

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 16-04-2024

Mødedato Tirsdag d. 16. april 2024 kl. 16:15

Mødested Mødelokale C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus (Beslutning).....	4
Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand (Beslutning) (Genforelæggelse).....	13
Forslag til tillæg 9 til Spildevandsplan 2014-2018 vedrørende Lyngby Stadion (Beslutning).....	17
Slukning af hver 2. gadelampe – tilbagetrækning af beslutning (Beslutning).....	20
Parkeringsstrategi - Vision, mål og indsatser (Beslutning) (Genforelæggelse).....	23
Revurdering af overfladebelægning (OB) på villaveje - Tilbud fra rådgiver (Beslutning).....	29
Kongevejen 93 – Arealreservation til rampe og resultat af trafik- og parkeringsanalyser (Beslutning)	31
Fortsat lukning af Kornagervej (Beslutning).....	34
Trafik- og hastighedsdæmpende foranstaltninger i Nørregade (Orientering).....	38
Dispensation til tømning af affald fra kl. 6 i Bondebyen (Beslutning).....	40
Større vedligeholdelsesopgaver og bygge- og anlægsprojekter i 2023 (Orientering).....	43
Lundtofte Stationsforplads (Beslutning).....	45
Boelvej 8 - Opsætning af seks nye lysmaster (Beslutning).....	49
Trongårdsvej 22 - Opførelse af nyt drivhus (Beslutning).....	52
Ørholmvej 57 - Til- og ombygning af bevaringsværdig bygning samt terrænregulering indenfor frec	54
Mødekalender 2025 (Beslutning).....	58
Kommende sager.....	61
Meddelelser.....	62
Underskrift protokol.....	67

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Punkt 2: Plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus (Beslutning)

01.02.05-P16-7-21

Resume

DTU har i februar 2024 fremsendt en ny ansøgning om udarbejdelse af en lokalplan for DTU Campus samt revideret trafikrapport og yderligere parkeringsanalyser. DTU ønsker blandt andet en ny bebyggelsesprocent på 60, en reduktion af parkeringsnormen, samt at fortætningszoner i nuværende lokalplan nedlægges, så nybyggeri kan opføres i 6 etager og i op til 33 meters højde på størstedelen af DTU. Sagen forelægges med henblik på igangsættelse af udarbejdelse af lokalplan. Det foreslås, at der blandt andet udarbejdes bestemmelser om landskab, arkitektur og kulturarv samt, at der udarbejdes kommuneplantillæg og miljørapport.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. DTU's ansøgning danner grundlag for igangsættelse af udarbejdelse af en ny lokalplan for DTU Campus, dog foreslås at:
 - a) de eksisterende grønne hovedtræk i gældende lokalplan fastholdes,
 - b) der udarbejdes forslag til lokalplanens konkrete bestemmelser baseret på anbefalingerne i DTUs fremsendte kulturarvsanalyse,
 - c) der udarbejdes analyser af, hvad mulighed for fri placeringer af nye høje bygninger og bygningstyper betyder i forhold til det omgivende byområde og til de bærende principper for DTU i Koppels og Nørgårds oprindelige bebyggelsesplan,
 - d) der udarbejdes et skitseprojekt, før der evt. fastlægges bestemmelser om ny informationspavillon i parkeringsalléen.
 - e) der indhentes en udtalelse fra arkitekturrådet, når de overordnede bestemmelser om landskab, arkitektur og kulturarv, herunder 1a-d, er udarbejdet.
2. der udarbejdes kommuneplantillæg om ændring af de generelle rammer, så mulighed for reduktion af parkeringsnormer også gælder for arealer udlagt til universitetsformål i de stationsnære kerneområder på DTU.
3. der udarbejdes miljørapport for lokalplanforslaget.

Problemstilling

Byplanudvalget igangsatte i maj 2021 en ny lokalplan for DTU Campus. Med afsæt i Byplanudvalgets beslutning i maj 2021 og tidligere politiske tilkendegivelser om DTU Campus, har forvaltningen holdt møder med DTU om indholdet i en ny lokalplan for Campus. DTUs tidligere ansøgning blev forelagt til politisk behandling i april 2023, men blev afvist, da udvalgene ønskede en bedre belysning af de trafikale konsekvenser, herunder parkeringsforholdene.

DTU har i februar 2024 fremsendt en ny ansøgning om udarbejdelse af en lokalplan for DTU Campus samt revideret trafikrapport og yderligere parkeringsanalyser. Forvaltningen vurderer, at de forbehold vedrørende trafik, som gjorde, at Byplanudvalget afviste sagen, nu er tilstrækkelig belyst til, at sagen genforelægges. I den nye ansøgning ønsker DTU ikke længere Nordvej åbnet mod Lundtoftevej, ligesom ønsket om reduktion af parkeringsnormen på DTU er ændret fra 1 p-plads pr. 150 m² etageareal til en fastholdelse af den nuværende p-norm på 1 p-plads pr. 100 m² etageareal med en reduktion i antal parkeringspladser på 25% pga. den kommende Letbane. Desuden har DTU suppleret parkeringsanalysen med parkeringstællinger fra september 2023.

Bebyggelsesprocenten for DTU har siden januar 2000 været fastsat til 60 i kommuneplanen. En fremtidig lokalplan med en bebyggelsesprocent på 60 er således i overensstemmelse med gældende kommuneplanramme. Med vedtagelse af den gældende lokalplan 228 for DTU i 2011 var der en restrummelighed på 200.000 m² med en bebyggelsesprocent på 50. Samtidig med vedtagelsen af Lokalplan 228 blev der vedtaget et kommuneplantillæg, nr. 9/2009, hvor parkeringsnormen blev reduceret med 50% fra 1 p-plads pr. 50 m² til 1 p-plads pr. 100 m², og bygningshøjden blev øget fra et etageantal på 3 til en maksimal bygningshøjde på 33 meter.

Til orientering skal der gøres opmærksom på, at By og Land (Landsforeningen for bygnings- og landskabsarkitektur) har i foråret 2023 indgivet et fredningsforslag for DTU's landskab til Slots- og Kulturstyrelsen. Slots- og Kulturstyrelsen har pt. ikke taget fredningsforslaget op til en vurdering, og tidshorizonten for en behandling af sagen ikke er kendt på nuværende tidspunkt.

Ansøgningen

DTU har i februar 2024 fremsendt ny ansøgning om et lokalplangrundlag for DTU Campus med 8 tilhørende bilag (bilag). Ansøgningen indeholder følgende 9 temaer:

Tema 1 – Landskab, arkitektur og kulturarv (se side 5, 16-19)

DTU foreslår, at et af formålene med lokalplanen skal være, at de overordnede landskabelige og arkitektoniske principper fastholdes, så DTU Lyngby campus' kulturarv bevares i den videre udvikling af campus. DTU ønsker arkitektur i menneskelig skala og af høj kvalitet, og ønsker at etablere "inviterende stueetager". DTU har i 2023 fået udarbejdet en kulturarvsanalyse og oplyser, at man ønsker at følge de konkret opstillede retningslinjer i analysen i den fremadrettede udvikling af campus. DTU ønsker at fastholde, at DTU er et landskabeligt campus. Med udgangspunkt i Nørgårds oprindelige landskabsplan ønskes fastlagt retningslinjer for eksisterende og kommende landskabsrum.

Tema 2 - En samlet byggeretsgivende lokalplan (Se side 20-21)

DTU ønsker Lokalplan 228 og Lokalplan 236 ønskes sammenlagt til én byggeretsgivende lokalplan. Restrummeligheden inden for lokalplan 228 er 2 % svarende til ca. 19.000 m² inklusiv godkendte byggerier. Restrummeligheden inden for lokalplan 236 er på 80% svarende til ca. 47.500 m², hvilket ikke giver mulighed for at bygge, der hvor behovet opstår og tæt på den kommende letbane. DTU ønsker at udvikle campus med udgangspunkt i visionen og principperne i DTUs strategisk Campusplan. Der ønskes udbygget omkring torvedannelser og at placere faciliteter med mange brugere nær de eksisterende torvedannelser og bygninger og tæt på den nye letbane.

Tema 3 – Ændring af bebyggelsesprocent og bebygget grundareal (se side 22-23)

Bebyggelsesprocenten ønskes hævet fra de nuværende 50 til 60, og det bebyggede grundareal ønskes hævet fra 25% til 30%. Det betyder at det samlede etageareal øges med ca. 96.000 m². Det foreslås at DTU opdeles i 2 delområde, nord og syd for Anker Engelunds Vej, hvor bebyggelsesprocenten fastsættes til 60, så der sikres en mere ligelig udbygning af campus.

Tema 4 - Justering af højdegrænseplan (Se side 5, 24-41)

DTU ønsker et opgør med de eksisterende netværkscentre. DTU vurderer at netværkscentrene som princip for udviklingen, da disse går imod de grundlæggende tanker fra Koppels og Nørgårds oprindelige plan. De eksisterende fortætningszoner i den nuværende lokalplan 228 ønskes afskaffet. DTU ønsker, at der gives mulighed for en fornuftig udnyttelse af grundarealet, og så det er afstemt med de nye krav til etagehøjder. Der ønskes mulighed for at nybyggeri kan opføres i op til 6 etager på størstedelen af DTU. Det skal medvirke til at DTU kan opretholde sin position som førende internationalt universitet. DTU ønsker mulighed for fri placeringer af nye høje bygninger på størstedelen af Campus. Den maksimale bygningshøjde ekskl. tagteknik ønskes hævet fra nuværende 27 m. til 29 m og højdegrænsen inkl. tagteknik ønskes hævet til maksimalt 33 m. Der foreslås udlagt en randzone med en bredde på 50 m mod Lundtoftevej. Inden for denne zone foreslås bygningshøjden fastsat til 3 etager med en maksimalhøjde på 20 m inkl. tagteknik.

Tema 5 - Ændring af parkerings- og trafikforhold (Se side 42-47)

Med etablering af letbanen lukkes de fire kvadrantveje ved Anker Engelunds Vej og DTU trafikbetjenes fremover via adgang fra Nordvej og Akademivej. Der er udarbejdet en trafikanalyse for den ønskede udbygning på 60 % og de nye trafikale forhold. Generelt vurderer rådgiver, at der kan forventes en tilfredsstillende trafikafvikling, men at der periodevis kan være mindre afviklingsproblemer på Lundtoftegårdsvej ved Helsingørmotorvejens tilslutningsanlæg (nr.15). Ved Lundtofte Skole vurderer rådgiver, at den daglige trafikmængde på Lundtoftevej vil overstige 3000 ved en fuld udbygning i 2040. Det anbefales, at den foreslåede løsning (se side 45) med etablering af en hævet flade med fodgængerovergang og et Torontoanlæg afventer udbygningen af DTU.

På baggrund af etablering af 2 letbanestop på DTU, ønsker DTU en reduktion af den gældende parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 100 m² med 25% på baggrund af kommuneplanens generelle rammer for stationsnære kerneområder. Der er foretaget en parkeringsanalyse, der viser at der generelt, samlet set, er en overskudskapacitet af parkeringspladser. Det vurderes, at der ved en fuld udbygning og med en reduktion af parkeringsnormen på 25% forsat vil være tilstrækkelige parkeringspladser, hvis den fremtidige belægningsgrad er den samme, som i den gennemførte analyse.

Tema 6 - Ændringer af anvendelse i Nørugaards Have (Se side 48 – 51)

DTU ønsker om at opføre tre nye bygninger i 3 etager med en maksimal bygningshøjde på 20 m i det grønne område omkring Nørugaards Have. Bygningerne kunne anvendes til studieboliger, institution eller lignende. Der er udarbejdet volumenstudier af forslaget. Området ligger ca. 120 m fra kommende letbanestop på Akademivej, og området ønskes aktiveret.

Tema 7- Ændring af anvendelsesbestemmelser i parkeringsalléen (se side 52)

DTU ønsker at etablere en pavillon i parkeringsalléen ved letbanestationen på Anker Engelunds Vej. Pavillonen skal være et nyt samlings- og velkomstrum med udadvendte funktioner, cykelhub og institutneutrale funktioner. Den maksimale bygningshøjde foreslås til 20 m inkl. tagteknik, og træække langs kvadrantvejene foreslås bevaret.

Tema 8 - Ændring i områdets anvendelse (se side 53)

DTU ønsker at områdets anvendelsesbestemmelser ændres, så universitetets nærområde tilføjes efter anvendelse af området i mindre omfang til aktiviteter, der har nær tilknytning til DTUs virksomhed. DTU ønsker også at kunne etablere mindre aktiviteter som også tilgodeser universitetets nærområde, hvorfor det foreslås at der efter lokal service tilføjes mindre butikker og caféer.

Tema 9 – Facadematerialer (se side 54-55)

DTU ønsker, ud fra et bæredygtighedsperspektiv, at der gives mulighed for at anvende træ og andre biobaserede materialer til facader. Med biobaserede materialer menes f.eks. kork og ler. Det er ikke intentionen at disse materialer skal være de dominerende på campus.

Miljøscreening

DTU har fremsendt et screeningsnotat (bilag), hvori det vurderes, hvorvidt den kommende lokalplan er omfattet af miljøvurderingsloven. Det vurderes, at forslag til kommende lokalplan 305 skal miljøvurderes efter miljøvurderingslovens § 8, da planlægningen samlet vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt.

Planlægningsmæssige forhold

De nuværende planforhold for ejendommene fremgår af vedlagt bilag (bilag)

Løsninger

Ad. Tema 1 – Landskab, arkitektur og kulturarv

Efter dialog med DTU er der opnået enighed om, at den kommende lokalplan skal indeholde et tema om arkitektur, landskab og kulturarv. Siden DTUs tidligere ansøgning har både Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU sat emnerne højere på dagsordenen. Kommunalbestyrelsen har vedtaget en arkitekturpolitik den 31. august 2023, og DTU har udgivet en Kulturarvsanalyse for DTU Lyngby Campus den 26. juni 2023.

DTU oplyser, i ansøgningens bilag H, at man ønsker at følge de konkret opstillede retningslinjer i kulturarvsanalysen i den fremadrettede udvikling af campus. Forvaltningen er enig med DTU i, at DTU Lyngby Campus repræsenterer en stor landskabelig og arkitektonisk værdi, hvorfor det er oplagt at anvende analysen af arkitektoniske og landskabelige kulturarvsværdier i den kommende planlægning sammen med kommunens arkitekturpolitik.

På den baggrund foreslås det, at der som en del af det kommende lokalplanarbejde udarbejdes udkast til, hvordan de konkret opstillede retningslinjer i kulturarvsanalysen kan udmøntes i lokalplanen, så landskabet, arkitekturen og kulturarven kan respekteres i udviklingen af DTU Lyngby Campus.

For så vidt angår Tema 4 - Justering af højdegrænseplan, der omfatter et forslag fra DTU om et opgør med de eksisterende netværkscentre.

DTU vurderer, at de nuværende netværkscentre som princip for udviklingen, går imod Koppels og Nørgårds oprindelige plan. Dette princip blev indført i lokalplan 228 i 2011 efter ønske fra DTU. Et af formålene med netværkscentre var at styrke identiteten i det enkelte kvadrant og koncentrere campuslivet her, samtidig med at den større tæthed skulle sikre at de store, grønne friarealer på campus kunne friholdes for bebyggelse.

Det nye forslag med mulighed om fri placering af nye høje bygninger er et nyt princip, hvor nybyggeri kan opføres i 6 etager på størstedelen af DTU med en varierende bygningshøjde på 27-33 m afhængigt af terrænkoten, så sigtelinjerne fra Eremitageslotte kan overholdes. Forvaltningen vurderer, at der skal udarbejdes analyser af, hvordan dette princip er i overensstemmelse med de grundlæggende tanker fra Koppels og Nørgårds oprindelige plan. Efterfølgende søges der udarbejdet principper for høje bygningers placering. Desuden skal der udarbejdes retvisende visualiseringer.

Kulturarvsanalyse

Afsnittet om bygninger (side 59 i kulturarvsanalysen), citat: ”Ved nybyggeri bør man være opmærksom på, hvad introduktionen af nye bygningstyper med andre facadeudtryk, andre højder og manglende betoning af planens længde- og tværretning betyder for oplevelsen af campus’ horisontale landskabskarakter. Hvordan relateres der til hovedgrebene, hvad betyder byggeriet for sammenhængen mellem dem (hovedgrebene og nybyggeri) og den retning og orientering som de sammen indstifter? Som det ses på kortet på side 56 (i kulturarvsanalysen), vurderes de strukturerende greb at kunne bruges til at sikre at kommende udbygning bliver en integreret del af helheden. I den forbindelse kan man vurdere om normalbygningstypologien, som en nyfortolkning eller parafrasering, bør reintroduceres, så man får et nyt repetitivt arkitektonisk element, der kan bruges til at understøtte og styrke det ortogonale princip, give retning og orientering til planen og understøtte landskabets horisontalitet.”

Forvaltningen vurderer, at analysen af bygningshøjderne bør tage udgangspunkt i ovenstående indhold i DTUs kulturarvsanalyse". Der skal i forbindelse med lokalplanlægningen udarbejdes principper for en dynamisk bebyggelsesplan, herunder skal det undersøges om sportspladsen og forsøgsarealerne i nord kan inddrages til bebyggelse og/eller udlægges som parkeringsarealer.

Forvaltningen foreslår, at der indhentes en udtalelse fra arkitekturrådet, når de overordnede bestemmelser om landskab, arkitektur og kulturarv er udarbejdet i forslag til lokalplan.

DTU foreslår, at højden af byggeri uden for de foreslåede zoner til byggeri i 6 etager fastsættes til 3 etager med en maksimal højde på 20 m inkl. tagteknik. Forvaltningen vurderer, at de nye krav til etagehøjder i undervisnings- og laboratoriebygninger bør opfyldes. Forvaltningen vurderer, på den baggrund, at den maksimale facadehøjde for nybyggeri i 3 etage bør øges fra 12,5 m til 15,5 m, så kravet til de øgede etagerhøjder imødekommes. Det bør dog undersøges, hvordan en evt. maksimal bygningshøjde på 20 m inklusiv tekniketage vil påvirke den oprindelige bygningstypologi, og hvordan dette samspil kan løses.

Ad. Tema 2 - En samlet byggeretsgivende lokalplan

Forvaltningen er enig med DTU i, at den kommende lokalplan for DTU Campus skal sammenlægge de 2 nuværende lokalplanområder til ét område. Den nye afgrænsning svarer til afgrænsningen af rammeområde 1.7.90 "DTU" i kommuneplanen. Overordnet set er forvaltningen også enig i forslaget om at opdele lokalplanområdet opdelt i to delområder, nord og syd for Anker Engelunds Vej, så det sikres, at ny bebyggelse og tilhørende parkering fordeles jævnt over campus. Det skal dog undersøges nærmere, hvordan der sikres, at der er også fremover vil være byggeret til at kunne udnytte arealerne beliggende inden for den nuværende lokalplan 236.

Ad. Tema 3 - Ændring af bebyggelsesprocent og bebygget grundareal

Bebyggelsesprocenten på DTU er, inklusiv DTUs projekter på vej, på ca. 47 indenfor Lokalplan 228, og ca. 10 % indenfor Lokalplan 236, hvilket svarer til en samlet restrummelighed på ca. 76.500 m² i de nuværende lokalplaner.

En bebyggelsesprocent på 60 er overensstemmelse med den fastsatte bebyggelsesprocent i kommuneplanen. En forøgelse af bebyggelsesprocenten med 10 svarer til ca. 96.000 m². Sammen med den eksisterende restrummelighed vil der være mulighed for at opføre ca. 172.000 m². DTU vurderer, at det vil dække DTU's forventede udbygningsønsker i de næste 10-15 år, hvis den nuværende udbygningstakt med ca. 10.000 m² pr. år. fortsætter. På baggrund af de gennemførte trafikanalyser vurderes en forøgelse af bebyggelsesprocenten til 60 ikke at ville medføre væsentlige u hensigtsmæssige trafikale forhold på og udenfor DTU i forhold til en situation, hvor de nuværende byggeretter udnyttes. Se desuden ad tema 5 om de trafikale forhold.

