

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 18-09-2019

Mødedato Onsdag d. 18. september 2019 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Borgerundersøgelse 2019 (Drøftelse).....	4
Udvikling af Lyngby Idrætsby (Beslutning).....	7
Movias udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 (Beslutning).....	15
Nedlæggelse af tre gasmotoranlæg i Fortunbyen (Beslutning).....	22
Etablering af blokvarmecentral på Skovbrynet 2-24 (Beslutning).....	24
Skovfryd 19 Nyt enfamiliehus delvist indenfor skovbyggelinje (Beslutning).....	27
Undersøgelse af cykelsti i eget tracé langs Lundtoftegårdsvej (Orientering).....	30
Ny privat fællesvej - Taarbæk Strandvej 69 (Beslutning).....	33
Lukket: Orientering.....	34
Anmodningssag om Nærumbanen.....	35
Kommende sager.....	36
Meddelelser.....	37

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Godkendt.

Punkt 2: Borgerundersøgelse 2019 (Drøftelse)

00.01.00-A00-15-19

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune fik i sommeren 2019 udarbejdet en borgerundersøgelse, der spurgte ind til borgernes tilfredshed ved brug af en bred vifte af kommunale faciliteter, områder, tilbud og services. På baggrund af resultaterne fremlægges hermed et oplæg til politisk drøftelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at borgerundersøgelsens resultater drøftes.

Sagsfremstilling

Borgerundersøgelsen spænder bredt fra handel, trafikikkerhed, arkitektur, affald, kultur, idræt, borgerinddragelse, frivillighed og selvbetjening og hjemmeside (bilag).

Undersøgelsen er sendt via e-boks til 7.000 tilfældigt udvalgte borgere fordelt på bydele, dog er der udtrukket flere borgere fra Taarbæk for at sikre nok besvarelser herfra. I alt 1.592 interviews er indsamlet blandt borgere over 18 år. Svarprocenten er 23 % og data er efterfølgende vægtet på bydele, køn og alder for at være repræsentativt for hele kommunen. I tillæg til rapporten er der udarbejdet en detaljeret talrapport med svarfordelinger på alle spørgsmål i undersøgelsen.

Forvaltningen har udarbejdet notat om borgertilfredshedsundersøgelsen (bilag). Samme sag er forelagt både Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget til drøftelse, idet udvalgene i høj grad har et interessefællesskab til emnerne i undersøgelsen. Af relevans for Byplan- samt Teknik- og Miljøudvalgets område blev der spurgt ind til handel, trafikikkerhed og tryghed, bydele, arkitektur og det grønne, affald og borgerinddragelse og til dels idræt (idræt i det grønne m.v.).

Byplanudvalget bedes drøfte handel og byliv, boliger og det grønne samt borgerinddragelse.

Teknik- og Miljøudvalget bedes drøfte det grønne, trafikikkerhed og tryghed, affald samt borgerinddragelse.

Der kan især fremhæves følgende resultater til videre politisk drøftelse:

Handel og byliv:

- Forvaltningen planlægger at anvende undersøgelsens resultater til at kvalificere det videre arbejde med Byudvikling i balance - Plan- og Agenda 21-strategi 2019 – herunder implementeringen ved revision af Kommuneplan 2017.
- Kommunens strategi for detailhandel har i mange år været, at dagligvarer handles lokalt og udvalgsvarer handles i Kgs. Lyngby. Svarene i borgerundersøgelsen støtter op om strategien.
- Undersøgelsens resultater støtter op om de tendenser, forvaltningen ser på detailhandelsområdet generelt ift. en øget nethandel.
- Undersøgelsen konkluderer, at en generel tendens er, at borgerne lægger vægt på variation i bylivet – variation af butikker, af spisesteder og grønne åndehuller – når de skal nævne, hvad der karakteriserer et godt byliv. Forskellene består primært i, hvilken type variation der vægtes højest.
- Blandt de adspurgte borgere i Ulrikkenborg angiver 67 % (den højeste procentdel) at være tilfredse med bylivet, mens kun 53 % (den laveste procentdel) i Virum angiver, at de er tilfredse med bylivet. I et videre arbejde i Virum

bydel vil undersøgelsens resultater kunne støtte op.

Boliger:

- Undersøgelsen konkluderer, at de adspurgte borgere tager udgangspunkt i deres egne behov og livssituation, når de svarer på, hvilke boligtyper, der skal være flere af. Især alder har en betydning for, hvilke boligtyper borgerne ønsker flere af.
- Undersøgelsens resultater vurderes at kunne anvendes i fremtidige undersøgelser og analyser, som en pejling på borgernes ønsker, hvad angår behov for boliger.

Det grønne:

- I borgerundersøgelsen svarer 92 % af de adspurgte, at de bruger kommunens grønne områder, og der er stor tilfredshed (90 %) med adgangen til de grønne områder.
- Der er generelt tilfredshed (74 %) med pleje/vedligehold af de grønne områder. De yngste borgere mellem 18-34 år er mest tilfredse (83 %) med pleje/vedligehold, mens tallet for borgere over 55 år er 65 %.
- Den høje tilfredshed (90%) i forhold til bevægelsesmuligheder i naturen er noteret. Ved kommende projekter omkring adgang til idrætsfaciliteter kan undersøgelsens resultater danne baggrund for opmærksomhed på emnet.

Trafiksikkerhed og tryghed:

- I borgerundersøgelsen svarer 58% at de er tilfredse med trafiksikkerheden generelt og 88% svarer, at de i høj grad føler sig trygge ved at bo og færdes i deres bydel.
- 61% svarer at de er tilfredse med den offentlige transport, imens en fjerdedel er hverken tilfredse eller utilfredse med den offentlige transport.
- 74% og 61% angiver, at de bruger stiforbindelser for henholdsvis gående og cyklister.
- Forældrenes holdning til trafiksikkerheden om skolerne er polariserede med ca. lige mange, der er tilfredse og utilfredse.
- Resultaterne under emnet trafiksikkerhed og tryghed planlægges anvendt ved kommunens arbejde med cykelstrategi og øvrige strategier inden for området.

Affald:

- Der er en generel høj tilfredshed (73%) med kommunens affaldsordninger for private husstande. Borgere, der bor i villa, er mere tilfredse, end borgere i lejebolig. Undersøgelsens resultater understreger, at der især bør fokuseres på forbedrede sorteringsmuligheder for boliger med fælles affaldsbeholdere.

Borgerinddragelse:

- Undersøgelsen konkluderer, at der er potentiale for, at flere borgere kan deltage i den politiske proces og i kommunens projekter. Over halvdelen af de adspurgte borgere, der aldrig har deltaget i en politisk beslutningsproces, svarer, at de gerne vil deltage, hvis de bliver bedt om det.
- Undersøgelsen giver anledning til nysgerrighed og overvejelser om, hvordan en øget borgerdeltagelse i projekter og indsatser kan realiseres på sigt.

Forvaltningen inddrager herover borgerundersøgelsens resultater, så de indgår i det videre arbejde, herunder med implementeringen og udviklingen af de forskellige strategier, planer og indsatser samt ved overvejelser om borgerinddragelsesmetoder, kommunikation m.v.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 18. september 2019

Drøftet.

Udvalget ønsker en drøftelse af, hvordan der kan skabes mere liv i bydelene samt fremtidige muligheder for seniorboliger.

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Drøftet, idet udvalget beder om sag om mulighederne for at udbrede affaldssortering for etageboliger.

Bilag

Rapport om borgertilfredshed 2019

Notat - borgertilfredshedsundersøgelsen 2019

Punkt 3: Udvikling af Lyngby Idrætsby (Beslutning)

01.02.00-P20-6-18

Resume

Forvaltningen fremlægger status på arbejdet med udviklingen af Idrætsbyen med henblik på beslutning om principperne for de byplanmæssige og trafikale løsninger som grundlag for det videre arbejde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at,

1. de byplanmæssige principper beskrevet i sagen danner grundlag for det videre arbejde,
2. der kan afholdes koncerter og lignende arrangementer a max. 1 døgn varighed max. 3 gange om året (dog ikke motorsportsarrangementer),
3. den tilladte højde på bebyggelse i byggefelt 4 (vesttribunen) skal følge bestemmelsen i gældende lokalplan 243 for vesttribunen (12,5 meter over naturligt terræn), dog er det muligt at placere enkeltelementer til tekniske installationer (som f.eks. tv-kamera) af begrænset omfang op til maksimalt 15 meter over naturligt terræn),
4. der gives mulighed for at etablere tagterrasser i byggefelt 1, såfremt der mellem tagterrasser og naboer mod vest er skærmet med bebyggelse,
5. de trafikale principper i kombinationsmodel 1 generelt danner grundlag for det videre arbejde.

Sagsfremstilling

Sagen forelægges i forlængelse af tidligere beslutning af om at forberede at frasælge opvisningsstadion med tilhørende faciliteter som led i udvikling af Idrætsbyen.

Hvert år er det en udfordring for nystartede studerende at finde egnede boliger, som dels er til at betale, dels er i nogenlunde nærhed til den studieplads de er blevet optaget på. Danmarks Tekniske Universitet (DTU) optager hvert år et stort antal nye studerende, som indebærer en kendt udfordring i form af, at mange nye studerende ofte har måtte søge geografisk bredt for at finde en egnet studiebolig med heraf følgende daglig frem- og tilbagerejse og dermed belastning af bl.a. vejnettet til følge. Lyngby Idrætsby er nabo til DTU og er i dag lokalplanlagt til både idrætsformål og til anvendelse som boliger, kontorerhverv, offentlig service, uddannelse m.v.

Kommunen har interesse i at realisere visionerne fra gældende lokalplaner for Idrætsbyen om at skabe et levende og attraktivt område for idræts- og fritidslivet i kommunen med faciliteter til såvel breddeidrætten som et tidssvarende opvisningsstadion til fodbold, der kan understøtte den kommunale interesse i at fremme idrætten og tilgodese borgernes interesse i at kunne overvære sportslig underholdende fodboldkampe.

Et frasalg af stadion i kombination med mulighed for opførelse af studieboliger og andre faciliteter såsom f.eks. sundheds- og fitnesscenter, cafe, restaurant og erhvervslokaler, der kan understøtte brugen af hele området som idræts- og fritidsområde, vil medvirke til at fremme denne udvikling. Udviklingen vil dog forventeligt betyde en intensiveret brug af arealerne i Idrætsbyen.

Kommunen stiller i dag efter mulighederne lokaler i klubhuset til rådighed for frivillige foreninger. Et frasalg af opvisningsstadion og klubhuset vil derfor påvirke kommunens mulighed for i tilsvarende omfang at stille lokaler m.v. til rådighed for foreningerne. Tilsvarende har kommunen driftsplads i tilknytning til opvisningsstadion. Hvis der i forbindelse med etablering af ny driftsplads andetsteds i Idrætsbyen inddrages arealer, hvor der i dag er foreningsaktivitet, vil dette få konsekvenser for foreningerne.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. april 2019 at undersøge udbud af opvisningsstadion, med tilhørende faciliteter og områder ud fra følgende to muligheder:

- Option 1) 13.500 nye m², herunder maksimalt 300 studieboliger/300 studerende.
- Option 2) 16.500 nye m², herunder maksimalt 330 studieboliger/350 studerende.

