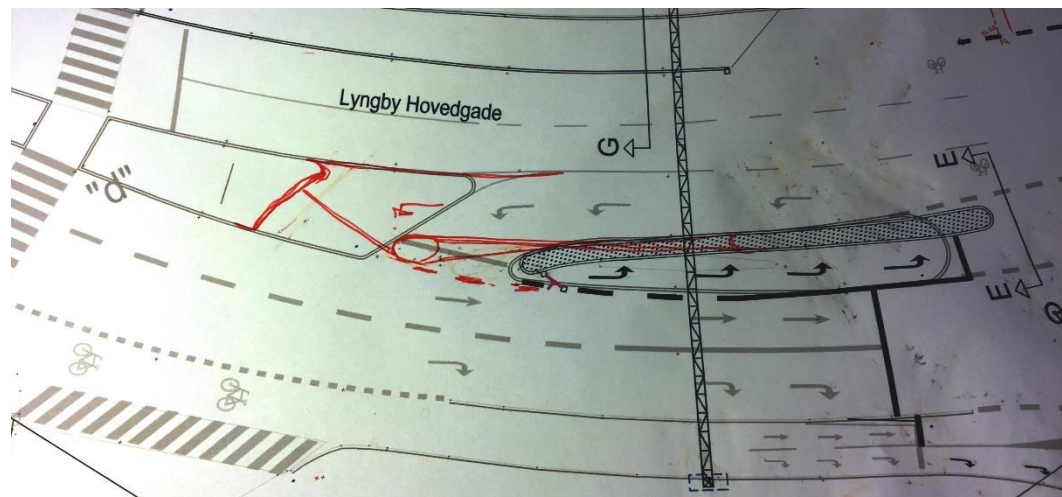
Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ok. Denne tegning sendes til TSR

Revisors svar (1. marts 2018): Godt, stopstregen er nu trukket 5 m tilbage.

Afsnit 3.2.3: Bemærkning – længde af venstresvingsbane

Venstresvingsbanen mod Frem er fortsat kortere end den beregnede kølængde. Resultaterne i trafiksimuleringen viste kølængder om eftermiddagen på 29 m. Dette er længere end venstresvingsbanen, hvilket potentielt betyder en risiko for bagendekollisioner, særligt for den ligeud kørende trafik på Lyngby Hovedgade. Dette vurderes fortsat problematisk.

Det anbefales fortsat at øge længden af svingbanen, f.eks. som vist på følgende princip.



Figur 1: Forslag til at øge længden af venstresvingsbanen til Frem (skal kontrolleres med arealbehovskurve).

Projekterendes svar:

I Rambølls rapport af 15.09.2015: "Trafikale konsekvenser af byudvikling af Lyngby Hovedgade 63" [1] står på side 19 anført følgende:

G) Svingtrafik ind på Frem

Svingtrafikken ind på Frem i projektscenariet vil ikke have problemer med at blive afviklet, fordi alle trafikanter ifølge simuleringerne når at komme over for grønt første gang. Der vil heller ikke være tilbagestuvning ud over svingbanerne. Den korte venstresvingsbane ind mod Frem vil afvikle trafikken uden ophobning af trafik.

Kø i venstresvinget fra Lyngby Hovedgade ind på Frem

	Morgen	Eftermiddag	Lørdag
Kø i projektscenariet:	0 m	29 m	21 m

Det tilstræbes dog at tilvejebringe forøget længde samt bredde af venstresvingsbanen ved at rykke hellen lidt mod nord, fjerne lidt af den nordlige hellespids samt fordele vognbanebredderne mere optimalt mod Lyngby Hovedgade syd.

Desuden undersøges muligheden for at øge kapaciteten i venstresvinget ved at justere på signalgruppeplanerne. Dette er dog yderst tvivlsomt.

Revisors svar (5. februar 2018): Godt, de nye forholds arealbehov skal kontrolleres, f.eks. i AutoTurn.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Afventer ny tegning hvor hellen samt bredere på kørebanerne er rettet efter arealbehov og kørekurver. På grundlag af denne tegning skal det vurderes om længden af venstresvingsbanen er ok.

Projekterendes svar: Helle og venstresvingsbane er optimeret på tegninger af 21. februar 2018

Revisors svar (1. marts 2018): Godt, at venstresvingsbanen er forlænget tilbage og svingbanen er gjort bredere. På den indlagte arealbehovskurve overskrider sættevognen kørebanekanten på rampen mod motorvejen, hvilket er problematisk (usikkert da den formentlig ikke er opmålt af landinspektør). Det anbefales at vise en arealbehovskurve, hvor sættevognen bliver på kørebanen.

Når sættevognen foretager venstresving fra Lyngby Hovedgade syd ind i venstresvingsbanen overskrides den fuldt optrukne linje. Dette bør tilpasses.

Afsnit 3.2.4 Bemærkning – kapacitet på Frem

Der vurderes fortsat risiko for uheld på rampen til parkeringskælderen som følge af tilbagestuvning fra signalanlægget. Projektet er kun marginalt ændret på det forhold – afstanden til rampen er gjort kortere og problemet er derfor reelt set forværret. Problemet er ikke løst med f.eks. en kanalisering på Frem eller ved at lade rampen begynde længere inde i bygningen.

Det anbefales fortsat at skabe tilstrækkelig kømagasin så bilister ikke skal holde i kø på rampen.

Projekterendes svar: De fysiske forhold på stedet og i p-kælderen gør det ikke muligt at forlænge kømagasinet.

Ifølge [1] vil der undtagelsesvist kunne opstå kø ned i p-kælderen om eftermiddagen og om lørdagen.

Revisors svar (5. februar 2018): Ok.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ok. Problemet er hovedsageligt inde i bygningen og derfor på privat areal. Dog kan Vejmyndigheden godt være bekymret for, at der kan opstå parkeringsproblemer i området omkring bygningen hvis det tager for lang tid at komme op fra parkeringskælderen.

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, forhold er dog ikke ændret.

3.1.1

Afsnit 3.2.6 Bemærkning – oversigtsforhold ved rampe

Oversigtsforholdene ved udkørsel fra rampen i p-kælderen i forhold til cyklister og fodgængere som færdes langs Frem er ikke forbedret.

Projekterendes svar: De fysiske bygningsforhold gør det ikke umiddelbart muligt at forbedre oversigtsforholdene. Såfremt der etableres steeler langs bygningsfacaden på hver side af rampen, vil fodgængere mv blive ledt længere 'ind' på fortovet, og vil derfor blive mere synlige for bilister, der kommer op ad rampen.

Revisors svar (5. februar 2018): Ok.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Vejmyndigheden går ud fra at projekterende mener at fodgængerne skal ledes længere "ud" mod vejbanen, således de er mere synlige? I så fald er vejmyndigheds svar ok.

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, steler er opsat.

3.2 Generelle kommentarer

3.2.1 Problem – kapacitetsvurdering

Projektet er ændret i forhold til de tidligere gennemførte kapacitetsberegninger og det reviderede materiale på trin 2. På Lyngby Hovedgade syd var der tidligere to venstresvingsbaner, hvor der nu kun er en venstresvingsbane. Dette reducerer umiddelbart kapaciteten i krydset (men muliggør også en anden signalstyring). Ændringen kan betyde at der er en øget risiko for tilbagestuvning til nabokrydset/motorvejsfrakørslen, hvilket kan medføre en øget risiko for uheld.

Løsningsforslag:

Det anbefales at der i forbindelse med udarbejdelse af signalprojektet foretages en kapacitetsvurdering af konsekvenserne af denne ændring. Herefter kan der tages stilling til om der er behov for og i givet fald hvilke løsnings tiltag, der kan/skal etableres, så der ikke opstår tilbagestuvning til nabokrydset.

Projekterendes svar: Det har ikke været hensigten at ændre i det tidligere signalprojekt, jf. [1]. Der indføres igen en ligeud-venstre pil i den midterste vognbane fra Lyngby Hovedgade syd.

Revisors svar (5. februar 2018): Ok. Betyder at pkt. 3.3.6 delvist bortfalder.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ok. Dette forudsætter at Frem afvikles separat i signalprojektet

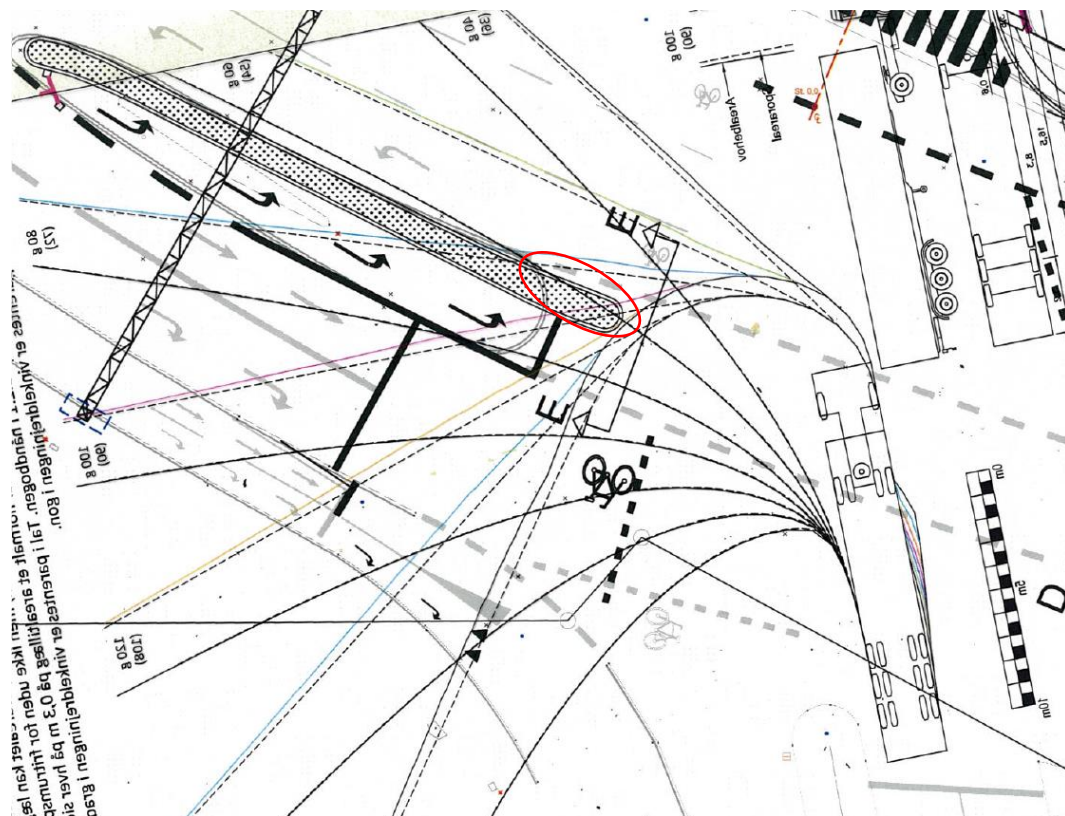
Revisors svar (1. marts 2018): Ok, ja forudsætter at Frem afvikles separat i signalprojektet.

3.2.2 Problem – arealbehov

Generelt mangler der tegninger som viser arealbehovet for køretøjer igennem krydset og til/fra varegården.

F.eks. kan en venstresvingende sættevogn fra Lyngby Hovedgade syd ikke foretage venstresving ind til venstresvingsbanen mod motorvejen – selv med en lav hastighed på 5 km/h (se Figur 2). Dette medfører en øget risiko for påkørsel af signallanterne/tavle på hellespids. Dette betyder at sættevognen skal foretage et unaturligt stort sving for at komme ind i svingbanen. Sættevognen vil dog ikke kunne komme ordentlig ind i venstresvingsbanen og vil dermed blokere for den ligeudkørende trafik fra Jægersborgvej øst mod Lyngby Hovedgade. Dette medfører en øget uheldsrisiko. Problemet skyldes at midterhellen er forlænget i forhold til i dag.

Det er endvidere anført at der ikke må køre store tunge køretøjer ind på Frem med undtagelsen af redningskøretøjer og renovationskøretøjer.



Figur 2: Arealbehov for venstresvingende sættevogn fra Lyngby Hovedgade syd til venstresvingbane mod motorvejen med 5 km/h.

Løsningsforslag:

Det anbefales at dokumentere arealbehovet i alle svingbevægelser – f.eks. med programmet AutoTurn og derefter tilpasse heller og hjørner så svingbevægelser kan foretages uproblematisk.

Det bør eftervises at renovationskøretøjer kan vende på Frem – det gælder ved indkørsel fra begge ender.

Projekterendes svar: Der udføres nødvendige arealbehovskurver, og den aktuelle hellespids tilpasses.

Revisors svar (5. februar 2018): Godt.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Det understreges at hele krydset tilpasses således at svingbevægelserne kan foretages uproblematisk. Tegningerne skal fremsendes til fornyet TSR.

Projekterendes svar: Helle og venstresvingsbane er optimeret på tegninger af 21. februar 2018

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, hellespids kan evt. afkortes da den og signalmast samt færdselstavle er udsat for påkørsel af en venstresvingende sættevogn mod motorvejen.

Arealbehovscurverne for en renovationsbil der vender på Frem ser meget vanskelig ud – det forventes at steler på Frem kan hæves/sænkes så de kan køre lige igennem. Dette gælder for køretøjer fra både øst og vest på Frem.

3.2.3

Bemærkning – afmærkning og færdselstavler

Generelt er der en række mindre detaljer omkring anvendelse af kørebaneafmærkning og færdselstavler som ikke er sket korrekt jf. Vejdirektoratets vejregler. Det drejer sig f.eks. om afstand mellem pile, orientering af V21-symboler, centrering af pile, tilpasning til eksisterende afmærkning. Projektet bør gennemgås for at sikre en ensartethed i forhold til vejreglerne. Samtidig bør placeringen af færdselstavler detaljeres, så det sikres at det trafiksikkerhedsmæssigt bliver opsat trafiksikkerhedsmæssigt bedst.

Projekterendes svar: Afmærkningsudformninger samt skilteplaceringer og – retning justeres.

Revisors svar (5. februar 2018): Godt.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ok. Denne tegning sendes til fornyet TSR

Revisors svar (1. marts 2018): Godt, forhold er justeret og detaljeret. På Lyngby Hovedgade syd er nye pile ikke centreret.

3.2.4

Bemærkning – eksisterende forhold

Tegningerne er mangelfulde i forhold til at vise den eksisterende kørebaneafmærkning, signallanter, tavler, belysningsmaster mv. Det gør det vanskeligt at forstå det samlede projekt.