DTU ønsker også at øge det bebyggede grundareal fra 25% til 30%. En forøgelse af en bygnings fodaftryk vurderes ikke at ville forhindre den fornødne plads til at sikre, at DTU fortsat kan forblive et åbent og grønt campusområde med plads til byrum, i form af torve og pladser mellem husene, samt haverum.

Ad. Tema 4- Justering af bygningshøjden

Se bemærkninger under ad. Tema 1. – Landskab, arkitektur og kulturarv, afsnit 3.

Ad. Tema 5 -Trafikale forhold

Med etablering af letbanen er trafikstrukturen på DTU ændret væsentligt, idet de nord-sydgående kvardrantveje er lukket ved Anker Engelunds Vej.

DTU har tidligere ønsket at åbne Nordvej, for at give en bedre fordeling af trafikken til og fra den nordlige del af DTU, men da tidligere trafikanalyse vist at dette vil medføre en stigning af trafikken på bl.a. på Lundtoftevej er forslaget udgået.

Desuden er forholdet omkring DTUs anlæg af privat vej mellem Nordvej og adgangsvej på ejendommen Lundtoftevej 150 nu løst ved opsætning af en bom på stikvejen, således der ikke længere er adgang mellem Nordvej og Lundtoftevej.

I tilknytning til ny lokalplanansøgning har DTU fået foretaget trafikberegninger og kapacitetsanalyse, hvor trafikafviklingen til og fra DTU er vurderet i en situation med en bebyggelsesprocent på 60% og uden åbning af Nordvej til Lundtoftevej.

Hovedkonklusionerne i trafikanalysen fra oktober 2023 er, at der generelt kan opnås en acceptabel trafikafvikling til/fra DTU. På Lundtoftevej kan der generelt forventes en tilfredsstillende trafikafvikling i begge myldretidsperioder uden nævneværdige afviklingsproblemer. På Lundtoftegårdvej kan der generelt opleves en fin afvikling, men omkring Helsingørmotorvejens til- og frakørsler ved Lundtofte kan der periodisk være mindre afviklingsproblemer i myldretiden. Disse vurderes ikke at være så store, at det vil føre til generelle rutevalgsændringer og dermed evt. yderligere trafikbelastning af Lundtoftevej.

Antallet af bilture er i dag 17.500 og vurderes at stige til 24.200 ved en udbygning med 60%. Trafikken på Lundtoftevej stiger til mellem 3.700 og 8.600 køretøjer i døgnet. Ved Lundtofte skole er trafikken beregnet til 3700 køretøjer i døgnet og mellem Anker Engelunds Vej og Akademivej er trafikken beregnet til 8600 køretøjer i døgnet. Syd for Akademivej stiger antallet af bilture til 11.100. Trafikken på Lundtoftegårdsvej varierer mellem 5.700 og 12.700 køretøjer i døgnet på strækningen.

Angående trafikanalysens vurdering af forholdene ved Lundtofte Skole, hvor det forudses, at den daglige trafikmængde på Lundtoftevej vil overstige 3000 ved en fuld udbygning. Det anbefales, at den foreslåede løsning med ændret udformning af vejen afventer udbygningen af DTU i 2040. Forvaltningen gør opmærksom på at ændringen af de trafikale forhold ikke er budgetlagt.

Parkering

DTU ønskede i tidligere lokalplanansøgning en ændring af parkeringsnormen fra 1. p-plads 100 m² til pr. 150 m² etageareal. Forvaltningen anbefalede, at den gældende parkeringsnorm fastholdes, men at det skulle undersøges nærmere om der kan ske en reduktion som ønsket af DTU, eller undersøgelse af om der evt. kan bruges en reduktion for universitetsformål svarende til kommuneplanens mulighed for en reduktion i antal parkeringspladser med op til 25% i stationsnære kerneområder for erhverv (kontor, detailhandel m.m.) kan bringes i anvendelse.

DTU ønsker i ny ansøgning at fastholde parkeringsnormen på 1. p-plads 100 m², dog med et ønske om en reduktion i antal parkeringspladser på 25% svarende til den mulighed kommuneplanen åbner op for erhverv i stationsnære kerneområder.

Trafikrapporten baserer sig på, at det samlede etageareal på DTU. I dag er ca. 411.200 m², og den nuværende bebyggelsesprocent på ca. på 43. Der er i dag i alt ca. 4.000 p-pladser svarende til ca. 1 p-plads pr. 100 m² etageareal. De 160 p-pladser på Lundtoftevej 150 er dog nu trafikalt adskilt fra resten af området - via bomløsningen.

Ved en udbygning på 60% stiger det samlede etageareal ca. 577.200 m². Med en parkeringsnorm på 1. p-plads 100 m² skal det samlede antal parkeringspladser være ca. 5.800. Hvis der sker en reduktion i antallet af parkeringspladser på 25%, gældende for hele DTUs areal, reduceres parkeringsantallet med 1.450 p-pladser, hvorefter det samlede antal parkeringspladser der skal anlægges vil være ca. 4.350 p-pladser.

DTU har fremsendt en parkeringsanalyse fra september 2023.

Der blev gennemført parkeringsregistrering i februar og marts 2022, i perioden umiddelbart før og efter det danske samfund blev genåbnet efter covid 19. DTU har foretaget supplerende parkeringsanalyser på 6 dage i marts 2023 i forskellige tidsrum. Analysen viser at mange af pladserne har en belægningsgrad mellem 50 og 75 % eller under 50 %. Her vil der som udgangspunkt ikke være problemer med at finde en ledig parkeringsplads. 7 områder har i perioder belægningsprocenter over 85%, og her vurderes det, at der i perioder kan være vanskeligt at finde en ledig parkeringsplads.

Parkeringsregistreringerne er et øjebliksbillede af de tidsrum, hvor registreringen er gennemført. Når der sammenlignes i forskellige perioder, er der flere parametre, der kan/vil have indflydelse på resultatet, i det konkrete tilfælde kan det være, covid 19, midlertidig reduktion i p-kapacitet, vejrlig og evt. aktivitetsniveauet på DTU, der kan variere, når det er forskellige måneder, der registreres. Sammenligningen af de forskellige parkeringsanalyserne viser, at belægningsgraderne varierer, men rådgiver vurderer, at der forsat viser sig et billede af overskudskapacitet af parkeringspladser på DTU.

Forvaltningen vurderer fortsat, at den gældende parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 100 m², som udgangspunkt skal fastholdes, og at der åbnes op for muligheden for, at der kan ske en reduktion i antal parkeringspladser for universitetsformål med op til 25% i stationsnære kerneområder, svarende til de muligheder kommuneplanen giver herfor for erhverv (kontor, detailhandel m.m). Det foreslås, at der udarbejdes kommuneplantillæg, tillæg til de generelle rammer, om mulig reduktion af parkeringsnormer for universitetsformål i stationsnære kerneområder.

DTU har udarbejdet en opgørelse over placeringen af de nuværende ca. 4.005 p-pladser, der fremgår af bilag A. Der er ligeledes angivet mulige område til fremtidige p-pladser, heraf foreslås ca. 500 placeret på det nuværende idrætsanlæg. Der skal i planperioden arbejdes videre med en plan for, hvor de i alt ca. 4.350 p-pladser placeres på campus, heri skal indgå et vist "overflow", som beskrevet i trafikrapporten, så der også tages højde for den gradvis nedlæggelse af eksisterende p-pladser på terræn, som dels vil ske, hvis arealerne anvendes til nybyggeri og eller sløjfes i takt med at arealerne anvendes nye opholdsarealer. DTU skal også endeligt tage stilling til om man ønsker at tilføje en mulighed for at etablere p-huse. De evt. trafikale konsekvenser ved etablering af det viste p-hus ved Fysikvej, skal i givet fald undersøges nærmere

Parkeringshuse

I DTUs strategiske Campusplan er et af de bærende principper, at parkering på terræn gradvist sløjfes i takt med at arealerne anvendes til bygninger og opholdsareal, hvorfor parkering placeres i 10 parkeringshuse i kanten af DTU med vejadgangen fra Lundtoftevej og Lundtoftegårdsvej.

DTU har i den tidlige del af planproces arbejdet med et forslag til et større parkeringshus ved Fysikvej. I den tidligere trafikanalyse blev det på den baggrund anbefalet, at der skulle etableres svingbaner på Lundtoftevej. DTU oplyser dog, at man pt. ikke arbejder videre med dette parkeringshus på baggrund af ønsket om at reducere parkeringsnormen. Et p-hus i 4 etager fremgår dog af oversigt over DTUs pipeline-projekter i bilag A. Det skal afklares i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen, hvorvidt et parkeringshus på Fysikvej indgår som en del af arealet? hvor de i alt ca. 4.350 p-pladser placeres, og om disse tænkes ind i det "overflow, der skal placeres på campus", som nævnt i trafikrapporten.

Ad. Tema 6 - Ændring af anvendelsesbestemmelser i Nørgaards Have

Forvaltningen vurderer, at de eksisterende grønne hovedtræk, som er sikret fastholdt i Lokalplan 228 i pkt. 9.1 – 9.3 samt via kortbilag 5 i lokalplan 228 er blandt de bærende principper i planen, hvorfor disse anvendelsesbestemmelser foreslås fastholdt og videreført i den nye lokalplan. Det vurderes på den baggrund, at der ikke bør tillades nybyggeri omkring Ole Nørgaards Have.

Delområde 3 i den gældende Lokalplan 228 er det grønne område, der er beliggende syd for Akademivej. I lokalplanens pkt. 9.3 er det fastsat, at Ole Nørgaards Have beliggende i delområde 3 som helhed skal bevares. Dels er det grønne område en del af DTU's grønne hovedstruktur, dels er haveanlægget og omgivelserne udpeget som bevaringsværdig i lokalplanen. Endelig vurderes et område på ca. 100 ha, at være af en sådan størrelse, at der også skal kunne være større grønne områder, så som parker og idrætsanlæg, svarende til andre bykvarterer af denne størrelse

Ad. Tema 7 - Ændring af anvendelsesbestemmelser i parkeringsalléen

Forvaltningen vurderer, at det vil være en god idé med en pavillon ved Anker Engelunds Vej, der kan fungere som velkomst til DTU, og hvor man kan orientere sig om beliggenheden af de forskellige funktioner og institutter på DTU. Forvaltningen foreslår dog, at der skal udarbejdes et skitseprojekt, før der evt. fastlægges bestemmelser om ny informationspavillon i parkeringsalléen. I ansøgningen vises en illustration af en pavillon i 1 etage, mens DTU beskriver, at man ønsker mulighed for en pavillon i 3 etager med en maksimal bygningshøjde på 20 m inkl. tagteknik. Der bør arbejdes med at reducere pavillonens størrelse, så denne kan integreres i parkeringsalléen, f.eks. ved at reducere antallet af funktioner i bygningen. Det foreslås, at der udarbejdes et skitseprojekt, før der evt. fastlægges bestemmelser om ny informationspavillon i parkeringsalléen.

Ad. Tema 8 - Facadematerialer

Forvaltningen vurderer, at muligheden for, at der, i begrænset omfang, kan anvendes bæredygtige materialer, så som træ, ler samt biobaseret materialer, bør undersøges. Se desuden bemærkninger under ad. Tema 1. – Landskab, arkitektur og kulturarv, afsnit 3.

Ad. Tema 9 - Ændring af områdets anvendelse

Forvaltningen vurderer, at de nuværende anvendelsesbestemmelser allerede giver mulighed for også at tilgodese universitets nærområde. Kommunalbestyrelsen har udtrykt ønske om, at DTU integreres så meget som muligt med den omkringliggende by, både hvad angår stilforbindelser og aktiviteter, hvorfor forvaltningen sammen med DTU vil arbejde videre med spørgsmålet om, hvad der skal til for at fremme en større integration mellem byen, lokalområdet og DTU, som f.eks. en stiforbindelse fra syd f.eks. flere mindre butikker med relation til DTU i stil med polyteknisk boghandel og/eller flere udadvendte funktioner i stueetagerne, så som caféer og lignende

Miljøvurderingsloven

Forvaltningen vurderer, at projektet er omfattet af Miljøvurderingsloven, og at projektet vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af de trafikale forhold samt påvirkningen af bymiljøet, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport. Når lokalplangrundlaget har været behandlet, vil et udkast til afgrænsningsrapport blive sendt i høring hos berørte myndigheder. Efter endt høring kan miljørapport udarbejdes på baggrund af lokalplanforslaget og evt. indkomne bemærkninger.

Strategisk ramme

Lokalplangrundlaget er i tråd med planstrategien og i overensstemmelse med Kommuneplan 2021. DTU Campus er et af de større udviklingsområder i planstrategi, Byudvikling i balance 2023.

DTU er omfattet af kommuneplanramme 1.7.90 "DTU". Kommunalbestyrelsen skal efter planlovens § 12, stk. 1, virke for kommuneplanens gennemførelse.

EErhvervsstrategien/ Videnserhverv fastholdelse og tilgang til højt specialiseret arbejdskraft.

I Erhvervsstrategien lægges der desuden vægt på, at kommunens erhvervsliv er kendetegnet ved højt vidensniveau og klyngedannelser. Strategien er, at erhvervslivets udviklingsmuligheder skal søges videreudviklet til fremtidens behov, og at den fysiske planlægning skal koordineres med visioner og indsatser i Erhvervsstrategien.

Videre proces

Forvaltningen vil i dialog med DTU og deres rådgivere udarbejde lokalplanforslag og miljørapport. Når de overordnede bestemmelser om landskab, arkitektur og kulturarv er udarbejdet vil forvaltningen indhente en samlet udtalelse fra arkitekturrådet. Når lokalplanforslaget er udarbejdet vil det blive forelagt for kommunalbestyrelsen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget fsva. indstillingspunkt 3.

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1 og 2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 3) Godkendt.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Startredegørelse_endelig_240223

Bilag A_Princip_to_delområder

Bilag B_Aftale_sigtelinjer_10.01.2011

Bilag E_Trafikanalyse

Bilag D_Nørgårds_have_volumenstudie

Bilag C_Sigtelinjer_Eremitage_rev_230124

Bilag H_Kulturarvsanalyse_præsentation

Bilag G_Miljøscreening

Bilag F_Parkeringsanalyse

Planforhold DTU - Bilag BY 17.4.2024

Rettelsesblad - BY TEK april - pkt. Plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus

Punkt 3: Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand (Beslutning) (Genforelæggelse)

13.02.00-P19-6-23

Resume

For at sikre, at Lyngby-Taarbæk Forsyning har det rette hjemmelsgrundlag i administrationen, har forsyningsselskabet opdateret Regulativ for vandforsyning. Regulativet skal godkendes af Kommunalbestyrelsen jf. vandforsyningsloven. Regulativ for vandforsyning beskriver forholdet for levering af vand mellem forsyningsselskabet og forbrugeren.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for vandforsyning godkendes.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning har udarbejdet forslag til ”Regulativ for vandforsyning, Lyngby-Taarbæk Forsyning 2024” (bilag). Regulativet beskriver forhold og forpligtelser mellem forbruger og forsyningsselskab. Det omhandler forsyning med vand, vandledninger, vandinstallationer, vandmålere og betaling. Ved godkendelsen får regulativet retsvirkning, bl.a. som grundlag for at udarbejde takstblad og opkrævning af anlægs- og driftsbidrag, gebyrer m.v. fra forbrugerne. Lyngby-Taarbæk Forsyning opdaterer regulativet nu for at skabe hjemmel til nye installationer samt for at præcisere uklare formuleringer, der kunne skabe usikkerhed om forståelse af regulativet.

Historik

Regulativet vil erstatte det nuværende regulativ fra 2021, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen på møde den 24. juni 2021.

Lovgrundlag

Regulativet er udarbejdet med hjemmel i vandforsyningslovens § 55 og er i overensstemmelse med DANVA's og Danske Vandværkers branchevejledning fra 2020. Kommunalbestyrelsen skal, jf. Vandforsyningslovens § 55, stk. 2, godkende regulativet.

Løsninger

Opdatering af det gældende regulativ fra 2021 medfører nogle omformuleringer og præciseringer. Det præciseres bl.a. at:

- regulativet gælder for ejendomme tilsluttet Lyngby-Taarbæk Forsynings ledningsnet.
- der skal opsættes afregningsmålere for spildevand, såfremt der anvendes regnvand eller sekundavand (grundvand af ikke drikkevandskvalitet, der leveres udenom forsyningsnettet).
- forhold ved installation og afregning af vandforbrug i forbindelse med fjernaflæste afregningsmålere.

Regulativ for vandforsyning 2024 er godkendt af Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse på møde den 19. december 2023.

Konsekvenser: Det nye regulativ giver ikke ændringer for forbrugerne.

Strategisk ramme

Regulativet gælder for alle ejendomme tilsluttet Lyngby-Taarbæk Forsynings ledningsnet. Dette som følge af sagen om "Delegation af kompetence til godkendelse til nabokommuner ved forsyning med vand og spildevand over kommunegrænsen" behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 31. august 2023.

Videre proces

Afgørelsen om godkendelse af regulativet skal offentliggøres på kommunens hjemmeside i fire uger. I denne periode vil afgørelsen kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Regulativet træder i kræft efter 4 ugers offentliggørelse med klagemulighed, med mindre regulativet påklages. Udvalget vil blive orienteret såfremt regulativet påklages.

Supplerende sagsfremstilling:

Ved behandling af sagen 6. februar udsatte Teknikudvalget sagen, idet der var usikkerhed omkring udsagn om, at sagen ikke har konsekvenser for borgerne. Udvalget ønskede orientering om muligheden for, at Lyngby-Taarbæk Forsyning kan betale opsætning af målere på spildevandet ved installation af regnvandsanlæg, da det kunne forstås af sagen, at borgerne skulle afholde den udgift.

Regulativets formål

Regulativ for vandforsyning beskriver forholdet for levering af vand mellem forsyningsselskabet og forbrugeren.

Målere på drikkevand og spildevand i regnvandsanlæg

Alle ejendomme, der modtager drikkevand, har opsat en vandmåler, jf. Målerbekendtgørelsen. Vandmåleren måler forbruget, og der betales vand- og spildevandstakst jf. det målte forbrug. Vandmålere ejes af Lyngby-Taarbæk Forsyning, som står for at drifte, vedligeholde og skifte målerne. Målerne skiftes ca. hver 10 år. Når Lyngby-Taarbæk Forsyning skifter måler, opdages der somme tider defekte eller ulovlige installationer. Forsyningsselskabet beder ejendommens ejer om at udbedre manglerne på de private installationer inden målerskiftet. Hermed kan den enkelte borger få udgifter i forbindelse med et målerskifte.

Regnvand kan jf. Drikkevandsbekendtgørelsen anvendes til toiletskyl og tøjvask. Anlæg skal være udført i overensstemmelse med Bygningsreglementet og gældende Rørcenteranvisning udarbejdet af Teknologisk Institut. Der er ganske få registrerede anlæg til genanvendelse af regnvand i Lyngby-Taarbæk kommune.

Det er forbrug af drikkevand, der måles ved afregning af vand og spildevand. Et anlæg, der genanvender regnvand, genererer således mere spildevand, end der måles på indgående drikkevand. Der skal derfor opsættes en måler på spildevandet, således at der kan betales det rette afledningsbidrag til forsyningsselskabet. Ejeren af anlægget betaler for installation og drift af anlægget. Lyngby-Taarbæk Forsyning har orienteret forvaltningen, at forsyningsselskabet installerer og drifter afregningsmåler på regnvandet/spildevandet.

Opsamling af regnvand til havevanding mv kræver ingen tilladelse og forbruget skal ikke måles, da det ikke ledes til afløbssystemet.