Økonomiudvalget besluttede den 20. juni 2019 at få belyst, hvorvidt teknik kan indarbejdes i selve bygningskroppen og højden dermed kan justeres til 13,5 m (inkl. teknik).

Forvaltningen har fået udarbejdet illustrationer (bilag) af et muligt byggeri som belyser disse forhold. Undervejs i forberedelserne til sagen har der været afholdt møder med interessenter og naboer, ligesom forvaltningen har modtaget henvendelser fra borgere bl.a. med forslag placering af byggeri og trafik (bilag) samt bemærkninger om øget byggeri og trafik m.v.

Der skal tages stilling til forskellige byplanlægningsmæssige og trafikale løsninger i forbindelse med udviklingen af stadion. Nedenfor er optegnet principperne for fremtidig planlægning inden for dette område.

Planforhold

Efter udbuddet af opvisningsstadion skal der i samarbejde med køber udarbejdes kommuneplantillæg og lokalplan. I den gældende kommuneplanramme og de gældende lokalplaner er den angivne bygningshøjde på 12,5 m eksklusive teknik på tag. Dette tænkes nu inkluderet i den kommende kommuneplanramme og lokalplan, således at højdeangivelsen inklusive teknik maksimalt er 13,5 m. Ny lokalplan skal tillige udarbejdes, idet boliger i den nordlige ende af stadion ikke er tilladt i den nuværende lokalplan.

Den generelle anvendelse i kommuneplantillægget fastsættes til blandet bolig og erhverv (område for blandede byfunktioner). Såfremt det besluttes at tillade tagterrasser, kan højden efter omstændighederne øges med yderligere 1,2 m til værn (se herom nedenfor). Byggemulighederne beskrevet i de eksisterende lokalplaner for Idrætsbyen og som ligger uden for det udbudte areal omkring opvisningsstadion (byggefelt til boliger og institutioner i nordvestligt hjørne i lokalplan 245 og byggefelt til boliger og kontor ved krydset Sorgenfrigårdsvej/Lundtoftevej i lokalplan 247) aflyses i den kommende lokalplanlægning, dog sådan at de eksisterende byggeretter til idrætsformål fastholdes. Arealet for det påtænkte udbud afgrænses som vist på vedlagte oversigtskort (bilag).

Byggeriet

Lukket stadion:

Det indgår i projektet, at stadion skal omdannes til et "lukket" stadion med opvisningsbane og tribuneanlæg, hvor den nuværende stadionkapacitet på 10.000 pladser kan reduceres til minimum 6.000 tilskuere, heraf minimum 4.000 individuelle siddepladser. Alle tilskuertribuner skal være overdækkede.

Et lukket stadion defineres som en konstruktion, der er lukket hele vejen rundt og med tilskuere på alle fire sider. Der behøver ikke at være tale om en lukning af selve tribuneanlægget, men kan være f.eks. en væg eller andet, som skærmer mod udsyn, støj, vind m.v., som samtidig kan være med til at give stadion et harmonisk udtryk set udefra.

Kommunen stiller i øvrigt ikke krav til ombygning/renovering af stadion.

Anvendelse

Opvisningsstadion:

For selve opvisningsstadion med tribuneanlæg foreslår forvaltningen, at anvendelsen fastsættes til idrætsformål: Idrætsanlæg, herunder stadion med opvisningsbane og tribuneanlæg med plads til mindst 6.000 tilskuere samt overdækning, afskærmning og funktioner og til opvisningsstadion hørende faciliteter, herunder publikumsfaciliteter, lyd- og lysanlæg, lounge, salgsboder, cafe, administration, omklædning og klubhus.

Koncerter m.v. (indstillingspunkt 2):

Der kan afholdes koncerter og lignende arrangementer a max. 1 døgn varighed max. 3 gange årligt. Der må ikke være motorsportsarrangementer. Se endvidere om støjforhold nedenfor.

Planlægning i offentlige områder:

Det er et gennemgående princip, at kommunens planlægning for områder med offentlig adgang/aktivitet sker med blik for at tilsikre, at stueetager, hvor strøgtrafik færdes, forekommer åbne og inviterende til deltagelse.

Dette har været tilfældet f.eks. for planlægningen af bl.a. Kanalvejsområdet, Lyngby Hovedgade 63, Fogs trælast og arbejdet med helhedsplanen for Firskovvejområdet generelt. Idrætsbyen må også betragtes som et område med offentlig

adgang/aktivitet, jf. strategien for området, hvor det beskrives som et område, hvor der er aktivitet i flere dele af døgnet for mange forskellige grupper af organiserede og selvorganiserede brugere. Der bør derfor være tilsvarende krav i planlægningen af stueetagerne som præget af "udadvendte funktioner" og med facader, der afspejler åbenhed og invitation til deltagelse.

Forvaltningen peger derfor på, at anvendelsesbestemmelserne for området specificeres for dels stueetager, dels øvrige etager.

Stueetager ("udadvendte funktioner"):

For stueetager arbejdes med en anvendelse, hvor der kan opføres eller indrettes bebyggelse til publikumsorienteret serviceerhverv (håndværkspræget detailhandel (vaskeri, frisør, fysioterapeut, sundhedsklinik, fitness), anden detailhandelslignende funktion (apotek, café, kiosk, restaurant)) samt undervisning. I stueetagen i byggefelt 2 og 3 kan der tillige anlægges fællesareal til studieboliger samt parkering. Der kan efter mulighederne tillige etableres parkering i byggefelt 1 bag ved de "udadvendte funktioner".

Øvrige etager (studieboliger) og definition af studieboliger:

Med henblik på at understøtte visionerne fra gældende lokalplangrundlag for Idrætsbyen gives mulighed for opførelse af studieboliger. Forvaltningen har arbejdet med en nærmere definition af begrebet "studiebolig", idet der ikke findes en entydig definition på dette. Forvaltningen påtænker at fastsætte maksimumstørrelse på boligerne. Forvaltningen har desuden overvejet, hvorvidt der skal stilles krav om fælleskøkken blandt andet for at medvirke til at skabe rammer for et socialt liv blandt de studerende. Det er dog forvaltningens vurdering, at det bør overlades til tilbudsgiver at vise, hvorledes fællesarealer m.v. mest hensigtsmæssigt kan disponeres. I vurderingen indgår, at det er vanskeligt at håndhæve vilkår herom i praksis.

På den baggrund peger forvaltningen på, at der arbejdes videre med en definition af "studieboliger" baseret på følgende principper: Ved "studiebolig" forstås helårsboliger i form af studieboliger/kollegier med fælles opholdsrum (evt. med fælleskøkkener) med en passende størrelse i forhold til antallet af brugere. Studieboliger/kollegieboliger er op til 25 m² (der kan dog opføres max. 20 studieboliger/kollegieboliger af dobbelt størrelse). Hertil skal lægges fællesfaciliteter, fælles indendørs opholdsareal mv.

Øvrig anvendelse (øvrige etager end stueetager):

Udover studieboliger vil der blive givet mulighed for kontorerhverv, administration, undervisning, lounge og andre tilgrænsende anvendelser i relation til opvisningsstadion.

Erhverv:

Tilbudsgiver kan frit vælge, hvor mange m² etageareal, der disponeres til hvilken anvendelse, og det er dermed ikke givet, at tilbudsgiver opfører alle 300/330 studieboliger, idet tilbudsgiver kan vælge at disponere en større del - evt. hele etagearealet - til erhverv. Det er forvaltningens vurdering, at det bør overlades til tilbudsgiver i forbindelse med tilbudsafgivelsen at vise, hvorledes etagearealerne mest hensigtsmæssigt disponeres, herunder i forhold til overholdelse af støjkrav ved at kunne placere mindre støjfølsomme anvendelser på mest udsatte steder i bebyggelsen.

Tilbudsgivere vil blive anmodet om at dokumentere indretningen med plantegninger over hver etage samt illustrationer som viser bebyggelsen i området, herunder set fra naboer, ligesom tilbudsgiver skal vise hvorledes stueetagerne får en velfungerende overgang til det offentlige område Idrætsbyen.

Bebyggelsens placering og omfang

Kommende ejer af opvisningsstadion vil som udgangspunkt være berettiget til evt. at nedrive al eksisterende bebyggelse. Forvaltningen peger på i kommende lokalplan at regulere bebyggelse efter følgende principper:

Byggefelter:

De nedenfor beskrevne byggefelters afstande til naboskel er udarbejdet med udgangspunkt i afgrænsningen af byggefelterne i de eksisterende lokalplaner 243 og 247.

Al bebyggelse, herunder bolig-/erhvervsbebyggelsens tekniske installationer, ventilationskanaler m.v. skal holde sig inden for det på oversigtskortet viste byggefelter og højdeangivelser. Inden for byggefelt 1 må højden ikke overstige 13,5 meter (inkl. teknik) i forhold til naturligt terræn. Såfremt det besluttes at tillade tagterrasser, kan højden, efter omstændighederne, øges med yderligere 1,2 m til værn (se herom nedenfor). Inden for byggefelt 2 og 3 må højden ikke overstige 7 m i forhold til naturligt terræn (se dog om overdækning/afskærmning nedenfor). Østgrænsen for byggefelt 2, 3 og 4 er 45 meter fra naboskel mod vest. Vestgrænsen for byggefelt 2, 3 og 4 er 25 meter fra naboskel mod vest.

Overdækning/afskærmning:

For at understøtte sammenhæng mellem siderne for herved at give mulighed for en sammenhængende overdækning af tilskuertribunerne og ligeledes optimere afskærmning af støj og lys mod naboer kan det overvejes at tillade at overdækning/afskærmning af tribuner og stadionkonstruktioner i byggefelt 2 og 3 vil kunne have samme højde som overdækningen/afskærmningen i byggefelt 1 og 4 og dermed overskride højdegrænsen på 7 m i byggefelt 2 og 3.

Højden i byggefelt 4 (indstillingspunkt 3):

Der er to mulige reguleringer af højden i byggefelt 4 (vesttribunen)

- at lade bestemmelsen i den gældende lokalplan 243 (bilag) om maximumshøjde være bestemmende (12,5 m. over naturligt terræn, dog er det muligt at placere enkeltelementer til tekniske installationer (som f.eks. tv-kamera) af begrænset omfang op til maksimalt 15 meter over naturligt terræn).
- at lade højdeprofilen af den nuværende tribuneoverdækning være bestemmende, jf. snit fra landinspektør (bilag).

Den nuværende tribuneoverdækning er ca. 2 meter lavere i højden i den vestlige ende ind mod naboer end tribuneoverdæknings højeste punkt som vender ind mod banen. Forvaltningen foreslår derfor at lade bestemmelsen i den gældende lokalplan 243 om maximumshøjde være udgangspunktet for det kommende arbejde med ny lokalplan.

Lysmaster

Der kan opføres lysmaster til belysning af opvisningsbanen i max. samme højde som nuværende lysmaster.

