

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 06-06-2024

Mødedato Torsdag d. 06. juni 2024 kl. 16:15

Mødested Mødelokale C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Dagsorden godkendelse.....	3
Ejerdag med Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse (Drøftelse).....	4
Budgetaftalen 2024-27 - 1. status for implementeringen (Orientering).....	6
1. budgetopfølgning 2024 (Beslutning).....	9
Tilpasning af parkeringskontrol og licenspriser (Beslutning).....	12
Disponering af midler til trafiksikkerhedsprojekter (Beslutning).....	15
Forslag til cykelhandlingsplan 2024 - 2032 (Beslutning).....	18
Ombygning af busstoppested ved Taarbæk Havn (Beslutning).....	21
Projektkoordinering med Vejdirektoratet (Orientering).....	24
Afhentning af affald på Buddingevej, når letbanen går i drift (Beslutning).....	26
Endelig vedtagelse af Støjhandlingsplan 2024 (Beslutning).....	29
Byggeplads i Kanalparken (Beslutning).....	31
Lukket: Ejendomssag.....	34
Endelig lokalplan 292 for boliger og erhverv på Lundtoftevej 162 m.fl. (Beslutning).....	35
Schallsvej 14 - Dobbelt garage (Beslutning).....	38
Solceller på kommunale tage - resultatet af analyse om oprettelse af energiselskab (Beslutning).....	40
Bondebyen Klimatilpasningsprojekt, afgørelse om miljøkonsekvensvurdering (Beslutning).....	43
Endelig behandling af Natura 2000-handleplan for området Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksda	46
Meddelelser.....	48
Lukket:	53
Kommende sager.....	54
Underskrift godkendelse.....	55

Punkt 1: Dagsorden godkendelse

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Dagsordenen godkendt, idet punkt 9: Projektkoordinering med Vejdirektoratet (Orientering) blev hævet til beslutningssag.

Punkt 2: Ejerdag med Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse (Drøftelse)

00.00.00-A00-65-17

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse og Teknikudvalget, med deltagelse af øvrige medlemmer af Kommunalbestyrelsen, afholdt den 22. maj 2024 en ejerdag. Teknikudvalget drøfter dagen og tilkendegiver eventuelle fremtidige ønsker til afholdelse af ejerdage.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at ejerdagen drøftes.

Problemstilling

Økonomiudvalget besluttede den 1. oktober 2020, som del i drøftelsen af ejerskabsaftalen med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S, at Teknikudvalget bl.a. skal mødes med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S bestyrelse 2 gange årligt. Der blev den 22. maj 2024 holdt et af de årlige møder, som var benævnt som en ejerdag. Programmet for dagen bestod af rundvisning på nyt vandværk, vandforsyningen, spildevands- og affaldsområdet, samt forsyningens arbejde med bæredygtighed. Slides fra mødet er vedlagt (bilag).

Løsninger

Der blev i slutningen af ejerdagen gennemført en kort mundtlig evaluering. Der var generelt en meget positiv tilbagemelding og at ejerdagen havde givet deltagerne en større viden om området. Der blev efterlyst:

- at en indføring i Forsyningens områder kunne ligge tidligt i en valgperiode, for at indføre Kommunalbestyrelsens medlemmer godt i området.
- at der også var plads til at andre emner kunne tages op.
- at det var tydeligere, hvad Forsyningen ønskede at drøfte med sin ejer.

Der lægges med denne sag op til en yderligere drøftelse af ejerdagen:

- Hvad fungerede godt?
- Hvad kunne man ønske sig af fremtidige ejerdage?

Strategisk ramme

Ejeraftale mellem Lyngby-Taarbæk Holding A/S med tilhørende datterselskaber og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Videre proces

Forvaltningen vil på baggrund af udvalgets tilkendegivelser drøfte med Lyngby-Taarbæks Forsynings direktion, hvordan der eventuelt kan arbejdes videre med en årlig ejerdag, som led de to årlige møder mellem Teknikudvalget og Forsyningens bestyrelse.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget drøfter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Drøftet.

Bilag

Ejerdag2024_Præsentation

Punkt 3: Budgetaftalen 2024-27 - 1. status for implementeringen (Orientering)

00.30.00-S55-2-24

Resume

Det følger af budgetaftalen 2024-27, og procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen, at der løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med budgetopfølgningerne, der forelægges politisk i 2024. Med denne sag fremlægges forvaltningens 1. status på implementeringen af budgetaftalen 2024-27.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status på implementeringen af budgetaftalen 2024-27.

Problemstilling

Økonomiudvalget har den 16. november 2023 godkendt forvaltningens forslag til en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2024-27. Det blev i den forbindelse ligeledes godkendt, at der løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de årlige budgetopfølgninger, jf. også budgetaftalen 2024-27.

Med denne sag fremlægges forvaltningens 1. status på implementeringen af budgetaftalen 2024-27.

Løsninger

1. status for implementeringen af aftalepunkterne i budgetaftalen 2024-27 er vedlagt (bilag). Oversigten omfatter de indsatser, som skal forelægges politisk, herunder budgetaftalens hensigtserklæringer. Oversigten er opdelt på områderne, som de fremgår af budgetaftalen.

De fleste af indsatserne er udmøntet eller i fremdrift efter procesplanen for den politiske behandling (markeret med grøn). En række af de behandlede sager skal som led i udmøntningen forelægges på ny. Derudover er der sager, hvor der er truffet beslutning om justeringer i forhold til udmøntningen af de afsatte midler. Det er i oversigten angivet, at disse sager er i fremdrift i henhold til planen, suppleret med en kommentar herom. Indsatser, som er behandlet senere end oprindeligt planlagt, men ellers er i fremdrift eller implementeret som forudsat i budgetaftalen, er ligeledes markeret med grøn.

Indsatser som endnu ikke er blevet fremlagt, som det ellers er forudsat i procesplanen for den politiske behandling, er markeret med gul. Samlet er i alt 8 indsatser markeret med gul. Det drejer sig om "Belysning af forskelle i organisering af uddannelsesindsatsen på ældre- og sundhedsområdet", "Mulighederne for at overdrage kommunens boliger til almenboligselskaberne", "Analyse af de kommunale udlejningsejendomme", "Fremtidig drift af kommunale begravelsessteder", "Snitflader på fritids- og idrætsområdet", "Fortsat arbejde med at styrke biodiversiteten", "Plan for udmøntning af pulje til klimainvesteringer" og "Reduktion i tilskudsordning efter Servicelovens § 79".

Strategisk ramme

Status på budgetaftalen 2024-27 er udarbejdet med udgangspunkt i den indgåede budgetaftale 2024-27 og procesplanen for udmøntningen af aftalen som godkendt af Økonomiudvalget den 16. november 2023.

Videre proces

Status på implementeringen af budgetaftalen forelægges løbende i forbindelse med de årlige budgetopfølgninger. Næste status for implementeringen af budgetaftalen 2024-27 vil blive forelagt i oktober/november 2024.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Dagtilbudsudvalget,

Skoleudvalget,

Kultur- og Fritidsudvalget,

Byplanudvalget,

Ældre- og Omsorgsudvalget,

Forebyggelses- og Socialudvalget,

Teknikudvalget,

Økonomiudvalg og

Kommunalbestyrelsen orienteres.

Beslutning

Dagtilbudsudvalget, den 4. juni 2024

Orientering givet.

Claus Bøgh Svenningsen (D) var fraværende.

Skoleudvalget, den 4. juni 2024

Orientering givet.

Byplanudvalget, den 4. juni 2024

Orientering givet.

Michael Medom Jørgensen (C) var fraværende under punktet.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 4. juni 2024

Orientering givet.

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 6. juni 2024

Orientering givet.

Forebyggelses- og Socialudvalget, den 6. juni 2024

Orientering givet.

Gitte Kjær-Westermann (B) var fraværende.

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Orientering givet.

Bilag

1. Status Implementering af budgetaftalen 2024-27

Punkt 4: 1. budgetopfølgning 2024 (Beslutning)

00.32.10-S55-52-23

Resume

Teknikudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 1. budgetopfølgning for 2024 på udvalgets område, hvor der forventes et samlet mindreforbrug på 4,5 mio. kr. på udvalgets serviceramme. Resultatet af Teknikudvalgets område indgår i den samlede 1. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 12. juni 2024 og Kommunalbestyrelsen den 20. juni 2024.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 1. budgetopfølgning 2024 på Teknikudvalgets område godkendes.

Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budgetopfølgning i den kommunale styrelseslov, i Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, samt i 'principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune'. Budgetopfølgningen forelægges med udgangspunkt heri.

Løsninger

I denne sag følges der op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget. På Teknikudvalgets område er der bevillinger på serviceområdet.

Der rammestyles på servicerammen, og udvalgene skal således - ved evt. merforbrug - skabe balance på udvalgets serviceramme via modgående initiativer. Der gives altså som udgangspunkt ikke tillægsbevillinger på service i løbet af året. En samlet overskridelse af servicerammen, kan medføre en sanktionering af Lyngby-Taarbæk Kommune. Rammestyningen er derfor en vigtig forudsætning i overholdelse af den samlede serviceramme.

Der forventes et samlet mindreforbrug på 4,5 mio. kr. på Teknikudvalget område.

I tabellen nedenfor er det forventede regnskab på aktivitetsområderne på Teknikudvalgets område specificeret:

1.000 kr. i 2024 p/l	Vedtaget budget	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Afvigelse til korr. budget
Teknikudvalget	164.566	166.034	161.534	-4.500
Vej og park	94.846	95.227	95.227	0
Trafik	53.788	53.830	50.330	-3.500
Klima, miljø og natur	15.932	16.976	15.976	-1.000
I alt	164.566	166.034	161.534	-4.500

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

På Vej og Park forventes samlet set balance på området. Resultatet dækker over en række mer- og mindreforbrug på tværs af området.

Driftsmodellen for Arealdrift fungerer overordnet således at omkostningerne til udførerne (herunder lønudgifterne), omforderes (udkonteres) på baggrund af tidsregistrering af arbejdstimer. Driftsområderne er dermed forbundne kar, idet udgifterne til mandskabet er konstante. Hvis der er lav aktivitet på fx Vinterdrift, så vil mandskabet registrere deres tid på andre driftsområder som fx Vejdrift eller Grøn drift.

Prognosen på området afspejler driftsmodellen på området:

- Forventet mindreforbrug på 5,2 mio. kr. på vinterdrift, som kan henføres til den milde vinter i første halvår af 2024. Prognosen er usikker, idet vintervejret i 2. halvdel af 2024 ikke kendes.
- Forventet merforbrug på 4,7 mio. kr. på den øvrige drift – herunder grøn drift, vejdrift samt pladser og værksteder.
- Forventet merforbrug på 0,5 mio. kr. på kirkegårde vedr. omkostninger hos eksterne leverandører samt mindreindtægter.

På Trafik forventes et samlet mindreforbrug på 3,5 mio. kr., som kan henføres til følgende:

- Forventet mindreforbrug på 1,8 mio. kr. på Busdriften
- Forventet mindreforbrug på 1,7 mio. kr. vedr. omlægning af busser under Letbanearbejdet

Mindreforbruget overføres til 2025, hvor det anvendes til at dække den forventede efterregulering fra 2023 på 3,5 mio. kr.

På Klima, Miljø og Natur forventes et samlet mindreforbrug på 1,0 mio. kr., som kan henføres til følgende:

- Forventet mindreforbrug på 0,5 mio. kr. vedr. projekterne på området (naturforvaltningsprojekter, tilsyn svømmebade, sektorplanerne mfl.), hvor der historisk har været forskydninger mellem årene.
- Forventet mindreforbrug på 0,5 mio. kr. til indsatsplaner vedr. grundvandsbeskyttelse, idet kommunen først kan udarbejde indsatsplanerne, når statens kortlægning af sårbare indvindingsområder er offentliggjort. Dette forventes tidligst at ske i 2025.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

Strategisk ramme

Budgetopfølgningen er håndteret med udgangspunkt i den kommunale styrelseslov og 'Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune', der er udarbejdet med henblik på at skabe de rette incitamenter i økonomistyringen i kommunen.

