



Kommunalbestyrelsen

Referat

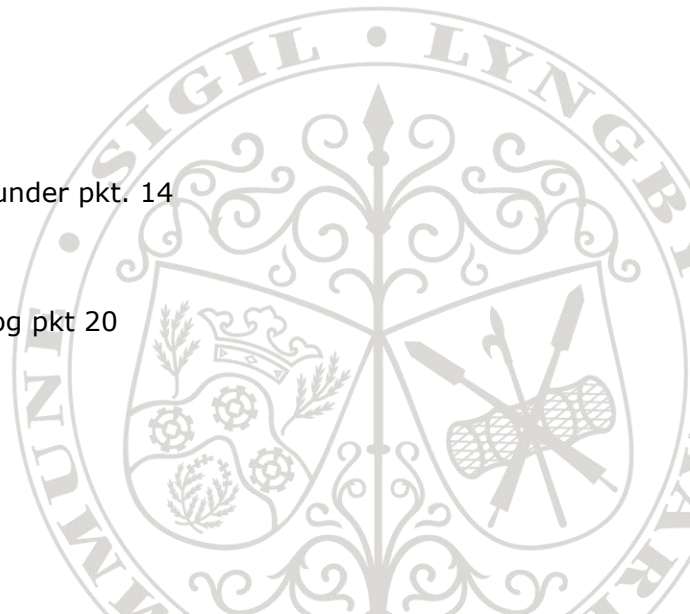
10. maj 2017 kl. 17:00

Kommunalbestyrelsens mødesal

Indkaldelse

Hanne Agersnap
Bodil Kornbek
Mette Schmidt Olsen
Finn Riber Rasmussen
Dorthe la Cour
Søren P. Rasmussen
Curt Købsted
Henrik Brade Johansen
Henriette Breum
Simon Pihl Sørensen
Henrik Bang
Jan Kaspersen
Karsten Lomholt
Mette Hoff
Ib Carlsen
Anne Jeremiassen
Jakob Engel-Schmidt
Sofia Osmani
Dorete Dandanell
Aase Steffensen
Jørn Moos

Mette Hoff deltog ikke i sagens behandling under pkt 4
Finn Riber Rasmussen deltog ikke i sagens behandling under pkt. 14
Curt Købsted var fraværende under punkterne 14-17
Jakob Engel Schmidt var fraværende under pkt 14
Anne Jeremiassen var delvis fraværende under pkt 19 og pkt 20





Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V)

Derudover deltog:

Søren Hansen

Bjarne Holm Markussen

Lene Markussen

Charlotte Bidsted

Birger Kjer Hansen

Jacob Holm Hansen

Lene Stangerup (referent)



Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Første anslået regnskab 2017 (Beslutning)	4
2	Budget 2018, opsamling på effektiviseringsforslag (Beslutning)	8
3	Kommunernes inddrivelse af ejendomsskatter og andre fortrinsberettigede krav - bemyndigelse til udpegning af kommunale pantefogeder (beslutning)	10
4	LAB-Sorgenfrivang II - ansøgning om yderligere låneoptagelse og kommunegaranti (Beslutning)	12
5	Kampsax Kollegiet - anmodning om relaxsation m.v. (Beslutning)	14
6	Revisionsprotokollat samt årsregnskaber for 2016 - de kommunalt administrerede almene boligafdelinger (beslutning)	16
7	Status for planprojekter - byudvikling i Firskovvejsområdet og Firskovvejs forlængelse (Beslutning)	18
8	Miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken (Beslutning)	21
9	Sektorplaner 2017-2020 på Miljø- og Planområdet (Beslutning)	23
10	Udskiftning af byrumsinventar i Virum og Sorgenfri vest for Kongevejen (Beslutning)	25
11	Foranstaltninger på den private fællesvej Fyrrevang mod gennemkørende trafik (Beslutning)	28
12	Nye KKR-mål for sundhed (Beslutning)	32
13	Genforelæggelse - Kvalitetsstandard for aktivitets- og samværstilbud "Hovedsagen" (beslutning)	36
14	Genforelæggelse - Ophør af driftsoverenskomst med DSI Nettet I (Beslutning)	38
15	Delegation - økonomiske redegørelser vedr. foreløbigt forbrug af midler under værdighedsmia (Beslutning)	43
16	Samarbejdsaftale fælleskommunalt hjælpemiddeldepot (Beslutning)	45
17	Ændringer af vedtægter for Ungerådet (Beslutning)	47
18	Evaluerig af det fælles skoledistrikt og ansøgning om forlængelse (Beslutning)	49
19	Genforelæggelse - Tilpasning af kapacitet i Virum/Sorgenfri på dagtilbudsområdet (Beslutning)	53
20	Ny rammeaftale med Det Kongelige Teater vedr. Ulvedalene (Beslutning)	59
21	Anmodning om optagelse af sag - Vejnavn til Novozymes (Beslutning)	62



Punkt 1 Første anslået regnskab 2017 (Beslutning)

Resumé

1. anslået regnskab 2017 pr. 31. marts forelægges til Økonomiudvalgets overordnede drøftelser. Sagen sendes videre til fagudvalgsmøderne den 30. maj - 1. juni 2017.

1. anslået regnskab 2017 viser et samlet mindreforbrug på -2,0 mio. kr. når der korrigeres for overførsler til 2018, som samlet set forventes at udgøre -55,9 mio. kr. Total set er der således tale om en forbedring på -57,9 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at

1. redegørelsen om 1. anslået regnskab 2017 pr. 31. marts 2017 tages til efterretning
2. Økonomiudvalget drøfter håndtering af det forventede merforbrug på serviceudgifter i 2017 i lyset af den skæve fordeling mellem udvalgenes områder og af at driftsregnskabet i øvrigt balancerer.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har udarbejdet et forventet regnskab for 2017 på baggrund af forbruget pr. 31. marts 2017, jf. vedlagt materiale (Bogen).

Sagen har følgende hovedforløb:

- 1) Samlet redegørelse med forvaltningens indstilling forelægges Økonomiudvalget den 4. maj 2017,
- 2) Økonomiudvalget behandler redegørelsen på mødet den 4. maj 2017 og beslutter hvordan merforbrug skal håndteres med henblik på oversendelse til fagudvalgene
- 3) Fagudvalgene behandler redegørelsen samt Økonomiudvalgets indstilling på egne områder på møderne den 30. maj - 1. juni 2017
- 4) Økonomiudvalget behandler fagudvalgenes tilbagemeldinger og udarbejder en samlet indstilling til Kommunalbestyrelsen på mødet den 8. juni 2017
- 5) Kommunalbestyrelsen behandler og godkender bevillingsændringer på mødet den 22. juni 2017.

A. 1. anslået regnskab 2017

Samlet set forventes pr. 31. marts 2017 et mindreforbrug på -2,0 mio. kr. når der korrigeres for overførsler til 2018, som samlet set forventes at udgøre -55,9 mio. kr. Total set er der således tale om en forbedring på -57,9 mio. kr. af kassebeholdningen i forhold til det korrigerede budget.

Tabel 1

Mio. kr.	2017
Driftsudgifter	-3,8
Anlægskonsekvenser	-65,8
Ejendomssalg	-0,6
Renter og Finansiering	2,8
Balanceforskydninger	9,4
Samlet konsekvens	-57,9

Note: - = forbedring / + = forværring

Driftsvirksomheden:

På driftsvirksomheden forventes samlet set et mindreforbrug på -3,8 mio. kr. i 2017.

I forhold til det korrigerede budget 2017 forventes merudgifter i 2017 på følgende områder:

- Udsatte børn - merforbrug på 17,7 mio. kr., som vedrører merudgifter til opholdssteder (11,9 mio. kr.) der hovedsaglig kan henføres til uledsagede flygtningebørn i efterværn, merudgifter til døgninstitutioner (3,5 mio. kr.), bl.a. som følge af 2 nye handicap-sager, samt merudgifter til forebyggende foranstaltninger (2,7 mio. kr.). I det samlede forventede merforbrug indgår en forventet nettotilgang på 5 mio. kr. resten af året.
- Skoler - merforbrug på 3,2 mio. kr., som fortrinsvis vedrører specialundervisningsområdet (2,6), kapacitetstilpasning og flygtningeområdet (1,4 mio. kr.).
- Handicappede - merforbrug på 1,2 mio. kr., som primært kan henføres til flygtningeudgifter og korrektion af udgifter til døgndekning i Seniorhuset.
- Sundhed - merforbrug på 0,9 mio. kr., som vedrører genoptræning, idet merforbrug på respiratorbehandling i hjemme (3,3 mio. kr.) opvejes af mindreforbrug på aktivitetsbestemt medfinansiering (-3,3 mio. kr.).

I forhold til det korrigerede budget 2017 forventes mindreudgifter i 2017 på følgende områder:

- Beskæftigelse og Erhverv - mindreforbrug på -12,0 mio. kr., som fortrinsvis vedrører mindreudgifter til tilbud til udlændinge (-4,0 mio. kr.) samt ressource- og jobafklaringsforløb (-5,0 mio. kr.).
- Dagtilbud - mindreforbrug på -9,0 mio. kr., som kan henføres til nettomerindtægt på mellemkommunale betalinger (-4,0 mio. kr.), overskud på belægningsregnskabet (-2,8 mio. kr.) samt et forventet mindreforbrug på dagplejen (-2,2 mio. kr.).
- Puljer - mindreforbrug på -4,9 mio. kr., som vedrører demografipuljen, idet puljen tilføres kassebeholdningen samtidig med at merudgifterne til bl.a. nyankomne flygtninge indgår i de justerede bevillinger på de enkelte driftsområder.
- Omsorg - mindreforbrug på -1,1 mio. kr., som vedrører kapacitetstilpasning i 2017 af ældreområdet.

Serviceudgifter i 2017

I forhold til overholdelse af servicerammen, indikerer 1. anslået regnskab en overskridelse af servicerammen med 46,4 mio. kr. Det skyldes fortrinsvis overførsel af mindreforbrug fra 2016 til 2017 på serviceområderne samt forventet merforbrug på serviceområderne, hvorimod mindreforbruget primært er på ikke-serviceområder.

Anlægsvirksomheden:

Ud af den samlede anlægsportefølje for 2017 på 252,2 mio.kr. forventes et konkret behov for anlægsforskydninger fra 2017 til 2018 på 35,8 mio. kr. Derudover skønnes en yderligere overførsel på 30,0 mio. kr.

Ejendomssalg:

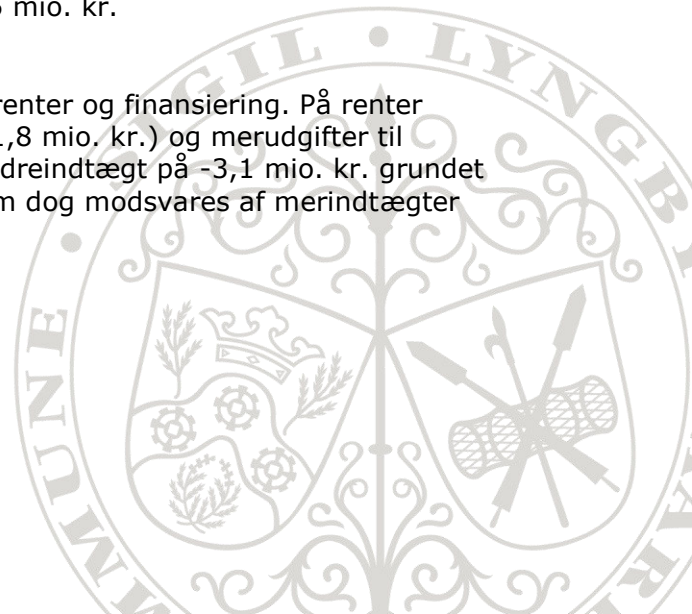
Budgettet for ejendomssalg er på -8,7 mio. kr.. Der forventes p.t. alene en forbedring på -0,6 mio. kr., hvoraf -0,4 mio. kr. skyldes forskydning til 2018, og -0,2 mio. kr. en forbedring fra frikøb af tilbagekøbsdeklarationer.

Tidsforskydningen vedrører dels byggemodningsomkostninger mm. på -5,9 mio. kr., dels ejendomssalg som først forventes indfriet i 2018 på 5,5 mio. kr.

Finansiering:

Der forventes en samlet forværring på 2,8 mio. kr. på renter og finansiering. På renter forventes en merindtægt på renter af likvide aktiver (-1,8 mio. kr.) og merudgifter til garantiprovisioner (0,5 mio. kr.). På skatter ses en mindreindtægt på -3,1 mio. kr. grundet nedsættelser af ejendomsvurderinger (6,2 mio. kr.) som dog modsvares af merindtægter "forskerskat" (-3,0 mio. kr.).

Balanceforskydninger:



Der forventes en forskydning af dels byggelån vedr. LAR-projekter (8,6 mio. kr.), som følge af tidsforskydning af anlægsprojektet, dels en forskydning af indskud i Landsbyggefonden (0,8 mio. kr.).

Likviditet:

I dette anslåede regnskab forventes en ultimobeholdning 2017 på 258,7 mio. kr. I forhold til det oprindelige budget 2017 (190,1 mio. kr.) er der tale om en forbedring på 68,6 mio. kr. Hovedparten af forbedringen vil dog blive anvendt i 2018 til de overførte anlægsprojekter.

B. Konsekvenser for budgetårene 2018-21

De samlede konsekvenser for 2018-2021 er opgjort og anført i tabellen herunder.

Tabel 2: Konsekvenser for overslagsårene (uden modgående initiativer) er følgende for 2018-2021:

Mio. kr.	2018	2019	2020	2021
Driftsudgifter	1,4	1,6	1,4	1,4
Anlægskonsekvenser	-12,5	17,5	41,8	12,2
Ejendomssalg	55,4	-47,5	4,2	-11,7
Balanceforskydninger	-9,4			
Samlet konsekvens	34,9	-28,4	47,4	1,9

Note: - = forbedring / + = forværring

C. Mer/mindreforbrug og forslag til håndtering

I henhold til de økonomiske styringsprincipper skal et fagudvalg sikre at udvalgets budgetramme overholdes. Det indebærer, at udvalget som hovedregel skal iværksættes kompenserende besparelser, hvis der er merforbrug på serviceudgifterne på udvalgets områder. Dog gælder dette ikke, hvis merforbruget skyldes afvigelser som følge af 1) lovændringer, 2) kapacitetstilpasninger, 3) beslutninger truffet af kommunalbestyrelsen. Endvidere har det været praksis, at budgetændringer af teknisk karakter ikke påhviler udvalgenes styringsansvar.

Når der korrigeres for ovenstående undtagelser, skal der i henhold til styringsreglerne findes modgående besparelser for 16,3 mio. kr. i 2017, fordelt med 15,7 mio. kr. på Børne- og Ungdomsudvalget og 5,4 mio. kr. på Social- og Sundhedsudvalget, mens Økonomiudvalget skal tilføre kassebeholdningen et mindreforbrug på -4,7 mio. kr. På de øvrige udvalg skal der ikke findes modgående besparelser.

Som det fremgår er udfordringen ifht. serviceudgifterne meget skævt fordelt. Hertil kommer, at mindreforbruget på Økonomiudvalget (demografipuljen) skal ses i sammenhæng med serviceudgifter til bl.a. flygtninge på andre udvalgsområder. Det foreslås, at Økonomiudvalget drøfter håndteringen i lyset heraf og i lyset af, at det samlede driftsbudget (inkl. ikke-serviceudgifter) balancerer.

Behovet for merbevilling i 2018-21, som følge af den forventede udvikling i 2017, håndteres i budgetlægningen for 2018.

Lovgrundlag

Den kommunale styrelseslov.

Økonomi

De bevillingsmæssige konsekvenser af 1. anslået regnskab 2017 fremgår af tabel 1 og 2 i afsnit A og B ovenfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.





Beslutning

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet, idet 1. anslået regnskab sendes til behandling i faguvalgene.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende. Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Taget af dagsordenen.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- 1. ans.2017 bogen



Punkt 2**Budget 2018, opsamling på effektiviseringsforslag (Beslutning)****Resumé**

Økonomiudvalget skal samle op på fagudvalgenes drøftelser af effektiviseringsforslag til budget 2018 på egne områder - med henblik på stillingtagen til hvilke forslag der skal sendes i høring.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Økonomiudvalget beslutter, hvilke effektiviseringsforslag der skal sendes i høring.

Sagsfremstilling

I denne udvalgsrunde har fagudvalgene behandlet effektiviseringsforslagene til budget 2018 - og forslagene på Økonomiudvalgets eget område behandles i anden særskilt sag i indeværende møde. Nærværende sag omhandler Økonomiudvalgets opsamling på fagudvalgenes drøftelser og beslutning om, hvilket samlet sæt forslag der skal sendes i høring blandt de høringsberettigede parter i perioden 5. maj til 24. maj - jf. i øvrigt den godkendte budgetproces. Fagudvalgene og Økonomiudvalget forelægges de endelige forslag til effektiviseringer, samt høringssvarene på møderne i juni, og det indstilles her, hvilke effektiviseringsforslag der skal indarbejdes i budgetforslaget til 2018-21 til Kommunalbestyrelsens godkendelse den 22. juni 2017.

Forvaltningen har udarbejdet forslag for i alt 24,9 mio. kr. i 2018 og 28,6 mio. kr. i overslagsårene. Forslagene er vedlagt som bilag, dels i enkeltbeskrivelser og dels i en oversigt. Forslagene har været drøftet i de respektive MED-udvalg. Det samlede katalog af forslag har endvidere været drøftet i Hovedudvalget d. 21. april 2017. Referat fra udvalgets møde er vedlagt som bilag (bilag).

Opsamling på fagudvalgenes behandling af effektiviseringsforslagene:

Social- og Sundhedsudvalget d. 25. april 2017:

Anbefalet at sende effektiviseringsforslagene i høring, dog ikke forslag om udlicitering af vasketøj, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning om ikke at gennemføre udliciteringer i indeværende periode (2014-2017), samt forslag om opkrævning ved afbud til kørsel.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget d. 25. april 2017:

Anbefalet at sende effektiviseringsforslagene i høring.

Teknik- og Miljøudvalget d. 26. april 2017:

Anbefalet at sende effektiviseringsforslagene i høring, dog ikke forslag om tilpasning af budgettet til busdrift.

Kultur- og Fritidsudvalget d. 27. april 2017:

Anbefalet at sende effektiviseringsforslagene i høring, dog ikke forslag om tilpasning af budgetrammen til ungdomskulturfonden/Ungerådet. Ø (1) tog forbehold.

Børne- og Ungdomsudvalget d. 27. april 2017:

Anbefalet at sende effektiviseringsforslagene i høring, dog ikke forslag om Ungdomsskolen (mindre aktivitet), forslag om færre to-lærer timer, forslag om lukkeuger (i uge 7 og 42) i SFO henholdsvis i klub samt forslag om tilpasning af skovgruppeordningsbudgettet.

Økonomiudvalget drøfter som nævnt forslag på egne områder under særskilt punkt på mødet.

Lovgrundlag

Styrelsesloven.

Økonomi

Der er samlet set udarbejdet effektiviseringsforslag for i alt 24,9 mio. kr. i 2018 og 28,6 mio. kr. årligt i 2019-21. Såfremt Økonomiudvalget følger fagudvalgenes indstillinger og alene sender de af fagudvalgene anbefalede forslag i høring vil det svare til -20,6 mio. kr. i 2018 og -21,0 mio. kr. årligt i 2019-21 - forudsat at Økonomiudvalget beslutter at sende alle forslag på eget område i høring.

Provenuet ved effektiviseringsforslagene skal ses i forhold til, at der i budgettet er indlagt en pulje med driftsbesparelser på -25,5 mio. kr. (jf. aftalen om budgetlægningen 2015-18), der skal udmøntes i forbindelse med budget 2018.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

I (1) stillede forslag om, at effektiviseringsforslaget vedr. administrationsbidrag til selvejende institutioner ikke sendes i høring.

For stemte: 1 (I)

Imod stemte: 7 (C (3), A (2), v (1) og B (1)).

De effektiviseringsforslag, som er indstillet af fagudvalgene, sendes i høring.

Sagen oversendes til Kommunalbestyrelsen, idet det konstateres, at forligsparterne ikke har kunnet opnå enighed om at finde den fulde 1 pct. besparelse jf. rammeaftalen.

Partierne indmelder deres forslag til yderligere rammereduktioner op til 1 pct. senest mandag den 8. maj 2017 kl. 12.00.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

De af partierne stillede effektiviseringsforslag sendes i høring, idet det præciseres, at partierne ikke forlods er enige om forslagene.

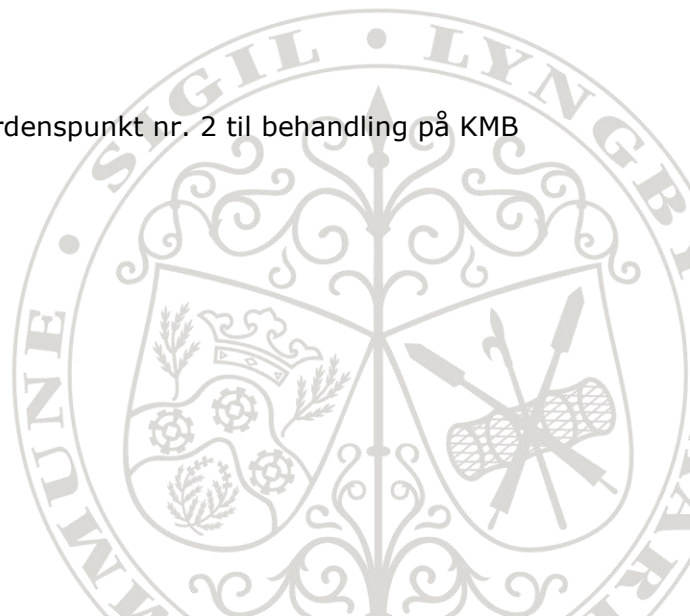
Ø stemte imod med henvisning til, at Ø hverken ønsker en sænkning af grundskylden eller besparelser.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- ØK effektiviseringsforslag
- TMU effektiviseringsforslag
- SSU effektiviseringsforslag
- KFU effektiviseringsforslag
- BUU effektiviseringsforslag
- BIU effektiviseringsforslag
- Referat Hovedudvalget 210417
- Oversigt effektiviseringsforslag
- Partiernes forslag til rammereduktioner - Dagsordenspunkt nr. 2 til behandling på KMB den 10. maj 2017.



Punkt 3**Kommunernes inddrivelse af ejendomsskatter og andre fortrinsberettigede krav - bemyndigelse til udpegning af kommunale pantefogeder (beslutning)****Resumé**

I forbindelse med kommunens overtagelse af inddrivelse af ejendomsskatter og andre fortrinsberettigede krav skal der udpeges kommunale pantefogeder til at varetage inddrivelsesopgaven på ejendomsskat og andre fortrinsberettigede krav.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den ansvarlige leder for opkrævningen bemyndiges til at udpege kommunale pantefogeder til at varetage inddrivelsesopgaven på ejendomsskat og andre fortrinsberettigede kommunale krav.

Sagsfremstilling

Loven om at kommunerne overtager inddrivelsen af ejendomsskatter og andre fortrinsberettigede krav blev vedtaget af Folketinget den 26. januar 2017. Der skal derfor etableres en kommunal pantefogedfunktion, som forankres i kommunens centrale opkrævningsfunktion. Kommunens centrale opkrævningsfunktion varetages af afdelingen Finans og Regnskab i Center for Økonomi og Personale.

Den vedtagne lov medfører, at kommunen overtager inddrivelsesopgaven vedrørende fortrinsberettigede krav. I praksis betyder det, at kommunen fremover skal foretage udlæg for skyldige ejendomsskatter samt øvrige fortrinsberettigede krav. Desuden vil kommunen fremover skulle sende sager til advokat med henblik på tvangsauktion.

Inddrivelsen iværksættes efter endt rykkerprocedure for de skyldige krav.

Processen for inddrivelse er:

1. Udsende tilsigelse til ejeren af ejendommen (underretning om udlæg). Her vil ejeren (borger eller virksomhed) blive pålagt en retsafgift for manglende betaling.
2. Foretage "kontorudlæg". Dette betyder, at udlægget kan foretages uden ejerens eller dennes repræsentant er mødt op personligt. Efter endt "kontorudlæg" sendes orientering til ejer.
3. Oversende sagen til advokat med henblik på at begære ejendommen på tvangsauktion.
4. Løbende følge op på udlægget samt løbende dialog med kommunens advokat om sagen.

Herefter vil advokaten tage kravet til fogedretten samt forestå eventuel tvangsauktion. Omkostninger til advokaten pålægges skyldner ved tvangsauktion.

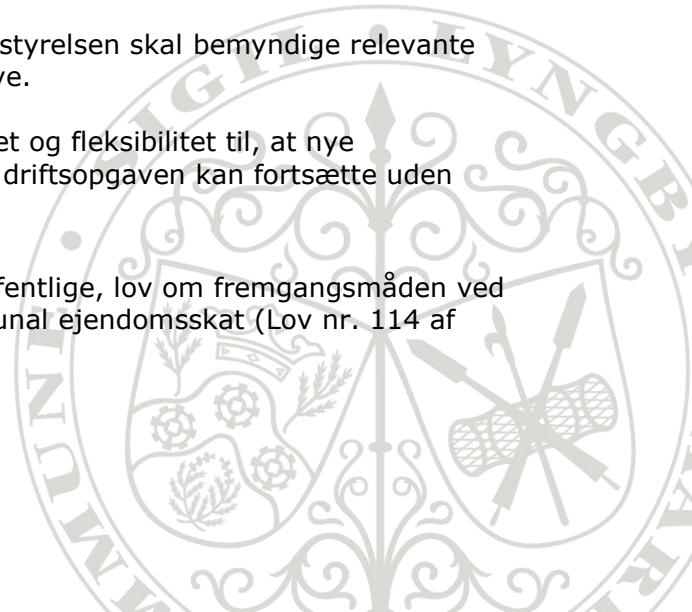
Efter endt tvangsauktion oversender advokaten betalingen til kommunen, der skal placere pengene og udstede samtykkeerklæring til køber af ejendommen.

Lovændringen indebærer blandt andet, at kommunalbestyrelsen skal bemyndige relevante medarbejdere til at varetage den nye inddrivelsesopgave.

En bemyndigelse vil sikre, at der er den fornødne agilitet og fleksibilitet til, at nye medarbejdere hurtigt kan blive bemyndiget, således at driftsopgaven kan fortsætte uden unødigt ophold.

Lovgrundlag

Lov om ændring af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, lov om fremgangsmåden ved inddrivelse af skatter og afgifter m.v. og lov om kommunal ejendomsskat (Lov nr. 114 af



31/01/2017 - Overdragelse af inddrivelsesopgaven vedrørende fortrinsberettigede kommunale fordringer til kommunerne.

Økonomi

Det fremgår af bemærkninger til loven (Lovforslag 102), at det årlige ressourceforbrug i kommunerne er vurderet til samlet set at udgøre 35 årsværk, svarende til 18,2 mio.kr. fra 2017. Kommunerne kompenseres for dette via Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT). Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af DUT vurderes at udgøre ca. 182.000 kr. Hertil komme, at den såkaldte retsafgift, der hidtil er tilfaldet SKAT, fremover tilgår kommunerne. Beløbet er lovbestemt.

DUT-kompensationen samt retsafgiften forudsættes som udgangspunkt at kunne finansiere udgifterne forbundet med opgaven - ressourceanvendelse, IT-understøttelse, opkvalificering af medarbejdere, løbende drift mm.

Forvaltningen afventer implementering af IT-understøttelsen og erfaringer inden kommunens omkostninger til opgaven opgøres. Det forventes bl.a., at IT-programmerne – som umiddelbart forventes klar i løbet af maj 2017 - bliver automatiseret, så det manuelle arbejde bliver reduceret til et minimum.

Det er en klar forudsætning, at inddrivelsesopgaven ikke må få konsekvenser for det ordinære opkrævningsarbejde. Såfremt inddrivelsesopgaven fylder mere end forventet, vil forvaltningen senere vende tilbage med forslag til fremtidig ressourceanvendelse mm., idet forvaltningen i første omgang vil klare opgaven ved bl.a. vikarløsning mm.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Anbefalet, idet Økonomiudvalget bemærker, at kommunen ikke er blevet tilstrækkelig kompenseret for opgaven.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).



Punkt 4**LAB-Sorgenfrivang II - ansøgning om yderligere låneoptagelse og kommunegaranti (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning fra Lyngby almennyttige Boligselskab, afdeling Sorgenfrivang II, om tilladelse til at optage yderligere realkreditlån på 85 mio. kr. samt om at modtage 100 % kommunegaranti til finansiering af merudgifter i forbindelse med gennemførelse af en "Helhedsplan" i afdelingen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at ansøgningen imødekommes.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen behandlede den 20. november 2014 skema B-ansøgningen til Landsbyggefondens vedrørende gennemførelse af en "Helhedsplan" i Lyngby almennyttige Boligselskab, afdeling Sorgenfrivang II.

Efterfølgende har DAB på vegne Lyngby almennyttige Boligselskab, afdeling Sorgenfrivang II, fremsendt ansøgning om tilladelse til at optage et realkreditlån på 85 mio. kr. til finansiering af yderligere udgifter til renoveringsarbejderarbejder i afdelingen. Det ustøttede lån forudsætter 100 % kommunegaranti.

På skema B-tidspunktet udgjorde den samlede udgift til gennemførelse af "Helhedsplanen" 635.477.001 kr., hvoraf 248.306.918 kr. relaterer sig til renoveringsarbejder, og den resterende del 387.170.083 kr. vedrører opretningsarbejder, som Landsbyggefondens yder støtte til.

Det foreligger oplyst, at den nu konstaterede merudgift bl.a. relaterer sig til yderligere istandsættelse af boligerne inden tilbageflytning af genhusede beboere.

Endvidere har forsinkelsen af tilkobling til fjernvarme betydet et ændret projekt ved den blok, hvor skorstenen til varmecentralen er beliggende. Hertil kommer supplerende myndighedskrav vedrørende ejendommenes elevatorer.

Endelig har der været en række uforudsete udgifter på nogle facadebjælker, omfangsdræn, installationsskakte og individuelle forhold vedrørende bl.a. køkkener og badeværelser.

De nævnte forhold har betydet en forsinkelse af hele projektet med 4 måneder, således at udgiften til genhusning er blevet forøget.

Finansieringen af merudgiften sker ved ustøttede lån, hvor realkreditinstituttet har forlangt 100 % kommunegaranti for hele lånet.

Den samlede udgift til gennemførelse af "Helhedsplanen" udgør herefter 720.447.001 kr., heraf renoveringsarbejder for 333.306.918 kr. og opretningsarbejder for 387.170.083 kr.

Den øgede udgift til projektet udløser ifølge det oplyste ikke en yderligere huslejestigning, hvorfor den årlige m2-leje fortsat er estimeret til 954 kr. efter en gennemførelse af "Helhedsplanen".

Lovgrundlag

Lov om almene boliger.

Økonomi

Der skal i forbindelse med låneoptagelse i Lyngby almennyttige Boligselskab, afdeling Sorgenfrivang II, på 85 mio. kr. stilles 100 % kommunegaranti.



Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Anbefalet.

Mette Hoff (A) deltog ikke i sagens behandling.
Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Mette Hoff (A) deltog ikke i sagens behandling.
Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).



Punkt 5**Kampsax Kollegiet - anmodning om relaksation m.v. (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning fra Kampsax Kollegiet om accept af afhændelse af et særskilt areal på Lundtoftegårdsvej til DTU og uændret videreførelse af tidligere stillet kommunegaranti.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles Kampsax Kollegiet accept af afhændelse af et særskilt areal til DTU uden at allerede afgivne kommunegarantier ændres.

Sagsfremstilling

Polyteknisk KollegieSelskab (PKS) har den 2. marts 2017 på vegne af Kampsax Kollegiet fremsendt ansøgning om tilladelse til at afhænde et særskilt areal på 13.119 m² til DTU (bilag). Arealet er beliggende på Lundtoftegårdsvej i Lyngby.

Kollegiet er opført i 1969 og består af 521 et-værelses boliger foruden et ubebygget erhvervsareal på 13.119 m² mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen.

Kollegiet trænger til renovering. Hertil kommer, at kollegiet har et 45 år gammelt statslån på 13,5 mio. kr., der forfaldt til betaling i november 2016.

DTU har ved flere lejligheder vist interesse for grundarealet på de 13.119 m², og både DTU og kollegiet har indhentet valuarvurderinger for at finde en "rigtig" pris for arealet.

Gennemsnitsprisen for de to valuarvurderinger udgør 46,4 mio. kr., og såvel kollegiets som DTUs bestyrelse har godkendt beløbet som handelspris.

Salgsprovenuet vil blive anvendt til tilbagebetaling af det nævnte statslån samt opdatering af kollegiet til mere nutidig standard. Halvdelen af restprovenuet påtænkes anvendt til opdatering og modernisering af kollegiets forsyning af vand, varme, elektricitet og kloakering. Den anden halvdel vil blive anvendt til forbedring af kollegiets funktionalitet - primært køkkener og døre.

Staten er orienteret om det ønskede salg og har ikke indvendinger mod, at kollegiet afhænder arealet under forudsætning af, at statslånet til kollegiet indfries i forbindelse med salget. Endvidere har staten tilkendegivet, at man vedstår afgivne statsgarantier på uændrede vilkår uanset afhændelse af det særskilte grundstykke (relaksation).

Kommunen har afgivet garanti for i alt knap 14,5 mio. kr. til Kampsax Kollegiet, som kollegiet har anmodet kommunen om at vedstå uanset et salg af det særskilte areal til DTU.

Det foreligger oplyst, at der er tale om i alt tre lån optaget i 1993 og 1994. To lån med en løbetid på 50 år er optaget i 1993. Den samlede garantistillelse er på godt 26,4 mio. kr. Staten indestår for garantien, mens kommunen stiller regaranti til staten for 50 % eller ca. 13,2 mio. kr. (bilag).

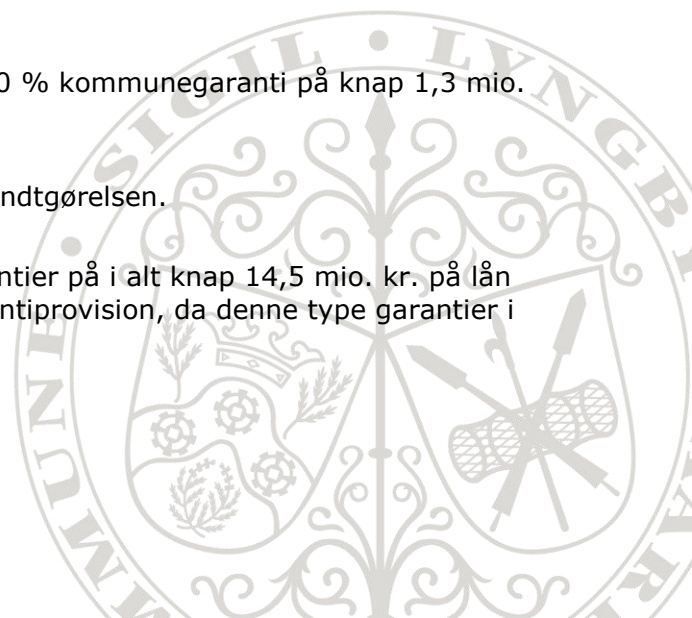
Det sidste lån er et 50-årigt lån optaget i 1994 med 100 % kommunegaranti på knap 1,3 mio. kr.

Lovgrundlag

Kampsax Kollegiets vedtægt § 6, stk. 2, samt lånebekendtgørelsen.

Økonomi

Kommunen skal vedstå tidligere afgivne kommunegarantier på i alt knap 14,5 mio. kr. på lån optaget i Kampsax Kollegiet. Der skal ikke betales garantiprovision, da denne type garantier i henhold til lånebekendtgørelsen er fritaget.