Kommunalbestyrelsens beslutningsrum

Kommunalbestyrelsen påser, at regulativet overholder gældende regler. For regulativ for vandforsyning gælder vandforsyningsloven og Miljøministeriets vejledning om normalregulativ for almene vandforsyninger. Såfremt regulativet er i overensstemmelse med normalregulativets fortolkning kan kommunalbestyrelsen ikke afslå at godkende regulativet.

Kommunalbestyrelsen udfører alene en legalitetskontrol af lovligheden af forslaget.

Stemmer vandregulativet derimod ikke overens med normalregulativet, kan vandregulativet ikke godkendes af kommunalbestyrelsen. I disse tilfælde skal kommunalbestyrelsen foretage en prøvelse af de regulativbestemmelser, som afviger fra normalregulativet. Denne prøvelse går ud på at påse, om regulativbestemmelserne er i overensstemmelse med vandforsyningsloven og dennes formål og hensyn. Vurderer kommunalbestyrelsen, at vandregulativet er i overensstemmelse med lovgivningen, kan der ikke gives afslag på godkendelse.

Kommunalbestyrelsen har ved godkendelse af tidligere regulativer påset at afvigelser fra normalregulativet ikke er i strid med gældende ret. I nærværende sag behandles alene forhold, som adskiller sig fra regulativet, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen på møde den 24. juni 2021.

Afregningsmålerne på spildevand, når der anvendes regnvand, er ikke indeholdt i normalregulativet. Forvaltningen vurderer, at opsætning og betaling af afregningsmålere er hjemlet i Rørcenteranvisningen og Drikkevandsbekendtgørelsen, og dermed kan det forelagte forslag til regulativ legalitetsgodkendes.

Ændring som følge af en kendelse

Ved forelæggelsen 6. februar 2024 anførtes, at forslaget til regulativ er i overensstemmelse med DANVA's og Danske Vandværkers branchevejledning fra 2020. Efterfølgende fremgår det af en afgørelse i Miljø- og Fødevarerklagenævnet 16. januar 2024, at Danva's standard regulativ ikke er 100% overensstemmende med normalregulativet. Afgørelsen betyder, bl.a. at vandselskabet ikke må lukke for vandet, når f.eks. ejeren forsømmer sine vedligeholdelses forpligtigelser i forhold til sine vandinstallationer. Lyngby-Taarbæk Forsyning har derfor rettet forslaget til regulativ (bilag), så der er overensstemmelse med normalregulativet på dette punkt.

Konklusion

Forvaltningen vurderer på baggrund af ovenstående, at Lyngby-Taarbæk Forsynings regulativ for vand er i overensstemmelse med gældende lovgivning, og at Kommunalbestyrelsen dermed skal godkende regulativ for vand.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Beslutning fra Teknikudvalget 2022-2025, 6. februar 2024, pkt. 4:

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Udsat.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Vandregulativ med rettelsler - marts 2024 12.0

Punkt 4: Forslag til tillæg 9 til Spildevandsplan 2014-2018 vedrørende Lyngby Stadion (Beslutning)

06.00.05-P16-4-24

Resume

I forbindelse med salg og udvikling af Lyngby Stadion skal vedtages et nyt tillæg 9 til Spildevandsplan 2014-2018, der præciserer, hvordan spildevand og regnvand skal håndteres i området og muliggør, at der etableres et spildevandslav, der håndterer et fælles privat regnvandsanlæg, så afvandingsretten samlet kan overholdes på de nye ejendomme. En mindre del af Lyngby Idrætsby bliver også omfattet af spildevandslavet. Der skal tages beslutning om at sende tillægget i høring, og at afgørelse om at tillægget ikke er miljøvurderingspligtigt, hvilket offentliggøres samtidig med forslaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til tillæg 9 til Spildevandsplan 2014-2018, Lyngby Stadion sendes i offentlig høring i 8 uger
2. tillæg 9 til Spildevandsplan 2014-2018 ikke er miljøvurderingspligtigt.

Problemstilling

I forbindelse med det kommende salg og udvikling af Lyngby Stadion skal der opføres nyt byggeri i overensstemmelse med forslag til lokalplan nr. 307 for Lyngby Stadion. Forslag til tillæg 9 til Lyngby-Taarbæk Kommunes Spildevandsplan 2014-2018 præciserer, hvordan spildevand og regnvand skal håndteres i området.

I den gældende spildevandsplan er området udlagt med fællessystem og planlagt separatsystem. Afvandingen i området omkring Stadion er i dag allerede hovedsagligt indrettet med separatsystem - dog er enkelte bygninger og veje stadig fælleskloakeret.

I forslag til tillæg 9 til spildevandsplan (bilag) udlægges det frastykkede område - Lyngby Stadion - med separatsystem, så spildevand afledes til Lyngby-Taarbæk Forsynings hovedkloaksystem med afledning til Mølleåværket. Regnvand skal afledes til Lyngby-Taarbæk Forsynings forsinkelsesbassin i Badeparken under overholdelse af den gældende afvandingsret for hver af de enkelte ejendomme.

Afvandingsretten er lav i området - svarende til et grønt område - så etablering af den nødvendige forsinkelse fra bebyggelse og befæstede arealer kan være svært at finde plads til på hver af de fremtidige ejendomme.

Forundersøgelser inden salg af ejendommen har vist, at fuld adskillelse af en del af regnvandsafledningen fra Østtribunen og Lyngby Idrætsby er umulig.

Løsninger

For at kunne overholde afvandingsretten samlet for de nye ejendomme har den kommende ejer af Lyngby Stadion planlagt, at den nødvendige forsinkelse af regnvandet skal ske centralt under den fremtidige overdækkede P-plads. Den fremtidige ejer af Lyngby Stadion har derfor ønsket at oprette et fælles privat spildevandslav til håndtering af de kommende ejendommers regnvandsafledning. Regnvandsafledningen bliver derfor fælles privat ejet, og udgifterne til drift og vedligeholdelse påhviler de tilsluttede ejendomme. Alle kommende ejendomme indenfor oplandet vil være omfattet af forslag til tillæg 9 til spildevandsplanen.

Spildevandslavet omfatter også den del af Idrætsbyen, hvor regnvand ikke har kunnet adskilles fra Lyngby Stadion.

Et fælles privat spildevandslav skal fremgå af spildevandsplanen. Udkast til spildevandslavets vedtægter skal foreligge samtidig med spildevandstillægget offentliggøres. De endelige vedtægter tinglyses på de berørte ejendomme, når det fælles private regnvandsanlæg er optaget i spildevandsplanen. Udkast til vedtægterne for Lyngby Stadion Spildevandslav fremgår af bilag til forslag til tillæg 9 til spildevandsplanen (bilag). Det fælles private spildevandslav bliver optaget i spildevandsplanen med vedtagelsen af tillæg 9 til spildevandsplanen.

Det forudsættes i forslag til spildevandsplantillægget, at Lyngby-Taarbæk Forsyning overtager 2 konkrete ledningsstrækninger som offentlige. Efter den planlagte udstykning forsyner ledningerne både eksisterende og frastykkede parceller. Ledningerne overtages af Lyngby-Taarbæk Forsyning på en række vilkår, der indarbejdes i en overdragelsesaftale.

Forslag til tillæg 9 til Spildevandsplan 2014-2018, Lyngby Stadion, er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. Ud fra screeningen vurderer forvaltningen, at der ikke skal udarbejdes miljørapport af tillægget.

Screeningen er sammen med forslag til tillæg 9 til spildevandsplan sendt i høring fra den 3. april 2024 til den 9. april 2024 hos Lyngby-Taarbæk Forsyning, byherre og ejere samt kommunens miljømyndigheder. Der er ikke udpeget relevante eksterne berørte myndigheder. Der er ikke kommet kommentarer i høringen, der ændrer på indholdet i hverken plantillæg eller forvaltningens vurdering af, at der ikke skal udarbejdes miljørapport efter miljøvurderingsloven.

Lyngby-Taarbæk Forsyning vurderer i enighed med forvaltningen, at der ikke er belæg for at opkræve supplerende tilslutningsbidrag for spildevandsforsyning.

Der kan blive foretaget mindre redaktionelle rettelser inden endelig udsendelse af forslag i høring.

Strategisk ramme

Spildevandsplan 2014-2018.

Videre proces

Tillægget sendes i lovpligtig 8 ugers høring. Samtidigt offentliggøres afgørelsen efter miljøvurderingsloven på kommunens hjemmeside med klagevejledning.

Efter høringen af tillægget og behandling af høringssvar, beslutter Kommunalbestyrelsen om forslag til tillæg 9 til Spildevandsplan 2014-2018, Lyngby Stadion kan godkendes.

Hvis tillægget ikke godkendes, bliver der ikke oprettet et privat spildevandslav, og det er vurderet, at hver enkelt parcel ikke vil kunne overholde afvandingsretten.

Økonomi

Kloaksystemet på Stadion driftes i dag af Lyngby-Taarbæk Kommune. Fremover vil en del af kloaksystemet i Idrætsbyen indgå i spildevandslavet, og der vil komme en udgift til drift og vedligeholdelse af ledninger for kommunen i form af et årligt kontingent.

Kontingentets størrelse fastsættes på foreningens årlige generalforsamling jf spildevandslavets vedtægter.

Kommunens rådgiver har estimeret de årlige omkostninger til spildevandslavets ledningsanlæg til ialt 115.000 kr., fordelt på drift og fornyelse af ledninger, og 45.000 til forsikringer

I henhold til aftaleudkast i vedtægterne for spildevandslavet afholder Lyngby-Taarbæk Kommune 75% af udgifterne hertil.

Forvaltningen planlægger med, at der afholdes stiftende generalforsamling i forbindelse med dannelsen af lavet med tilhørende vedtægter. Forvaltningens venter tilbage med en økonomisag herom.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 1-2) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Forslag til illæg 9 og miljøscreening

UDKAST Vedtægter spildevandslav

Punkt 5: Slukning af hver 2. gadelampe – tilbagetrækning af beslutning (Beslutning)

00.00.00-P20-4-24

Resume

Den 4. maj 2023 præsenterede forvaltningen en sag for Kommunalbestyrelsen vedrørende prisstigninger på energiområdet inden for vejbelysning for at undgå budgetoverskridelser. Forvaltningen foreslog en energibesparende løsning, hvor hver 2. gadelampe skulle slukkes. Beslutningen blev ikke realiseret grundet tidsmæssige udfordringer hos Andel Lumen. I mellemtiden har energisituationen ændret sig, og andre kommuner, herunder Høje-Taastrup, Glostrup og Hørsholm kommuner, har tilsluttet deres belysning igen på grund af bedre energiforsyningssikkerhed, faldende elpriser og borgerhenvendelser vedr. manglende tryghed i kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den tidligere godkendte plan om at slukke hver 2. gadelampe i vejbelysningen annulleres.

Problemstilling

I 2022 under energikrisen varslede Andel Lumen en prisstigning på over 60%. Det afstedkom, at forvaltningen - på lige fod med mange andre kommuner - fremlagde en sag om slukning af hver 3. gadelampe på veje og stier. Beslutningen blev, at hver 2. gadelampe på veje blev slukket, og stier fortsat var fuldt oplyste.

Den oprindelige tidsplan for implementering af det energibesparende tiltag om slukning af hver 2. gadelampe i vejbelysning er ikke blevet imødekommet af Andel Lumen på grund af travlhed. Derfor blev opgaven udskudt til først at skulle udføres senere. Forvaltningen har henover vinteren vurderet udviklingen i energisituationen, idet den har ændret sig, samt indhentet erfaringer fra Andel Lumen og andre kommuner.

Erfaringerne fra Høje-Taastrup, Hørsholm og Glostrup kommuner samt Andel Lumen er, at slukning af gadelamper medfører utryghed hos borgerne, og har medført mange henvendelser til forvaltningerne. På baggrund af utryghed og de faldende elpriser har ovennævnte kommuner valgt at tænde alt deres vejbelysning igen.

Som det fremgår af tabellen, var det forventede elbudget for kommunen omkring 6,0 mio. kroner i 2023. Efter de faldende elpriser beløber det faktiske elforbrug for 2023 sig til cirka 2,4 mio. kroner. Kommunen er dermed ikke påført ekstra udgifter ved at have alt vejbelysning tændt i kommunen.

El omkostninger	El omkostninger	El omkostninger
Forbrug 2022	Anslået forbrug for 2023	Faktisk forbrug for 2023
2.986.677 kr.	5.947.895 kr.	2.335.902 kr.

Løsninger

Forvaltningen har afventet iværksættelse af beslutning om at slukke hver 2. gadelampe i vejbelysningen af følgende årsager

- Grundet travlhed hos Andel Lumen blev implementeringen af Kommunalbestyrelsens beslutning ikke gennemført inden vintersæsonen 2023
- Andel Lumen og andre kommuner med delvis slukning af vejbelysning varslede om mange borgerhenvendelser vedr. utryghed i gadebilledet, hvilket gav en øget administrationsomkostning. Forvaltningen har erfaret, at de pågældende kommuner har tændt for alt deres vejbelysning igen
- De varslede høje energipriser blev ikke en realitet, og forvaltningen kunne hen mod årets slutning i 2023 se et lavt elforbrug trods den manglende gennemførelse af slukning af hver 2. gadelampe
- I forhold til energipriserne er der ikke længere en energikrise, der kræver svære beslutninger som slukning af hver 2. gadelampe.

De faktiske faldende el omkostninger i 2023 samt en investering på 0,6 mio. kr. til slukning og gentilslutning af hver 2. gadelampe viser, at det ikke længere er en god økonomisk case.

På baggrund af ovenstående erfaringer og udvikling i energisituationen anbefaler forvaltningen en tilbagetrækning af Kommunalbestyrelsens beslutning af 4. maj 2023 om at slukke hver 2. gadelampe i vejbelysningen.

Forvaltningen har fejlagtigt ikke orienteret Kommunalbestyrelsen om forløbet.

Strategisk ramme

De anbefalede energibesparelsesforslag for 2022/2023 havde til formål dels at bidrage til den samlede besparelse på energi i den offentlige sektor i henhold til regerings aftale med regionerne og KL, og dels bidrage til at reducere det forventede merforbrug på energi.

Ved en annullering af beslutningen om slukning af hver 2. gadelampe efterleves kommunens Trafiksikkerhedsplan 2023-2024, hvor i det fremhæves, at mørke veje og manglende belysning skaber utryghed i trafikken. Af Trafiksikkerhedsplanen fremgår det, at mere/bedre belysning er med til at øge den oplevede tryghed i trafikken.

Videre proces

Hvis anbefalingen godkendes vil forvaltningen indlede en dialog med Andel Lumen om annullering af slukning af hver 2. gadelampe.

Såfremt slukning af hver 2. gadelampe fastholdes vil forvaltningen indhente et fornyet tilbud fra Andel Lumen og få implementeret beslutningen. Forvaltningen vil udarbejde kommunikationsmateriale til borgerne med baggrund i andre kommuners erfaringer.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser, da investeringen på 0,6 mio. kr. til slukning og gentilslutning af hver 2. gadelampe skulle afholdes af driftsbudgettet til vejbelysning, og da den prognosticerede besparelse - som ikke er blevet implementeret, da der ikke er slukket gadelamper - er opnået alligevel pga. de faldende energipriser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Dagsordenspunkt Håndtering af prisstigninger på vejbelysning (Beslutning) behandlet på mødet 17. maj 2023 kl. 1630 (Mødelokale A - T-12) i Økonomiudvalget 2022-2025 (2023).docx

Punkt 6: Parkeringsstrategi - Vision, mål og indsatser (Beslutning) (Genforelæggelse)

05.00.00-G01-58-18

Resume

Kommunens kommende parkeringsstrategi skal understøtte fremkommeligheden på kommunens veje, understøtte handels- og byliv, bæredygtig transport og sikre en tryk og sikker trafik for alle trafikanter i kommunen. Med denne sag fremlægges visionen, temaer og mål for temaerne til beslutning. På baggrund af visioner og temaer udarbejder forvaltningen efterfølgende et forslag til en strategi og handleplan med konkrete indsatser til politisk godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. parkeringsstrategiens vision godkendes
2. tema nr. 1, 2, 3 og 5 med mål godkendes
3. tema nr. 4 med mål godkendes
4. det godkendes, at parkeringskontrollen prioriteres til områder med de største parkeringsudfordringer

Problemstilling

Parkering har stor betydning både for beboere, handelsliv, pendlere og besøgende, og forvaltningen modtager jævnligt borgerhenvendelser om parkeringsforholdene i alle områder af kommunen.

Tal fra Danmarks Statistik viser, at danskernes bilejerskab er stigende. Det stigende bilejerskab sammenholdt med Lyngby-Taarbæk Kommunes beliggenhed i Nordsjælland med adgang til motorvej og S-tog gør, at mange bilister kører til Kommunen og pendler videre herfra med bla. S-toget. Der opleves derfor en del pendlerparkering på dele af kommunens veje.

I forlængelse af Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018), Byudvikling i Balance - Plan og Agenda 21-strategi 2019, Kommuneplan 2021 samt Bæredygtighedsstrategi (2020-2050) har kommunen besluttet at udarbejde en egentlig parkeringsstrategi. Strategien skal beskrive de nuværende parkeringsudfordringer og indeholde visioner, mål og indsatser for indsatsen for de fremtidige parkeringsforhold i kommunen.

Parkeringsstrategien skal derfor danne strategisk afsæt for forvaltningens fortsatte arbejde med fremkommelighed og parkering i hele kommunen, således at der fortsat kan tiltrækkes besøgende til handelslivet, og byens beboere kan finde parkering når de kommer hjem fra arbejde. Strategien tænkes også sammen med den kommende letbane og ikke mindst de mange byudviklingsprojekter, der følger af udviklingsplanen for Kongens Lyngby.

Forud for denne sag er flere af parkeringsstrategiens problematikker blevet behandlet politisk. Den forudgående politiske behandling har været med til at sætte retning for visioner og mål. Af væsentlige forudgående sager kan det nævnes, at: I december 2019 drøftede Teknik- og Miljøudvalget en sag om parkeringsanalysen i Virum, Kgs. Lyngby og Taarbæk og scenarier for parkeringen i disse områder. I september 2021 besluttede Teknik- og Miljøudvalget dels en række løsningsforslag for Taarbæk, der umiddelbart kunne iværksættes, og dels en række forslag der indgår i det videre arbejde med parkeringsstrategien. I september 2022 besluttede Teknikudvalget at ændre den lokale parkeringsbekendtgørelse af hensyn til beboere uden mulighed for parkering på egen grund, og for at sikre trafiksikkerhed og fremkommelighed. Ændringen medfører, at det er tilladt at parkere delvist på fortovet afhængig af hvilken type fortov, der er tale om.

Undersøgelser og analyser

Som grundlag for parkeringsstrategien har forvaltningen udført undersøgelser af borgernes holdning til parkering, parkeringsrestriktioner, parkeringsnormer og parkeringssituationen i Kongens Lyngby, Virum, Taarbæk, Sorgenfri og Lundtofte (bilag). Som supplement til undersøgelserne har forvaltningen holdt dialogmøder med repræsentanter for flere af kommunens bydele (Kgs. Lyngby Bymidte, Taarbæk, Hjortekær, Virum, Lundtofte) om specifikke udfordringer med parkering i deres lokalområder.

Overordnet set tegner der sig et billede af følgende parkeringsrelaterede udfordringer i Lyngby-Taarbæk Kommune:

1. I Kongens Lyngby Centrum kører bilisterne efter gratis parkeringspladser på terræn, hvilket kan give unødvendig trængsel og være til gene for bylivet.
2. På veje - særligt i boligområder - med begrænsede private parkeringsmuligheder kan parkerede biler give problemer med fremkommelighed og trafiksikkerhed.
3. I Taarbæk har undersøgelsen vist, at der er for få offentligt tilgængelige parkeringspladser i forhold til efterspørgslen.