Det anbefales at tilføje de manglende detaljer og tydeligt vise hvad der er eksisterende og hvad der er nyt – og for at sikre så få master som muligt – og at de ikke skygger for hinanden.

Projekterendes svar: Projektet burde vise eksisterende og nyt udstyr ekskl. belysningsmaster, hvor lysberegningen først lige er godkendt. Signaldokumentationen udføres af LT-K i samarbejde med Cowi og Swarco. Forholdene tydeliggøres generelt!

Revisors svar (5. februar 2018): Der er række detaljer, hvor eksisterende kørebaneafmærkning, signallanterne, tavler som ikke er vist. Det er oplyst på afholdingsmøde at disse indarbejdes.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ok. Denne tegning sendes til fornyet TSR

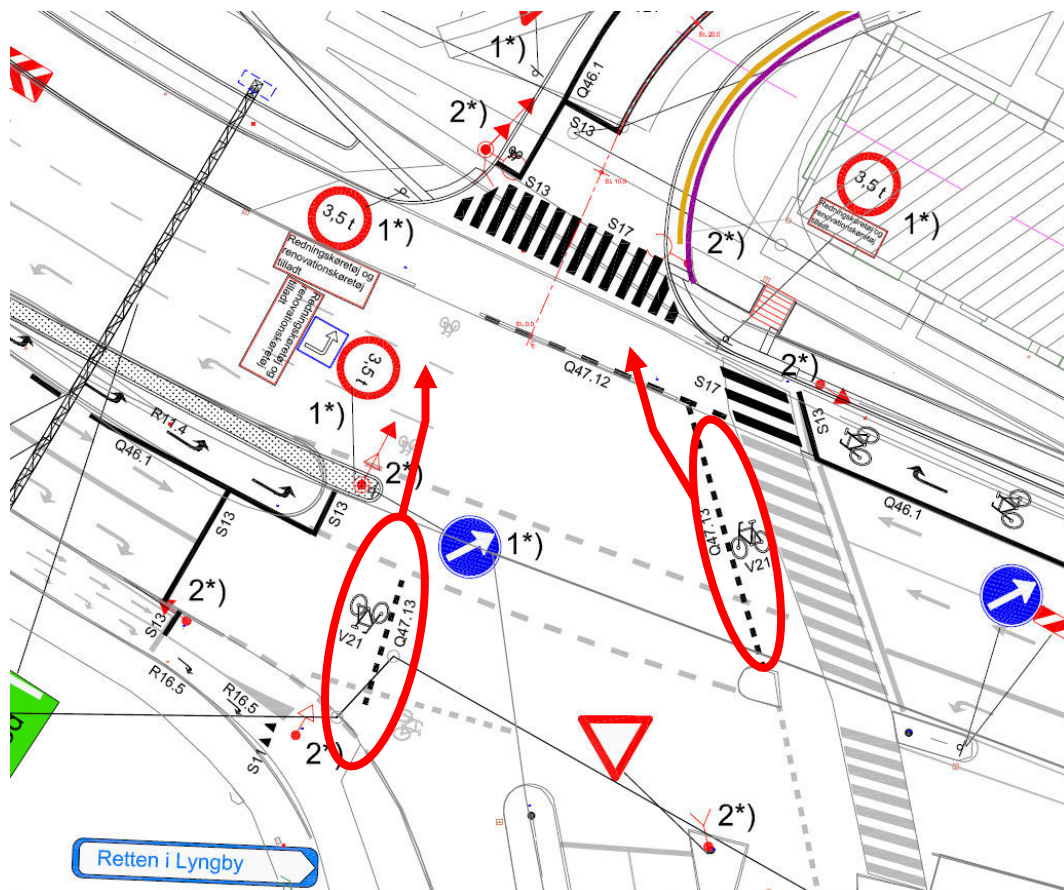
Revisors svar (1. marts 2018): Stemmer nu bedre overens med eksisterende forhold, men vil fortsat være en god hjælp for forståelsen af tegningen også at vise eksisterende signaler, deres retning og hvis de flyttes – specielt når de nye vises.

3.2.5

Bemærkning - afmærkning af cykelkonflikter

Der er en særlig uheldsrisiko mellem højresvingende biler og ligeudkørende cykler. For at mindske denne uheldsrisiko tydeliggøres denne konflikt med afmærkning.

For kun at have en øget fokus på de reelle konflikt punkter vises derimod ikke særlig afmærkning, hvor der ikke er konflikter.



Figur 3: Afmærkning af cykelkonflikter.

Projekterendes svar: Afmærkningen er udført i henhold til Dispositionsforslaget, men tilpasses kommentarerne.

Revisors svar (5. februar 2018): Godt.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, afmærkning justeret.

3.3

Specifikke kommentarer

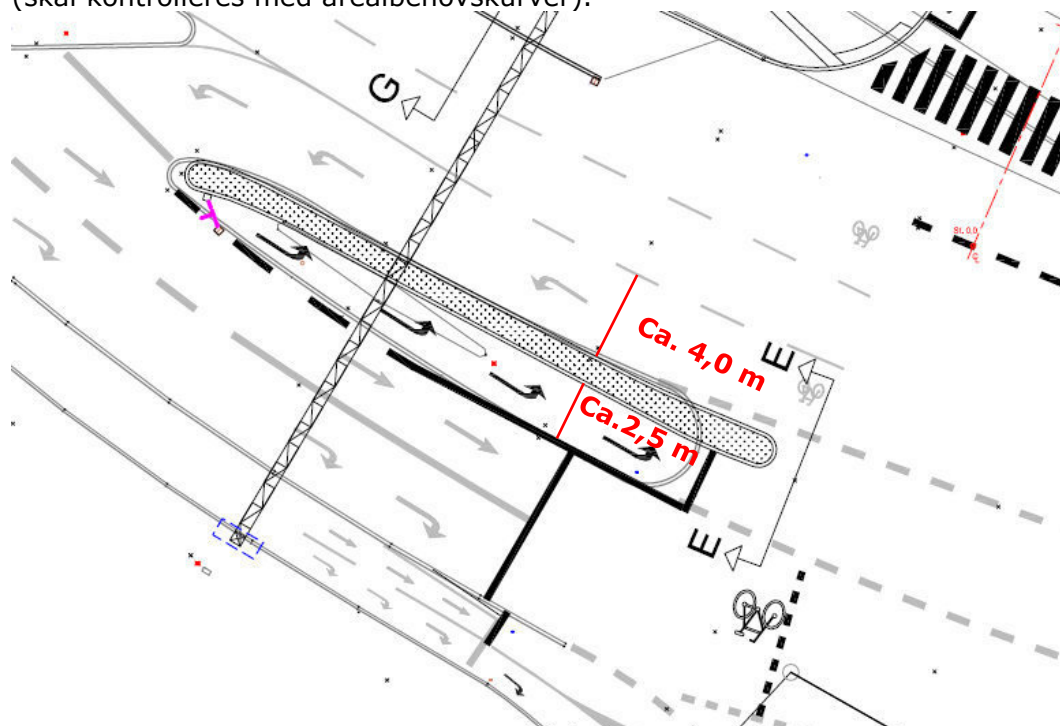
3.3.1

Problem – bredde på svingbane

Venstresvingsbanen ind mod Frem har en bredde på ca. 2,5 m. En svingbane i denne bredde giver en øget uheldsrisiko for trægningsuheld som følge af at der er snævert i forhold til den ligeudkørende trafik. Dette problem forstærkes yderligere af at svingbanen ligger i en kurve og at ligeudbanen ved siden af også er for smal.

Løsningsforslag

Det anbefales som minimum at følge vejreglerne, der anfører en minimumsbredde for en svingbane på 2,75 m (uden afmærkning). Det kan f.eks. etableres ved at inddrage noget af venstresvingsbanen mod motorvejen (skal kontrolleres med arealbehovskurver).



Figur 4: Venstresvingsbane mod Frem er kun ca. 2,5 m bred, hvilket medfører en øget risiko for trægningsuhelds.

Projekterendes svar: Dette svar omhandler både 3.3.1 og 3.3.2. Det er muligt at ændre kørebanebredderne mod Lyngby Hovedgade syd. Dette skal i givet fald ske fra fodgængerfeltet før motorvejstilkørslen. Det er muligt med en bredde på den nye midterø på 1,0 m at etablere en højresvingsbane samt en ligeudbane på 3,0 m (mellem afmærkningen) samt en venstresvingsbane på ca. 2,9-3,0 m. Jf. i øvrigt svar i 3.1.

Revisors svar (5. februar 2018): Godt, midterhelle skal minimum være 1,5 m bred ved signalstander.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ny løsning sendes til TSR, idet det skal vurderes om signallanterne bliver påkørt såfremt hellen er smallere end 2 meter.

Projekterendes svar: Helle og venstresvingsbaner er optimeret på tegninger af 21. februar 2018

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, hellespids kan evt. afkortes da den og signalmast samt færdselstavle, er udsat for påkørsel af en venstresvingende sættevogn mod motorvejen.

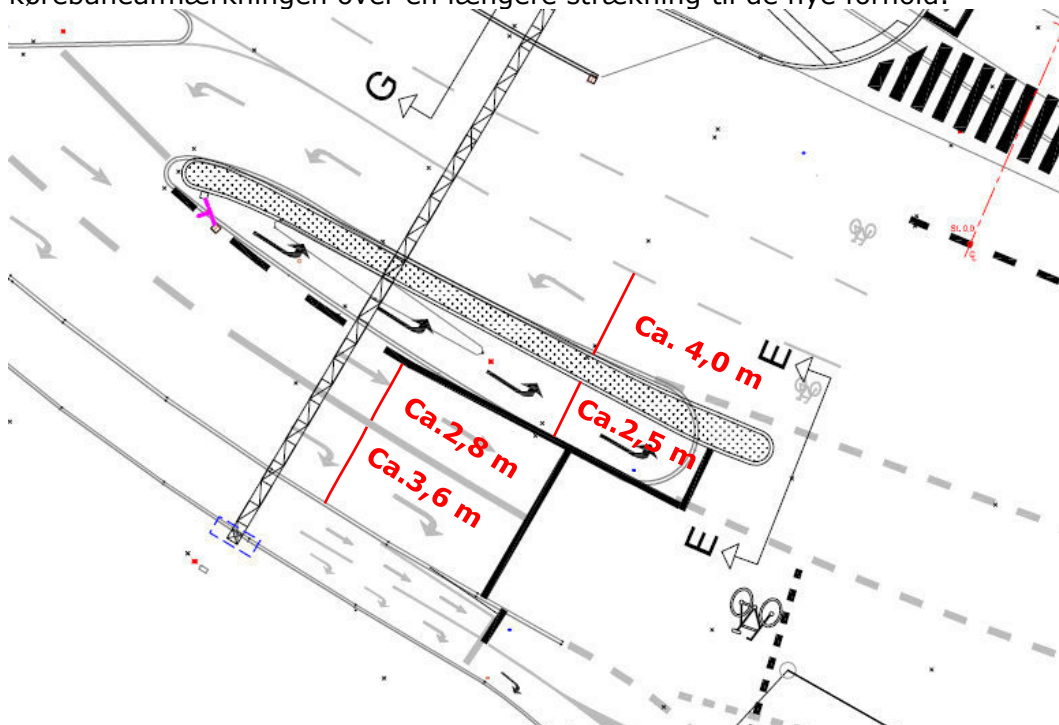
3.3.2

Problem – bredde på ligeudbane

Ligeudbanen på Lyngby Hovedgade nord mod Jægersborgvej har et uharmonisk forløb og en bredde på ca. 2,8 m. Dette giver en øget risiko for trægningsuheld. Dette problem forstærkes yderligere af at svingbanen ligger i en kurve og at venstresvingbanen ved siden af mod Frem også er for smal.

Løsningsforslag

Det anbefales som minimum at følge vejreglerne, der anfører at minimumsbredden for en ligeudbane ved 50 km/h skal være på 3,00 m (uden afmærkning). Det kan f.eks. etableres ved at inddrage noget af højresvingbanen mod Lyngby Hovedgade syd og justere kørebaneafmærkningen over en længere strækning til de nye forhold.



Figur 5: Ligeudbane mod Jægersborgvej er kun ca. 2,8 m bred, hvilket medfører en øget risiko for trægningsuheld.

Projekterendes svar: se svar på 3.3.1

Revisors svar (5. februar 2018): Godt.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ny løsning sendes til TSR, idet det skal vurderes om signallanterne bliver påkørt såfremt helle er smallere end 2 meter.

Projekterendes svar: Helle og vejbaner er optimeret på tegninger af 21. februar 2018

Revisors svar (1. marts 2018): Godt, se bemærkning mht. påkørselsrisiko i pkt. 3.3.1.

3.3.3

Problem – fast genstand i skillerabat

Langs Jægersborgvej er der i skillerabatten mellem højresvingsbanen og fortov opsat et "bøjlerør-hegn" med en rørdiameter på 90 mm.

Hegnet står inden for sikkerhedszonen og udgør derfor en fare for forværring af uheld ved påkørsel for både bilister og cyklister.

Løsningsforslag

Det anbefales at ændre udformningen af rabatten og de bagvedliggende arealer så bøjlerør-hegnet kan undværes.

Alternativ skal "bøjlerør-hegnet" stå uden for sikkerhedszonen (1,0 m fra kørebanen).

Til nøds kan der anvendes en mindre rørdiameter (mindre end 76 mm) og en godstykkelse på mindre end 3,2 mm og supplere med en kantafmærkningsplade (N42), hvorved "bøjlerør-hegnet" ikke udgør en fast genstand.



Figur 6: Eksempel på fast genstand placeret mindre end 30 cm fra cykelsti. Her er problemet løst med en 30 cm bred brudt kantbane og afmærket med en kantafmærkningsplade (N42).

Projekterendes svar: Rørdiameteren kan selvfølgelig godt ændres til mindre end 76 mm, men såfremt hegnet ikke skønnes at have en positiv sikkerhedsværdi, fjernes det. Kantstenslysningen mod fortovet udføres min. 60 mm af hensyn til tilgængeligheden.