Kommunen stiller regaranti til staten for ca. 13,2 mio. kr. af den samlede kommunale garantistillelse. Da staten både har godkendt kollegiets afhændelse af det særskilte areal og givet tilsagn om relaksation, er det forvaltningens vurdering, at der er fornøden sikkerhed i kollegiet til, at kommunen tillige bør kunne vedstå sig den allerede afgivne garantistillelse. Det skal tages i betragtning, at salgsprovenuet på 46,4 mio. kr. bliver anvendt til afvikling af gæld med 13,5 mio. kr., hvortil kommer, at restprovenuet bliver anvendt til opdatering af kollegiet, som dermed bliver mere tidssvarende. Kampsax Kollegiet har ikke udlejningsproblemer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Økonomiudvalget, den 4. maj 2017**

Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- KAK vedtægter



Punkt 6**Revisionsprotokollat samt årsregnskaber for 2016 - de kommunalt administrerede almene boligafdelinger (beslutning)****Resumé**

Kommunalbestyrelsen skal behandle revisionsprotokollat samt årsregnskab for perioden 1. januar til 31. december 2016 vedrørende de almene boligafdelinger: Chr. X's Allé 95A + 97G, Slotsvænget 23A, Caroline Amalievej 118-124 samt Chr. X's Allé 97B-F.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at revisionsprotokollatet samt årsregnskaber for 2016 lægges til grund.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen behandlede 15. september 2016 revisionsprotokollat samt årsregnskab for perioden 1. januar til 31. december 2015 vedrørende de almene boligafdelinger. Kommunen har indtil videre valgt selv at administrere: Chr. X's Allé 95A + 97G, Slotsvænget 23A, Caroline Amalievej 118-124 samt Chr. X's Allé 97B-F. Undervejs i behandlingen tilkendegav økonomiudvalget ønske om "... at blive orienteret om sagen fremadrettet.", hvilket er sket ved meddelelse på Økonomiudvalgets møde den 19. januar 2017.

Revisionens bemærkninger vedrører nogle af de væsentligst fra tidligere kendte udestående omkring færdiggørelse af Byggeregnskaber med skema C, eventuel overfinansiering, samt manglende afklaring af forsikringssag.

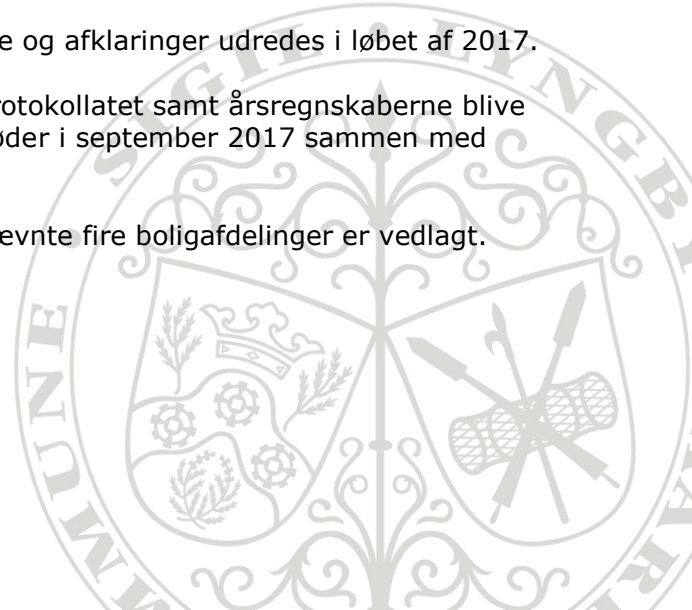
Status på disse punkter er følgende:

- Byggeregnskaber for de almene boligafdelinger Chr. X's Allé 95A + 97G, Slotsvænget 23A, Caroline Amalievej 118-124 er fortsat ikke afsluttet grundet særlige udfordringer med fravær af nøglepersoner i forvaltningen. Forsøg på i 2016 at få ekstern bistand til udarbejdelse af regnskaberne mislykkedes, idet forvaltningen ikke kunne fremskaffe de nødvendige oplysninger p.g.a. nævnte fravær. Det er prioriteret at allokere ressourcer i forvaltningen til formålet og det forventes at byggeregnskaber færdiggøres i løbet af 2017. Forvaltningen undersøger om fejl i ovenstående byggesagers regneark har resulteret i overbelåning/overfinansiering. Finansiering er efter rammebeløbene og forvaltningen afventer nu Byggeregnskabernes afslutning til brug for opgørelse og en eventuel justering af anskaffelsessum - med deraf følgende justering af lån og indskud i fornødent omfang. Forvaltningen forventer afklaring inden afslutning af årsregnskab for 2017.
- Forsikringssag fra KAB's administrationsperiode i 2013 vedrørende Chr. X's Allé 97B-F, er sammen med en efterfølgende og tilsvarende sag fra 2015 i ejendommen afvist af forsikringsselskabet. Afvisningen begrundes med byggesjusk. Byggeskadefonden er involveret for så vidt fremtidig udredning. Da Byggeskadefonden ikke dækker udbedring af alle skader forud for anmeldelsen til Byggeskadefonden, dækker kommunen boligafdelingens udlæg, da det er udgifter, som ikke med rimelighed kan tillægges boligafdelingen grundet forvaltningens forhold tilbage i tiden, jf. herved Kommunalbestyrelsens behandling af emnet den 9.marts 2017.

Forvaltningen forventer således, at de fleste udestående og afklaringer udredes i løbet af 2017.

Efter Kommunalbestyrelsens behandling, vil revisionsprotokollatet samt årsregnskaberne blive gennemgået på de almene boligafdelingers afdelingsmøder i september 2017 sammen med præsentation af budget for 2018.

Revisionsprotokollat 2016 samt regnskab for de ovennævnte fire boligafdelinger er vedlagt. (bilag).

Lovgrundlag

Det følger af Bekendtgørelse om drift af Almene boliger, at regnskabet for den almene boligorganisation og samtidige afdelingsregnskaber bilagt bestyrelsens årsberetning og udskrift af revisionsprotokollen skal indsendes inden 6 måneder efter regnskabsårets afslutning til den tilsynsførende Kommunalbestyrelse. Kommunalbestyrelsen fører tilsyn med den almene boligorganisation jf. nærmere bekendtgørelsens kap. 21.

Økonomi

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Økonomiudvalget, den 4. maj 2017**

Anbefalet, idet Økonomiudvalget ønsker en status på sagen i efteråret 2017.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Protokol PWC vedr. 2016
- Regnskab 2016 - ejendom 601
- Regnskab 2016 - ejendom 602
- Regnskab 2016 - ejendom 603
- Regnskab 2016 - ejendom 604



Punkt 7**Status for planprojekter - byudvikling i Firskovvejsområdet og Firskovvejs forlængelse (Beslutning)****Resumé**

Med sagen gives status for en række planprojekter i Firskovvejsområdet. Sagen fremlægges med henblik på beslutning om at igangsætte et plangrundlag for Firskovvejs forlængelse og et nyt plangrundlag for en fælles driftsplads på Firskovvej nr. 40-44. Endvidere anmodes om frigivelse af rådighedsbeløb til udarbejdelse af en helhedsplan for Firskovvejsområdet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der igangsættes udarbejdelse af et nyt lokalplanforslag, kommuneplantillæg og VVM-redegørelse for Firskovvejs forlængelse
2. der igangsættes et tillæg til Spildevandsplan 2014-2018 i forbindelse med vejprojektet for Firskovvejs forlængelse
3. lokalplanprocessen til privat erhvervsformål på driftspladsområdet aflyses, og der igangsættes i stedet en planproces, som muliggør en fælles driftsplads på Firskovvej nr. 40-44
4. der frigives rådighedsbeløb på 1,50 mio. kr. fordelt over perioden 2017-19 under projekt "Firskovvejsområdet - Byudvikling, opstartsfasen"
5. der gennemføres tidsforskydning af de eksisterende budgetter jf. det beskrevne i afsnittet for Økonomi.

Sagsfremstilling

Kommuneplanstrategi GRØNT LYS+ samt Kommuneplan 2013 beskriver muligheden for at ændre på planforholdene i Firskovvejsområdet og for at forlænge Firskovvej til Jægersborgvej. Der er drøftet, besluttet og igangsat en række byudviklings- og infrastrukturprojekter omkring Firskovvej. Projekterne fremgår af vedlagte (bilag).

Nyt plangrundlag for forlængelse af Firskovvej

Den 7. april 2016 besluttede Kommunalbestyrelsen at afsætte midler til igangsætning af foranalyser og projektering af forlængelsen af Firskovvej. Vejen forventes at være anlagt inden årsskiftet 2018/2019. Vejen skal prioriteres for at sikre, at vejforlængelsen kan benyttes til trafikafviklingen i perioden under anlæg af letbanen. Rådgiverudbud er gennemført og skitseprojekteringen er opstartet. Der er udarbejdet en VVM-screening, der konkluderer, at vejprojektet er VVM-pligtigt. Der skal udarbejdes en VVM-redegørelse, som fremlægges til politisk godkendelse inden offentlig høring.

Forvaltningen vurderer, at forlængelsen af Firskovvej er et anlægsarbejde, som vil medføre en væsentlig ændring af de eksisterende forhold, hvorfor forvaltningen vurderer, at vejprojektet er lokalplanpligtigt. Vejen vil blive placeret indenfor et areal, som i dag er omfattet af Lokalplan 41 i et område fastlagt til fritidsformål og rideanlæg, og indenfor Lokalplan 52 i et erhvervsområde. Der skal ligeledes udarbejdes et kommuneplantillæg. Planerne for Firskovvejs forlængelse vil omfatte en del af det grønne areal nord for Jægersborgvej og vest for Helsingørsmotorvejen.

Der skal herudover udarbejdes et tillæg til kommunens Spildevandsplan 2014-2018, da området til vejen ikke er indeholdt i gældende spildevandsplan som kloakeret område.

Af hensyn til tidsplanen for anlægsarbejdet skal plangrundlaget være besluttet inden 1. april 2018.

Nyt plangrundlag for en fælles driftsplads på Firskovvej nr. 40-44

Forvaltningen anbefaler, at den tidligere igangsatte lokalplanproces til privat erhvervsformål på driftspladsområdet aflyses, og erstattes med en planproces for en fælles driftsplads på

Firskovvej nr. 40-44, jævnfør beslutning i Kommunalbestyrelsen den 6. april 2017. Vejforlængelsen af Firskovvej betyder, at nogle af de eksisterende bygninger på den nuværende driftsplads skal nedrives, og at funktionerne skal omplaceres på den nye fælles driftsplads. Det er intentionen at samle kommunens nuværende arealdriftsaktiviteter (vej og park) på lokaliteten. Dette vil formentlig betyde højere og tættere byggeri, end den gældende lokalplan giver mulighed for, hvorfor der skal udarbejdes en ny lokalplan for en fælles driftsplads (offentlige formål; offentlig service) samt et kommuneplantillæg. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at lokaliteten på Firskovvej kan rumme alle kommunens arealdriftsaktiviteter, dog med forbehold for hvor stort et areal, der fragår det nuværende driftspladsareal ved Firskovvejs forlængelse og eventuelle fremtidige udvidelsesbehov af driftspladsen. Det kan derfor blive nødvendigt, at lokalplanområdet og kommuneplanrammen også skal omfatte et bælte langs ejendommens østlige kant og eventuelt også syd for. Planarbejdet og den endelige geografiske afgrænsning af planområdet afventer et endeligt projekt for driftspladsen samt Firskovvejs forlængelse.

Hvis driftspladsen udvides udover sit nuværende areal, skal der også udarbejdes et tillæg til kommunens Spildevandsplan 2014-2018.

Nyt plangrundlag for Firskovvej nr. 14-20 og Nørgaardsvej nr. 40
Johannes FOG A/S ønsker, at der skabes mulighed for at etablere kontorer, boliger og forretninger til udlejning på ejendommen. Realisering af projektet forudsætter et kommuneplantillæg på grund af nye anvendelser, højere bebyggelsesprocenter og etageantal. Projektet forudsætter ligeledes, at der udarbejdes en ny lokalplan. En sag vedrørende en forhøring for et kommuneplantillæg blev behandlet af Byplanudvalget den 22. marts 2017 og af Kommunalbestyrelsen den 6. april 2017.

En fortætning af Firskovvejområdet i det pågældende område er i overensstemmelse med vedtagne strategier, og kommunen ønsker i en kommende helhedsplan at forny og intensivere Firskovvejs området hen mod en forventelig bredere vifte af bymæssige anvendelser og højere tætheder (se afsnit nedenfor).

Udvikling af erhvervsområdet ved Firskovvej - helhedsplanlægning
Byplanudvalget behandlede den 1. juni 2016 en sag om udvikling af erhvervsområdet ved Firskovvej. Byplanudvalget drøftede blandt andet mulige visioner og udviklingsscenarier for områderne omkring Firskovvej. På baggrund af udvalgets input og ønsker, blev det besluttet, at forvaltningen skal udarbejde materiale og oplæg til brug en visions- og dialogproces. I sagen "Opdateret plangrundlag - Firskovvej øst" den 19. september 2016 besluttede Kommunalbestyrelsen, at en helhedsplan for Firskovvejområdet skal omfatte det resterende grønne areal mod motorvejen, idet det areal, der inddrages, vil være begrænset af Helsingørmotorvejen mod øst, Lokalbanen mod vest og Jægersborgvej mod syd.

I budget 2017 er der afsat midler til byudvikling i Firskovvejområdet i 2017, 2018 og 2019. Forvaltningen ansøger i indeværende sag om frigivelse af anlægsbevilling til udarbejdelse af en helhedsplan for Firskovvej området.

Firskovvejområdet omfatter mange grundejere og virksomheder. Den kommende visionsproces og udvikling af scenarier for byudviklingen, skal gennemføres i tæt dialog med grundejerne og andre relevante interessenter, herunder naboer til området. En helhedsplan med en klar vision skal understøtte allerede vedtagne strategier og være retningsgivende for den videre fysiske planlægning, herunder for fremtidige lokalplaner i Firskovvej området.

Lovgrundlag

Planlovens kapitel 6 om planers tilvejebringelse og ophævelse.

Økonomi

Forlængelse af Firskovvej: Midler til udarbejdelse af plan-dokumenterne for vejforlængelsen afholdes af de allerede frigivede midler (anlægsprojekt "Letbane - forberedende arbejder vedr. forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej").

Firskovvejområdet-Byudvikling, opstartsfasen, helhedsplan for områderne ved Firskovvej: Der er afsat 0,50 mio. kr./år over en 3-årig periode som led i budgetaftalen 2017-20. Finansiering er sket via omfordeling af midler (råderum) fra anlægsprojekt. I overensstemmelse med den overordnede tidsplan for helhedsplanen ajourføres budgetterne således, at budgettet i 2017 korrigeret vil udgøre 250.000 kr., i 2018 korrigeret vil udgøre 750.000 kr. og i 2019 korrigeret vil udgøre 500.000 kr.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkterne ad 1 og ad 3.

Teknik- og Miljøudvalget beslutter indstillingspunkt ad 2.

Kommunalbestyrelsen beslutter indstillingspunkt ad 4 og ad 5.

Beslutning

Byplanudvalget, den 26. april 2017

Ad 1) Godkendt, idet udvalget betoner vigtigheden af at løfte området, herunder sammenhængen til den øvrige by.

Ad 3) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 26. april 2017

Ad 2) Godkendt.

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

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Ad 4-5) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Ad 4-5) Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Kort oversigt



Punkt 8**Miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken (Beslutning)****Resumé**

Efter endt høring af udkast til miljøgodkendelse hos A/S Dyrehavsbakken, forelægges endeligt forslag til miljøgodkendelse til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken godkendes til offentliggørelse.

SagsfremstillingHøring

Udkast til miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken (Bakken) blev senest behandlet i Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen den 24. november 2016, hvor det blev godkendt, at udkast til miljøgodkendelse blev sendt til Gentofte Kommune og Miljø- og Fødevareministeren.

Gentofte Kommune har efterfølgende meddelt, at de ikke kan tiltræde Lyngby-Taarbæk Kommunes udkast til Miljøgodkendelse, og at de vil anke en evt. afgørelse om miljøgodkendelse. Udkast til miljøgodkendelse er justeret i overensstemmelse hermed således, at det udelukkende omfatter arealer beliggende i Lyngby-Taarbæk Kommune. Udkast til miljøgodkendelse er herefter sendt i lovbealet høring hos Bakken.

Bakken har med høringssvar af 7. marts 2017 sendt bemærkninger til sagen. Bakkens bemærkninger omhandlede forslag til mindre tekstmæssige justeringer, samt uddybning af begrundelse for ansøgning om mere flexibel miljøgodkendelse.

Miljøgodkendelse

Forvaltningen har indarbejdet høringssvar fra Bakken i det endelige forslag til miljøgodkendelse (bilag).

Offentliggørelse

Afgørelse om miljøgodkendelse sendes til A/S Dyrehavsbakken og offentliggøres på kommunens hjemmeside. Afgørelsen kan påklages af enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald samt visse offentlige institutioner og interesseorganisationer. Klagefristen er 4 uger fra offentliggørelsen. En klage har som udgangspunkt ikke opsættende virkning, medmindre klagenævnet beslutter andet.

Lovgrundlag

Miljøgodkendelsen gives i medfør af miljøbeskyttelsesloven § 33.

Økonomi

Forslaget finansieres inden for aktivitetsområdet Natur og Miljø.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Teknik- og Miljøudvalget, den 26. april 2017**

Anbefalet.

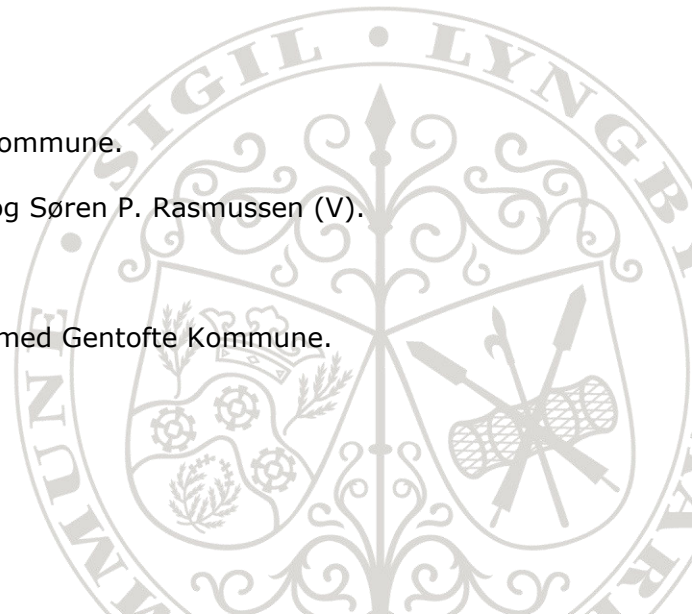
B tog forbehold, idet der ønskes dialog med Gentofte Kommune.

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

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Anbefalet.

Henrik Brade (B) tog forbehold, idet der ønskes dialog med Gentofte Kommune.





Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Henrik Brade (B) undlod at stemme.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Forslag til endelig miljøgodkendelse. AS Dyrehavsbakken



Punkt 9 Sektorplaner 2017-2020 på Miljø- og Planområdet (Beslutning)

Resumé

Med budget 2017 blev der afsat 500.000 kr./år i driftsbevilling til sektorplaner på Miljø- og Planområdet. Forvaltningen anmoder om, at planen for sektorplaner tages til efterretning, herunder overflytning af 400.000 kr. fra 2020 til 2018.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. planen for sektorplaner tages til efterretning
2. der overflyttes 400.000 kr. fra 2020 til 2018 på aktivitetsområdet Miljø og Natur.

Sagsfremstilling

Med budget 2017 blev der givet 500.000 kr. årligt til udarbejdelse af diverse sektorplaner i Center for Miljø og Plan.

Forvaltningen blev samtidig anmodet om at udarbejde en plan for diverse sektorplaner til godkendelse. En plan herfor fremgår af økonomiafsnit.

Forvaltningen igangsætter en støjkortlægning og udarbejdelse af støjhandlingsplan i 2017 (ca. 400.000 kr.). Støjkortlægning og støjhandlingsplan er lovbunden og skal udarbejdes hvert 5. år. Støjkortlægningen skal endvidere sendes til godkendelse i Miljø- og Fødevareministeriet inden sommeren 2017. Der foreslås herudover, at der udarbejdes en ny vandforsyningsplan. Denne foreslås igangsat for de overskydende midler i 2017 (ca. 100.000 kr.) med henblik på en færdiggørelse i 2018 (ca. 200.000 kr.). Herudover foreslås det at udarbejde en ny spildevandsplan i 2018 (ca. 600.000 kr.) samt udarbejde parkeringsanalyse (100.000 kr) ved at fremrykke 400.000 kr. fra 2019 til 2018.

Tilbage vil der være 600.000 kr. til sektorplaner i 2019 og 2020. Det foreslås, at disse midler fordeles til nedenstående opgaver i det omfang, der er ressourcer hertil. Planerne er ikke lovbundne, men vil være væsentlige politiske prioriteringsværktøjer.

Det er strategier og handleplaner, der i varierende omfang kræver ekstern bistand. Det drejer sig om: Trafiksikkerhedsplan, handleplan for glatførebekæmpelse, parkeringsstrategi og parkeringshandleplan, strategi for trafikledelse, cykelstrategi, strategi for kollektiv trafik, strategi for kommunens vejnet samt trafik- og mobilitetsplan. Der fremlægges planer herfor efterfølgende.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse nr. 1309 af 21.12.2011 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner.

Lovbekendtgørelse nr. 125 af 26.1.2017 om vandforsyning.

Bekendtgørelse nr. 726 af 1.6.2016 om spildevandstilladelser mv.

Økonomi

Der er afsat 500.000 kr./år som driftsbevilling til sektorplaner i henhold til budget 2017.

Det foreslås, at overflytte 400.000 kr. fra 2020 til 2018.

Sektorplan	Sidst udarbejdet	Forslag til udarbejdelse	Pris (2017 p/l)	Bemærkninger
Støjkortlægning	2013	2017	150.000 kr.	Lovbefalet udarbejdelse hvert 5. år, og med indrapporteringspligt til Miljøstyrelsen

Støjhandlingsplan	2013	2017	250.000 kr.	Lovbekalet udarbejdelse hvert 5. år.
Vandforsyningsplan, del 1	1996	2017	100.000 kr.	Lovbekalet, at der skal være en vandforsyningsplan. Den sidste plan udløb i 2010. Forsyningsens nye struktur skal fremgå af den reviderede plan.
Vandforsyningsplan, del 2	1996	2018	200.000 kr.	Lovbekalet, jf. ovenfor
Spildevandsplan		2018	600.000 kr.	Lovbekalet at der skal være en spildevandsplan.
Andre sektorplaner (parkeringsanalyse)		2018	100.000 kr.	*1
Andre sektorplaner		2019	500.000 kr.	*1
Andre sektorplaner		2020	100.000 kr.	*1

*1: Trafiksikkerhedsplan, handleplan for glatførebekæmpelse, parkeringsstrategi og parkeringshandleplan, strategi for trafikledelse, cykelstrategi, strategi for kollektiv trafik, strategi for kommunens vejnet samt trafik- og mobilitetsplan. Disse strategier og handleplaner kræver i varierende omfang ekstern bistand.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 26. april 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

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

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Ad 1-2) Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).



Punkt 10**Udskiftning af byrumsinventar i Virum og Sorgenfri vest for Kongevejen (Beslutning)****Resumé**

I budget 2017-20 er der afsat 4,0 mio. kr. i 2017 til udskiftning af byrumsinventar på offentlige veje og i parker startende i Virum og Sorgenfri området (området vest for Kongevejen). Forvaltningen har afdækket mulighederne for udskiftningen af byrumsinventar og foreslår principper for og en konkret plan for udførelsen af arbejdet. Samtidig anmodes om anlægsbevilling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. principper for indkøb af fremtidigt inventar (byrumsinventarmanual) samt produktionsplan for udskiftning af byrumsinventar vest for Kongevejen godkendes
2. der gives en anlægsbevilling på 4 mio kr. til udskiftning af byrumsinventar i området vest for Kongevejen, som finansieres af det i 2017 afsatte rådighedsbeløb på 4 mio kr. til "Udskiftning af byrumsinventar på offentlige veje og i parker".

Sagsfremstilling

Som led i udmøntning af budget 2017 og på baggrund af Kommunalbestyrelsens budgetaftale om at udskifte byrumsinventar på offentlige veje og i parker startende i Virum og Sorgenfri vest for Kongevejen, har forvaltningen afdækket mulighederne herfor og forelægger hermed plan for udførelsen. Udskiftningen omfatter blandt andet vejnavneskilte, affaldskurve, bænke, cykelstativer og steler.

Forvaltningen agter i forbindelse med gennemførelsen af projektet at lægge vægt på følgende overordnede styringsparametre:

1. Ved indkøb af nyt inventar søges en forenkling/ensretning af model/type, så der fremadrettet anvendes få, afprøvede og driftsøkonomiske typer/modeller som standard i hele kommunen.
2. Ved udskiftning af inventar skal der sikres et ensartet udtryk indenfor det afgrænsede geografiske område.
3. Igennem hele projektet skal GIS-data opdateres/udbygges.

Opgørelse af nuværende inventar:

Nærværende oversigt udviser tidligere optalt inventar vest for Kongevejen i henhold til GIS-registrering fra 2011.

Oversigten indeholder kun de antalsmæssige væsentligste elementer.

- Skilte antal: 522
- Skraldespande antal: 104
- Pullerter/Steler antal: 566
- Bænke antal: 63
- Stibomme antal: 43

Principper for valg af fremtidigt inventar:

Kommunalbestyrelsen har senest (januar 2017) truffet beslutning om valg af skrifttype på vejnavneskilte i Lyngby-Taarbæk kommune.

Forvaltningen forventer i forbindelse med indkøb af nyt inventar at anvende kendte og totaløkonomiske fornuftige standardprodukter, som allerede i et vist omfang anvendes i kommunen. Dette fremgår af oversigten over byrumsinventar (bilag), som påtænkes at blive en kommende byrumsinventarmanual. Forvaltningen har i arbejdet med afdækningen af mulighederne fokuseret på funktionalitet, vedligeholdelsesomkostninger, arbejdsmiljø, anskaffelsespris samt praktiske erfaringer. Samtidig har forvaltningen i oplægget søgt at ensrette til en eller få typer/modeller af det forskellige inventar, således at der på sigt skabes

et mere ensartet byrumsinventar i resten af kommunen (området øst for Kongevejen). Dette vil på sigt gøre indkøb og optimal lagerbeholdning/reservedelslager mest driftøkonomisk. F.eks. har det tidligere "Vejvæsen" og tidligere "Park" i den forrige organisation haft hver sin type skraldespand. Forvaltningen foreslår med den fremtidige byrumsinventarmanual, at der findes én gennemgående standardmodel, som samtidig giver driftsmedarbejderne i forvaltningen bedre arbejdsmiljø samt mindsker, at affald falder uden for skraldespandene, eller at fugle trækker affaldet op af skraldespanden.

En indledende registrering af nuværende inventar skal danne grundlag for en vurdering af i hvor høj grad det nuværende inventar er kassabelt, eller om det kan genbruges andre steder, evt. som reservelager. Brugt, men pænt byrumsinventar vil blive samlet i geografisk afgrænsede grupper, således at et ensartet udtryk kan skabes samtidig med, at hensynet til sparsommelighed tilgodeses.

Følgende designmæssige forhold iagttages, idet kommunens nye designmanual følges:

- Skrifttypen spatieret *Flama* anvendes på kommunale ejendomme og byrumsinventar
- Skrifttypen *Dansk Vejtavleskrift* anvendes på vejnavneskilte
- Farven 'kongebå' (RAL 5011) bruges på det inventar på veje og pladser, som skal opsættes indfarvet.
- Farven 'parkgrøn' (RAL 6009) bruges på det inventar i parker og grønne områder, som skal opsættes indfarvet
- Byrumsinventar som ikke indfarves vil fremstå galvaniseret
- Træ males ikke.

Gældende indkøbs- og fælleskommunale indkøbsaftaler anvendes ved indkøb af vejnavneskilte og øvrigt inventar.

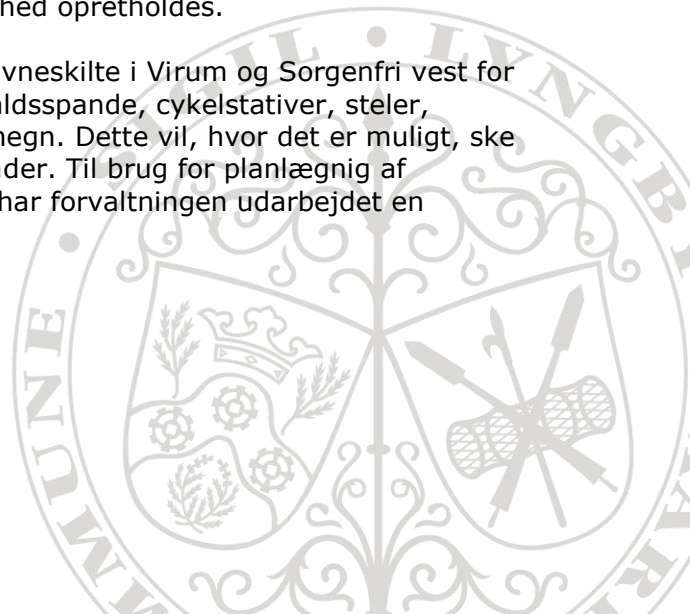
Plan for udførelse:

Forvaltningen agter at gennemføre projektet ved anvendelse af interne ressourcer i forvaltningens arealdriftsenhed. Derved opnås en stor udnyttelse af medarbejdernes lokalkendskab, ligesom den tætte koordination med driftsmedarbejderne sikrer en optimal udnyttelse af brugt inventar samt overtagelse til drift. Udskiftningen vil foregå sideløbende med de daglige driftsopgaver, blandt andet med reparation af vejnavneskilte andre steder i kommunen, idet det aktuelle medarbejderteam i projektets løbetid vil blive "opnormeret" med ekstra fastansat medarbejder. Ved projektets afslutning "nednormeres" teamet igen ved naturlig afgang.

Forvaltningen agter at prioritere udskiftningen af vejnavneskilte foran øvrigt byrumsinventar. I forbindelse med denne udskiftning vil øvrigt inventar blive registreret/vurderet med henblik på at opdatere den i 2011 foretagne GIS registrering af byrumsinventar for her igennem at få et retvisende overblik over opsatte typer af inventar og vejnavneskilte i Virum og Sorgenfri, samt for at klarlægge om der er ændret på placeringen. Forvaltningen agter efterfølgende at videreføre denne procedure i forbindelse med den daglige drift i resten af kommunen, således at et retvisende overblik over hele kommunen til stadighed opretholdes.

Forvaltningen forventer indledningsvis at udskifte vejnavneskilte i Virum og Sorgenfri vest for Kongevejen, for dernæst at udskifte bænke, borde, affaldsspande, cykelstativer, steler, hundeposeholdere, reglementstavler, stibomme og fodhegn. Dette vil, hvor det er muligt, ske etapevis i mindre, sammenhængende geografiske områder. Til brug for planlægning af udskiftning af vejnavneskilte og øvrigt byrumsinventar har forvaltningen udarbejdet en forventet produktionsplan (bilag).

Perspektiv:



Projektet med udskiftning af byrumsinventar omfatter Virum og Sorgenfri i området vest for Kongevejen. Forvaltningen vil koordinere direkte med andre kendte projekter i området, herunder helhedsplan for Virum bymidte.

Når der er udskiftet vejnavneskilte og øvrigt byrumsinventar i området vest for Kongevejen, vil forvaltningen vurdere, om der er mindreforbrug til at fortsætte med at udskifte vejnavneskilte øst for Kongevejen afgrænset af Skovbrynet og Mølleåen, jf. særskilt sag om udskiftning af vejnavneskilte.

Vedørende private fællesveje:

Det skal bemærkes, at kun vejnavneskilte på kommunale veje skiftes i forbindelse med denne anlægsbevilling. Ønsker et vejlaug for en privat fællesvej at skifte vejnavneskilte, således at der er match til det kommunale design, kan forvaltningen - mod betaling - købe de pågældende vejnavneskilte samt sætte dem op. Der henvises i øvrigt til særskilt sag om udskiftning af vejnavneskilte i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Lovgrundlag

Lovhjemmel til opsætning af vejnavneskilte og byrumsinventar findes i henholdsvis Lov om offentlige veje og Lov om private fælles veje.

Økonomi

Der er i budget 2017 afsat et rådighedsbeløb på 4 mio kr til "Udskiftning af byrumsinventar på offentlige veje og i parker". Udgiften foreslås afholdt af nævnte rådighedsbeløb.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 26. april 2017

Ad 1-2) Anbefalet.

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

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Ad 1-2) Anbefalet. Forvaltningen undersøger mulighederne for at lade skilte på de private fællesveje indgå i udskiftningen.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Ad 1-2) Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Byrumsinventar
- Produktionsplan, Byrumsinventar vest for Kongevejen 2017 - 2018



Punkt 11**Foranstaltninger på den private fællesvej Fyrrevang mod gennemkørende trafik (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har undersøgt og registreret, at der på den sydlige del af den private fællesvej Fyrrevang er mere end 50 % gennemkørende trafik. I henhold til privatvejsloven skal kommunen tage beslutning om enten at optage vejen som offentlig vej, eller udføre foranstaltninger, der nedbringer mængden af den gennemkørende trafik til under 50 %.

Forvaltningen har været i dialog med grundejerne langs Fyrrevang, som har indsendt deres forslag til at få nedbragt mængden af den gennemkørende trafik. Forvaltningen fremlægger 6 mulige løsningsforslag. Løsningsforslagene forelægges for udvalget til drøftelse og beslutning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. udvalget beslutter at lukke Fyrrevang, eventuelt i en forsøgsperiode på fx. 2 år, jf. løsningsforslag nr. 3.
2. der forelægges på et senere tidspunkt en sag om fremtidige budgetbehov til sager af denne karakter som følge af vejlovgivningen.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har fået anmodning fra grundejerne langs den private fællesvej Fyrrevang, om at undersøge mængden af gennemkørende trafik på vejen.

Fyrrevang er en privat fællesvej, som er beliggende i et lokalområde med et net af lokalveje. Fyrrevang er den eneste lokalvej i området, der giver adgang mod syd mellem Lindevangen og Bredevej.

Undersøgelser og kortlægning af problemstillingen:

Grundlæggende er der ikke tale om trafik, der kører igennem lokalområdet, idet en stor del af trafikken, skyldes borgere, der bor i området. Det er således ikke udefrakommende trafik. Der kører ca. dagligt 580 biler gennem Fyrrevang.

Imidlertid er der en række veje i området, der uvidt af hvilken årsag, har status som offentlige veje, f.eks. Lindevangen, Holmeparken, en del af Holmekrogen samt Uglevangen.

I følge privatvejsloven defineres gennemkørende trafik som "Trafik mellem 2 offentlige veje, som ikke har ærinde på vejen eller er lokaltrafik". Det betyder, at trafik fra Lindevangen, der kører til Bredevej (den offentlige vej) ad Fyrrevang, vil blive kategoriseret som gennemkørende trafik jf. privatvejsloven, selvom der er tale om trafik fra lokalområdet.

Herudover er en række lokalveje (Birkevang, Elmevang og Uglevangen) lukkede veje, hvilket er u hensigtsmæssigt, da det medfører, at lokaltrafikken mod syd dermed bliver koncentreret på Fyrrevang fremfor på flere lokalveje.

Forvaltningen har fået kortlagt trafikken gennem en nummerskrivningsanalyse (bilag), hvor ind- og udkørende biler er registreret på lokalvejene i området. Resultatet af nummerskrivningsanalysen viser, at mere end 50 % af trafikken på den sydlige del af Fyrrevang er gennemkørende mellem Lindevangen og Bredevej. Analysen viser også, at det primært er trafikken inden for lokalområdet (afgrænset af Kongevejen, Bredevej og Skodsborgvej), der benytter Fyrrevang.