Bebyggelsens ydre fremtræden

- Facader skal etableres som blank teglmur, plade eller som glaspartier, evt. i kombinationer heraf
- Eventuelle glaspartier i facader mod nabobebyggelsen mod vest må ikke give anledning til indkigsgener til nabobebyggelsen
- Blank teglmur skal holdes i lys gul i stil med de øvrige byggerier i området der har blank teglmur
- Plade skal holdes i hvid, lys grå eller sort
- Tagflader (tribuneoverdækninger undtaget) skal udføres som ”grønne tage” (evt. med mulighed for ophold)
- Indre tagflader kan beklædes med andet tagmateriale
- Tagflader på tribuneoverdækninger må udføres som grønne tage. Alternativt kan de udføres i andre materialer forudsat at de holdes i grå nuancer eller sort og må ikke have en glansværdi højere end 15

Udendørs opholdsarealer/ubebyggede arealer

Tilbudsgivere skal vise, hvor der er udendørs opholdsarealer til boligerne.

Tagterrasser (indstillingspunkt 4):

Forvaltningen peger på to muligheder for etablering af tagterrasser

- Der vil kunne gives mulighed for at etablere tagterrasser i byggefelt 1 såfremt der mellem tagterrassen og naboer mod vest er skærmet med bebyggelse. Hermed er max-højden for bebyggelse i byggefelt 1 (inkl. teknik på tag og evt. værn) 13,5 m.
- Der vil kunne gives mulighed for at etablere tagterrasser i byggefelt 1 i en afstand af minimum 90 meter fra skel mod naboer mod vest.

Forvaltningen foreslår, at der gives mulighed for at etablere tagterrasser i byggefelt 1, såfremt der mellem tagterrasser og naboer mod vest er skærmet med bebyggelse.

Værn:

Tagterrasser vil evt. kræve et værn i en højde af min. 1,2 meter (såfremt der ikke er yderligere bebyggelse omkring tagterrassen).

Beplantning mod vest:

Med henblik på at fastholde et grønt præg i Idrætsbyen og for at skærme villakvarteret mod vest bedst muligt for indbliksgener peger forvaltningen på at lade det indgå i en kommende ny lokalplan, at den grønne beplantning langs stadion mod nabobebyggelsen mod vest bevares bedst muligt, herunder i nødvendigt omfang ved hjælp af genplantning.

Parkering

P-normen og øvrige bestemmelser om parkering fastsættes som følger:

- Studieboliger/kollegier: 1 p-plads pr. 4 boliger. 1 cykel-p-plads pr. bolig. Plads til 6 ladcykler samt handicapparkering
- Kontorerhverv: 1 p-plads pr. 50 m². 1 cykel-p-plads pr. 40 m²
- Publikumsorienteret serviceerhverv (stueetager): Der skal ud fra en konkret vurdering af den ansøgte anvendelse udlægges et passende antal p-pladser og cykel-p-pladser.
- Parkeringskravet kan løses ved parkering på terræn og i konstruktion
- Der må ikke opføres solitært parkeringshus
- Cykelparkering skal sikres en hensigtsmæssig placering i forhold til byggeriets ind- og udgange.

Ekstra parkeringspladser:

Som følge af det begrænsede areal, der frasælges, planlægges det, at udbuddet vil indeholde mulighed for tilbudsgiver til at opnå brugsret (mod betaling) til kommunalt ejet areal til etablering af ekstra parkeringspladser med henblik på opfyldelse af tilbudsgivers p-norm. Det forudsættes, at tilbudsgiver afholder omkostninger til etablering og vedligeholdelse af sådanne parkeringspladser på kommunalt areal. Der er to mulige placeringer af et sådant parkeringsareal (bilag om trafikløsning s. 12) - dels ved stadion/Badeparken, dels ved krydset Sorgenfrigårdsvej/Lundtoftevej. Forvaltningen peger på, at arealet ved stadion/Badeparken anvendes, således at arealet ved krydset Sorgenfrigårdsvej/Lundtoftevej kan friholdes til anden kommunal anvendelse.

Etablering af yderligere parkering ved stadion/Badeparken vil forventeligt kræve, at den eksisterende beplantning ændres. Forvaltningen peger derfor på, at tilbudsgiver ved afgivelsen af købstilbud viser, hvorledes parkeringsløsningen kan udformes gennem bedst mulig bevarelse af eksisterende beplantning suppleret med genplantning i nødvendigt omfang.

Trafikløsning (indstillingspunkt 5)

Der er udarbejdet et notat over de forskellige mulige trafikløsninger (bilag). Notatet indeholder kombinationsmodellerne 1-11.

Mulighederne for at lade køber (med)finansiere den kommende infrastruktur, eksempelvis ved udbygningsaftale, indgår i forberedelserne af udbudssagen.

Kombinationsmodel 1:

Forvaltningen foreslår kombinationsmodel 1, da denne løsning på bedst mulig tilgodeser både trafiksikkerhed og trafikafvikling i området.

Kombinationsmodel 1 omfatter udvidelse af adgangsvejen til Lundtoftevej, anlæggelse af venstresvingsbane på Lundtoftevej og ensretning af vejene omkring stadion med kørsel i vestlig retning.

Udvidelse af vejen fra 10 til 16 meter understøtter anlæg af fortov og cykelsti i begge sider af vejen af hensyn til både nuværende og fremtidige brugere af området, hvoraf en stor del forventes at være lette trafikanter.

Udvidelsen indebærer alene, at dobbelthuset Lundtoftevej 51A og 51B må nedrives og hermed må to kommunale lejeboliger nedlægges. Huset er registreret med en bevaringsværdi på 4 (SAVE) men er udpeget i gældende lokalplan 247 som bevaringsværdigt pga. bebyggelsens ensartede karakter og kulturhistoriske værdi (arbejder- og funktionærboliger til Mølleåens industrier). Kombinationsmodel 1 giver mulighed for at der kan etableres parkering på restarealet, efter nedrivning af dobbelthus og etablering af udvidelsen af vejen.

Ved at dobbeltrette trafik ad adgangsvejene fra både Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftevej tilbydes brugerne mulighed for flere vejadgange til området, hvilket mindsker omkørslen på selve området.

Ved at anlægge en venstresvingsbane på Lundtoftevej øges sikkerheden, da der hermed er mindre risiko for bagdekollisioner og chancekørsel, idet venstresvingende ikke presses bagfra af ligeudkørende. Samtidig sikres

trafikafviklingen til Idrætsbyen.

Ved at ensrette vejene omkring stadion optager vejudlæggene mindst muligt areal, og anlægsudgifterne holdes bedst muligt nede. Vejene udvides med fortov af hensyn til den kommende udbygning med studieboliger, som vil generere mere trafik. Derfor skal de gående kunne benytte fortov. Samtidig forbedres trafiksikkerheden, da f.eks. renovationsvogne og spillerbusser fremadrettet ikke skal vende nord for stadion; de vil med den foreslåede løsning kunne køre direkte ud ved at følge ensretningen omkring stadion.

Kombinationsmodel 11:

Som en alternativ, prisbilligere trafikløsning, kan der peges på kombinationsmodel 11, hvor vejen langs østsiden af opvisningsstadion holdes lukket for trafik (dog åben for gående og cyklister) og kun tilgængelig i særtilfælde for spillerbusser, renovation, varetransport, flyttebiler m.m. Ved denne kombinationsmodel nedlægges ca. 24 parkeringspladser og 2 handicappladser til vendeplads. Denne løsning ligner den eksisterende situation for så vidt angår trafik mellem stadion og hal.

Hvis denne løsning vælges, vil nyetablering af parkering skulle ske med adgang fra det sydlige byggefelt.

Forvaltningen finder, at vejene omkring opvisningsstadion i kommende lokalplan bedst udskilles som private fællesveje.

Støjforhold

Efter planlovens § 15a må en lokalplan kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse (f.eks. boliger), hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v. (afskærmning eller støjisolering af boliger) kan tilgodese den fremtidige anvendelse mod støjgener.

Forvaltningen har udarbejdet et notat (bilag) om grænseværdier for støj, som forvaltningen finder bør være gældende i forbindelse med en kommende lokalplan. Tilbudsgiver vil skulle vise, hvorledes tilbudsgiver vil sikre, at ny bebyggelse med støjfølsom anvendelse (studieboliger) ikke belastes af et støjniveau, der overstiger de beskrevne grænseværdier. Det forventes, at der i en kommende lokalplan vil blive optaget bestemmelse om, at ny bebyggelse ikke ibrugtages, før det er dokumenteret, at støjniveauet ikke overskrider den fastsatte grænseværdi.

Der er ikke foretaget undersøgelser af støjbelastningen fra andre områder i Idrætsbyen, herunder eksisterende træningsbaner, i forhold til den nye bebyggelse. Tilbudsgiver skal sørge for, at støjbelastningen på ny bebyggelse fra eksisterende faciliteter i Idrætsbyen, herunder træningsbaner m.v., holdes inden for de beskrevne grænseværdier.

Der er ikke foretaget undersøgelser af den forventede støjbelastning i forhold til eksisterende bebyggelse i området, herunder villakvarteret mod vest.

Kommunen vil som myndighed i henhold til miljøbeskyttelsesloven have mulighed for at udstede påbud til regulering af støj fra opvisningsstadion og Idrætsbyen i øvrigt. Hvis der ønskes en mere generel regulering, kan kommunen vedtage forskrifter, der kan fastsætte tidsmæssige grænser, frekvens, støjniveau mv. for lejlighedsvis, men tilbagevendende musikarrangementer.

Grundejerforening

Der vil skulle etableres en grundejerforening for området, og kommunen vil som led i et frasal af stadion foranledige grundejerforeningsvedtægt tinglyst. Vedtægterne vil blandt andet regulere vej-/stiforhold, herunder vedligeholdelse m.v. af fællesveje, samt sætte rammerne for det fremtidige samarbejde mellem ejerne i Idrætsbyen herunder en koordinering af større arrangementer på stadion og i Idrætsbyen.

Om forsyningsforhold se notat (bilag).

Lovgrundlag

Planloven, lov om private fællesveje m.fl.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen godkendte den 15. marts 2018 en bevilling på 3,0 mio. kr. i 2018 til forberedelse af salg, budgettet blev i forbindelse med regnskab 2018 flyttet til budget 2019. Heraf er der i 2019 til dato anvendt honorar til teknisk og juridisk rådgivning på ca. 1 mio. kr. inkl. moms.

Afhængig af trafikløsning som vælges: 7,6 - 25,7 mio. kr. hertil kommer driftsudgifter på 0,02 - 0,37 mio. kr. / år. Den af forvaltningen foreslåede trafikløsnings kombinationsmodel 1 har samlede udgifter på 16,3 - 18,8 mio. kr. samt drift 0,33 mio. kr. / år.

Mulige finansieringsmodeller af den valgte trafikløsning undersøges nærmere og indgår ved den samlede behandling af projektets anlægs- og driftsmæssige konsekvenser for kommunen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1-4.
Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 5.