Løsninger

Vision

For at kunne arbejde med de parkeringsrelaterede problemer på tværs af bydele foreslås det, at parkeringsstrategien får følgende overordnede vision:

- Vi ønsker gode forhold til parkering, der understøtter trafiksikkerhed, fremkommelighed, gode muligheder for handels- og byliv og det bæredygtige transportvalg.

Parkeringsstrategien bygges op omkring 5 overordnede temaer, der hver især indeholder mål og indsatser, der kan understøtte visionen. I forslaget til parkeringsstrategien vil en række indsatser og eksempler blive udfoldet.

Tema 1 - Prioritering af parkeringskontrol og parkeringsreguleringer

Mål: Målrette brugen af den kommunale parkeringskontrol og understøtte fremkommelighed, handels- og byliv.

Ved flere af kommunens ældre etageejendomme og rækkehusbyggerier, er der et begrænset antal parkeringspladser på privat grund. Det betyder, at beboerne parkerer på offentligt tilgængelige parkeringspladser, typisk på offentlige veje eller private fællesveje. Når mange parkerer langs vejene, kan det give fremkommelighedsproblemer på fortove og kørebane samt forringe trafiksikkerheden. Kommunens lokale standsnings- og parkeringsbekendtgørelse tillader standsning og parkering på fortove under hensyntagen til, hvordan vejstrækningen ser ud, for at tilgodese grundejerne uden privat parkeringsmulighed.

Kommunens parkeringsvagter er med til at håndtere problemer med fremkommelighed og trafiksikkerhed for både beboere, udrykningskøretøjer og renovation, når de kontrollerer om biler holder lovligt. Desuden sikrer kontrollen udskiftning på de attraktive parkeringspladser. Parkeringskontrollen er dermed med til at understøtte handels- og bylivet.

Kommunens ressourcer til parkeringskontrol rækker ikke til en intensiv kontrol på alle kommunens veje, og derfor bør parkeringskontrollen koncentreres til de specifikke områder, hvor der er de største parkeringsrelaterede problemer (bilag). Hvis borgere oplever problemer med trafiksikkerhed, tilgængelighed mv. i områder med begrænset parkeringskontrol fra kommunen vil borgeren kunne kontakte Nordsjællands Politi.

Hvis parkeringskontrollen prioriteres til de områder med de største parkeringsproblemer, vil kommunens hjemmeside blive opdateret med oplysninger om, hvor kommunen udfører intensiveret parkeringskontrol. I øvrige områder kontrolleres som udgangspunkt ikke for overtrædelser af hverken lokal bekendtgørelse eller færdselsloven.

I Taarbæk viste parkeringsundersøgelsen (2019), at udbuddet af parkeringspladser ikke harmonerer med efterspørgslen, hvilket kan generere søgetrafik og uhensigtsmæssige parkeringer. For at imødekomme Taarbæks særegne problematik har forvaltningen etableret ca. 18 parkeringspladser, hvor det tidligere var ulovligt eller umuligt at parkere, tidsrestriktionerne i bydelen er ændret, og eksisterende parkeringsmulighed langs Strandvejen er synliggjort. Men der er stadig efterspørgsel på parkeringspladser, fordi behovet er stort, og fordi flere af de nye parkeringspladser også blev anvendt tidligere, selvom det var ulovligt.

Tema 2 – Grøn omstilling - herunder el- og delebiler samt pendlerparkering

Mål: Understøtte brugen af kollektive transportformer og mulighed for anvendelse af el- og delebiler.

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at understøtte den grønne omstilling. Kommunen understøtter derfor aktivt udrulning af offentligt tilgængelige ladestandere til el-biler, ligesom kommunen understøtter delebilsklubber og bybiler.

Parkerings- og afsætningspladser ved stationer gør det lettere at kombinere bil med tog, letbane og busser. Kommunen har derfor offentligt tilgængelige parkeringsarealer nær alle tre S-togstationer i kommunen.

Parkeringsundersøgelser fra 2019 og 2021 viser, at der på undersøgelsestidspunkterne er sammenhæng mellem parkeringsudbud og -efterspørgsel i Lundtofte og Kongens Lyngby Centrum, hvor kommunens nord- og sydligste letbanestationer kommer til at ligge. Derfor er der ikke planlagt anlæg af parkeringspladser, men der vil blive etableret 2-3 ”kys og kør” pladser ved Lundtofte st. I kommuneplanrammen er der mulighed for, at der kan etableres et parkeringshus ved letbanestationen ved Lyngby Station, men der er ikke konkrete planer for dette på nuværende tidspunkt.

Tema 3 - Handicapparkering på vejareal

Mål: Understøtte parkeringsudbuddet, så byens tilbud er tilgængelige for borgere og besøgende med bevægelsehandicap.

Lyngby-Taarbæk Kommune tilstræber et højt niveau af tilgængelighed for alle. For at begrænse søgetrafik og spildplads bør antallet af handicapparkeringspladser værre afstemt med det aktuelle behov. Det betyder blandt andet, at nummerpladereserverede parkeringspladser så vidt muligt undgås i områder med stor parkeringsefterspørgsel, på den måde sikres bedst udnyttelse af parkeringspladser til handicappede.

Tema 4 - Parkeringsnormer og parkeringsfond

Mål: Sikre bedst mulige parkeringsforhold, der også kan understøtte et bæredygtigt transportvalg.

Kommuneplan 2021 stiller krav til anlæg af parkeringspladser ved en række anvendelser. Kommunen har ikke en parkeringsnorm for skoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og plejehjem. I parkeringsnorm-undersøgelsen (2023) anbefales det, at der ikke sættes en fast parkeringsnorm for skoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og plejehjem, fordi de enkelte institutioner har forskellige behov, som også påvirkes af de lokalspecifikke trafikforhold - herunder nærhed til stationer.

Den gældende kommuneplan giver mulighed for at reducere antallet af parkeringspladser ved nybyggeri og omdannelse til bolig- og erhvervsformål i stationsnære kerneområder. Det skal bl.a. fremme brugen af kollektiv transport. Princippet om reduktion kan kombineres med parkeringsrestriktioner i tilgrænsende områder, så færre anlagte parkeringspladser ikke er ensbetydende med en øget parkeringsbelastning og søgetrafik i nærområdet.

Kongens Lyngby Centrum er tæt udbygget inden for parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde, og derfor er anlæg af parkeringspladser betalt delvist af parkeringsfondens midler allerede på nuværende tidspunkt vanskeligt. Det er forvaltningens forventning at det med en udbygning af Kongens Lyngby fortsat vil blive sværere og sværere at finde egnede områder til parkeringspladser indenfor P-fondens rammer. Kommuneplan 2021 giver allerede idag mulighed for reduktion af antallet af parkeringspladser inden for de stationsnære kerneområder, og derfor er parkeringsfonden muligvis ikke afgørende for, at byggeprojekter i Kongens Lyngby Centrum kan realiseres (bilag).

Parkeringsstrategien vil belyse muligheder og perspektiver i en ændring af parkeringsnormer, herunder om de gældende normer er hensigtsmæssige og tilstrækkelige særligt i forbindelse med større stationer og lignende.

Tema 5 – Kongens Lyngby Centrum

Mål: Kongens Lyngby Centrum skal fredeliggøres for at frigive plads til bylivet og samtidig skabes en smidig og effektiv trafikafvikling, der bibeholder det høje serviceniveau som byen tilbyder i dag.

Parkeringsundersøgelsen (2019) viser høj belægningsprocent på de gratis parkeringspladser mens der er ledige betalingsparkeringspladser, og det giver anledning til søgetrafik. Desuden viser undersøgelsen af parkeringsrestriktioner (2021), at de forskellige restriktioner i centrum, også giver anledning til søgetrafik og at nogle bilister parkerer på villavejene omkring centrum.

Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum blev endeligt vedtaget i efteråret 2023. I udviklingsplanen blev der sat retning for, hvordan byen kan fredeliggøres, så der frigives plads til bylivet, bl.a. ved at koncentrere trafik og parkeringspladser ved fordelingsringen og indføre ny betalingsstruktur og tidsbegrænsninger, ligesom udviklingsplanen peger på at omlægge dele af overfladeparkeringen til parkering i konstruktioner tæt på centrum. Fordelingsringen sikrer en let og fremkommelig adgang til parkeringspladserne i Kongens Lyngby Centrum. Samtidig fordeler den bilerne via de overordnede veje til resten af kommunen, og det giver mulighed for at aflaste den centrale del af Lyngby Hovedgade. Således understøttes visionen for Kongens Lyngby Centrum om at sikre god fremkommelighed til centrum og reducere gennemkørende trafik, så det er let, sikkert og trygt at færdes i centrum.

I dag kan bilister parkere gratis, når blot tidsrestriktionerne overholdes. Desuden er der mulighed for at købe en dagsbillet og årskort til udvalgte offentlige parkeringspladser i Kongens Lyngby Centrum og dermed få tilladelse til at parkere hele døgnet på udvalgte parkeringspladser, hvor der er 2 timers restriktion. Når terrænparkering nedlægges i forbindelse med at der opføres en kommunal parkeringskonstruktion, kan prisstrukturen på offentlige og private parkeringspladser ensartes for at reducere søgetrafik. Prisstrukturen kan dermed afspejle restriktionerne på de private parkeringspladser. Priserne for den offentlige parkering bør indeksreguleres efter den kollektive trafik, så der ikke opstår en situation hvor kollektiv trafik bliver uforholdsmæssigt dyrt.

Strategisk ramme

Arbejdet med et grundlag for et forslag til parkeringsstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune er i overensstemmelse med strategier og udviklingsmuligheder beskrevet i Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum (2023).

Arbejdet med et forslag til en parkeringsstrategi er desuden beskrevet i forslag til Byudvikling i balance 2023, der har været i høring i november-december 2023. De to strategier vil blive koordineret i deres endelige udformning og konsekvenser, der retter sig mod kommuneplanen vil blive indarbejdet ved revision. Fx kan parkeringsstrategiens punkter

omkring parkeringsnormer, parkeringspladser for handicappede og parkeringsfonden få konsekvenser for revision af kommuneplan. I den forbindelse vil mulige retningslinjer eller rammer vedrørende el- og delebiler også blive overvejet indarbejdet.

Desuden er grundlaget for et forslag til parkeringsstrategien i overensstemmelse med Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018).

Videre proces

Vision, temaer og mål drøftes med Handelsforeningen, inden udarbejdelse af forslag til parkeringsstrategi påbegyndes.

På baggrund af politisk beslutning om vision, temaer og mål, udarbejdes et forslag til strategi og dertilhørende handleplan. Handleplanen skal tydeliggøre, hvad de forskellige indsatser kan regulere og hvad der skal til, for at de kan sættes i gang. Dermed kan handleplanen bruges til at vælge hvilke indsatser, der skal sættes i gang, og hvilke der kan gennemføres, når/hvis der er ressourcer til det.

Forslag til strategi og handleplan forventes at blive indstillet for kommunalbestyrelsen i 2. kvartal 2024.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Der er inden for eksisterende økonomiske rammer ikke afsat midler til særskilte indsatser inden for parkeringsstrategien. Såfremt der vil skulle gennemføres særskilte indsatser inden for området i fremtiden, vil det derfor kræve, at der foretages en særskilt politisk prioritering af dette, hvor der findes finansiering.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1, 2 og 4.

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 3.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Udsat, idet udvalget ønsker et temamøde om parkeringsstrategien forud for en behandling i udvalget.

Byplanudvalget, den 10. januar 2024

Ad 3) Udsat, idet udvalget ønsker et temamøde om parkeringsstrategien forud for en behandling i udvalget.

Supplerende sagsfremstilling og ny indstilling

Den 12. marts 2024 holdt Kommunalbestyrelsen temamøde om kommunens fremtidige parkeringsstrategi. På mødet blev forslag til vision og temaer i en kommende parkeringsstrategi diskuteret, og en række konkrete dilemmaer og spørgsmål blev drøftet. Mødedeltagerne gav udtryk for, at temaerne og de underliggende spørgsmål til indholdet i temaet er relevante og egnede til en konkret politisk stillingtagen i enkeltstående sager. Der var samtidig bred enighed om, at det ville være vanskeligt at samle de divergerende holdninger til parkering i én samlet strategi eller vision, uden at den ville blive så overordnet, at den ikke ville give nogen meningsfuld retning til forvaltningens arbejde med parkering. Forvaltningen anbefaler på denne baggrund, at der ikke udarbejdes en samlet parkeringsstrategi og dermed at annullere Teknik- og Miljøudvalgets beslutning fra den 31. marts 2017 om at udarbejde en samlet parkeringsstrategi.

De konkrete spørgsmål og beslutninger som parkeringsstrategien var tiltænkt at skulle forholde sig til, vil blive forelagt relevante udvalg i takt med behovet for beslutninger. Parkeringsnormer og parkeringsfond vil blive håndteret i kommunens kommende planstrategi og kommuneplan. Planstrategien, der udvalgsbehandles i samme runde som denne sag, er derfor fra forvaltningens side foreslået tilrettet med udgangspunkt i, at der ikke udarbejdes en samlet parkeringsstrategi. Temaet om Kongens Lyngby Centrum hænger sammen med kommunens kommende parkeringshus, og derfor vil håndteringen af dette tema afvente det videre planarbejde for parkeringshuset. Teknikudvalget vil desuden på mødet i juni blive forelagt en sag om prioritering af parkeringskontrol og regulering af satser på parkeringsområdet. De øvrige temaer og underliggende dilemmaer vil blive forelagt relevante udvalg løbende i forbindelse med behandlingen af beslægtede sager, eller når det er presserede at få taget stilling til indsatsen.

Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at der ikke udarbejdes en samlet parkeringsstrategi.

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Sammendrag af undersøgelser og analyser

Områder med parkeringsproblemer

Notat om anvendelse af parkeringsfondens midler

Punkt 7: Revurdering af overfladebelægning (OB) på villaveje - Tilbud fra rådgiver (Beslutning)

05.00.00-A00-2-23

Resume

Teknikudvalget behandlede den 6. februar 2024 en sag vedrørende revurdering af overfladebelægning (OB) på villaveje. Forvaltningen har modtaget tilbud fra ekstern rådgiver for afklaring af den økonomiske ramme til opgaven.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der orienteres om tilbuddet fra ekstern rådgiver
2. der ikke arbejdes videre med analysen.

Problemstilling

På baggrund af anmodningssag i Teknikudvalget 7. november 2023 (bilag) og efterfølgende udvalgssag 6. februar 2024 (bilag) vedrørende en revurdering af overfladebelægning (OB) på villaveje, har forvaltningen indhentet tilbud fra ekstern rådgiver til afklaring af den økonomiske ramme på projektet.

Løsninger

Rådgivers tilbud omhandler belysning af følgende:

- Generel beskrivelse af makadam belægning - historisk, fordele og ulemper
- Beskrivelse af fordele og ulemper ved at udskifte makadam belægninger med nye vejkasser, med udgangspunkt i følgende synsvinkler
 - Dimensionering af befæstelser
 - Følgearbejder. Herunder hvad er eksisterende forhold eksempelvis, lysningsforhold, om kantstenen er sat i grus eller beton samt om fortovet skal omsættes eller udskiftes
 - Økonomi forbundet med ændringer i vejens struktur
 - Miljø. Hvad er de miljømæssige konsekvenser ved udskiftningen versus alternative slidlagsløsninger
- Opsummering og konklusion.

Dimensionering af befæstelser indeholder følgende 3 scenarier

1. Hvad er bæreevnen/levetiden af den nuværende belægning (dimensioneringsberegninger)
2. Hvad skal der til for at erstatte den eksisterende belægning med en ny opbygget bundsikring/stabilt grus samt varmblandet asfalt
3. Hvad vil levetiden blive ved en renovering af den nuværende belægning (eksisterende OB/asfalt fjernes og erstattes med ny varmblandet asfalt).

Strategisk ramme

En ændring af praksis inden for dette område vil have konsekvenser for, hvordan kommunen vedligeholder sine veje samt afledte budget- og driftsmæssige konsekvenser.

Videre proces

Hvis Kommunalbestyrelsen ønsker, at forvaltningen skal arbejde videre med det indhentede tilbud, vil forvaltningen igangsætte den eksterne rådgiveropgave. Forvaltningen vender herefter retur med resultaterne fra rådgiveranalysen og en belysning af det øgede budgetbehov.

Økonomi

Udarbejdelse af en analyse af de økonomiske konsekvenser ved udskiftning af vejkasse på alle makadamveje i kommunen har ekstern rådgiver givet et tilbud på 77.700 kr., og derudover skal der afholdes 15.540 kr. til intern projektledelse. Dermed en samlet udgift på 93.240 kr.

Sagen skal ses i sammenhæng med, at forvaltningen forventer, at budgetbehovet for omlægning af OB til glat varmbladet asfalt vil være meget betragtelig. Omlægning til glat asfalt omfatter ikke kun overfladebelægning, men også omlægning af vejenes opbygning, herunder vejkassen, fortov og kantsten.

Forvaltningen kan ikke anvise finansiering til denne omkostning.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 1) Orientering givet

Ad 2) Anbefalet ikke at arbejde videre med analysen.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Teknikudvalget 07-11-2023 - Anmodningssag om overfladebelægning

Rådgivningsaftale - Tilbud om notatudarbejdelse

Punkt 8: Kongevejen 93 – Arealreservation til rampe og resultat af trafik- og parkeringsanalyser (Beslutning)

01.02.05-P16-1-24

Resume

I forbindelse med salg af grunden Kongevejen 93 skal der tages stilling til, om eksisterende arealreservation til en mulig afkørselsrampe fra Lyngby Omfartsvej til Virumvej, skal aflyses. Derudover orienteres i sagen om gennemførte trafik- og parkeringsanalyser for området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. en aflysning af rampen lægges til grund for det videre arbejde med kommuneplantillæg og lokalplan.
2. der orienteres om udførte trafik- og parkeringsanalyser.

Problemstilling

På østsiden af Lyngby Omfartsvej er der ifølge kommuneplan 2021 en arealreservation til en afkørselsrampe fra Lyngby Omfartsvej syd for krydset Kongevejen/Virumvej. Formålet med rampen har primært været at aflaste afkørselsrampen fra Lyngby Omfartsvej til Skovbrynet og dermed det tilstødende vejnet i Sorgenfri.

Rampereservationen har været i kommuneplanen siden 1989.

Classic Car House (CCH) har købt arealet Kongevejen 93 og ønsker at udvide bilhotellet og bilforhandleren samt etablere et mindre hotel på arealet.

Arealreservationen er derfor til fornyet overvejelse, idet der arbejdes med en ny lokalplan for området mellem Lyngby Omfartsvej og Kongevejen, nord for CCH og arealreservationen begrænser udnyttelsen af lokalplanområdet. Desuden er der fokus på hvordan udvidelsen af CCH vil påvirke trafik- og parkeringssituationen i området.

Løsninger

For at vurdere den foreslåede rampes trafikale konsekvenser samt den fremtidige trafik- og parkeringssituation i området har forvaltningen fået udarbejdet en trafikanalyse af en ekstern rådgiver (bilag). Desuden er udarbejdet en analyse af de trafikale konsekvenserne ved en fjernelse af den eksisterende rampereservation (bilag).

Analysen af afkørselsrampen viser, at rampen udenfor myldretiderne ikke vil få stor betydning for trafikafviklingen og de trafikale gener på hverken den nuværende rampe til Skovbrynet eller på Hummeltoftevej og Grønnevej. Således er den aflastende effekt begrænset.

I myldretiden om eftermiddagen er der ofte tæt trafik på den nuværende rampe ved Skovbrynet og på de tilstødende veje. Her vil en rampe ved Virumvej have en aflastende effekt, idet den bl.a. reducerer trafikbelastningen på rampen ved Skovbrynet og således mindsker trafikken på Hummeltoftevej og Skovbrynet. Denne tendens forventes at blive forstærket, hvis der sker en udbygning i området, fx hvis butiksområdet i Sorgenfri udvikles. Det er dog forvaltningens vurdering på baggrund af rådgivers trafikanalyse, at den nuværende og forventede fremtidige trafik som følge af udbygningen i området falder indenfor det normale for bytrafik i myldretiden, hvor mindre forsinkelser for trafikanterne må forventes.