Videre proces

Budgetopfølgningen på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede opgørelse af 1. budgetopfølgning, som forlægges for Økonomiudvalget den 12. juni 2024 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 20. juni 2024.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser af den samlede sag om 1. budgetopfølgning fremgår af bilag.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Godkendt.

Bilag

1. budgetopfølgning 2024

Punkt 5: Tilpasning af parkeringskontrol og licenspriser (Beslutning)

05.09.00-A00-341-23

Resume

Den 4. maj 2023 vedtog Kommunalbestyrelsen at hæve parkeringspriserne for at matche stigningerne i kollektiv transport. I januar 2024 steg priserne for kollektiv transport med op til 14%. Forvaltningen foreslår på den baggrund yderligere prisjusteringer på parkeringslicenser, indeksering af fremtidige licenspriser til kollektiv transport, for at fastholde den eksisterende balance mellem parkering og kollektiv transport. Desuden foreslås tilføjelse af en ekstra P-vagt, og fokuseret parkeringskontrol i centrale områder med de største udfordringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. priserne for parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune hæves jf. tabellen i løsningsafsnittet, og dermed bringes i overensstemmelse med de stigende priser på bl.a. kollektiv trafik.
2. priserne på parkeringslicenser og dagsbilletter fremover følger DOTs prisudvikling.
3. parkeringskontrollen udvides med en ekstra parkeringsvagt for bedre at imødegå stigende trafikale udfordringer.
4. parkeringskontrollen fokuseres på områder med kendte udfordringer med overtrædelser.

Problemstilling

Forvaltningen modtager jævnligt henvendelser fra borgere, der oplever et stigende pres på særligt de offentlige parkeringspladser i Kommunen. Særligt på p-pladser i bymidten opleves et stigende pres hvor pendlere, besøgende, og beboere kæmper om pladserne.

På de fleste offentlige pladser i bymidten (undtagen på Lyngby-Hovedgade og enkelte andre steder) er der to timers gratis parkering, hvorefter man skal betale for parkering. Lyngby-Taarbæk Kommune har to primære parkeringszoner; Lyngby Bymidte og Taarbæk, derudover er der indført en række såkaldte randzoner på veje i området omkring bymidten.

De primære parkeringszoner har til formål at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling i de tætte byområder, og at forbedre forholdene for beboere med egen bil. Randzonerne skal sikre, at parkeringspladser her ikke anvendes som pendlerparkering for pendlere fra Nordsjælland, der tager toget videre fra Lyngby Station. Som besøgende i Lyngby-Taarbæk er det desuden muligt at købe enten en pendlerlicens eller en dagsbillet til parkering i Lyngby Bymidte. Ligesom by- og delebiler kan få licens.

For at imødegå en udvikling hvor presset på parkering i bymidten er stigende, besluttede Kommunalbestyrelsen den 4. maj 2023 at hæve priserne for parkeringslicenser så de flugtede bedre med priserne for kollektiv trafik. Siden maj 2023 er prisen for alle licenstyper steget, således er prisen for en dagsbillet steget fra 37 kr. til 47 kr. pr dag mens beboerlicenser i både bymidten og Taarbæk er steget fra 1.020 til 1.320 kr. pr. år.

Den 21. januar 2024 steg priserne på kollektiv transport med ca. 14% i hovedstadsområdet, hvilket medfører, at parkeringspriserne nu atter ligger lavt i forhold til priserne for kollektiv trafik. Forvaltningen forventer på baggrund af stigningen et øget pres på parkeringspladserne i Lyngby-Taarbæk.

Forvaltningen oplever et stigende pres på parkering i hele byen, men særligt i bymidten, ligesom der er kommet henvendelser fra beboere i bymidten, som fortæller om pendlere der for at undgå at betale dagslicens "stiller p-skiven" flere gange om dagen mens de optager samme p-plads. Det betyder, at der er færre pladser til fx. handlende der kommer for at besøge butikkerne i bymidten og færre pladser til beboere i bymidten, i øjeblikket har er parkeringskorpset sårbart

overfor sygdom, ferier og lignende. Det betyder, at der sjældent er ressourcer til at gennemføre målrettede kontroller fx. overfor bilister, der uretmæssigt stiller på deres p-skive i løbet af dagen for at undgå at betale dagslicens.

Løsninger

Forvaltningen foreslår, at hæve priserne for parkering i Lyngby for at fastholde konkurrenceforholdet mellem den kollektive og den individuelle trafik, hvis priserne på parkering ikke følger priserne for kollektiv trafik vil det på sigt blive mere fordelagtigt at tage bilen end det er i dag, og det vil derfor rykke balancen mellem privatbiler og kollektiv trafik, samt skabe større udfordringer med pendlere, der optager pladser i bymidten, pladser som derfor ikke kan anvendes af besøgende til butikker og beboere.

En busbillet fra Taarbæk til Lyngby og retur koster 41 kr. mens en parkeringsbillet, der gælder hele dagen koster 47 kr. For besøgende fra områder længere væk som fx. Hillerød eller København er kollektiv transport dyrere end parkering. Det betyder naturligt, at flere vælger bilen til når turen går til Lyngby, hvilket medfører pres på P-søgeringen og på de offentlige parkeringspladser.

Priserne på de private parkeringspladser i Lyngby-Taarbæk som for eksempel parkeringskælderens under Lyngby-Storcenter er væsentligt højere end for de offentlige pladser, således vil en parkering fra klokken 9-19 under Lyngby Storcenter medføre en udgift på 96 kr. hvis man bruger Storcenterets App, og 108 kr. hvis man betaler i automaterne i centeret.

Forvaltningen foreslår generelt, at priserne for licenser hæves for at imødegå en stigning i parkeringssøgetrafikken og for at minimere presset på P-søgeringen og de offentlige parkeringspladser, og for at sikre priserne mod udhulingen af afgifterne som følge af stigningerne i priserne for kollektiv trafik. Samtidigt vurderer forvaltningen at justeringen vil medføre at det bliver nemmere for beboere med beboerlicens at finde en ledig parkeringsplads i bymidten. Derudover foreslår forvaltningen, at priserne på parkeringslicenser i de kommende år indekseres med prisudviklingen i DOT.

Det foreslås på den baggrund, at priserne for de enkelte licenser justeres pr. 1. juni 2024. Forvaltningen foreslår en stigning, der omtrent svarer til de 14% stigning i priserne på kollektiv trafik. Priserne fordeler sig efter en sådan stigning således:

Licenstype	Årskort (8-16)	Årskort (Døgn)	Beboer (Lyngby/Taarbæk)	Randzoner	Erhvervslicens	Bybil	Dagslicens
Ca. antal udstedte licenser pr. år	25	5	300	700	10	500	8000
Pris idag	3909	5806	1320	402	2949	402	47
Stigning	546	812	184	56	413	56	7
Pris fremtidig	4451	6618	1504	488	3362	488	54

Forvaltningen foreslår desuden, at der ansættes en ekstra P-vagt i parkeringsteamet, ligesom forvaltningen foreslår, at parkeringskontrollen fokuseres yderligere end idag og at parkeringskontrollen derfor som udgangspunkt udelukkende foregår i områder med kendte udfordringer med ulovlig parkering, som vist i bilag. Disse tiltag vil medføre mindre sårbarhed overfor ferie og sygdom, større mulighed for at udføre målrettede kontroller i bymidten, herunder problemer med bilister der unddrager sig tidsrestriktioner ved ulovligt at indstille parkeringsskiven og mulighed for at øge indsatsen

i forbindelse med større arrangementer såsom Hubertusjagt, hvor erfaringen er, at der kan opstå store trafikale udfordringer i forbindelse med mange ulovlige parkeringer. Fokusering af parkeringskontrollen er blandt andet kendt fra Gentofte Kommune, hvor der henvises til politiet i øvrige områder.

Strategisk ramme

En forøgelse af parkeringsomkostningerne understøtter DK2020-Klimaplan for Lyngby-Taarbæk Kommunes mål om overflytning fra personbiler til alternative transportmidler, Klimaplanens mål er at 5% af personkilometerne i bil flyttes til (el) cykel i 2030; 5% af personkilometerne i bil flyttes til letbanen i 2030; 5% af personkilometerne i bil flyttes til bus og øvrige tog. Forøgelsen vil desuden understøtte udviklingsplanen for Kongens Lyngby, hvor visionen er at sikre tilgængelighed for alle uanset transportform.

Videre proces

Såfremt forslaget vedtages opdateres kommunens takstblad og ændringerne implementeres umiddelbart herefter. Stigningerne vil rullende blive implementeret i takt med, at bilisterne fornyer licenserne eller køber nye dagsbilletter. Der forventes fuld implementering ultimo 2025.

Økonomi

Samlet set vil forøgelsen af parkeringslicenserne give en indtægt på ca. 200.000 kr. pr. år. Da licenserne udstedes løbende over året i takt med at eksisterende licenser udløber forventes den fulde merindtægt først at slå igennem i 2025. Ansættelse af en ekstra parkeringsvagt vurderes at give en merindtægt på ca. 250.000 kr. pr. år. fra 2025. De bevillingsmæssige konsekvenser vil blive indarbejdet i forbindelse med Teknikudvalgets behandling af budgettet for 2025 - 2028.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Ad 1-2. Ikke anbefalet, idet udvalget i stedet ønsker at forvaltningen vender tilbage med en sag, der belyser muligheder for en differentieret prissætning og indexering.

Ad 3. Anbefalet.

Ad 4. Anbefalet.

Bilag

Områder med parkeringsproblemer

Punkt 6: Disponering af midler til trafikikkerhedsprojekter (Beslutning)

05.00.00-G01-16-24

Resume

Forvaltningen giver en status på det økonomiske råderum i anlægspuljen Parkering- og trafikikkerhedsmæssige tiltag for 2024 i forhold til, at kunne prioritere flere projekter fra Trafikkerhedsplanen 2023-2027 eller fra Cykelstrategien 2023. De fleste midler er allerede disponerede. Derfor foreslår forvaltningen, at et revideret forslag til at gennemføre en 40 km/t lokal hastighedszone på den nordlige del af Caroline Amalie Vej og Fuglevadsvej gennemføres, da forslaget, der blev besluttet på Teknikudvalgs mødet den 12. marts 2024, ikke fik samtykke fra politiet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der etableres 40 km/t lokal hastighedszone på Fuglevadsvej og den nordlige del af Caroline Amalie Vej, hvor der anlægges pudebump til anslået 240 t. kr. i 2024, finansieret via konkret disponering af anlægsbevillingen til anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024"
2. forvaltningen orienterer om status på det økonomiske råderum på anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024".

Problemstilling

Forvaltningen har lovet, at vende tilbage med en sag om muligt økonomisk råderum i anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024", til at prioritere projekter og tiltag fra Trafikkerhedsplanen 2023-2027 eller fra Cykelstrategien 2023.

Forvaltningen kan meddele, at der ikke er et større økonomisk råderum til, at prioritere anlægsprojekter fra Trafikkerhedsplanen eller Cykelstrategien. Hovedparten af midlerne er disponeret.

I forhold til Caroline Amalie Vej besluttede Teknikudvalget den 12. marts 2024 punkt 5, at gennemføre en 40 km/t lokal hastighedszone i området Fuglevadsvej og den sydlige del af Caroline Amalie Vej fra krydset Fuglevadsvej/Caroline Amalie Vej til Sorgenfrigårdsvej. Der er siden ansøgt om politiets godkendelse. Forvaltningen har den 24. april 2024 modtaget afslag fra politiet med begrundelsen, at de målte hastigheder på den sydlige del af Caroline Amalie Vej er for høje, i forhold til at der ikke hastighedsdæmpes yderligere. Hvis den sydlige del skal indgå i en hastighedszone skal bumpene tilpasses 40 km/t. Forvaltningen anbefalede i sagen, at der ikke anlægges flere bump eller sker tilpasning af bumpene på den sydlige del af Caroline Amalies Vej, før Nyt Busnet 2025 er implementeret, hvorefter der forventeligt ikke længere kører busser på den sydlige strækning.