Beslutning

Byplanudvalget, den 18. september 2019

Ad 1) Godkendt, idet følgende ændringer foretages:

- Der kan maksimalt opføres 250 et-rums studieboliger (25m²) og 25 to-rums studieboliger (50m²). Af et-rumsstudieboligerne opføres 25 med fælleskøkken.
- Af de udlagte nye 13.500 m² kan 70-80 % udnyttes til studieboliger og 30-20 % til erhverv.
- Der må ikke opføres boliger tættere end 45 m fra naboskel mod vest, svarende til at der kun kan opføres boliger inden for byggefelt 1.
- Boligerne sikrest i videst muligt omfang som studieboliger ved indarbejdelse i lokalplanen.

Ad 2) Afvist, idet det sikres gennem et udbud og lokalplan, at der ikke kan afholdes koncerter og lignende arrangementer på stadion.

Ad 3) Godkendt.

Ad 4) Ændres til: der gives mulighed for at etablere terrasser i op til 1. sals højde. Terrasser kan ikke etableres tættere end 45 m fra naboskel mod vest, svarende til at der kun kan etableres terrasser inden for byggefelt 1.

Udvalget ønsker, at forvaltningen beskriver en option om, at tilbudsgiver kan komme med alternativer indenfor de max 13.500 m².

Udvalget ønsker desuden, at der udarbejdes en sag til Byplanudvalget mhp. at kortlægge, hvor der kan holdes koncerter andre steder i kommunen.

Udvalget bemærker, at der gives mandat til, at formanden retter henvendelse til Boligministeren med henblik på afholdelse af et møde om muligheden for at sikre studieboliger.

Udvalget ønsker at oversende sagen til Økonomiudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Ad 5) Oversendes til Økonomiudvalget med henvisning til, at udvalget har drøftet muligheden for model 1 med forbehold for finansiering af anlæg, adfærdsregulerende tiltag og genbeplantning. Alternativ model 7 plus initiativ H (svingbane), idet der hermed ikke nedrives ejendom ud til Lundtoftevej.

Afstemning:

For stemte: 6 (A(1), F(1), C(4))

Imod stemte: 1 (Ø)

Enhedslisten stemmer imod, da man ikke er tilhænger af projektet.

Økonomiudvalget, den 26. september 2019

Økonomiudvalget har ikke kompetence til at behandle sagen. Sagen blev på den baggrund tilbagesendt til Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget.

Bilag

Illustrationer af muligt byggeri

Kommunikation med borgere og interessenter 13-09-2019

Oversigtskort BY og TMU

Snit af vesttribune fra landinspektør

LOKALPLAN 243

Trafikløsninger 09-09-2019

Notat om støj

Forsyningsforhold vedr Lyndby Idrætsby

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk - Lyngby Idrætsby 07.09.19

Punkt 4: Movias udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 (Beslutning)

13.05.00-G01-1-14

Resume

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets drøftelse den 12. juni 2019 forelægges sagen nu til beslutning. Movia er i gang med at forberede udbud af flere af deres buslinjer - herunder buslinje 179, 180, 181, 182 og 183, som kører i Lyngby-Taarbæk Kommune. De nye kontrakter forventes at træde i kraft i vinteren 2021, og kommunerne skal senest den 30. oktober 2019 melde ind til Movia om indholdet af det kommende udbud, og er som udgangspunkt derfor fra dette tidspunkt bundet af den afgivne bestilling med tilhørende økonomi.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune giver Movia besked om, at

1. der stilles krav om fossilfrihed for buslinje 179, 180, 181, 182 og 183,
2. kontrakterne skal indeholde tilvalg af information i busserne,
3. kontrakterne skal give mulighed for reklamer på busserne,
4. der ønskes korte tilpassede kontrakter,
5. kontrakterne fastlægger buslængder på 12 meter for 179, 182 og 183 samt buslængder på 12 – 13,7 for buslinje 180 og 181.

Sagsfremstilling

Movia udbyder, på vegne af kommuner og regioner, løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører. I forbindelse med udbuddet definerer Movia i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne betjener, en række funktionskrav. Kommunerne skal senest den 30. oktober 2019 afgive ønsker/krav til det kommende udbud til Movia. og er som udgangspunkt derfor fra dette tidspunkt bundet af den afgivne bestilling med tilhørende økonomi.

I Movias Trafikplan 2016 er der opstillet en målsætning om, at busdriften skal være fossilfri senest i 2030. Fossilfriheden skal opnås ved at stille krav om nuludledning af CO₂ i de løbende udbud fra og med december 2018, dog således at kommunerne kan tage stilling fra udbud til udbud. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 8. november 2016 Movias Trafikplan 2016, herunder at Lyngby-Taarbæk Kommune støtter op om Movias anbefaling om fossilfri bustrafik i 2030.

Movia gennemfører udbud med forventet driftsstart i vinteren 2021. Buslinjerne 179, 180, 181, 182 og 183 i Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af udbuddet. Af disse buslinjer deles buslinje 179 med Gentofte Kommune, hvorfor der kræves enighed mellem kommunerne om kravene til udbuddet. De øvrige fire linjer er lokale Lyngby-Taarbæk-linjer. På disse linjer kan Lyngby-Taarbæk Kommune vælge kravene selv.

Kommunerne skal tage stilling til følgende forhold i forbindelse med det kommende udbud:

- Bussernes drivmidler
- Trafikinformation i busserne og reklamer på/i busserne
- Busstørrelser og kontraktlængder

Kommunens valg af ovenstående forhold vil således være gældende fra udbuddets driftsstart i 2021 og derefter i kontraktlængdens periode - som hovedregel 5+2 år (jf. skema 1 nedenfor). Således vil et eventuelt fravalg af fossilfri drift ved dette udbud betyde, at en overgang til fossilfri drift/nulemission først vil kunne tilvælges i 2024/2026, med efterfølgende ikrafttræden i 2026/2028.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune fravælger fossilfri drift vil det desuden have betydning for Gentofte Kommune for buslinje 179, idet der skal opnås enighed om krav til udbuddet. Således vil Lyngby-Taarbæk Kommune skulle påtvinge Gentofte Kommune at fravælge den fossilfri drift.

Movia har fremsendt deres anbefalinger til ovenstående i notatet "Anbefalinger og nøgletal for linje 179, 180, 181, 182 og 183" (bilag) og dertilhørende tilskudsbehov (bilag). Desuden har Movia fremsendt "Udbudsgrundlag A19" med tilhørende bilag (bilag, bilag).

Valg af drivmidler

Fossilfrihed: Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afviklingen af busdriften, og at driften gennemføres uden udledning af CO₂. Krav om fossilfrihed forventes løst ved brug af biogas eller syntetisk biodiesel.

Nulemission: Såfremt der ønskes busser, som er fri for både CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler), og som har betydelig lavere støjpåvirkning, kan der stilles krav om nulemission. Vælges nulemission bliver kørslen udført med enten el- eller brintbusser.

Movia fremfører, at et eventuelt valg af nulemission for Lyngby-Taarbæk Kommune kan være udfordrende grundet anlægget af letbanen. Dette skyldes, at der (ofte ved endestationer som Lyngby Station) skal opsættes ladestander, som busserne skal have adgang til i hele kontraktperioden. En ladestander vil således binde en buslinje til et fast stoppested, hvorved fleksibiliteten i at flytte og tilpasse busserne under anlægsarbejdet vanskeliggøres. En flytning af en ladestander vil medføre væsentlige omkostninger.

Movia oplyser samtidig, at teknologien nu er i en overgangsfase, hvor nulemission på kort sigt er dyrere, erfaringerne få, og hvor storskalaudrulningen først lige er begyndt. Dette samt arbejdet med letbanen og en tilpasning af busserne hertil allerede i 2025 betyder, at Movia anbefaler, at der vælges korte kontrakter med fossilfrihed på de fem buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen er enig i Movias anbefaling.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune fravælger fossilfrihed og i stedet vælger at fortsætte med traditionel fossildrift (dieselbusser), vil det for linje 179 betyde, at Gentofte Kommune også tvinges til at fortsætte med traditionelle dieselbusser, idet en kommune ikke umiddelbart må pålægge en nabokommune ekstraudgifter på busserne. Forvaltningen har fået oplyst af Gentofte Kommune, at sagen behandles på møde den 13. august i Teknik- og Miljøudvalget. Forvaltningen i Gentofte Kommune har i sagen indstillet, at Movias anbefalinger om drivmidler, reklamer mv. følges.

Valg af trafikinformation og reklamer

Informationsskærme i busserne sikrer passagererne opdateret trafikinformation under rejsen. Mange buslinjer har allerede denne type information. Udgiften ligger mellem 5.000-20.000 kr. pr. buslinje pr. år for Lyngby-Taarbæk Kommune for de fem buslinjer.

Reklamer på busserne, som vi kender det i dag, sikrer en indtægt til buslinjen. Fravælges reklamerne vil det således fordyre buslinjen med op til 40.000 kr. pr. buslinje pr. år. for de fem buslinjer. Movia anbefaler, at Lyngby-Taarbæk Kommune tilvælger både trafikinformation og reklamer på alle fem buslinjer.

Buslængder og kontrakter

Efter forespørgsel fra forvaltningen har Movia vurderet mulighederne for at anvende små busser på buslinje 182/183 udenfor myldretiden - den nuværende buslængde på 12 m er dog fortsat nødvendig at anvende i myldretiden grundet de

høje passagertal. Linje 182 og 183 betjenes i dag med fire driftsbusser. Hvis de to ringlinjer ønskes betjent med forskelligt busmateriel alt efter tidspunkt på dagen, vil det betyde, at der skal indkøbes otte driftsbusser i stedet for de nødvendige fire busser, hvilket samlet set giver en øget omkostning for kommunen på mellem 2,8-3,2 mio. kr. Det kan derfor ikke anbefales at arbejde videre med et scenarie med anvendelse af små busser udenfor myndretiden. Movia anbefaler derfor, at der fortsættes med busser på 12 meter på buslinje 182, 183 og busser i størrelsen 12 – 13,7 meter på 179, 180 og 181.

Med hensyn til kontraktlængder anbefaler Movia, set i lyset af en tilpasning til letbanen i 2025, at der vælges forholdsvis korte kontrakter som 5 + 2 år. Ofte anvender Movia kontrakter på op til 12 år, hvilket dog ikke anbefales i dette udbud.

Skema 1: Opsamling på Movias anbefaling:

Buslinje	Drivmiddel	Trafikinformation	Reklamer på busserne	Buslængde	Kontraktlængde
179	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år
180	Fossilfrihed	Ja	Ja	12-13,7 m	Kort udbud tilpasset letbanens åbning i 2025
181	Fossilfrihed	Ja	Ja	12-13,7 m	Kort udbud tilpasset letbanens åbning i 2025
182	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år
183	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år

Såfremt der stilles krav om fossilfrihed og korte kontrakter, forventer Movia en ekstraudgift til Lyngby-Taarbæk Kommune til de fem buslinjer på mellem 0,7 og 2,9 mio. kr. pr. år.

Til sammenligning vil ovenstående buslinjer ved fortsættelse med fossildrift forventeligt i forbindelse med udbuddet have en beregnet ekstraudgift på op til 0 - 1,2 mio. kr. grundet almindelige prisstigninger på diesel, arbejdsløn, materiel mv.