Lindevangen, og de andre lokalveje, der er offentlige veje, adskiller sig ikke væsentligt fra de private fællesveje i området. Ingen af vejene i området opfylder de vilkår eller krav, der

normalt er til offentlige veje. Det er således en tilfældighed, at de er kategoriseret som offentlige veje. De burde være private fællesveje.

I den konkrete sag betyder det, at trafik, der normalt vil blive kategoriseret som lokal trafik, bliver registreret som gennemkørende trafik. I forhold til vejlovens terminologi, så kører der ca. 100 biler for meget.

Dialog med grundejerne:

Resultatet af analyserne er forelagt for grundejerne på Fyrrevang ved møde den 9.11.2016. Efterfølgende har grundejerne haft mulighed for at komme med kommentarer og løsningsforslag. Forvaltningen har modtaget følgende 4 henvendelser fra grundejere på Fyrrevang (4 bilag):

- Samlet tilbagemelding fra 27 grundejere på Fyrrevang med ønsket om en vejlukning på Fyrrevang ved Bredesvinget.
- en grundejer foreslår, at Fyrrevang lukkes samt at eksisterende vejlukninger ved Birkevang, Elmevang og Uglevangen åbnes.
- en grundejer foreslår, at Fyrrevang lukkes eller alternativt, at eksisterende vejlukninger åbnes op.
- en grundejer foreslår, at der etableres signalanlæg i krydset Kongevejen/Lindevangen.

Forvaltningens bemærkninger til forslagene er beskrevet i teknisk notat (bilag).

Forvaltningens forslag:

Da den sydlige del af Fyrrevang har mere end 50% gennemkørende trafik på vejen skal Kommunalbestyrelsen i henhold til privatvejsloven enten optage vejen som offentlig, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den gennemkørende færdsel på den private fællesvej til under 50 pct.

Forvaltningen har set på seks forskellige løsningsforslag:

1. Lindevangen, Holmeparken, en del af Holmekrogen og Uglevangen nedklassificeres til private fællesveje. Dette vil medføre, at trafikken på Fyrrevang registreres som lokaltrafik. Dette ændrer dog ikke på trafikken på Fyrrevang, men den vil ikke længere blive registreret som gennemkørende trafik uden ærinde.
2. Åbning af eksisterende vejlukninger mod syd (Birkevang og Elmevang). Dette vil medføre, at lokaltrafikken mod syd fordeler sig på flere veje, men medfører også øget trafik på Birkevang og Elmevang, som i dag er blinde veje.
3. Lukning af Fyrrevang (nord for Bredesvinget). Dette vil medføre øget trafik på Lindevangen, Egeløvsvej og Bredevej.
4. Fyrrevang ensrettes nord for Bredesvinget frem til Lindevangen, således at der kun på denne strækning må køres mod nord. Det betyder, at færdslen fra Lindevangen ad Fyrrevang (syd) ophører.
5. Etablering af bump på Fyrrevang. Dette vil medføre, at lokaltrafikken måske benytter anden vej.
6. Fyrrevang opklassificeres til offentlig vej. Dette medfører ikke mindre trafik på Fyrrevang. Løsningen anbefales ikke, da trafikken er lokaltrafik, så vejen opfylder ikke betingelser for at blive en offentlig vej.

Ad 3: For at fjerne den gennemkørende trafik fra den private fællesvej, kan vejen lukkes (bilag). Det vil dog medføre, at Lindevangen (offentlig vej) og Egeløvsvej (privat fællesvej) vil få øget trafik. Dette kan betyde, at der også skal iværksættes tiltag på Egeløvsvej. Ligeledes forventes en stigning i trafikmængden på ca. 20% om morgenen på Bredevej i krydset med Kongsvænget og den lukkede vej Uglevang. På dette sted ligger et meget benyttet ureguleret krydningspunkt (fodgængerfelt og indsnævring af vejen), som anvendes af alle de skoleelever, der kommer nord fra med retning mod Kongevejens skole. Denne stigning i trafikken på Bredevej vil øge utrygheden for eleverne.

Ad 4: Denne løsning medfører ligeledes ekstra trafik på andre veje, men formentlig ikke i samme udstrækning som løsning 3.

For de andre løsningsforslag henvises til teknisk notat (bilag), hvor fordele, ulemper og konsekvenser af de enkelte løsninger er beskrevet nærmere. De enkelte løsningsforslag kan kombineres for at få en større effekt. Enkelte løsninger skal kombineres. F.eks. skal Lindevangen nedklassificeres før, at løsning to kan gennemføres, ellers er der risiko for, at problematikken med gennemkørende trafik gentager sig på Birkevang og Elmevang. Løsningsforslag tre kan evt. udføres som forsøg for at undersøge, hvilke veje trafikken flyttes til. Alle løsningsforslag medfører omfattende administration i form af kendelser og høringer af grundejere.

Forvaltningen finder, at den rigtigste løsning vil være, at nedklassificere offentlige veje samt åbne de veje, som i dag er lukkede. Andre løsninger kan være, at farddæmpe Fyrrevang, og vurdere over et par år om trafikken ændres eller at lukke Fyrrevang som et forsøg samtidig med, at der foretages måling af konsekvenserne af trafikken på Egeløvsvej (privat fællesvej) og Bredevej (offentlig vej, der er skolevej). Også denne vurdering vil skulle ske over et par år. En permanent lukning af Fyrrevang vil med stor sandsynlighed betyde, at der skal afgives areal fra tilstødende ejendomme til etablering af en vendeplads.

Lovgrundlag

Jf. "Lov om private fællesveje" § 58 stk. 3."at den gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig, jf. § 15 i lov om offentlige veje, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den almene færdsel på den private fællesvej, så den kommer under 50 pct."

Økonomi

Løsning	Udgifter	Overslagspris
1. Lindevangen, Holmeparken, en del af Holmekrogen og Uglevangen nedklassificeres til privat fællesvej ¹⁾	Tilstandsrapport og berigtigelse af matrikler Evt. farddæmpning af Fyrrevang	100 - 200.000 kr. 100 - 150.000 kr.
2. Åbning af vejlukninger mod syd (Birkevang og Elmevang)	Fjernelse af vejlukninger og evt. farddæmpning af veje inkl. Fyrrevang	300 - 450.000 kr. (100 - 150.000 kr. pr. vej)
3. Lukning af Fyrrevang (nord for Bredesvinget)	Anlæg af vejlukning inkl. vendeplads på Fyrrevang, evt. vejlukning og vendeplads af Egeløvsvej, Sikring af den cyklende og gående skolevejstrafik - på krydsningspunkterne Bredevej/ Uglevangen og Lindevangen/ Uglevangen	100 - 150.000 kr. på Fyrrevang evt. 100 - 350.000 kr. (inkl. køb af areal til vendeplads 20-30 m ²) 150.000 - 1.500.000 kr. (afhængig af valg af løsning - fra tydeliggørelse af krydsningspunkt op til lysregulering - bør undersøges nærmere)
4. Fyrrevang ensrettes	Udgifter til indsnævring af Fyrrevang ved Lindevangen, skiltning mv.	100.000 kr. + evt. afværgeforanstaltninger som forslag 3.
5. Bump på Fyrrevang	Etablering af bump	100 - 150.000 kr.
6. Fyrrevang (og måske dele af	Udgifter til vedligeholdelse af	10-20 kr./ m ² / år eller

Bredesvinget) opklassificeres til offentlig vej ²⁾	offentlig vej	55.000-109.000 kr./år
---	---------------	-----------------------

¹⁾ Nedklassificering til privat fællesvej kan først ske 4 og senest 6 år efter at der er truffet beslutning herom. Der opnås en besparelse på driften for kommunen på 10-20 kr./ m²/ år. eller mellem 160.000-325.500 kr./år (beløbets størrelse afhængere af vejens indretning, ydre forhold og behov for løbende drift). Det anbefales at dette undersøges nærmere på de enkelte veje.

²⁾ Fyrrevang og Bredesvinget har i dag en vedligeholdskontrakt med kommunen og der vil derfor ikke blive stillet krav om istandsættelse af vejen inden opklassificeringen til offentlig vej.

Afhængigt af løsningsforslag vil omkostningerne forårsage et stort træk på kontoen "Parkerings- og sikkerhedsmæssige tiltag".

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 26. april 2017

Ad 1-2) Anbefalet, idet det sikres, at den nødvendige viden om trafikflowet er tilstede i forhold til at monitorere udviklingen i trafikafviklingen i forsøgsperioden, og at udvalget forelægges status-evaluering efter 1 år.

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

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Ad 1-2) Teknik- og Miljøudvalgets protokollat af 26. april 2017 anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

V stillede forslag om, at sagen tilbagesendes til fornyet behandling i Teknik- og Miljøudvalget.

For stemte: 7 (V (6) og I (1)).

Imod stemte: 14 (C (5), A (5), F (2), B (1) og Ø (1)).

V stillede forslag om, at lukning af Fyrrevang godkendes, og at de forslag, der er indkommet fra de omkringboende borgere behandles i særskilt sag i Teknik- og Miljøudvalget.

For stemte: V (6)

Imod stemte: 14 ((C (5), A (5), F (2), B (1) og Ø (1))

I (1) undlod at stemme.

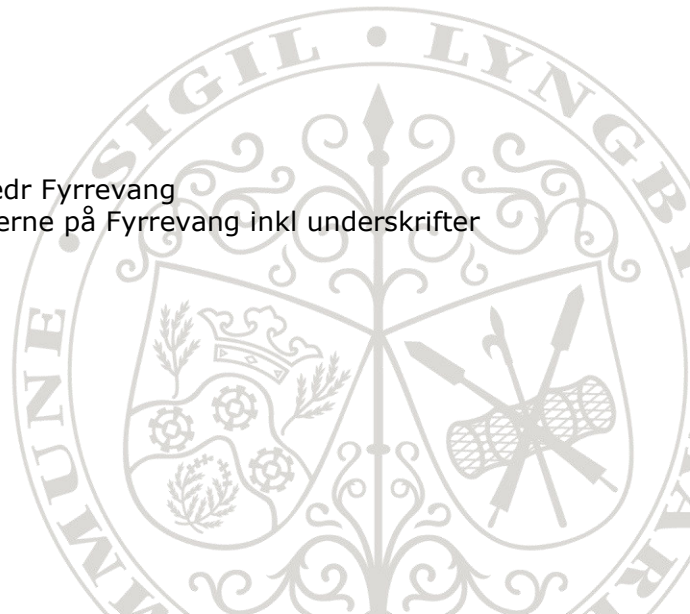
Ad 1-2) blev herefter godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Nummerskrivningsanalyse - Fyrrevang
- Borgerhenv.: Vejsagen
- Borgerhenv.: Fyrrevang-lukket vej
- Borgerhenv.: Skriv til Center for Plan og Miljø vedr Fyrrevang
- Borgerhenv.: Samlet tilbagemelding fra grundejerne på Fyrrevang inkl underskrifter
- Teknisk notat - Fyrrevang 2-52
- Konsekvenser ved lukning af Fyrrevang



Punkt 12

Nye KKR-mål for sundhed (Beslutning)

Resumé

Kommunekontaktrådet (KKR) i Hovedstadsregionen har udarbejdet nye strategiske mål på sundhedsområdet. KKR-Hovedstaden ønsker med de nye mål at sikre effektive akuttilbud i det nære sundhedsvæsen til borgere med fysiske sygdomme, at skabe tydelighed om, hvad kommunerne tilbyder borgere i akut psykiatrisk tilstand samt forbedre de unges fysiske og mentale sundhed. KKR har besluttet, at de nye mål sendes til godkendelse i kommunerne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at KKR-mål for sundhed godkendes.

Sagsfremstilling

KKR-Hovedstaden har siden 2013 arbejdet med de såkaldte rammepapirer. Rammepapirerne beskriver de 29 kommuners fælles indsats for at løfte kvaliteten på sundhedsområdet. Rammepapirerne skal styrke kommunernes fælles stemme og vise en retning. Det giver også bedre muligheder for at stille krav til vores samarbejdspartnere. Det gælder f.eks. i forhold til forhandlingerne om den nye sundhedsaftale med Region Hovedstaden i 2019. Rammepapirerne har også øget opmærksomheden på mulighederne for tættere samarbejde mellem kommunerne på sundhedsområdet.

KKR-Hovedstaden har bedt om, at rammepapirerne fornys. Alle kommuner har haft mulighed for at give input til relevante temaer, som er blevet drøftet på to administrative og to politiske dialogmøder i 2016. Der har gennem processen været et bredt ønske om at gøre målene mere enkle og fokuserede.

De nye KKR-mål for sundhed er (bilag vedlagt):

1. En fælles plan for akutfunktioner for borgere med fysiske sygdomme. Kommunerne vil udarbejde og følge en fælles plan, som viser de forskellige udviklingstrin frem mod 2018, hvor alle kommuner skal sikre deres borgere adgang til en akutfunktion, som lever op til Sundhedsstyrelsens kvalitetsstandard.
2. Større klarhed om tilbud til borgere i akut psykiatrisk tilstand. Primo 2018 afholder 1-2 tovholderkommuner en videndelingkonference om forventninger, behov og effekter af kommunale akuttilbud til borgere i akut psykiatrisk tilstand. I 2018 formulerer kommunerne en fælles holdning til og ambition for hvilken rolle, kommunerne skal spille på det akutte psykiatriområde, og hvordan de vil arbejde sammen om det.
3. Bedre fysisk og mental sundhed hos de unge. I 2017 vil kommunerne etablere en fælles strategi for fremme af fysisk og mental sundhed på tværs af kommuner og ungdomsuddannelser. Som supplement til strategien udarbejdes et idékatalog med konkrete eksempler fra kommuner, som allerede indgår i samarbejde med ungdomsuddannelser om de unges sundhed.

De tre områder/mål er valgt, fordi de er vigtigst for fællesskabet i de 29 kommuner at arbejde med i de kommende år. Målene tegner ikke nødvendigvis de største sundhedsudfordringer for den enkelte kommune. De tegner de udfordringer, som ligger på den fælleskommunale bane, som der ikke arbejdes med i sundhedsaftalen eller andet regi.

Forvaltningen har udarbejdet en vurdering af, hvor langt Lyngby-Taarbæk Kommune er med at implementere målene, jf. bilag "Status for implementering af KKR-mål for sundhed i Lyngby-Taarbæk Kommune".

Nedenfor uddybes de enkelte mål:

Ad 1) En fælles plan for akutfunktioner for borgere med fysiske sygdomme

På akutområdet for borgere med fysiske sygdomme har kommunerne, som følge af handlingsplan for den ældre medicinske patient, en fælles opgave. Kommunerne skal i 2018 sikre borgerne adgang til en akutfunktion, som lever op til Sundhedsstyrelsens nye standard. Med KKR-målet lægges der op til at gøre det sammen med de andre kommuner ved at udarbejde og følge en fælles plan. KKR-målet vil tegne en fælles og entydig profil for de 29 kommuners akutfunktioner. Samtidig giver det et godt grundlag for at hjælpe hinanden, herunder med at opnå en tilstrækkelig volumen bl.a. via fælles drift af tilbud mellem kommuner.

Lyngby-Taarbæk Kommune er allerede langt med opfyldelsen af dette mål. Vi har i 2014 etableret Det Mobile Akutteam (MAT), som kan rykke ud til borgere i eget hjem og i plejebolig. MAT tager sig af borgere, som har fået en akut forværring af deres helbred eller funktionsniveau, som har komplekse sygeplejefaglige pleje- og behandlingsbehov samt behov for observation, der fagligt rækker udover niveauet i den almindelige hjemmesygepleje. MAT lever stort set op til Sundhedsstyrelsens nye standard, men der er behov for at arbejde med, hvordan funktionen kan fungere døgnet rundt på en meningsfuld måde. Her kan samarbejde med andre kommuner give god mening. Lyngby-Taarbæk Kommune indgår i et frikommuneprojekt med tre andre kommuner, som har til formål at skabe løsninger på tværs af kommunerne.

Ad 2) Akutområdet for borgere med akutte psykiatriske tilstande

På akutområdet for borgere med akutte psykiatriske tilstande handler KKR-målene om at få en fælles holdning til og ambition for hvilken rolle, kommunerne skal spille på det akutte psykiatriområde, og hvordan kommunerne vil arbejde samme om det. Det handler i høj grad om at komme på forkant med udviklingen og definere kommunernes rolle, før andre aktører gør det. I 2018 skal der afholdes en vidensdelingskonference om forventninger, behov og effekter af kommunale akuttilbud til borgere i akut psykiatrisk tilstand. I 2018 skal kommunerne også formulere en fælles holdning og ambition for hvilken rolle, kommunerne skal spille på det akutte psykiatriske område.

Lyngby-Taarbæk Kommune er langt på dette område, da kommunen i mange år har haft et akuttilbud. Akuttilbuddet har en akuttelefon, mulighed for personligt fremmøde og overnatningsmulighed. Akuttelefonen er udbygget med et samarbejde mellem Ballerup, Herlev, Hørsholm, Rudersdal og Gentofte. I aftalen med Rudersdal og Gentofte er der også mulighed for personligt fremmøde og overnatning, såfremt der er plads. Kommunen har ofte være oplægsholder på konferencer omkring akuttilbuddets funktion. Kommunen har også deltaget i diverse fora omkring vidensdeling. Et opmærksomhedspunkt angående KKR-målene er, at der hverken på kort og langt sigt sker en ufinansieret opgaveglidning fra behandlingspsykiatrien til de kommunale akuttilbud.

Ad 3) Forbedring af unges fysiske og mentale sundhed

På forebyggelsesområdet er de unges sundhed helt nødvendig at samarbejde om, fordi de unge lever deres liv på tværs af kommunegrænser. Med KKR-målet skal kommunerne forebygge for hinandens unge, der hvor de færdes og sammen skabe en fælles strategi for fremme af fysisk og mental sundhed på tværs af kommuner og ungdomsuddannelser. Der skal også udarbejdes et idékatalog med gode eksempler fra de kommuner, som allerede har et godt samarbejde med ungdomsuddannelserne om de unges sundhed.

Lyngby-Taarbæk Kommune er endnu ikke så langt med konkrete indsatser på kommunens ungdomsuddannelser. Kommunens sundhedsstrategi fra 2016 har imidlertid flere konkrete indsatser rettet mod uddannelserne med fokus på alkohol og tobak. Samarbejdet med andre

kommuner kan understøtte det arbejde, der er sat i gang - først og fremmest i forhold til alkoholområdet. Samarbejdet med ungdomsuddannelserne vil også blive understøttet at den strategi for tidlig indsats, som er under udarbejdelse. Den fokuserer bl.a. på skolefravær og på rådgivning til unge i vanskeligheder. Endelig har kommunen igangsat et arbejde om en fælles, tværfaglig ungeindsats, som også kan bidrage til målet om at forbedre unges fysiske og mentale sundhed. Det skal nævnes at kommunens ungeprofil, der netop er udkommet, giver et vigtigt indblik i de unges verden. En indblik og en viden som vil blive brugt i det videre arbejde med de unges fysiske og mentale sundhed.

Der er tre formulerede mål, som KKR-Hovedstaden sorterede fra i slutningen af processen med at fokusere målene. Disse mål opfordres kommunerne hver især til at arbejde videre med. Målene er: 1) sundere livsstil hos borgere med psykiske lidelser, 2) bedre styring af rusmiddelbehandlingen samt 3) optimering af indsatsen for borgere med dobbeltdiagnoser.

KKR-mål for sundhed sigter primært på udviklingen i 2017 og 2018. KKR vil hvert år gøre status for hvor langt, kommunerne er nået. Målene kan på den baggrund blive tilpasset, hvis der er mål, der er blevet opfyldt, mål der er blevet forældet eller nye mål, der skal tilføjes. Afhængigt af hvilke ændringer, der er tale om, vil de blive forelagt KKR og evt. kommunalbestyrelserne.

Lovgrundlag

KKR-mål for sundhed vedrører områder, som kommunerne er lovgivningsmæssigt ansvarlige for, men hvor der ikke nødvendigvis er konkrete krav til, hvordan kommunerne skal løfte opgaverne. KKR-målene for sundhed handler derfor om at udvikle opgavevaretagelsen og styrke kvaliteten gennem videndeling og et tættere samarbejde mellem kommunerne.

Økonomi

Udgangspunktet for KKR-mål for sundhed er, at de kan implementeres inden for de gældende økonomiske rammer. Konkret betyder det, at indsatserne kan finansieres inden for aktivitetsrammen i henholdsvis Center for Sundhed og Omsorg, Center for Social Indsats og Center for Uddannelse og Pædagogik. Implementering af konkrete indsatser kan dog kræve, at centrene prioriterer deres midler på en anden måde.

I forhold til akutfunktioner for borgere med fysiske sygdomme modtager kommunen varige midler til akutfunktioner, som led i den nationale handlingsplan for den ældre medicinske patient. For Lyngby-Taarbæk Kommunes vedkommende betyder det, at der tilføres 0,6 mio. kr. i 2016, 1,1 mio. kr. i 2017, 1,5 mio. kr. i 2018 og herefter årligt 1,6 mio. kr. Midlerne er fordelt efter ældrenøglen.

I forhold til forbedring af unges fysiske og mentale sundhed er der afsat midler i sundhedsstrategien til understøttelse af implementeringen i form af en tværgående projektleder, der er forankret i Center for Sundhed og Omsorg.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

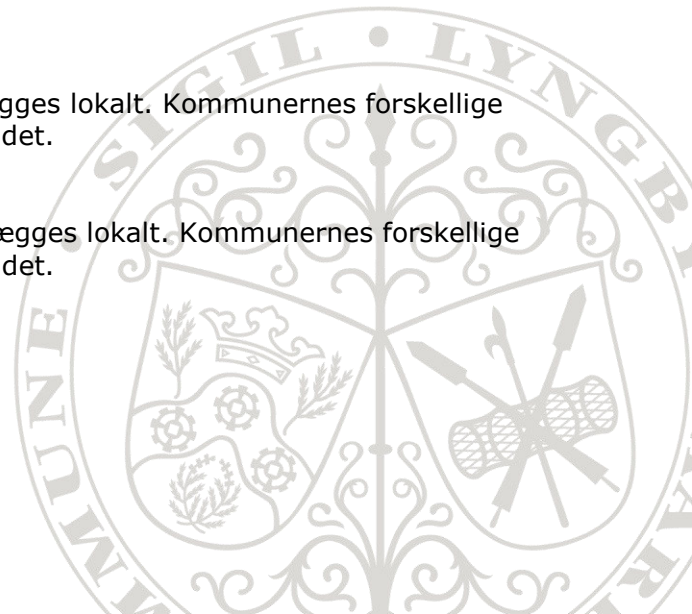
Social- og Sundhedsudvalget, den 25. april 2017:

Anbefalet, idet det præciseres, at serviceniveauet fastlægges lokalt. Kommunernes forskellige serviceniveauer skal kunne rummes inden for samarbejdet.

Børne- og Ungdomsudvalget, den 27. april 2017

Anbefalet, idet det præciseres, at serviceniveauet fastlægges lokalt. Kommunernes forskellige serviceniveauer skal kunne rummes inden for samarbejdet.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende.
Dorete Dandanell (F) var fraværende.





Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- KKR-mål for sundhed
- Status for implementering af KKR-mål for sundhed i Lyngby-Taarbæk Kommune



Punkt 13**Genforelæggelse - Kvalitetsstandard for aktivitets- og samværstilbud "Hovedsagen" (beslutning)****Resumé**

Kommunalbestyrelsen besluttede i september 2016 at flytte aktivitets- og samværstilbuddet "Hovedsagen" fra Center for Social Indsats til Center for Sundhed og Omsorg. Forvaltningen forelægger forslag til kvalitetsstandard for "Hovedsagen" til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til kvalitetsstandard for aktivitets- og samværstilbuddet "Hovedsagen" godkendes
2. forslag til kvalitetsstandard sendes i høring i Handicaprådet og Seniorrådet forud for godkendelse i Kommunalbestyrelsen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 15. september 2016, at budget og visitation vedrørende aktivitets- og samværstilbuddet "Hovedsagen" flyttes fra Center for Social Indsats til Center for Sundhed og Omsorg med virkning fra 2017, idet flere af de visiterede borgere er over 60 år. Beslutningen betyder, at tilbuddet fremover ikke længere vil være et § 104 tilbud, men et § 86 stk. 2 tilbud. § 104 tilbud vedrører beskyttet beskæftigelses- og aktivitetstilbud til borgere under pensionsalderen. § 86 stk. 2 tilbud vedrører personlig hjælp, omsorg og pleje. Derfor fremlægger forvaltningen forslag til kvalitetsstandard (bilag). Centrenes medarbejdere kan ikke bevilge ydelser til borgerne indenfor hinandens respektive områder og har forskellige fagligheder som henholdsvis socialrådgivere, sygeplejersker og terapeuter. Derfor er der behov for en ny kvalitetsstandard.

Særlige bemærkninger til dele af forslag til kvalitetsstandard

Forslag til kvalitetsstandard tager afsæt i gældende kvalitetsstandard for aktivitetstilbud på ældreområdet. Nedenfor kommenteres dele af forslag til ny kvalitetsstandard, primært på punkter, hvor den adskiller sig fra den gældende kvalitetsstandard for aktivitetstilbud på ældreområdet.

Pkt. 1. og 4 i kvalitetsstandarden handler om formålet med tilbuddet og målgruppen. Der står: *Formålet med aktivitets- og samværstilbuddet til voksne over 30 år med kognitive funktionsnedsættelser som følge af demens eller erhvervet senhjerneskade er at understøtte borgers livskvalitet og mulighed for livsudfoldelse gennem social kontakt, samvær og trivelsesfremmende aktiviteter.* Aldersgruppen er dermed udvidet i forhold til de øvrige aktivitetscentre, hvor målgruppen primært er seniorer.

Pkt. 2 i kvalitetsstandarden handler om aktiviteterne indhold: Der kan være behov for andre sociale og trivelsesfremmende aktiviteter end i de øvrige aktivitetscentre. Eksempler på indsatser, der indgår i aktiviteten, er højtlesning, lytte til musik, lettere forplejning der tilberedes og nydes i fællesskab. En god snak, udflugter, gåture og lettere havearbejde. Spille spil, hjælp og vejledning med dagligdags funktioner, fx indkøb. Kreative aktiviteter, fysiske aktiviteter og afspænding. Det er også tilføjet, at udgangspunktet er individuelle handleplaner, hvilket er særligt for aktivitetstilbuddet "Hovedsagen".

Pkt. 5 i kvalitetsstandarden handler om tilbuddets omfang: Indsatsens omfang er som udgangspunkt 1-2 gange ugentligt og ikke alle 5 hverdage, som er tilfældet i kvalitetsstandarden for § 104.

Der er i praksis ikke nogen i "Hovedsagen", der modtager indsatsen mere end 3 gange ugentligt, og der tages altid udgangspunkt i en konkret og individuel vurdering. Forslaget medfører ikke ændringer for de borgere, der idag er visiteret til Hovedsagen.

Pkt. 6 i kvalitetsstandarden handler om egenbetaling: Som en konsekvens af at "Hovedsagen" ændres fra et § 104 tilbud til et § 86 stk. 2 tilbud, vil det fremadrettet for nye borgere, der visiteres til tilbuddet, være forbundet med en egenbetaling til kørslen, pt. 20 kr. pr. tur, ligesom andre borgere der er visiteret til aktivitets- og træningstilbud på ældreområdet. Der vil ikke ske ændringer i serviceniveau for de 3 borgere, der aktuelt får kørslen betalt. De vil grundet overgangen få støtte til befordring efter § 117.

Pkt. 3 og 7 handler om, at indsatsen udføres af aktivitetcentrets personale, og at terapeutisk træning ikke indgår i indsatsen. Disse punkter er ikke ændret i forhold til kvalitetsstandarden for de øvrige aktivitetscentre.

Pkt. 8 i kvalitetsstandarden handler om opfølgning: Opfølgningen på borgers behov, trivsel og gavn af aktivitets- og samværstilbuddet sker mindst én gang årligt, og som noget nyt i et tvær- og forvaltningsfagligt forum med deltagelse af personale fra aktivitetstilbuddet og visitationen i Sundhed og Omsorg og sagsbehandlere fra Center for Social Indsats.

Lovgrundlag

Serviceovens § 86 stk 2 præciserer, at kommunalbestyrelsen skal tilbyde hjælp til vedligeholdelse af fysiske eller psykiske færdigheder til personer, som på grund af nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne eller særlige sociale problemer har behov herfor.

Økonomi

Der er truffet beslutning om flytning af budgettet på 1,02 mio. kr. fra aktivitetsområdet "Handicappede og Sociale indsatser" til aktivitetsområdet "Omsorg" pr. 1. januar 2017. Forslaget til kvalitetsstandard har ikke økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 21. februar 2017

Ad 1) Udsat til høringssvarene foreligger.

Ad 2) Godkendt.

Forvaltningen udarbejder notat om, hvorledes den yngre målgruppe (under 65 år) håndteres.

Supplerende sagsfremstilling:

Høringssvar fra Seniorrådet vedlagt som bilag. Kvalitetsstandard har ligeledes været i høring i Handicaprådet, som ikke havde nogle bemærkninger.

Social- og Sundhedsudvalget, den 25. april 2017

Ad 1) Anbefalet.

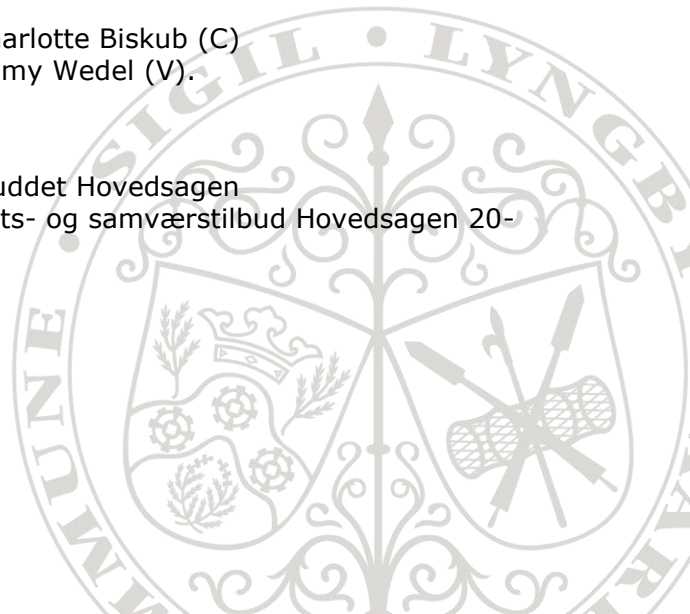
Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Ad 1) Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Kvalitetsstandard for aktivitets- og samværstilbuddet Hovedsagen
- Høringssvar vedr kvalitetsstandarder for aktivitets- og samværstilbud Hovedsagen 20-03-2017



Punkt 14**Genforelæggelse - Ophør af driftsoverenskomst med DSI Nettet I (Beslutning)****Resumé**

Kommunalbestyrelsen godkendte den 24. november 2016 driftsoverenskomsten med den selvejende institution DSI Nettet I. Det Sociale Tilsyn har imidlertid i forbindelse med regodkendelse af DSI Nettet I's sociale tilbud fremkommet med en lang række ændringskrav til driftsoverenskomsten, og stillet som vilkår for godkendelse af tilbuddet, at der udarbejdes en ny driftsoverenskomst. Kravene gør det vanskeligt for kommunen at udarbejde og efterfølgende have en driftsoverenskomst med DSI Nettet I, da kravene medfører, at forvaltningen får begrænset indflydelse på driften af tilbuddet og dermed i praksis alene stiller en økonomisk garanti uanset om tilbuddet benyttes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der ikke indgås driftsoverenskomst med DSI Nettet I.

Sagsfremstilling

Driftsoverenskomsten mellem den selvejende institution DSI Nettet I blev godkendt af Kommunalbestyrelsen på mødet den 24. november 2016 med en række ændringer i forhold til den tidligere driftsoverenskomst, så den var i overensstemmelse med Det Sociale Tilsyns anbefalinger. Driftsoverenskomsten er udarbejdet på baggrund af et notat fra Socialtilsynet samt rådgivning fra Socialtilsynet og diverse interne fagområder i kommunen.

Driftsoverenskomsten fastslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune alene stiller garanti for et bestemt antal pladser hos DSI Nettet I, og at DSI Nettet I selv kan råde over de resterende pladser. Driftsoverenskomsten rummer fire botilbudspladser efter servicelovens § 107 (midlertidigt botilbud) samt samværs- og aktivitetspladser, både dag og aften jf. servicelovens § 104 samt beskyttet beskæftigelse jf. servicelovens § 103. Herudover er der idrætstilbuddet Limone (bilag). Lyngby-Taarbæk kommune råder over alle fire botilbudspladser og garanterer for ca. 75 % af pladserne for de øvrige tilbud.

Primo januar fik forvaltningen besked via DSI Nettet I om, at de var indkaldt til møde om den nye driftsoverenskomst. Forvaltningen kontaktede derfor Socialtilsynet og fik afslag på at deltage i mødet med den begrundelse, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke var part i sagen. Forvaltningen havde dog fundet det relevant, at kommunen var blevet orienteret og efterfølgende var blevet indkaldt til et møde, da kommunen har en ikke uvæsentlig økonomisk interesse i sagen. Lyngby-Taarbæk Kommunes manglende partsstatus gør, at kommunen ikke selvstændigt kan klage over tilsynets krav, hvilket stiller kommunen i en uhensigtsmæssig situation.

Som det fremgår af referatet fra mødet (bilag) har Socialtilsynet mange ændringskrav til driftsoverenskomsten, som bl.a. betyder:

- At kommunen ikke kan beslutte, at ledelsen af tilbuddet skal udøves i overensstemmelse med de politikker, der er fastsat af kommunen, og at kommunen ikke kan beslutte, at tilbuddet skal arbejde indenfor rammerne af kommunens vedtagne helhedsplan for socialpsykiatrien jf. tilsynets bemærkninger til § 4.
- At ansættelse og afskedigelse af lederen af DSI Nettet I ikke kræver kommunens godkendelse. Ifølge tilsynet er det alene fondens bestyrelse, som kan ansætte og afskedige lederen. Kommunen skal alene høres eller inddrages i bestyrelsens vurdering omkring ansættelse og afskedigelse af lederen for DSI Nettet I. jf. tilsynets bemærkninger til § 10.
- At det er tilsynet som skal godkende tilbuddets budget, og driftsoverenskomsten bør ændres således, at det fremgår, at DSI Nettet I i samarbejde med kommune udarbejder et budget, fremfor for den tidligere tekst, hvoraf fremgik at kommunen skulle godkende budgettet.

- At ændringer i vedtægterne for DSI Nettet I ikke skal godkendes af kommunalbestyrelsen, men at kommunen alene høres eller inddrages i bestyrelsens vurdering omkring ændring i vedtægter jf. tilsynets bemærkninger til § 12.
- At i tilfælde af at driften i DSI Nettet I tilbud ophører, er det ikke kommunen, som skal træffe beslutning om anvendelse af formuen til andre sociale formål. Det skal fremgå af tilbuddets vedtægter, og fonden/tilbuddet skal endvidere fremsende et afviklingsregnskab til Socialtilsynet inden en eventuel lukning jf. tilsynets bemærkninger til § 13.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der alene er indgået driftsoverenskomst med DSI Nettet I og forvaltningen har ikke kendskab til fondskonstruktionen, som kan være en yderligere komplikation.

Forvaltningen har været i kontakt med KL for at få juridisk bistand, og i den forbindelse oplyste KL, at mange kommuner har lignende problemer med de sociale tilsyn og tilsynenes rolle i forbindelse med indgåelse af driftsoverenskomster med selvejende institutioner. Det er således et generelt problem, og derfor en problemstilling, der bør løses i regi af KL, eller en større kommune med flere tilbud med driftsoverenskomster.