Den nordlige del af Caroline Amalie Vej har forvaltningen anbefalet skal hastighedsdæmpes med pudebump, for at indgå i en hastighedszone, som en del af løsningen i det alternative forslag i sagen den 12. marts 2024, punkt 5. Det alternative forslag blev ikke vedtaget og derfor ansøgte forvaltningen ikke om samtykke til den nordlige del af Caroline Amalie Vej. Hvis den skal indgå i en hastighedszonen, er politiet enige med forvaltningen om, at strækningen skal hastighedsdæmpes med pudebump på grund af buskørsel også efter 2025.

Fuglevadsvej er i dag et fartdæmpet område med en anbefalet hastighed på 40 km/t (blå/hvide tavler), men det er stadig tilladt at køre 50 km/t, da det stadig er den gældende hastighed. Der vil derfor være tale om, reelt at nedsætte den gældende hastighed fra 50 km/t til 40 km/t.

Løsninger

Forvaltningen foreslår, at de ikke-disponerede midler, der er til rådighed, anvendes til at gennemføre Caroline Amalie Vej (nordlige del) med anlæg af pudebump og Fuglevadsvej som en 40 km/t hastighedszone. Når der ikke længere er busdrift på den sydlige del af Caroline Amalie Vej, kan denne del inddrages i zonen og bumpene her tilpasses hastigheden.

Det er en løsning, hvor midlerne i anlægsbevillingen til anlægspuljen 'Parkering- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024' kan dække udgiften.

Alternativt foreslår forvaltningen, at hvis Caroline Amalie Vej ikke besluttes, kan de ca. 240 t. kr. benyttes til af gennemføre andre 40 km/t zoner, som er på listen (bilag). Forslagene er med forbehold for, at der opnås samtykke fra politiet.

Status på disponering af anlægsbevilling 2024

Forvaltningen har disponeret anlægsbevillingen 2024 ud fra tidligere års erfaringer og forbrug. Med de økonomiske disponeringer, der allerede ligger, er der ikke et økonomisk råderum i anlægspuljen, til at kunne indstille og prioritere andre mindre projekter fra Trafikkerhedsplanen eller Cykelstrategien ud over de indstillede forslag.

Til orientering fordelte forbruget i 2023 (bilag) sig således: 40 pct. til lønninger (inklusive øget tilsyn på letbanearbejderne), 25 pct. til trafikikkerhedsmæssige tiltag der dækker både anlæg, konsulent og drift og vedligehold af mobile fartvisere, 22 pct. til parkeringsområdet inkl. P-fond med anlæg af p-pladser i centrum, 4 pct. til trafiktællinger, 2 pct. til cykelområdet herunder supercykelstisekretariat og data fra Transportvaneundersøgelsen, 4 pct. til trafik kampagner, færdselsarbejde med skoler samt Vej-skole-politi samarbejde.

Strategisk ramme

Der er overordnet udpeget 40 km/t lokale hastighedszoner i Trafikkerhedsplanen 2023-2027. Trafikkerhedsplanen indstiller, at prioritere 40 km/t hastighedszoner omkring skoler højest. Caroline Amalie Vej ligger ikke i en zone tæt på en skole, men vejen er stadig en skolevej uden cykelstifaciliteter, hvilke taler for at hastighedsdæmpe vejen og nedsætte hastigheden, så vejen bliver mere sikker at færdes på for skolebørn der cykler.

Videre proces

Forvaltningen vil efter beslutning indhente politiets endelige samtykke og herefter detailplanlægge projektet.

Økonomi

Hvis det besluttes, at gennemføre forslaget med bump på Caroline Amalies Vejs nordlige del og Fuglevadsvej, er den samlede udgift til tavler og bump ca. 240 t. kr.

Udgiften til dette finansieres via konkret disponering af anlægsbevillingen til anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024", som samlet udgør 3,2 mio. kr.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Ad 1. Anbefalet, idet forvaltningen også undersøger om der kan etableres en anbefalet 40 km/t hastighedszone på den sydlige del af Caroline Amalie Vej.

Ad 2. Orientering givet.

Bilag

Plan for 40 km i timen zoner

Forbrug Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2023

Punkt 7: Forslag til cykelhandlingsplan 2024 - 2032 (Beslutning)

05.00.00-G01-116-21

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 24. januar 2024 en cykelstrategi for perioden 2023-2032. Som en del af det videre arbejde med denne strategi, blev det besluttet at der skulle udarbejdes en tilhørende handlingsplan, som har til formål at understøtte visioner og mål i cykelstrategien. Der skal med denne sag tages stilling til cykelhandlingsplanen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at cykelhandlingsplanen godkendes.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 24. januar 2024 en cykelstrategi for perioden 2023-2032. Som en del af det videre arbejde med denne strategi, blev det besluttet at der skulle udarbejdes en tilhørende handlingsplan, som har til formål at understøtte visioner og mål i cykelstrategien, samt at handlingsplanen bliver forelagt i første halvår af 2024.

Handlingsplanen skal indeholde prissatte projekter, som vil være med til at understøtte visioner og mål for cykelstrategien. De konkrete tiltag indeholder blandt andet adfærdsprojekter, cykelunderstøttende analyser, driftsforbedringer og anlægsprojekter. Projekterne i handlingsplanen er alle afledt af temaerne og tiltag fra cykelstrategien.

I cykelstrategien lægges der op til at adfærds og driftsmæssige tiltag prioriteres højere end anlæg af ny cykelinfrastruktur. Det er i høj grad af hensyn til kommunens pressede økonomi. Denne prioritering er også afspejlet i handlingsplanen.

I forbindelse med vedtagelse af cykelstrategien er strategien blevet præsenteret for det lokale trafikikkerhedsråd den 29. januar 2024. Her fik rådet mulighed for at komme med input til den kommende handlingsplan. Der er ligeledes holdt særskilte møder med cyklistforbundet lokalafdeling den 21. marts 2024 samt Dansk Handicap Forbund den 19. marts 2024, hvor den foreløbige handlingsplan blev præsenteret, og de to organisationer havde mulighed for at komme med input. Forvaltningen har ligeledes præsenteret det foreløbige udkast til handlingsplan for arbejdsgruppen for grønne transportvaner under §17 stk. 4 udvalget den 23. april 2024, som ligeledes er kommet med deres input.

Løsninger

Projekterne i denne handlingsplan er opdelt i fem kategorier: Nudging, adfærds- og analyseprojekter, Supercykelstier, Projekter på det strategiske stinet, Projekter udenfor det strategiske stinet og Cykelparkering.

Der er blevet udpeget 37 projekter i alt. Ud af de 37 projekter vurderes det at 7 af projekterne ligger indenfor den kommunale driftsramme, 25 af projekterne kræver at der afsættes særskilte midler og 5 af projekterne vurderes så komplekse at det vil kræve særskilt politisk stillingtagen, da disse projekter skal samtænkes med den øvrige kommunale udvikling. Disse projekter vil derfor kræve yderligere undersøgelser før det er muligt at udarbejde overslag.

Disse projekter omfatter ikke drift- og vedligehold af kommunens eksisterende cykelstinet. Et sådant projekt vil blandt andet omfatte hvad der skal til for at forbedre belægningen på det kommunale cykelstinet og derved komforten for brugerne. Der vil blive præsenteret en særskilt sag om drift- og vedligehold af kommunens cykelstier i løbet af 2024.

Kategori	Antal	Overslag
Nudging, Adfærds- og Analyseprojekter	10	0,4 mio.
Supercykelstier	5	31,75 mio.
Projekter på det strategiske stinet	16	19,44 mio.
Projekter udenfor det strategiske stinet	5	2,57 mio.
Cykelparkering	1	-

Det bemærkes, at der er meget begrænset økonomisk råderum de kommende år og forvaltningen kan derfor ikke pege på finansiering til projekter fra handlingsplanen.

Såfremt det politisk vedtages at afsætte en årlig pulje til cykelfremme, vil forvaltningen anbefale, at puljen de første år primært blive brugt på at bringe eksisterende cykelstier op på et højere komfortniveau samt understøtte arbejdet med adfærdsorienterede cykelprojekter.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune beslutter at afsætte et fast beløb til at gennemføre projekter under cykelhandlingsplanen, vil det muliggøre at forvaltningen hvert år ansøger statens cykelpulje om tilskud til at gennemføre projekterne. Statens cykelpulje yder erfaringsmæssigt 50% medfinansiering til de cykelprojekter som opnår tilsagn fra puljen. I 2025 vil statens cykelpulje være på 270 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, ligeledes at cyklistforbundet inddrages tidligt i processen ved igangsættelse af større anlægsprojekter fra handlingsplanen og at der afholdes besigtigelse/gennemcyklning på det pågældende sted projektet planlægges anlagt, for at modtage cyklistforbundets input og derved kvalificere projekterne yderligere.

Strategisk ramme

Cykelstrategien (2024) og den dertilhørende handlingsplan (2024) er udarbejdet på baggrund af målsætningerne i Lyngby-Taarbæk Kommunes Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018) og Bæredygtighedsstrategien (2021) /DK2020 Klimaplan.

Derudover er den med til at understøtte målene i kommunens, Idræts- og Bevægelsesstrategi (2019), Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 (2023), samt Udbygningsplan for Kongens Lyngby Centrum (2023).

Videre proces

Forvaltningen vil gennemføre de indsatser, som ligger indenfor driftsrammen, og holde sig orienteret ift. Statslige cykelpuljer. Yderligere indsatser afhænger af de kommende budgetforhandlinger.

Økonomi

Det bemærkes, at der er meget begrænset økonomisk råderum de kommende år og forvaltningen kan derfor ikke pege på finansiering til projekter fra handlingsplanen. Såfremt der i budgetforhandlingerne afsættes midler til realisering af handlingsplanens projekter vil forvaltningen kunne vende tilbage til udvalget med forslag til prioritering af projekter.

De projekter som i handlingsplanen beskrives som værende indenfor den kommunale driftsramme, finansieres af bevillingen til parkering og trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger samt indenfor de eksisterende personale ressourcer.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen godkender

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Anbefalet, idet udvalget ønsker Allerødruen inkluderet i handleplanen.

Bilag

OVERBLIK projekter cykelstrategi handlingsplan

Cykelstrategi 2023-2032 handlingsplan

Høringssvar vedr. pkt. 7 Forslag til cykelhandlingsplan

Punkt 8: Ombygning af busstoppested ved Taarbæk Havn (Beslutning)

13.05.22-Ø22-2-11

Resume

I forbindelse med afslutningen af renoveringen af Taarbæk Kro skal busstoppestedet, der tidligere lå ud for kroen, genetableres. I den forbindelse foreslås stoppestedet ombygget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at busstoppestedet ombygges som beskrevet i sagen under forudsætning af, at alle udgifter forbundet med ombygningen afholdes af Taarbæk Kro.

Problemstilling

I forbindelse med ombygning af Taarbæk Kro har busstoppestedet på Taarbæk Strandvej ved Taarbæk Havn i flere år været midlertidigt placeret nær krydset Taarbæk Strandvej/Skovvej.

Ombygningen af kroen nærmer sig nu sin afslutning og i den forbindelse har forvaltningen undersøgt, hvordan det fremtidige stoppested ud for kroen skal genetableres.

Stoppestedet har tidligere været placeret direkte ud for kroen i en buslomme - og nord for stoppestedet har været etableret 3 parkeringspladser. Grundet begrænsede parkeringsmuligheder i Taarbæk ønskes parkeringspladserne bevaret.