Idet Movia udbyder buslinjer i pakker, er visse linjer koblet sammen i udbuddet, hvorfor der skal vælges samme krav til udbuddet for disse sammenkoblede buslinjer. Således er buslinje 179, 182 og 183 koblet i en udbudspakke og buslinje 180 og 181 er koblet i en anden pakke. Det vil derfor være muligt at stille forskellige krav til nogle af buslinjerne - således kan det eksempelvis vælges at udbyde buslinje 179, 182 og 183 som fossilfri (for at tilgodese Gentofte Kommunes ønsker), men fortsat køre fossildrift på buslinje 180 og 181. Denne kombinationsløsning vil medføre en årlig ekstraudgift på 0,5 - 2,4 mio. kr.

Forvaltningen anbefaler, at de ovenstående buslinjer alle udbydes med fossilfri drift.

Årsagen til det store spænd i økonomioverslaget for fossilfri drift skyldes flere forhold. Dels er de korte kontrakter (5+2 år) dyrere end de længere på op til 12 år - idet busoperatøren ikke er sikret kørsel i så lang en periode. Dels er erfaringerne med fossilfrihed begrænsede. Den høje ende af intervallet for økonomien skyldes risikoen for, at operatøren er nødt til at

indkøbe nye busser, som der vil være væsentlig kortere tid til at afskrive, grundet en kortere garanteret kontraktperiode. Movia har oplyst, at der dog er en vis sandsynlighed for, at operatøren vil kunne byde med brugte busser, især for de korte kontrakter tilpasset letbanens åbning.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Movia skønner, at Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov fra 2022 vil blive øget med 0,7 - 2,9 mio. kr. pr. år som følge af krav om fossilfri drift. I trafikbestillingsgrundlaget for 2020 udgør kommunens tilskudsbehov til de fem linjer, jf. det fremsendte bilag, ca. 14,3 mio. kr. (uden merpriser for fossilfrihed/nulemission). Udgifterne til trafikinformation og indtægterne for reklamer indgår allerede i udgifterne til buslinjerne og indregnes således ikke igen.

De endelige priser for de nye kontrakter kendes først i løbet af efteråret 2020.

Under forudsætning af, at eventuelle meromkostninger, jf. ovenstående, skal afholdes indenfor den eksisterende budgetramme for den samlede kollektive trafik, skal der findes besparelser ved nedskæring, afkorting eller nedlæggelse af andre buslinjer. En mulig besparelse på op til 2,9 mio. kr. vil således medføre relativt store serviceforringelser.

Når de endelige priser for kontrakterne på de fem busser foreligger (i efteråret 2020), må det derfor vurderes præcist, hvilket behov, der er for gennemførelse af besparelser på den eksisterende busdrift.

I sag om "Busbestilling 2020" er fremlagt et mulighedskatalog over besparelsetiltag. Vælges alle besparelser til (herunder de mest omfattende af de foreslåede) vil der forventeligt kunne opnås en besparelse på ca. 2,25 mio. kr./årligt fra 2022/2023. Disse besparelser forventes at medføre et passagertab på 144.000 passagerer/årligt.

De fleste besparelsesforslag i mulighedskataloget kræver enighed med både Rudersdal og Gentofte Kommuner. Der vil således blive et længerevarende forhandlingsbeløb herom, herunder politisk behandling i de respektive kommuner. Afgives bestillingen i efteråret 2020 vil ændringerne (afhængig af kontraktbindinger) forventeligt kunne træde i kraft i 2022. Det vil sige en realisering af besparelserne fra 2022/2023.

Den mulige lokale besparelse på buslinje 182/183 giver en meget begrænset besparelse på 0,25 mio. kr. Denne besparelse skal afvejes i forhold til, at Raadvad mister busbetjeningen. Hvis Raadvad mister den rutebundne busbetjening, anbefaler forvaltningen, at der i stedet sikres kollektiv betjening med enten Flextur eller plustur. I dette tilfælde vil det derfor være nødvendigt, at Flextur opretholdes eller plustur tilkøbes (Flextur og plustur er behandlet på Teknik- og Miljøudvalget den 15. maj 2019). Både Flextur og plustur er frivillige ordninger.

Forvaltningen vurderer, at tabet af passagerer betyder, at en del af disse vil vælge at benytte bilen fremover med stigende trængsel på vejnettet til følge, specielt i myldretiderne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. august 2019

Udsat, idet forvaltningen undersøger muligheden for andre typer udbud, kombinationsudbud, længden af kontrakter, og på baggrund af letbanens forventede idriftsætning første kvartal 2025.

Supplerende sagsfremstilling

Udvalget har bedt forvaltningen undersøge mulighederne for at kombinere og justere de af Movia fremlagte udbud for buslinje 179, 180, 181, 182 og 183.

Forvaltningen kan på den baggrund oplyse følgende:

Kombinationsudbud

Movia har oplyst, at det vil være muligt at skifte brændstof undervejs i en kontraktperiode eksempelvis fra almindelig diesel til syntetisk diesel (fossilfri drift).

Derimod vil det ikke være muligt at skifte til f.eks. el-busser midt i en kontrakt, idet dette vil betyde, at operatøren skal have to typer af busser til rådighed til en kontrakt, hvilket ikke vurderes muligt indenfor en fornuftig økonomisk ramme.

Længden af kontrakter

Movia har oplyst, at den foreslåede udbudslængde på 5+2 år for buslinjerne 179, 182 og 183 godt kan ændres til en kort kontrakt, der følger letbanens åbning. Disse korte tilpassede kontrakter (på 3- 4 år) vil give fleksibilitet i forhold til den busdrift, der skal idriftsættes ved letbanens åbning og mulige tilvalg af drivmidler (bl.a. nulemission), når letbanen står klar. Men det betyder også, at det nye busnet, der skal drives fra letbanens åbning, skal være vedtaget i både Lyngby-Taarbæk Kommune og de øvrige kommuner, der deles buslinjer med, når det nye udbud skal udsendes allerede i 2023.

Når Movias har anbefalet korte kontrakter på 5+2 år, er det under antagelse om, at linjerne også skal have drift efter letbanens åbning. I kontrakterne med 5+2 år længde er det muligt at skrue både op og ned for driftsomfanget, både ift. antal køreplantimer og antal busser. Niveauet der kan justeres, hedder typisk max. 30% udvidelse og max. 20% reduktion af timer. Forventeligt vil en ændring af buslinje 182 og 183 (som på en kort strækning ellers kommer til at køre parallelt med letbanen) godt kunne ske indenfor denne margin.

Mulige scenarier

Forvaltningen har efter oplysninger fra Movia opstillet nogle mulige scenarier for det kommende udbud af buslinjerne 179, 180, 181, 182 og 183. De mulige scenarier er opstillet i et skema (bilag) som omhandler de miljømæssige forhold om drivmiddel, kontraktlængder og økonomi.

De 6 scenarier er:

- Scenarie 1: Fossildrift og en blanding af korte kontrakter og 5+2 år
- Scenarie 2: Fossilfrihed og en blanding af korte kontrakter og 5+2 år
- Scenarie 3: Fossilfrihed og korte kontrakter
- Scenarie 4: Mulighed for skift af drivmiddel undervejs og korte kontrakter
- Scenarie 5: Fossilfrihed på 3 busser/fossildrift på 2 busser og en blanding af korte kontrakter og 5+2 år
- Scenarie 6: Nulemission

Movia har generelt oplyst, at de fraråder brugen af fossildrift (scenarie 1, 4 og 5) grundet deres miljømål, som står i Trafikplan 2016. Kommunens langsigtede mål for fossilfri busdrift er behandlet på Kommunalbestyrelsen den 15. september 2019. Her blev det godkendt, at forvaltningen fremmer sagen i forbindelse med høring af Movias Trafikplan 2016. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 8. november 2016 Movia Trafikplan 2016.

Movia har desuden oplyst, at de til disse korte kontrakter ikke kan tilbyde nulemission – idet prisen for et kort udbud vil blive urimelig stor. Som tidligere nævnt ser Movia desuden valg af nulemission udfordrende grundet anlægget af letbanen. Dette skyldes, at en ladestander binder en buslinje til et fast stoppested, hvorved fleksibiliteten i at flytte og tilpasse busserne under anlægsarbejdet vanskeliggøres. En flytning af en ladestander vil medføre væsentlige omkostninger (1 – 1,5 mio. kr. pr. ladestander afhængig af, hvor lang den skal flyttes). En buslinje med nulemission har to ladestander ved endestationen. Endeligt er der en ventetid på ca. 7 måneder fra bestilling af flytning af ladestander til ibrugtagning.

Såfremt det ønskes at gå videre med andre scenarier end 2 og 5 skal Gentofte Kommune ligeledes genbehandle deres udbudssag for buslinje 179, idet der skal opnås enighed blandt berørte kommuner. Gentofte Kommune arbejder videre med Movias anbefaling om fossilfrihed og kontraktlængde 5+2 år for 179.

Med baggrund i ovenstående anbefales det, at der i tråd med tidligere politiske udmeldinger støttes op om Movias miljømål og arbejdes videre med scenarie 2 eller 3.

Forvaltningen anbefaler, at scenarie 2 vælges, idet Movia har oplyst, at der er gode muligheder for at tilpasse eksisterende kontrakter med længden 5+2 år til et nyt net i forbindelse med letbanens åbning. Samtidig støttes op om både Movias og Gentofte Kommunes indstillinger.

Supplerende økonomi

Ved forvaltningens tilpassede indstilling (scenarie 2) om fossilfrihed, er økonomien for de fem buslinjer (på mellem 0,7 og 2,9 mio. kr./år) uændret, ligesom forudsætning stadig er, at eventuelle meromkostninger, skal afholdes indenfor den eksisterende budgetramme for den samlede kollektive trafik.

Såfremt det besluttes at gå videre med nogle af de andre beskrevne scenarier, ser økonomien således ud:

- Scenarie 1: Fossildrift: Medfører en forventet merudgift på 0 - 1,2 mio. kr./år.
- Scenarie 3: Fossilfrihed med korte kontrakter: Medfører en forventet merudgift på 0,7 - 2,9 mio. kr./år.
- Scenarie 4: Kombinationskontrakt med fossildrift/fossilfrihed - endelig økonomioverslag for denne afhænger af antal år med de enkelte drivmidler (0-1,2 mio. kr./år for fossildrift og 0,7 - 2,9 mio. kr./år for fossilfrihed).
- Scenarie 5: Fossildrift på 2 busser og fossilfrihed på 3 busser: Medfører en forventet merudgift på 0,5 - 2,4 mio. kr./år.
- Scenarie 6: Nulemission ses ikke som en mulig løsning på nuværende tidspunkt grundet kontraktlængder og letbanearbejdet.

Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune giver Movia besked om, at

1. der stilles krav om fossilfrihed for buslinje 179, 180, 181, 182 og 183,
2. kontrakterne skal indeholde tilvalg af information i busserne,
3. kontrakterne skal give mulighed for reklamer på busserne,
4. der ønskes korte tilpassede kontrakter på buslinje 180 og 181 samt kontrakter på 5+2 år på buslinje 179, 182 og 183,
5. kontrakterne fastlægger buslængder på 12 meter for 179, 182 og 183 samt buslængder på 12 – 13,7 for buslinje 180 og 181.