Revisors svar (5. februar 2018): Ok.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ny løsning sendes til TSR og TGR

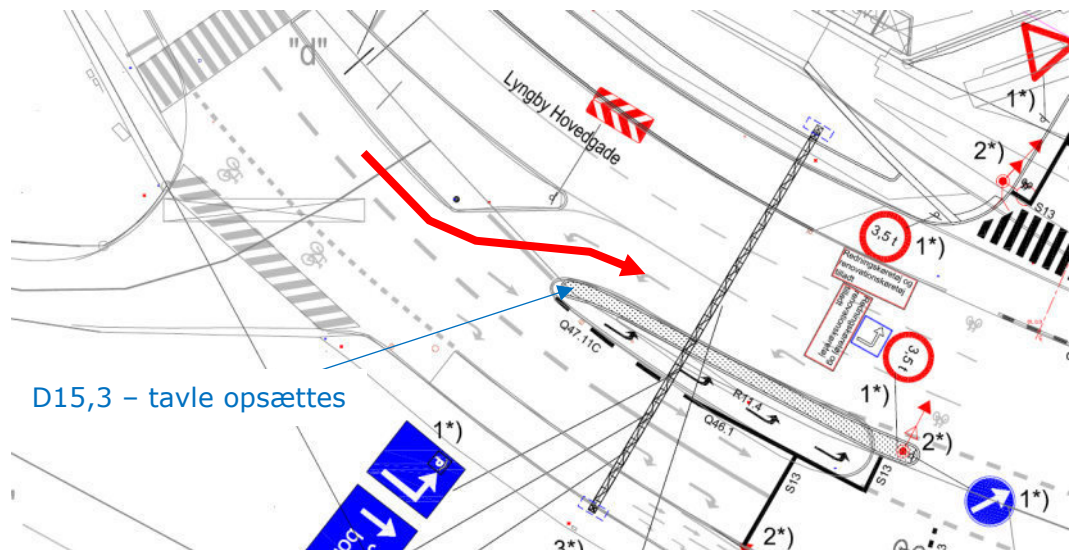
Projekterendes svar: Ny løsning fremgår af tegninger af 21. februar 2018

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, hegn udgår.

3.3.4

Problem – uklart vejforløb

Trafikanter fra Lyngby Hovedgade nord mod Frem kan vejagtigt komme til at anvende venstresvingsbanen i modsat retning. Dette medfører en øget uheldsrisiko.



Figur 7: Der er risiko for at trafikanter anvender venstresvingsbanen i modsat retning.

Løsningsforslag

Det anbefales at tydeliggøre skiltningen omkring hellen ved at opsætte en D15,3 tavle således at trafikken ledes højre om hellen.

Projekterendes svar: Der etableres D15,3 tavle.

Revisors svar (5. februar 2018): Fint.

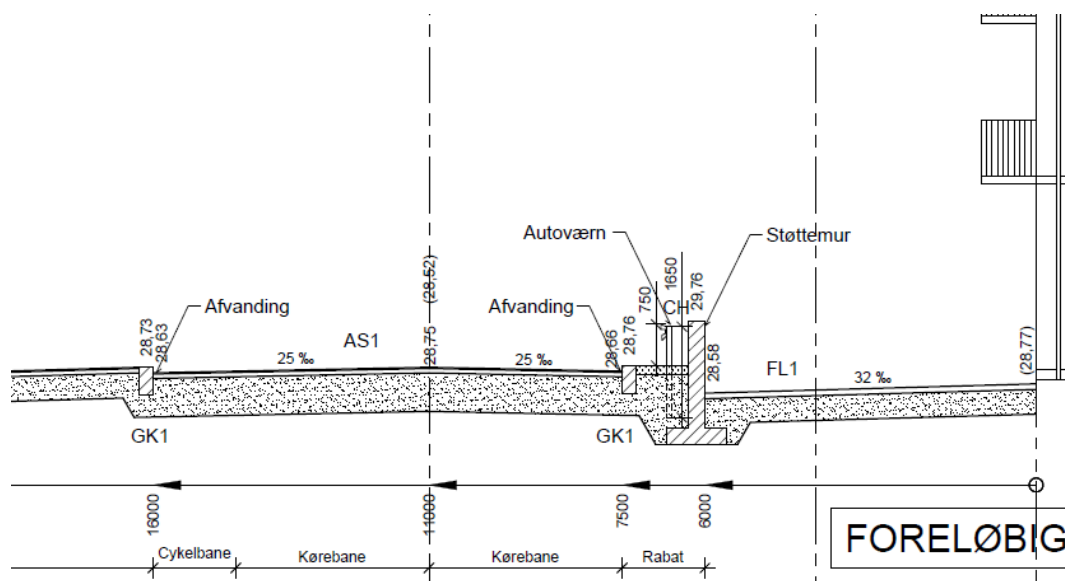
Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, tavle opsat.

3.3.5

Problem – autoværn

Der er langs østsiden af Frem vist et autoværn – autoværnet står tæt ved en støttemur og har dermed ikke et areal at absorbere ved påkørsel. Autoværnet og støttemuren udgør således i praksis en fast genstand.



Figur 8: Autoværn langs Frem.

Løsningsforslag

Det anbefales at arbejde på en løsning som gør at der ikke er behov for et autoværn. F.eks. kunne Frem etableres med ensidigt tværfald i kurven og fortovet ind mod den eksisterende bygning øst for Frem kunne etableres med et mindre tværfald. Dette kunne mindske behovet for en støttemur. Hvis der fortsat er et niveauspring mellem fortovet og rabatten mod Frem, bør det løses uden at støttemuren udgør en påkørselsfare – ved at den er i niveau med rabatten.

Undladelse af autoværnet vil samtidig forbedre oversigtsforholdene ved udkørsel fra Frem.

Hvis der derimod fortsat arbejdes med en løsning med et autoværn, skal det opsættes så der er en tilstrækkelig arbejdsbredde.

Projekterendes svar: Der arbejdes med en løsning uden støttemur og autoværn. Autoværn anbefales først ved et niveauspring på 1,0 m og derover.

Revisors svar (5. februar 2018): Fint.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ny løsning sendes til TSR og TGR

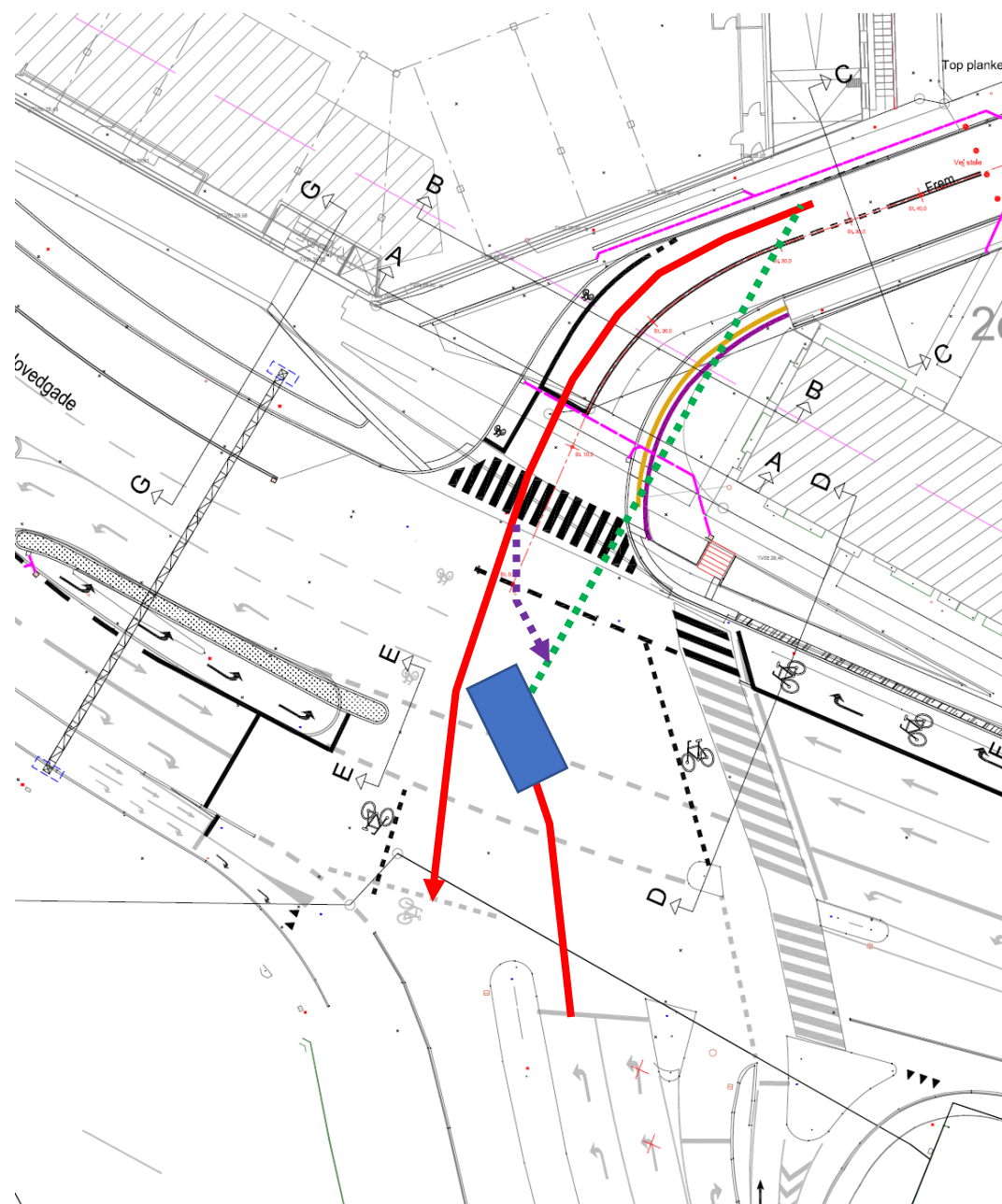
Projekterendes svar: Ny løsning fremgår af tegninger af 21. februar 2018, hvor der valgt hæk i stedet for støttemur

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, fint at der ikke er større niveauspring inden for sikkerhedszonen på 1,0 m.

3.3.6

Problem – synlighed i kurve

Såfremt den venstresvingende trafik fra Lyngby Hovedgade skal afvikles samtidig med trafikken fra Frem er der nogle problematiske forhold i forhold til synlighed og placering som udgør en uheldsrisiko.



Figur 9: Oversigtsforhold for venstresvingende fra Lyngby Hovedgade syd.

Venstresvingende fra Lyngby Hovedgade syd vil have vanskeligt ved at se trafikanter fra Frem som følge af autoværnet på kurven på østsiden af Frem og det store længdefald på 69 ‰ på Frem. Denne potentielle konflikt betyder en øget uheldsrisiko.

Et stort længdefald i kurve kan i øvrigt medføre at biler mod Frem skrider ud i glat føre.

Venstresvingende fra Frem vil have vanskeligt ved at placere sig i krydset i forhold til modkørende trafik fra Lyngby Hovedgade syd, hvilket medfører en øget uheldsrisiko.

Løsningsforslag

Det anbefales at Frem anlægges med et længdefald på maksimalt 60 ‰, da vejreglerne anbefaler at der ved nyanlæg ikke etableres veje hvor længdefaldet overstiger 60 ‰.

Det anbefales at etablere en løsning uden autoværn. Samtidig bør længdeprofilen på Frem udvides så den løber igennem krydset – hermed kan synligheden af bilerne fra Frem kontrolleres.

Forholdene for den venstresvingende trafik fra Frem og Lyngby Hovedgade bør eftervises med arealbehovskurver og der bør afmærkes hjælpelinjer for de venstresvingende så de kan placere sig hensigtsmæssigt under venstresving.

Endelig kan signalstyringen indrettes så trafikken fra Frem ikke afvikles i samme signalfase som trafikken fra Lyngby Hovedgade (som ved trin 2 revisionen – hvor svingbanerne på Lyngby Hovedgade var anderledes).

Projekterendes svar: Der udføres signalstyring som Dispositionsforslag og trin 2, jf. 3.2.1.

Der udføres ikke autoværn.

De fysiske forhold gør det ikke muligt at ændre de ca. 69 ‰ uden at udføre et indgreb i de eksisterende kørebaner på Lyngby Hovedgade, som ligger med et tværfald på ca. 26 ‰. Ønskes dette tværfald nedsat vil det medføre et større indgreb i de eksisterende forhold som efterfølgende vil opleves 'forstyrrende' for gennemkørende i krydset.

Revisors svar (5. februar 2018): Ok.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: se svar i 3.3.5. Denne løsning kræver at signalprojektet afvikler Frem i en separat fase (indarbejdes i signalprojekt)

Revisors svar (1. marts 2018): Ok.

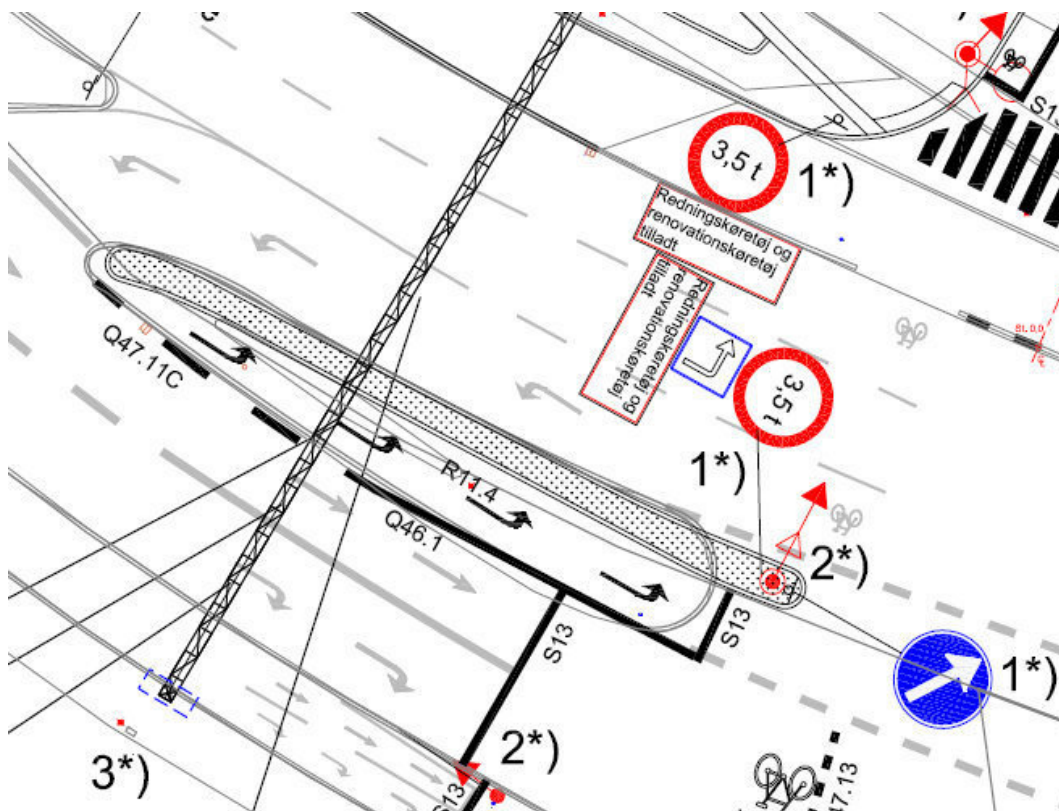
3.3.7

Bemærkning – bredde af helle

Ved venstresvingsbanen indsnævres midterhellen til ca. 1,5 m. Opsætning af en signalmast i en midterhelle på under 2,0 m medfører en øget påkørselsrisiko. Det anbefales at øge bredden af hellen til 2,0 m.