Trafikanalysen gennemgår desuden alternative udformninger af en rampe til Virumvej samt muligheden for alternative krydsløsninger ved Virumvej som alle vil have samme trafikale effekt, som den foreslåede rampe. Der er taget udgangspunkt i at hastigheden på Lyngby Omfartsvej og Kongevejen er sænket. Analysen gennemgår 4 løsningsforslag, hvor der skabes en kobling mellem Lyngby Omfartsvejen og Virumvej. De 2 af forslagene viser en forbindelsesvej til Virumvej – begge disse forslag vil skulle anvende en forholdsvis stor del af arealet til CCH. I de to andre forslag arbejdes med en rundkørsel og et firbenet kryds i niveau i skæringen mellem Virumvej og Lyngby Omfartsvej – begge disse løsninger vil have mindre betydning for arealet ved CCH, måske vil arealet endda helt kunne undgås i forbindelse med detailprojektering – løsningerne vil derimod have betydning for andre omkringliggende arealer.

Endeligt fremføres muligheden for at udbygge krydset Kongevejen/Fuglsangvej/Bredevej. Her er der i dag kun mulighed for højresving til og fra Kongevejen. Hvis krydset ombygges, så der bliver mulighed for venstresving fra syd, vurderes det i trafikanalysen at dette vil have tilnærmelsesvis den samme aflastende effekt som den mulige rampe. Det bør i den forbindelse bemærkes, at en udbygning af krydset vil medføre en øget trafik på Fuglsangvej. Det har tidligere været muligt at foretage vestresving fra syd i krydset.

Ved en aflysning af arealreservationen på trekantsgrunden Kongevejen 93, er det forvaltningens vurdering at der fortsat findes alternative muligheder for at aflaste trafikken på afkørselsrampen ved Skovbrynet, såfremt senere byudvikling medfører et behov herfor.

Forvaltningen vurderer derfor, at rampereservationen godt kan aflyses i kommende kommuneplantillæg.

For at vurdere den generelle påvirkning af trafik- og parkeringssituationen i området ved en udvidelse af CCH er der udarbejdet en trafikanalyse.

Trafikanalysen viser, at udvidelsen af CCH til den nordlige del af trekantsgrunden ikke vil have nogen mærkbar trafikale påvirkning på nærområdet. Ligeledes vil udvidelsen ikke have nogen mærkbar effekt på de nuværende parkeringsudfordringer i området. De parkeringsudfordringer der på udvalgte spidstimer opleves i området (bl.a. i ferieperioder og højtider) vil ifølge analysen ikke blive påvirket af det planlagte byggeri.

Trafikanalysen giver forslag til, hvordan der kan arbejdes med de nuværende parkeringsudfordringer i området, så eksempelvis fremkommelig på de omkringliggende boligveje forbedres. Forvaltningen vil søge at arbejde videre med forslagene til at forbedre den nuværende parkeringssituation. Dog er nogle af forslagene rettet mod Frilandsmuseet, ligesom tidligere undersøgelser har peget på at Frilandsmuseet ville kunne udbygge andre parkeringsarealer for at skaffe yderligere kapacitet til besøgende og gæster til Frilandsmuseet. Forvaltningen er i øvrigt i dialog med naboer og påtænker, at opstarte yderligere dialog med Frilandsmuseet om afhjælpning af parkeringsudfordringer i området uafhængigt af denne sag.

Idet udvidelsen af CCH ikke vurderes at give mærkbare trafikale ændringer i området vurderer forvaltningen således, at der på kort- og mellemlang sigt ikke er behov for nye trafikale tiltag i området.

Strategisk ramme

Kommunens Turismestrategi.

Videre proces

Den formelle aflysning af rampereservationen vil ske i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplantillægget, som forventes behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 12. december 2024.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 1-2) Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Kongevejen 91-93 - Trafiknotat om lokalplanen 27.02.2024.pdf

Kongevejen 93 - Trafiknotat om rampen.pdf

Oversigtskort

Punkt 9: Fortsat lukning af Kornagervej (Beslutning)

05.01.25-G01-6-24

Resume

Teknikudvalget afviste den 26. september 2023 forvaltningens indstilling, om at bibeholde lukningen af Kornagervej. Dette skete med henvisning til et ønske om at få belyst, hvilke konsekvenser, der er forbundet med en genåbning af Kornagervej. Resultatet af trafikanalyse samt dialog med boligforeningen foreligger nu. Med sagen skal der tages endelig stilling til om den politiske beslutning om at lukke krydset Klampenborgvej/Kornagervej for biltrafik skal opretholdes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at beslutningen om lukningen af Kornagervej for biltrafik opretholdes.

Problemstilling

Vejdirektoratet og Lyngby-Taarbæk Kommune fik i 2016 udarbejdet en trængselspletanalyse (bilag) for krydset ved Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej/Kornagervej. Analysen pegede på at krydset både i morgen og om eftermiddagen er presset af trafik. Om morgenen opleves trængsel på Klampenborgvej og om eftermiddagen trængsel på Lundtoftegårdsvej. I takt med at arealet mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen bliver udbygget vil udfordringerne med trafikafviklingen kun blive større.

Der har i perioden fra 2014 til 2019 været 9 uheld, heraf 1 personskade-, 6 materielskade-, og 2 ekstra uheld (ekstra uheld er et uheld som anmeldes til politiet, men er med begrænset eller ingen materiel- og personskade). 2 af uheldene vedrører trafikanter til/fra Kornagervej. 55 pct. af alle uheld i Lyngby-Taarbæk Kommune sker i kryds.

Siden lukningen af Kornagervej i sommeren 2021 har der været henvendelser fra flere beboere, der bor i områderne ved hhv. Agervang og Kornagervej. Fælles for henvendelserne er et ønske om at få genåbnet for trafik via Kornagervej til Klampenborgvej.

Løsninger

Trafikanalysen fra 2016 peger på en række løsninger for at trængslen på vejene i området, der er beskrevet ved ovenstående problemstilling, kan nedbringes.

Løsningsforslagene indebærer:

1. Optimering af de 4 signalanlæg, der er i området (Klampenborgvej, Lundtoftegårdsvej, Lyngbygårdsvej og ramperne til motorvejen).
2. Forlængelse af venstresvingsbanen på Klampenborgvej mod motorvejen i sydgående retning.
3. Vejlukning af Kornagervej for biler.
4. Forbedring af rampeanlægget ved Lundtofte.
5. Ny højresvingsbane på Klampenborgvej mod Lundtoftegårdsvej herunder broudividelse og ekstra kørespor på Lundtoftegårdsvej.
6. Ny motorvejsafkørsel ved Rævehøjvej.

Gældende for løsningsforslag 2, 4, 5 og 6 er at disse løsninger primært skal implementeres af Vejdirektoratet.

Kommunen har i samarbejde med Hovedstadens Letbane aftalt, at løsningsforslag 1, 3 og dele af 5 (ekstra kørespor på Lundtoftegårdsvej) bliver udført som et tilkøb til anlægsprojektet for Hovedstadens Letbane. På baggrund af beslutningen fra 2017 underskrev kommunen tilkøbsaftalen med Hovedstadens Letbane den 6. januar 2021. I den forbindelse er krydset

ved Klampenborgvej/Sorgenfrigårdsvej/Agervang blevet udvidet med en venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Agervang for at sikre bedre trafikafvikling på Klampenborgvej og til boligområderne.

Der har siden 2019 været omfattende anlægsarbejde på og omkring Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej. Først med diverse ledningsomlægninger og derefter anlæggelsen af selve letbanen. Trafikken har ligeledes grundet Covid-19 ikke været normaliseret siden. Der er i forbindelse med lukningen af Kornagervej ikke været udfordringer med fremkommeligheden for Beredskab Øst ej heller for Lyngby-Taarbæk Forsyning i forbindelse med afhentning af renovation.

På baggrund af Teknikudvalgets beslutning den 26. september 2023 er der udarbejdet en trafikanalyse (bilag). Trafikanalysen vurderer, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at genåbne Kornagervej for biltrafik. Ligeledes er der vurderet om det er muligt blot at tillade højre ind/højre ud til/fra Kornagervej.

Trafikanalysen konkluderer at der er behov for at indføre en ekstra signalfase for at kunne afvikle trafik til/fra Kornagervej. Den ekstra signalfase skal etableres både, hvis der skal være mulighed for at køre højre ud fra Kornagervej samt hvis man skal have mulighed for at køre i alle retninger. Den ekstra signalfase vil påvirke forsinkelsen i krydset for de øvrige retninger væsentligt. For at kunne opretholde et tilfredsstillende serviceniveau i krydset og minimere forsinkelserne anbefales det at lade Kornagervej forblive lukket. En signalfase er betegnelsen for, hvilken retning eller trafikantgruppe (fodgængere, cykler, biler osv.), der får grønt på et givent tidspunkt. Typisk består et signalanlæg af flere signalfaser, der tilsammen danner signalprogrammet for hele krydset. En signalfase kan fx være at sikre at bundne venstresving har grønt uden at være i konflikt med de øvrige kørselsretninger.

Løsningen, hvor det er muligt at køre højre ind/højre ud, hvor Kornagervej kun er vigepligtsreguleret, kan af trafikikkerhedsmæssige hensyn ikke anbefales.

Det er en relativ lille mængde trafik, der kører via Kornagervej (i basisscenariet er der 34 køretøjer i morgenspidstimen og 22 i eftermiddagsspidstimen). Da det er en relativ lille mængde af trafik, der vil benytte sig af Kornagervej, og konsekvenserne for de øvrige trafikstrømme vil være væsentlige kan det på den baggrund ikke anbefales at genåbne Kornagervej. Antallet af biler fra Kornagervej er ikke afgørende for forvaltningens indstilling. Uanset antallet af biler fra Kornagervej vil en ekstra signalfase betyde væsentlige forringelse af serviceniveauet i krydset, der ikke kan anbefales.

Der har været en dialog med boligforeningen omkring trafikanalysen samt de forbedringer til området som boligforeningen ser som væsentlige i forhold til at forbedre de trafikale forhold. Boligforeningens opfattelse er at trafikken i analysen ikke stemmer overens med den faktiske trafik i området og mener således ikke at analysen er udarbejdet på et korrekt grundlag.

Trafikanalysens datagrundlag bygger på den tidligere udarbejdet analyse fra 2016. Dette blandt andet begrundet med at det på nuværende tidspunkt med diverse anlægsarbejder og at Kornagervej er lukket for biltrafik ikke vil kunne give et retvisende billede af trafikken, hvis der blev foretaget nye trafiktællinger. Trafikdata er derfor fremskrevet fra 2016, hvilket rådgiver og forvaltningen vurderer at give det mest korrekte datagrundlag.

Boligforeningen har derudover nævnt en række trafikale foranstaltninger, der ønskes udført i krydset ved Kornagervej/Agervang for at forbedre trafikikkerheden (Bilag). Boligforeningen har den 4. april fremsendt et brev til forvaltningen (bilag), hvori der kommenteres på de 2 afholdte møder. Der gøres i henvendelsen opmærksom på at det eksisterende busstop mellem Kornagervej og motorvejen er u hensigtsmæssigt placeret i forhold til trafikikkerheden. En genåbning af Kornagervej vil da også forstærke denne u hensigtsmæssige placering, idet der vil være forholdsvis kort afstand mellem udkørslen og busstoppet. Busstoppet er placeret i den del af krydset, der tilhører Vejdirektoratet og Kommunen har derfor begrænsede muligheder for at flytte busstoppestedet, en flytning vil i øvrigt formentligt skulle betales af Kommunen. Forvaltningen vurderer at de anførte bemærkninger ikke har indflydelse på forvaltningens indstilling.

Forvaltningen har overfor boligforeningen udtrykt forståelse for de problemstillinger, der blev rejst på mødet men vurderer at analysen er udarbejdet på et solidt fagligt grundlag, og at eventuelle forskydninger i de trafikale forhold på Kornagervej, Klampenborgvej eller Lundtoftegårdsvej ikke vil have betydning for forvaltningens konklusion. Det er derfor forvaltningens vurdering, at en lukning af Kornagervej fortsat er den bedste løsning, for at sikre en rimelig trafikafvikling i krydset ved Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej.

Kornagervej er offentlig vej i byzone. Det vil derfor være kommunen som udgangspunkt, der skal afholde udgifterne til at forbedre de trafikale forhold, såfremt det vurderes nødvendigt af hensyn til trafiksikkerheden i området.

Strategisk ramme

Anlæggelsen af Hovedstadens Letbane ad Ring 3.

Trafik- og Mobilitetsstrategi.

Trafiksikkerhedsplanen.

Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes, vil forvaltningen via hjemmesiden informere om, at beslutningen om, at Kornagervej lukkes for biltrafik, bibeholdes. Boligforeningen modtager besked direkte.

Hvis indstillingen ikke kan godkendes og Kornagervej skal genåbnes for trafik vil forvaltningen vende tilbage med en sag, hvor anlægsmidler kan prioriteres.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Forvaltningen har beregnet en anlægsoverslagspris for en genåbning af Kornagervej på 2,9 mio. kr., som der ikke kan peges på finansiering til. Der er ikke beregnet på de samfundsmæssige konsekvenser i forhold til trafikafviklingen, trafikforsinkelse og udledning af CO₂ på de omkringliggende veje.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Trængselspletanalyse for Klampenborgvej 2016

Trafikalanalyse Kornagervej

Krydsgeometri

Referat fra møde med boligforening den 21. marts 2024

Referat fra møde med boligforening den 11. Marts 2024

Brev angående Kornagervej.pdf

Punkt 10: Trafik- og hastighedsdæmpende foranstaltninger i Nørregade (Orientering)

05.00.00-G01-97-22

Resume

Bondebylaugets trafikgruppe har bedt Lyngby-Taarbæk Kommune om at lukke, ensrette eller hastighedsdæmpe Nørregade. Med denne sag orienterer forvaltningen om hvilke tiltag, forvaltningen har fundet grundlag for at arbejde med.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om Bondebyens trafikgruppes henvendelse om trafikforanstaltningen i Nørregade.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommunes borgmester og formand for Teknikudvalget har modtaget en underskriftindsamling fra Bondebylaugets trafikgruppe. 23 beboere på Nørregade og vejene omkring tilkendegiver, at de ønsker Nørregade lukket, ensrettet eller hastighedsdæmpet (bilag). Sideløbende har Bondebylauget sendt 2 supplerende borgmesterhenvendelser om trafikken i Bondebyen (bilag).

Forud for underskriftsindsamlingen har forvaltningen i længere tid været i dialog med Bondebylauget om trafik og parkering i området. Forvaltningen har fremsendt trafikdata og redegjort for, at hastigheder og trafikmængder er lave i Bondebyen, og der ikke er grundlag for at ændre på de eksisterende forhold. Desuden har forvaltningen refereret til kommunens trafiksikkerhedsplan og Miljøstyrelsens støjkortlægning, hvor Nørregade og området omkring ikke er udpeget som indsatsområde. Derfor er der andre steder i kommunen, hvor der er større behov for indsatser til at forbedre trafikikkerhed og støjbelastning.

De målte hastigheder ligger i gennemsnit under 25 km/t, og der kører ca. 1.100 køretøjer i døgnet på Nørregade, hvilket indikerer, at langt størstedelen af trafikken har ærinde et eller andet sted i Bondebyen fx trafik til daginstitutioner, handelsliv, virksomheder, renovationskøretøjer, beboerkørsel mv. Beboerne oplever dog ikke, at den målte trafik passer til Bondebyens bevaringsværdige karakter.

Løsninger

Fordi størstedelen af trafikanterne på Nørregade vurderes at have et ærinde i området, vurderer forvaltningen, at færdselstavler med restriktioner (fx ensretning eller indkørselsforbud med ærindekørsel tilladt) ikke vil have en nævneværdig betydning for trafikken på Nørregade.

Politiet har afvist forvaltningens ansøgning om, at ændre den nuværende skiltning "Område med fartdæmpning" med anbefalet hastighed på 30 km/t til en påbudt fartbegrænsning på 30 km/t i en hastighedszone. Afslaget blev begrundet med, at Bondebyen ikke påfylder betingelserne for denne hastighedsnedsættelse.

Forvaltningen vurderer, at Bondebyens klimatilpasningsprojekts elementer, hævede flader, brosten, indsnævring af vejareal mv., vil påvirke trafikanternes adfærd, så flere kører langsommere og flere vælger andre veje, når det er muligt.

Forvaltningen har lovet Bondebylauget at se på, om eksisterende fartdæmperne på Nørregade kan placeres bedre, når chaussestensbelægningen skal renoveres. Renoveringen afventer fjernvarmeprojektet og klimatilpasningsprojektet, så anlægsarbejdet ikke beskadiger den nye belægning.

Strategisk ramme

Lyngby-Taarbæk Kommune har en trafikikkerhedsplan, der sætter rammerne for de kommende indsatser og investeringer på trafikikkerhedsområdet i perioden 2023-2027.

Desuden udarbejder Lyngby-Taarbæk Kommune en støjhandlingsplan på baggrund af Miljøstyrelsen støjkortlægning. Støjhandlingsplanen indeholder bl.a. en udpegning af indsatsområder og forslag til prioritering af støjdæmpende tiltag i kommunen.

Videre proces

Forvaltningen vil holde Bondebylauget orienteret om arbejdet med klimatilpasningsprojektet, fjernvarmeprojektet og den forestående reovering af Nørregades chausséstensbelægning.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Orientering givet.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Underskriftsindsamling - samlet dokument

Borgmesterhenvendelser fra Bondebylauget d. 27.02.24 og d. 17.03.24

Bondebylaugets rapport vedlagt borgmesterhenvendelsen d. 27.02.24

Punkt 11: Dispensation til tømning af affald fra kl. 6 i Bondebyen (Beslutning)

07.18.00-G01-2-22

Resume

Som følge af, at der skal foretages gravearbejde i Bondebyen i forbindelse med udrulning af fjernvarme, forudser Lyngby-Taarbæk Forsyning udfordringer med at få afhentet affald i området. Såfremt der skal tømmes affald i dagtimerne, vil dette karambolere med gravearbejdet og den øvrige trafik, hvilket vil reducere den generelle fremkommelighed og skabe situationer, hvor skraldebilerne spærrer for trafikken.

Forsyningen anmoder derfor om dispensation til at afhente affald fra kl. 6, så skraldebilerne kan have afhentet affald og være væk fra området, inden myldretidstrafikken starter, og inden entreprenøren går i gang med gravearbejdet kl. 7. Dermed vil skraldebilerne genere trafikken og fremkommeligheden mindst muligt.

Indstilling

Forvaltningen foreslår,

1. at der gives dispensation til Lyngby-Taarbæk Forsyning til at afhente affald fra kl. 6 i Bondebyen indtil den 31. december 2024
2. at forvaltningen bemyndiges til at forlænge dispensationen indtil gravearbejdet er færdigt, såfremt tidsplanen for gravearbejdet forlænges

Problemstilling

Fra uge 14 (efter påske) opstartes gravearbejde i Bondebyen i forbindelse med, at der skal udrulles fjernvarme i området.

Lyngby-Taarbæk Forsyning påpeger, at gravearbejdet vil give udfordringer for afhentningen af affald.

Gravearbejdet medfører periodevis lukninger af hele vejstrækninger, hvilket giver øget parkering på de omkringliggende veje. Selve gravearbejdet udføres i tidsrummet kl. 7-18, hvor der vil være kørsel med entreprenørmaskiner mv. samt beboere, der færdes i området. Kørsel med skraldebiler vil medvirke til at reducere fremkommeligheden i området, som i forvejen er præget af smalle veje med begrænsede pladsforhold.