Ad 1) Udvalget drøftede sagen og oversendte uden anbefaling.

Ad 2-5) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 26. september 2019

Ad 1-5) Anbefalet, idet Movia anmodes om at udarbejde udbudsmateriale og gennemføre udbud, hvor der gives mulighed for, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan vælge imellem tre fremtidige driftformer på linierne 180, 181, 182 og 183. Der ønskes priser på henholdsvis fossildrift, fossilfrihed samt nul-emissionsdrift. Når priserne på de tre anførte driftformer er kendte, vil kommunalbestyrelsen tage endelig stilling.

Bilag

Anbefalinger og nøgletal for linje 179, 180, 181, 182 og 183

Tilskudsbehov ved forskellige miljøkrav og kontraktlængder

Udbudsgrundlag A19

Udbudsgrundlag A19 - Tilhørende bilag

Udbud af buslinjer - skema med scenarier

Punkt 5: Nedlæggelse af tre gasmotoranlæg i Fortunbyen (Beslutning)

13.03.01-P19-2-19

Resume

Energiforsyningsvirksomheden E.On Danmark har ansøgt om nedlæggelse af tre kraftvarmeanlæg i Fortunbyen. Nedlæggelserne af de tre anlæg, er udformet som to ansøgninger, én for Fortunen Midt, og én for Fortunen og Fortunen Øst. De tre anlæg er dog selvstændige. De ejendomme, der tidligere har aftaget varme fra anlæggene, er overgået til fjernvarme. Nedlæggelse af varmeproduktionsanlæg kræver ifølge lovgivningen politisk godkendelse, hvorfor sagen forelægges.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. projektforslag for nedlæggelse af kraftvarmeanlæg Fortunen og Fortunen Øst godkendes,
2. projektforslag for nedlæggelse af kraftvarmeanlæg Fortunen Midt godkendes.

Sagsfremstilling

E.On Danmark har fremsendt to projektforslag (bilag) for nedlæggelse af i alt tre gasdrevne kraftvarmeanlæg - Fortunen, Fortunen Øst og Fortunen Midt - i Fortunbyen. Projektforslagene har været i 4 ugers høring hos berørte forsyningsselskaber og ejerne af de ejendomme, hvor anlæggene er placeret. Der er indkommet høringsvar fra HMN Gasnet (bilag), som ingen bemærkninger har til projektforslagene.

Alle tre anlæg er fra 1993 og vil skulle gennemgå større reoveringen, hvis driften skal fortsætte. De ejendomme, der tidligere har aftaget varme fra anlæggene, er overgået til fjernvarme jf. kommunalbestyrelsens godkendelse af projektforslag for fjernvarmekonvertering den 26. september 2013, og der er således ingen aftagere til varmen fra anlæggene. Lejeaftalerne mellem boligselskaberne og E.On er i alle tre tilfældet udløbet 31. december 2018.

Den kommunale varmeplanlægning er reguleret af varmforsyningsloven. Lovens formål er at fremme den mest samfundsøkonomiske anvendelse af energi til bygningers opvarmning og forsyning med varmt vand.

Der er ikke udført samfundsøkonomiske beregninger. Forvaltningen har vurderet, at samfundsøkonomiske beregning ikke er nødvendige, jf. projektbekendtgørelsen § 24, stk. 4. Denne vurdering er foretaget på baggrund af, at der er tale om nedlæggelse af anlæg, som ingen aftagere har og som står overfor reovering. Det er derfor åbenlyst, at fortsat drift af anlæggene ikke vil være samfundsøkonomisk fordelagtigt.

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at projektforslagene bliver godkendt (bilag).

Lovgrundlag

Lov om varmforsyning, LBK nr. 64 af 21/01/2019 (varmforsyningsloven).

Bekendtgørelse om godkendelse af projekter for kollektiv varmforsyning, BEK nr. 1792 af 27/12/2018 (projektbekendtgørelsen).

§3 - kommunalbestyrelsen skal godkende nedlæggelse af varmeproduktionsanlæg over 0,25 MW.

§24 - krav til udformning af projektforslag.

§24, stk 4 - kommunen kan beslutte at nogle oplysninger ikke er nødvendige for sagsbehandlingen, hvis de skønnes at være uvæsentlige.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Projektforslag Fortunen og Fortunen Øst

Projektforslag Fortunen Midt

Høringssvar Fortunen og Fortunen Øst

Høringssvar Fortunen Midt

UDKAST godkendelse, Fortune og Fortunen Øst

UDKAST godkendelse, Fortune Midt

Oversigtskort

Punkt 6: Etablering af blokvarmecentral på Skovbrynet 2-24 (Beslutning)

13.03.01-P19-1-18

Resume

Kommunen har modtaget ansøgning om etablering af en naturgasfyret blokvarmecentral til varmforsyning af nybyggeriet på ejendommen Skovbrynet 2-24, 2800 Kgs Lyngby. Med sagen skal der tages stilling til om projektforslaget for etablering blokvarmecentral kan godkendes samt træffes afgørelse, hvorvidt der er VVM-pligt.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. projektforslaget godkendes,
2. der træffes afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligt.

Sagsfremstilling

ÅF Buildings Denmark P/S har på vegne af ST Skovbrynet Student ApS, fremsendt projektforslag for en naturgasfyret blokvarmecentral på Skovbrynet 2-24 i april 2019 (bilag). Projektforslaget omfatter etablering af en blokvarmecentral til forsyning af de kommende boliger på ejendommen. Blokvarmecentralen består af 4 naturgaskedler på i alt 1,1 MW.

Projektforslaget har været i 4 ugers høring hos berørte forsyningsselskaber. Der er indkommet et høringssvar, fra HMN Gasnet P/S, som ingen bemærkninger har til projektforslaget (bilag).

Om anlægget

Blokvarmecentralen skal forsyne i alt 786 lejligheder og et fælleshus, med et samlet areal på 37.920 m². Byggeriet er beliggende på matr. Nr. 1gd, 1hn, 1hp og 1 ho, alle Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby. Det samlede varmebehov er beregnet til 1.244.000 kWh/år.

Den samlede investering i projektet er 540.000 kr.

Stikledningen etableres i offentlig vej.

Området, som er omfattet af projektforslaget, er beliggende i eksisterende naturgasområder, der er udpeget i Varmeplanen fra 1982. Det har indtil videre ikke været muligt at konvertere området til fjernvarme, da der ikke kan påvises et samfundsøkonomisk overskud ved en konvertering.

Hvis ikke projektforslaget godkendes, er der ikke lovligt grundlag for at etablere varmforsyning til ejendommen. Uden varmforsyning, kan byggeriet ikke færdiggøres og tages i brug.

Forvaltningens vurdering

Projektforslaget er i overensstemmelse med projektbekendtgørelsens § 22, ifølge hvilken Kommunalbestyrelsen kan godkende projekter for blokvarmecentraler i områder udlagt til forsyning med naturgas, hvis blokvarmecentralen forsynes med naturgas.

De samfundsøkonomiske beregninger er baseret på Energistyrelsens forudsætninger af 20. november 2018. Den samfundsøkonomiske gevinst ved projektet i forhold til referencen er beregnet til 3,8 mio. kr. (nutidsværdi over 20 år).

Den selskabsøkonomiske gevinst for ST Skovbrynet Student ApS er beregnet til 317.595 kr. (nutidsværdi over 20 år).

Den samlede udgift for forbrugerne i nutidsværdi over 20 år, er ifølge projektforslaget 317.595 kr. mindre end ved etablering af en varmepumpe. Forvaltningen vurderer på den baggrund projektet for at være det samfundsøkonomisk mest fordelagtige.

Da den samfundsøkonomiske CO₂-emission er indregnet i samfundsøkonomien, må den ikke tillægges særskilt vægt i Kommunalbestyrelsens behandling af projektforslaget.

Forvaltningen har udarbejdet et udkast til godkendelse (bilag).

VVM Screening

Forvaltningen har foretaget en screening af projektet efter miljøvurderingsloven (bilag, bilag). Forvaltningen vurderer, at det ansøgte projekt ikke forventes at kunne påvirke miljøet væsentligt og således ikke er omfattet af krav om miljøvurdering og tilladelse efter miljøvurderingsloven. Screeningen har været i 2 ugers høring hos berørte myndigheder. Høringen gav ikke anledning til ændring i fokus for projektet. Forvaltningen anbefaler, at der træffes afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt. Kommunalbestyrelsens afgørelse offentliggøres, hvorefter bygherre kan etablere projektet, såfremt der er de fornødne øvrige grundlag efter anden lovgivning.

Lovgrundlag

Den kommunale varmeplanlægning er reguleret af varmforsyningsloven, LBK nr. 64 af 21/01/2019. Lovens formål er at fremme den mest samfundsøkonomiske og miljøvenlige anvendelse af energi til bygningers opvarmning og forsyning med varmt vand (§1).

Kommunen skal i henhold til varmforsyningsloven godkende projekter for større ændringer i kollektive varmforsyningsanlæg efter projektbekendtgørelsen, BEK nr. 1792 af 27/12/2018. Inden kommunalbestyrelsen kan godkende et projekt, skal den foretage en energimæssig, samfundsøkonomisk og miljømæssig vurdering af projektet (§27).

Kommunalbestyrelsen kan kun godkende blokvarmecentraler i naturgasområder, når de forsynes med naturgas, jf. projektbekendtgørelsen § 22, stk. 1.

§ 21 i miljøvurderingsloven, Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25.10.2018, fastsætter at kommunen skal afgøre om projektet skal miljøvurderes.

Inden der træffes afgørelse om miljøvurdering, skal der foretages høring af eventuelle berørte myndigheder, jf. § 35, stk. 1, pkt. 1 i miljøvurderingsloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Ad 1-2) Anbefalet.

Udvalget noterer sig, at det er muligt at konvertere til fjernvarme.

Supplerende sagsfremstilling

Der er tilføjet et forvaltningsnotat om retsgrundlaget for godkendelse af kollektive varmforsyningsprojekter (bilag).

Bilag

Projektforslag

Høringssvar HMN Gasnet

VVM Myndighedsscreeningsskema

UDKAST godkendelse

Notat om retsgrundlaget for godkendelse af kollektive varmforsyningsprojekter

Punkt 7: Skovfryd 19 Nyt enfamiliehus delvist indenfor skovbyggelinje (Beslutning)

02.34.02-P19-194-19

Resume

Lyngby Taarbæk Kommune har modtaget en ansøgning om opførelse af nyt enfamiliehus delvis beliggende indenfor skovbyggelinje mod Dyrehaven. Det ansøgte kræver således dispensation fra skovbyggelinjen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 17 til den ansøgte overskridelse af skovbyggelinjen.

Sagsfremstilling

Lyngby Taarbæk Kommune har den 25. april 2019 modtaget en dispensationsansøgning (bilag) om opførelse af nyt enfamiliehus delvis beliggende indenfor skovbyggelinjen mod Dyrehaven.

Plangrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan 219 for Hjortekær langs Jægersborg Dyrehave.

Ejendommen er omfattet af skovbyggelinje mod Dyrehaven. Skovbyggelinjen er en reduceret (oprindelig på 300 m) skovbyggelinje, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, på 15 m ind på grunden fra matrikelstel. Skovbeskyttelseslinjen administreres umiddelbart restriktivt, idet der med reduktionen er taget konkret stilling til, hvilke arealer, der er væsentlige fortsat at beskytte.

Ejendommen

På ejendommen er i dag opført et 1-plans enfamiliehus på 103 m² hvor cirka halvdelen af arealet er beliggende indenfor skovbyggelinjen mod Dyrehaven (bilag).

Den eksisterende ejendom er ikke udpeget bevaringsværdig jf. lokalplan 219 og jf. FBB fremgår det, at enfamiliehuset har en bevaringsværdi på 5. Nedrivning af det eksisterende enfamiliehus kan på denne baggrund forventes godkendt i forbindelse med ansøgning.

Området

Området er præget af enfamiliehuse der overskrider skovbyggelinjen. Husene varierer i etageantal, men er primært i én etage.

Ansøgning

Ejendommen Skovfryd er en ejendom hvor en væsentlig del af ejendommens areal er beliggende indenfor skovbyggelinjen, som ligger 15 m fra Dyrehaven. Det er således et meget smalt stykke på ca. 5,5 m i dybden og en længde på ca. 19 m, som reelt set kan bebygges på ejendommen når afstandskravet på 2,5 m mod nabostel jf., BR18 også skal overholdes.

Der er søgt om dispensation til opførelse af nyt enfamiliehus på 195 m² med en tagterrasse på 13 m², som ønskes opført delvis på eksisterende fundament fra det eksisterende enfamiliehus.

Ansøger har på en situationsplan vist omfanget af den ansøgte overskridelse i forhold til den nuværende overskridelse af skovbyggelinjen. Ændringen i forhold til det nye byggeri og skovbyggelinjen er vist i forhold til det areal, som reduceres (vist som en blå flade) og det areal, som forøges (vist med en grøn flade). Indenfor skovbyggelinjen mod nord og syd reduceres arealet med ca. 16,5 m² i forhold til nuværende enfamiliehus.

Ansøger har på situationsplan med en isometri og facadetegning (vist med orange stipling) visuelt redegjort for eksisterende og fremtidige bygningsvolumener.

Den del af enfamiliehuset som ligger indenfor skovbyggelinjen fremstår som nuværende enfamiliehus i 1 etage. Det nye enfamiliehus fremstår i 1½ etage. Dog vil den viste tagterrasse mod øst/mod Dyrehaven fremstå i 2 etager.

Forvaltningen har foretaget forudgående høring til skovejer og Danmarks Naturfredningsforening, og der er efterfølgende modtaget høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening. Danmarks Naturfredningsforening angiver bl.a. i høringssvaret, at "Danmarks Naturfredningsforening finder, at Lyngby-Taarbæk Kommune straks burde have afvist ansøgningen, da både Naturklagenævnet og Natur- og Miljøklagenævnet utallige gange har slået fast, at de reducerede skovbyggelinjer skal overholdes ved nybyggeri" og at "Danmarks Naturfredningsforening anmoder derfor Lyngby-Taarbæk Kommune om at meddele afslag på den del af byggeriet, der ikke respekterer den reducerede skovbyggelinje på 15 meter fra skel til Jægersborg Dyrehave" (bilag).

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen anbefaler en dispensation fra skovbyggelinjen, da forvaltningen vurderer, at overskridelse er yderst begrænset.

Forvaltningen lægger i denne vurdering vægt på følgende forhold:

- en væsentlig del af ejendommens matrikulære areal er beliggende indenfor skovbyggelinjen
- dermed er byggemulighederne væsentlig forringede på ejendommen
- det nye enfamiliehus samlede arealmæssige overskridelse i forhold til skovbyggelinjen er væsentlig mindre i forhold til eksisterende enfamiliehus
- der sker ikke en væsentlig forstørrelse i volumen af det nye enfamiliehus i forhold til det eksisterende enfamiliehus indenfor skovbyggelinjen.

Forvaltningen vurderer samlet set, at de fremtidige forhold på ejendommen i forhold til de eksisterende forhold ikke forringes med hensyn til skovbyggelinjen.

Lovgrundlag

Naturbeskyttelseslovens § 17 hvor af det fremgår, at der ikke må placeres bebyggelse, campingvogne og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove. For privatejede skove gælder dette kun, hvis arealet udgør mindst 20 ha sammenhængende skov. Skovbyggelinjen på denne ejendom er en reduceret (oprindelig på 300 m) skovbyggelinje, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, på 15 m ind på grunden fra matrikelskel.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Afvist, idet der kun kan bygges på det eksisterende fundament.

Bilag

Dispensationsansøgning med tegninger

Eksisterende hus Skovfryd 19

Høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening

Oversigtskort 1

Oversigtskort 2

Punkt 8: Undersøgelse af cykelsti i eget tracé langs Lundtoftegårdsvej (Orientering)

05.01.35-P20-1-18

Resume

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 19. september 2018, i forbindelse med behandling af sag om alternativ linjeføring af supercykelsti Helsingørruten, efterspurgt muligheden for at forbedre forholdene for cyklister i sydgående retning på Lundtoftegårdsvej, blandt andet med en løsning med en sti i eget tracé. Effekten samt fordele og ulemper er undersøgt. På baggrund af konklusionerne i undersøgelsen er det forvaltningens vurdering, at der ikke er grundlag til at arbejde videre med forslaget.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at orientering om undersøgelse af sti i eget tracé langs Lundtoftegårdsvej tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget ønskede, at det blev undersøgt om cyklister i sydgående retning kan passere gennem stitunnel under Klampenborgvej i stedet for at krydse Klampenborgvej i niveau, blandt andet med en løsning med en sti i eget tracé, som en forlængelse af stien syd for Klampenborgvej. Der er udarbejdet notat ”Stiforbindelser mellem DTU og Klampenborgvej” af 14. maj 2019 (bilag), hvor effekten samt fordele og ulemper ved etablering af sti i eget tracé er undersøgt og om det er muligt at forbedre forholdene for cyklister i sydgående retning på Lundtoftegårdsvej.

Konklusionerne fra notatet er:

Cykelsti i eget tracé	Fordele	Ulemper
Tilgængelighed	En forlængelse af stien syd for Klampenborgvej i eget tracé til Trongårdsstien vil kunne give en bedre service for cyklister til og fra området omkring Akademivej/ Trongårdsstien (DTU-syd). Et stiforløb parallelt med Helsingørmotorvejen vil være marginalt længere mellem Klampenborgvej og DTU-syd end det nuværende forløb via stierne langs Lundtoftegårdsvej, men cyklisterne vil kunne undgå 2 signalkryds i nordgående retning og 3 signalkryds i sydgående retning.	For cyklister til og fra DTU-syd er der en risiko for, at det vil blive oplevet som en omvej, at man først skal køre mod øst, inden stien nås i sydgående retning. Den direkte forbindelse fra Akademivej til Lundtoftegårdsvej vil være en attraktiv mulighed for sydgående cyklister. Cyklister på Lundtoftegårdsvej fra nord mod syd vil kun vanskeligt benytte stien, da der ikke er nogen direkte forbindelse til den nye sti. Disse forventes derfor at blive på Lundtoftegårdsvej, og krydse Klampenborgvej i krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej alternativt krydse Lundtoftegårdsvej ved Lyngbygårdsvej.
Trafiksikkerhed	En ny sti, hvor cyklisterne til og fra DTU kan ledes via Trongårdsstien og	

under Lundtoftegårdsvej vil være mere sikker, men kun marginalt, da krydsninger af Lundtoftegårdsvej primært vil foregå i signalregulerede kryds. Ligeledes vil krydsning af Klampenborgvej foregå i signalreguleret kryds og dermed betragtes som en sikker krydsning.

Fysiske forhold

Cykelsti i eget tracé skal placeres inden for Helsingørmotorvejens Vejbyggelinje og kræver permanent dispensation fra Vejdirektoratet. Der er beliggende en 132 kV ledning i dette tracé, etablering af stien skal derfor afklares med ledningsejerne.

Udgifter

Cykelstierne i begge sider af Lundtoftegårdsvej bibeholdes på grund af de aktiviteter, der er her og de aktiviteter, der forventes at komme i fremtiden (supercykelsti). Der vil i givet fald være tale om etablering af en parallel stistruktur til Lundtoftegårdsvej. Det er vurderet at en sti i eget tracé koster 4,5 – 5 mio. kr. ekskl. moms og ekskl. ramper.

Driftsomkostninger

Cykelstierne i begge sider af Lundtoftegårdsvej bibeholdes på grund af de aktiviteter, der er her og de aktiviteter, der forventes at komme i fremtiden (supercykelsti). Der er derfor tale om ekstra driftsudgifter til sti i eget tracé

Det kan endvidere oplyses, at der de seneste fem år (2014 – 2018) ikke er sket uheld med cyklister i sydgående retning i krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej. Der er sket to uheld med begrænset materielskade med cyklister i krydset, men det er med cyklister fra øst og vest.

På baggrund af konklusionerne i undersøgelsen er det forvaltningens vurdering, at etablering af en sti i eget tracé ikke vil forbedre forholdene for cyklister i sydgående retning. Det er endvidere forvaltningens vurdering, at det er en relativt dyr anlægsomkostning til et relativt begrænset antal cyklister, da den kun vil være til gavn for cyklister til og fra Akademivej. Forvaltningens vurderer derfor, at det ikke er grundlag til at arbejde videre med forslaget.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje §15- kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye offentlige stier der skal anlægges.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Taget til efterretning.

Bilag

Stiforbindelser mellem DTU og Klampenborgvej- notat af 14.5

Oversigtskort med eksisterende forhold og forslag til cykelsti i eget trace

Punkt 9: Ny privat fællesvej - Taarbæk Strandvej 69 (Beslutning)

05.14.08-G01-72-15

Resume

Taarbæk Strandvej 69 skal udstykkedes til i alt syv mindre ejendomme, og herved ændres en privat vej til en privat fællesvej, og en privat sti bliver til en privat fællessti. Med sagen skal det beslattes om udlægget til nye private fællesveje og -stier kan godkendes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udlægget af den private fællesvej og den private fællessti godkendes.

Sagsfremstilling

Taarbæk Strandvej 69 skal udstykkedes til i alt syv mindre ejendomme, og herved ændres en privat vej til en privat fællesvej, og en privat sti bliver til en privat fællessti. Ejendommen er på 1474 m² og lokalplan 226 giver mulighed for at udstykke ejendommen. Desuden anviser Lokalplan 226, hvor der skal etableres vejadgang og stiforbindelse til ejendommen fra Taarbæk Strandvej, og lokalplanen stiller krav til belægningen på vej og sti.