Samlet set er det forvaltningens vurdering, at en efterkommelse af tilsynets krav vil medføre, at kommunen får mindre indflydelse på driften af tilbuddet, og dermed i praksis alene stiller en økonomisk garanti. Forvaltningen er således ikke enige med DSI Nettet I i, at tilsynets krav til driftsoverenskomsten alene er mindre formelle krav. I referatet veksler Socialtilsynet mellem "bør" og "skal" i deres formuleringer, og det er forvaltningens erfaring, at et "bør" i forbindelse med Socialtilsynets bemærkninger ikke er en anbefaling, som kan overhøres, og dermed forvaltes og tolkes et "bør" som et "skal" i forbindelse med Socialtilsynets funktion.

I forhandlingerne med DSI Nettet I var der en drøftelse af en eventuel kommunalisering og/eller privatisering fremfor indgåelse af en driftsoverenskomst, da forvaltningen var opmærksom på, at Det Sociale Tilsyn i andre kommuner havde mange kritiske bemærkninger til indgåelse af en driftsoverenskomst mellem et privat tilbud og en kommune.

Det er derfor forvaltningens vurdering, at aftalen opsiges med DSI Nettet I med det opsigelsesvarsel, som er gældende i den vedtagne driftsoverenskomst godkendt af Kommunalbestyrelsen 24. november 2016. Efterfølgende overgår opgaveporteføljen til kommunalt regi. Der vil blive udarbejdet en afviklingsplan, hvor borgerne ikke vil blive berørt i forhold til den visiterede ydelse. Såfremt DSI Nettet I kommunaliseres vil der kunne ske en virksomhedsoverdragelse af personalet i henhold til de regler, der er gældende i forbindelse med dette.

Alternativt kan DSI Nettet I fortsættes som privat botilbud og kan, såfremt det er muligt, indgå en lejeaftale med kommunen om anvendelse af bygningerne til formålet. Det private botilbud skal godkendes af Det Sociale Tilsyn.

Lovgrundlag

Lov om socialtilsyn.

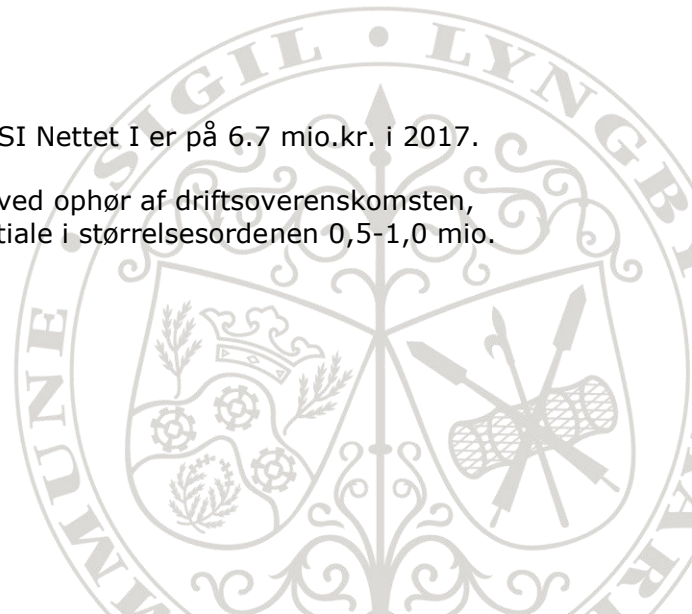
Økonomi

Lyngby-Taarbæk Kommunes omkostninger til drift af DSI Nettet I er på 6.7 mio.kr. i 2017.

Forvaltningen har ikke opgjort den præcise besparelse ved ophør af driftsoverenskomsten, men det vurderes, at der vil være et besparelspotentiale i størrelsesordenen 0,5-1,0 mio. kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.



Beslutning**Social- og Sundhedsudvalget, den 21. februar 2017**

V stillede forslag om, at åbne sagen for offentligheden.

For stemte: 3 (V (1), Curt Købsted (UP) og Finn Riber (A)).

Imod stemte: 3 (C (2) og Bodil Kornbek (A)).

F (1) undlod at stemme.

Sagen udsat med henblik på forudgående dialog med Nettet om sagen. Der afholdes ekstraordinært Social- og Sundhedsudvalgsmøde forud for Økonomiudvalgets behandling af sagen.

Supplerende sagsfremstilling:

På baggrund af Social- og sundhedsudvalget bemærkninger ved udvalgsmøde den 21. februar 2017 blev sagen udsat men henblik på afholdelse af et dialogmøde med DSI NETTET I og forvaltningen.

Dialogmødet blev afholdt den 23. februar 2017. På mødet anmodede forvaltningen DSI NETTET I om at tage stilling til tre scenarier for det videre samarbejde som følge af Socialtilsynets bemærkninger til driftsoverenskomsten, som var:

1. Ophør af driftsoverenskomsten
2. Kommunalisering af DSI NETTET I
3. Privatisering af DSI NETTET I

Der henvises til vedhæftede mødereferat af 24. februar 2017 (bilag).

DSI NETTET har ved mail af 13. marts 2017 (bilag) meddelt, at bestyrelsen noterer sig, at forvaltningen ikke ønsker at gå i dialog med Det Sociale Tilsyn og DSI NETTET I. Derudover er det bestyrelsens opfattelse, at alle muligheder ikke er udtømte i forhold til at finde en fælles løsning på bemærkningerne fra Det Sociale Tilsyn.

Forvaltningen gør opmærksom på, at kommunen ikke er part i sagen, og at Det sociale Tilsyn på kommunens henvendelse har oplyst, at i forbindelse med drøftelser om driftsaftaler, anser socialtilsynet, med udgangspunkt i Lov om socialtilsyn, alene det private tilbuds bestyrelse og ledelse som parter i sagen. Dette har været praksis i lignende sager ligesom Ankestyrelsen har fastslået, at et tilbud med driftsoverenskomst/samarbejdsaftale ikke har partsstatus, i sager indenfor lov om socialtilsyn. Lyngby-Taarbæk Kommune har derfor ikke været med i dialogen, da kommunen ikke er part i sagen. Jf. mail fra Tilsynet af 13. januar 2017 (bilag).

Det er derfor alene DSI NETTET, der kan indkalde til dialogmøde mellem kommunen, tilsynet og DSI NETTET I.

Men som forvaltningen oplyste ved mødet den 23. februar 2017, er det forvaltningens vurdering, at tilsynets krav begrænser kommunens indflydelse på driften af DSI NETTET I i en sådan grad, at forvaltningen ikke kan anbefale Kommunalbestyrelsen at indgå en sådan aftale. Et dialogmøde mellem DSI NETTET I, kommunen og tilsynet vil ikke ændre herpå, da kravene er ufravigelige, idet de har hjemmel i lov om socialtilsyn.

Kravene betyder bl.a., at kommunen ikke har råderet over budgettet og ansættelse/afskedigelse af leder, samt det faglige grundlag.

I DSI NETTETS beslutningsreferat af 13. marts 2017 fremgår det også, at såfremt det politisk besluttet, at der ikke skal indgå en driftsoverenskomst, ønsker man en delvis kommunalisering og delvis privatisering (Serviceloven §103- tilbud og § 104-tilbud kommunaliseres og botilbuddet efter serviceloven § 107 privatiseres.

Det er forvaltningens vurdering, at det vil være problematisk organisatorisk at blande private og kommunale tilbud, og det vil være særdeles vanskeligt at dele bygningen op.

Herudover mangler Lyngby-Taarbæk Kommune boliger til borgere, flygtninge og kommunale botilbud, hvorfor forvaltningen ikke kan anbefale, at boligerne på Hjortholmsvej udlejes til et privat botilbud.

Subsidiært anmoder DSI NETTET I om at blive kommunaliseret. Det er forvaltningen åben over for, men skal oplyse, at der i den forbindelse vil være en omdannelsesproces, som bl.a. indebærer virksomhedsoverdragelse af medarbejderne.

Social- og Sundhedsudvalget, den 21. marts 2017

Udsat med henblik på, at der forud for sagens behandling afholdes et dialogmøde mellem DSI Nettet, Det Sociale Tilsyn og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Finn Riber Rasmussen (A) deltog ikke i sagens behandling.

Supplerende sagsfremstilling:

På baggrund af Social- og Sundhedsudvalgets bemærkninger ved udvalgsmøde den 21. marts 2017 blev sagen udsat med henblik på afholdelse af et dialogmøde mellem DSI NETTET I, Det Sociale Tilsyn og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Dialogmødet blev afholdt den 31. marts 2017, hvor udover de nævnte parter, Selveje Danmark deltog som bisidder for DSI NETTET I. Formålet med mødet var, med udgangspunkt i de fem punkter om Socialtilsynets ændringskrav, der er fremlagt i sagen til Socialudvalget i forhold til den nyligt indgåede driftsoverenskomst, at få en drøftelse af, hvad der ligger inden for Lov om Socialtilsyn, og hvad forvaltningen skal anbefale kommunalbestyrelsen i forbindelse med den politiske behandling.

Af referatet fremgår det, at der på mødet blev bl.a. sagt følgende (bilag):

"At det ifølge Lov om Socialtilsyn er socialtilsynene, som endeligt skal godkende vedtægter og budget for botilbud som henhører under Lov om Socialtilsyn, herunder en privat fond, som er undtaget lov om fonde og særlige foreninger.

At det følger af Lov om Socialtilsyn, at rådighedsbeføjelserne over fonden alene tilkommer bestyrelsen for den private fond, herunder, at det er bestyrelsen som ansætter tilbudsleder/forstander for tilbuddet.

At en kommune grundet kravet til bestyrelsens rådighedsbeføjelser over fonden ikke igennem en drifts-overenskomst, kan pålægge bestyrelsen for en privat fond at følge konkrete politikker, som er vedtaget i kommunalbestyrelsen.

At parterne i aftalen, i dette tilfælde Lyngby-Taarbæk Kommune og bestyrelsen for Nettet I, kan aftale, hvordan begge parter får indflydelse i forhold til deres ønsker og behov.

"At der ved uenighed parterne imellem omkring de aftalte rammer og vilkår i driftsaftalen, altid gælder de almindelige aftaleretslige regler, hvorefter begge parter har muligheden for at opsige en driftsaftale, og at der i forhold til de drøftede punkter, var mulighed for at indarbejde differentierede opsigelsesfrister og vilkår".

Der blev under mødet givet eksempler på, at kommunen kunne kræve at sidde med i ansættelsesudvalg vedr. ansættelse af forstander for den private fond, [tilbuddet] eller at fondens bestyrelse og kommunen aftalte rammerne for fondens budget eller vedtægter, inden materialet blev fremsendt til socialtilsynet for godkendelse. Det blev i den sammenhæng italesat og anerkendt, at Lyngby-Taarbæk Kommune har en særlig forventning om indflydelse omkring tilbuddets drift og udvikling i og med, at kommunen også er økonomisk garant for tilbuddet igennem driftstilskuddet.

Det er forvaltningens vurdering, at uanset man kan aftale, at Lyngby-Taarbæk Kommune sidder med i ansættelsesudvalg vedr. ansættelse af lederen for tilbuddet, eller at fondens bestyrelse og kommunen aftaler rammerne for fondens budget eller vedtægter, vil den endelige godkendelse ligge hos henholdsvis bestyrelsen for fonden og Socialtilsynet og ikke hos kommunen.

Uanset om man indgår en supplerende aftale, der bygger på tillid og loyalitet, og som forsøger at bløde op på tilsynets krav, vil tilsynets krav fortsat være gældende, og ved uoverensstemmelse om den supplerende aftale vil kommunen være nødsaget til at ophæve kontrakten. En interessekonflikt vil kunne give anledning til misforståelser om tolkning af aftalen bl.a., om hvornår kontrakten kan ophæves.

På baggrund af mødet er det derfor fortsat forvaltningens vurdering, at tilsynets krav begrænser kommunens indflydelse på driften af DSI NETTET I i en sådan grad, at forvaltningen ikke kan anbefale Kommunalbestyrelsen at indgå en driftsoverenskomst med DSI NETTET I. En supplerende aftale vil ikke ændre herpå, idet tilsynets krav er ufravigelige, da de har hjemmel i Lov om Socialtilsyn.

Social- og Sundhedsudvalget, den 25. april 2017

Anbefalet, at Lyngby-Taarbæk Kommune fortsætter driftsoverenskomst med DSI Nettet frem til udløb den 31. december 2018. Driftsoverenskomsten fornyes ikke herefter.

Finn Riber Rasmussen (A) deltog ikke i sagens behandling.

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Social- og Sundhedsudvalgets protokollat af 25. april 2017 anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Finn Riber Rasmussen (A) deltog ikke i sagens behandling
Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende
Curt Købsted (V) var fraværende
Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Driftsoverenskomst 2017-2018
- Referat af dialogmøde med Nettes bestyrelse 16. januar 2017
- Referat fra dialogmøde torsdag den 24.2.2017
- Tilbage melding DSI NETTET Mail af 13. marts 2017
- Indbydelse til dialogmøde vedr. driftsaftale mellem Nettet I og Lyngby-Taarbæk Kommune
- Mail fra Nettet
- Endeligt referat dialogmøde DSNettet 1 - 3132017



Punkt 15**Delegation - økonomiske redegørelser vedr. foreløbigt forbrug af midler under værdighedsmia (Beslutning)****Resumé**

Udbetaling af midler fra kommunens andel af Værdighedsmilliarden sker kvartalsvis og følger kommunens forbrugsmønster. Derfor skal kommunen hvert kvartal indsende en redegørelse om foreløbigt forbrug til ministeriet. Lignende redegørelse om foreløbigt forbrug er i 2016 blevet forelagt Kommunalbestyrelsen. Forvaltningen foreslår at delegere opgaven til forvaltningen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udarbejdelse og indsendelse af redegørelser vedrørende foreløbigt forbrug af midler fra kommunens andel af Værdighedsmilliarden delegeres til forvaltningen.

Sagsfremstilling

Sundheds- og Ældreministeriet udbetaler fra 2017 tildelte midler fra Værdighedsmilliarden i fire årlige rater, som er koblet til forbrugsmønsteret. Der skal derfor udarbejdes økonomiske redegørelser for foreløbigt forbrug af 2017-tilskuddet tre gange i 2017 - 1. juni, 1. september og 1. december 2017. I 2016 blev kommunens andel af Værdighedsmilliarden udbetalt i to rater uafhængigt af det foreløbige forbrug.

Forvaltningen foreslår, at beslutningskompetencen for denne opgave overgår til forvaltningen af nedenstående årsager.

For det første vil den politiske proces medføre en procesmæssig forsinkelse på ca. to måneder. Det betyder, at udbetalingen af den enkelte rate bliver baseret på et gammelt forbrugstal, hvilket vil have konsekvenser for kommunens kortsigtede likviditet. På lang sigt har forskydningen i rateudbetalingerne ikke nogen betydning for kommunens økonomi, idet de resterende midler vil blive udbetalt til kommunerne senere på året, jf. ministeriets udmelding. En forskydning af ratebetalingerne kan dog undgås fuldstændigt ved at overlade beslutningskompetencen til forvaltningen.

For det andet har ministeriet tilkendegivet, at de ønsker, at kommunerne foretager datatrækket så tæt på udbetalingsdatoen som muligt. Dette skyldes, at ministeriet ønsker sammenlignelighed blandt landets kommuner, og de ønsker at undgå unødvendige forskydninger og overførsler. Forvaltningen vil på denne baggrund gerne imødekomme ministeriet ønsker ved at sænke den processmæssige forsinkelse så meget som muligt.

For det tredje har forskydninger i rateudbetalinger ingen konsekvenser for serviceniveauet. Indsendelsen af en økonomisk redegørelse om foreløbigt forbrug kan derfor karakteriseres som en teknisk arbejdsgang, som ikke kræver politisk godkendelse, hvis den uddelegeres.

Forvaltningen vil fortsat forelægge alle sager, der vedrører prioritering af nye indsatser og omprioritering af midler af kommunens andel af Værdighedsmilliarden til politisk beslutning.

Lovgrundlag

Lov om Social Service, Værdighedspolitikker for ældreplejen.

Økonomi

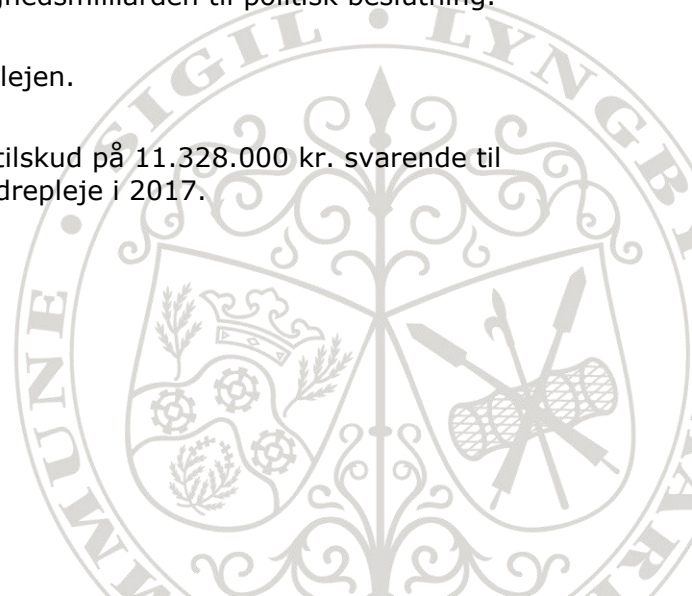
Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2017 fået tilsagn om tilskud på 11.328.000 kr. svarende til kommunens andel af de afsatte midler til en værdig ældrepleje i 2017.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 25. april 2017





Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Curt Købsted (V) var fraværende

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).



Punkt 16**Samarbejdsaftale fælleskommunalt hjælpemiddeldepot (Beslutning)****Resumé**

Kommunalbestyrelsen besluttede 15. september 2016, at der på baggrund af en foranalyse vedrørende et fælleskommunalt hjælpemiddeldepot for Rudersdal, Hørsholm og Lyngby-Taarbæk kommuner kunne arbejdes videre med etableringen af et fælles hjælpemiddeldepot for de tre kommuner drevet af Nordsjællands Brandvæsen. I budget 2017-2020 er afsat det i foranalysen beskrevne budgetbehov til henholdsvis anlæg og drift. Udkast til en samarbejdsaftale mellem de tre kommuner og Nordsjællands Brandvæsen er nu udarbejdet sammen med et forslag til fælles kvalitetsstandarder for hjælpemidler.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til samarbejdsaftale for fælles hjælpemiddeldepot for Hørsholm, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner godkendes
2. forslag til fælles kvalitetsstandarder for hjælpemidler godkendes
3. forslag til ydelsesbeskrivelser godkendes.

Sagsfremstilling

Hørsholm, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner har sammen med Nordsjællands Brandvæsen udarbejdet forslag til en samarbejdsaftale om drift af det fælles hjælpemiddeldepot med virkning fra 1. oktober 2017 (bilag).

Samarbejdsaftalen med bilag regulerer både samarbejdet internt mellem de tre kommuner og mellem de tre kommuner og Nordsjællands Brandvæsen. Samarbejdsaftalen beskriver blandt andet de driftsmæssige opgaver på hjælpemiddeldepotet, organiseringen af samarbejdet, ansvarsfordelingen og de økonomiske rammer. Desuden beskriver samarbejdsaftalen den økonomiske udgiftsfordeling mellem kommunerne. Ifølge samarbejdsaftalen skal udgiftsfordelingen mellem kommunerne revideres årligt på baggrund af data og demografi.

Forvaltningerne i de tre kommuner har endvidere udarbejdet forslag til fælles kvalitetsstandarder for hjælpemidler samt ydelsesbeskrivelser for det fælles hjælpemiddeldepot (bilag). Niveauet i kvalitetsstandarderne svarer til det niveau, som Lyngby-Taarbæk Kommune har aktuelt. Der er imidlertid mindre ændringer i serviceniveauet for bevilling af kørestol til transport og plejeseng. Således er kravet til borgernes ugentlige behov for en transportkørestol lempet en anelse. Endvidere vil borgere, som bevilges en plejeseng, fremover kunne få en kolbeholder med som ekstraudstyr.

Samarbejdsaftalen har været i høring i Seniorrådet, som ikke havde nogle kommentarer.

Lovgrundlag

Lovgrundlaget for drift af hjælpemiddeldepoter udgøres af bestemmelser i henholdsvis Serviceloven, Sundhedsloven og Arbejdsmiljøloven. Den centrale lovgivning på området er skitseret i sag om "Beslutning om etablering af fælleskommunalt hjælpemiddeldepot" behandlet i Kommunalbestyrelsen den 15. september 2016.

Økonomi

I budget 2017-2020 er afsat det i foranalysen beskrevne budgetbehov til henholdsvis anlæg og drift af hjælpemiddeldepotet.

De samlede estimerede etableringsomkostninger forbundet med etablering af et fælles hjælpemiddeldepot er opgjort til 3,85 mio. kr. Heraf udgør Lyngby-Taarbæk Kommunes andel 1,5 mio. kr., som også er det afsatte rådighedsbeløb til anlægget i 2017. Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke et samlet tilbud på de endelige etableringsudgifter. Rudersdal Kommune, der varetager anlægsarbejdet, har søgt om frigivelse af deres andel af anlægssummen, idet det nu er nødvendigt at sætte gang i nogle af de bygningsmæssige

tilpasninger for at nå at være klar til 1. oktober 2017. Eventuelle afvigelser mellem den endelige anlægssum og det samlede afsatte rådighedsbeløb til anlægget vil så vidt muligt søges finansieret af driften.

I budgettet er afsat 0,2 mio. kr. i 2017 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til at dække Lyngby-Taarbæk Kommunes merudgift til drift af hjælpemiddeldepotet.

Til indkøb af hjælpemidler er i budgettet årligt afsat 14,1 mio. kr. Heraf udgør Lyngby-Taarbæk Kommunes andel 5,4 mio. kr. svarende nogenlunde til kommunens nuværende forbrug på de berørte hjælpemidler. Uddybende oversigt over estimerede udgifter til drift af hjælpemiddeldepot samt estimerede udgifter til hjælpemidler fremgår af bilag.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 25. april 2017:

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Ad 1-3) Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Ad 1-3) Godkendt.

Curt Købsted (V) var fraværende

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Samarbejdsaftale om fælles hjælpemiddel depot
- Ydelsesbeskrivelser for det fælles hjælpemiddeldepot
- Estimerede udgifter til et fremtidigt fælleskommunalt hjælpemiddeldepot
- Fælles kvalitetstandarder for hjælpemidler



Punkt 17**Ændringer af vedtægter for Ungerådet (Beslutning)****Resumé**

Ungerådet blev oprettet i januar 2012. Det består af 11 medlemmer samt to suppleanter. Der opleves udfordringer med at fastholde de unge i Ungerådet, og derfor ønsker man at udvide aldersgruppen for deltagerne, ligesom det er tilfældet i mange andre kommuner. Derudover er der ikke altid kandidater til alle posterne i Ungerådet på det tidspunkt på året, hvor de bliver valgt ind. Men efter det nye Ungeråd er tiltrådt, kommer der interesserede. Derfor ønsker Ungerådet at gøre det muligt løbende at optage medlemmer til Ungerådet, hvis pladserne i Ungerådet ved valget ikke er blevet optaget. Samtidig er forvaltningen i dialog med Ungerådet om, hvordan forskellige unges kendskab til ungerådet kan styrkes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at vedtægtsændringerne godkendes.

Sagsfremstilling

Ungerådet blev oprettet i januar 2012. Det består af 11 medlemmer samt to suppleanter. Ungerådets formål er, at

- Komme med ideer til udvikling af ungdomskulturområdet og andre områder med betydning for børn og unges liv
- Af egen drift at komme med bemærkninger til sager med konsekvenser for unge, for derigennem at fremme de unges ønsker og meninger samt forbedre kommunikationen mellem kommunalpolitikere og unge i Lyngby-Taarbæk Kommune, således at de unge høres og inddrages i kommunens planlægning og beslutningsprocesser, der vedrører unge. Ungerådet kan derfor ved relevante sager søge om foretræde for de politiske udvalg
- Uddele støtte fra Ungdomskulturfonden
- Tage egne initiativer.

Aldersgruppen i Ungerådet har siden 2012 været 14-20 år. Ved ændringen af vedtægterne ønsker Ungerådet at udvide aldersgruppen til 14-25 år. I flere andre kommuner er alderen for deltagerne i Ungerådet op til 24-25 år. Dette giver mulighed for at fastholde de unge, også når de er færdige med deres ungdomsuddannelse.

Derudover ønsker Ungerådet ændringer i deres vedtægter, der vil gøre det nemmere at rekruttere ind i Ungerådet. Ungerådet har aldrig oplevet kampvalg, men ofte oplevet, at der er kommet interesserede til Ungerådet efter valget er afholdt. Med de eksisterende vedtægter har Ungerådet ikke kunnet invitere dem ind som deltagere. Derfor ønsker Ungerådet mulighed for løbende at optage medlemmer frem til næste valg, hvis ikke pladserne i Ungerådet er besat.

Forvaltningen er løbende i dialog med Ungerådet omkring, hvordan det er muligt, at styrke unges kendskab til Ungerådet. Fra juni 2017 overtager lederen af Ungdomskolen sekretariatsfunktionen for Ungerådet. Et af de første initiativer som vil blive iværksat er, at Ungerådet kommer på fælleselevrådets første møde. Efter valget til Ungerådet i november vender forvaltningen tilbage til Børne- og Ungdomsudvalget med en orientering om både processen med at engagere de unge og valget til Ungerådet.

Lovgrundlag

Det er kommunalbestyrelsen, der har besluttet, at kommunen skal have et ungeråd.

Økonomi

Ungerådet kan uddele økonomi til relevante projekter. Ungekulturfondens budget er på 100.000 kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.





Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 27. april 2017

Anbefalet.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Curt Købsted (V) var fraværende

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Ungerådetsvedtægter LTK 2017



Punkt 18**Evaluerings af det fælles skoledistrikt og ansøgning om forlængelse (Beslutning)****Resumé**

Skoleindskrivningen i det fælles skoledistrikt er nu afsluttet for andet år, og der gives en opsamling på de samlede resultater og erfaringer. Den toårige dispensation til et fælles skoledistrikt udløber med skoleåret 2017/2018. På baggrund af de to års erfaringer, som er meget forskellige og ikke entydige, foreslås det, at Undervisningsministeriet ansøges om forlængelse af dispensationen i endnu et skoleår. Hvis dispensationen gives, forelægges udvalget en ny sag, hvor der på baggrund af evalueringen foreslås en tilpasning af tidsplanen for indskrivning samt fordelingskriterierne. Skolebestyrelserne vil blive inddraget i processen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Børne- og Ungdomsudvalget beslutter, at der fremsendes en ansøgning til undervisningsministeriet om forlængelse af dispensationen til et fælles skoledistrikt for skoleåret 2018/2019.

Sagsfremstilling

I oktober 2015 fik Lyngby-Taarbæk Kommune tilladelse til et fælles skoledistrikt i en forsøgsperiode på to år. Skoleindskrivningen i forsøgsordningens andet år er nu afsluttet, og der fremlægges her en kort status og evaluering, med henblik på at udvalget kan træffe beslutning om, hvorvidt ministeriet skal ansøges om en forlængelse af forsøgsordningen med yderligere et år.

Forvaltningens status og evaluering omfatter fem områder, der udspringer af de oprindelige årsager til, at kommunen ansøgte om dispensation, og af de begrundelser ministeriet lagde vægt på i godkendelsen:

1. målsætning om en mere jævn klassekvotient
2. målsætning om en økonomisk besparelse grundet et lavere antal klasser
3. målsætning om en mere pædagogisk sammensætning af børnegrupper
4. størst mulig forældretilfredshed, flest mulige tildeles plads på en ønsket skole
5. børnene sikres kortest mulige skolevej

Resultaterne af arbejdet med det fælles skoledistrikt er meget forskellige fra år 1 og år 2. Derfor er det forvaltningens indstilling, at Undervisningsministeriet søges om en forlængelse af forsøgsperioden i endnu et år, således at der kan indhentes flere erfaringer, inden der skal træffes en endelig afgørelse ift. at søge om en permanent ordning.

De følgende opgørelser inkluderer ikke Taarbæk Skole, idet skolens beliggenhed betyder, at den reelt ikke er omfattet af det fælles skoledistrikt.

	Antal klasser oprettet	Samlet antal elever	Gennemsnitlig klassekvotient
År 1	26	616	23,7
År 2	25	573	22,9

Hvis man ser på den gennemsnitlige klassekvotient over årene, er det ikke entydigt, at det fælles skoledistrikt har givet en mere jævn klassekvotient end tidligere. Til gengæld er det interessant at se, hvad der var sket, hvis eleverne var blevet indskrevet efter de gamle distrikter: både i år 1 og år 2 havde elevtallet og deres bopæl på indskrivningstidspunktet medført, at der skulle oprettes mindst 27 klasser. Det fælles distrikt har dog medført, at der (ekskl. Taarbæk) i år 1, kun blev oprettet 26 klasser og i år 2, 25 klasser.

Det betyder, at klassekvotienten i de to år med et fælles distrikt har været mere jævn, end hvis eleverne var blevet fordelt efter distrikter (punkt 1). Det betyder samtidig, at der er opnået en økonomisk besparelse ved dannelse af færre klasser (punkt 2).

Alternativt til det fælles distrikt kunne distriktsgrænserne være blevet ændret, og der igennem kunne der være opnået samme besparelse og jævne klassekvotient. Derfor er det vigtigt at se på, om fælles distrikt lykkes ift. en pædagogisk fordeling af eleverne samt forældretilfredshed.

Ift. den pædagogiske fordeling (punkt 3) kan der argumenteres for, at det fælles skoledistrikt kan skabe mere blandede børnegrupper end distrikter, fordi de ikke, ligesom distrikterne gør, afgrænser hele boligkvarterer. Der er ikke indarbejdet pædagogiske fordelingskriterier i principperne for klassesdannelse. Såfremt det er et politisk ønske, skal forvaltningen undersøge, hvilke pædagogiske fordelingskriterier der kan udarbejdes inden for ministeriets påbud om, at fordelingen af elever i det fælles distrikt skal ske under 'klare objektive kriterier' (jf. ministeriets godkendelse af forsøgsordningen).

Ift. forældretilfredshed (punkt 4) fordeles børnene først og fremmest efter forældrenes skoleønsker, og det er forvaltningens vurdering, at det antal, som ikke fik opfyldt deres første ønske i både år 1 og 2, er relativt lavt. I det fælles distrikt er det et vigtigt opmærksomhedspunkt, at det, i det omfang forældrenes skoleønsker *ikke* fordeler sig jævnt over alle kommunens skoler, fra år til år være en balancegang at tilgodese hhv. kriteriet om forældretilfredshed kontra hensynet om at fordele børnene jævnt og udnytte alle skolernes kapacitet.

I dette års klassesdannelse var der oprindeligt 15 elever, som ikke fik opfyldt deres første ønske. Ud af den gruppe er fem efterfølgende blevet tilbudt plads på deres første ønske grundet opstået ledig kapacitet. Derudover er tre blevet tilbudt 2. ønske i stedet for 3. ønske. Der er på nuværende tidspunkt ingen elever i år, som ikke har fået opfyldt enten 1. eller 2. ønske.

Nedenfor vises den seneste oversigt over fordelingen af børnene i år 1 og 2:

	Opfyldt 1. ønske	Opfyldt 2. ønske	Opfyldt 3. ønske	Placeret på ikke ønsket skole
År 1 (per d. 5.9.16)	606	9	1	0
År 2 (per d. 1.4.17)	563	10	X	0

I det første år med et fælles skoledistrikt kunne forældrene angive tre skoleønsker, hvilket blev ændret til to skoleønsker i forsøgets andet år. Det skete på baggrund af de første erfaringer med det fælles skoledistrikt, hvor det havde vist sig, at forældrenes tredje ønske i langt de fleste tilfælde ikke var et reelt skoleønske, men mere udtryk for et sidste alternativ. Det viste sig ved, at langt de fleste forældre, som ikke fik opfyldt 1. ønske, skrev deres barn op på interesselisten. Derfor besluttede Børne- og Ungdomsudvalget i den forbindelse, at forældrene fremover kun kunne angive to skoleønsker (BUU 2. juni 2016).

På baggrund af dette års klassesdannelse er det fortsat forvaltningens vurdering, at forældrene i vidt omfang reelt ikke ønsker andre skoler end deres første ønske. Det viser sig ved, at syv ud af de ti elever, som pt. har fået tilbudt plads på deres 2. ønske, i stedet nu skal starte på en privatskole. De resterende tre elever på interesselisten er fortsat skrevet op til deres 1. ønske.

Ift. målsætningen om, at børnene sikres kortest mulig vej til skole (punkt 5), er det forvaltningens vurdering, at fordelingskriterierne sikrer dette i videst muligt omfang. Ingen

elever har hverken i år 1 eller år 2 fået tildelt plads på en skole længere væk end 2,5 km, med mindre de har ønsket det.

Kriterierne er bygget op således, at det som udgangspunkt - og efter opfyldelse af søskendekriteriet - først er de børn, som bor tættest på en skole, der tildeles plads. Der kan dog opstå situationer, hvor et barn tildeles plads på en anden skole end deres nærmeste. Det sker blandt andet for at sikre, at ingen børn får længere end 2,5 km til skole: børn, som kun kan komme på én skole inden for 2,5 km, tildeles plads *frem for det barn*, som har kortest afstand til en anden skole. Situationen kan også opstå, hvis et barnet har flere skoler inden for 2,5 km, men alligevel har relativt langt til deres nærmeste skole. Der kan det hænde, at barnets nærmeste skole fyldes op med elever, som bor endnu tættere på, hvorefter barnet tildeles plads på en anden skole efter kriterierne. Det er ikke forvaltningens vurdering, at disse situationer kan undgås, uden at der så vil opstå andre problematikker.

Samlet set er det forvaltningens vurdering, at der er positivt grundlag for at afprøve endnu et år med det fælles distrikt, for at undersøge, om det i endnu højere grad kan lykkes at fordele eleverne jævnt.

Den videre proces

I det tilfælde at dispensationen gives, forelægges udvalget en ny sag med tilpassede kriterier for indskrivning i det fælles distrikt, på baggrund af de første to års erfaringer. Kriterierne skal - sammen med beslutningen om at fortsætte med det fælles skoledistrikt - sendes i høring blandt skolebestyrelserne. Tidsplanen vil afhænge af, hvornår der modtages svar fra Undervisningsministeriet.

Såfremt udvalget beslutter *ikke* at ansøge ministeriet om en forlængelse, eller hvis dispensationen ikke gives, vil næste års skoleindskrivning ske efter de tidligere regler ift. skoledistrikter. Der vil i det tilfælde blive fremlagt en ny sag med en analyse af børnetallet, sammen med et forslag om en tilpasning af skoledistrikterne, med henblik på at skabe en mere jævn fordeling af eleverne.

Tilpasningen af distrikter vil være nødvendig grundet udviklingen af børnetallet inden for de enkelte skoledistrikter. Et skøn på baggrund af dette års børnetal er, at det som minimum vil være nødvendigt at gøre Engelsborgskolens, Lindgårdsskolens og Hummeltofteskolens distrikter mindre, hvilket vil få betydning for de omkringliggende skoledistrikter.

På baggrund af prognoserne anslås det, at det kan blive nødvendigt med årlige tilpasninger af distrikterne. En tilpasning af distrikterne kan imødekomme meget ujævne klassestørrelser ved dannelsen af 0. klasserne, men kan ikke - i modsætning til det fælles distrikt - sikre en mere jævn fordeling af fx tilflyttere på de andre klassetrin.

Forventet forløb

Ansøgning fremsendes til ministeriet	
Ansøgning imødekommes	Ansøgning imødekommes ikke
Udvalget forelægges nye kriterier for indskrivning i det fælles distrikt	Udvalget forelægges sag med analyse af, hvordan elevtallet vil se ud på baggrund af de gamle skoledistrikter, og et forslag til tilpasning af distrikter
Kriterier og beslutning sendes i høring blandt skolebestyrelser	Idet der gås tilbage til tidligere gældende regler, sendes den tilpassede styrelsesvedtægt <i>ikke</i> i høring blandt skolebestyrelserne
Skoleindskrivning til skoleåret 18/19 foregår efter kriterier i det fælles distrikt	Skoleindskrivning til skoleåret 18/19 foregår efter de gamle regler ift. distrikter
Muligheden for at gøre det fælles distrikt til	Skoledistrikter tilpasses årligt efter det

en permanent ordning undersøges	forventede børnetal til 0. klasserne
---------------------------------	--------------------------------------

Formænd og næstformænd i skolebestyrelserne er inviteret til et dialogmøde 25. april kl. 19 med henblik på inputs til udvalgets behandling af sagen.