Tegningen mangler i øvrigt at vise eksisterende signallanterne i midterhellen – der skal også være signalvisning for trafikanter på Lyngby Hovedgade fra nord.

Færdselstavle kan i øvrigt med fordel opsættes på signalmast.



Figur 10: Smal midterhelle med risiko for påkørsel af signallanterne.

Projekterendes svar: Grundet pladsforholdene er det ikke muligt at øge midterhellen fra 1,5 til 2,0 m. Eventuelle signallanter vil blive påført. Færdselstavle vil blive opsat på combimast.

Revisors svar (5. februar 2018): Ok.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Hellen skal være min. 2 meter bred – Alternativt skal det påvises, at et frirumsprofil for en sættevogn, som drejer, ikke kan ramme signallanterne eller andet udstyr på hellen. Tegning skal sendes til fornyet TSR

Projekterendes svar: Ny løsning fremgår af tegninger af 21. februar 2018, hvor det er påvist at sættevogne undgår udstyr på heller

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, hellespids kan evt. afkortes da den og signalmast samt færdselstavle, er udsat for påkørsel af en venstresvingende sættevogn mod motorvejen. Den viste arealbehovskurve foretager et unaturligt stort sving.

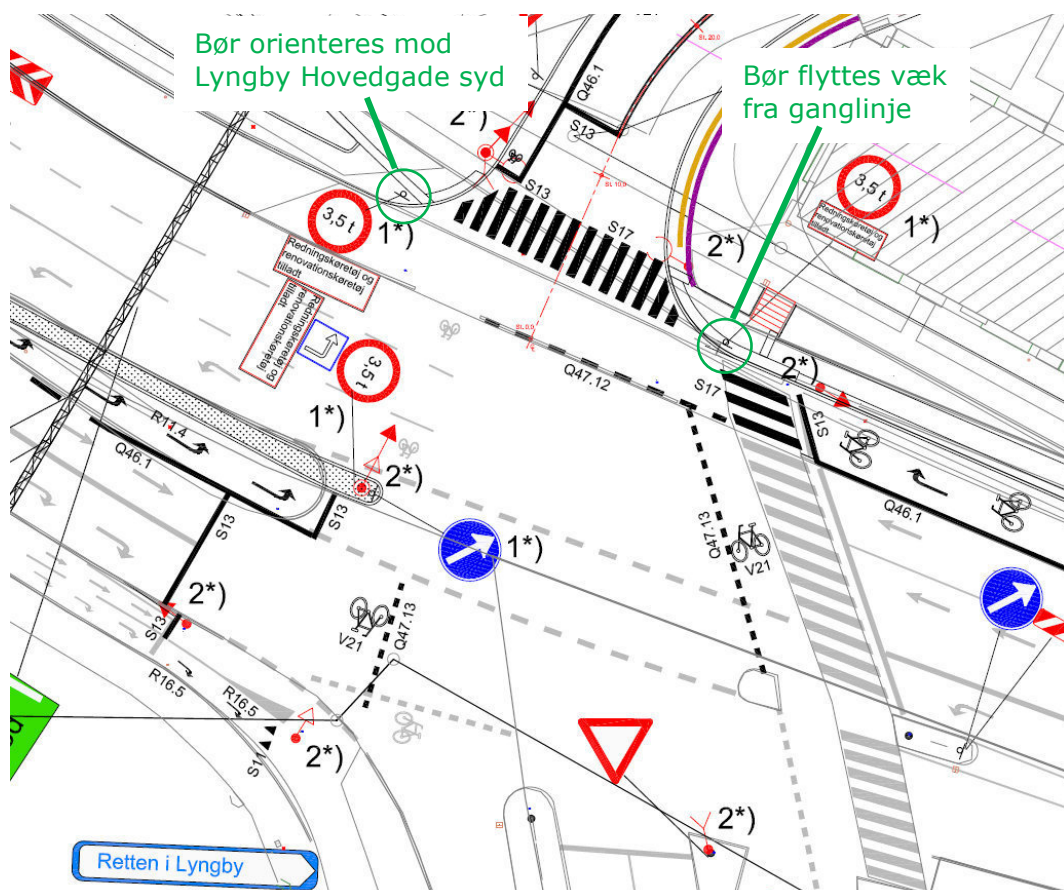
3.3.8

Bemærkning – synlighed af tavler

Ved indkørsel til Frem er der anført forbudstavler – de er vanskelige at se og er placeret i ganglinjen.

Det anbefales at orientere tavlerne mod trafikanterne og placere dem uden for ganglinjerne.

Det skal i øvrigt sikres, at tavlekant mindst er 0,5 m fra kørebane kant for at undgå påkørsel af tavler.



Figur 11: Tavler ved indkørsel til Frem bør flyttes.

Projekterendes svar: Tavleplaceringer samt -retning justeres, jf. 3.2.3

Revisors svar (5. februar 2018): Fint.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

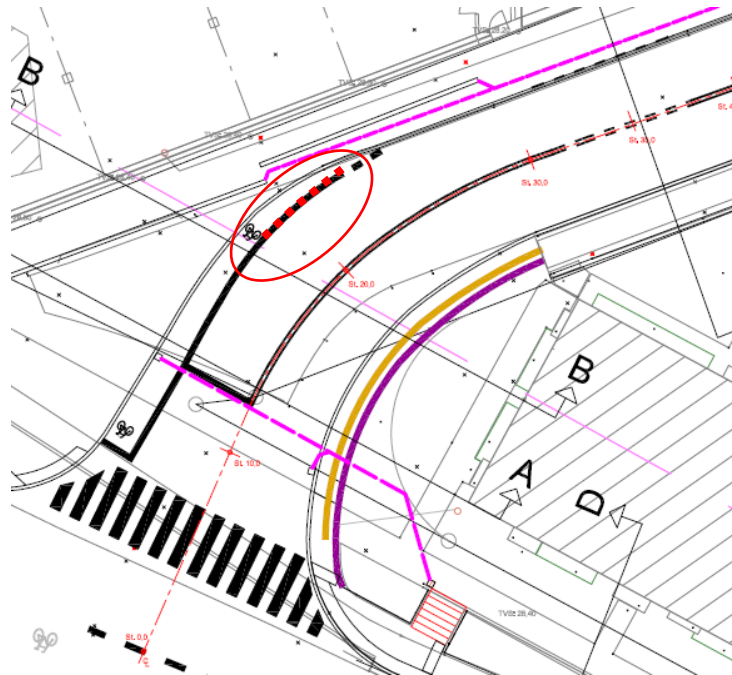
Revisors svar (1. marts 2018): Ok, tegning tilpasset.

Detaljeringsgraden af tavlerne størrelse er i øvrigt vanskelig at se.

3.3.9

Bemærkning – cykelbane på Frem

Der er afmærket en smal cykelbane på Frem. Den stiplede begyndelse bør forlænges indtil cykelbanen har fuld bredde så cyklister kan køre ind på cykelbanen uden at krydse en ubrudt linje.



Figur 12: Den stiplede begyndelse af cykelstien bør forlænges.

Projekterendes svar: Tilpasses!

Revisors svar (5. februar 2018): Fint.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

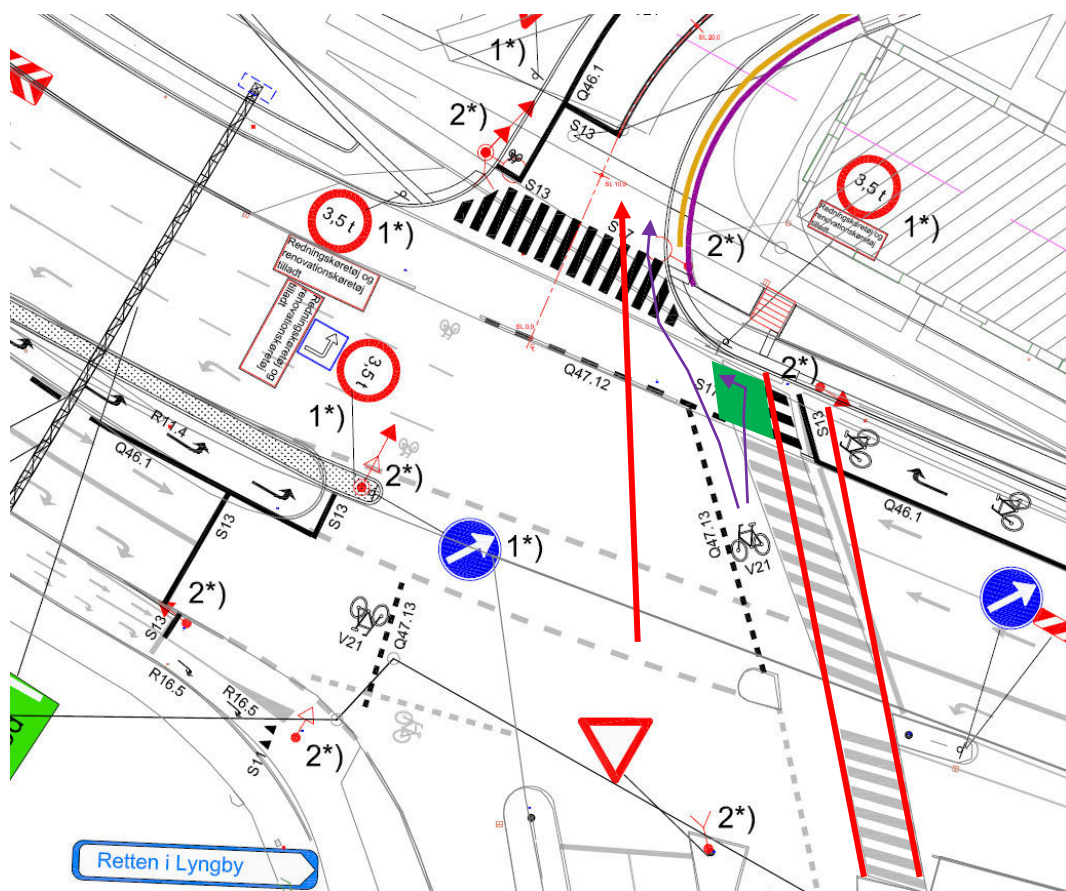
Revisors svar (1. marts 2018): Ok, afmærkning er ændret.

3.3.10

Bemærkning – supercykelsti igennem krydset

Supercykelsti C93 Allerødruen løber igennem krydset mellem Lyngby Hovedgade nord og Lyngby Hovedgade syd. I forhold til i dag ændres vilkårene markant for cyklister, der foretager venstresving fra Lyngby Hovedgade syd til Lyngby Hovedgade nord, idet de får vigepligt overfor trafikken til/fra Frem. Der kan derfor forventes et stort antal ventende cyklister på krydsets nordøstlige hjørne. Det skal sikres, at de ventende cyklister har tilstrækkelig plads, så de kan placere sig sikkert i forhold til trafik ind mod Frem.

Det anbefales at skabe ekstra plads til mange ventende cyklister på det nordøstlige hjørne så cyklisterne kan stå sikkert og vente. Dette kan ske ved at dreje fodgængerfeltet (som samtidig bliver kortere og mere direkte).



Figur 13: Der bør skabes mere plads til ventende venstresvingende cyklister.

Projekterendes svar: Fodgængerfeltet 'drejes' som vist fra midterhellen. Fortovet på hjørnet af Frem skal tilpasses den nye situation.

Revisors svar (5. februar 2018): Godt.

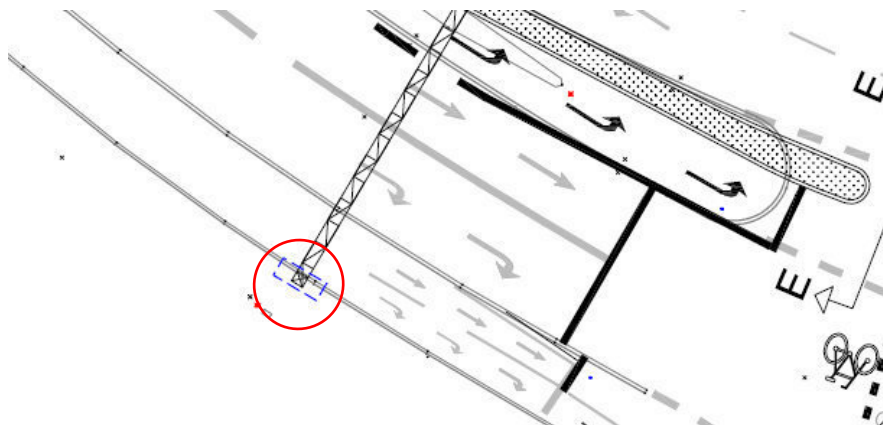
Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK. Tegning sendes til TSR

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, forslag er indarbejdet.

3.3.11

Bemærkning – afstand til gittermast

Gittermast er placeret for tæt på cykelstikant og udgør en påkørselsfare for cyklister.



Figur 14: Gittermast er placeret for tæt på cykelstikant.

Det anbefales at sikre en afstand på 0,3 m fra kant af cykelsti til gittermast. Såfremt det ikke er muligt bør der på gittermasten påmonteres en reflekstavle og afmærkning på cykelstien for at sikre en afstand til masten.

Projekterendes svar: Gittermastesøjle er placeret samme sted som eksisterende portal. Søjlebenet forsynes med reflekstavle.

Revisors svar (5. februar 2018): Fint.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Gittermasten skal placeres 0,3 meter fra kant af cykelsti, af hensyn til supercykelsti

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, tavle er indarbejdet og anført at den placeres 30 cm fra kantsten.