I forbindelse med genetablering af stoppestedet har forvaltningen bemærket, at Vejreglernes pladskrav til stoppestedet i den tidligere løsning ikke var fulgt, idet løsningen ikke tilgodeså tilstrækkelig pladsbehov for bussen i forbindelse med udkørsel fra stoppestedet. Parkeringsbanen var ligeledes meget kort og indeholdt ikke tilstrækkeligt med manøvreareal. Skal der etableres kilestrækninger ved den tidligere placering af stoppestedet i buslommen vil parkeringspladserne nord for stoppestedet blive nedlagt.

På møder mellem kommunen og Taarbæk Kro har kroen desuden fremført ønske om, at fortovsarealet ud for kroen udvides, således at bussen ikke holder så tæt på kroens facade, hvor kroens cafe vil blive placeret.

Forvaltningen har derfor undersøgt, hvorledes Vejreglerne kan følges samtidig med at parkeringspladserne bevares og fortovet udvides.

Løsninger

Forvaltningen har været i dialog med både Taarbæk Kro og Movia om, hvordan man på bedste vis genskaber stoppestedet så både kroens ønsker og Vejreglerne tilgodeses for både stoppested og parkeringsareal.

Forvaltningen har set på muligheden for, som kroen ønsker, at fortovet foran kroen udvides så bussen kantstensparkerer på kørebanen (bilag). Placeringen vurderes at være tilstrækkelig langt fra rundkørslen til, at der ikke opstår problemer, hvis en bil vælger at overhale bussen. Løsningsforslaget tager bl.a. udgangspunkt i, at trafikken i Taarbæk er begrænset, hastigheden er lav (40 km/t) og at bussen kun holder 1 gang i timen ved stoppestedet. Den anden bus 388, der vender i Taarbæk, anvender busstoppestedet i vestsiden af vejen.

Løsningsforslaget medfører, at der skabes det ønskede brede fortovsareal foran kroen samtidig med, at parkeringsbanen til 3 biler nord for stoppestedet bevares og forbedres, idet der indarbejdes et manøvreareal mellem parkeringspladserne. Idet bussen i denne løsning holder på kørebanen skal der ikke findes plads til kilestrækninger. Beskrivelse af løsningen er beskrevet i notat fra Sweco (bilag).

Busstoppestedet er i dag placeret umiddelbart nord for udkørslen fra Havnevej - hvorfor 10-meter reglen ikke er opfyldt (dvs. der er lidt kortere afstand end 10 meter fra bussens bagende til hjørnet ved Havnevej). Hvis parkeringsbanen nord for stoppestedet skal bevares i fuld længde må busstoppestedet i fremlagte løsning fortsat blive placeret tættere på udkørslen fra Havnevej end 10-meter reglen foreskriver. Dette har dog ikke tidligere givet anledning til problemer - og det forventes derfor fortsat at kunne fungere tilfredsstillende set i lyset af at bussen kun holder ved stoppestedet 1 gang i timen og at der kun er ganske få biler der anvender Havnevej.

Forvaltningen har oplyst kroen, at kommunen ser positivt på den ønskede løsning, men at kommunen desværre ikke har nogen afsatte midler til realiseringen. Taarbæk Kro har derfor tilbudt at betale de fulde omkostninger i forbindelse med projektering og anlæg af stoppestedet.

Fremtidig vedligeholdelse af fortovet påhviler Lyngby-Taarbæk Kommune, hvorimod almindelig renholdelse og glatførebekæmpelse påhviler tilstødende grundejere – dvs. Taarbæk Kro.

Movia og Nordsjællands Politi har begge givet samtykket til det udarbejdede stoppestedeprojekt.

Strategisk ramme

Ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes bæredygtighedsstrategi skal kommunen styrke grøn mobilitet. Arbejdet med et godt kollektivt busnet og tilhørende velfungerende stoppesteder understøtter således kommunen bæredygtighedsstrategi.

Videre proces

Projektet forventes realiseret snarest muligt, således at busstoppestedet kan flyttes tilbage til sin oprindelige placering ved kroen - umiddelbart efter arbejdet med renoveringen af Taarbæk Kro er afsluttet.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser for kommunen idet alle udgifter afholdes af Taarbæk Kro.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Godkendt.

Bilag

Kortbilag - Linje- og afmærkningsplan

Notat fra Sweco

Punkt 9: Projektkoordinering med Vejdirektoratet (Orientering)

05.13.10-G02-2-17

Resume

Teknikudvalget modtog på mødet den 16. april 2024 meddelelse om at Vejdirektoratet har igangsat to større analysearbejder i Lyngby. Analysearbejderne skal munde ud i forslag til at forberede fremkommeligheden på og fra motorvejsnettet. Analysearbejderne omhandler dels krydset ved Jægersborgvej/M3/Helsingørmotorvejen/Jægersborg Allé hertil sideveje i Gentofte Kommune samt at undersøge mulighederne for at forbedre fremkommeligheden ved afkørsel 16 på Helsingørmotorvejen (Lyngby C) herunder en mulig rampe til Rævehøjvej.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status på Vejdirektoratets projekter ved Jægersborgvej/M3/Helsingørmotorvejen/Jægersborg Allé og afkørsel 16 (Lyngby C).

Problemstilling

Ved både Jægersborgvej/M3/Helsingørmotorvejen/Jægersborg Allé (bilag) og afkørsel 16 (Lyngby C) (bilag) opleves der både i morgen og eftermiddagsmyldretiden problemer med at afvikle trafikken hensigtsmæssig, hvilket resulterer i lange køer på både motorvejsramper og videre på motorvejen samt køer på boligeveje og trafikveje i Lyngby-Taarbæk og Gentofte Kommuner. Det er ikke hensigtsmæssigt ift. trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

De indledende analyser peger på, at problematikken for Jægersborgvej/M3/Helsingørmotorvejen/Jægersborg Allé primært er af teknisk karakter i forhold til at kunne samordne de tre signalanlæg for at forbedre trafikafviklingen mellem de tre signalanlæg. Det giver afviklingsproblemer fx på rampeanlægget M3 i nordlige retning om morgenen, hvilket ofte i myldretiden medfører kø tilbage på motorvejen. Om eftermiddagen er der lange køer på trafik- og boligeveje særligt i Gentofte Kommune, hvor trafikken ikke kan afvikles hensigtsmæssigt til motorvejen eller til Lyngby.

Analyserne for afkørsel 16 (Lyngby C) peger på, at trafikken til Lyngby og DTU i spidstimerne skaber kø på rampeanlægget i nordgående retning. Dette giver i de værste tilfælde kø på motorvejen. Derudover peger analysen på at flettestrækningen mellem M3 og M14 kort inden afkørsel 16 ligeledes skaber udfordringer for trafikanterne.

Løsninger

En foreløbig analyse for Jægersborgvej/M3/Helsingørmotorvejen/Jægersborg Allé peger på følgende forslag til at forbedre fremkommeligheden:

- Samordning af alle tre signalanlæg på strækningen
- Forslag til venstresvingsforbud fra Jægersborgvej mod Firskovvej
- Restriktioner for trafikafviklingen i Gentofte Kommune, hvor Ibstrubvej forsøgsvis spærres for gennemkørsel
- Forlængelse af højresvingsbane på nordlig rampe (M3) i Gentofte Kommune
- Fremrykket cykelsti på Jægersborg Allé

Analyserne for afkørsel 16 (Lyngby C) peger på følgende forslag til at forbedre fremkommeligheden:

- Rampe til Rævehøjvej
- Udvidelse af antallet af kørebaner på eksisterende rampe til Klampenborgvej
- Udvidelse af antallet af kørebaner på Klampenborgvej

Der pågår for begge projekter fortsat analysearbejde ved Vejdirektoratet, hvor kommunen inddrages i drøftelserne om mulige løsninger.

Der er for begge projekter længere tidshorizont. For Jægersborgvej/M3/Helsingørmotorvejen/Jægersborg Allé forventes, der først at skulle fremlægges en sag i efteråret 2024 for folketingets transportudvalg med forslag til at afsætte en anlægsbevilling. Såfremt der opnås en bevilling vil projektet forventelig gennemføres i 2025/26. Såfremt der ikke findes finansiering bliver tidsplanen udskudt med minimum 1 år.

For afkørsel 16 (Lyngby C) er der i Infrastrukturplan 2035 afsat midler til at udføre projekt, der skal fremme fremkommeligheden ved DTU uden at fremkommeligheden på Helsingørmotorvejen forringes. Analysearbejdet er endnu ikke færdigt og med et større projekt, som etablering af en frakørselsrampe er, må der forventes en længere tidshorizont.

Strategisk ramme

Trafik- og mobilitetsstrategi herunder kommunens trafikmodel, hvor afkørselsrampen til Rævehøjvej indgår.

Videre proces

Forvaltningen vil vende tilbage med en orienteringssag, når der foreligger en beslutning vedrørende endeligt projektforslag og økonomi på udfordringerne ved Jægersborgvej/M3/Helsingørmotorvejen/Jægersborg Allé og ved Afkørsel 16 (Lyngby C).

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Sagen blev hævet til beslutningssag.

Herefter godkendt, idet udvalget understreger, at et projekt, der inkluderer en frakørselsrampe til Rævehøjvej, skal inkludere en håndtering af støjgener fra rampen.

Bilag

Trængselsplet ved Jægersborgvej

Trængselsplet ved Afkørsel 16

Punkt 10: Afhentning af affald på Buddingevej, når letbanen går i drift (Beslutning)

07.18.00-K08-2-23

Resume

Når letbanen går i drift i 2025, vil tømning af affald på Buddingevej blive udfordret.

Forvaltningen foreslår dispensation til affaldstømning før kl. 5 for at undgå konflikter med letbanen. Lyngby-Taarbæk Forsyning ønsker, at tømning fortsætter på andre adresser mellem kl. 5 og 7.

Med denne sag skal der tages stilling til, om Lyngby-Taarbæk Forsyning skal gives dispensation fra kommunens regulativ for husholdningsaffald til tømning af affald før kl. 7.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Forsyning gives dispensation til at tømme affald før kl. 5 ved ejendomme med indkørsel fra Buddingevej, samt i tidsrummet kl. 5-7 i området mellem Buddingevej og Engelsborgvej/Bagsværdvej.

Problemstilling

Når letbanen går i drift i 2025, vil kørebanen i sydgående retning på strækningen Buddingevej 18A-46B skulle deles mellem biler og letbane. Der vil i tidsrummet kl. 5-01 være standsningsforbud på denne strækning, hvilket medfører, at renovationsbiler ikke vil kunne holde ud for de enkelte husstande og tømme affaldsbeholdere mv.

Det er derfor nødvendigt at finde en løsning på, hvordan de 30 husstande kan få afhentet affald, når letbanen går i drift.

Forvaltningen og Lyngby-Taarbæk Forsyning har været i dialog med ejerforeningens bestyrelse, og der har været bragt forskellige forslag på banen. Ejerforeningen har udtrykt ønske om, at det nuværende serviceniveau fastholdes, herunder at beboerne fortsat har deres egne affaldsbeholdere, frem for at skulle deles om fælles affaldsbeholdere.

Et forslag har været, at renovationsbilerne holder på fortov og cykelsti, mens de tømmer affaldsbeholdere mv. Forsyningen har afvist dette forslag med den begrundelse, at bløde trafikanter tvinges ud på kørebanen, hvor der både kører letbane og biler, at chaufførerne sikkerhedsmæssigt og psykisk udsættes for tætstående trafik, samt at der er risiko for skade på renovationsbiler og fortov.

Et andet forslag har været, at renovationsbilerne holder på en sidevej, fx Christian X' Alle, og tømmer affaldet til fods. Forsyningen har ligeledes afvist dette forslag, idet bilens holdeplads vil være op til 220 meter fra de affaldsbeholdere, der skal tømmes, hvilket vil indebære en samlet set meget lang gangafstand, når i alt 30 affaldsbeholdere skal trækkes frem og tilbage mellem renovationsbil og de enkelte husstande.