Lovgrundlag

I oktober 2015 gav Undervisningsministeriet Lyngby-Taarbæk Kommune en toårig dispensation til at fravige bestemmelserne i folkeskolelovens § 36 stk. 2 vedr. skoledistrikter. Dispensationen er givet - og vil i tilfælde af en ny ansøgning blive givet - jf. § 55 stk. 3 i folkeskoleloven om, at Børne- og undervisningsministeren kan fravige bestemmelserne i § 36 stk. 2.

Økonomi

Etableringen af ét skoledistrikt blev vedtaget i budget 2016 og er en forudsætning for økonomien i 2018 og overslagsår. Såfremt ét skoledistrikt ikke videreføres, må der påregnes øgede udgifter til ekstra klassesdannelse.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 27. april 2017

Anbefalet.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Anbefalet.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Godkendt.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)
Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Dialogmøde skolebestyrelser 25. april 2017



Punkt 19**Genforelæggelse - Tilpasning af kapacitet i Virum/Sorgenfri på dagtilbudsområdet (Beslutning)****Resumé**

Udvalget skal med denne sag tage stilling til, hvordan kapaciteten i Virum/Sorgenfri/Brede skal reduceres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kapaciteten i Virum/Sorgenfri/Brede-distriktet reduceres med 18 pladser fordelt efter sagens model B.

Supplerende indstilling:

På baggrund af supplerende sagsfremstilling anbefaler forvaltningen, at dagplejen ikke nednormeres og at kapaciteten samlet set tilpasses med 18 pladser.

Sagsfremstilling

Børne- og Ungdomsudvalgets forelagdes den 5. januar 2017 et forslag til tilpasning af dagtilbudskapaciteten i Virum/Sorgenfri/Brede-distriktet.

Udvalget orienteredes om, at distriktet står overfor væsentlige forandringer i antallet af børn med behov for dagtilbud. Over de næste tre år vil distriktet have en overkapacitet på 14-29 børn for de 0-2-åriges vedkommende. På 3-5-årsområdet vil antallet af børn med pasningsbehov falde med ca. 140.

Distriktet har siden maj 2016 kørt med mange tomme pladser, og institutionernes normeringer og budgetstyring er derfor udfordrede. Således ligger 4 af de 5 dagtilbud, der må forventes at komme ud af 2016 med et merforbrug på over 5 pct., i Virum/Sorgenfri/Brede. De mange små dagtilbud i distriktet og de mange selvstændige vuggestuer og børnehaver er meget sårbare over for udsving i børnetallet. Endvidere stiger kommunens omkostninger til dagtilbudsdriften, herunder enhedsomkostningerne til de fysiske rammer.

Udvalget fulgte forvaltningens indstilling om tilpasning af kapacitet i dagtilbuddene Fuglsang, Grønnevej, Åkanden, Svanen, Blomsten og Dagplejen. Beslutningen betyder, at Børnehuset Fuglsangs kapacitet tilpasses for at skabe balance mellem vuggestue- og børnehavepladser. Børnehusene Grønnevej, Åkanden, Svanen og Blomstens kapacitet "rulles tilbage" til 2014-niveau. Dagplejens kapacitet reduceres med 4 pladser, idet en ledig stilling ikke genbesættes.

Udvalget fulgte ikke forvaltningens indstilling om at lukke en vuggestue med en kapacitet på 22 pladser. Udvalget anmodede i stedet forvaltningen om at udarbejde et alternativt forslag til at skabe balance mellem antallet af pladser i områdets dagtilbud og det forventede børnetal.

Alternativt forslag

Forvaltningen kan pege på tre tilgange til at reducere kapaciteten med 22 0-2-års pladser:

	Modeller	Bemærkninger
A	Alle dagtilbud kan afgive et forholdsmæssigt antal pladser. Store dagtilbud skal således nednormeres med to pladser, mens små dagtilbud skal nednormeres med én plads.	Da søgningen og pladsudnyttelsen i distriktets dagtilbud varierer meget, kan forvaltningen ikke anbefale, at denne tilgang anvendes. Det vil reducere pladsantallet i meget søgte dagtilbud, hvor pladserne let vil kunne udnyttes i de kommende 12 måneder. Det vil dermed reducere forældrenes valgmuligheder. I praksis vil tilgangen betyde, at meget søgte dagtilbud nednormeres 1-2 pladser, som er optaget af allerede indskrevne

		børn. Ressourcetildelingsmodellen bevirker dermed, at dagtilbuddene kun vil få halv normering til de 1-2 børn, da de vil tælle som en merindskrivning. Andre, mindre søgte dagtilbud, vil fortsat køre med ledige pladser, som de jvf ressourcetildelingsmodellen vil få udbetalt halv takst til.
B	Overkapaciteten i distriktet reduceres ved at nednormere de dagtilbud, hvor det skønnes, at et antal pladser vil forblive uudnyttede indenfor det næste år.	Denne tilgang vil i videst muligt omfang eliminere de tomme pladser, der hvor de er. Det vil således ikke indskrænke borgernes valgmuligheder i valg af dagtilbud, da anbefalingerne til nednormering følger ventelisterne. Det bemærkes, at tilgangen vil betyde, at de nednormerede dagtilbud vil blive udfordret på deres økonomi og dermed normeringer. Det er en udfordring for dagtilbuddene at have små børnegrupper, da det er svært at få normeringen til at hænge sammen over en dag og dermed sikre overskud til aktiviteter i små grupper af børn med en voksen, udflugter, og lignende. Det skal også bemærkes, at denne tilgang vil betyde afskedigelser i nogle dagtilbud og i dagplejen. Denne tilgang anbefales af forvaltningen.
C	Der nedlukkes hele grupper/stuer i to dagtilbud	Denne tilgang er udfordrende da en række dagtilbud svært vil kunne fungere ved denne tilgang. De små vuggestuer vil ikke kunne overleve at blive reduceret med en gruppe, da de dermed vil blive halveret og skal kære videre med 9-11 børn. Det vil være særdeles udfordrende for deres økonomi og vil betyde at bygningsudgifterne pr. barn fordobles. Der vil blive behov for at flytte vuggestuebørn til andre vuggestuer og børnehuse. De små børnehuse, som der er flere af i distriktet, med en vuggestuegruppe og 2 børnehavegrupper, vil effektivt set blive omdannet til rene børnehaver. Forældrene vil ikke have mulighed for at have søskende i samme hus. Der vil blive behov for at flytte vuggestuebørn til andre vuggestuer og børnehuse. De store børnehuse er de eneste, der vil kunne rumme denne tilgang. Det må understreges, at det vil give ubalance i disse børnehuses børneflow, som vil udfordre muligheden for at kunne optage søskendebørn. Endvidere medfører det en flaskehals i børnehushets vuggestueafdeling, som med tiden bevirker, at børnehuset får tomme børnehavepladser. Det udfordrer kapacitetsudnyttelsen i distriktet, når de store børnehuse er i ubalance med hensyn til antallet af vuggestuepladser og børnehavepladser. Det var netop en sådan ubalance, der medførte anbefalingen den 5. januar 2017 om kapacitetstilpasningen i Børnehuset Fuglsang. Endvidere vil denne model efterlade tomme pladser i dagtilbud, der har mange tomme pladser, men som ikke kan overleve, at der

	fjernes en hel gruppe.
	Forvaltningen kan ikke anbefale denne tilgang.

Fordelingen af nednormeringer vil se således ud for hver model:

	Vuggestuepladser	Model A: Ligelig fordeling	Model B: Nednormering ved ledige pladser	Model C: Nednormering af grupper/stuer
Børnehuset Fuglsang	36	2		
Vuggestuen Villa Furesø	36	1	5	
Børnehuset Humlehuset	24	2		
Børnehuset Mælkevejen	44	2	3	11
Børnehuset Spurvehuset	36	2		
Vuggestuen Børnereden	20	1		
Vuggestuen Kaplegården	22	1		
Børnehaven Bøgely		1		
Børnehuset Pilen	43	2	3	
Børnehuset Blå	24	2		
Børnehuset Langs Banen	12	1		
Børnehuset Prinsessehøj	36	2	4	11
Børnehuset Grønnevej	14	1	2	
Børnehuset Aakanden	32	2	1	
Børnehuset Blomsten	20	2		
Den Kommunale Dagpleje	48	0	4	
Total	411	22	22	22

Det anbefales, at udvalget sender en af de tre modeller i høring blandt alle dagtilbud i distriktet og hos de faglige organisationer samt at dagtilbudene bedes beskrive de konkrete lokale konsekvenser af den valgte model.

Det anbefales, at nednormeringen får effekt fra 1. maj 2017 - 1. maj 2018, hvor kapacitetssituationen i distriktet tages op til fornyet vurdering.

Lovgrundlag

Dagtilbudslovens § 4. Kommunalbestyrelsen skal sørge for det nødvendige antal pladser i dag-, fritids- og klubtilbud.

Økonomi

Ny sagsfremstilling

Det samlede provenu ved nedlæggelse af 18 tomme 0-2-års-pladser er 959.522 kr. Hvis pladserne nedlægges med virkning fra 1. maj, udgør provenuet i 2017 639.681 kr.

Oprindelig sagsfremstilling

Det samlede provenu ved nedlæggelse af 22 tomme 0-2-års-pladser er 1.172.749 kr. Hvis pladserne nedlægges med virkning fra 1. maj, udgør provenuet i 2017 781.832 kr.

Samlet årlig provenu ved nedlæggelse af 22 tomme pladser	Samlet månedligt provenu ved nedlæggelse af 22 tomme pladser
1.172.749	97.729

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget, den 23. marts 2017

C foreslog, at model B sendes i høring tillige med forslag om lukning af mindre dagtilbud i området.

For stemte: 3 (C (2), I))

Imod stemte: 5 (A (2), V (2), Ø)

A, Ø, V foreslog, at model B sendes i høring, idet der tilvejebringes en status over de ledige pladser i dagplejen.

For stemte: 5 (A (2), Ø, V (2))

Imod stemte: 3 (C (2), I))

I stemte imod idet flere muligheder skal afdækkes.

C stemte imod idet C finder, at lukning af mindre dagtilbud i højere grad sikrer kvaliteten i de øvrige tilbud i området.

Dorete Dandanell (F) var fraværende.

Supplerende sagsfremstilling

Der er modtaget seks høringssvar (bilag).

Dagtilbud	Opsummering af høringssvar
Børnehuset Grønnevej	Ingen bemærkninger
Børnehuset Mælkevejen	Bakker ikke op om model B, idet det vil være udfordrende at tilpasse dagtilbuddets drift.
Børnehuset Spurvehuset	Bakker ikke op om model B, da model B går forholdsmæssigt hårdere ud over normeringen og dermed kvaliteten.
Børnehuset Åkanden	Bakker ikke op om model B, da dagtilbuddet forventer nyopskrivninger fra forældre med børn i dagtilbuddet.
Vuggestuen Kaplegården	Støtter op om valg af model B
Vuggestuen Villa Furesø	Bakker ikke op om model B, da det vil gå ud over normering og kvalitet.

Der blev på udvalgsmødet spurgt til kapacitetstallene for den kommunale dagpleje. Der var en fejl i kapacitetsoplysningerne om dagplejen, idet kapaciteten i en stilling, der er under afvikling, indgik i kapacitetsopgørelsen.

Børne- og Ungdomsudvalget, den 27. april 2017

C stiller forslag om lukning af mindre dagtilbud i området.

For stemte: C (2)

Imod stemte: 5 (A (2), V (2), Ø)

For den oprindelige indstilling, hvor dagplejen ikke nednormeres og hvor kapaciteten samlet set tilpasses med 18 pladser stemte: 5 (A (2), V (2) og Ø).

Imod stemte C (2) med bemærkning om, at C heller ikke ønsker at nednormere dagplejen.

Anbefalet.

A og V og Ø stillede forslag om, at der ydes 100 pct. kompensation frem for 50 pct. kompensation pr. barn, hvis der indskrives flere børn end det institutionen nednormeres til. Loftet for 100 pct. kompensation vil være det normeringstal institutionen er på dd.

For stemte: 5 (A (2), V(2), Ø)

C (2) undlod at stemme.

Anbefalet.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende.

Dorete Dandanell (F) var fraværende.

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

For Børne- og Ungdomsudvalgets protokollat stemte: 4 (A (2), I (1) og V (1))

Imod stemte: 4 (C (3) og B (1)) , idet disse partier hellere vil lukke mindre dagtilbud.

For det af A, V og Ø fremsatte forslag på Børne- og Ungdomsudvalget stemte: 4 (A (2), B (1) og V (1)).

Imod stemte C (3) med henvisning til eget forslag, og idet der ikke er anvist finansiering.

I (1) undlod at stemme.

Sagen oversendes til Kommunalbestyrelsen.

Hanne Agernsap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

For forvaltningens supplerende indstilling, hvor dagplejen ikke nednormeres, og hvor kapaciteten samlet set tilpasses med 18 pladser

For stemte: 14 (A (5), V (6), F (2) og Ø (1))

Imod stemte: C (5)

B (1) og I (1) undlod at stemme.

A, V og Ø stillede forslag om, at der ydes 100 % kompensation frem for 50 % kompensation pr. barn, hvis der indskrives flere børn end det, institutionen nednormeres til. Loftet for 100 % kompensation vil være det normeringstal, institutionen er på d.d.

For stemte: 15 (V (6), A (5), F (2), B (1) og Ø (1))

C (5) undlod at stemme

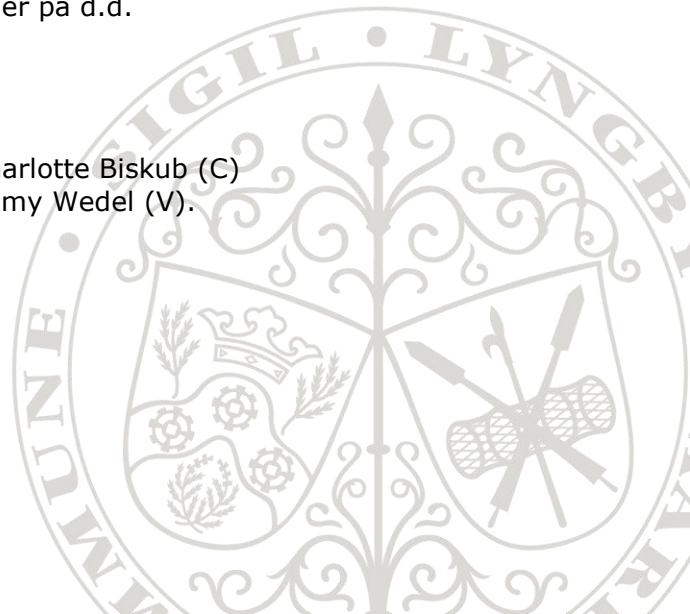
I (1) var fraværende.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Høringssvar Villa Furesø
- Høringssvar Spurvehuset





- Høringssvar Mælkevejen
- Høringssvar fra Åkanden
- Høringsvar fra Kaplegården
- Høringsvar Børnereden
- Opfølgende notat til udvalgsmødet den 27. april 2017
- Brev BUPL prognose
- Tilpasning af kapacitet i Virum-Sorgenfri dagtilbud



Punkt 20**Ny rammeaftale med Det Kongelige Teater vedr. Ulvedalene (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen og Det Kongelige Teater har udarbejdet et udkast til en seksårig rammeaftale om mere teater i Ulvedalene. Rammeaftalen betyder, at der fremover spilles teater hvert andet år i Ulvedalene, hvor der hidtil har været spillet teater hvert tredje år. Samtidig indebærer aftalen, at kommunens 7. og 8. klasser inviteres til forpremiere i Ulvedalene. Aftalen foreslås finansieret af det hidtidige budget til teater i Ulvedalene samt af mindreforbrug fra tidligere år og en årlig reduktion på 70.000 kr. på Puljen til tilskud til forbedring klubhuse mv. under Folkeoplysningsmidlerne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. udkast til rammeaftale med det Kongelige Teater om teaterproduktion i Ulvedalene for perioden 2017–2022 godkendes
2. merudgiften på samlet 1.179.000 kr. til teater i Ulvedalene hvert andet år i rammeaftalen finansieres af mindreforbrug på tidligere teaterproduktioner i Ulvedalene på i alt 762.000 kr. samt ved at reducere puljen til tilskud til forbedring af klubhuse mv. med 70.000 kr. årligt.

Sagsfremstilling

Det Kongelige Teater har henvendt sig til Lyngby-Taarbæk Kommune med et ønske om fremadrettet at øge hyppigheden af produktion af teater i Ulvedalene fra et nuværende treårigt interval til et fremadrettet toårigt interval. Årsagen er dels et ønske om at opføre flere forestillinger uden for selve teatret i København, dels at samtænke teaterproduktionerne med forestillinger i Århus.

På baggrund heraf har forvaltningen og Det Kongelige Teater udarbejdet et udkast til en rammeaftale (bilag). Nedenfor er opridset rammerne for de hidtidige samarbejdsaftaler om teaterproduktioner samt forslag til en overordnet 6-årig rammeaftale.

Lyngby-Taarbæk Kommune og Det Kongelige Teater har siden 1996 samarbejdet om teaterproduktion i Ulvedalene. Dette samarbejde har udviklet sig til den nuværende professionelle teaterproduktion i Ulvedalene kendetegnet ved succesfulde forestillinger af høj kvalitet, som involverer et stort antal frivillige - både på og foran scenen. Som illustration heraf blev forestillingen Kong Arthur opført 29 gange excl. generalprøve og forpremiere i 2016. Teaterforestillingerne blev set af mere end 90.000 publikummer og involverede mere end 200 frivillige.

I forbindelse med produktionerne har Lyngby-Taarbæk Kommune hidtil varetaget opgaver i relation til planlægning og opfølgning, rekruttering og håndtering af frivillige i form af statister, vagter, billetkontrollører og programsælgere, samt opgaver i forbindelse med logistik, administration af kørselsordning mv. svarende til i alt ca. 1,8 årsværk i 2016. Lyngby-Taarbæk Kommune havde desuden afsat et tilskud på 1.180.000 kr. til teaterproduktionen i 2016 på kommunens budget. Ydermere forpligtede kommunen sig til at bidrage med midler fra diverse fonde svarende til 674.000 kr. Aftalerne har givet borgerne adgang til teaterforestillinger i lokalområdet, ligesom kommunen har haft rådighed over 1.550 billetter pr. teaterproduktion.

Der har været indgået separate samarbejdsaftaler for hver teaterproduktion, men ikke indtil nu været en overordnet rammeaftale.

Udarbejdelsen af den 6-årige rammeaftale tager afsæt i erfaringerne fra de tidligere års teaterproduktioner og samarbejdsaftalerne i relation hertil. Rammeaftalen forudsætter, at Det Kongelige Teater opfører forestillingen "Røde Orm" i Ulvedalene i 2018 (opføres i år på Moesgaard Museum i Århus), samt at teatret har yderligere to urpremierer i henholdsvis 2020 og 2022, ligeledes i Ulvedalene. I forbindelse med produktionerne i 2018, 2020 og 2022

modtager Lyngby-Taarbæk Kommune 200 billetter til premieren samt 1.800 billetter til forpremieren pr. produktion. Billetterne til forpremieren anvendes til at invitere samtlige af kommunens 7. og 8. klasser i Ulvedalene (svarende til ca. 1.100 billetter pr. forpremiere). De resterende billetter kan eventuelt anvendes til en lignende aftale med en nabokommune. Udover skolebilletter til forpremieren og billetter til premieren modtager kommunen fortsat 800 billetter til generalprøven, som fortrinsvis anvendes til de medvirkende, frivillige statister, hjælpere og deres familier.

Det Kongelige Teater er producent og har det overordnede juridiske, økonomiske og kunstneriske ansvar. Lyngby-Taarbæk Kommune bidrager som samarbejdspartner med viden og medarbejdertimer til planlægning, rekruttering og ledelse af frivillige, logistik, områdekoordination mm. samt med et fast beløb på 850.000 kr. pr. produktion.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten.

Økonomi

Lyngby-Taarbæk Kommune har i dag afsat 1.118.000 kr. pr. teaterproduktion i Ulvedalene svarende til i alt 2.236.000 kr. til to teaterproduktioner over 6 år.

Derudover har det i de foregående år været forudsat, at Lyngby-Taarbæk Kommune skaffer sponsorer svarende til i alt 674.000 kr. pr. produktion. Fremadrettet overgår sponsorforpligtelsen til Det Kongelige Teater, idet det har vist sig vanskeligt for kommunen at finde tilstrækkelig med sponsorstøtte.

Den nye aftale koster et fast tilskud på 850.000 kr. pr. produktion svarende til i alt 2.550.000 kr. over 6 år. Dertil kommer personaleressourcer på samme niveau som ved tidligere produktioner svarende til 1,8 årsværk pr. produktion. Der er derfor behov for at afsætte yderligere 865.000 kr. til at finansiere ekstra lønudgifter for den ekstra produktion.

Det foreslås, at den samlede merudgift på i alt 1.179.000 kr. over seks år finansieres af 1) det overførte mindreforbrug fra tidligere teaterproduktioner i Ulvedalene på i alt 762.000 kr. og 2) at de resterende 417.000 kr. finansieres af en reduktion af puljen til tilskud til forbedringer af klubhuse mv. under folkeoplysningsmidlerne på i alt 70.000 kr. årligt.

Puljen til tilskud til forbedringer af klubhuse mv. er de seneste år blev anvendt til både foreningers privatejede huse og kommunalt ejede huse. Puljen reduceres med 70.000 kr. svarende til tilskud til forbedringer i kommunalt ejede huse i 2016, så puljen fremover er på i alt 150.000 kr. årligt.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Kultur- og Fritidsudvalget, den 27. april 2017

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet følgende alternativ finansiering: at mindreforbrug på 762.000 kr. anvendes til finansiering, og at restfinansieringsbehovet på 70.000 kr. årligt indarbejdes i budget 2018-2021.

Økonomiudvalget, den 4. maj 2017

Kultur- og Fritidsudvalgets protokollat af 27. april 2017 anbefalet.

Anne Jeremiassen (I) stemte imod.

Hanne Agersnap (F) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

Ad 1) Godkendt.





Ad 2) Godkendt. Der gives en bevilling på restfinansieringsbehovet på 70.000 kr. i 2017, som finansieres af kassebeholdningen.

Anne Jeremiassen (I) var fraværende

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Rammeaftale LTK og DKT 12 april



Punkt 21**Anmodning om optagelse af sag - Vejnavn til Novozymes (Beslutning)****Sagsfremstilling**

Borgmester Sofia Osmani har anmodet om at sag nr. 4 på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden til mødet den 22. marts 2017 optages på Kommunalbestyrelsens dagsorden til fornyet behandling. Sagen vedlægges (bilag).

Beslutning**Kommunalbestyrelsen, den 6. april 2017**

Oversendt til Teknik- og Miljøudvalget.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende. I stedet deltog Tommy Johannsen Wedel (V).

Teknik- og Miljøudvalget, den 26. april 2017

V stillede forslag om vejnavnet Polo Allé.

For stemte: 4 (V (3), B (1)).

Imod stemte: 3 (C (2), A (1)), idet udvalget ved sidste møde besluttede at navngive vejen Mycelievej i tilfælde af at Sika Allé ikke kunne anvendes.

Sagen begæret i Kommunalbestyrelsen.

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

Kommunalbestyrelsen, den 10. maj 2017

C stillede forslag om at navngive vejen Biologiens Vej.

For stemte: 12 (C (5), A (5) og F (2))

9 (V (6), I (1), Ø (1) og B (1)) undlod at stemme.

Karsten Lomholt (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Biskub (C)

Dorthe la Cour (UP) var fraværende. I stedet deltog Tommy Wedel (V).

Bilag

- Dagsorden pkt 4 fra TMU 220317
- Oplæg fra Novozymes



Lyngby-Taarbæk Kommune

Virum

Nummerskrivning

Notat
27. maj 2016
MZ/TVO



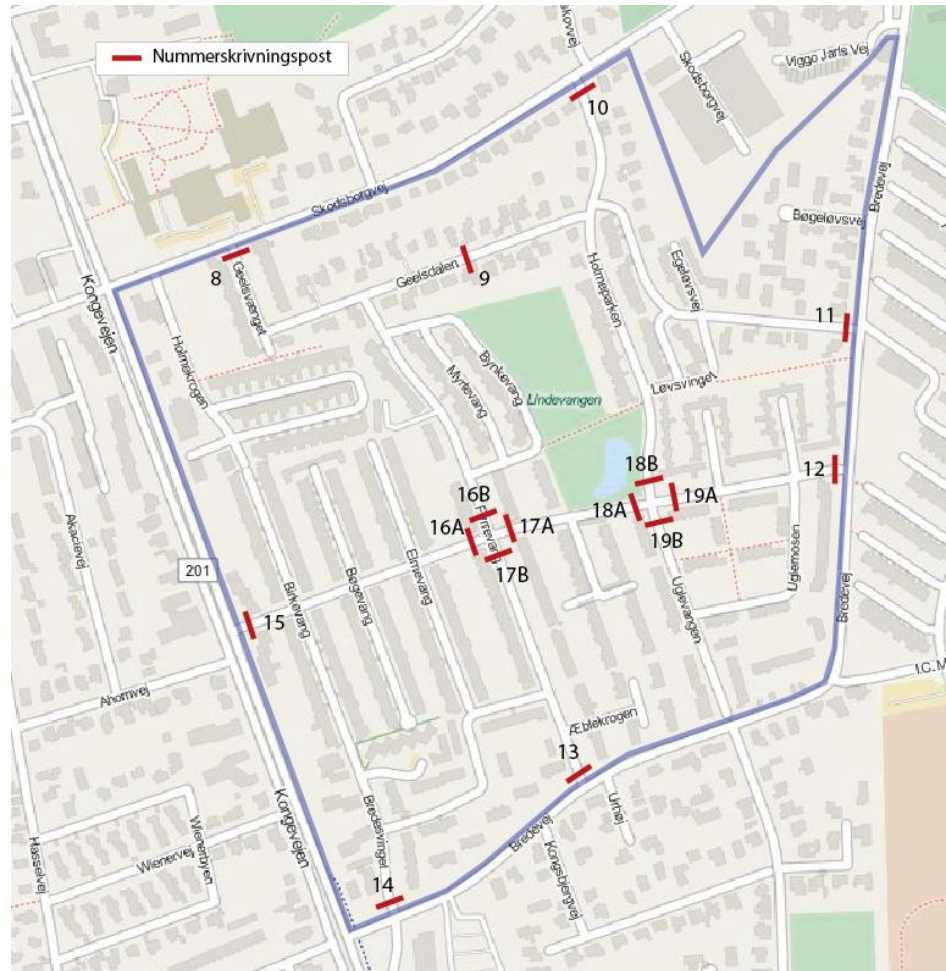
2

2.1

Metode

Registreringen omfatter nummerpladeregistrering i det afgrænsede område og efterfølgende analyse for at belyse trafikmønstret og andelen af gennemkørende trafik. Registreringen af nummerplader er gennemført torsdag d. 14. april 2016.

For at få et præcist overblik over hvordan trafikken bevæger sig i området, er der registreret nummerplader ved 16 poster i området i tidsrummet kl. 7-11 og kl. 14-18. Posterne kan ses i figur 2.

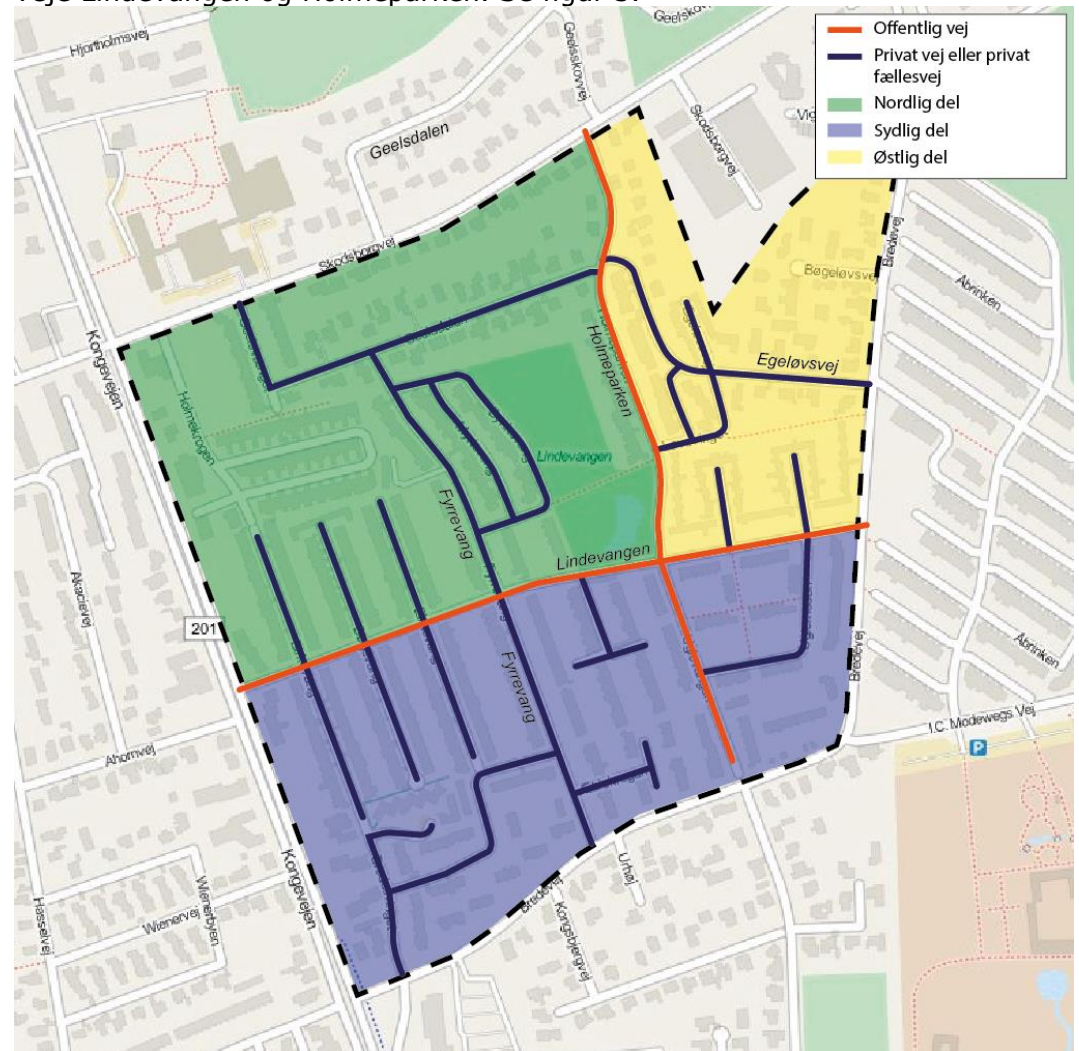


Figur 2. Kort over poster til nummerskrivning.

3

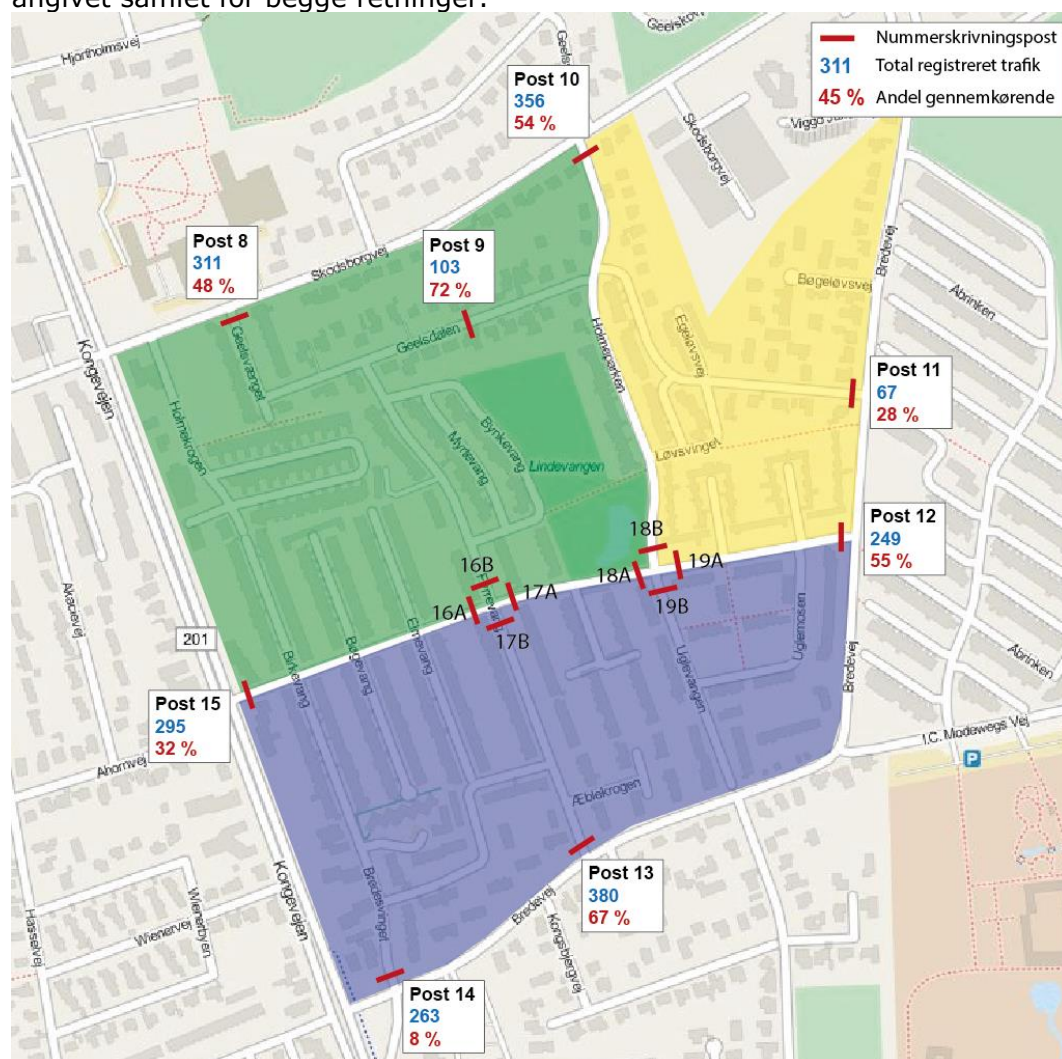
Analyse

Den gennemkørende trafik defineres som trafik, der kører igennem hele området afgrænset af den stiplede linje samt trafik der kører igennem enten den nordlige, sydlige eller den østlige del af området, adskilt af de offentlige veje Lindevangen og Holmeparken. Se figur 3.



Figur 3. Oversigt over private og offentlige veje, samt delområder.

På figur 4 ses resultatet af nummerskrivningen. Trafikken ind til området er angivet samlet for begge retninger.



Figur 4. Resultat af nummerskrivning. Tallene er summen af køretøjer for de to tidsperioder; kl. 7-11 og 14-18.