Med gravearbejdet vil der oftere opstå situationer, hvor skraldebilerne spærrer for trafikken, mens der tømmes affald. Det gælder fx på Gammel Lundtoftevej, som i en periode på ca. 2 måneder afspærres i sydgående retning fra Nørregade til jernbanebroen, så der kun er én vejbane at køre i for skraldebil, entreprenør, biler og cyklister. Skraldebilen vil dermed blokere for den øvrige trafik, når de skal tømme affald på strækningen.

I henhold til kommunens Regulativ for husholdningsaffald skal afhentning af affald ske i tidsrummet kl. 7-18, dvs. samtidig med gravearbejdet. Kommunalbestyrelsen kan dog i særlige situationer, eller for særlige lokaliteter, give dispensation herfor. Kommunalbestyrelsen har bemyndiget Teknikudvalget til at træffe afgørelser efter regulativet, jævnfør §7.

Løsninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning har anmodet om dispensation fra Regulativ for husholdningsaffald til at foretage afhentning af affald i tidsrummet kl. 6-7 i Bondebyen i forbindelse med udrulningen af fjernvarme.

Forsyningen lægger vægt på, at de på denne måde vil kunne sikre, at skraldebilen er væk fra området, inden myldretidstrafikken starter, og inden entreprenøren går i gang med gravearbejdet. Dermed vil skraldebilerne genere den øvrige trafik mindst muligt.

Gravearbejdet er planlagt til at være afsluttet ultimo 2024.

Dispensationen kan begrænses tidsmæssigt til at vare, indtil gravearbejdet er færdigt. Ligeledes kan dispensationen begrænses geografisk til kun at omfatte Bondebyen.

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at forlænge dispensationen i tilfælde af, at tidsplanen for gravearbejdet forlænges for på den måde at fastholde kadencen i udrulning af fjernvarme i området.

Orientering om midlertidige affaldsstationer

Lyngby-Taarbæk Forsyning oplyser i øvrigt, at de løbende vil etablere midlertidige affaldsstationer, hvor beboerne på de lukkede vejstrækninger kan aflevere restaffald og madaffald. Storskrald, haveaffald og 4-kammerbeholder afhentes ikke fra ejendomme på lukkede vejstrækninger, idet der i stedet henvises til at benytte genbrugsstationen eller kuberne i området (til papir og glas). I de første etaper frem til d. 25. juli planlægges enkelte vejstrækninger at blive lukket for tilkørsel i perioder på mellem 4-8 uger, hvorefter den normale afhentning af affald kan genoptages.

Placeringen af de midlertidige affaldsstationer godkendes af forvaltningen, og Lyngby-Taarbæk Forsyning sikrer den nødvendige orientering af de berørte beboere.

Forsyningen oplyser, at placeringen af de midlertidige affaldsstationer er afhængig af, om der gives dispensation til at tømme fra kl. 6. Såfremt dispensationen ikke gives, vil det være sværere at finde egnede og hensigtsmæssige placeringer til containerne, idet disse skal kunne tømmes af skraldebilerne, mens gravearbejdet pågår.

Strategisk ramme

Bæredygtighedsstrategiens implementering i DK2020-klimaplanen for udrulning af grøn varmforsyning samt Affaldsplanen indhentning af kildesorteret affald hos forbrugerne.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget giver dispensation, vil Lyngby-Taarbæk Forsyningen umiddelbart efter kunne bede vognmanden om at tømme affald fra kl. 6.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 1-2) Godkendt.

Henrik Bang (Ø) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Punkt 12: Større vedligeholdelsesopgaver og bygge- og anlægsprojekter i 2023 (Orientering)

82.20.00-P20-3-24

Resume

Forvaltningen har udarbejdet en oversigt over natur- og planprojekter, samt bygge-, anlæg- og større vedligeholdelsesprojekter, der er arbejdet på eller udført på kommunale ejendomme og arealer i 2023. Erfaringer med bæredygtighedstiltag indgår i oversigten.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om natur- og planprojekter, samt bygge-, anlæg- og større vedligeholdelsesprojekter i 2023.

Problemstilling

Forvaltningen udarbejder hvert år et visuelt overblik over større udførte natur- og planprojekter, samt bygge-, anlæg- og større vedligeholdelsesprojekter.

Overblikket dækker følgende fagområder:

- Byrum- og anlægsprojekter
- Klima, miljø og natur
- Fysisk planlægning
- Veje, broer og trafik
- Administration
- Dagtilbud
- Fritid, kultur og idræt
- Det sociale område
- Skoler og klubber
- Træning og omsorg

Løsninger

I oversigten er der for hvert bygge- og anlægsprojekt anført en række data, herunder eksempelvis budget og regnskab, entreprenør og rådgiver på opgaven mv. Samtidig fremgår det, hvor langt det enkelte projekt er kommet i 2023. For nogle projekter har arbejdet for eksempel handlet om at afklare behov, udarbejde idéoplæg, byggeprogram og projektering, mens andre projekter har været i en udførelsesfase eller regnskabsaflæggelse. Generelle indsatser og borgermøder som for eksempel Turismeindsatsen, Investorkontrakten, Erhvervskontrakten og biodiversitetsmøder er ikke medtaget i oversigten, samt projekter med et budget på under 100.000kr.

Erfaringer fra projekter gennemført i 2023

De omtalte projekter er meget forskellige i forhold til fx budget, længde, interessenter. På tværs af oversigten opstilles der i indledningen et antal erfaringer til inspiration for fremtidige projekter fx:

- Vedholdende økonomi styring og opfølgning er central
- Programorganisering af større projekter som dagtilbud sikrer fremdrift
- Tæt koordinering på tværs af fagcentrene i kommunen i alle delforløb er vigtig
- Kendskab til leverandører og eksterne partnere kan smidiggøre projekter
- Løbende dialog med berørte parter i bygge- og anlægsprocesser giver gode resultater

Projekter med bæredygtighedsaspekter

Oversigten over projekter viser, at biodiversitet og bæredygtighed fylder mere og mere i kommunens projekter. Et naturgenopretningsprojekt i Lyngby Åmose har skabt mere åbne arealer og medført, at området er udpeget til internationalt habitatområde. En del legepladsrenoveringer ved dagtilbud har fx genanvendt træstammer til insekt- og fuglehoteller, ligesom de kommende daginstitutioner i Virum indeholder flere bæredygtighedskriterier i byggeriet. Derudover er vinduer og klimaskærme også udbedret flere steder til fordel for energiforbrug og indeklima.

Strategisk ramme

De omtalte plan-, natur-, bygge- og anlægsprojekter samt vedligeholdelsesopgaver følger de respektive planer og strategier for de forskellige fagområder. Det drejer sig f.eks. om Idræts- og Bevægelsesstrategien mht. fritidsfaciliteter, Principper for de kommunale ejendomme: "Sammen om vores fælles ejendomme", Bæredygtighedsstrategien, aftaler for dagtilbud mht. øget kapacitet samt udbygning af skoleområdet i tråd med kommunens Principper for skolebyggeri, Funktionsprogram for skolebyggeri samt Funktionsprogram for dagtilbud.

Videre proces

Projekter, der ikke er afsluttede i 2023, fortsætter i 2024.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Dagtilbudsudvalget orienteres.

Skoleudvalget orienteres.

Kultur-og Fritidsudvalget orienteres.

Byplanudvalget orienteres.

Ældre-og Omsorgsudvalget orienteres.

Forebyggelses- og Socialudvalget orienteres.

Økonomiudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Orientering givet.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Vedligehold, bygge- og anlægsarbejder 2023 - 2.pdf

Punkt 13: Lundtofte Stationsforplads (Beslutning)

04.01.10-P20-24-23

Resume

Kommunalbestyrelsen godkendte den 15. december 2022 skitseprojektet for Lundtofte Stationsforplads, som grundlag for det videre arbejde med projektet og besluttede at give anlægsbevilling til detailprojektering og anlægsarbejdet. I det videre arbejde med projektet har der været øget fokus på trafiksikkerhed og dialog med Projektet for renovering af Lundtoftegårdsvej. Det har betydet, at forpladsen er rykket 6,5 meter mod syd. Derfor foreslår forvaltningen, at der arbejdes videre med dispositionsforslaget til Lundtofte Stationsplads med tilpasninger, som er foretaget særligt ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv jævnfør dispositionsforslaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at dispositionsforslaget vedrørende Lundtofte Stationsforplads godkendes.

Problemstilling

Baggrund

Den 29. april 2021 blev Kommunalbestyrelsen forelagt 4 forskellige scenarier for en letbanestationsforplads i Lundtofte. Kommunalbestyrelsen godkendte, at der skulle arbejdes videre med scenarie A, en stationsforplads på cirka 800 m². Den 2. september 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen bl.a., at projektering af Lundtofte Stationsforplads scenarie A skulle igangsættes. Den 15. december 2022 godkendte Kommunalbestyrelsen skitseforslaget for Lundtofte Stationsforplads (bilag) som grundlag for det videre arbejde med projektet. Samtidig blev det fulde rådighedsbeløb bevilliget. Herefter blev skitseforslaget fremlagt for relevante eksterne interessenter (boligforeninger og interesseorganisationer).

Skitseprojektet

Skitseprojektet lægger op til, at der er adgang fra Lundtoftegårdsvej for gående og cyklende, at cykelparkeringen placeres langs den nordlige del af stationsforpladsen i et øst-vestgående forløb langs "hovedstien" samt i en halvcirkel ved skovbrynet mod Lundtoftegårdsvej. Cykelparkeringen i den nordlige del af pladsen placeres på bagsiden af halvmure - halvmure som kan benyttes til ophold og som adskiller cykler fra gående. Der blev ikke planlagt vejadgang til stationsforpladsen, men det blev besluttet at etablere tre 'kiss & ride' pladser på Lundtoftegårdsvej syd for stationsforpladsområdet på Kommunalbestyrelsesmødet den 24. juni 2021. Stationsforpladsen blev disponeret sådan, at der syd for stationspladsen på et senere tidspunkt er mulighed for at etablere vejadgang, vendeplads og afsætningspladser. Ligeledes vil det være muligt at planlægge for fremtidig byudvikling syd for stationsforpladsen på arealerne ud langs Lundtoftegårdsvej.

Trafikrevision i forbindelse med skitseprojektet

I forbindelse med skitseprojektet af Lundtofte Stationsforplads blev der udarbejdet en trafiksikkerhedsrevision. Den påpeger blandt andet at

- Fodgængerfelterne [i øst-vestgående retning] bør flyttes så tæt på krydsområdet som muligt for at skabe god oversigt mellem bilister og fodgængere
- Forpladsens åbning ud mod krydset bør rykkes mod syd, således at cyklister, som skal videre mod syd, først skal tilgå cykelstien syd for krydsområdet.

Efterfølgende blev forpladsens åbning rykket et stykke mod nord i skitseprojektfasen.

Forvaltningen har kendskab til Vejdirektoratets igangværende undersøgelser omkring mulighederne for at aflaste motorvejen ved Klampenborgvej. En af løsningsmulighederne er en udvidelse af til- og frakørslen ved Lundtofte (TSA15), som ville betyde, at arealet nord for vejbyggelinjen kan ændres til vejareal.

Vejdirektoratet har meddelt forvaltningen den 8. marts 2024, at der på nuværende tidspunkt ikke arbejdes på et projekt, hvor ramperne til/fra motorvejen ved TSA15 Lundtofte skal udvides. Derimod er Vejdirektoratets fokus på at lave en ny frakørselsrampe til Rævehøjvej samt på at forbedre signalanlægget ved Klampenborgvej. Uanset at Vejdirektoratet ikke på nuværende tidspunkt har planer om en udvidelse af rampeanlægget ved TSA15 i Lundtofte, er det dog forvaltningens vurdering, at der er fortsat en mindre risiko ved at placere forpladsen inden for vejbyggelinjen. Forvaltningen har fokuseret på at reducere risikoen for at forpladsen eller væsentlige dele af forpladsen skal brydes op og omlægges ved en eventuel udnyttelse af vejbyggelinjen. Der er samtidigt opmærksomhed på ikke at flytte forpladsen længere mod syd end nødvendigt.

Parcel CN1 - Historik vedrørende grundareal

Den 29. april 2021 besluttede Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen skulle arbejde videre med scenarie A for Lundtofte Stationsforplads. Om CN1, vejadgang mv. står der i sagsfremstillingen, at det tilstødende areal CN1 vil få et matrikulært areal på 4.600 m² og bygbart areal på 2.200 m². Af scenariet fremgik det også, at der ikke er vejadgang, parkeringspladser ved letbanestationen, ligesom den skitserede vendeplads heller ikke indgik i scenarie A.

Den 24. juni 2021 besluttede Kommunalbestyrelsen, at der anlægges tre afsætningspladser i sidehelle på Lundtoftegårdsvej syd for letbanestoppet Lundtofte. Om CN1 står der i sagsfremstillingen, at anlæg af afsætningspladser syd for letbane stop Lundtofte fragår arealet kommunens ejendom CN1/CN2, og at der inddrages et areal på 30-45 m² fra kommunens parceller CN1/CN2 til anlæg af afsætningspladserne. Det samlede areal af parcellerne CN1 og CN2 udgør 10.700 m², hvilket betyder, at det fremtidige salg reduceres marginalt.

Løsninger

Fra skitseprojekt til dispositionsforslag

Efter skitseprojektet blev godkendt, er flere emner blevet yderligere kvalificeret frem mod dispositionsforslaget (bilag). Emnerne omhandler særligt trafiksikkerhed, Vejdirektoratets mulige udvidelse af motorvejens til- og frakørselsrampe samt reduktion af parcel CN1. Det bemærkes indledningsvis, at det først og fremmest er hensynet til trafiksikkerhed, der har været styrende for, at stationsforpladsen i dispositionsforslaget er rykket længere mod syd ift. skitseprojektet. Ydermere besluttede Kommunalbestyrelsen den 31. august 2023, at der ikke skal opføres en toiletbygning på Lundtofte Stationsforplads.

Trafiksikkerhed

Placeringen af fodgængerfelterne på Lundtoftegårdsvej er omfattet af Projektet for renovering af Lundtoftegårdsvej. I dispositionsforslagsfasen har forvaltningen været i dialog med Lundtoftegårdsvejprojektet angående flytningen af fodgængerfelterne. Her gjorde projektets trafikingeniør opmærksom på, at cyklister på vej fra forpladsen i nordgående retning sandsynligvis vil placere sig nord for fodgængerfeltet, hvilket skaber høj risiko for påkørsel af cyklister (højresvingsulykke). Trafikingeniøren anbefalede derfor at rykke forpladsens åbning ud mod krydset yderligere et stykke mod syd, hvilket er blevet implementeret i dispositionsforslaget.

Hvis skitseprojektet skal tilpasses den trafiksikkerhedsmæssige anbefaling om, at den nordlige adgang til stationsforpladsen placeres syd for fodgængerovergangen, vil det få betydning for den arkitektoniske og funktionelle kvalitet. Sammenligningen og forskel mellem skitseprojektets fodaftryk og dispositionsforslaget forefindes i bilag.

Reduktion af størrelsen af parcel CN1

I dispositionsforslaget vedrørende Lundtofte Stationsforplads er pladsens form og udstrækning justeret, og den skitserede vendeplads til Tracéets fordelingsvej er rykket ca. 6,5 m mod syd i forhold til skitseprojektet. I processen har der været opmærksomhed på at placere forpladsen og vendepladsen så langt mod nord som muligt af hensyn til et fremtidigt salgspvenu af parcel CN1. Som en konsekvens af at vendepladsen rykkes mod syd, reduceres parcel CN1 med ca. 140 m² (fra cirka 4.120 m² til cirka 3.980 m²), hvoraf ca. 80 m² ikke er bygbare. Af de ca. 80 m² vil ca. 74 m² gå til vendeplads.

På det foreliggende grundlag kan det ikke vurderes, om vendepladsens placering i dispositionsforslaget vil få betydning for provenuet af et potentielt salg af CN1, da det bl.a. vil afhænge af udbudsbetingelserne. Det bemærkes, at kommuneplanen angiver et maksimalt etageareal og ikke en bebyggelsesprocent. Det vil sige, at reduktion af grundarealet ikke i sig selv reducerer det potentielle etageareal på grunden. Ved det tidligere udbud i den nordlige del af Traceet er der således på baggrund af en konkret vurdering og bl.a. med udgangspunkt i kommuneplanens bestemmelser og ”Principper for Traceet”, udarbejdet udbudsbestemmelser om max antal etagemeter, afstandskrav til fx ledninger og skel samt en maksimal bygningshøjde.

Konsekvenser for dispositionsforslaget, hvis Vejdirektoratet udnytter vejbyggelinjen

Hvis Vejdirektoratet på et tidspunkt udnytter vejbyggelinjen, vil det betyde, at to cykelstativer og fire ladcykelstativer med tilhørende belægning skal flyttes inkl. jordarbejder. Herudover skal en bæk samt tre lyspullerter flyttes inkl. ledningsarbejde. Hertil kommer udgifter til teknisk rådgivning, intern projektledelse, uforudsete udgifter mv., som forventes at have en samlet udgift på 0,2 mio. kr.

Strategisk ramme

Planstrategi - Byudvikling i balance - levende bydele

Bæredygtighedsstrategien - Grøn mobilitet

Videre proces

Forvaltningen vil arbejde videre med dispositionsforslaget, som grundlag for det videre arbejde. Efterfølgende vil Lundtofte Stationsforplads projektet afslutte forslagsfasen og fortsætte i de næste faser med myndighedsbehandling, udbud, kontrahering og afslutningsvis udførelse. Sigtet er, at Lundtofte Stationsforplads er klar til ibrugtagning ved letbanens forventede åbning september 2025.

Økonomi

Hvis sagen godkendes, vil projektet kunne gennemføres inden for den samlede anlægsbevilling til projektet "Letbane - omgivelser, cykel- og bilparkering v. stationer" på 12,5 mio. kr. inkl. budgetteret indtægt på 0,8 mio. kr. i tilskud fra Trafikstyrelsens pulje til anlæg af cykelparkering.

Anlægsbevillingen dækker over flere delprojekter, herunder Lundtofte Stationsforplads.

Konsekvenser ved ikke at gå videre med dispositionsforslaget

Hvis dispositionsforslaget uden videre tilpasses placeringen af skitseprojektets vendeplads, vil forpladsen blive for smal. Det vil være nødvendigt at udarbejde et nyt dispositionsforslag af forpladsen, hvor trafikikkerhed fortsat vil være en udfordring, som vil skabe en forsinkelse på ca. 6 måneder. Hermed vil forpladsen forventeligt først kunne stå færdig ultimo december 2025, hvilket er efter letbanens forventede åbning primo september 2025. Derudover skal der etableres midlertidig adgang til letbanen, mens forpladsens anlægsarbejder pågår. Ændringen vil medføre en merudgift på min. 0,25 mio. kr.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

KMB december 2022 - Lundtofte Stationsforplads skitseprojekt

Lundtofte stationsforplads - Dispositionsforslag plantegning

Lundtofte stationsforplads - Dispositionsforslag notat

Lundtofte stationsforplads - Fodaftryk skitseprojekt hhv dispositionsforslag

Oversigtskort

Punkt 14: Boelvej 8 - Opsætning af seks nye lysmaster (Beslutning)

02.34.02-P19-402-22

Resume

Kommunen søger om opsætning af seks lysmaster på Boelvej 8 til belysning af to eksisterende tennisbaner. Det ansøgte kræver dispensation fra lokalplan og VVM-screening. Med denne sag skal det besluttes, om der skal meddeles dispensation fra lokalplanen, ligesom der skal træffes beslutning om, om der er krav om miljøvurdering (VVM) af projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der meddeles dispensation fra lokalplanen som ansøgt.
2. det meddeles, at lysmaster og kunstgræs ikke er omfattet af krav om miljøvurdering (ikke VVM-pligtig)

Problemstilling

Kommunen søger om opsætning af seks nye lysmaster på ejendommen Boelvej 8, som ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag).