3.3.12

Bemærkning – steler på Frem

Steler på Frem bør refleksafmærkes tilstrækkeligt af hensyn til synligheden for cyklister og bilister.

Projekterendes svar: OK

Revisors svar (5. februar 2018): Fint, idet at det er oplyst, at det indarbejdes.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, fremgår af signaturforklaring.

3.3.13

Bemærkning – skiltning af blind vej

Frem er en blind vej – og bør derfor også skiltes med blind vej – det gælder ved indkørsel fra begge ender.

Projekterendes svar: OK

Revisors svar (5. februar 2018): Fint, idet at det er oplyst, at det indarbejdes.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK. Tegning sendes til TSR

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, er indarbejdet.

3.3.14

Bemærkning – frihøjden på skilteportal

Frihøjder på den nye skilteportal er ikke oplyst. For tavler over kørebanen er den frie højde, jf. håndbogen "Valg og dimensionering" i vejreglen "Projektering af tavleportaler" i dimensioneringsdiagrammerne fastsat til 5,5 m ved belyste tavle.

Projekterendes svar: OK, svarer til eksisterende skilteportal.

Revisors svar (5. februar 2018): Ok.

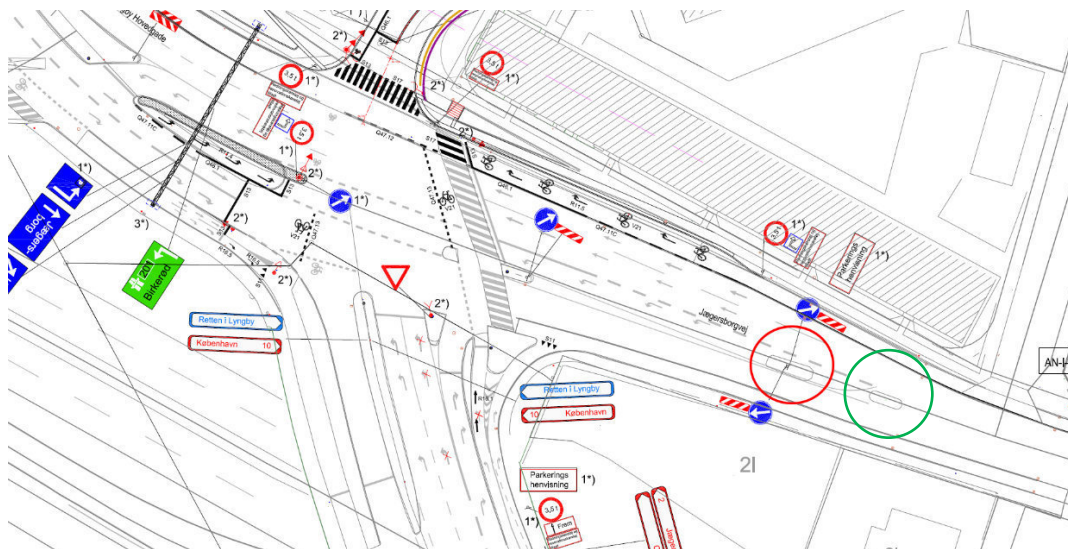
Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, fremgår af signaturforklaring.

3.3.15

Bemærkning – ny helle på Jægersborgvej

På tegningerne er der vist en tidligere helle som eksisterende – som ikke passer til afmærkningen. Tegningen skal ændres så den viser den eksisterende helle umiddelbart øst herfor.



Figur 15: Eksisterende (grøn) og tidligere (rød) helle på Jægersborgvej.

Projekterendes svar: Tegn. nr. 1.05 tilpasses de øvrige tegninger.

Revisors svar (5. februar 2018): Fint.

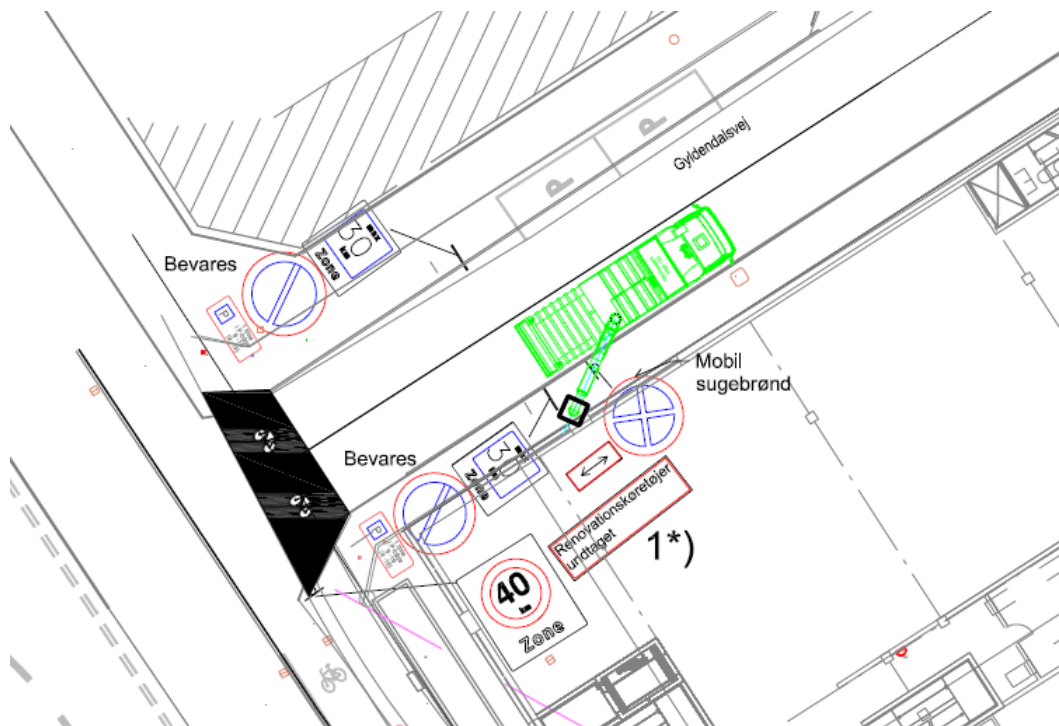
Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, fjernet.

3.3.16

Bemærkning – Renovationskøretøj på Gyldendalsvej

På Gyldendalsvej er der vist, at der holder et renovationskøretøj ca. 15 m efter indkørsel fra Lyngby Hovedgade. Dette kan virke pludseligt for svingende trafik fra Lyngby Hovedgade og giver en øget uheldsrisiko. For at mindske risikoen for uheld anbefales det at renovationskøretøjet flyttes længere væk fra Lyngby Hovedgade og flyttes ind i rabatten da forbikørsel af renovationskøretøjet i sig selv også udgør en uheldsrisiko.



Figur 16: Renovationskøretøj holder midt på Gyldendalsvej. I øvrigt forvirrende at der er vist en linje midt på Gyldendalsvej som ikke er en afmærkning af midterlinjen.

Projekterendes svar: Da den kommende bebyggelse ligger i skel, bliver der ingen rabat men kun plads til et fortov. Mobilsugevognen kommer til at holde på kørebanen i en kort tidsperiode. Sugestedet placeres således, at afstanden fra bagenden af sugevognen til overkørslen til Gyldendalsvej bliver ca. 25 m.

Revisors svar (5. februar 2018): Fint.

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

Revisors svar (1. marts 2018): Ok, mobil sugebrønd er flyttet.

4 Revisionsafhandling

4.1 Revisionspåtegning

Revisionen er foretaget:

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B
DK-3460 Birkerød

Dato: 29. januar 2018

Eksamineret trafiksikkerhedsrevisor:

Simon Birkebæk

.....
Simon Birkebæk

4.2 Resultatet af revisionen (udfyldes af projekterende)

Sted:

Projekterende:

Dato:

4.3 Sluterklæring

Revisionen er foretaget:

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B
DK-3460 Birkerød

Dato:

Eksamineret Trafiksikkerhedsrevisor:

.....
Simon Birkebæk

KPC København A/S
Lyngby Hovedgade 63
Tilgængelighedsrevision – Trin 3

NOTAT
29. januar 2018
BRJ/cm

Indholdsfortegnelse

0 Indledning	2
0.1 Revisionsprocessen	2
0.1.1 Afslutning af revisionstrin	2
0.1.2 Inddeling af kommentarer	3
0.2 Revisionsgrundlaget	4
0.3 Brugerinddragelse	5
0.3.1 Bemærkning	5
1 Revision	6
1.1 Generelle kommentarer	6
1.2 Bemærkning – Detaljeringsniveau på tegninger	6
1.2.1 Bemærkning – Skilte og inventar i gangzone	6
1.2.2 Bemærkning – Taktile belægninger	7
1.2.3 Bemærkning – Lysrefleksionsværdi	8
1.3 Specifikke kommentarer	9
1.3.1 Problem – Tilgængelighedsløsning i kryds	9
1.3.2 Problem – Markering af trappetrin	10
1.3.3 Problem – For stejlt tværfald	11
1.3.4 Problem – Stejl længdefald	12
1.3.5 Problem – Ujævn overkørsel	13
1.3.6 Problem – Ledelinje	13
1.3.7 Problem – Ø-løsning	14
1.3.8 Problem – Fortov fører direkte ind i autoværn/støttemur	15
1.3.9 Bemærkning – Uoverskueligt kryds	15
1.3.10 Bemærkning – Lange fodgængerfelter over Jægersborgvej	16
1.3.11 Bemærkning – Knæk på fodgængerovergang	16
2 Revisionsafhandling	17
2.1 Revisionspåtegning	17
2.2 Resultatet af revisionen (udfyldes af projekterende)	17
2.3 Sluterkklæring	18

O

Indledning

KPC har på vegne af Lyngby-Taarbæk Kommune anmodet firmaet Via Trafik Rådgivning A/S om at foretage en tilgængelighedsrevision af et projekt med udvidelse af krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og varelevering via Gyldendalsvej.

O.1

Revisionsprocessen

Revision – de 5 trin

- Trin 1, Plan og idéoplæg
- Trin 2, Skitseprojekt
- Trin 3, Detailprojekt
- Trin 4, Ibrugtagning
- Trin 5, Overvågning

Revisionen er gennemført på trin 3 (Detailprojekt) efter de principper og retningslinjer, som er beskrevet i vejreglen "Færdselsarealer for alle, Universelt design og tilgængelighed" (december 2017) herefter nævnt som FFA.

Revisionen omfatter en kvalitetsmæssig granskning af alle forhold i projektet, der vedrører tilgængelighed for alle. Granskningen omfatter ikke andre projektmæssige forhold og bindinger, som f. eks. økonomi, interessentaftaler, æstetik, etc.

Ved Trin 3 gennemgås detailprojekt og evt. udbudsmateriale, inden det færdiggøres, for: Materialer (jævnhed og overflade), ledelinjer og opmærksomhedsfelter, længde- og tværfald, kantstenslysning samt kantstensafgrænsning på strækninger, krydsningsmuligheder (hældninger, lysning og markering), belyningsniveau, afstand til inventar, skiltning og beplantning, samt foranstaltninger i forhold til personer med funktionsnedsættelser, mens anlægsarbejdet pågår.

Revisionen er gennemført af uvildig tilgængelighedsrevisor Bruno Rössler Jespersen. Kvalitetssikring er gennemført af tilgængelighedsrevisor Christina Merwald Feldthaus. Ingen af revisorerne har været tilknyttet projektet under projekteringen.

Der er ikke udført tidligere tilgængelighedsrevisioner.

O.1.1

Afslutning af revisionstrin

Afslutning af revisionens trin 3 (denne rapport) forudsætter, at projekterende på baggrund af revisionsrapportens anbefalinger, skriftligt beskriver, hvilke projektændringer revisionen giver anledning til. Der er under hvert punkt gjort plads til projekterendes kommentarer.

Projekterende skal ligeledes underskrive "Resultatet af revisionen", som findes på sidste side i denne rapport.

I tilfælde af uenigheder mellem revisor og projekterende forelægges sagen for bygherren til afgørelse.

Revisionen er først afsluttet, når revisor har underskrevet "Sluterklæring" på sidste side.

0.1.2

Inddeling af kommentarer

Revisionskommentarerne er inddelt i:

Generelle kommentarer, som omfatter forhold, der gælder for projektet som helhed.

Specifikke kommentarer, som omfatter forhold, der er gældende for bestemte dele af projektet.

Derudover inddeles kommentarerne i *problemer* med tilhørende *løsningsforslag* og *bemærkninger* med tilhørende *anbefaling*.

Problemer

Er forhold i projektet som kan dokumenteres at:

- Medføre egentlige barrierer eller væsentlige uhensigtsmæssigheder for personer med funktionsnedsættelser
- Stride mod gældende normer og vejledninger i vejreglerne eller mod nyeste viden vedr. tilgængelighed for alle

Problemer bør føre til ændringer af projektet, der kan eliminere eller mindske problemet.

Løsningsforslag

Til hvert problem beskrives et forslag, som kan afhjælpe problemet eller alternativt mindske de tilgængelighedsmæssige konsekvenser heraf.

Bemærkninger

Vedrører forhold, som:

- Vurderes at medføre uhensigtsmæssigheder eller forringet komfort for personer med funktionsnedsættelser
- Kan forbedres yderligere mht. tilgængelighed i den videre projektering og anbefales gennemført i en efterfølgende projektfase eller udførelsesetape
- Ligger uden for entreprisgrænsen, men som ved udbedring kan øge tilgængeligheden til projektet

Anbefaling

Til hver bemærkning gives en anbefaling, som kan hjælpe til at forbedre de konstaterede problemer.