I 2015 havde forvaltningen en vejsag om forhåndsgodkendelse af vejprojektet for den private vej. Udlægget af den private vej og sti fra vejsagen fra 2015 er stort set identisk med udlægget af den private fællesvej og fællessti, der opstår, når ejendommen udstykkes. Skitsen af udlægget indeholder de informationer, som forvaltningen normalt stiller krav om til godkendelsen af nye vejudlæg (bilag). Vejudlægget overholder de forhold, som vejmyndigheden har fokus på, når nye vejudlæg skal godkendes fx vejens linjeføring, bredde, tilslutning til andre veje og afvandingen. Dog er vejen på en del af strækningen smallere end den bredde, forvaltningen normalt stiller krav om ved nye vejudlæg, men dette søges håndteret ved etableringen af en vigeplads.

På baggrund af ovenstående anbefaler forvaltningen, at vejudlægget godkendes.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse om lov om private fællesveje, §§ 26, 27 og 33 stk. 2.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Anbefalet.

Bilag

Udlæg af den private fællesvej og fællessti.

Ændringskort - Taarbæk Strandvej 69

Luftfoto - eksisterende forhold

Punkt 10: Lukket: Orientering

09.02.00-K02-5-17

Punkt 11: Anmodnings sag om Nærumbanen

00.00.00-G01-1-19

Sagsfremstilling

Sigurd Agersnap (F) og Richard Sandbæk (C) anmoder om, at der udarbejdes en sag til Teknik- og Miljøudvalget om status og udvikling af Nærumbanen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Godkendt.

Punkt 12: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Endelig godkendelse af Tillæg 4 til spildevandsplanen
- Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - status 2019
- Rammer for kystsikring i Taarbæk
- Dialog med DTU om fremtidig udvikling af Lyngby Campus - Strategisk Campusplan
- Separering af regnvand i Lyngby Idrætsby
- Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2019
- Vejudlæg til privatfællesvej øst for Lundtoftegårdsvej 12
- Letbanen - Udbud af signalanlæg

Lovgrundlag

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

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Taget til efterretning.

Punkt 13: Meddelelser

00.22.00-A00-5-17

Sagsfremstilling

1. Presseomtale om genanvendelse af plastaffald

En række medier har i juli og august bragt historier om genanvendelsen af den plast, der indsamles fra husholdninger i Vestforbrændingens opland, herunder i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der sættes fokus på, at Vestforbrænding hidtil har meldt ud, at 75% af den indsamlede plast bliver genanvendt til nye produkter. Det har vist sig, at det ikke er muligt at få dokumentation for dette. Fagbladet Ingeniøren konkluderer efter en aktindsigt, at kun 31% af den indsamlede plast faktisk genanvendes. Det er dog heller ikke helt korrekt. Vestforbrænding afsætter plastaffaldet til et sorteringsanlæg i Tyskland (ALBA). Kravet til ALBA er blandt andet, at minimum 75% af den samlede plastmængde afsættes til genanvendelse eller til yderligere sortering med henblik på genanvendelse.

I 2018 blev 46% af plastaffaldet fra Vestforbrændingens opland udsorteret og afsat direkte fra ALBA til produktion af nye produkter. Heraf var 42% forskellige rene plasttyper, mens 4% var metal, pap og papir.

Herudover blev 32% afsat som såkaldt mixed plast til yderligere sortering på anlæg i Europa. Mixed plast er plast af en ringere kvalitet og dermed mindre værdi, som kræver yderligere sortering. Det er her problemet opstår, idet mixed plast i dette efterfølgende led blandes med plast fra andre kilder. Derfor kan den reelt genanvendte andel af plasten fra Vestforbrænding ikke fastsættes.

De sidste 22% fra sorteringen på ALBA består i øvrigt af affald, der ikke kan genanvendes. Det kan fx være chipsposer, kaffekapsler og lignende, som er fejlsorteret. Det kan også være plast, som er sammensat af forskellige plasttyper og derfor ikke kan genanvendes. Dette affald forbrændes.

Forvaltningen følger Vestforbrændingens arbejde med at undersøge, hvordan man i en ny kontrakt kan stille høje, men realistiske krav til markedet, og hvordan man fremadrettet kan dokumentere afsætningen af plasten fra led til led.

2. Borgerforslag til løsning af trafikale problemer i Lyngby-Taarbæk Kommune m.v.

Forvaltningen har modtaget forslag fra en borger til løsning af trafikale problemer i Lyngby-Taarbæk Kommune m.v.

Forvaltningen vil på mødet orientere mundtligt herom.

3. Separering af regnvand i Lyngby Idrætsby

Borgerne omkring Sorgenfrigårdsvej og Fuglevadsvej har i mange år været plaget af opstuvende regnvand ved skybrud og store regnmængder. Henover sommeren har der været flere episoder, hvor borgerne blev berørt af de store mængder regnvand, som har løbet på vejen og ned i folks huse. Disse store regnskyl understreger vigtigheden af korrekt håndtering af regnvand, og forsyningen samt forvaltningen vurderer, at en yderlige separering af regnvandet i Idrætsbyen vil medvirke til at afhjælpe problemet i fremtiden.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har etableret et forsinkelsesbassin i Badeparken i den vestlige del af Idrætsbyen, som kan håndtere dele af regnvandet. På nuværende tidspunkt er vesttribunen, sydtribunen og opvisningsbanen tilkoblet forsinkelsesbassinet i Badeparken, og forvaltningen ønsker nu at tilkoble den øvrige del af Idrætsbyen af hensyn til de omkringboende borgere. Projektet forventes at koste 2 mio. kr., og forvaltningen er i gang med at sikre finansiering til projektet, der påtænkes gennemført i 2019/2020. Sag med økonomi forelægges snarest for udvalget.

4. Myndighedsbehandling af Letbaneprojektet for strækning mellem Engelsborgvej og Kanalvej.

Forvaltningen har modtaget detailprojektet for letbanestrækningen mellem Engelsborgvej og Kanalvej til kommentering. Hovedstadens Letbane skal modtage forvaltningens myndighedsgodkendelse senest den 16. oktober 2019 for, at projektet ikke bliver forsinket. Forvaltningen og Hovedstadens Letbane er i gang med at drøfte forvaltningens bemærkninger til projektet.

Forvaltningen har fremsat bemærkninger som tematiseret herunder:

- Anmodning om justering af projektet fsva. skiltning for den permanente situation for tydeliggørelse af adskillelsen af spor og vej inden ved krydset Engelsborgvej/Buddingevej, og optimerede cyklistforhold.
- Vejmyndigheden har en nærmere dialog med Hovedstadens Letbane i forbindelse med de forslåede afspærringsplaner og trafikafvikling i den forbindelse.
- Anmodning om supplerende oplysninger vedrørende koter og placering af afvandingsbrønde samt at dimensioneringen af sandfangsbrønde følger den almindelige praksis i kommunen.
- Anmodet at Hovedstadens Letbane fremsender redegørelse for afvandingsforhold for henholdsvis letbanen og vejanlægget.
- Vedrørende placeringen af kørestrømsmaster har forvaltningen taget forbehold for den endelige vurdering heraf, idet placeringen af belysningsmaster og signalmaster ikke fremgår af det fremsendte tegningsmateriale. Forvaltning forudsætter, at master ikke placeres i vejareal og dermed inddragelse af kørebane, cykelsti eller fodgængerareal.
- Henstillet at Hovedstadens Letbane indskærper overfor entreprenøren, at træfældning begrænses i videst muligt omfang.
- Detailprojektet udlægger en række smalle rabatter. Forvaltningen har anmodet Hovedstadens Letbane om alternative løsninger, der muliggør drift og vedligeholdelse fremadrettet.
- Forvaltningen har stillet krav om materialevalg bl.a. vedrørende belægninger, kantsten o.l. svarende til kommunens almindelige krav hertil.
- Forvaltningen har kommenteret den fremsendte jordhåndteringsplan og fremsat enkelt bemærkninger hertil til nærmere drøftelse med Hovedstadens Letbane.
- Omkring rillespor har forvaltningen bemærket, at der skal redegøres nærmere for vedligehold af græsspor og de hermed forbundne omkostninger, idet materialevalg - græs eller sedum – kan have forskelligt omkostningsniveau.

Generelt udestår en nærmere afklaring af ejerskab, herunder drift og vedligeholdelse i forhold til en række konstruktioner. Over den kommende periode vil en række drøftelser herom finde sted, hvorfor forvaltningen senere vil orientere nærmere herom.

5. Input til Vejdirektoratet til cykelstier langs med og på tværs af statsvejnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune

Vejdirektoratet har henvendt sig, 9. juli 2019, da de opdaterer opdatere listen over ønsker fra Kommuner til cykelstier på langs med og på kryds af statsvejnettet. Vejdirektoratet efterlyser input til listen fra Kommunerne, med en frist til den 8. september 2019.

Vejdirektoratet har oplyst, at de finansierer udvalgte projekter, men det er først, når de har anlægsmidler dertil. De laver en screening af indkomne ønsker, og går videre med udvalgte projekter. Det forventes, at kommunerne får besked om, hvilke projekter de går videre med, men vides ikke hvornår.

Lyngby-Taarbæk kommune har indmeldt tre ønsker, som nedenfor er oplistet i prioriteret rækkefølge:

1. Ny stitunnel under sydgående tilkørselsrampe ved TSA 15 på Helsingørmotorvejen (bilag)
2. Udbygning og renovering af stitunnel under Helsingørmotorvejen nord for Jægersborgvej (bilag)
3. Ny stibro over Helsingørmotorvejen ved Anker Engelunds Vej (bilag)

Begrundelsen for kommunens stionsønsker:

Ad 1: En ny stitunnel skal give en mere sikker og mere direkte forbindelse for cyklister og gående fra Hjortekær til kommende Lundtofte letbanestation.

Ad 2: Regionale cykelrute 69 og kommende supercykelsti Helsingørruten går via eksisterende tunnel under Helsingørmotorvejen, samtidig er det adgangsvej til H/F Skovmosen Haveforening. En udbygning og renovering af stitunnelen skal sikre bedre forhold for cyklister og gående samt at der er plads til både gående, cyklister og bilister.

Ad 3: En ny stibro over Helsingørmotorvejen ved Anker Engelunds Vej skal sikre adgang for gående og cyklister på tværs af Helsingørmotorvejen mellem DTU og byudviklingsområdet øst for med Novozymes, uddannelsesinstitutioner og grønne områder. Det vil skabe en direkte stiadgang mellem øst og vest med en mere sikker sammenkobling af eksisterende og kommende byområde. Det vil medføre bedre trafiksikkerhed for cyklister og gående ved at benytter forbedret stisystem i stedet for at skulle cykle eller gå via Rævehøjvej.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. september 2019

Taget til efterretning.

Forvaltningen tilbød gennemgang af trafikløsninger fremsendt af en borger ifm. med anlægning af letbanen.

Bilag

Prioritet 1 - stitunnel ved TSA15 HVM - Beskrivelse og skitseprojekt- inkl. bilag

Prioritet 2 - udbygning og renovering af sti tunnel under HVM på Regional cykelrute 69 - beskrivelse

Prioritet 3 - stibro over HVM ved Anker Engelundsvej - Beskrivelse og skitseprojekt inkl. bilag