Den øvrige del af Buddingevej

Kørebanerne langs Buddingevej er designet efter de gældende vejregler. Dette medfører, at der enkelte steder, fx på den øvrige del af Buddingevej, er begrænset plads i forbindelse med ind- og udkørsel. Lyngby-Taarbæk Forsyning foretog den 5. april 2024 tilsyn af strækningen sammen med forvaltningen. I både nord- og sydgående retning vil letbanen komme til

at køre i et særskilt tracé parallelt med kørebanen. Ifølge Lyngby-Taarbæk Forsyning er det problematisk, at det udførte design medfører begrænset plads, når renovationsbilerne skal bakke og dreje.

Lyngby-Taarbæk Forsyning henviser til, at den begrænsede plads opstår i de situationer, hvor renovationsbilerne skal bakke ind i en baggård til en etageejendom. Her vil bilens førerhus rage ind over letbanens areal i selve drejningen, hvilket medfører en risiko for sammenstød mellem letbane og renovationskøretøj. Det gælder for alle typer og størrelser af renovationsbiler, og vil ligeledes gælde for fx lastbiler til varelevering mv.

Ligeledes påpeger Forsyningen, at der kan opstå problemer, når renovationsbilen standser på kørebanen for at tømme affald fra ejendomme beliggende ud til Buddingevej, dels fordi Buddingevej er ét-sporet og det ikke længere er muligt at køre udenom, og dels fordi chaufføren skal betjene bilens mekanisme til tømning af beholderne op i bilen fra venstre side af bilen. Dette medfører en risiko for påkørsel af chaufføren.

Lovgivning

I henhold til kommunens regulativ for husholdningsaffald skal affald indsamles i tidsrummet kl. 7-18. Indsamling udenfor dette tidsrum kræver, at Kommunalbestyrelsen "i særlige situationer, eller for særlige lokaliteter" giver dispensation. Kommunalbestyrelsen har bemyndiget Teknikudvalget til at træffe afgørelser efter regulativet, jævnfør §7.

Løsninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning har sammen med forvaltningen set på mulige løsninger på, hvordan der fremadrettet kan hentes affald ved de 30 husstande på Buddingevej 18A-46B. I vedlagte notat fra Forsyningen (bilag) er beskrevet to løsninger.

I Scenarie 1 har hver bolig deres eget dobbelte sækkestativ til indsamling af mad- og restaffald, og sækkene indsamles af renovatøren ved brug af en kærre. Øvrige affaldstyper indsamles i fælles beholdere, som opstilles på en affaldsstation på ejerforeningens matrikel og tømmes via Engelsborgvej. I Scenarie 2 har hver bolig sine egne affaldsbeholdere, som tømmes før kl. 5, dvs. før letbanen starter med at køre.

Scenarie 2 vurderes bedst at understøtte affaldssortering, idet hver bolig har sine egne affaldsbeholdere. Scenarie 1 indebærer en fælles affaldsstation til affaldsbeholdere, hvilket vil medføre en væsentlig længere gåafstand for både beboere og renovationsmedarbejdere. Ejerforeningens bestyrelse har over for forvaltningen påpeget, at Scenarie 1 ikke er et ønskeligt scenarie, idet der på en nylig afholdt generalforsamling er udtrykt et stærkt ønske om, at man ikke benytter fællesareal til en affaldsstation med fælles affaldsbeholdere.

For den øvrige del af Buddingevej ser Forsyningen ikke andre løsninger end at tømme affaldet inden kl. 5.

Forvaltningen vurderer på baggrund af ovenstående, at det ikke er relevant at arbejde videre med Scenarie 1 for Buddingevej 18A-46B.

Tømning inden kl. 5 på Buddingevej

Der er knap 100 parcel- og rækkehuse, 10 etageejendomme og enkelte erhverv, som vil blive direkte omfattet af, at der afhentes affald i tidsrummet inden kl. 5.

Der vil forekomme støj i forbindelse med tømningen, både fra kørsel med beholdere, tømning af beholdere op i renovationsbilen (særligt ved tømning af glas) samt fra renovationsbilerne.

Forsyningen vil forsøge at planlægge deres tømmeruter på en måde, så afhentning af affald samles på én eller to dage i løbet af ugen.

Tømning i tidsrummet kl. 5-7 i området omkring Buddingevej

For at opnå rentabel drift og optimal udnyttelse af ressourcerne stiller Forsyningen som betingelse, at renovatøren kan fortsætte med at tømme på andre adresser i tidsrummet kl. 5-7. Der er ikke andre opgaver, som renovationsmedarbejderne ellers kan varetage i det tidsrum. Der estimeres at kunne tømmes ca. 130-150 affaldsbeholdere i løbet af de 2 timer.

Det berørte område er illustreret i notatet fra Forsyningen (bilag) og omfatter ejendomme i området mellem Buddingevej og Engelsborgvej/Bagsværdvej.

Forvaltningen finder det hensigtsmæssigt, at der tømmes på de omkringliggende veje, så stjerne kørsel på tværs af kommunen undgås og færrest mulige adresser generes af kørslen.

Strategisk ramme

Anlæggelsen af Hovedstadens Letbane.

Program for bæredygtighed.

Videre proces

Forvaltningen vil orientere ejerforeningen (Buddingevej 18A-46B) om Teknikudvalgets beslutning.

Forsyningen foretager en ny ruteplanlægning, som tager udgangspunkt i at samle tømningen af affald i det berørte område på så få ugedage som muligt. Inden de nye tømmedage træder i kraft, og inden den tidlige tømning opstartes i forbindelse med letbanens opstart i 2025, foretager Forsyningen en orientering af alle beboere i området, som er berørt af tømning før kl. 7.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Godkendt.

Bilag

LTF Notat_Forslag til løsninger på indsamling af affald på Buddingevej_7-5-2024

Punkt 11: Endelig vedtagelse af Støjhandlingsplan 2024 (Beslutning)

09.11.00-G01-1-24

Resume

Det er lovbestemt, at Lyngby-Taarbæk Kommune hvert femte år skal udarbejde en ny støjhandlingsplan for trafikstøjen i kommunen. Støjhandlingsplanen har til formål at prioritere støjdæmpende tiltag i kommunen. Udkast til "Støjhandlingsplan 2024" har været i offentlig høring i 8 uger og fremlægges nu til endelig godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Støjhandlingsplan 2024" godkendes

Problemstilling

Ifølge "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" skal Lyngby-Taarbæk Kommune (som en del af hovedstadsområdet) hvert femte år udarbejde en støjhandlingsplan for trafikstøj. Endelig støjhandlingsplan skal være udarbejdet inden den 18. juli 2024.

Den 9. januar 2024 godkendte Teknikudvalget, at forslag til "Støjhandlingsplan 2024" skulle sendes i offentlig høring.

Støjhandlingsplan 2024 gennemgår fakta om trafikstøj, herunder gældende grænseværdier, resume af støjkortlægning 2022, udpegning af indsatsområder, virkemidler til støjbekæmpelse og forslag til prioritering af støjdæmpende tiltag i kommunen, inkl. økonomioverslag.

Løsninger

Høringsudgaven af "Støjhandlingsplan 2024" har været fremlagt i høring fra mandag den 5. februar 2024 til søndag den 31. marts 2024 på kommunens hjemmeside.

Kommunen har i løbet af høringsperioden modtaget ét skriftlig høringssvar. I høringssvaret fremføres, at støjmodellens grundlag ikke giver et retvisende billede af støjudbredelsen, idet modellen ikke tager hensyn til udbredelsen af stationær støj fra køretøjer, herunder bl.a. kølelastbiler i forbindelse med vareleverancer til dagligvarebutikker.

Ved støjkortlægninger i Danmark, herunder Lyngby-Taarbæk Kommune, er jf. "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelsen af støjhandlingsplaner" anvendt en beregningsmodel, som hedder Nord2000. Nord2000 modellen anses for at være en af de mest nøjagtige modeller, der findes. I modellen vægtes støj ud fra tidspunktet på døgnet - dag, aften og nat. Det er korrekt, at støjberegningsmodellen kun omfatter forbi-kørende støj ud fra bl.a. trafiktællinger, hvorfor der ikke tages hensyn til om enkelte køretøjer støjer mere end andre fx i tomgang. Høringsbemærkningen er behandlet nærmere i høringsnotatet (bilag).

Den indkomne høringsbemærkning giver ikke anledning til ændringer i støjhandlingsplanen.

Endelig version af "Støjhandlingsplan 2024" er lagt som bilag på sagen.

Efter godkendelse af Støjhandlingsplan 2024, vil den blive indsendt til Miljøstyrelsen, som samler alle støjhandleplaner for at sikre fælles overblik samt videresender til EU-kommissionen.

"Støjhandlingsplan 2024" samt forvaltningens "Udtræk af hovedresultater fra Støjhandlingsplan 2024" (bilag) vil blive lagt på kommunens hjemmeside.

Strategisk ramme

Støjhandlingsplanen støtter op om kommunens arbejde i Bæredygtighedsstrategien.

Videre proces

Endelig støjhandlingsplan vil efter godkendelse blive indsendt til Miljøstyrelsen og EU.

Økonomi

Godkendelse af støjhandlingsplanen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Udarbejdelse af støjhandlingsplanen er et lovkrav, men der stilles ingen krav til kommunerne om realisering af planens indhold.

Støjhandlingsplans prioriteringsliste udpeger 5 forslag til nye/udskiftning af eksisterende støjskærme langs Kongevejen og Lyngby Omfartsvej til en samlet pris af ca. 17 mio. kr. Det bemærkes, at de angivne økonomiske overslag i udkast til støjhandlingsplan er på et overordnet niveau.

Der er inden for eksisterende økonomiske rammer ikke afsat midler til at realisere de listede projekter i støjhandlingsplanen. Såfremt disse projekter vil skulle gennemføres, vil det derfor kræve, at der foretages en særskilt politisk prioritering af dette, hvor der findes finansiering.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Godkendt.

Bilag

Høringsnotat - Støjhandlingsplan 2024

Støjhandlingsplan 2024

Punkt 12: Byggeplads i Kanalparken (Beslutning)

02.00.00-P21-48-24

Resume

Forvaltningen er blevet kontaktet af Danske shopping Centre (DSC) om etablering af en byggeplads i Kanalparken ved hotelombygning over Lyngby Storcenter. En endelig ansøgning fra DSC forventes efter sommerferien og projektet kræver flere dispensationer, herunder fra Naturbeskyttelsesloven og Museumsloven. I forbindelse med Danica byggeriet 2016-2018 blev der givet de samme tilladelser til en tilsvarende byggeplads i Kanalparken. Udvalget skal vurdere, om forvaltningen kan anbefale og meddele disse dispensationer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til, at

1. meddele dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinje og meddele Fredningsnævnet, at kommunen som tilsynsmyndighed er positiv i forhold til etablering af byggeplads i Kanalparken
2. meddele dispensation fra lokalplan 267 til etablering af byggeplads.
3. udleje kommunalt ejet areal i Kanalparken under de i økonomiafsnittet nævnte forudsætninger

Problemstilling

Hotellet på toppen af Lyngby Storcenter skal gennemgå en totalrenovering og ombygning. De endelige planer for byggeriet vil blive indsendt til Lyngby-Taarbæk Kommune efter sommeren 2024, og det forventes, at det renoverede hotel vil være klar til åbning i slutningen af 2026.

Byggepladsen, som vil være i brug i to år, dækker et område på cirka 2.000 m² i den østlige del af Kanalparken. Området, der grænser op til eksisterende stier og beplantning i parken på Matrikel nr. 12ou og 7000o Kgs Lyngby By, Kgs. Lyngby vil blive indhegnet med et højt hegn.

Kørselsadgang til byggepladsen vil foregå via brandvejen langs storcenteret, med indkørsel fra Toftebæksvej og udkørsel fra brandvejen til Kanalvej nær krydset ved Klampenborgvej kommer til at foregå umiddelbart før indgangen til Illum.