0.2**Revisionsgrundlaget**

Revisionen er udført på baggrund af følgende tegningsmateriale, fremsendt til Via Trafik d. 23. januar 2018:

NUMMER / FILNAVN	REV.	EMNE	FORMAT	MÅL
Dokumentfortegnelse				
AN-I-0.00		Dokumentfortegnelse	A4 x 2	~
Dokumenter				
		TBL, Tilbudsliste	A4 x	~
Anlæg				
AN-I-1.01		Oversigtsplan, gadenavn, matr. nr. / skel	A3	~
AN-I-1.02		Ledningsplan, eksist.	84x90	1:250
AN-I-1.03		Ledningsplan, eksist., udsnit	84x105	1:100
AN-I-1.04		Linjeplan	84x90	1:250
AN-I-1.05		Skilte- og afmærkningsplan	84x90	1:250
AN-I-1.06		Rydningsplan	60x105	1:100
AN-I-1.07		Afvandingsplan	84x90	1:250
AN-I-1.08		Belægningsplan	84x147	1:100
AN-I-1.09		Koteplan	84x147	1:100
AN-I-3.01		Tværsnit AA - Ved facade (St. 13,0)	A3	1:100
AN-I-3.02		Tværsnit BB - Ved kip (St. 18,5)	A3	1:100
AN-I-3.03		Tværsnit CC - Ved rampe (St. 34,0)	A3	1:100
AN-I-3.04		Tværsnit DD, kombineret svingbane/cykelbane	30x63	1:100
AN-I-3.05		Længdeprofil i vejmidte (Frem)	A3	1:100
AN-I-5.01		Detaljer	A3x5	1:10/1:20
Bilag				
12-97-Situationsplan-MAR-2017		Eksist. forhold, Landinspektørplan	84x120	1:250
		Skilteportal (Priess) - Eksempel	A4x3	

Der er fremsendt reviderede tegninger d. 21. februar 2018, som er anvendt som grundlag for revisors svar d. 1. marts 2018.

Signaldokumentation og uheldsoplysninger indgår ikke i revisionsmaterialet. Derudover er der ikke modtaget region-, kommune- eller lokalplaner.

Området er blevet besigtiget torsdag eftermiddag d. 25. januar 2018.

0.3

Brugerinddragelse

0.3.1

Bemærkning

Det fremgår ikke, hvorvidt brugerorganisationerne, fx Danske Handicaporganisationer eller kommunens handicapråd, har været involveret i projektet ved en brugerinddragelsesproces eller lign. Det anbefales at relevante organisationer høres inden udførelse.

Projekterendes svar: Der har været borgerinddragelse i forbindelse med godkendelse af lokalplan mv samt høring ved Frem. I øvrigt ikke almindeligt i denne type projekter.

Revisors svar (2. februar 2018): OK

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

1 Revision

1.1 Generelle kommentarer

1.2 Bemærkning – Detaljeringsniveau på tegninger

Detaljeringsniveauet på tegningerne gør det svært at se hvilke ledelinjer der påtænkes i projektet, og hvordan de taktile felter fungerer i relation til ledelinjer mm.

Projekterendes svar: Ledelinjer fremgår af belægningstyperne, som er angivet i noten på belægningsplanen. Ledelinjer kan godt vises specifikt med en stiplet linje i projektet.

Revisors svar (2. februar 2018): Revisor anbefaler at belægninger vises i tilstrækkeligt omfang til at entreprenøren kan udføre brolægningen korrekt, med et gennemtænkt system af ledelinjer og gangbaner friholdt for inventar mm. Dette vurderes ikke at være muligt kun med nuværende noter og skraveringer.

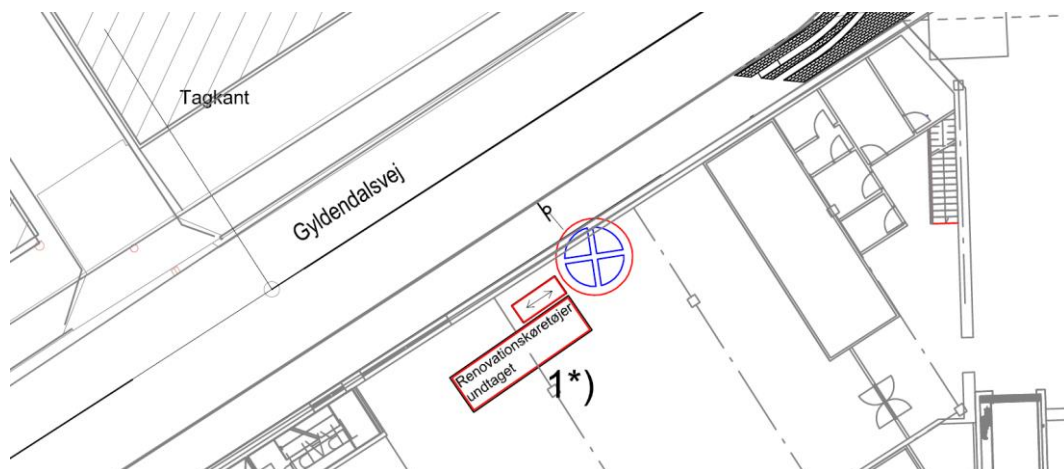
Vejmyndigheds tilkendegivelse: Det er vejmyndighedens erfaringer, at entreprenører kan have svært ved at udfører

tilgængelighedstiltagene i anlægsfasen og at det derfor er særlig vigtigt at have en meget detaljeret tegning, som viser hvordan tiltagene skal udføres. Denne tegning sendes til fornyet TGR. OK

Revisors svar (1. marts 2018): Tegninger er blevet opdateret med angivelse af ledelinjer. Dette vurderes ok (så længe at der tages højde for at chaussesten ikke i sig selv udgør en ledelinje – de skal kombineres med fortovsfliser på hver side af chaussestenslinjen for at de kan udgøre en ledelinje.). Dog fremgår det at der på den vestlige side af Frem på en strækning benyttes linjedræn som ledelinje. Dræn anbefales ikke som ledelinje da der ofte vil samle sig vand her, pga. manglende rensning og store vandmængder. Dette medfører at blinde får våde fødder.

1.2.1 Bemærkning – Skilte og inventar i gangzone

Flere steder på strækningen ser der ud til at være placeret udstyr inden for gangzonen, se fx skiltestander i følgende figur.



Anbefaling

Det sikres at inventar mm placeres uden for gangbaner, enten i en inventarzone eller i bagkant af fortov.

Projekterendes svar: Projekt tilrettes

Revisors svar: Fint

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

Revisors svar: Indarbejdet for nye tavler. Det skal dog nævnes at eksisterende "max 30 km/t zone" på Gyldendalsvej står placeret i gangbanen og vil være til gene for blinde og svagtseende og kan udgøre en smal passage mellem skilt og bygning, som kan være vanskelig for kørestolsbrugere mm. at passere.

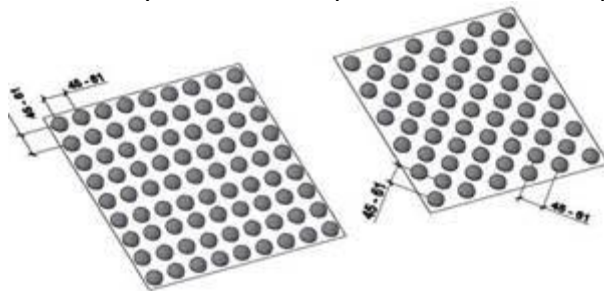
Ved den nye tavleportal over Lyngby Hovedgade flyttes søjlekant 30 cm væk fra cykelsti. Dette er fint ift. trafiksikkerhed. Det bør dog sikres at der er en passagebredde på min. 1 m (minimum for enkelthindring) mellem søjle og teknikskab/lygtepæl.

1.2.2

Bemærkning – Taktile belægninger

Den detaljerede udformning af taktile belægninger i projektet vises ikke. Opmærksomhedsfelter bør udformes som felter på minimum 90x90 cm (minimum 80x80 cm) efter følgende dimensioner:

- Højde på knopper 4-5 mm
- Diameteren på knopperne 25-35 mm
- Indbyrdes afstand på 45-61 mm fra toppunkt til toppunkt



Figur 3: Principfigur med hhv. kvadratisk og diagonalt mønster, indbyrdes afstand og diameter jf. ISO/DIS_21542.

Ledelinjeelementerne bør følge anbefalingerne i FFA. Det kan være i form af københavnerfortov, eller taktile fliser som overholder anbefalingerne i FFA se nedenstående figur. Inventar skal minimum placeres 50 cm fra yderkanten af ledelinjen.



min. 26 cm

min. 30 mm

min. 27 cm

S

B

Figur 1: Udformning af ledelinjeelementer fra FFA.

Revisors svar (1. marts 2018): Specifikation indarbejdet på tegning – ok.

Bemærkning – Lysrefleksionsværdi

Det skal sikres at taktile felter har en tilstrækkelig forskel i lysrefleksionsværdi fra den omkringliggende belægning. Der anbefales en LRV på minimum 60.



Figur 2: Figuren illustrerer eksempler på farver med en forskel i LRV på 60

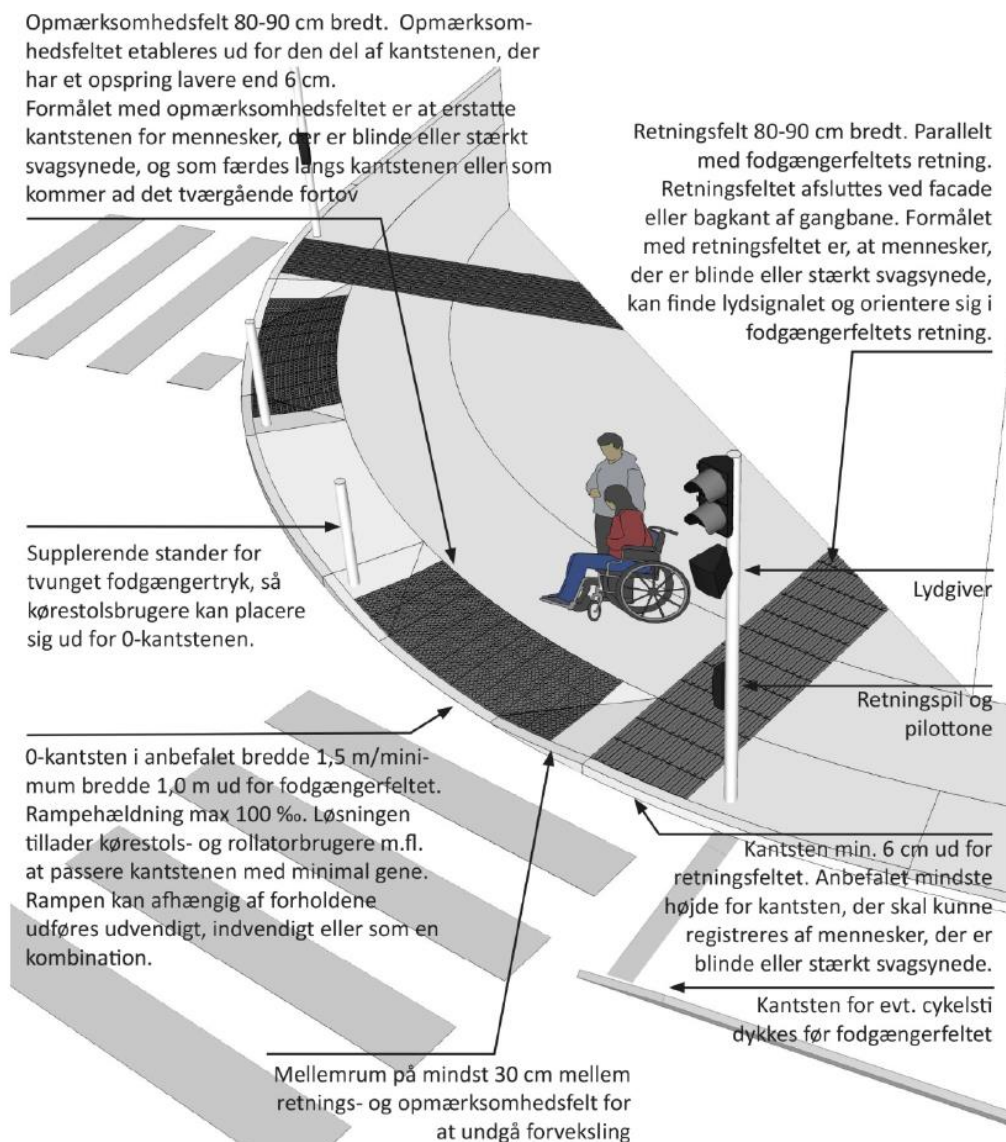
1.3**Specifikke kommentarer****1.3.1****Problem – Tilgængelighedsløsning i kryds**

Tilgængelighedsløsningen i krydset er ikke udført efter anbefalingerne i FFA. Blandt andet kan nævnes:

- Retningsfelt fører ikke korrekt ud i kryds (skal angive retningen i fodgængerfeltet)
- Der er nedsænket kantsten i hele krydshjørnet
- Der mangler asfaltrampe som udligner niveauspring ud for opmærksomhedsfelt (0-kant)

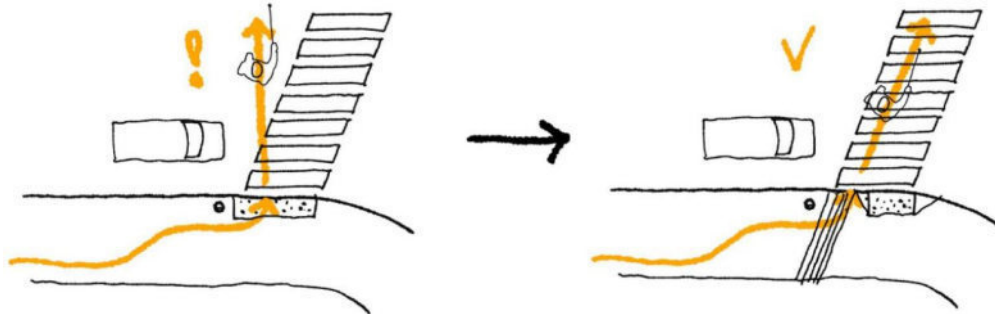
Løsningsforslag

Tilgængelighedsløsning udformes efter følgende anbefalinger:



Figur 3: Principskitse af fodgængerkrydsning i fodgængerfelt.

Retningsfelt skal angive retningen i feltet som eksemplificeret i følgende figur.