De nye lysmaster har en højde på 10 m. De to lysmaster placeret imellem banerne har to lysarmaturer monteret - de resterende har én. Lysmasterne placeres på ejendommens nordøstlige hjørne, ved de to yderliggende baner - bane 7 og 8. Masterne vil have en afstand til Boelvej på 11 m. På modstående side af Boelvej ligger der rækkehuse.

Det er beskrevet i høringssvar fra ejer og ansøger, at ved anvendelse af 10 meter høje lysmaster og LED-armaturer og LOGitter vil det være muligt at rette belysningen mere lodret ned mod spillefladen således, at det primært er spillefladen og den nærmeste banekant, der oplyses.

Lyset kan tændes mellem kl. 15-19 på hverdage og kl. 15-18 i weekender. Det muliggør derved brug af banerne i aften og vintertiden.

Der vil i vinterhalvåret blive udrullet kunstgræs, således det bliver muligt at anvende banerne til fodbold. Den resterende del af året anvendes banerne fortsat til tennis som hidtil.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 136 for idrætsanlægget ved Kaplevej i Sorgenfri bydel.

Lysmasterne opsættes udenfor lokalplanens fastlagte byggefelt. Lysmasterne kræver dermed dispensation fra følgende bestemmelse i lokalplanen:

- 6.2: Ny bebyggelse må kun placeres inden for det på kortbilag 2 angivne byggefelt.

VVM-ansøgning

Projektet kræver VVM-screening, da projektet vurderes at være omfattet af Miljøvurderingsloven bilag 2. Der er hertil fremsendt et udfyldt skema, jf Miljøvurderingsloven bilag 1.

Løsninger

Det fremgår af lokalplanen at formålet med udarbejdelsen af lokalplanen blandt andet var, at give mulighed for at opføre en ny halbebyggelse. Lysmaster i det ansøgte omfang vurderes at være sædvanligt for idrætsanlæg, men den ansøgte bebyggelse (lysmaster) er placeret udenfor det i lokalplanen angivne byggefelt.

Naboorientering

Ansøgningen har været sendt i naboorientering hos naboliggende grundejerforeninger. I forbindelse med VVM-screening er der i øvrigt hørt ejere af: Kornbakken 1-7 og Kløverbakken 1-15. Der er i alt indkommet otte høringssvar (bilag), som blandt andet omhandler følgende emner: støj- og lysgener, trafik, afskærmning, og alternativ placering.

Høringssvarene er efterfølgende blevet forelagt for ejer og ansøger.

Det er vist i ansøgningen, at lyset styres således, at det primært er banen som er oplyst, og vil kun lyse ud til vejen.

Senere har ansøger valgt at reducere lystændingstiden til hverdage mellem kl. 15-19 og i weekender mellem kl. 15-18. Lystændingstiden er reduceret fra hverdage mellem kl. 15-20 og i weekender mellem kl. 15-19. Den reducerede lystændingstid er naboer ikke pt. blevet orienteret om.

Ejer har været i dialog med Virum-Sorgenfri Boldklub og Virum-Sorgenfri Tennisklub, vedrørende de reducerede lystændingstider. Fodboldklubben har ikke kommentarer. Tennisklubben er indkommet med bemærkninger til placering, og at de ikke får gavn af lyset. Både høringssvarene fra naboer og dialog med klubberne har ejer besvaret (bilag). Ejer svarer blandt andet at den ansøgte placering på bane 7-8 giver mulighed for at slå to tennisbaner sammen til én fodboldbane om vinteren, da de ligger i samme niveau. De to andre foreslåede placeringer forklarer ejer at være enten baner, der er omdannet til helårstennisbaner eller tennisbaner, som ikke ligger i samme niveau. Med lysanlægget skal det gøres muligt at spille tennis i sommerhalvåret og fodbold i vinterhalvåret. Ejer supplerer med, at tennisklubben bruger banerne fra 1. april til og med uge 41, hvor der spilles fra solopgang til solnedgang. Det angives ikke at lyset vil ændre særligt på det.

Det må antages at da arealet i dag anvendes til boldspil vil den fremtidige støj og trafik være svarende til i dag. Lysmasterne vil kun muliggøre brugen i forhold til tidspunkt på dagen og årstid.

Forvaltningen vurderer at der kan meddeles den ønskede dispensation fra lokalplanen. Lysmasterne er lavere end lokalplanens krav til maksimal højde på 12,5 m. Lysmasterne med sit omfang vurderes at være sædvanligt for idrætsanlæg, og vurderes ikke at medføre nogen væsentlig fortætning, og vil ikke ændre arealets anvendelse som banearreal.

Forvaltningen vurderer, at screeningen af de ansøgte 6 lysmaster og kunstgræs på to tennisbaner, ikke giver anledning til at antage, at projektet vil kunne påvirke miljøet væsentligt. Banerne vil kunne bruges til både fodbold og tennis. Lysmasterne og kunstgræsset muliggør brug af banerne om vinteren. Der er indtænkt foranstaltninger i.f.t. at undgå lyspåvirkninger på naboejendomme. Det er vurderet, at der ikke er tale om væsentlige miljøpåvirkninger. De primære gener vil være under anlægsfasen, men vil ikke være mere end, hvad der kan forventes ved anlægsarbejder i boligområder generelt. Det er således ikke krav om miljøkonsekvensvurdering - VVM (bilag).

Strategisk ramme

Det ansøgte øger udbuddet af muligheder for boldspil (hhv tennis og fodbold) i lokalområdet, i det tidsrum for udnyttelse af arealet øges ved hhv etablering af lys og udrulning af kunstgræs. Dette er i overensstemmelse med kommunens idræts- og bevægelsesstrategi "Aktiviteter for alle - alle i aktivitet".

Videre proces

Der vil efterfølgende blive meddelt afgørelse vedrørende VVM-ansøgning og byggetilladelse med dispensation fra lokalplan.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 2.

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 1.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 2) Godkendt.

Teknikudvalget noterer sig, at spilletiden er begrænset væsentligt i forhold til naboorienteringen, og at der derved sker en tydelig begrænsning af støj og lys. Ordningen evalueres efter et år.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Naboorientering

Oversigtskort

Høringssvar

Tennisbaner Boelvej 8 - Høringsnotat fra CAE, redigeret 1132024 1

VVM Myndighedsscreeningsskema udfyldt

Punkt 15: Trongårdsvej 22 - Opførelse af nyt drivhus (Beslutning)

02.34.02-P19-425-21

Resume

Kommunen har modtaget en ansøgning om opførelse af drivhus på 15 m² på Trongårdsvej 22. Det ansøgte kræver dispensation fra bebyggelsesprocenten i lokalplanen og dispensation fra en fortidsmindebeskyttelseslinje. Byplanudvalget skal beslutte om skal meddeles dispensation fra lokalplanen, og Teknikudvalget skal beslutte om der skal meddeles dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår,

1. at forvaltningen bemyndiges til at meddele afslag på dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjen.
2. at forvaltningen bemyndiges til at meddele afslag på dispensation fra bebyggelsesprocenten.

Problemstilling

Der er 16. september 2021 ansøgt om opførelse af et drivhus på 15 m² på Trongårdsvej 22. På grund af fejl hos forvaltningen er sagsbehandlingen først påbegyndt 27. november 2023.

Drivhuset ønskes placeret indenfor en fortidsmindebeskyttelseslinje. Ejendommen er desuden omfattet af lokalplan 219 for Hjortekær langs Jægersborg Dyrehave, der fastlægger en bebyggelsesprocent på 30.

På ejendommen er opført et enfamiliehus på 260 m² på og en garage på 47,3 m². Der kan dermed kun opføres yderligere 2,7 m² inden for lokalplanens bestemmelser. Drivhuset vil derfor også kræve dispensation fra bebyggelsesprocenten i lokalplanen.

I den konkrete sag, har ejer har ikke været bevidst om, at det ansøgte kræver dispensation fra bebyggelsesprocenten, da den eksisterende garage har været registreret med 35 m² i BBR. Garagen er opført af tidligere ejer. Ejer har derfor indrettet sig på, at der kunne opnås de fornødne tilladelse. Hvis der meddeles dispensation til overskridelse af bebyggelsesprocenten, vil det i sammenlignelige tilfælde kunne skabe præcedens.

Kommunen har generelt en restriktiv praksis, når det gælder håndhævelsen af fortidsmindebeskyttelseslinjer. Sekundært byggeri kræves så vidt muligt placeres bag eksisterende bebyggelse, således at de ikke kan ses fra fortidsmindet.

Teknikudvalget har 18. april 2023 besluttet, at der kunne meddeles dispensation til opsætning af hegn og anlæg af sti i forbindelse med planlægningen af en børnehave på naboejendommen Dyrehavegård. Det er forvaltningens vurdering, at den sag ikke er direkte sammenlignelig med den konkrete sag om drivhus, men der er tale om dispensation fra samme fortidsmindebeskyttelseslinje.

Løsninger

Kommunen meddeler kun i sjældne tilfælde dispensation til overskridelse af bebyggelsesprocenten. Der skal være særlige forhold gældende, der tilsiger, at der i det konkrete tilfælde bør give dispensation.

Fortidsmindebeskyttelseslinjen afkastes af en gravhøj liggende på Dyrehavegård. Beskyttelseslinjen skal primært sikre indblik til og udkig fra fortidsmindet. Det ansøgte drivhus har et lille omfang og er placeret tæt på eksisterende

bebyggelse. Drivhuset er transparent, hvilket gør det mindre synligt i omgivelserne.

Forvaltningen vurderer, at der er i det konkrete tilfælde er forhold, der kan tale for en dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjen. Ejendommen er en ud af en midre række på seks enfamiliegrunde, med mindre sekundære bygninger, som ligger ud mod Dyrehavegård. I den kontekst, er der tale om et lille område.

Fortidsmindebeskyttelseslinjen er dog allerede reduceret, og i den forbindelse er netop de seks ejendommen fortsat omfattet. Der er efter forvaltningens vurdering derfor både forhold, der taler for og imod en dispensation. Det er uvist, om en dispensation vil blive omstødt, såfremt den blev påklaget.

Det vil dog være en lempelse af nutidig praksis, som vil skabe præcedens og på sigt kunne give flere småbygninger i private haver, der ligger inden for fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Strategisk ramme

Ikke relevant

Videre proces

Hvis udvalgene beslutter, at der meddeles dispensation fra bebyggelsesprocent og fortidsmindebeskyttelseslinjen vil forvaltningen meddele de to dispensationen. Der vil herefter skulle indsendes en ansøgning om byggetilladelse til forvaltningens behandling.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 2

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 1) Godkendt at meddele afslag.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Ansøgning

Oversigtskort

Punkt 16: Ørholmvej 57 - Til- og ombygning af bevaringsværdig bygning samt terrænregulering indenfor fredning og beskyttelseslinier (Beslutning)

02.34.02-P19-64-24

Resume

Ejer ønsker at indrette bebyggelsen således, at ejendommen bedre kan rumme deres behov for kontorarbejdspladser. Udover den indvendige ombygning sker der blandt andet ændringer i terrænet, ændringer i bygningens udvendige udseende, nedrivning og genopførelse af mellembygning samt etablering af renovationskur. Sagen fremlægges fordi ejendommens arealer er omfattet af Mølleåfredningen samt å- og skovbyggelinje. Derudover er anlægget en del af Ørholms industribebyggelse og udpeget som bevaringsværdig.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. det ansøgte indstilles positivt til Fredningsnævnet.
2. kommunen er positivt indstillet på at meddele dispensation for skovbyggelinje og åbeskyttelseslinjen.
3. ændringer af den bevaringsværdige bygning godkendes.

Problemstilling

Brødrene Hartmann A/S (ny ejer af ejendommen) ønsker at indrette ejendommen således, at den dækker deres behov som kontordomicil. Der vil i den forbindelse blive lavet en række ombygninger i bestående bebyggelse (hovedbygning og tidligere fabriksbygning), nedrivning af mellembygning, genopførelse af mellembygning, nyt udhus til affald samt ændringer i terrænet.

Ejendommen er omfattet af Byplanvedtægt 1 for Ørholmkvarteret. Bebyggelsen er iht. kommuneplanen udpeget som bevaringsværdig, da den har en bevaringsværdi på 3. Endvidere er ejendommen omfattet af Mølleåfredningen samt skovbyggelinje og åbeskyttelseslinje. Ansøger har fremsendt en dispensationsansøgning (bilag).

Bevaringsværdig bebyggelse

Ørholmvej 59 (benævnes bygning 1a i ansøgningsmaterialet) ligger ud mod Ørholmvej og er opført i 1872 som del af Ørholmværket. Bygningen har en høj bevaringsværdi på 3. I tilknytning til hovedhuset er opført en lavere fabriksbygning (benævnes bygning 1c i ansøgningsmaterialet) i flere etaper fra 1954 - 1960. Denne har ikke fået tildelt en selvstændig bevaringsværdi i Databasen over Bevaringsværdige Bygninger. Forvaltningen anser den trods dette, som en vigtig del af områdets fortælling om Mølleåens industri og udvikling, og den bør derfor også vurderes som bevaringsværdig med de bevaringshensyn dette medfører.

De to bevaringsværdige bygninger er sammenbundet af en glasbygning fra 1962, som ikke er bevaringsværdig (benævnes bygning 1b i ansøgningsmaterialet).

Ansøger ønsker at foretage en række ydre ændringer på den lave fabriksbygning, (bygning 1c), hvorfor forvaltningen har haft flere drøftelser med ansøger, så disse kan foretages uden at reducere bevaringsværdien.

Fredning, skovbyggelinje samt åbeskyttelseslinje

Idet den nye ejer af ejendommen ønsker at indrette ejendommen til et kontordomicil, er der ønske om at lave en række tiltag, som har betydning for Mølleåfredningen, skovbyggelinjen samt åbeskyttelseslinjen. Der er ønske om terrænregulering og terrasse ved fabriksbygningen (bygning 1c) således at kælderetagen kan ændre anvendelse til kantine. Derudover er der et ønske om en ny mellembygning, hvorfor den eksisterende mellembygning (bygning 1b) nedrives, for

derefter at blive genetableret. Den nye bygning får et fodaftryk, som er 26 m² større end den nuværende, hvorved mellembygningens etageareal forøges med cirka 52 m², idet den er i to etager.

Generelt udføres der terrænregulering på hele grunden, da der udover terrasse ønskes nye adgangs- og servicestier med blandt andet trapper. Landskabet skal ifølge ansøgningen fungere som en form for lydregulering og skærm mod indsyn fra Ørholmvej samt forbedre regnvandshåndtering på grunden.

Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om fredning samt bygge- og beskyttelseslinjer skal sikre, at de nærmeste omgivelser ved fredede områder, åer samt skove friholdes for bebyggelse eller andre væsentlige landskabelige indgreb.

Kommunen er ikke myndighed på Mølleåfredningen; det er Fredningsnævnet. Men kommunen er tilsynsmyndighed, og der skal derfor udarbejdes en indstilling til Fredningsnævnet. Kommunen er myndighed på skovbyggelinjen og åbeskyttelseslinjen.

Løsninger

Bevaringsværdig bebyggelse

Ansøger har ansøgt om følgende ændringer på den lave fabriksbygning (bygning 1c).

- Fritlægning af den østlige og sydlige del af kælderen, så der kan etableres en kantine med udgang til ny terrasse.
- Højere vinduer på 1. sal samt mere ensartede vinduer på de øvrige facader.
- Ekstra vinduer, en flugtvejsdør samt større lyskasser mod vest (ikke synlige fra vej).
- Sammenklappelige markiser til solafskærmning.
- Mindre ændring af facadefarven, så den matcher hovedhusets lyse "sandfarve".
- Etablering af (plane) solceller på shedtage mod syd.
- Udskiftning af eksisterende tagvinduer i shedtage mod nord til bedre vinduer.
- Afdæmpet skiltning på den nye mellembygning.

Den nuværende glasmellembygning (ikke bevaringsværdig) udskiftes med en lidt større men visuelt lettere glasbygning.

Forvaltningen vurderer, at det ansøgte på fin vis formår at genanvende en ældre fabriks- og produktionsbygning, så den fortsat kan indgå som en original del af Ørholmværkets historie og udvikling. Fabriksbygningens asymmetriske shedtage og den enkle, gentagne "Toblerone" form på bygningskroppene er stærke kendetegn ved denne type bygninger, og de ansøgte ændringer vurderes ikke at reducere dette eller være unødigt "forfinende" for den ellers pragmatiske arkitektur.

Fredning, skovbyggelinje samt åbeskyttelseslinje

Følgende kræver dispensation fra fredning, skovbyggelinje og åbeskyttelseslinje:

- Opførelse af ny mellembygning.
- Fritlægning af facade i fabriksbygningen grundet terrænregulering.
- Terrænregulering i øvrigt grundet anlægning af terrasser, nye sti og adgangs- og servicestier herunder trapper, afskærmning og anlæg til regnvandshåndtering.

- Opførelse af skur til renovation.
- Derudover vil der under byggeperioden være byggeplads og materialeoplag (bilag).

Forvaltningen har haft flere dialogmøder med ansøger vedr. terræn, renovationsskur og den nye mellembygning, således at projektet er tilpasset, og forvaltningen nu vurderer, at projektet kan realiseres uden at det landskabelige udtryk forringes. Det er således forvaltningens vurdering, at det ansøgte vil forskønne området, og at det ansøgte har taget hensyn til at ejendommen er fredet og omfattet af skovbyggelinje og åbeskyttelseslinje. Det er ligeledes en forskønnelse at renovationsbeholdere fremover bliver skjult af en bygning, og at denne er placeret bag anden bebyggelse og dermed skjult fra Ørholmvej.

Strategisk ramme

Kommunens Arkitekturpolitik - Kulturarv; "Synlighed i de historiske lag, som omgiver os, så disse også kan aflæses i fremtiden."

Kommunens Bæredygtighedsstrategi; "Øget biodiversitet i haver og offentlige arealer" og "Sikre kommunens grønne værdier og enestående naturkvaliteter. Planlægningen skal sikre en fornuftig balance mellem det grønne og byudvikling. Det skal så vidt muligt undgås, at der inddrages nye grønne arealer til bebyggelse".

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget godkender en positiv indstilling til Fredningsnævnet, vil forvaltningen sende denne indstilling til Fredningsnævnet. Samtidig vil forvaltningen høre skovejer med hensyn til skovbyggelinje.

Hvis Fredningsnævnet meddeler dispensation for Mølleåfredningen, vil forvaltningen udarbejde en dispensation for skovbyggelinje og åbeskyttelseslinje. Først efter at klageperioden for dispensationerne er overstået, vil der kunne blive meddelt byggetilladelse. Byggetilladelse afhænger ligeledes af, at Byplandvalget godkender ændringer på den bevaringsværdige bygning.

Hvis udvalgene ikke er positivt indstillet på det ansøgte, vil dette blive meddelt ansøger. Det vurderes, at det vil begrænse ejers ønskede brug af bygningen væsentligt. For eksempel vil der ikke kunne blive etableret kantine i kælderetagen grundet manglede flugtvej og lys. Men også indretningen i den eksisterende bebyggelse vil blive besværliggjort.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter pkt. 1 og 2

Byplanudvalget beslutter pkt. 3

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Ad 1-2) Godkendt.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Byggeansøgning inkl. dispensationsansøgning

Svar på mangelbrev a 7.3 og Supplerende argumentation

Katalog vedr. bebyggelsen

Katalog vedr. landskabet

Situationsplan og terræn

Byggepladsplan

Oversigtskort

Punkt 17: Mødekalender 2025 (Beslutning)

00.01.00-A00-10-24

Resume

Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg skal for hvert regnskabsår træffe beslutning om, hvor og hvornår møder skal afholdes. Med denne sag behandles forslag til mødekalenderen for 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at mødekalenderen for 2025 godkendes.