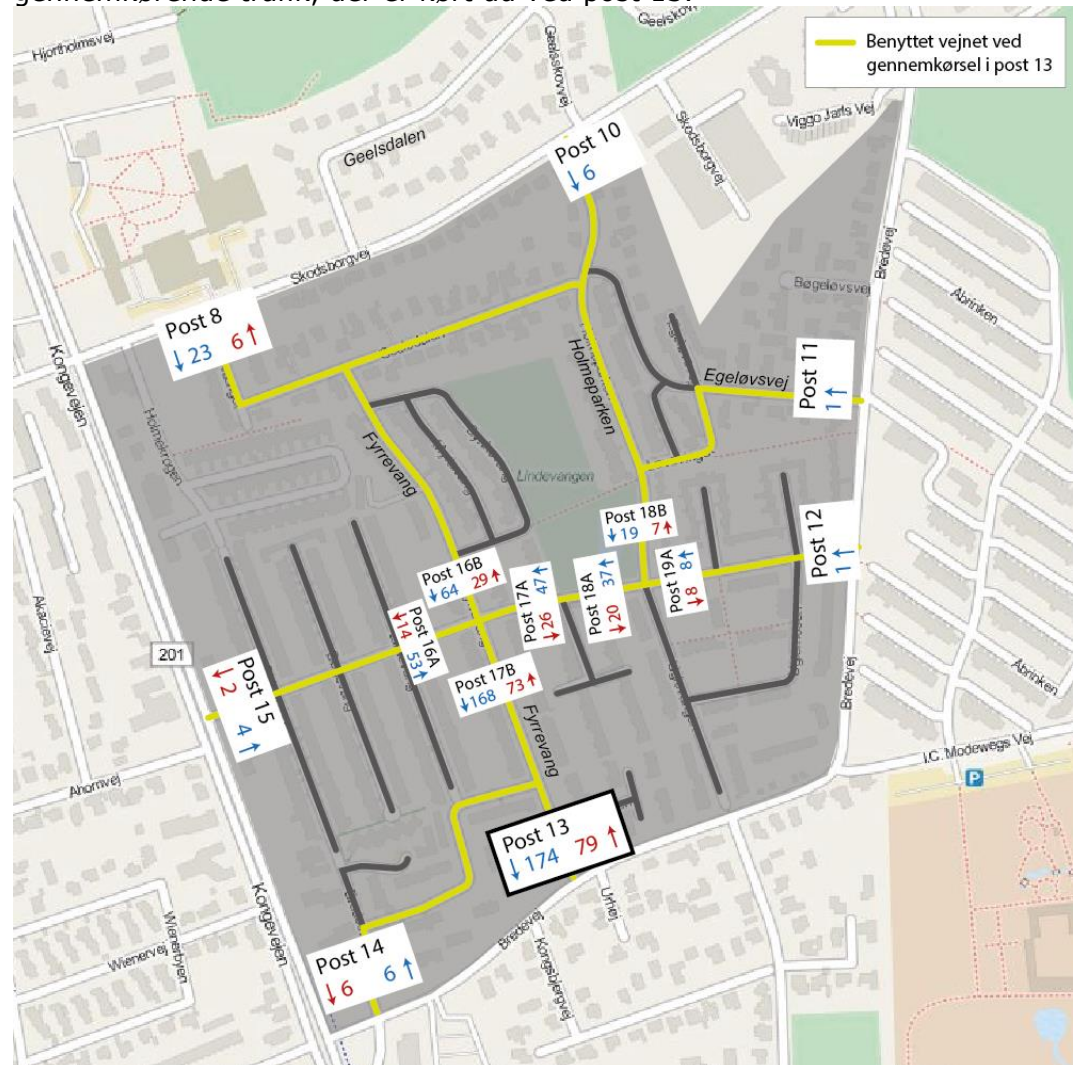
Ved post 9, 10, 12 og 13 er den gennemkørende trafik over 50 %. Da Lindevangen ved post 12 samt Holmeparken ved post 10 begge er offentlige veje, må den gennemkørende trafik godt overstige 50 %.

Trafikmønstret til og fra post 9 og post 13 er belyst nærmere for at vurdere hvor stor en del af trafikken, der kan betegnes som uvedkommende¹. Det skal bemærkes, at kigger man særskilt på retningerne ved post 8 er 58 % af den registrerede trafik ind i området gennemkørende, men samlet set overstiger den gennemkørende trafik ikke 50 %.

Post 13 har tilsammen 67 % gennemkørende trafik. Dvs. at 67 % af den trafik, der kører igennem posten har også været igennem post 17B eller post 14 inden for 2-3 minutter. 95 % af de gennemkørende ved post 13 kører mellem post 13 og 17B.

¹ Uvedkommende trafik er trafik der er gennemkørende og ikke stammer fra lokalområdet.

På figur 5 kan de specifikke trafikmængder for post 13 ses. De røde tal angiver gennemkørende trafik, der er kørt ind ved post 13, og blå tal angiver gennemkørende trafik, der er kørt ud ved post 13.



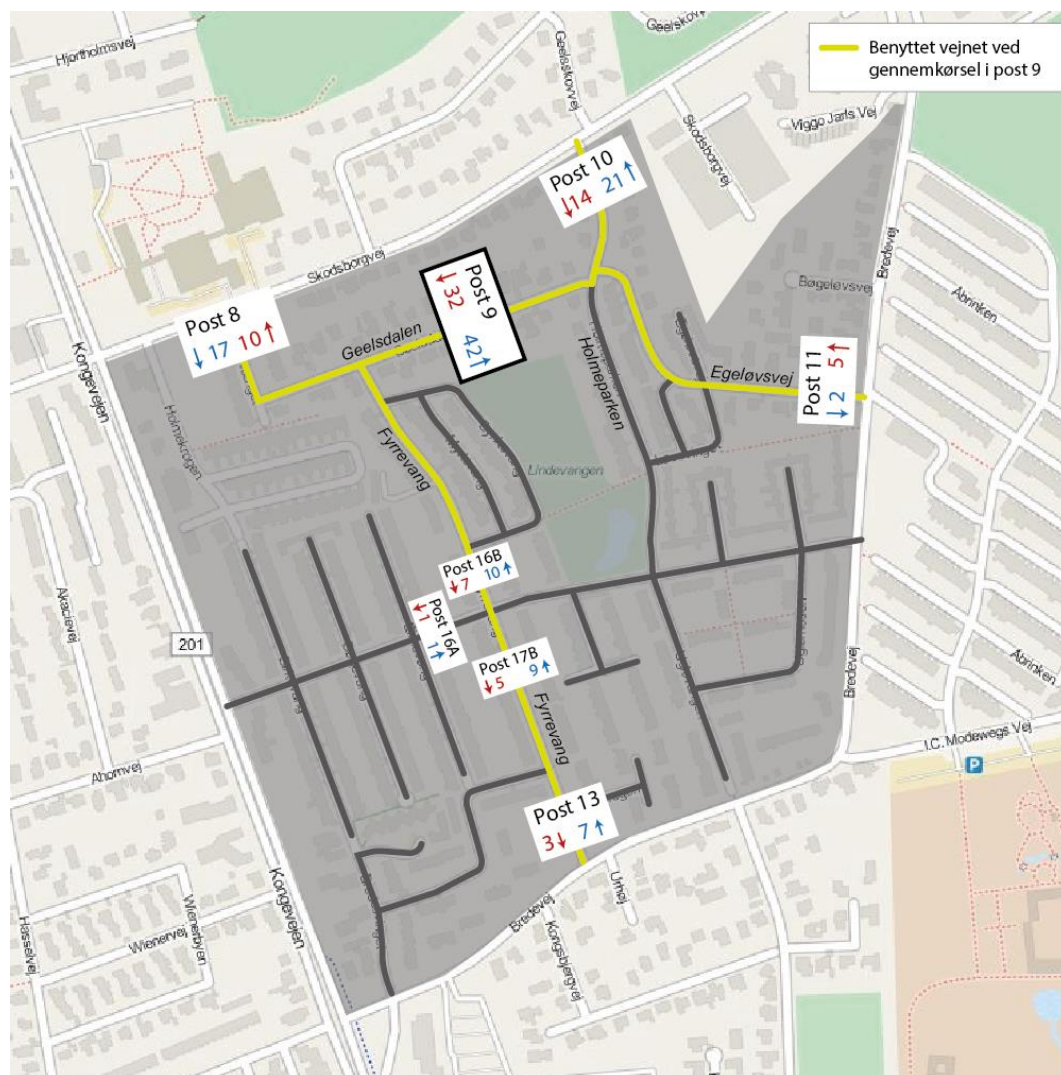
Figur 5. Gennemkørende trafik til og fra post 13.

Det vurderes, at 49 af de 53 køretøjer² i post 16A skal mod syd på Kongevejen og derfor kører ud ved post 13, da udkørslen ved post 15 kun giver mulighed for højresving mod nord. De 49 køretøjer vurderes derfor at være vedkommende trafik, da det vil være en stor omvej for disse at køre ud ved post 12 i stedet for post 13.

Samlet betyder dette, at 52 % af trafikken i post 13 er gennemkørende og uvedkommende til/fra post 17B.

² De 4 køretøjer i post 15 trækkes fra da de vurderes som uvedkommende.

Post 9 har tilsammen 72 % gennemkørende trafik. På figur 6 kan de specifikke trafikmængder for post 9 ses. De røde tal angiver gennemkørende trafik, der er kørt mod vest ved post 9 og blå tal angiver gennemkørende trafik, der er kørt mod øst ved post 9.



Figur 6. Gennemkørende trafik til og fra post 9.

Trafik der kører mellem post 9 og post 10, men som ikke er registreret i post 8 eller 16B vurderes som vedkommende trafik, da de enten bor eller har ærinde på Geelsdalen, Fyrrevang (nord for Lindevangen), Bynkevang eller Myrtevang. Med den baggrund kan 27 køretøjer af de i alt 35, der kører ud og ind ved post 10 trækkes fra.

Samlet betyder dette, at 46 % af trafikken i post 9 er gennemkørende og uvedkommende.

4

Håndtering af data

I forbindelse med behandlingen af data er der en fejlmargen på 3 min. Dette skyldes, at der tages højde for, at registranternes ure ikke går nøjagtig ens og at der ikke registreres sekunder i tidsnoteringen.

I princippet vil der kunne være en bil, som er analyseret som gennemkørende, men have et ærinde, fx en afsætning, som sagtens kan tage under 3 min.

Herudover kan der være noteringsfejl på selve posten. Det vurderes dog, at resultatet for nummerskrivningen er retvisende.

Birgitte og Peter Kersting
Fyrrevang 18, 2830 Virum

Til Lyngby-Taarbæk Kommune
Udvalget for Trafik og Miljø

5. december 2016

Vedrørende sagen om evt. lukning af Fyrrevang i Virum/Brede

Tak for mødet den 9. november 2016, hvor I var to fra vejafdelingen, der redegjorde for måleresultaterne og for jeres overvejelser om sagens videre forløb.

På mødet fremsatte en af beboerne på Fyrrevang (Silke) et forslag, som efter min opfattelse druknede i de mange detaljer, og som jeg derfor vil gentage her – også for sikre mig at forslaget kommer ned, når sagen skal behandles i kommunens teknik- og miljøudvalg.

Jeg mener nemlig, at dette forslag var klart og fremadskuende – som det eneste forslag på mødet.

Forslaget

Forslaget går på at etablere et lyskryds, hvor Lindevangen/Ahornvej skærer Kongevejen.

Forslaget bygger på det forhold, at Lindevangen er som skabt til at modtage en langt større del af den gennemgående trafik, og herunder den yderligere trafik, som vil komme, hvis forslaget om at lukke Fyrrevang ved Bredesvinget imødekommes.

Udsagnet om Lindevangens egnethed til at absorbere mere gennemgående trafik bygger nærmere på

- at Lindevangen som en af de få veje i området ikke er en privat fællesvej, men en offentlig vej og
- at Lindevangen – på det i denne sammenhæng væsentlige stykke fra Uglevang/Holmeparken mod øst til Kongevejen mod vest – IKKE har overkørsler fra ejendomme (bortset fra enkelte ejendomme helt oppe ved Lindevangens udmunding i Kongevejen).

Med forslaget ville der endvidere blive rettet op på det paradoksale forhold, at Lindevangen – på trods af sin egnethed og sin karakter af offentlig vej – er lukket for trafik mod syd ad Kongevejen, og alene bruges til at føre trafik ad Kongevejen mod nord.

Bonus følger virkninger af forslaget

Af forslaget følger en mulighed for at kunne sløjfe fodgængerovergangen ved Wienerbyen, således at der fortsat kun er et trafikstop på Kongevejen fra det sted i syd, hvor motorvejen ender, og til det store kryds i nord, hvor Kongevejen krydses af Frederiksdalsvej/Skodsborgvej.

Et lyskryds på dette sted ville give beboerne på Kongevejens østlige side (Lindevangskvarteret) direkte adgang til bussen ind mod Lyngby Station/København (busstoppestedet ved Ahornvej på Kongevejens vestside - linje 184).

Et fuldt reguleret lyskryds ville endvidere have en positiv følger virkning for afviklingen af den kraftige myldretidstrafik, der om eftermiddagen hober sig op i lyskrydset i nord (ved Frederiksdalsvej/Skodsborgvej). Et fuldt reguleret lyskryds på dette sted ville nemlig – i modsætning til det trykknappstyrede trafikstop ved fodgængerovergangen ved Wienerbyen nogle hundrede meter sydligere – kunne dele myldretidstrafikken op i passende "klumper" med den følge, at den periodevis ophobning af trafik på selve motorvejsdelen mod syd helt vil kunne undgås.

Hvis forslaget gennemføres, vil det være nødvendigt at lukke Fyrrevang ved Bredesvinget, således som det også er beboernes primære ønske. Ellers vil der komme ØGET gennemgående trafik på Fyrrevang – for ad Fyrrevang (fra begge sider) via Lindevangen at få direkte adgang til motorvejsnettet mod København, Rødby mv. En tilsvarende forøget trafik kan ikke forventes på Kongevejens vestside (ved Ahornvej), idet dette område allerede (ad Fuglsangvej) har en direkte adgang til motorvejsnettet mod København mv.

Med venlig hilsen

Birgitte og Peter Kersting

Fyrrevang – syd og tidens trafik problemer



Jeg stod en vinter morgen på hjørnet af Fyrrevang og Bredevej, og talte biler i perioden kl. 7.30 – 8.15. Jeg ville bare gerne have en ide om, hvor mange, der egentlig passerede det kryds, og være forberedt på det talmateriale, der ville komme fra kommunens trafik tælling. 655 streger blev i løbet af de 3 kvarter fordelt på hhv. op og nedkørende biler.



Fyrrevang bliver ikke kun brugt af biler. Op ad bakken cykler en del børn på vej til skole. Bakken er ret stejl og børnene har ikke alle lige meget kontrol over cyklen, flere har brug for en vis vejbrede for at kunne komme op, hvilket bestemt ikke tolereres ret godt. Det var tydeligvis de hurtige biler, der dirigerede situationen, ved at lægge sig midt på vejbanen, sætte godt med fart på og ad bakke, evt. kippe med lyset til alle, der forsøger at liste i den modsatte retning, - og ve den usikre cyklist, der ikke skyndsomst hopper af

cyklen og komme i sikkerhed mellem to parkerede biler. (man skal dog også lige lære, at det ikke er alle holdende biler der er parkeret – flere venter bare på, at det bliver deres tur) Taxa'er eller forsinkede forældre med børn i bilen, synes ikke at have meget overskud til svage trafikanter!!

Det var kaotisk!,

Siden min uprofessionelle optælling og siden kommunen foretog sin tælling, sidste forår, er der sket en lille forbedring. – Det er sket ved at Bredevej 2 pt. Ikke er fuldt udlejet. Hvis Bredevej 2 (Hirschsprunghus) igen udlejes, vil Fyrrevang igen forventes at skulle ager landingsbane for de nordfra kommende medarbejdere og kunder til den adresse, idet der ikke er nogen anden naturlig tilkørsels mulighed.

Lige lidt om Bredevejskvarteret, som det lokalt kaldes.

Bredevejskvarteret er egentligt et boligområde inddelt i mindre delområder. Lokalt i delområderne er der lukkede veje, enkelte garage eller carport anlæg og grønne fælles arealer.

De veje, der er forberedt til at bære den trafik, der skal lede trafikken ind og ud af området (Lindevangen øst/vest og Holmeparken-Ugleparken nord/syd) er bredere veje end de øvrige. Der er kun i begrænset omfang behov for parkering ved vejen i det der dels er garage anlæg tilknyttet eller matriklerne er tilstrækkeligt store til at kunne rumme en parkeret bil, uden samtidigt at ødelægge det grønne look.

Til og fra trafikforholdene til Bredevejskvarteret er uændret mod vest, nord og øst, men mod syd er der foretaget så mange spærringer så Fyrrevang nu må tage langt største delen af den trafik, der ønsker at komme sydpå mod skolen, mod Bredevej 2 og mod Lyngby.

Fyrrevang er ikke indrettet til gennemkørende trafik i det omfang.

Den sydlige del af Fyrrevang har de karakteristiske smalle matrikler og der er tilkørsel til matriklerne på begge sider af vejen i modsætning til fx Holmeparken og den nordlige del af Fyrrevang, hvor matriklerne til den ene side har tilkørselsadgang fra anden vej.



Der er heller ikke tilknyttet hverken garageanlæg eller anden parkeringsmulighed. De biler, der er tilknyttet til beboerne på den sydlige del af Fyrrevang har kun parkeringsmulighed på Fyrrevang, så der er ikke nogen god begrundelse for, at lade Fyrrevang tage både hele den interne sydgående trafik og den eksterne gennemkørende trafik.

Fyrrevang skal lukkes

Fyrrevang er en privat fællesvej og den skal kun aftage den interne trafik, der vedrører Fyrrevang syd, Æblekrogen og Bredesvinget nord



Andre trafikale problemer omkring Fyrrevang

Også på Bredesvinget, der grænser op til Fyrrevang, er der en del trafik, en del parkerede biler og et antal ældre med rolator. Den kombination på de det meget smalle vejstykke mellem Fyrrevang og Elmevang, er yderst problematisk og bør håndteres. De ældre rolator brugere har pga. de mange parkerede biler, kun vejbanen at benytte.

Krydset mellem Lindevangen og Fyrrevang har ikke tilstrækkelig oversigtsforhold, og jeg personligt syntes det er yderst pinligt, at kommunes svar hver eneste gang, jeg har henvendt mig i sagen, har været følgende. "Vi har ikke pligt til at udfører noget som helst, hvis I vil have forbedringer må I selv betale"

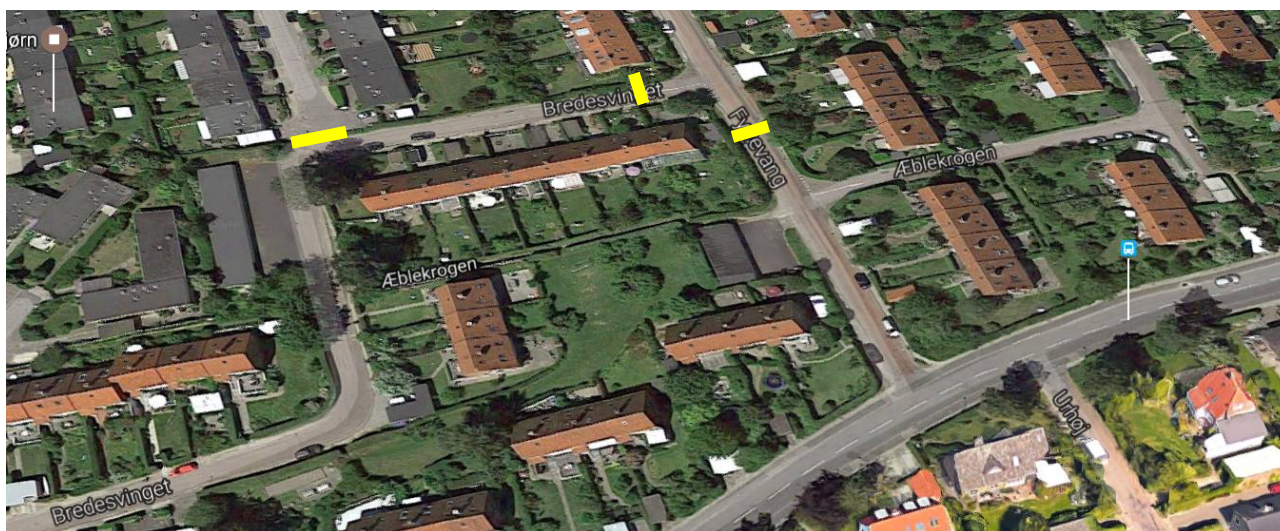


Nå man kommer ad Lindevangen, kan man ikke se hvis der kommer nogen på den tværgående Fyrrevang. Bilerne på Fyrrevang skal ofte HELT ud på midten af Lindevangen for at kunne se om der kommer trafik oppe fra Lindevangen, samtidigt er hældningen på Lindevangen indbydende til en ret høj hastighed.

DERFOR

Det der kan løse problemet, er følgende.

Alle – vejspærringer hæves, så der kan forekomme gennemsvivende trafik fra eget lokalområde. Dvs. Birkevang, Elmevang og Uglevang åbnes for egen lokal trafik. Samtidigt lukkes Fyrrevang på tilsvarende vis, så der dog kan sive trafik i gennem vejspærringen og større biler kan vende med forsigtighed ved garage anlægget. Bredesvinget kan med fordel lukkes permanent ved Fyrrevang.



Den trafik, der vedrører Bredevej 2, Kongedybets forretningsområde samt alt andet erhvervs trafik, bør løses via det eksterne vejnet, og det bør slet ikke vedrører hverken Fyrrevang eller de øvrige private veje i nabo området.

Dette notat er at læse som et supplement til, hvad der i øvrigt er sendt fra beboerne på Fyrrevang syd, men pga. mit ophold i udlandet de seneste uger, har jeg ikke kunnet følge dialogen på stedet. Dog ved jeg, at interessen er stor for at finde den bedste løsning.

Med venlig hilsen

Lisa Sonesson
Fyrrevang 46

Resumé

Beboerne på Fyrrevang oplever store problemer med trafiksikkerheden på vejen pga. den store mængde gennemkørende trafik¹. Dette skyldes, at der er mange særlige forhold på vejen, der gør den uegnet til at håndtere den mængde af trafik, den gør i dag. Der er mange børn på vejen og trafiksituationen skaber stor utryghed i det daglige. Nummerskrivningsanalysen samt en række dokumenter udleveret i forbindelse med en aktindsigtsbegæring viser med al tydelighed, at Fyrrevang betaler - og i årevis har betalt - for at man har lukket alle andre veje af.

Derfor vil vi opfordre kommunen til at lukke vejen af eller alternativt åbne for trafikken på en række af de lukkede veje, så trafikken kan fordele sig på flere veje.

Ifølge vejloven er kommunen forpligtet til at nedbringe trafikmængden på Fyrrevang. Derfor stiller vi os uforstående over for, at forvaltningen som argument for ikke at ville lukke Fyrrevang af, henviser til, at trafikken så rykkes til andre veje. For det er klart, at enhver løsning, der rent faktisk nedbringer trafikmængden på Fyrrevang, vil medføre, at der rykkes noget trafik til andre veje.

Trafiksikkerheden på Fyrrevang

Trafiksikkerheden på Fyrrevang er et stort problem, der på daglig basis skaber utryghed for beboerne, særligt for de mange med børn. Det er kombinationen af en række forhold på Fyrrevang, der gør den særdeles uegnet til den store mængde gennemkørende trafik:

- Vejen er smal
- Der er mange parkerede biler på vejen
- Der er kun fortov i den ene side af vejen og kun på ca. halvdelen af strækningen
- Der er sidegader, hvorfra der også kommer trafik
- Vejen er stejl, så cyklende børn slinger på ved op af bakken

Kombinationen af ovenstående gør Fyrrevang til en rigtig farlig vej at færdes på.

En beboer har to gange oplevet, at hans etårige datter var tæt på at blive påkørt af en bil, idet bilerne kører op på gangarealet for at kunne passere modkørende. Det sker også ofte, at biler kører op på gangarealet, hvis en cyklist i kombinationen med de mange parkerede biler gør det umuligt for bilerne at passere cyklisten ved brug af vejbanen.

Flere beboere har set cyklister (særligt børn), der har været meget tæt på at blive ramt af forbikørende biler, fordi stigningen på Fyrrevang er så udtalt nogle steder, at man kan komme til at slingre. På en smal vej med parkerede biler og meget gennemførsel, er det en farlig kombi. Oveni kan man lægge til, at der dér, hvor vejen stiger allermest, er to sidegader (Æblekrogen og Bredesvinget), hvorfra der også kan komme trafik - og oveni dette, at der netop her intet gangareal er i nogen af siderne, hvilket tvinger fodgængere ud på kørebanen også. En beboer oplever med jævne mellemrum at blive kørt meget tæt på og blive dyttet af, når hun som fodgænger benytter vejbanen på dette stykke med sin 7-årige datter og en barnevogn. For

¹ En mængde der må formodes at stige markant, når erhvervsejendommen på Bredevej 2 tages i brug igen og gøres til arbejdsplads for hundredevis af medarbejdere.

bilerne tager ikke hensyn til, at fodgængerne tvinges ud på kørebanen.

Der er sjældent plads til, at en bil kan passere, når en bildør på en parkeret bil står åben og der er generelt ikke megen forståelse for, at os der bor her i sagens natur er nødt til at komme ind og ud af vores biler. For den høje mængde gennemkørsel gør, at man hurtigt skaber en prop/kø, når man fx skal have sit barn ud af en autostol. Konkret betyder det, at man som beboer på vejen er nervøs for at stå med hovedet inde i bilen og ryggen mod vejen, mens man sætter et barn fast i en autostol, fordi man ikke ved, om gennemkørende biler har tænkt sig at vente eller om de vil forsøge at passere, selvom de så kører alt for tæt på. En beboer har oplevet at blive ramt af en bil (heldigvis i lav fart), mens hun var i færd med at tage sin baby ud af bilen.

En beboer har oplevet, at hendes datter har været meget tæt på at blive kørt ned af en forbikørende ud foran hendes hus. Når man er barn, er man for lille til at se over de parkerede biler og er nødt til at stikke hovedet ud på vejen for at se, om der er fri bane til at gå over vejen. Men når vejen er meget smal, stikker man på det nærmeste hovedet lige ud i de biler, der kører forbi - biler der ikke tror, at der er nogen på vej ud på kørebanen, fordi man pga. børnenes lave højde, ikke kan se dem bag de parkerede biler.

En beboer der kom cyklende ned af bakken (fra Bredevej mod Lindevangen) har været nødt til at køre ind i hækken, for ikke at blive påkørt af en bil, der kom bagfra og som ikke ville vente med at passere, til der var plads.

Vi oplever på daglig basis, at biler der kommer fra Lindevangen og drejer til højre ad Fyrrevang, stort set ikke sætter farten ned i krydset og dermed ikke kan nå at reagere, hvis der er krydsende fodgængere eller cyklister på kørebanen. Det er heller ikke ualmindeligt, at bilister kører ind over fortovet, når de svinger til højre for at komme endnu hurtigere frem. Det betyder, at der ikke er noget sikkert sted at krydse vejen, fx op til kl. 8.00 i hverdagene, hvor der konstant er gennemkørende biler.

Det er beboernes klare oplevelse, at Fyrrevang generelt opfattes som kvarterets gennemkørselsvej, hvor bilisters ret til gennemkørsel er langt vigtigere end beboernes ret til at komme ind og ud af deres biler og at færdes på sikker vis. Men selv hvis bilisterne tog mere hensyn, ville trafiksikkerheden være dårlig, da der er så mange forhold på vejen, der gør den uegnet til den mængde gennemkørsel, som den har i dag. En gennemkørsel der vil blive endnu højere, når erhvervslejemålet på Bredevej 2 atter tages i brug og gøres til arbejdsplads for mange hundrede mennesker.

Konkrete hændelser på vejen

En et-årig har to gange været tæt på at blive ramt af bil, der kørte op over gangaeralet.

En mor er blevet ramt af en bil, mens hun var ved at tage sin baby ud af bilen

Et barn var tæt på at blive påkørt, da hun skulle krydse vejen

En cyklist har måttet køre ind i hækken for ikke at blive ramt af bil, der kom bagfra.

Cyklende børn er - med jævne mellemrum - ved at blive ramt af biler, mens de kører op af bakken.

Der dyttes og køres chikanerende tæt på fodgængere på de stykker af vejen, hvor fodgængerne tvinges ud på vejbanen pga. manglende fortov i begge sider.

Muligt at rykke al kørsel til kommunale veje

På et møde mellem beboerne og forvaltningen i november 2016 oplyste forvaltningen, at den ikke ser lukning af Fyrrevang som en mulighed, fordi en del af den trafik, der i dag kører ad Fyrrevang - ifølge nummerskrivningsanalysen - vil rykke til Egeløvsvej, som også er en privat fællesvej.

Ifølge forvaltningen vil en lukning af Fyrrevang medføre, at gennemkørselsprocenten på Egeløvsvej stiger fra de nuværende 28 pct. til 60 pct. alene ved, at Egeløvsvej vil få 56 ekstra biler som følge af en lukning af Fyrrevang. Dette skyldes, at beboerkørslen på Egeløvsvej i følge nummerskrivningsanalysen kun udgør 48 biler dagligt. Det virker mystisk, når beboerkørslen på Fyrrevang, der har ca. ligeså mange husstande som Egeløvsvej er opgjort til at have 125 daglige kørsler, altså mere end to en halv gange så mange. Selv hvis tallene på beboerkørsler var korrekte, mener vi ikke, at Egeløvsvej vil få en gennemkørsel på over 60 pct. som følge af en vejlukning på Fyrrevang. I analysen af konsekvenserne af en vejlukning har man nemlig (for så vidt angår trafik på vej ud af området) lagt til grund, at alle der kunne tage Holmeparken og Lindevangen (begge kommunale veje) i stedet vil vælge Egeløvsvej til trods for, at Egeløvsvej ikke er en genvej. Man har også lagt til grund, at alle der kunne tage den nordlige del af Fyrrevang og derefter Lindevangen vil tage Egeløvsvej, selvom Egeløvsvej ikke er en genvej. Det virker mildest talt useriøst. Derfor finder vi det ikke sandsynligt, at en lukning af Fyrrevang skulle bringe gennemkørselsprocenten på Egeløvsvej op på over 50 pct. Og hvis dette var tilfældet, kunne man jo også bare lukke Egeløvsvej af, hvorved gennemkørende bilister - uden omvejskørsel - kunne benytte de kommunale veje Holmeparken og Lindevangen. Både Holmeparken og Lindevangen er veje, der er langt mere gearet til at håndtere gennemkørsel end Fyrrevang er, fordi begge er veje, der har et rigtigt fortov, er bredere end Fyrrevang og ikke har parkerede biler i begge sider af vejen. Det burde således være muligt at flytte den gennemkørende trafik udelukkende til kommunale veje, jvf lovgivningen og til gavn for trafiksikkerheden.

For så vidt angår trafikken ind i området har man desuden lagt til grund, at ALLE, der kommer sydfra på Kongevejen (og som i dag benytter Fyrrevang) ville vælge at køre ned af Bredevej og derefter op ad Lindevangen eller op af Egeløvsvej. Det gælder også det ikke ubetydelige antal bilister, der bor på vanggaderne lige op af kongevejen, som i virkelighedens verden naturligvis ville fortsætte ad Kongevejen og dreje til højre ned af Lindevangen. Man lægger altså til grund, at dem som har mulighed for at dreje fra Kongevejen lige hvor de selv bor, i stedet vælger en stor omvej ad Bredevej og Lindevangen - veje hvor de er nødt til at køre meget langsommere.

Det sker ifølge rapporten fordi man ønsker "at anskueliggøre den maksimale ekstra belastning", men det må siges at være fuldstændig useriøst og det smager af bestilt arbejde.

I en telefonsamtale med forvaltningen er vi da også blevet oplyst, at forvaltningens største bekymring ikke er Egeløvsvej, som forvaltningen ellers påstod på mødet med beboerne 9. november, men derimod Bredevej, som ifølge forvaltningen vil skulle håndtere for meget trafik, hvis Fyrrevang lukkes. Men som der står i et notat udleveret i forbindelse med vores aktindsigtsbegæring kan vi læse, at Bredevej er en trafikvej, "som er en del af det vejnet som skal afvikle trafikken. Vejene imellem disse veje er alle lokalveje, som skal kunne afvikle den lokaltrafik i området." Derfor må vi stille os uforstående over for argumentet om Bredevej. Endvidere kan vi læse, at forvaltningen har efterspurgt svar på, hvad der er af økonomi til løsningen af problemet og at forvaltningen vurderer, at det kan tage op til 5 år at gennemføre.

Det er med andre tydeligt, at Fyrrevang i dag afvikler en urimelig stor del af kvarterets trafik og at det således er Fyrrevang, der betaler prisen for en dårlig trafikplanlægning i kvarteret. Prisen er høj, for den kommer i form af en urimelig dårlig trafiksikkerhed, der gør os nervøse for at færdes med vores børn, der hvor vi bor.

Ikke tjek på fakta

Ifølge nummerskrivningsanalysen, hvor der er blevet målt i otte *timer* er der 380 daglige kørsler på Fyrrevang, heraf 125, der defineres som beboerkørsel. Det giver en gennemkørselsprocent på 67. Men ifølge en tidligere måling, hvor der er blevet målt i otte *døgn* er der 632 daglige kørsler(hverdagsdøgn). Vi har spurgt forvaltningen, hvordan forvaltningen forklarer den store forskel i antal og om forvaltningen mener, at man kan tage nummerskrivningsanalysens resultater for pålydende, når en langt mere omfattende måling har vist et langt højere antal biler. Det har forvaltningen ikke haft lyst til at forholde sig til og nøjes med at skrive, at der i den tidligere måling er målt en enkelt dag - ikke otte døgn. Men det er forkert. I hvert fald ifølge de dokumenter forvaltningen selv har udleveret. Her fremgår det tydeligt, at der er målt i otte døgn - altså en langt mere omfattende måling end nummerskrivningsanalysen. Lægger vi denne mængde biler til grund, så får vi en gennemkørsel på 80 procent (125 beboerkørsler ud af 632 kørsler) på Fyrrevang - på en vej, der er smal, ikke har cykelsti, kun har fortov i en den ene side og kun på ca. halvdelen af strækningen, som har trafik fra sidegader, som har mange parkerede biler og som er bakket. Og dertil kan vi lægge, at det er en vej, som vil få endnu mere trafik, så snart erhvervslejemålet på Bredevej atter tages i brug. Det er uansvarligt ift. trafiksikkerheden.

Ingen effekt ved bump og hastighedsnedsættelse

Forvaltningen har på mødet med beboerne 9. November oplyst, at det påtænkes at indstille til politisk behandling, at der etableres bump på vejen samt hastighedsbegrænsning til 30 km i en forsøgsperiode på to år. Vi har noteret os, at man ikke har undersøgt om dette vil have en effekt i form af mindre gennemkørsel. Vi har endvidere noteret os, at man ikke har kunnet redegøre for, hvordan man mener, at det vil kunne have en effekt i form af mindre gennemkørsel, som lovgivningen jo kræver. Det er beboernes holdning, at almindelig logik foreskriver, at bump og

hastighedsbegrænsning ikke kan have en effekt på en vej, hvor der i praksis er masser af forhindringer i form af mange parkerede biler i begge sider af vejen.

Vi bemærker, at det synes uden forbindelse til nogen form for trafikfaglighed, såfremt kommunen vælger at bruge ressourcer på en løsning, som ikke kan forventes at have en effekt, fremfor at vælge en løsning med vejlukning, som ifølge den nummerskrivningsanalyse som kommunen har brugt ressourcer på at få foretaget, vil flytte størstedelen af trafikken over på kommunale veje og højne trafiksikkerheden for områdets beboere. Eller alternativt vælge en løsning med at åbne flere veje op, hvilket kunne reducere en del af trafikmængden på Fyrrevang, idet en væsentlig del af den gennemkørende trafik på Fyrrevang - ifølge kommunens nummerskrivningsanalyse - kommer fra vanggaderne (sidegaderne til LIndevangen på stykket mellem Fyrrevang og Kongevejen - gader der alle er lukkede i dag).

Mangel på logik

Ifølge lovgivningen er kommunen forpligtet til at nedbringe mængden af gennemkørende trafik på en privat fællesvej, hvis den overstiger 50 procent. Dette kan i sagens natur ikke gøres uden at rykke en del af trafikken til andre veje. Derfor stiller vi os uforstående over for kommunens logik. Hvordan forventer man at kunne nedbringe trafikken på Fyrrevang, hvis man ikke er villig til at acceptere, at der rykkes trafik til andre veje?