På byggepladsen, tæt på storcenteret, vil der blive opstillet et krantårn, der er over 60 meter højt og har en udlæggerarm med en radius på 80 meter. Der vil også blive etableret to af- og pålæsningspladser for kranen. Den primære plads vil være mellem brandvejen og Kanalparken, tæt på krantårnet, mens den sekundære er placeret langs Kanalvej. Der forventes tung trafik til begge pladser.

Byggepladsen vil have en påvirkning af beplantningen i Kanalparken, herunder at der skal fældes store træer.

Inden etablering af byggeplads i Kanalparken skal der udarbejdes en aftale med kommunen vedrørende udlån af arealet.

Det aktuelle areal i Kanalparken er omfattet af fredning, fortidsmindebeskyttelse, fortidsmindebeskyttelseslinje og lokalplan (bilag).

Det er forvaltningens vurdering,

- at etablering af byggeplads i Kanalparken vil kræve dispensation fra Ermelundskilefredningen fra Fredningsnævnet
- at byggepladsen vil kræve dispensation fra Museumslovens § 29e (Beskyttet fortidsminde) fra Slots- og kulturstyrelsen
- at byggepladsen vil kræve dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinje fra kommunen
- at byggepladsen vil kræve dispensation fra Lokalplan 267 fra kommunen
- at der kræves tilladelse efter Vejloven til ændret vejadgang ifbm. til- og frakørsel til byggepladsen fra kommunen.

Løsninger

Forvaltningen vurderer, at den bedste løsning på placering af en midlertidig byggeplads til renovering af hotellet over Lyngby Storcenter, er i Kanalparken, idet den alternative placering på Klampenborgvej ikke er mulig pga. arbejdet med letbanen. Selve den konkrete placering i Kanalparken vurderes endvidere at være den mest skånsomme, selvom der fældes træer.

Byggepladsen vurderes forsøgt komprimeret, hvorved køreveje og stier fastholdes for bedst muligt flow i trafikken. Der er gode tilkørselsmuligheder, som for lastbiler kommer til at foregå ind via en tvangsrute fra Toftebæksvej (sydgående) og ud via Klampenborgvej (nord-østgående). Der er plads til en tårnkran, og der er rolige omgivelser, der yder god sikkerhed for medarbejdere og brugere af storcenteret.

Arealet ved udkørslen fra brandvejen er ikke omfattet af fredning, men af fortidsmindebeskyttelseslinje. Forvaltningen vurderer, at udkørsel fra brandvejen til Kanalvej er den mest trafiksikre i forhold til afvikling af trafikken i krydset Kanalvej/Klampenborgvej, derudover sikres indgangen til Illum bedst mulig selvom en mindre parksti må afspærres.

Byggepladsen vil kunne medføre gener for naboer og brugere af Kanalparken. Udover den afspærrede parksti er der også en sistrækning, der afspærres i korte perioder og en mindre stistækning, der midlertidig omlægges for, at den sekundære af- og pålæsningsplads ved Kanalvej kan etableres uden, at der skal fældes træer. De eksisterende stier i parken påvirkes derved i mindre grad, således at de er mest mulig tilgængelige for offentligheden i hele byggeperioden. På den måde kan parken stadig bruges rekreativt med eksisterende passager til og fra nordsiden af Lyngby Storcenter.

Etablering af den midlertidige byggeplads vil betyde, at der skal fældes nogle store træer i kanten af Kanalparken op mod brandvejen, fordi de står i vejen for at tårnkranen kan arbejde. Af store træer forventes fældet seks Plataner, en Eg og en Tjørn. Disse træer vil efterfølgende søgt efterplantet af nye træer i stor størrelse så vidt muligt. I kortbilaget kan det blandt andet fremgå, hvilken beplantning, der bliver påvirket. Derudover fjernes en del mindre træer, buske og hækplanter midlertidig, og de vil blive krævet efterplantet og plejet i mindst et år.

I den aftale kommunen indgår med bygherre om leje af kommunale arealer vil det blandt andet blive sikret, at alt der bliver ændret eller ødelagt på kommunens arealer i forbindelse med byggeriet vil blive reetableret af bygherre. Arealet vil blive registreret og opmålt inden etablering af byggeplads, hvorefter reetablering af det opmålte sikre, at parken kan føres tilbage til sit oprindelige udtryk. Herunder vil fotodokumentation indgå som en del af aftalen.

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S har bekræftet, at KALC-projektet ikke er planlagt til fysisk igangsætning før den ansøgte byggeplads er planlagt fjernet igen dvs. med udgangen af 2026. Men hvis KALC kommer umiddelbart efter, vil forvaltningen arbejde for, at i stedet for reetablering 1:1, anvendes midlerne til reetablering af det efterfølgende af byrum efter KALC.

Det er forvaltningens vurdering, at såfremt udvalgene stiller sig positivt til at arbejde videre for en løsning, hvor der etableres byggeplads i Kanalparken vil der fra ansøger skulle fremsendes detailprojekter til myndighedsgodkendelse hos de relevante myndigheder, herunder Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen vil inden for de angivne rammer arbejde for, at byggepladsen giver færrest mulige gener herunder, at beplantning påvirkes mindst muligt og trafikken i området bliver sikker.

Strategisk ramme

Kanalparken er en del af Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Videre proces

Såfremt udvalgene finder, at der kan arbejdes videre med placering af byggeplads i Kanalparken, vil forvaltningen anbefale dispensation overfor Fredningsnævnet. Hvis Fredningsnævnet meddeler denne dispensation, vil forvaltningen efterfølgende meddele dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjen og dispensation fra lokalplanen.

De nødvendige tilladelser efter Vejloven meddeles.

Der indgås aftale om udlejning af kommunalt areal til midlertidig byggeplads.

Selve etablering af byggepladsen er undtaget krav om byggetilladelse i henhold til Byggeloven.

Økonomi

De kommunale arealer udlejes på markedsvilkår og indtægten vil indgå under arealdriftsområdet på aktivitetsområdet 'Vej og Park' - skønsmæssigt 50 kr. årligt pr. m2 svarende til 100.000 pr. år - i alt 200.000 i lejeperioden. Udgift forbundet med opsyn og kontrol samt genetablering af areal som ikke kan pålægges lejer forventes tilsvarende at udgøre i alt 200.000 kr. I 2. Budgetopfølgning 2024 vil der teknisk blive indarbejdet indtægtsbevilling og udgiftsbevilling svarende til indtægten af det udlejede areal samt udgifter - jf. at præcis tidsperiode for leje og m2 omfang af byggeplads på nuværende tidspunkt endnu er uafklarede.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 2

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter indstillingspunkt 3

Beslutning

Byplanudvalget, den 4. juni 2024

Ad 2) Godkendt, idet udvalget lægger vægt på, at træerne genplantes med træer af samme art og karakter. Træerne skal derfor være størst mulige og som udgangspunkt minimum 6-8 meter høje efter nærmere dialog med forvaltningen.

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Ad 1) Godkendt, idet udvalget lægger vægt på, at træerne genplantes med træer af samme art og karakter. Træerne skal derfor være størst mulige og som udgangspunkt minimum 6-8 meter høje efter nærmere dialog med forvaltningen.

Bilag

Fredning, beskyttelseslinjer, kulturarv

Foreløbig ansøgning om byggeplads_tegningsbilag rev A.pdf

Foreløbig ansøgning om byggeplads rev. A.pdf

Punkt 13: Lukket: Ejendomssag

01.02.00-G01-8-24

Byplanudvalget, den 4. juni 2024

Ad 2-3) Anbefalet.

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Ad 1) Anbefalet.

Punkt 14: Endelig lokalplan 292 for boliger og erhverv på Lundtoftevej 162 m.fl. (Beslutning)

01.02.05-P16-7-18

Resume

Pension Danmark ønsker at udvikle deres del af matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte. Forslag til lokalplan for et forskerbolig- og erhvervsprojekt for Lundtoftevej 162 m.fl., har været i offentlig høring i 8 uger fra den 24. januar 2024 til den 20. marts 2024. Lokalplan 292 med tilhørende sammenfattende redegørelse foreslås endeligt vedtaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplan 292 for et blandet bolig- og erhvervsområde på Lundtoftevej 162 m.fl. vedtages endeligt,
2. den sammenfattende redegørelse vedrørende miljøvurdering af planerne godkendes.

Problemstilling

På baggrund af Pension Danmarks ønske om at udvikle den resterende del af deres ejendom, matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte, som ligger lige øst for de eksisterende ungdomsboliger på Lundtoftevej 162. Ungdomsboligerne var 1. etape af planen, og området er omfattet af Lokalplan 270. Den 6. april 2022 besluttede Byplanudvalget, at der skulle udarbejdes en lokalplan for etape 2, et forskerbolig- og erhvervsprojekt. Samtidig blev det besluttet, at den nye lokalplan både skulle omfatte de eksisterende ungdomsboliger, og de ca. 100 nye forskerboliger og ca. 80 nye ungdomsboliger, da der både anvendelsesmæssigt, funktionelt og arkitektonisk er tætte sammenhænge mellem de 2 etaper (etape 1 og etape 2).

Lokalplanforslag 292 (Bilag) for et forskerbolig- og erhvervsprojekt for Lundtoftevej 162 m.fl., var fremlagt i offentlig høring fra den 24. januar 2024 til den 20. marts 2024. Der blev afholdt borgermøde den 28. februar 2024. (Bilag).

Der er indkommet 7 høringssvar i høringsperioden. Høringssvarene fordeler sig med 2 svar fra private personer, 3 høringssvar fra foreninger, 1 svar fra en virksomhed og 1 høringssvar fra grundejer/bygherre. (Bilag).

Høringssvarene koncentrerer sig hovedsageligt om følgende emner: Støj fra veje og virksomheder, jordforurening og grundvand, visuel påvirkning, bebyggelsesprocent, stiforløb, arkitektur og materialer. Forvaltningen har udarbejdet et høringsnotat. (Bilag).

Løsninger

Enkelte høringssvar giver anledning til mindre ændringer i lokalplanen.

Vedr. Anvendelse

Forvaltningen foreslår, at § 6.9 suppleres med delområde 2, så der kan placeres tekniske afværgeforanstaltninger og monitorering af jordforurening i hele lokalplanområdets delområde 2 (jf. pkt. 4.1. i høringsnotatet).

Vedr. Byggefelt.

Forvaltningen foreslår, at § 6.5 justeres, så der også kan placeres erhverv i byggefelt C (punktuset) (jf. pkt. 4.2. i høringsnotatet).

Vedr. Bebyggelsens udseende

Forvaltningen foreslår, at § 7.4 justeres, så der anvendes profilerede metalplader i en teglrød nuance med en bølgedybde på ca. 2-5 cm (jf. pkt. 4.3. i høringsnotatet).

Forvaltningen foreslår, at § 7.6 justeres, så der ved type 2 vinduernes sidepartier både kan anvendes en plan plade eller Sinus plade (jf. pkt. 4.4. i høringsnotatet).

En Sinusplade er en profileret facadeplade med bølgeprofil. Bølgen følger en sinuskurve, som er en kurve med rolige afrundede bølgetoppe. Uddybende beskrivelse af facadeplader. (Bilag).

Forvaltningen foreslår, at § 7.11 suppleres med Teknikrum/ventilationsanlæg på tag skal afskærms til alle sider, og de dele af teknik på tag/teknikrum, som flugter lodret med facaden på bygningen under, skal fremstå som en integreret del af bygningen med samme facade karakter som bygningen (jf. pkt. 4.5. i høringsnotatet).

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med lokalplanforslaget blev der udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten har været i høring parallelt med forslag til lokalplanen. På baggrund af offentlighedsfasen og høringssvarene, er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen (bilag), som indeholder en redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, samt hvordan udtalelserne fra offentlighedsfasen er taget i betragtning ved den endelige vedtagelse af lokalplanen. Miljørapporten indgik i høringsperioden som et bilag til lokalplanforslaget. Ved vedtagelse af lokalplanen erstattes dette bilag af den sammenfattende redegørelse.