Problemstilling

Det følger af styrelseslovens §§ 8 og 20, at Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg for hvert regnskabsår skal træffe beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal afholdes. Kravet om mødeplan har til formål at lette kommunalbestyrelsesmedlemmets arbejdstilrettelæggelse og koordinering af sit arbejde i kommunalbestyrelsen, og derfor kræver en ændring af mødeplanen en ny politisk beslutning. Ethvert medlem kan kræve et udvalgs mødeplan forelagt Kommunalbestyrelsen.

Løsninger

Mødekalenderen (bilag) er overordnet tilrettelagt efter, at sagerne får den kortest mulige politiske behandling. Der er som udgangspunkt et kommunalbestyrelsesmøde i slutningen af hver måned med en udvalgsrunde, der leder op hertil. Der er endvidere muligt taget udgangspunkt i, at udvalgene så vidt muligt opretholder samme mødedag og tidsrum for møde som hidtil.

Teknikudvalget har gennem nogle år afholdt møder af 1 time og 45 minutters varighed. Byplanudvalget har i 2024 afholdt møder af 2 timers varighed. Øvrige udvalg afholder møder af 1 time og 30 minutters varighed. Disse tidsrum er foreslået opretholdt.

§ 17, stk. 4-udvalget om Bæredygtighed er taget med i denne sag af hensyn til den overordnede koordinering. Udvalget afvikler årligt 3 møder, der er fordelt henover kalenderåret med 1 møde i foråret og 2 møder i efteråret. Den konkrete mødeplanlægning besluttet af udvalget selv.

Der er fortsat taget hensyn til ferier, helligdage, KL-topmøde, Kommunaløkonomisk Forum, KL-konferencer samt Borgmesterens KL-repræsentantskaber. Det betyder også, at der vil være møderul, hvor der foreslås afviklet møde på anden mødedag end udgangspunktet, jf. skema nedenfor. Disse møder er markeret med rød skrift. Det bemærkes særligt i den forbindelse, at Forebyggelses- og Socialudvalget samt Ældre- og Omsorgsudvalget er foreslået afviklet tirsdage morgener/formiddage i januar, marts, april og juni. I januar p.g.a. KØF, i marts p.g.a. KL-Topmøde, i april p.g.a. KL-Teknik og Miljøkonference samt i juni p.g.a. grundlovsdag.

Bemærk endvidere, at økonomiudvalgsmødet og kommunalbestyrelsesmødet i januar er på onsdage, at økonomiudvalget den 29. januar og kommunalbestyrelsesmødet den 6. maj er på tirsdage.

Herudover er der som tidligere forhåndsreserveret tid til ekstraordinære udvalgsmøder, der som udgangspunkt er placeret på onsdage op til Økonomiudvalgsmødet.

Forebyggelses- og Sundhedsudvalget har i 2022 og 2023 valgt at afholde udvalgs møde hver 2. måned på baggrund af mødernes længde og antal sager. Udvalget har suppleret udvalgs møderne med 3 temamøder om året. Det vil blive drøftet særskilt i udvalget, om der i 2025 fortsat skal afholdes temamøder. Med denne sag er foreslået samme møderul som for øvrige udvalg uden temamøder.

Baseret på erfaringer fra 2023, foreslås det faste udvalgsrul i maj udgået - dog ikke for Byplanudvalget. Kommunalbestyrelsesmødet i maj fastholdes og kan eventuelt danne ramme om et temamøde.

Endelig er Kommunalvalgsdatoen markeret i kalerenden, og der er foreslået afvikling af konstituerende møde den 1. december.

En udvalgsuge ser som udgangspunkt således ud (som i 2024):

Dag / Tid	Tirsdag	Onsdag	Torsdag
Morgen kl. 08-09.30	-	DAU	ÆOU
Formiddag kl. 09.45 - 11.15	-	SKU	FSU
Eftermiddag kl. 15.00 - 16.30	-	KFU	-
Aften	TEK kl. 16.15-18.00	BY kl. 16.45-18.45	-

Ugen efter fagudvalgenes møderul holder Økonomiudvalget møde om torsdagene kl. 16.30-19.00.

Ugen efter økonomiudvalgets møder holder Kommunalbestyrelsen møde om torsdagene fra kl. 17.00-19.00.

Strategisk ramme

Lov om Kommunernes Styrelse.

Videre proces

Efter endelig beslutning af mødekalenderen 2025 bliver møderne indkaldt i den politiske kalender, ligesom kalenderen vil blive lagt på hjemmesiden.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

De stående udvalg og Økonomiudvalget for så vidt angår deres egen mødekalender.

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår egne møder.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Godkendt.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Politisk mødekalender 2025

Punkt 18: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

Sagsfremstilling

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Budgetaftalen 2024-27 - 1. status for implementeringen
 - Budgetopfølgning 2024
 - Dyrehaven - Forskønnelse af adgange
 - Tilpasning af parkeringskontrol og licenspriser
 - Hævning af vandstand i Lyngby Sø
 - Godkendelse af forslag til Tillæg 8 til spildevandsplanen vedrørende Kongevejen 93
 - Status og evt. prioritering af skolevejs- og trafiksikkerhedsprojekter 2024
 - Afhentning af affald på Buddingevej 18A-46B
 - Vurdering af tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove
 - Afvikling af byggekredit til klimaprojekt Sorgenfrigård Nord
 - Forslag til Lokalplan 297 og kommuneplantillæg 4/2021 for et område ved Skolebakken/Parcelvej
 - Cykelhandlingsplan
-
- Modernisering af gadebelysning
 - Renovering af Bondebyens belysningsanlæg

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Orientering givet.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Punkt 19: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

Sagsfremstilling

1. Klampenborgvej, evaluering og tilpasning af midlertidigt byrum

Det midlertidige byrum på Klampenborgvej blev indviet den 15. maj 2023, og er planlagt at eksistere frem til letbanens indvielse i 2025. Formålet med det midlertidige byrum er at afprøve indretning og anvendelse af byrummet med henblik på at kvalificere udformningen af et permanent byrum på Klampenborgvej, og samtidigt starte en proces op om at engagere borgere, handelsliv og øvrige interessenter samt skabe byliv.

Evaluering af 2023 sæson

Forvaltningen fik i august-oktober 2023 indsamlet feedback internt og eksternt hos stadeholdere og borgere (103 besvarelser). Der er mange forskelligartede kommentarer, hvor nogle handler om det midlertidige byrum, mens andre går på det permanente byrum. Overordnet er der, særligt i handelslivet, en anerkendelse af, at der er gjort en indsats for at gøre noget godt for byen. Fra de adspurgte er der få positive bemærkninger om bl.a. træer og fællessang samt en del konstruktive forslag til, hvad der skal til for at få større lyst til at opholde sig i byrummet. Feedbacken er dog primært negativ. 75% af de adspurgte svarer nej, når de bliver spurgt, om de vil besøge byrummet igen, med kommentarer såsom;

- at byrummet opleves rodet og kedeligt
- at cyklister skaber utryghed, når de (fortsat) cykler på den oprindelige cykelsti
- at der mangler flere rum, rum til mere pladskrævende aktiviteter og/eller fleksibilitet i ruminddelingen
- at de hvide BigBags ikke er pæne.

Tilpasning til 2024 sæson

På baggrund af evalueringen af sæsonen for 2023, har styregruppen for Program for Strategisk Byudvikling besluttet at tilpasse det midlertidige byrum således, at udformningen af byrummet i den kommende sæson for 2024 omfatter;

- en mere klar struktur og inddeling af områder til gående, ophold og cyklister
- en vis afskærmning mod letbanen (forventes at bestå af træer)
- rum i varierende størrelse til forskellige aktiviteter
- hvide BigBags erstattes med anden beklædning
- flere træer
- misvisende cykelafmærkninger på gammel cykelsti fjernes.

Fremadrettet skal events, arrangementer mv. udvikles, planlægges og koordineres på samme måde og vilkår som andre events, arrangementer mv. i kommunen. Herudover har styregruppen for Program for Strategisk Byudvikling besluttet, at forvaltningen i 2024 ikke sætter ressourcer af til særligt at understøtte bylivet i det midlertidige byrum.

Lyngby Storcenter har pr. 1. marts 2024 rådighed over zone 1 og 2 til udendørs servering (bilag). Det er aftalt mellem Lyngby Storcenter og kommunen, at parterne skal koordinere indretning af arealerne i og omkring zone 1 og 2. Lyngby Storcenter forventer, at zone 1 og 2 vil være klar til udeservering medio april 2024.

Den konkrete fysiske tilpasning af det midlertidige byrum forventes udført i april/maj 2024.

Kommunikation om tilpasning af byrummet i 2024

Forvaltningen vil fortsætte med at have tværgående kommunikation, således at løsningen til det midlertidige byrum udarbejdes med input fra de relevante aktører. Ydermere vil forvaltningen kommunikere til borgerne og øvrige interessenter vedr. ændringerne i de trafikale forhold, arrangementer og aktiviteter.

Der vil blive udarbejdet en pressemeddelelse i samarbejde med Lyngby Storcenter angående den kommende sæson for byrummet.

Evaluering af 2024 sæson

Forvaltningen forventer at evaluering af det midlertidige byrum gentages i slutningen af 2024 og tilpasning i begyndelsen af 2025.

2. Status for udrulning af affaldsordninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning arbejder fortsat på, at få de sidste boligforeninger med i ordningerne for affaldssortering. Ud af de i alt ca. 17.000 husstande i boligforeninger udestår pt. følgende:

- 6 større boligforeninger, svarende til ca. 2.000 husstande, mangler sortering af madaffald
- 5 større boligforeninger, svarende til ca. 1.500 husstande, mangler sortering af pap, papir, plast, glas og metal
- Buddingevej 17-35C samt 18A-46B, svarende til 57 husstande, mangler sortering af madaffald
- ca. 10 mindre boligforeninger, svarende til ca. 50 husstande, mangler sortering af én eller flere fraktioner
- sortering af farligt affald

Forsyningen er i dialog med de større boligforeninger, som er i gang med at planlægge eller etablere affaldsstationer. Dette kan være en lang proces, hvor forslag skal behandles på generalforsamling, der skal ansøges om byggetilladelse mv. Nogle boligforeninger har arbejdet på sagen i en årrække. På Buddingevej skyldes den manglende sortering af madaffald, at tilkørselsforholdene er begrænsede grundet letbanearbejdet, hvorfor der fortsat benyttes sækkestativer til dagrenovation, som kan tømmes med kærre.

For så vidt angår farligt affald, så arbejder Lyngby-Taarbæk Forsyning på at udrulle sortering af dette ved alle boligforeninger. Farligt affald er en af de 10 fraktioner, som skal indsamles ved husstanden. Ved større boligforeninger skal farligt affald indsamles i et særligt miljøskab, mens der anvendes miljøboks ved de mindre ejendomme, ligesom ved villaer og rækkehuse. Det er et krav, at ejendommen udpeger en person, som har ansvaret for, at der bestilles tømning af det farlige affald. Ligeledes skal der for hver enkelt ejendom træffes aftale om valg og placering af materiel. Disse forhold betyder, at udrulningen er tids- og ressourcekrævende, idet alle ejendomme skal kontaktes individuelt. Forsyningen har primo marts fået kontakt og indgået aftaler med ca. 30% af boligforeningerne. Implementeringen forventes afsluttet i 2024.

Mængden af affald til forbrænding er faldet over årene, særligt efter udrulningen af de forskellige ordninger for sortering, herunder 4-kammerbeholderen til plast, metal, papir og glas i 2016 og sortering af madaffald i 2021, samt tilsvarende ordninger for boligforeninger med fælles affaldsbeholdere. Således er mængden af restaffald til forbrænding indsamlet ved husstandene næsten halveret fra ca. 14.700 ton årligt i årene 2011-2015 til ca. 7.800 ton i 2023.

Mængden af affald indsamlet til genanvendelse ved husstandene er steget fra ca. 5.600 ton i 2011 til ca. 9.600 ton i 2023, hvoraf ca. 2.600 ton er madaffald. Samlet er mængden af affald indsamlet ved husstandene (dvs. eksklusiv affald afleveret på genbrugsstationen, hvor en del stammer fra virksomheder) faldet fra ca. 22.000 ton i 2011 til ca. 18.000 ton i 2023.

3. Orientering om letbanen

Forvaltningen orienterer mundtligt om de seneste henvendelser om letbanen og spørgsmål, der har været besvaret på det seneste "åbent hus-møder".

4. Projektkoordinering med Vejdirektoratet

Vejdirektoratet har igangsat 2 større analysearbejder i Lyngby, analysearbejderne skal munde ud i forslag til at forberede fremkommeligheden på og fra motorvejsnettet.

Projekt 1 omhandler krydset ved Jægersborgvej/M3/M14/Jærgerborg Allé samt sideveje i Gentofte. Projektet udføres i samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk og Gentofte Kommuner samt Vejdirektoratet. For Lyngby-Taarbæk Kommunes vedkommende drejer projektet sig primært om opsætning af et venstresvingsforbud samt signaloptimering. Vejdirektoratet forventer at forelægge en indstilling i september måned, men henblik på bevilling i efteråret 2024 og udførelse i 2025.

Projekt 2 er analysearbejdet for at forbedre fremkommeligheden ved afkørsel 16 (Lyngby C) samt en mulig rampe til Rævehøjvej. Projektet er en udmyntning af statens infrastrukturplan 2035, hvor der er afsat 50 mio. kr. til at undersøge og gennemføre vejforbedringer ved DTU med fokus på at sikre bedre opkobling til Helsingørmotorvejen uden at fremkommeligheden på motorvejen kompromitteres. Vejdirektoratet har undersøgt forskellige scenarier for afhjælpning af udfordringerne, der pågår nu et arbejde med at få kvalificeret de mest sandsynlige scenarier. Vejdirektoratet forventer at kunne fremlægge et endeligt forslag i efteråret 2024.

5. Orientering om mulighederne for at oprette et energiselskab

Lyngby-Taarbæk Forsyning har udarbejdet et notat, som beskriver de aspekter ved oprettelsen af et muligt energiselskab, som forsyningen er ved at undersøge. Notatet (bilag), angiver at forsyningsselskabet vil udarbejde materiale indeholdende en samlet businesscase, som kan muliggøre en endelig stillingtagen ved politiske forelæggelse i juni 2024.

6. Deltagelse i Bæredygtighedsfestival

Foreningen Grønne Nabofællesskaber afholder den 1. juni 2024 bæredygtighedsfestival i Lyngby.

Forvaltningen deltager i Bæredygtighedsfestivalen med fire prioriterede temaer:

- Lokal afledning af regnvand
- Natur og biodiversitet
- Energirenovering af boliger
- Grøn mobilitet

Indsatsen finansieres gennem driftbudgettet til DK2020-klimaplan.

7. Udbud af forbrændingseget affald kan varetages af Vestforbrænding

En ændring af Miljøbeskyttelsesloven vedtaget den 2. juni 2023 betyder, at alle kommuner fremadrettet skal udbyde behandlingen af forbrændingseget affald indsamlet i de kommunale affaldsordninger (dvs. restaffald indsamlet ved husstande, samt småt brændbart indsamlet via storskraldsordningen og på genbrugsstationen). I dag har kommunerne ret til at anvise forbrændingseget affald til eget forbrændingsanlæg, dvs. I/S Vestforbrænding for Lyngby-Taarbæk Kommunes vedkommende. På baggrund af de gennemførte udbud skal der indgås kontrakter, som skal træde i kraft senest den 1. juni 2025.

Advokatfirmaet Bech-Bruun har for Vestforbrænding foretaget en vurdering af, om gennemførelse af udbud af behandling af det kommunalt indsamlede forbrændingseget affald, er en opgave, der er kompetenceoverdraget i medfør af vedtægten for Vestforbrænding (bilag).

Bech-Bruun konkluderer, at Vestforbrænding kan varetage opgaven med at foretage udbud af ejerkommunernes forbrændingseget affald, uden at det kræver en vedtægtsændring, idet opgaven anses som omfattet af den kompetenceoverdragelse, som kommunerne allerede har foretaget.

Det er herudover Bech-Bruuns vurdering, at såfremt en kommunalbestyrelse ønsker, at opgaven ikke skal varetages af Vestforbrænding, vil der være tale om en hjemtagelse af opgaven, hvilket vil kræve en beslutning i Vestforbrændings bestyrelse, i den pågældende kommunalbestyrelse samt en godkendelse af Ankestyrelsen.

Bech-Bruun fremhæver som forudsætning for, at der ikke opstår inhabilitet i forbindelse med udbudsforretningen, at der "i alle relevante henseender sikres en betydelig og tilstrækkelig adskillelse mellem Vestforbrænding som ordregiver og Vestforbrændings affaldsforbrændingsanlæg som tilbudsgiver."

Forvaltningen bemærker, at Forsyningstilsynet har sendt et udkast til en vejledning i høring, som indeholder detaljerede og præcise angivelser af, hvordan kommunerne skal sikre konkurrencefremmende tiltag ved afholdelse af udbud af forbrændingseget affald. Der lægges op til, at eventuelle afvigelser fra de i vejledningen anførte tiltag skal indberettes til Forsyningstilsynet, samt at tilsynet vil kunne meddele påbud om at bringe en kontrakt til ophør. Der lægges således op til, at der fastsættes relativt snævre rammer for tilrettelæggelsen og gennemførelsen af udbud af det forbrændingseget affald.

Vestforbrænding har over for selskabets bestyrelse på møde den 20. marts 2024 redegjort for, hvordan de forventer at organisere opgaven. Der planlægges en "organisatorisk, fysisk og informationsmæssig adskillelse mellem det udbudsteam, der på vegne af I/S Vestforbrænding skal gennemføre udbudsprocessen og det tilbudsteam, der skal aflevere tilbud på opgaven på vegne af VF Affaldsenergi A/S for at sikre, at der ikke opstår inhabilitet." Herudover ønsker Vestforbrænding at nedsætte et Advisory Board (en arbejdsgruppe) bestående af ca. 5 direktører fra ejerkommunerne.

Vestforbrænding har anmodet de enkelte ejerkommuner om at give en tilbagemelding, såfremt de ikke ønsker at Vestforbrænding skal foretage udbuddet af kommunens forbrændingseget affald. En sådan beslutning om hjemtagelse anbefales fremført for Vestforbrændings samlede bestyrelse.

Forvaltningen vurderer i lyset af, at kompetencen allerede er overdraget til I/S Vestforbrænding, at det er hensigtsmæssigt at fastholde denne overdragelse og at I/S Vestforbrænding dermed står for at udbyde forbrændingseget affald indsamlet i de kommunale affaldsordninger fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

8. Arbejdsareal til udrulning af fjernvarme

Økonomiudvalget pegede i december 2023 på to mulige placeringer til byggeplads for Vestforbrændings udrulning af fjernvarme i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommunen og Vestforbrænding har på den baggrund indgået aftale om leje af

arealet mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen umiddelbart nord for Hempel. Arealet skal anvendes til arbejdsplads og materialeoplæg, aftalen er indgået på markedsvilkår, med sædvanligt opsigelsesvarsel.

Det udlejede areal er dermed blokeret for anden anvendelse frem til minimum 2029. Kontrakten tager ikke højde for et evt. behov for areal til arbejdsplads ifm. en 2. udrulningsrunde af fjernvarmeplanen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Orientering givet.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Zoneplan over det midlertidige byrum

LTF notat vedrørende fremdrift på arbejde med energiselskab

VF Bech-Bruun Notat om kompetenceoverdragelse

Punkt 20: Underskrift protokol

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. april 2024

Godkendt.

Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt Olsen (C) og Cecilie Mussegaard Lindahl (B) var fraværende under punktet. I stedet for Cecilie Mussegaard Lindahl (B) deltog Gitte Kjær-Westermann (B).