Opfordring til lukning af vejen

Vi opfordrer kommunen til at løse problemet med den manglende trafiksikkerhed på vejen ved at lukke vejen af - ligesom kommunen har gjort med alle de andre veje i området. Ifølge Viatrafik er der allerede udmatrikuleret areal til vendeplads, hvis man laver vejlukningen nord for Bredevinget, som det anbefales i rapporten.

Lukket vej lig mindre trafik - også ved Kongevejens Skole

Når man i nummerskrivningsanalysen har set på, hvor trafikken flyttes hen, hvis Fyrrevang lukkes, har man forudsat, at mængden af trafik vil være den samme. Det mener vi ikke, den vil være. En stor del af trafikken på Fyrrevang består af forældre, der skal aflevere børn på Kongevejens Skole. Hvis Fyrrevang lukkes, gøres det mere besværligt i bil.

Da meget af trafikken særligt om morgenen er trafik til Kongevejens Skole er det sandsynligt, at flere i området vil vælge cyklen fremfor bilen, når de skal aflevere børn, hvis Fyrrevang er lukket af. Derfor vil en vejlukning på Fyrrevang også have positiv indflydelse på trafiksikkerheden ved Kongevejens skole, hvor der er store problemer med trafikken om morgenen.

Kongevejens Skole lavede i samarbejde med kommunen et forsøg, hvor man lukkede fuldstændig for bilkørsel til skolen. Således måtte forældre der fortsat ønskede at aflevere i bil parkere fx ved Frilandsmuseets parkering på I. C. Modewegsvej. Men resultatet viste, at mange forældre valgte at tage cyklen eller gå i stedet for at tage bilen - hvilket også burde være overkommeligt, idet vi taler om en maxafstand på 1 km (fra skodsborgvej gennem kvarteret og til Kongevejens skole).

Såfremt vejen ikke lukkes

Såfremt kommunen ikke ønsker at lukke vejen af, vil vi opfordre til, at man åbner andre veje op, således at den store mængde gennemkørende trafik kan fordele sig på flere veje. Såfremt man ikke imødekommer en vejlukning, vil vi desuden opfordre til, at man etablerer foranstaltninger på hjørnet af Lindevangen og Fyrrevang, der kan sikre, at højresvingende bilister fra Lindevangen tvinges til at sætte farten ned og tvinges til at holde sig fra fortovet, når de svinger.

Opsamling

Dokumenter udleveret i forbindelse med en aktindsigtsbegæring viser, at Fyrrevang betaler prisen for en dårlig trafikplanlægning i området. De viser også, at der er grund til at tro, at Fyrrevang har en gennemkørsel på hele 80 pct., hvilket er helt urimeligt for så smal en vej. Det viser endvidere, at kommunen igennem flere år har fået utallige henvendelser fra bekymrede beboere på vejen og at kommunen igennem meget lang tid har været vidende om, at gennemkørselsprocenten var for høj. Dokumenterne viser også, at det er muligt at rykke den trafik, der i dag kører på Fyrrevang, over på kommunale veje - veje der foruden at være kommunale også rent trafiksikkerhedsmæssigt er bedre gearret til at håndtere trafikken. Endvidere viser dokumenterne, at en del af trafikken vil rykkes til Bredevej, som ifølge forvaltningen selv er en vej, der på linje med Kongevejen og Skodsborgvej skal spille den mest afgørende rolle i afviklingen af trafikken. Da der i forvejen er masser af forhindringer på Fyrrevang og kommunens undersøgelser jo også viser, at hastigheden på vejen ikke er høj, er der intet trafikfagligt belæg for, at bump på vejen vil kunne nedbringe antallet af gennemkørsler. Vi opfordrer Teknik- og Miljøudvalget til at tage konsekvensen af ovenstående og iværksætte foranstaltninger, der reelt kan forventes at nedbringe antallet af gennemkørende biler, inden der sker en eller flere påkørsler af beboere på vejen.

Til Lyngby-Taarbæk kommune

Udvalget for Miljø og Plan/Trafik og Miljø

Vedrørende sagen om Fyrrevang i Virum/Brede til behandling i teknik- og miljøudvalget.

15 sekunder?

Tak for mødet d. 9.11. 2016. Vi er lettet over, at I ser på trafiksituationen på Fyrrevang med stor alvor. Det gør vi også.

Vi ønsker en lukning af Fyrrevang.

Evt. i en prøveperiode til at begynde med på 1-2 år, og vi foreslår at vejen lukkes ved Bredesvinget.¹ Vi mener, at det er den bedste, billigste og klogeste løsning.

Samtlige andre parallelle veje i lokalområdet er lukket én efter én, på nær den smalleste og mindste: Fyrrevang. En lukning vil flytte trafikken ud på Kongevejen/Skodsborgvej og de store offentlige fællesveje Lindevangen og Bredevej, som allerede har fartdæmpere, er trafiksanerede og gearede til at rumme mere trafik. Som en ekstra bonus, kan vi dæmpe trafikken i kvarteret og trængselsproblemerne ved Kongevejens skole, fordi flere formentlig vil ændre vaner og tage cyklen eller gå i skole med deres børn, når de ikke kan pløje på tværs gennem Fyrrevang.² Skulle trafikken mod forventning flytte over på Egeløvsvej, som I henviser til i trafikanalysen, hvilket vi mener, er tvivlsomt pga. det lokale vejnet, så foreslår vi en kombineret løsning, der kan imødekomme den usikkerhed: **En lukning af Fyrrevang og Egeløvsvej!** Evt. på forsøgsbasis.

Fyrrevang er en smal privat fællesvej med mange rækkehuse befolket af børn, unge og voksne i alle aldre; gående, gangbesværede, cyklister og hundeluftere. Samtlige haveudgange og indgangsdøre ligger direkte ud til vejen, som oprindeligt var en lukket vej. Men i dag lægger Fyrrevang ryg til en åben, minimaludgave af en motorvej for gennemkørende, lokal, ekstern og tung trafik. Og når Hirschsprunghuset udlejes, bliver trafikken kun værre.³

Kort sagt er kvarterets kæmpe trafikale lort tørret af på Fyrrevang! Og os!

Belastningen af gennemkørende trafik på vejen er, som analysen understreger, enorm, og farlige situationer er hverdagskost: Børn til fods, på løbehjul eller cykel bliver påkørt, dyttet til og råbt af, og når vi færdes på vejen (færdes skal på Fyrrevang forstås som "gå ind og ud af hus/have eller bil", fordi den konstante trafik umuliggør andet) står den ofte på verbale overfusninger og chikane fra bilister. Det smalle fortov i vejens ene side (der er kun det), og specielt hjørnet Fyrrevang-Lindevangen, agerer dagligt overhalingsbane til fare for barnevogne, småbørn, unge og børn på vej til spytklatten/legepladsen og øvrige gående. Fyrrevang er decideret farlig, også på fortovet⁴.

Vi må erkende, at vores venlige henstilling til bilisterne, nøje placerede biler, strategisk byggemateriale, storskrald og snebunker langs vejen IKKE forhindrer trafikanterne i at strømme. Ikke engang indsnævrende rør- og vejarbejder har kunnet løse problemet. Benspændene til trods fortsætter den aggressive hovedet under armen-kørsel, tilråb, heftige accelerationer mellem "forhindringerne" og smadrede sidespejle. Man holder sit barn i hånden og spørger sig selv: Hvorfor? Fordi alle de mødre og fædre, taxa- og lastbilchauffører, pensionister og unge bag rattet kan spare 15 sekunder ved at slå genvej ad Fyrrevang, uden hånden på hjertet eller blik for beboerne, og gør det, fordi de kan. Spørger man dem, er svarene, at det er nemt og bekvemt, fordi det altid har været sådan, fordi det er deres ret, fordi det på kortet er hurtigst. Vi spørger jer, om det skal koste et liv, før der bliver taget hånd om lorten? Luk vejen.

De bedste hilsener fra beboere på Fyrrevang

¹ Grundejere i "lukkenden" er meget åbne for dialog for at løse et eventuelt problem vedrørende etablering af vendeplads, hvis vejforholdene ikke umiddelbart er gearret til det.

² Smart trafik handler om at få bilister til at ændre vaner, så man får mindre trængsel og bedre lokalmiljø, i den sammenhæng er en vejlukning genial. Flere kommuner har fokus på trafiksikkerhed, specielt omkring skoler. Fx kører projektet Smart mobilitet i Aarhus, der skal gøre byen til et bedre og mere sikkert sted at være, Kbh.'s kommune har super resultater med projektet omkring lukning af Sommedstedsgade, m.fl. Vores løsning løser flere problemer.

Tag testen: Bor du inden for 2 km af Kongevejens skole ... kommer du hurtigst i skole med bil, ben eller cykel?

Hvad kan få dig til at ændre adfærd?

³ Hirschsprunghuset på Bredevej 2 rummer 11.204 m² fordelt på 10 lejemål, hvoraf 1 er udlejet. Når huset bliver fyldt op, vil antallet af trafikanter på Fyrrevang stige yderligere. Det høje tal i analysen tager end ikke højde for de bilister.

⁴ Dokumentation haves eller kom og kig ved selvsyn.

¹ Grundejere i "lukkenden" er meget åbne for dialog for at løse et eventuelt problem vedrørende etablering af vendeplads, hvis vejforholdene ikke umiddelbart er gearret til det.

² Smart trafik handler om at få bilister til at ændre vaner, så man får mindre trængsel og bedre lokalmiljø, i den sammenhæng er en vejlukning genial. Flere kommuner har fokus på trafiksikkerhed, specielt omkring skoler. Fx kører projektet Smart mobilitet i Aarhus, der skal gøre byen til et bedre og mere sikkert sted at være, Kbh.'s kommune har super resultater med projektet omkring lukning af Sommedstedsgade, m.fl. Vores løsning løser flere problemer.

Tag testen, du eksterne eller interne trafikant mod nord eller syd:

Bor du inden for 2 km af Kongevejens skole ... kommer du hurtigst i skole med bil, ben eller cykel?

Hvad kan få dig til at ændre adfærd?

Skal du ud på Hovedvejen?

Hvad kan få dig til at køre ad Skodsborgvej/Kongevejen i stedet for at tage genveje?

³ Hirschsprunghuset på Bredevej 2 rummer 11.204 m² fordelt på 10 lejemål, hvoraf 1 er udlejet. Når huset bliver fyldt op, vil antallet af trafikanter på Fyrrevang stige yderligere. Det høje tal i analysen tager end ikke højde for de bilister.

⁴ Dokumentation haves eller kom og kig ved selvsyn.

Nr 30. Peter Bank Jans

Nr 52. METTE BROTHMANN HANSEN ~~Brothmann~~

NR 31 Edith Pflaum

nr 25 Anette Schou

Nr. 34 J. Scheele

NR 19 J. Scheele

NR 7 J. Scheele

nr 7 J. Scheele

nr 29 S. Stams & R. Nørskov

NR 9

NR 9

nr. 37

NR 35

NR 40

NR 52

Nr 21

Nr 21

J. Scheele

Rikke Traberg

Therese

nej Sigild

Per Hansen

Milla

Anne

¹ Grundejere i "lukkenden" er meget åbne for dialog for at løse et eventuelt problem vedrørende etablering af vendeplads, hvis vejforholdene ikke umiddelbart er gearret til det.

² Smart trafik handler om at få bilister til at ændre vaner, så man får mindre trængsel og bedre lokalmiljø, i den sammenhæng er en vejlukning genial. Flere kommuner har fokus på trafiksikkerhed, specielt omkring skoler. Fx kører projektet Smart mobilitet i Aarhus, der skal gøre byen til et bedre og mere sikkert sted at være, Kbh.'s kommune har super resultater med projektet omkring lukning af Sommedstedsgade, m.fl. Vores løsning løser flere problemer.

Tag testen, du eksterne eller interne trafikant mod nord eller syd:

Bor du inden for 2 km af Kongevejens skole ... kommer du hurtigst i skole med bil, ben eller cykel?

Hvad kan få dig til at ændre adfærd?

Skal du ud på Hovedvejen?

Hvad kan få dig til at køre ad Skodsborgvej/Kongevejen i stedet for at tage genveje?

³ Hirschsprunghuset på Bredevej 2 rummer 11.204 m² fordelt på 10 lejemål, hvoraf 1 er udlejet. Når huset bliver fyldt op, vil antallet af trafikanter på Fyrrevang stige yderligere. Det høje tal i analysen tager end ikke højde for de bilister.

⁴ Dokumentation haves eller kom og kig ved selvsyn.

Maja Ejlskov (Fyrrevang 28)

Maja Ejlskov (Fyrrevang 28)

Anny Schuele (Fyrrevang 19)

Dea Møgelisen (Fyrrevang 32)

Lis Herlesen (Fyrrevang 34)

¹ Grundejere i "lukkenden" er meget åbne for dialog for at løse et eventuelt problem vedrørende etablering af vendeplads, hvis vejforholdene ikke umiddelbart er gearret til det.

² Smart trafik handler om at få bilister til at ændre vaner, så man får mindre trængsel og bedre lokalmiljø, i den sammenhæng er en vejlukning genial. Flere kommuner har fokus på trafiksikkerhed, specielt omkring skoler. Fx kører projektet Smart mobilitet i Aarhus, der skal gøre byen til et bedre og mere sikkert sted at være, Kbh.'s kommune har super resultater med projektet omkring lukning af Sommedstedsgade, m.fl. Vores løsning løser flere problemer.

Tag testen, du eksterne eller interne trafikant mod nord eller syd:

Bor du inden for 2 km af Kongevejens skole ... kommer du hurtigst i skole med bil, ben eller cykel?

Hvad kan få dig til at ændre adfærd?

Skal du ud på Hovedvejen?

Hvad kan få dig til at køre ad Skodsborgvej/Kongevejen i stedet for at tage genveje?

³ Hirschsprunghuset på Bredevej 2 rummer 11.204 m² fordelt på 10 lejemål, hvoraf 1 er udlejet. Når huset bliver fyldt op, vil antallet af trafikanter på Fyrrevang stige yderligere. Det høje tal i analysen tager end ikke højde for de bilister.

⁴ Dokumentation haves eller kom og kig ved selvsyn.

25/1-17

Peter + Dorthe LAV (FYRREVANG 11)
(Endvidere bor her EMILIE + IDA)

 (+ på vejne af DORTHE LAV)

Martin Villumsen og Lea Mogenssen (Fyrrevang 32)
(Endvidere bor her Alpha og Cirkel)



Dines N. Erschens & Maria K. Gerlach (Fyrrevang 48)
25/1-2017

Din En Maria Gerlach

Bente Knudsen (Fyrrevang 38)

Birgitte Kestring (Fyrrevang 18)

Peter Kertj (Fyrrevang 18)

L. Ande Bager (ANNE ANDERSSON, FYRREVANG 42)

Stig Rygaard, Fyrrevang 41

Martin Andersson Boysen,  (Fyrrevang 42)

¹ Grundejere i "lukkenden" er meget åbne for dialog for at løse et eventuelt problem vedrørende etablering af vendeplads, hvis vejforholdene ikke umiddelbart er gearret til det.

² Smart trafik handler om at få bilister til at ændre vaner, så man får mindre trængsel og bedre lokalmiljø, i den sammenhæng er en vejlukning genial. Flere kommuner har fokus på trafiksikkerhed, specielt omkring skoler. Fx kører projektet Smart mobilitet i Aarhus, der skal gøre byen til et bedre og mere sikkert sted at være, Kbh.'s kommune har super resultater med projektet omkring lukning af Sommedstedsgade, m.fl. Vores løsning løser flere problemer.

Tag testen, du eksterne eller interne trafikant mod nord eller syd:

Bor du inden for 2 km af Kongevejens skole ... kommer du hurtigst i skole med bil, ben eller cykel?

Hvad kan få dig til at ændre adfærd?

Skal du ud på Hovedvejen?

Hvad kan få dig til at køre ad Skodsborgvej/Kongevejen i stedet for at tage genveje?

³ Hirschsprunghuset på Bredevej 2 rummer 11.204 m² fordelt på 10 lejemål, hvoraf 1 er udlejet. Når huset bliver fyldt op, vil antallet af trafikanter på Fyrrevang stige yderligere. Det høje tal i analysen tager end ikke højde for de bilister.

⁴ Dokumentation haves eller kom og kig ved selvsyn.

Nr. 13

Nr. 24

Nr. 46

Sven Frederiksen, Annette Bertzen
Thun Dan Birgitte Traen
Helen

N O T A T
om

Trafikløsninger for at mindske gennemkørende trafik på den private fællesvej Fyrrevang 2 - 52

Baggrund

På baggrund af henvendelse fra grundejerne på den private fællesvej Fyrrevang 2-52 om meget gennemkørende trafik, har forvaltningen fået gennemført en trafiktælling og hastighedsmåling på Fyrrevang. Målingerne viser at trafikmængden (579 køretøjer sammenlagt for begge retninger) på vejen er høj i forhold til antallet af ejendomme, som ligger ud til vejen. Hastighedsmålingen viser, at der generelt ikke bliver kørt for stærkt på vejen.

Privatvejsloven

I henhold til privatvejslovens § 58 skal kommunen mindst hver 5. år vurdere om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig jf. vejlovens §15.

Viser undersøgelser, at den gennemgående trafik på vejen udgør mere end 50% af den samlede trafik, skal kommunen optage vejen som offentlig vej eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den gennemkørende trafik til under 50%.

I bemærkningerne til privatvejsloven er gennemkørende trafik defineret som færdsel, der er uvedkommende i forhold til den færdsel, som vejen må antages at være beregnet for, dvs. færdsel der ikke har ærinde til eller i øvrigt betjener de tilgrænsende ejendomme og heller ikke er lokaltrafik i området. Hvis den pågældende private fællesvej indgår i et afgrænset net af private fællesveje vil trafik fra andre private fællesveje være lokaltrafik.

Vejnettet

Fyrrevang er en privat fællesvej, som er beliggende i et lokalområde med et net af lokalveje, der er afgrænset af trafikvejene Kongevejen, Bredevej og Skodsborgvej. Klassifikation af vejnettet, som angiver om vejene er lokalveje eller trafikveje er vist fig.1

De fleste lokalveje i området er private fællesveje bortset fra Lindevangen, Holmeparken, Uglevangen og del af Holmekrogen som er offentlige veje. Status for vejene, om de er offentlige eller private fællesveje er vist i fig.2.

Lindevangen, og de andre lokalveje, der er offentlige veje, adskiller sig ikke væsentligt fra de private fællesveje i området. Ingen af vejene i området opfylder de vilkår eller krav, der normalt er til offentlige veje. Det er således tilfældigt, at de er kategoriseret som offentlige veje. De burde være private fællesveje. Forvaltning har tidligere nedklassificeret disse veje til private fællesveje i 2010, men ny lovgivning omgjorde denne beslutning med tilbagevirkende kraft. Argumenterne for en nedklassificering er stadig gældende og forvaltningen anbefaler derfor stadig dette som den bedste løsning på problemstilling.

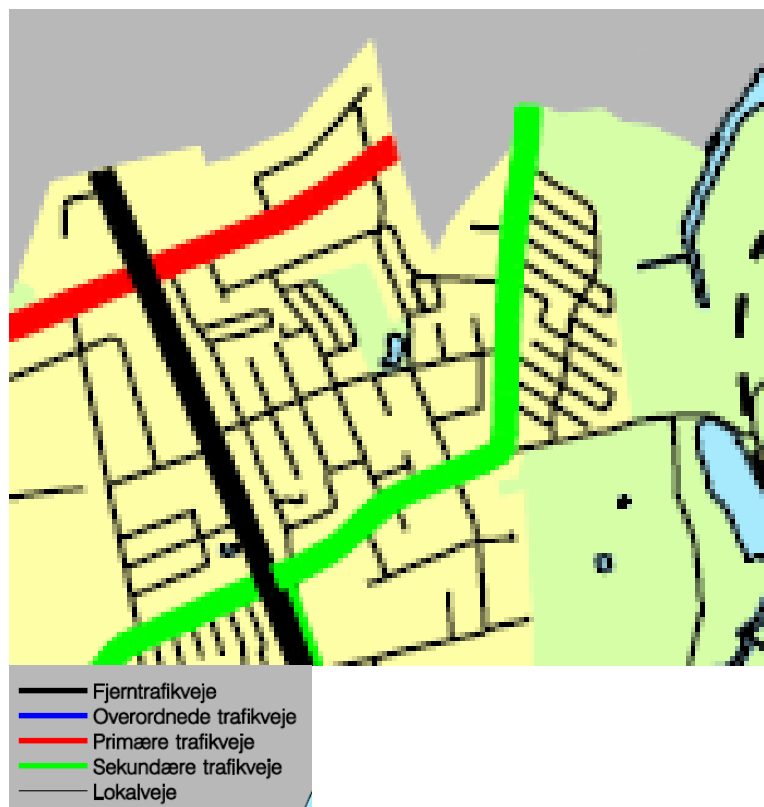


Fig. 1 Klassifikation af vejene i området (lokalveje eller trafikveje)

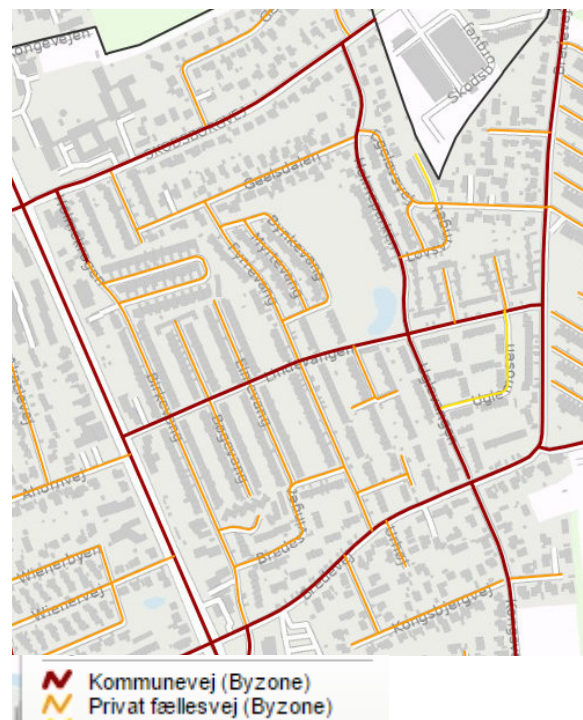


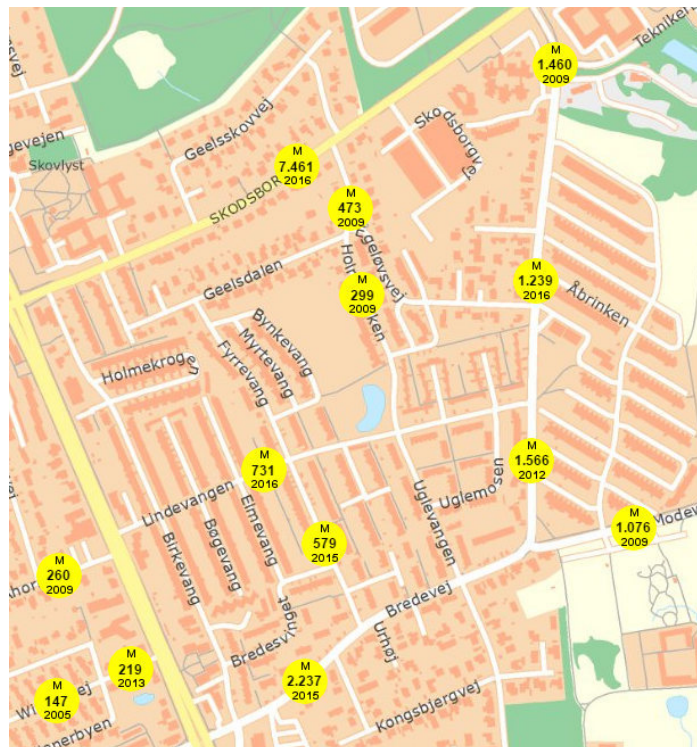
Fig.2. Status for vejene i området (offentlige veje og private fællesveje)

Fyrrevang er den eneste lokalvej i området, der giver adgang mod syd mellem Lindevangen og Bredevej. Der er en række lokalveje (Birkevang, Elmevang og Uglevangen), som er lukkede veje, hvilket er uhensigtsmæssigt, da det medfører, at lokaltrafikken mod syd dermed bliver koncentreret på Fyrrevang fremfor på flere lokalveje.

Uglevangen er lukket mod syd for at skabe sikker krydsning for skoleelever fra nord over Bredevej til Kongevejens Skole.

Da Lindevangen er en offentlig vej, vil trafikken fra Lindevangen, som går via Fyrrevang, til den offentlige vej Bredevej blive betegnet som gennemkørende trafik i privatvejslovens forstand, selvom den faktisk er lokaltrafik.

Trafiktællinger i lokalområdet viser, at der ikke er meget trafik på lokalvejene se fig. 3



Trafiktal på trafik- og lokalveje i området i tal:

Skodsborgvej (off.)	v.f. Holmeparken	ÅDT 7461
Bredevej (off.)	s.f. Teknikerbyen	ÅDT 1460
Bredevej (off.)	n.f. Egeløvsvej	ÅDT 1239
Bredevej (off.)	s.f. Lindevangen	ÅDT 1566
Bredevej (off.)	v.f. Kongebjergsvej	ÅDT 2237
Holmeparken (off.)	n.f. Geelsdalen	ÅDT 473
Holmeparken (off.)	s.f. Egeløvsvej	ÅDT 299
Lindevangen (off.)	v.f. Fyrrevang	ÅDT 731
Fyrrevang (pri.)	n.f. Bredesvinget	ÅDT 579

Fig 3: Gennemførte trafiktællinger (Motorkøretøjer, Årsdøgns trafik^x) (ÅDT), Årstal)

^x) Årsdøgns trafik – gennemsnitlig trafik på et døgn, i begge retninger.

Nummerskrivningsanalyse

For at få kortlagt den gennemkørende trafik, er der i maj 2016 gennemført en nummerskrivningsanalyse ("Virum, nummerskrivningsanalyse, 27.5.2016), hvor ind- og udkørende biler er registreret på lokalvejene i et område afgrænset af Kongevejen, Bredevej og Skodsborgvej. Ind- og udkørende biler er talt de 8 mest belastede timer på et døgn, henholdsvis kl. 07-11.00 og kl. 14 - 18.00. Resultatet af nummerskrivningsanalysen viser at mere end 50% af trafikken på den sydlige del af Fyrrevang er gennemkørende mellem Lindevangen og Bredevej. Den viser også, at det primært er trafikken inden for lokalområdet (lokalvejene afgrænset af Kongevejen, Bredevej og Skodsborgvej), der benytter Fyrrevang.

Analyse af konsekvenser for lokaltrafikken ved vejlukning af Fyrrevang

Med baggrund i nummerskrivningsanalysen har Forvaltningen fået undersøgt konsekvenserne for lokaltrafikken i området, såfremt at Fyrrevang bliver lukket ("Virum, lukning af Fyrrevang, rev. 18.11.2016"). Undersøgelsen viser, at den trafik, som kommer inden for området og som tidligere har kørt ad Fyrrevang for at komme syd for området, som en konsekvens af en vejlukning af Fyrrevang enten skal ud på Bredevej via Lindevangen eller via Egeløvsvej. Det er i undersøgelsen forudsat, at trafikken vil vælge samme vej tilbage, selvom det måske for nogle borger vil være nemmere at køre fra Kongevejen til Lindevangen på vejen fra syd mod nord.

Lindevangen er en offentlig vej og kan klare, at mere af lokaltrafikken kører denne vej. Egeløvsvej er en privat fællesvej, her forventes trafikken at stige med 80% i de 8 mest belastede timer (fra 67 til ca. 120 køretøjer sammenlagt for begge retninger).

En konsekvens af lukning af Fyrrevang er også, at der vil komme en øget trafik på Bredevej i krydset med Uglevangen og Kongsvænget, som er meget benyttet skolevej for elever til Kongevejens skole. Det forventes, at trafikken stiger med 20% om morgenen fra kl. 7 - 8 (fra 294 til ca. 360 køretøjer sammenlagt for begge retninger).

De første resultater af skolevejsanalysen viser, at krydsningerne af Lindevangen ved Uglevangen og Bredevej ved Uglevangen er meget brugt af børn fra hele lokalområdet nord for Bredevej til Kongevejens skole. Forvaltningen er meget påpasselig med at lede mere trafik forbi disse krydsningspunktet uden at sikre sig at det ikke går ud over trygheden for skolebørnene.

Forvaltningens løsningsforslag:

Da den sydlige del af Fyrrevang har mere end 50% gennemkørende trafik på vejen skal Kommunalbestyrelsen jf. privatvejsloven enten optage vejen som offentlig, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den almene færdsel på den private fællesvej, så den kommer under 50 pct.

Forvaltning kan se 6 løsningsmuligheder, som alle er listet op i nedenstående skema med fordel, ulemper, konsekvenser, berørte ejendomme og overslagspriser i forvaltningens prioriteret rækkefølge.

Løsning	Fordele	Ulemper	Konsekvenser	Berørte ejendomme	Overslagspriser
1: Lindevangen, Holmeparken, Uglevangen og en del af Holmekrogen nedklassificeres til privat fællesvej	- Når vejene har samme status er der jf. privatvejsloven ikke gennemkørende trafik på Fyrrevang - Lave trafiktal på alle veje og fremstår alle som boligveje - de bør have samme status.	- Trafikmængden på Fyrrevang ændres ikke	- Kendelse om nedklassificering (4-6 år) - Vedligeholdelse af vejene overgår til grundejerne langs vejen. - Evt. midlertidige foranstaltninger på Fyrrevang	Tilgrænsende ejendomme til Lindevangen, Holmeparken, Uglevangen og del af Holmekrogen (evt. tilgrænsende ejendomme på Fyrrevang)	100 - 200.000 kr. (tilstandsrapporter og berigtigelse af matrikler i forbindelse med opklassificering) 100-150.000 kr. for bump på Fyrrevang
2: Åbning af eksisterende vejlukninger mod syd på Birkevang og Elmevang	- Mere hensigtsmæssig trafikafvikling til/fra området - Trafikken forventes at falde på Fyrrevang, da trafikken mod syd vil blive koncentreret på 3 veje frem for kun på en vej.	- Birkevang og Elmevang vil få mere trafik	- Kendelse om åbning af vejlukninger - Fjernelse af vejlukning og etablering af fartdæmper på Fyrrevang, Birkevang og Elmevang f.eks. 2-3 bump ca. 100-150.000 kr.)	Kendelse til tilgrænsende ejendomme på Birkevang, Elmevang og Fyrrevang	300 - 450.000 kr. (100 - 150.000 kr. pr. vej)

3: Lukning af Fyrrevang (nord for Bredesvinget) ¹⁾	- Den gennemkørende trafik fjernes fra Fyrrevang	- Trafikken flyttes til andre veje, herunder andre private fællesveje som f.eks. Egeløvsvej - Giver mere trafikken forbi vigtig skolevejskrydsning på Lindevang og Bredevej	- Anlæg af vejlukning inkl. Vendeplads på Fyrrevang - Sikring af den cyklende og gående skolevejstrafik på krydsningspunkterne Bredevej/Uglevangen og Lindevangen/Uglevangen (afhængig af valg af løsning - fra tydeliggørelse af krydsningspunkt op til lysregulering - bør undersøges nærmere) - Evt. vejlukning af den private fællesvej Egeløvsvej (ca. 100.000 kr. + køb af areal til vendeplads)	Hele området – Kendelse til tilgrænsende grundejer på Fyrrevang samt høring/ orientering af alle grundejer i området.	100 - 150.000 kr. på Fyrrevang evt. 100 - 350.000 kr. (inkl. køb af areal til vendeplads 20-30 m ²) 150.000 - 1.500.000 kr. (afhængig af valg af løsning - fra tydeliggørelse af krydsningspunkt op til lysregulering)
4: Fyrrevang ensrettes nord for Bredesvinget frem til Lindevangen, således at der kun må køres mod nord. ²⁾	- Trafikken fra nord fjernes fra Fyrrevang. (Dvs. alt færdslen fra Lindevangen og sydpå ad Fyrrevang) - Forslaget har sandsynligvis ikke lige så store trafikale konsekvenser for andre veje, som ved forslag 3. Det bør undersøges nærmere.	- Trafikken flyttes til andre veje, herunder andre private fællesveje som f.eks. Egeløvsvej - Giver mere trafikken forbi vigtig skolevejskrydsning på Lindevang og Bredevej. - Ensretningen gælder også for cyklister	-Ensrettede veje giver omvejskørsel som ved en vejlukning, men ikke i lige så stort omfang. -Der er tendens til at der køres hurtigere på ensrettede veje. -Cyklister overholder ofte ikke ensretninger. -Der skal foretages indsnævringer af Fyrrevang ved Lindevangen. - Evt. afværgeforanstaltninger grundet omvejskørsel- se forslag 3.	Hele området – Kendelse til tilgrænsende grundejer på Fyrrevang samt høring/ orientering af alle grundejer i området.	100.000 kr. til anlæg, skiltning mv. Evt. afværgeforanstaltninger som i forslag 3.

5: Bump på Fyrrevang	- Kan få bilisterne til at vælge en anden vej	- Det er ikke sikret at løsningen flytter trafikken fra Fyrrevang	- Kendelse om bump - Etablering af bump - (2-3 bump ca. 100.000 - 150.000 kr.)	Tilgrænsende ejendomme til Fyrrevang (ca. 42 stk.)	100 - 150.000 kr.
6: Fyrrevang (og måske dele af Bredesvinget) opklassificeres til offentlig vej	- Ingen trafikale fordel. Kommunen får vedligeholdelsen af vejen	- Den gennemkørende trafik på Fyrrevang vil ikke blive fjernet, men vil i lovens forstand være ok da vejen er offentlig vej. - Sagen kan danne præcedens i forhold til lignende sager i kommunen.	- Kendelse om opklassificering efter Forvaltningsloven - Vedligeholdelsen overgår til kommunen	Tilgrænsende ejendomme til Fyrrevang (ca. 42 stk.) og evt. ejendomme til Bredesvinget (ca. 34 stk.)	10-20 kr./ m ² / år eller 55.000-109.000 kr./år

- 1) Lukning af Fyrrevang kan evt. udføres som et forsøg i en periode. Dette kræver at der opsættes nye midlertidige skilte og afmærkning, samt afspærring af Fyrrevang. Det vil ikke være muligt at etablere en midlertidigt vendeplads nord for lukning, hvilket komme til at betyde at bilerne skal vende i beboernes indkørsler. Renovation, brand og redning skal ændre deres ruter midlertidigt. Før, under og efter forsøget skal konsekvenserne for trafikken og skoleeleverne kortlægges via forskellige undersøgelser bl.a. trafiktællinger. Dette kræver en del information og dialog med grundejerne i området samt en del sagsbehandling. En midlertidige lukning af Fyrrevang kræver samme sagsbehandling, som en permanent løsning. Overslagsmæssigt vil et forsøg med vejlukning af Fyrrevang koste 100.000 kr. for midlertidig vejlukning og skiltning, samt trafiktællinger mv. og databehandling.
- 2) Ensretning af Fyrrevang kan evt. udføres som et forsøg i en periode, jf. skitse nedenfor.

Dialog med grundejerne:

Resultatet af analyserne er forelagt for grundejerne på Fyrrevang ved møde den 9.11.2016. Efterfølgende har de haft mulighed for at komme med kommentarer og løsningsforslag.