Strategisk ramme

Lokalplanen er i overensstemmelse med Kommuneplanstrategi og Kommuneplan 2021, hvor området er omtalt som og udlagt til blandet bolig- og erhvervsområde.

Videre proces

Endelig vedtagelse af Lokalplan 292 annonceres på kommunens hjemmeside, og der fremsendes orientering herom til ejere og de personer/foreninger der har afgivet høringssvar.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Projektet vurderes at medføre en positiv økonomisk effekt for kommunen pga. tilførsel af mindre boliger til studerende, og derved effekt på bl.a. udligning.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 1.

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 2.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Byplanudvalget, den 4. juni 2024

Ad 1) Afstemning:

For stemte: 6 (C (3), A (1), B (1) og M (1))

Imod stemte: 1 (D) med henvisning til tidligere argumentation.

Herefter blev indstillingen anbefalet.

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Ad 2) Anbefalet.

Bilag

Lokalplanforslag 292 for et blandet bolig- og erhvervsormåde ved Lundtoftevej 162 m.fl.

Referat af borgermøde 28.2.2024 - Lokalplanforslag 292

Præsentation - borgermøde for LP 292_27-02-2024_LTK_PDK

SAMLET høringssvar lokalplanforslag 292

PLAN - Høringsnotat til lokalplanforslag nr. 292

Uddybende beskrivelse af bølgeplader

LTK LP292 sammenfattende redegørelse

Oversigtskort

Punkt 15: Schallsvej 14 - Dobbelt garage (Beslutning)

02.00.00-P19-41-24

Resume

Teknikudvalget behandlede 7. februar 2023 og 15. august 2023 en sag om placering af dobbelt garage på ejendommen. Forvaltningen har nu modtaget et revideret projekt, hvor garagen er flyttet i forhold til tidligere. Den nye placering kræver dispensation fra Mølleåfredningen og åbeskyttelseslinje. Udvalget skal beslutte, om forvaltningen skal bemyndiges til at anbefale dispensation fra fredning samt meddele dispensation fra åbeskyttelseslinjen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til, at

1. meddele Fredningsnævnet, at kommunen er positiv i forhold til etablering af ny dobbelt garage,
2. meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16.

Problemstilling

Ejer har søgt om tilladelse til etablering af ny garage til Schallsvej 14, som erstatning for eksisterende carport, der nedrives. Ejer begrundet sin ansøgning med, at den nye placering i endnu højere grad egner sig til garage, idet beboelseshuset ved den nye placering af garagen vil skærme for indsyn til garagen fra haven og Schallsvej. I forhold til Mølleåen vil garagen fortsat være skjult af bevoksning (bilag).

Først ansøgte garage var placeret over deklareret ledningsareal, hvortil påtaleretten tilkommer Forsyningsselskabet. Der har ikke kunne opnås aftale om en mulig nedrivningsdeklaration, hvorfor garagen nu ansøges med ny placering udenfor det tinglyste areal. Ny ansøgning har været i høring hos Forsyningsselskabet, der har haft enkelte bemærkninger til tegningsmaterialet samt placering (bilag). Ejer har fået bemærkningerne til kommentering, ejer er ikke vendt tilbage vedr. disse.

Fredningsnævnet meddelte den 19. juni 2023 dispensation til den først ansøgte garage, men grundet tinglyst ledningsareal har det været nødvendigt at flytte garagen i forhold til først ansøgt.

Arealet, hvor ny garage ønskes placeret, er omfattet af Mølleåfredningen fra 2001 og åbeskyttelseslinje i henhold til Naturbeskyttelsesloven.

Fredningens formål er, at sikre opretholdelse og muliggøre forbedring af de biologiske og kulturhistoriske værdier, der er knyttet til området omkring Mølleåen fra Lyngby Sø til Øresund, samt fastholde og regulere almenhedens ret til færdsel i området. Fredningen forhindrer som hovedregel yderligere beplantning, terrænændringer, bebyggelse, udnyttelse mv.

Ejendommen er endvidere omfattet af § 16 og § 17 (åbeskyttelseslinje og skovbyggelinje)

- Åbeskyttelseslinje efter Naturbeskyttelseslovens § 16, har til formål at sikre søer og åer som værdifulde landskabslementer og som levesteder for plante- og dyreliv. Bestemmelsen er et generelt forbud mod at placere samt foretage terrænændringer mv. Forvaltningen vurderer, at den foretagne anvendelsesændring vil kræve dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16.
- Skovbyggelinje efter naturbeskyttelseslovens § 17, har til formål at forhindre bebyggelse og lignende. Bebyggelse og ændret anvendelse i landzone er undtaget kravet om dispensation fra skovbyggelinjen grundet lovgivningsmæssige bonusbestemmelser, hvis der meddeles landzonetilladelse. Ifølge undtagelsesbestemmelsen § 17, stk. 2, pkt. 7 fra skovbyggelinjen er sekundære bygninger på til sammen 50 m² undtaget kravet om dispensation fra skovbyggelinjen, hvis de opføres i tilknytning (nærmere end 15- 20 m) til beboelseshuse beliggende i byzone.

Det er forvaltningens vurdering vedrørende ny garage:

- ny garage vil kræve dispensation fra Mølleåfredningen fra Fredningsnævnet
- at ny garage vil kræve dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16 (åbeskyttelseslinjen) fra kommunen

Løsninger

Forvaltningen vurderer vedrørende ny garage, at idet der er tale om erstatning af en eksisterende bygning (carport som nedrives) med omtrent samme omfang, samt at den nye garage udføres med træbeklædning i mørk farve og sedumtag, ikke vil ske væsentlige ændringer/påvirkninger af de værdier mv. som fredningen har til formål at sikre.

Forvaltningen vurderer vedrørende ny garage, at idet ny garage placeres nær beboelseshuset, vil den nye garage ikke medføre væsentlige ændringer/påvirkninger af de værdier mv., som åbeskyttelseslinjen har til formål at sikre.

Strategisk ramme

Området er udlagt til rekreativt område, den konkrete ejendom er en eksisterende beboelsesejendom (Schallsvej 12-14).

Videre proces

Såfremt udvalget ønsker, at der meddeles dispensation fra fredningen, vil forvaltningen anbefale dispensation til den nye garage overfor Fredningsnævnet. Hvis Fredningsnævnet meddeler denne dispensation, vil forvaltningen efterfølgende meddele dispensation fra å-beskyttelseslinjen samt byggetilladelse.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Ad 1-2) Godkendt.

Bilag

Tegninger

Ansøgning NBL § 16

LTF bemærkninger

Kort stikledning til kloak

Punkt 16: Solceller på kommunale tage - resultatet af analyse om oprettelse af energiselskab (Beslutning)

00.00.00-A00-65-17

Resume

På Teknikudvalgets mødet den 15. august 2023 besluttede Teknikudvalget at sætte gang i en analyse af muligheden for at oprette et energiselskab under Lyngby-Taarbæk Forsyning, med henblik på fremover at kunne opsætte flere solceller på kommunale tage. Lyngby-Taarbæk Forsyning har nu udført analysen, og er vendt tilbage med en anbefaling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lyngby-Taarbæk Forsynings indstilling om ikke at oprette et energiselskab på det foreliggende grundlag følges.
2. Der arbejdes med at undersøge en ny ejerskabsmodel kaldet et energifællesskab.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning har foretaget en analyse af mulighederne for at oprette et energiselskab, med henblik på at opsætte flere solceller på kommunale tage. Et vedhæftet notat, (bilag), indeholder analysen og Lyngby-Taarbæk Forsynings deraf følgende anbefaling om ikke at oprette et energiselskab.

Analysen tager udgangspunkt i tre konkrete kommunale bygninger, som er udvalgt fordi de står overfor en snarlig tagrenovering. Der findes ikke kommunale tage som har en restlevetid på 30 år, hvilket ellers er det bedste udgangspunkt for at opsætte solceller. For alle tre bygninger er det konstateret, at opsætning af et solcelleanlæg giver en negativ intern rente, hvilket betyder at projekterne ikke giver overskud. De primære årsager til denne ugunstige økonomiske vurdering er den lave salgpris på elektricitet, et begrænset elforbrug i bygningerne i sommermånederne og høje anlægsomkostninger set i forhold til tagenes beskedne størrelse.

Konkret er der et underskud for anlæggene på henholdsvis 509.000 kr., 439.000 kr., og 113.000 kr. henover beregningsperioden på 30 år. En businesscase for hver af de tre undersøgte lokationer er vedhæftet som bilag til denne sag. Pga. af den entydigt negative økonomi for de enkelte anlæg har Lyngby-Taarbæk Forsyning ikke regnet på en samlet businesscase, som udover udgifterne til anlæggene ville skulle indeholde udgifter til finansiering, herunder lånerenter og garantiprovisioner, samt administrations- og driftsomkostninger. Derudover er der usikkerheder omkring behov for tagforstærkning og udskiftning af elinstallationer, som muligvis også ville skulle indgå i en samlet businesscase. Hvis en samlet businesscase færdiggøres og ikke er positiv, kan der rent juridisk ikke oprettes et energiselskab.

Løsninger

Forvaltningen har overvejet alternative metoder til at få opsat flere solceller på kommunale tage, hvis Lyngby-Taarbæk Forsynings anbefaling om ikke at oprette et energiselskab på det foreliggende grundlag følges.

Lyngby-Taarbæk Kommune driver i dag tre solcelleanlæg opsat på kommunale bygninger, som enten er etableret før den 29. juni 2013, eller i forbindelse med nybyggeri eller gennemrenoveringer som kan sidestilles med nybyggeri. Kommunale solcelleanlæg kan undtages kravet om selskabsudskillelse hvis de lægger til grund for overholdelsen af energirammen for nybyggeri eller gennemrenovering. Kommunen kan ikke påregne at kunne opsætte solcelleanlæg på alle kommunale tage efterhånden som de skal renoveres/udskiftes, da denne type renovering sandsynligvis ikke vil være omfattende nok til at der kan dispenseres fra kravet om selskabsudskillelse. Desuden er der valgfrihed i forhold til, hvordan man vælger at overholde energirammen, og der kan derfor være metoder for dette, som er mere rentable end opsætning af solcelleanlæg. Forvaltningen vil dog i forbindelse med nybyggerier og gennemrenoveringer altid overveje, om det giver mening at opsætte et solcelleanlæg.

Det er også juridisk muligt at udleje kommunens tagarealer til en privat aktør med henblik på opsætning af solceller. Københavns Kommune gennemførte i forbindelse med en indstilling om oprettelse af et kommunalt solcelleselskab i august 2023 en markedsdialog med relevante aktører, som viste at markedet var umodent, primært pga. manglende erfaring, høje krav til afkast, og ønske om kun at byde på tage med plads til minimum 500 kvm. solceller. Da opsætning af solceller på kommunale tage i Lyngby-Taarbæk slet ikke forventes at give afkast, vurderes udlejning til en privat aktør ikke at være en mulighed.

Forvaltningen foreslår i stedet, at konceptet "energifællesskaber" udforskes, f.eks. gennem arbejdsgruppen for bæredygtigt byggeri under 17.4 udvalget. Konceptet lægger op til, at borgere, virksomheder og kommuner etablerer fællesejede energianlæg, og kan medføre en række konkrete miljømæssige, sociale og økonomiske fordele, som er nærmere beskrevne i den til sagen vedhæftede artikel, (bilag). Det er muligt, at denne tilgang kan medføre en positiv businesscase, men det er langt fra sikkert.

Konceptet er relativt nyt, og forvaltningens forudgående kendskab er begrænset. Aktuelt er forvaltningen dog følgere på et EU-projekt kaldet LIFE-BECKON, som handler om at udbrede energifællesskaber i Europa. Herigennem vil der være adgang til webinarer, workshops og andre ressourcer. Københavns Kommune er udpeget som et støttekontor i Danmark.