Figur 3.21 Retningsfeltet benyttes til at "fange" personer der er blinde og svagsynede og vise retning over fodgængerfeltet. (Figur SBI)

Projekterendes svar: Projekt tilrettes

Revisors svar (2. februar 2018): Fint

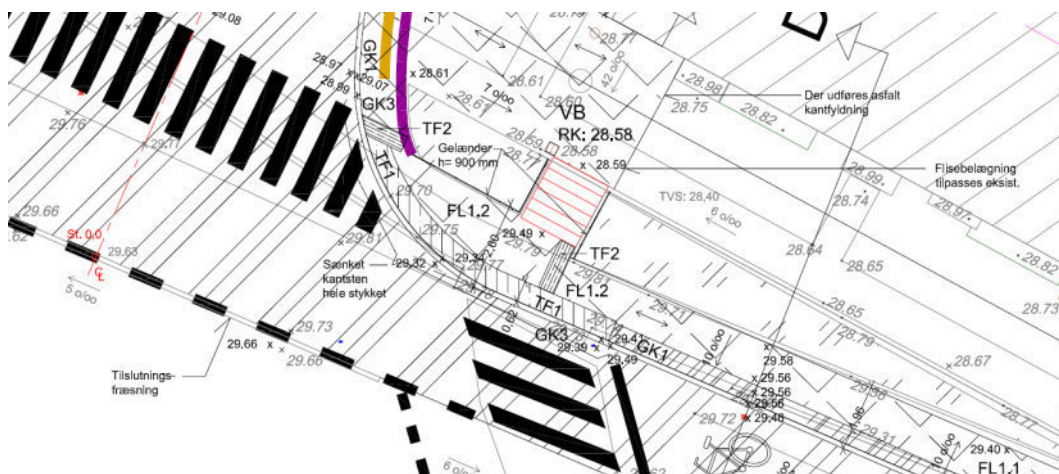
Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK -Valg af løsning vises på tegninger

Revisors svar (1. marts 2018): OK

1.3.2

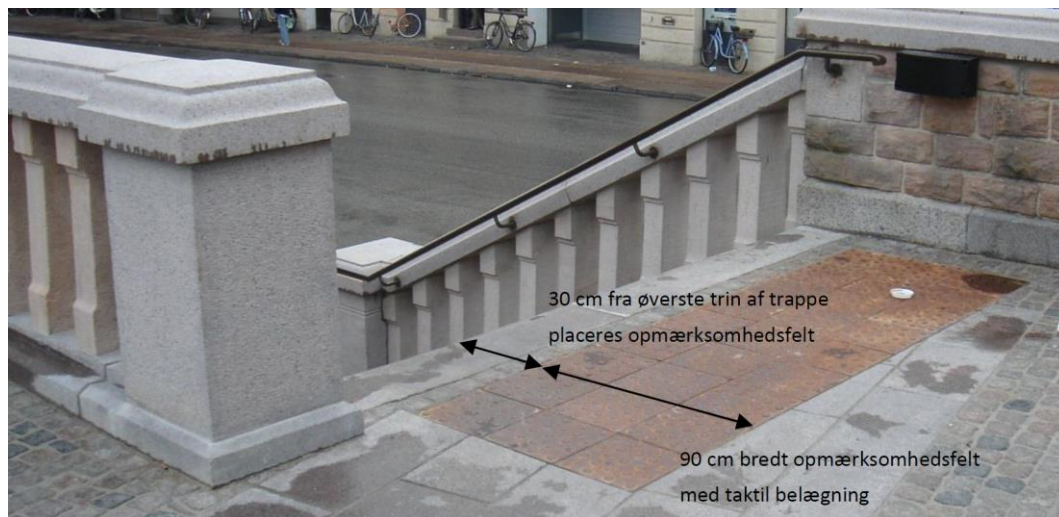
Problem – Markering af trappetrin

Der mangler markering af trappen. Dette kan gøre det vanskeligt for blinde og svagsynede at erkende niveauforskelle og kan medføre faldulykker.



Løsningsforslag

Trappetrin fremhæves taktilt og visuelt efter anvisninger FFA, se eksempel i figur 4. Der bør som minimum være en taktil og visuel markering af øverste trin i en kontrastfarve.



Figur 4: Trappe markeret med opmærksomhedsfelt 30 cm fra øverste trin fra FFA.

Projekterendes svar: Projekt tilrettes

Revisors svar (2. februar 2018): Fint. Der bør yderligere være markering af trinkanter i kontrastfarve.

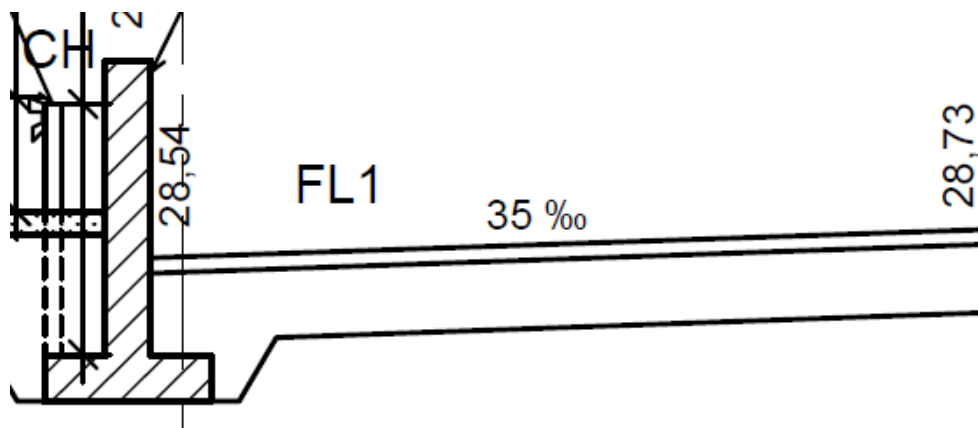
Vejmyndigheds tilkendegivelse: Trinkanter skal markeres med taktil og kontrastfarver. Tegning sendes til fornyet TGR - OK

Revisors svar (1. marts 2018): Indarbejdet som tekst på tegning – ok.

1.3.3

Problem – For stejlt tværfald

Der bør maksimalt være et tværfald på fortove og gangbaner på 25 ‰. Flere steder i projektet er der større fald på gangbaner og fortove end dette, se eksempel i nedenstående figur.



Løsningsforslag

Projektet tilrettes, så der maksimalt er tværfald på 25 ‰ på gangbaner og fortove.

Projekterendes svar: Projekt tilrettes.

Revisors svar (2. februar 2018): Fint

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

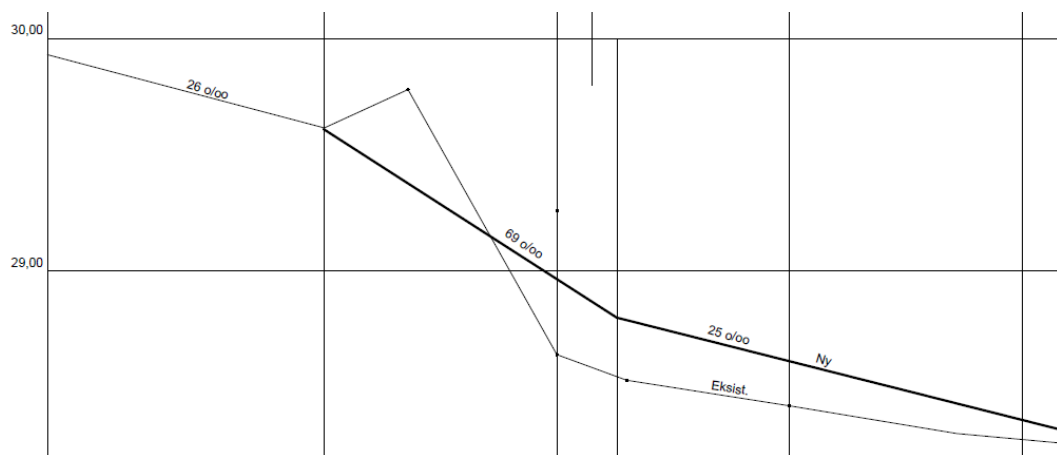
Revisors svar (1. marts 2018): Indarbejdet på tegning – OK.

1.3.4

Problem – Stejl længdefald

Der bør maksimalt være et længdefald på 40‰ ifølge FFA. Hvis der benyttes længdefald på mellem 40 ‰ og 50 ‰ bør der være 1,5 m lange reposer for hver stigning/fald på 50 cm og ramper med gelænder.

Jf. nedenstående figur overstiges dette længdefald i høj grad i projektet, hvilket kan gøre det svært for kørestolsbrugere og gangbesværede at færdes på vejnettet.



Løsningsforslag

Der bør tages stilling til hvordan længdefaldet ønskes løst. Der bør anvises alternative ruter for kørestolsbrugere og dårligt gående såfremt et tilfredsstillende længdefald ikke kan opnås.

Projekterendes svar: Den viste figur er længdeprofilet i vejmidten af Frem, jf. tegn. nr. 3.05. Der er ingen steder med et længdefald på over 40 o/oo ekskl. fortovet langs kørebanekanten på Frem. Her vil der være mulighed for at bevæge sig langs nybygningen, hvor hældningen er ca. 15 o/oo.

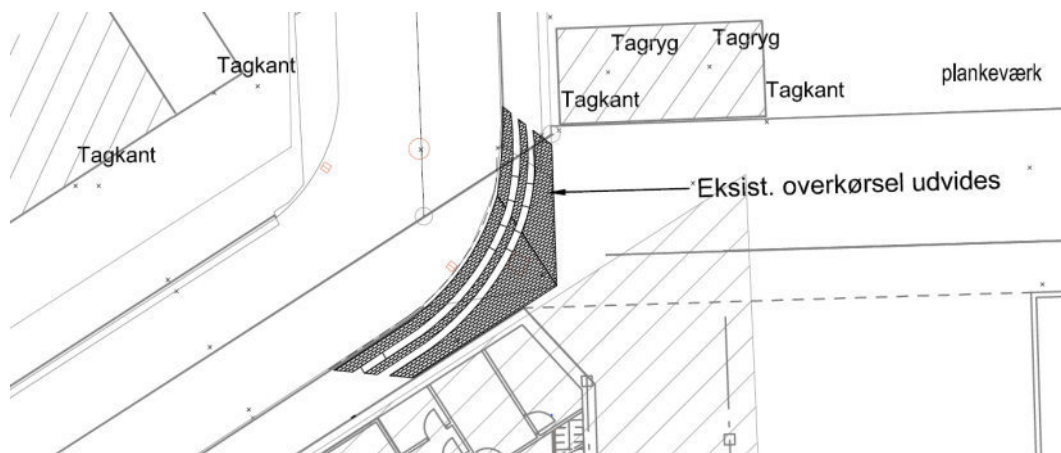
Revisors svar (2. februar 2018): Fint

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK – Denne tegning sendes til fornyet TGR

Revisors svar (1. marts 2018): Længdeprofilet er ikke gældende for fortovet. Længdefald på fortov vurderes at være ok.

1.3.5**Problem – Ujævn overkørsel**

I overkørslen på Gyldendalsvej ser det ud til at der etableres 2 rækker bordursten i en brostensbelægning. Det bør sikres at der opnås en jævn gangbanebelægning i en bredde på min 1,35 m.

**Løsningsforslag**

Brosten savnes og jetbrændes så der opnås en jævn gangbanebelægning i en bredde på min 1,35 m.

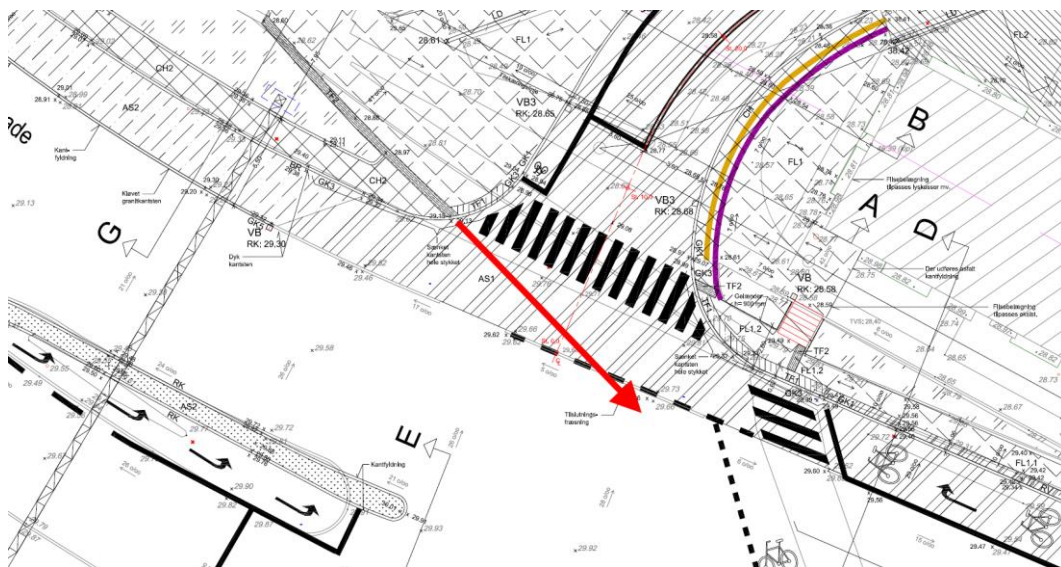
Projekterendes svar: Projekt tilrettes.

Revisors svar (2. februar 2018): Fint

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

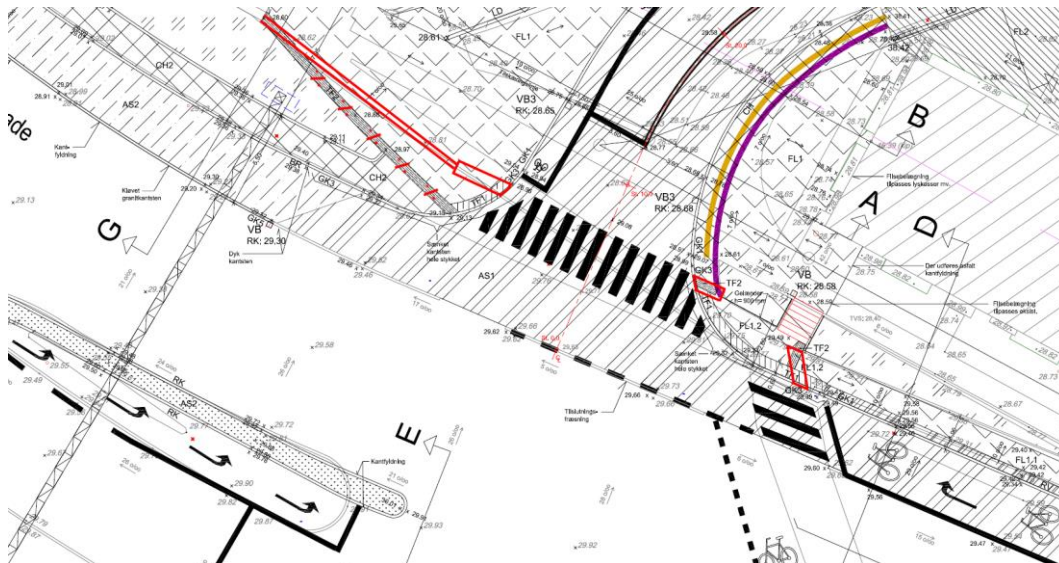
1.3.6**Problem – Ledelinje**

Den projektede ledelinje i den vestlige side af krydset fører direkte ud i krydset. Da der samtidig er nedsænket kantsten er der risiko for at blinde- og svagtseende ledes ud i krydset med risiko for påkørsler.