Forvaltningen har modtaget følgende 4 henvendelser fra grundejerne på Fyrrevang:

- a) Samlet tilbagemelding fra 27 grundejere på Fyrrevang med ønsket om en vejlukning på Fyrrevang ved Bredesvinget (bilag)
- b) en grundejer foreslår, at Fyrrevang lukkes samt at eksisterende vejlukninger ved Birkevang, Elmevang og Uglevang åbnes. (bilag)
- c) en grundejer foreslår, at Fyrrevang lukkes eller alternativt, at eksisterende vejlukninger åbnes op (bilag)
- d) en grundejer foreslår, at der etableres signalanlæg i krydset Kongevejen/Lindevangen (bilag)

Ad a) For at fjerne den gennemkørende trafik fra den private fællesvej, kan vejen lukkes. Konsekvenserne er dog, jf. afsnittet om *"konsekvenser af en vejlukning af Fyrrevang"* at Lindevangen (offentlig vej) og Egeløvsvej (privat fællesvej) vil få øget trafik. Dette kan betyde, at der også skal iværksættes tiltag på Egeløvsvej. Ligeledes forventes en stigning i trafikmængden på ca. 20% om morgenen på Bredevej i krydset med Kongsvænget og den lukkede vej Uglevang. På dette sted ligger et meget benyttet ureguleret krydningspunkt (fodgængerfelt og indsnævring af vejen), som anvendes af alle de skoleelever, der kommer nord fra med retning mod Kongevejens skole. Denne stigning i trafikken på Bredevej vil øge utrygheden for eleverne.

Grundejerne vurderer, at en vejlukning af Fyrrevang vil medføre at flere vælger at cykle og gå til skole frem for at køre bil. Det er forvaltningens vurdering at en vejlukning ikke vil medføre disse adfærdsændringer.

Ad b) Den gennemkørende trafik på Fyrrevang vil blive fjernet, men flyttet til andre private fællesveje. Det vil stadig være et u hensigtsmæssigt vejnet, hvor trafikken mod syd er koncentreret på få private fællesveje samt en meget benyttet skolevej for lette trafikanter.

Ad c) Som a). Forvaltningen har også peget på at åbne Birkevang og Elmevang for at trafikken mod syd fordeles på flere veje og denne løsning kan med fordel kombineres med nedklassificering af de offentlige vej i området.

Ad d) En signalregulering på dette sted vurderes ikke at være en hensigtsmæssig løsning. Kongevejen er en fjerntrafikvej med en årsdøgnstrafik på ca. 25.000 bilister. Signalet vil give alle trafikanterne på Kongevejen et potentielt ekstra stop for rødt og derved en mulighed for at dreje ind i området på begge sider af Kongevejen. Forvaltning vurderer at denne løsning umiddelbart kunne medføre øget trafik i området, da det vil være nemmere for bilister at skyde genvej i gennem området.

Lyngby-Taarbæk Kommune
Virum
Lukning af Fyrrevang

NOTAT
26. oktober 2016
PN/TVO
Rev. 18. november 2016

Indholdsfortegnelse

1	Baggrund	2
2	Nuværende trafik	4
3	Placering af vejlukningen.....	7
	3.1 Vejlukning ved Lindevangen (gul)	7
	3.2 Vejlukning ved Bredevej (rød)	7
	3.3 Vejlukning ved Bredesvinget (Grøn)	7
	3.4 Anbefaling.....	7
4	Fremtidige trafikstrømme	9

1

Baggrund

Med udgangspunkt i en nummerskrivningsanalyse foretaget i maj 2016, som bl.a. viser, at der er en stor mængde gennemkørende trafik på Fyrrevang, har Lyngby-Taarbæk Kommune anmodet Via Trafik om at se på muligheden for en vejlukning på den sydlige del af Fyrrevang.

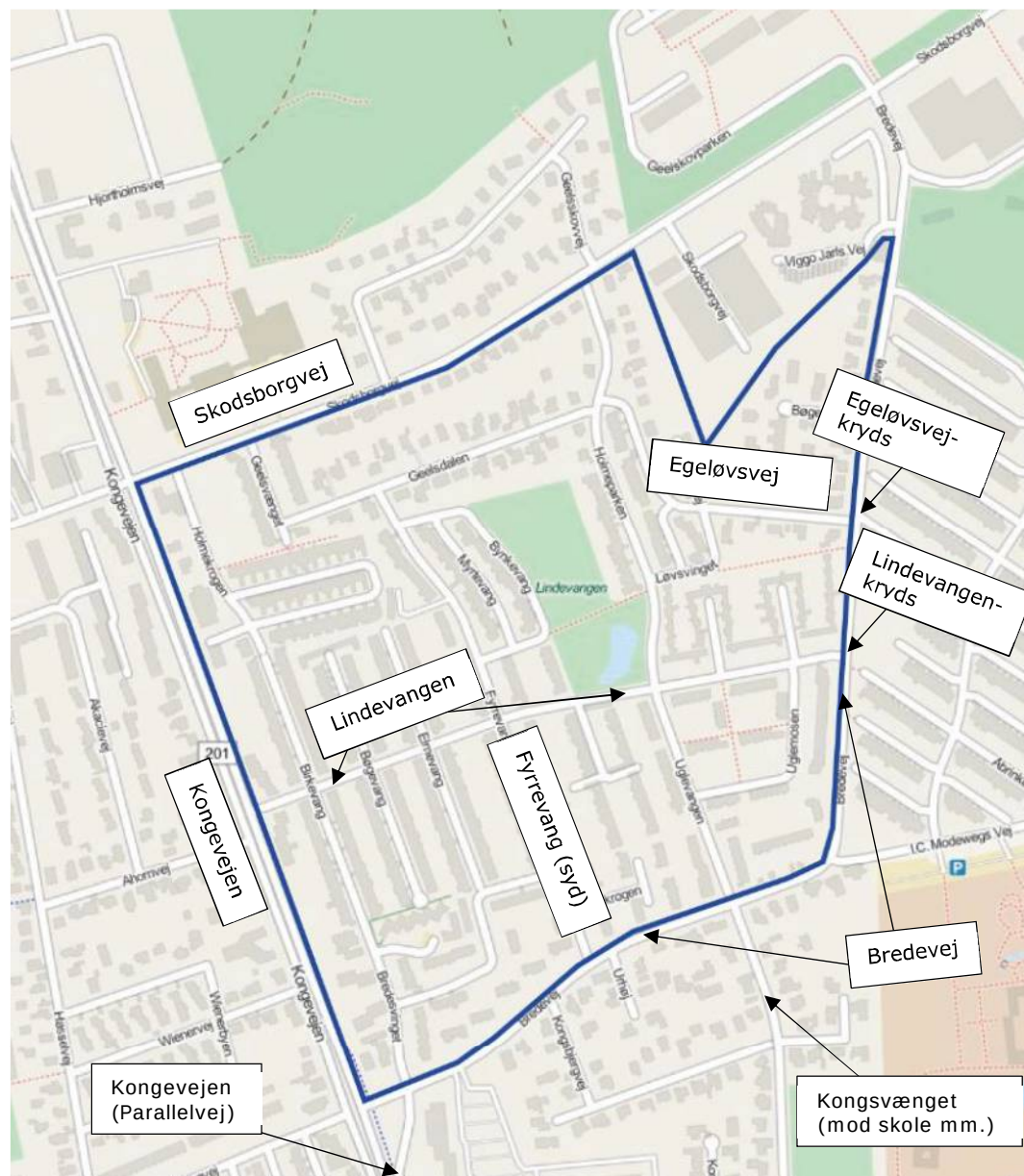
Kommunen ønsker belyst, hvor der er mulighed for at lukke Fyrrevang samt at få en vurdering af konsekvenser for de omkringliggende veje.

Figur 1 på næste side viser området, der er blevet analyseret, og de veje, som specifikt nævnes i notatet, er vist.

Nummerskrivningsanalysen viser, at 52% af trafikken gennem den sydligste del af Fyrrevang er gennemkørende og uvedkommende. Fyrrevang er en privat fællesvej.

Størstedelen af den gennemkørende trafik kommer fra området, som er markeret på figur 1 på næste side.

Syd for boligområdet er placeret en række virksomheder samt Kongevejens skole.



Figur 1: Oversigtskort, som viser de væsentligste veje.

2

Nuværende trafik

Nummerskrivningsanalysen fra maj 2016 viser, at der på den sydlige del af Fyrrevang kører 168 gennemkørende køretøjer i sydgående retning, og 73 gennemkørende i nordgående retning.

Nummerskrivningsanalysen blev foretaget torsdag d. 14 april 2016 i tidsrummene mellem 07.00 og 11.00 og fra kl. 14.00 til 18.00. Det vurderes, at trafikmængden uden for disse perioder er begrænset.

Langt størstedelen af den gennemkørende trafik på Fyrrevang er trafikanter som kommer til/kører fra området inden for den blå markering på figur 1.

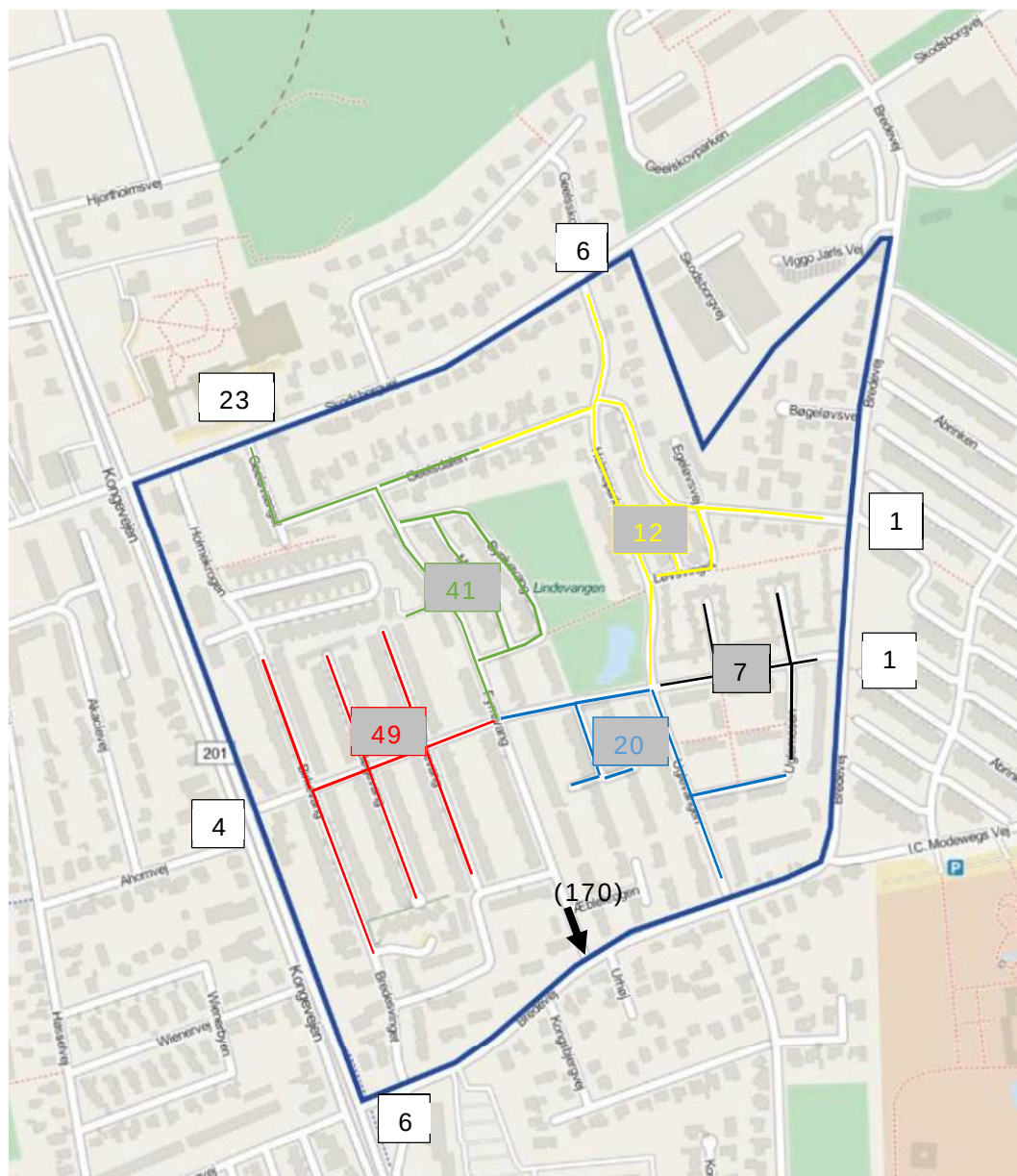
41 ud af de 174 gennemkørende køretøjer (23,5%), som er registreret kørende ud på Bredevej fra Fyrrevang syd, er kommet udenfor det markerede område. De resterende 76,5% af køretøjerne, kommer fra det markerede område.

Af de gennemkørende, der kommer uden for området, kommer de fleste fra Skodsborgvej og drejer ind på Geelsvænget.

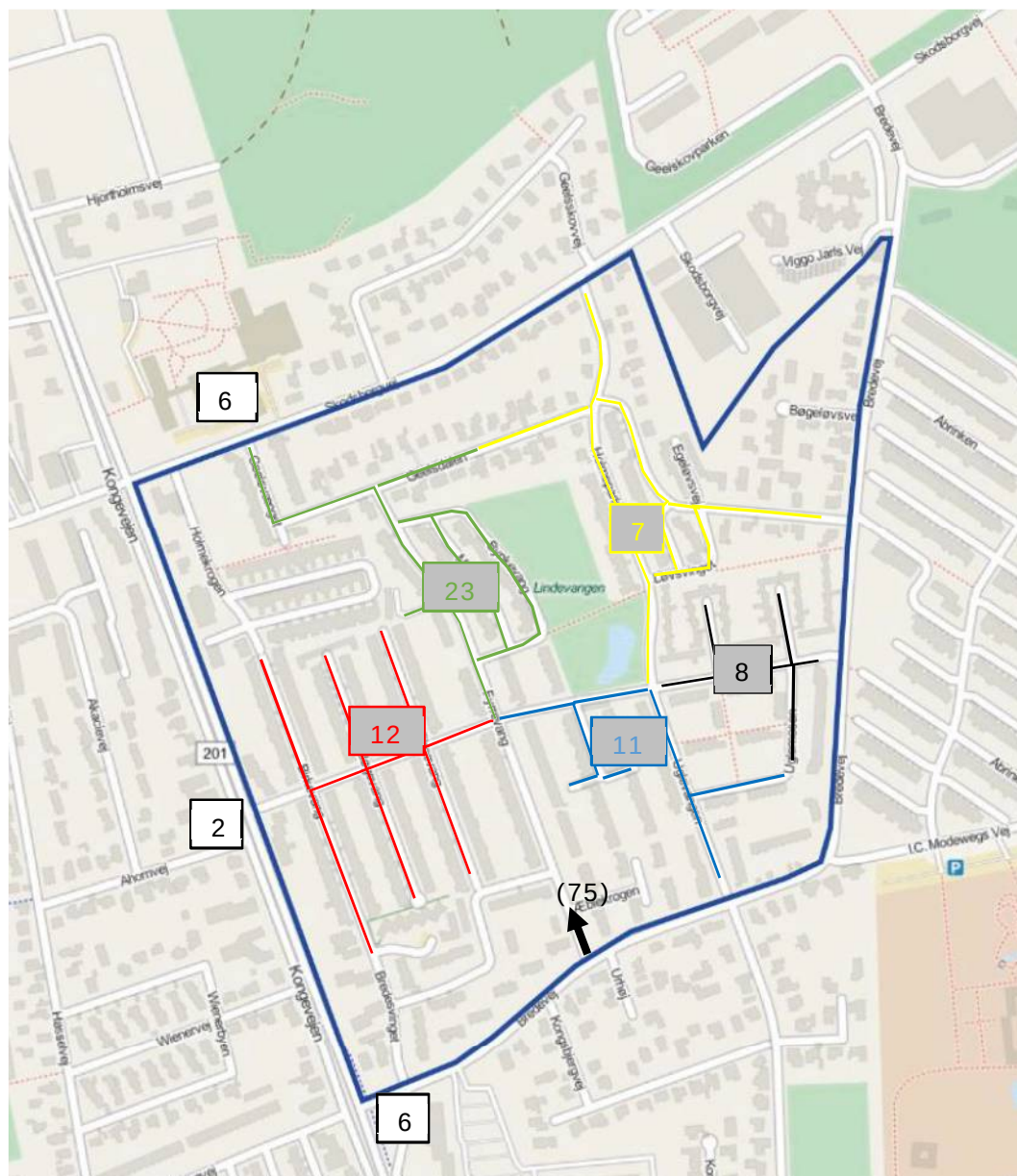
Figur 2 på næste side viser, hvorfra de gennemkørende køretøjer kommer fra. Figur 3 på side 6 viser, hvor de indkørende køretøjer kører hen.

For at komme fra boligområdet og mod syd må bilisterne køre ad den gennemgående fordelingsvej Lindevangen. Derfra kan de dreje mod syd ad Fyrrevang eller køre mod øst og fortsætte syd på ad Bredevej.

Trafikanter med mål syd for Sorgenfri kan med fordel køre nordpå til Skodsborgvej, og køre på Kongevejen i krydset Kongevejen/Skodsborgvej og fortsætte ad Lyngby omfartsvej.



Figur 2: Kortlægning af de nuværende trafikstrømme af gennemkørende trafik, som kører **ud** fra Fyrrevang til Bredevej (markeret med sort pil). Hvide bokse angiver trafik, som kommer ude fra, de grå bokse viser trafik som genereres inde i området. (kl. 07.00 - 11.00 og kl. 14.00 - 18.00)

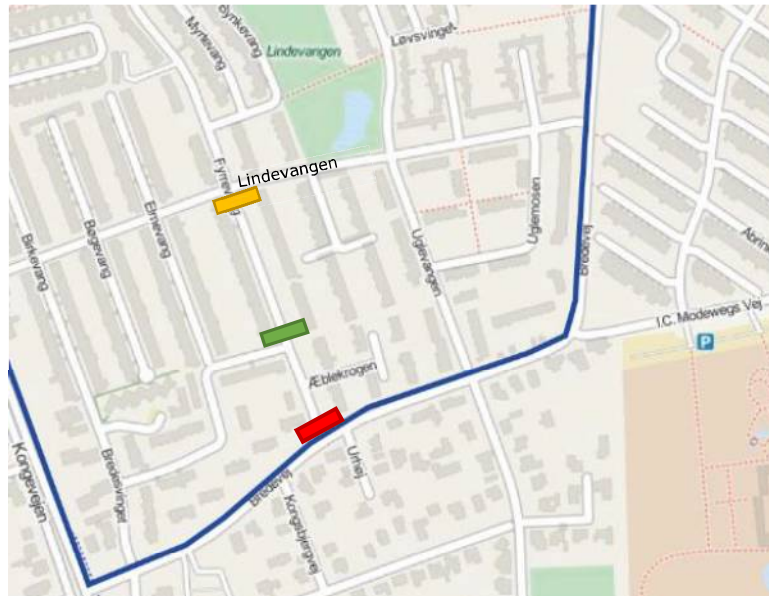


Figur 3 Kortlægning af de nuværende trafikstrømme af gennemkørende trafik, som kører **ind** på Fyrrevang fra Bredevej (markeret med sort pil). Hvide bokse angiver trafik, som forlader området, de grå bokse viser trafik som har mål inde i området. (kl. 07.00 - 11.00 og kl. 14.00 - 18.00)

Der er mest gennemgående trafik igennem området fra nord mod syd. Fra syd mod nord er der ikke samme behov for at køre ad Fyrrevang, da det fra syd er muligt at køre fra Kongevejen og ind på Lindevangen og derfra videre til de øvrige veje i området.

3 Placering af vejlukningen

Der er tre steder på den sydligste del af Fyrrevang, hvor det ville være oplagt, at lukke vejen af. Disse er vist på Figur 4. I krydset ved Lindevangen (gul), i krydset med Bredevej (rød) samt umiddelbart nord for Bredesvinget (grøn).



Figur 4: de tre mest sandsynlige placeringer af vejlukning på Fyrrevang.

3.1 Vejlukning ved Lindevangen (gul)

Ved at lukke vejen i krydset ved Lindevangen skal trafikanter til Fyrrevang, som kommer fra nord, køre rundt om boligområdet langs Bredevej. Ligeledes skal trafikanter fra Fyrrevang, der skal mod nord, køre ad Bredevej.

3.2 Vejlukning ved Bredevej (rød)

Ved at lukke vejen i krydset med Bredevej ledes den gennemgående trafik ad Bredesvinget. Dette vil primært aflaste den del af Fyrrevang, som ligger syd for Bredesvinget, mens den gennemkørende trafik på resten af strækningen antages at forblive uændret.

3.3 Vejlukning ved Bredesvinget (Grøn)

En lukning af Fyrrevang umiddelbart nord for Bredesvinget vil betyde omvejskørsel for de beboere, som er bosiddende syd for lukningen, og skal mod nord. Ligeledes vil beboere syd for Bredesvinget, der skal mod nord, få en omvej.

3.4 anbefaling

Det vurderes, at det bedste sted at lukke Fyrrevang af er nord for Bredesvinget. På den måde fjernes den gennemkørende trafik og samtidig generes beboerne på Fyrrevang og Bredesvinget mindst muligt.

Umiddelbart nord for Bredesvinget er der allerede udmatrikuleret et areal til vendeplads. Dette understøtter, at vejlukningen placeres mellem Bredesvinget og Lindevangen.



Figur 5: Udmatrikulering til vendeplads på Fyrrevang umiddelbart nord for Bredesvinget.

4

Fremtidige trafikstrømme

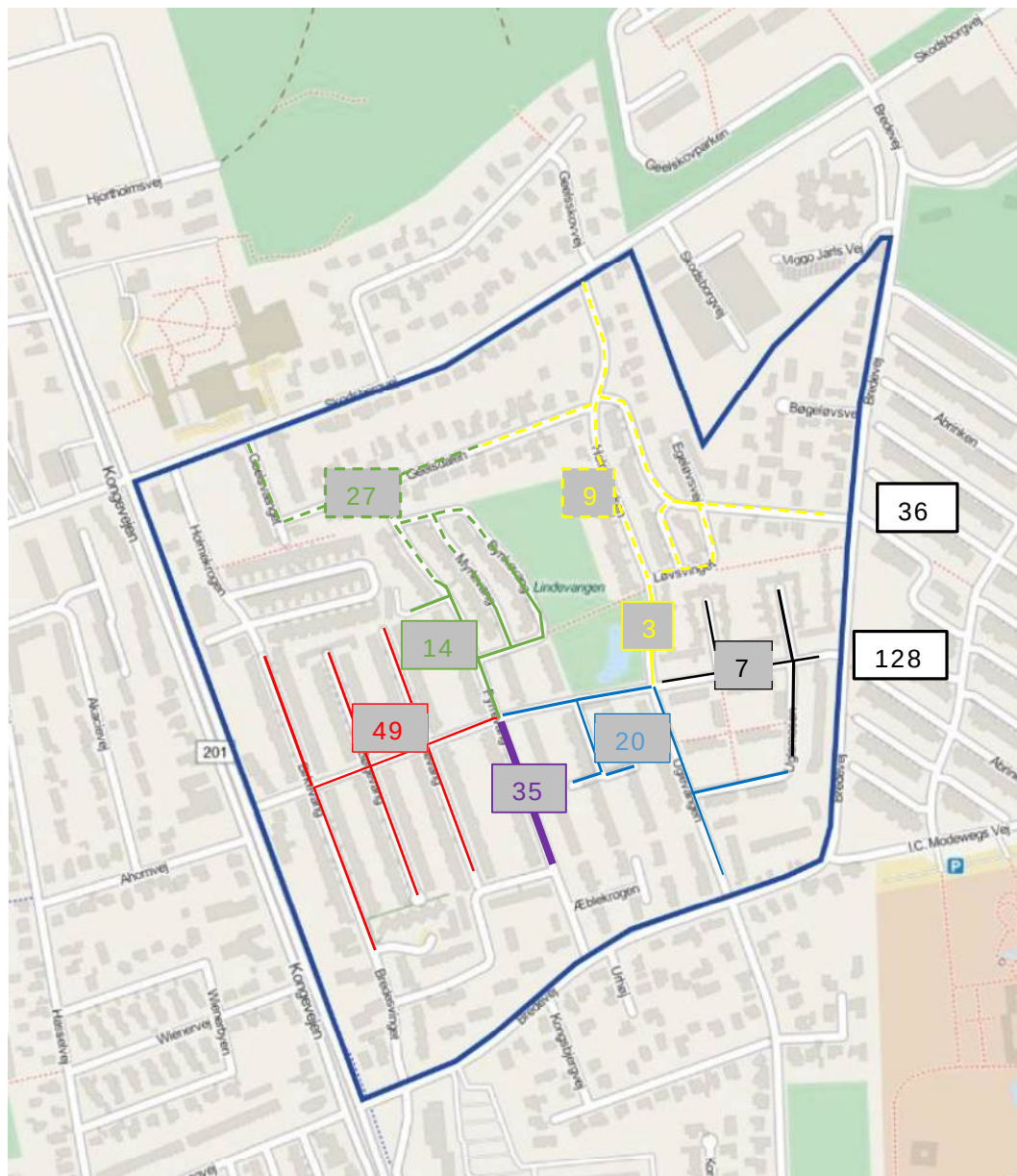
I det følgende beskrives konsekvenserne af at lukke Fyrrevang nord for Bredesvinget.

Den trafik, som kommer inden for området og som tidligere har kørt ad Fyrrevang for at komme syd for området, skal som konsekvens af en lukning af Fyrrevang enten ud på Bredevej ved Lindevangen eller ved Egeløvsvej.

Områderne nord for Lindevangen vurderes at generere trafik til både Egeløvsvejkrydset og Lindevangenkrydset.

Det vurderes, at trafikken, som kommer fra området udenfor det markerede område, fremover vil finde andre veje uden for området.

På figur 6 på næste side er de forventede trafikmængder efter lukningen fra de enkelte områder ud af området angivet.



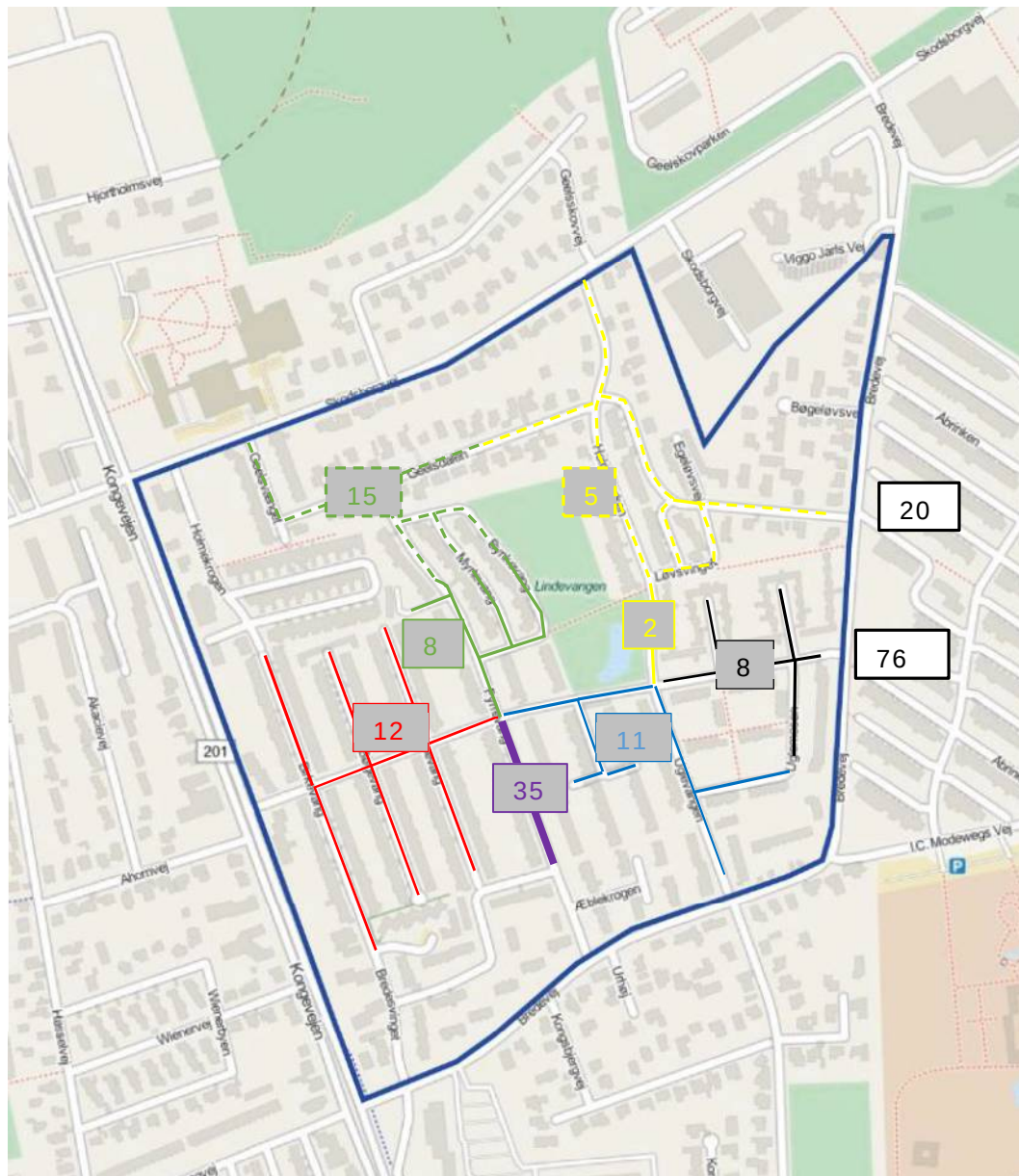
Figur 6: Fordeling af den gennemgående trafik mod syd på Egeløvsvej (nord for stiplede linje) og Lindevangen (syd for stiplede linje). (kl. 07.00 - 11.00 og kl. 14.00 - 18.00)

Som det fremgår af figur 6 vurderes en lukning af Fyrrevang at give 36 ekstra køretøjer ud på Bredevej i krydset med Egeløvsvej og 128 ekstra køretøjer ud fra Lindevangen.

Den indkørende trafik antages at fordele sig på tilsvarende vis som den udkørende. Den indkørende trafik er vist på figur 7 på næste side.

I forhold den indkørende trafik skal det bemærkes, at der også er reel mulighed for, at bilister fra syd kan vælge at benytte Kongevejen og svinge til højre ad Lindevangen frem for at køre ad Bredevej og svinge ind på den østlige del af Lindevangen. Det er på baggrund af nummerskrivningsanalysen ikke muligt at fastlægge, hvor stor en andel, der vil gøre det. I det videre

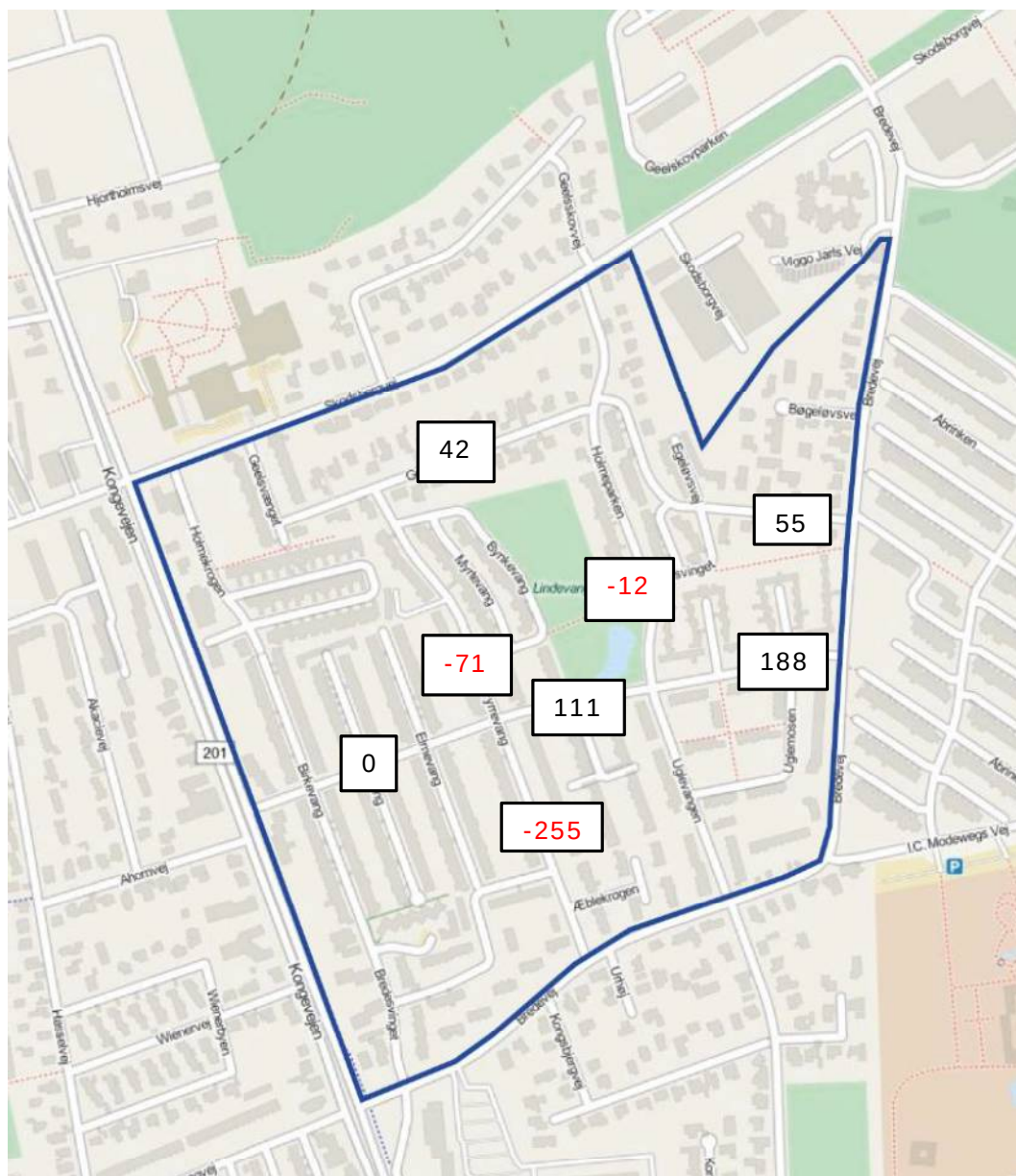
arbejde er det derfor antaget, at alle kører ind ad den østlige del af Lindevangen for at synliggøre den maksimale ekstra belastning.



Figur 7: Fordeling af den gennemgående trafik fra syd på Egeløvsvej (nord for stiplede linje) og Lindevangen (syd for stiplede linje). (kl. 07.00 - 11.00 og kl. 14.00 - 18.00)

På figur 6 og figur 7 ses trafikmængderne fra de enkelte delområder efter en lukning af Fyrrevang. Nogle af delområderne belastes yderligere som følge af lukningen, mens andre områder belastes mindre.

Lindevangen og Egeløvsvej forventes at være de veje, som får øget trafikmængde som følge af en vejlukning på Fyrrevang. Figur 8 på næste side viser den samlede ændring i trafikmængden på de enkelte vejstrækninger.



Figur 8: Samlet ændring i trafikmængde på de enkelte strækninger som følge af vejlukningen.

Ændringerne, der er vist på figur 8, baserer sig på sammenligning af trafiktallene i figur 2 og 3 med trafiktallene i figur 6 og 7. I det følgende opgøres de bagvedliggende beregninger:

Fyrrevang syd

Før: $170 + 75 = 255$

Efter: 0 (de 35 ind og ud medregnes ikke, da de også kørte på strækningen tidligere)

Difference: -255

Lindevangen vest

Før: $49+12 = 61$

Efter: $49+12 = 61$

Difference: 0

Fyrrevang nord

Før: $6+23+41+23 = 93$

Efter: $8+14 = 22$

Difference: -71

Lindevangen midt

Før: $6+12+1+1+7+20+11+7+8 = 73$

Efter: $49+35+14+20+11+35+8+12 = 184$

Difference: 111

Geelsdalen

Før: 0

Efter: $15+27 = 42$

Difference: 42

Egeløvsvej

Før: 1

Efter: $27+9+15+5 = 56$

Difference: 55

Holmeparken

Før: $6+12+1+7 = 26$

Efter: $5+9 = 14$

Difference: -12

Lindevangen øst

Før: $7+1+8 = 16$

Efter: $49+35+14+20+3+7+12+8+35+11+2+8 = 204$

Difference: 188