Løsningsforslag

Der etableres retningsfelt og ledelinje som vist i følgende figur.



Projekterendes svar: Projekt tilrettes!

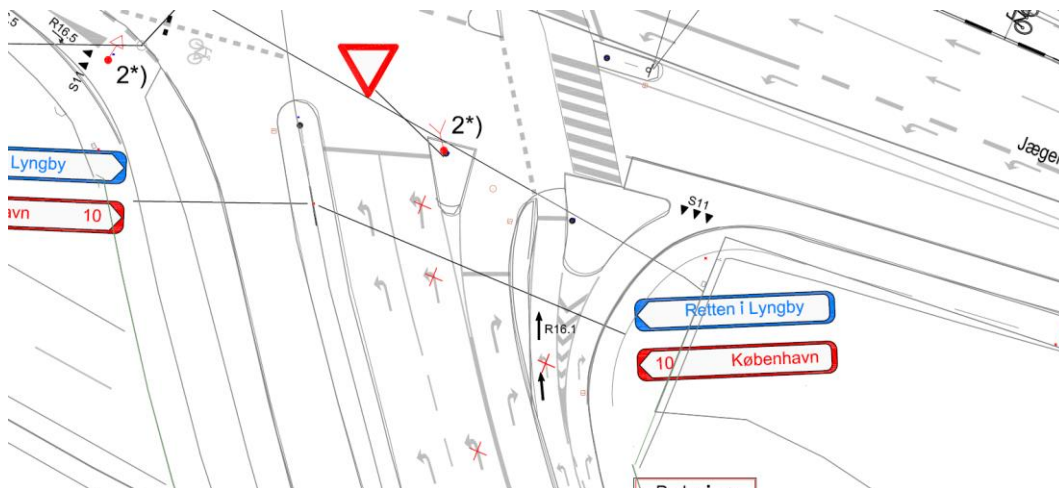
Revisors svar (2. februar 2018): Fint

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Se svar i 1.2

Revisors svar (1. marts 2018): Projekt er blevet tilrettet – ok.

1.3.7**Problem – Ø-løsning**

Der er ikke fodgængerfelt mellem fodgænger-Ø og fortoV. Blinde og svage-seende har svært ved at benytte uregulerede overgange og fx, børn, ældre og dårligt gående kan finde dem utrygge.

**Løsningsforslag**

Der etableres fodgængerfelt på cykelstien mellem Ø-løsning og fortoV. Derudover etableres der kantstenslysninger og taktile felter (opmærksomhedsfelt og retningsfelt) efter anbefalingerne i FFA.

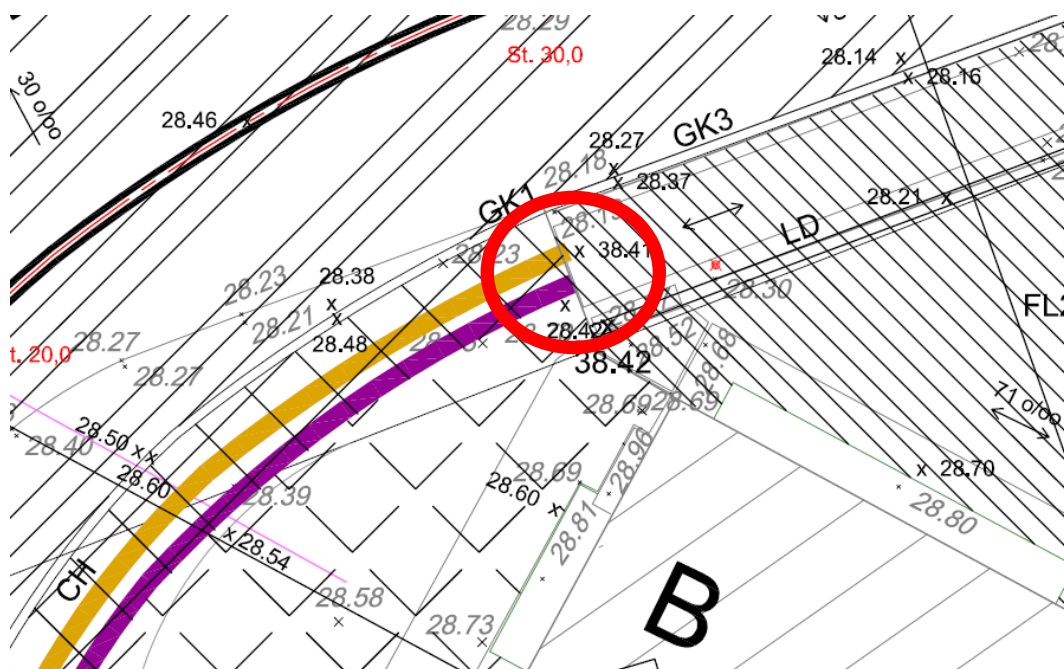
Revisors svar (1. marts 2018): Fint

Problem – Fortov fører direkte ind i autoværn/støttemur

Det sydøstlige fortov på Frem fører direkte ind i autoværn/støttemur. Dette gør at blinde og svagtsende risikerer at støde ind i autoværn/støttemur.

Det sikres ved taktile belægninger at blinde og svagtseende ledes uden om autoværn/støttemur.

Revisors svar (1. marts 2018): Projekt tilrettet – ok.



Bemærkning – Uoverskueligt kryds

Krydset er et specielt udformet kryds, som kan være svært at færdes i for en række trafikanter. Ved at åbne op for en ny vejgren i krydset, gøres det endnu mere uoverskueligt fx for blinde og svagtseende, og forståelseshæmmede. Det anbefales derfor at der er særlig fokus på at skabe god tilgængelighed i krydset med taktile belægninger i alle dele af krydset

hvor der skal færdes fodgængere, herunder støttepunkter mm. Derudover bør der etableres lydfyr som guider blinde- og svagtseende gennem krydset.

Projekterendes svar: Der bliver etableret god tilgængelighed i området, som er omfattet af Udbygningsaftalen. Der etableres ikke, lydfyr, som er en opgradering af krydset i sin helhed!

Revisors svar (2. februar 2018): OK

Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ok. I forbindelse med udskiftning af signaludstyr bliver krydset forbedret til opsætning af lydfyr. Lydfyr opsættes kun efter behov og når der findes midler hertil.

Revisors svar (1. marts 2018): OK

1.3.10

Bemærkning – Lange fodgængerfelter over Jægersborgvej

Der er en meget lang fodgængerovergang på tværs af Jægersborgvej, hvor fodgængere skal krydse 4 kørespor. Dette kan virke uoverskueligt for især ældre og gangbesværede. Det anbefales at der etableres et ekstra støttepunkt i krydset, fx mellem ligeudkørespor og venstresvingsbane.

Projekterendes svar: Der er umiddelbart ikke fysisk plads til at etablere et ekstra støttepunkt det pågældende sted. Overgangen er forøget med 0,9 m, jf. tegn. nr.3.04. Da fodgængerfeltet bliver rettet ud, bliver afstanden lidt kortere og oversigtsforholdene bliver væsentligt forbedret ved at trække stoplinjen 5,0 m tilbage.

Revisors svar (2. februar 2018): OK

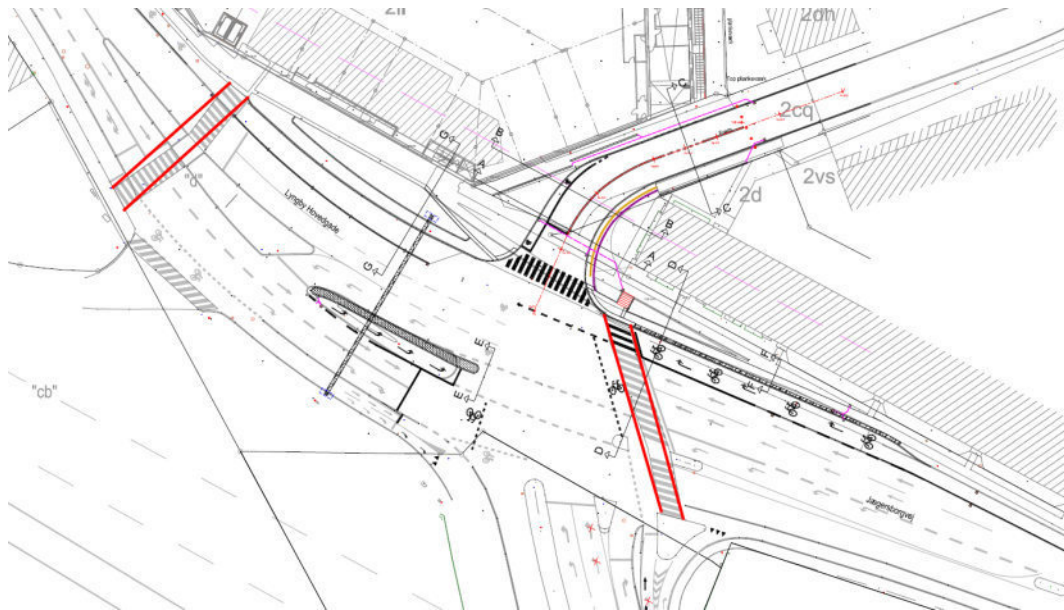
Vejmyndigheds tilkendegivelse: Ok. Vejmyndigheden er bekymret for at en ekstra helle vil forringe trafikafviklingen i krydset på Jægersborgvej og afventer derfor trafikudviklingen.

Revisors svar (1. marts 2018): OK

1.3.11

Bemærkning – Knæk på fodgængerovergang

Fodgængerfelterne "knækker" undervejs. Dette gør det svært for blinde- og svagtseende at finde retningen på felterne. Der bør ikke være "knæk" på fodgængerfelterne.



Projekterendes svar: Fodgængerfeltet ved Jægersborgvej rettes ud, mens feltet mod vest ikke er en del af Udbygningsaftalen, jf. i øvrigt 3.1 og 3.3.10 i Trafiksikkerhedsrevisionen.

Revisors svar (2. februar 2018): OK

Vejmyndigheds tilkendegivelse: OK

2

Revisionsafhandling

2.1

Revisionspåtegning

Revisionen er foretaget:

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B
DK-3460 Birkerød

Eksamineret tilgængelighedsrevisor:

Dato: 29. januar 2018

Bruno Rössler Jepsen

Kvalitetssikret af
tilgængelighedsrevisor:

Dato: 6. december 2017

Christina Merwald Feldthaus

2.2

Resultatet af revisionen (udfyldes af projekterende)

Projektet ændres jf. projekterendes og bygherres svar i denne rapport

Sted:

Projekterende:

.....
.....

.....
.....

.....
.....

Dato:

2.3

Sluterklæring

Revisionen er foretaget:

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B
DK-3460 Birkerød

Eksamineret Tilgængelighedsrevisor:

Dato:

.....
Bruno Rössler Jespersen

N O T A T
om

Manglende tilladelser fra vejmyndigheden inden opstart eller ibrugtagning - Lyngby Hovedgade 63

Der mangler fortsat en række ansøgninger fra bygherre før byggeriet kan igangsættes, jf. nedenstående:

- Ansøgning om råden over offentligt vejareal til byggeplads eller materialer, jf. § 80 i vejloven (Beskrivelse af råden over vej – Varighed, benyttelse, afspærringsplan i mål, afmærkning, sikring af fodgængerne på Lyngby Hovedgade langs byggegrund (midlertidige foranstaltninger) mv.)
- Ansøgning om råden over privat fællesvejsareal til byggeplads eller materialer, jf. § 66 i privatvejsloven (Beskrivelse af råden over vej – Varighed, benyttelse, afspærringsplan, afmærkning mv.) – Denne tilladelse skal i høring hos de tilgrænsende grundejere. (2 ansøgninger, såfremt der både kræves areal på "Frem" og Gyldendalsvej)
- Ansøgning til at grave indenfor de første 3 meter fra et offentligt vejareal, jf. §73 i vejloven (beskrivelse, varighed, foranstaltninger for at sikre vejarealet, reetablering)
- Ansøgning til at grave indenfor de første 3 meter fra et privat fællesvejsareal, jf. §67 i privatvejsloven (beskrivelse, varighed, foranstaltninger for at sikre vejarealet, reetablering) - Denne tilladelse skal i høring ved de tilgrænsende grundejer (2 ansøgninger, såfremt der både kræves areal på "Frem" og Gyldendalsvej)
- Ansøgning om midlertidige overkørsel/adgang til grunden - Hvor, hvornår og hvilke køretøjer, der skal køre ind på grunden, jf. 2 nedenstående dots
 - Kørevej til byggepladsen ad den offentlige vej Håbets Allé og den private fællesvej "Frem": Hvilke køretøjer skal benytte ruten, hvor tit og hvornår, dimensionsgivende køretøjer og kørekurver, ombygning af vejen, sikring af vejens stand under byggeperiode, renhold, reetablering efterfølgende, midlertidig skiltning (F.eks. om parkering på vejen kan opretholdes). Tilladelsen vedr. "Frem" skal i høring hos de tilgrænsende grundejer.
 - Udkørselsforholdene fra byggepladsen – Hvordan reguleres trafikken fra byggepladsen ud i krydset og hvordan kan der etableres en anmeldefunktion i signalet, så byggepladstrafikken reguleres separat?
- Gravetilladelse til byggeriets forsyningsledninger og evt. ledningsomlægninger, jf. § 73 i vejloven. Ledningsejer søger via Virk.dk
- Gravetilladelse til selve anlægsarbejdet herunder afspærringsplan i perioden, jf. § 73 i vejloven. Bygherre/entreprenør sender ansøgning via Virk.dk

Inden ibrugtagning af byggeriet skal der herudover gives tilladelse til:

- Ændret adgangs-/overkørselstilladelser på både Gyldendalsvej og "Frem", jf. §§ 62, 63 i privatvejsloven.
- Godkendelse af ændringerne af indretningen på "Frem", jf. § 57 i privatvejsloven.
- Godkendelse af ændringerne af indretningen på Gyldendalsvej, jf. § 57 i privatvejsloven.