Det skal bemærkes, at det nye Bygningsdirektiv (Energy Performance of Buildings Directive), som for nyligt blev vedtaget i EU, introducerer en række krav til opsætning af solceller på bygninger, herunder offentlige bygninger, hvor det er teknisk og økonomisk muligt:

Fra 2027 - Alle nye offentlige bygninger med et nytteareal på mere end 250 m².

Fra 2028 - Alle eksisterende offentlige bygninger med et nytteareal over 2.000 m².

Fra 2029 - Alle eksisterende offentlige bygninger med et nytteareal på mere end 750 m².

Fra 2031 - Alle eksisterende offentlige bygninger med et nytteareal på mere end 250 m².

Bygningsdirektivet skal indarbejdes i dansk lovgivning.

Strategisk ramme

Arbejdet med at fremme opsætning af solceller på kommunale tage er i tråd med vedtagne mål i Bæredygtighedsstrategien, i DK2020 Klimaplanen og i den Strategiske Energiplan.

Videre proces

Hvis udvalget vælger at følge forvaltningens indstilling, vil forvaltningen indhente viden om energifællesskaber, f.eks. i samarbejde med arbejdsgruppen for bæredygtigt byggeri under 17.4 udvalget.

Økonomi

En udforskning af konceptet "energifællesskaber" vil i første omgang ske inden for driftsrammen DK2020-klimaplan, men på længere sigt kan der være behov for at der tilføres en bevilling. Forvaltningen vil i så tilfælde vende tilbage med en ny sag.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Godkendt, idet udvalget også beder forvaltningen undersøge muligheder for udbudssamarbejde med HOFOR.

Bilag

Oprettelse af energiselskab - analyse og anbefaling

Business case solceller Kongsvænget

Business case solceller Nøjsomhedsvej

Business case solceller Toftebæksvej

Artikel om energifællesskaber

Punkt 17: Bondebyen Klimatilpasningsprojekt, afgørelse om miljøkonsekvensvurdering (Beslutning)

06.11.01-P19-4-23

Resume

Den 29. februar 2024 godkendte Kommunalbestyrelsen Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen, som skal sikre bedre styring af vejafvanding i Bondebyen og mindske overløb med regnvandsopblandet spildevand til Mølleåen. Der skal tages stilling til, hvorvidt Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen kan antages af kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor vil være omfattet af krav om miljøkonsekvensvurdering (VVM-pligtigt).

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering (VVM) for projektet.

Problemstilling

Den 29. februar 2024 godkendte Kommunalbestyrelsen Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen. Projektet har til formål at håndtere tag- og overfladevand fra veje i et regnvandsbassin med udløb i Mølleåen for at mindske belastningen på fælleskloakken og renseanlæg Mølleåværket, når det regner. Klimatilpasningsprojektet i Bondebyen består af etablering af regnvandsbassin, flytning af Peter Lunds Vej, etablering af hævede flader, reduktion af hastigheder, genplantning af træer og bedre styring af vejafvanding, således at skybrudsvand kontrolleret ledes til Mølleåen.

Regnvandsbassinet består af et vådbassin med permanent vandspejl og en tæt bund samt et omkringliggende område med filterjord, som renser overfladevandet. Vandet fra regnvandsbassinet ledes via en regnvandsledning til udløb i Mølleåen nedstrøms Lyngby Hovedgade.

Anlægget fungerer som et mindre renseanlæg. Kommunalbestyrelsen skal efter Miljøvurderingsloven afgøre, om der bør udføres en fuld miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet.

Løsninger

Forvaltningen har udført en VVM-screening af projektet og vurderer, at bassinet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor ikke er omfattet af miljøvurdering (ikke VVM-pligt) (bilag).

Regnvandsbassin og ledning er placeret inden for et område med særlige drikkevandsinteresser. Bassinet er udført med tæt bund og forvaltningen vurderer, at regnvandet ikke vil have effekt på drikkevandet.

Ledningen, som skal føre det rensede vand til Mølleåen, er placeret inden for åbeskyttelseslinjen for Mølleåen og beskyttelseslinjer for 2 fortidsminder, henholdsvis en jernbanebro og en rundhøj. Forvaltningen vurderer, at det ikke giver anledning til en miljøkonsekvensvurdering, da området inden for åbeskyttelseslinjen vil blive genetableret, som det var inden anlægsarbejdet, og da der benyttes skånsomme metoder ved anlæg af ny ledning inden for fortidsmindebeskyttelseslinjerne.

Høring

I forbindelse med forvaltningens screening af projektet efter miljøvurderingsloven, har projektet været i høring hos berørte myndigheder, som ikke har haft bemærkninger, der giver behov for nærmere vurdering af projektet.

Hvis Kommunalbestyrelsen beslutter, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af projektet, vil den afgørelse blive meddelt ansøger, og forvaltningen vil indlede processen, som forventes at vare ca. 1 år.

Udledningstilladelse

Såfremt Kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om, at der ikke skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering efter miljøbeskyttelsesloven, vil forvaltningen meddele tilladelse til udledning af overfladevandet fra regnvandsbassinet til Mølleåen.

Efter en nævnsdom i februar 2023 om en sag om udledning af regnvand til en å i Horsens, har der hersket nogen usikkerhed om grundlaget, når kommunerne meddeler tilladelser til udledning af regnvand til åer, søer og havet. Miljøstyrelsen tilbagetrak en del af vejledningerne, som danner grundlag for udledningstilladelser. En ny vejledning om håndtering af almindeligt belastet overfladevand er angiveligt undervejs, men endnu ikke udgivet fra Miljøstyrelsen. Denne vejledning forventes at danne grundlag for tilladelser om udledning af bl.a. vejvand.

Der er i Mølleåen målt for høje koncentrationer af zink og kobber, som også findes i vejvand. Forvaltningen har konsulteret rådgivere fra Macons og Sweco og vurderer ud fra eksisterende vejledningsgrundlag, at udledningen fra klimatilpasningsprojektet i Bondebyen ikke vil øge koncentrationen af de to miljøfremmede stoffer. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at udledningen ikke vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelse for Mølleåen jf. vandområdeplanerne 2021-2027. Udkast til udledningstilladelse med nærmere redegørelse for forvaltningens vurdering er vedlagt til orientering (bilag).

Dispensation fra Lokalplan

Byplanudvalget er forelagt sag om dispensation fra bestemmelser i Lokalplan 258 for Bondebyen til udvalgmøde den 4. juni 2024. Dispensationen er nødvendig for realisering af Klimatilpasningsprojektet i Bondebyen.

Strategisk ramme

Klimatilpasningsprojektet i Bondebyen udføres i overensstemmelse med gældende spildevandsplan og lokalplan 258. Projektet understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi, afsnit 2b om mindre spildevand i vandløb, søer og Øresund, idet bassinet indgår i separat regnvandssystem, og vandet renses inden det ledes ud i recipienten Mølleåen.

Videre proces

Forvaltningen vil meddele Kommunalbestyrelsens beslutning efter miljøvurderingsloven til bygherre og annoncere afgørelsen på kommunens hjemmeside. Der er herefter fire ugers klagefrist. Efterfølgende vil forvaltningen meddele udledningstilladelse, hvor der også er 4 ugers klagefrist.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Godkendt.

Bilag

VVM afgørelse Bondebyen Klimatilpasningsprojekt (Udkast)

Klimatilpasning i Bondebyen - VVM Myndighedsscreeningsskema (udkast)

UDKAST_Udledningstilladelse_Bondebyen2024 i partshøring

1021261 - Bondebyen - Myndighedsprojekt

Punkt 18: Endelig behandling af Natura 2000-handleplan for området Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov (Beslutning)

01.05.18-K08-1-23

Resume

På Teknikudvalgets møde den 6. februar 2024 blev det vedtaget, at forslaget til Natura 2000-handleplanen for område N139 (Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov) skulle sendes i 8 ugers offentlig høring. Høringsperioden er afsluttet, og forvaltningen har gennemgået de indkomne høringssvar. Høringssvarene har ikke medført ændringer i forhold til de områder, som vedrører Lyngby-Taarbæk Kommune. Med denne sag skal der tages endelig stilling til Nature 2000-handleplanen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslaget til Natura 2000-handleplan for Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov godkendes.

Problemstilling

Udkastet til Natura 2000-handleplanen har været i høring fra den 29. februar til den 25. april 2024 på Miljøstyrelsens høringsportal. I perioden er der indkommet 4 høringssvar, der er fremsendt af DOF Nordsjælland, DN Egedal og Miljøstyrelsen, samt et enkelt høringssvar fra en privatperson i Lyngby-Taarbæk. Det sidstnævnte vedrørte Lille Lyngby Sø, som ikke er en del af Natura 2000-området.

Handleplanen er udarbejdet i samarbejde med Allerød Kommune, Egedal Kommune, Furesø Kommune, Rudersdal Kommune samt Miljøstyrelsen. De indkomne høringssvar fra de frivillige organisationer fokuserer primært på indsatser, som de øvrige kommuner har fremlagt eller detaljeringsgraden af indsatserne i planen. Desuden krævede Miljøstyrelsen en yderligere redegørelse for gennemførelsen af indsatserne fra den tidligere planperiode fra 2016-2021. Da Lyngby Åmose først er blevet en del af Natura 2000-området i den nuværende planperiode, har Lyngby-Taarbæk Kommune ikke haft indsatser i den tidligere handleplan.

Lovgrundlag

Ifølge Miljømålsloven skal den endelige Natura 2000-handleplan senest vedtages den 3. juli 2024.

Løsninger

I samarbejde med Miljøstyrelsen har kommunerne udarbejdet en hvidbog, som indeholder en gennemgang af de indkomne høringssvar (bilag).

Hovedparten af høringssvarene er besvaret af de øvrige kommuner og Miljøstyrelsen. Her er udelukkende de overordnede høringssvar, der omhandler detaljeringsgraden af handleplanen, implementeringen og konkrete indsatser, blevet adresseret i hvidbogen. Dette skyldes, at handleplanerne skal opretholde et overordnet niveau, så forudbestemte specifikke aftaler eller beslutninger undgås (jf. § 3 i bekendtgørelse om kommunalbestyrelsernes Natura 2000-handleplaner nr. 944 af 27. juni 2016). De øvrige kommuner har foretaget mindre ændringer i planen i forhold til afrapportering de gennemførte indsatser i sidste planperiode. Det eneste høringssvar som vedrører Lyngby-Taarbæk Kommune, omhandlede Lille Lyngby Sø, som ikke er en del af Natura 2000-området. Dette har derfor ikke medført ændringer i kommunens fremlagte indsatser. Høringssvaret ses til sidst i hvidbogen (bilag).

Som følge heraf har høringssvarene ikke resulteret i betydelige ændringer i udkastet til handleplanen. Dog er der blevet foretaget nogle redaktionelle ændringer som følge af nye bekendtgørelser og tastefejl.

Strategisk ramme

Udarbejdelse af Natura 2000-handleplaner understøtter tiltag og indsatser i både Bæredygtighedsstrategien og Biodiversitetshandleplanen, der omhandler beskyttelsen af biologiske kerneområder og spredningskorridorer. I planernes tiltag og indsatser er det beskrevet, at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i, og udarbejder nye Natura 2000-handleplaner i overensstemmelse med den nationale planlægning.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget godkender det endelige forslag til Natura 2000-handleplan for området, vil forvaltningen påbegynde arbejdet med at implementere og igangsætte de tiltag, der er beskrevet i handleplanen.

Da Lyngby-Taarbæk Kommune selv ejer størstedelen af indsatsområderne, så vil der blot ske en fortsættelse af den eksisterende drift i Lyngby Åmose.

Økonomi

Handleplanens indsatser afholdes inden for rammen af det eksisterende driftsbudget og afholdes på aktivitetsområdet 'Klima, Miljø og Natur'. Derudover bidrager Danmarks Naturfredningsforening med en stor frivillig indsats i opretholdelsen af de lysåbne arealer. De fremlagte indsatser forventes at kunne gennemføres ved et uændret udgiftsniveau, såfremt den frivillige indsats opretholdes som nuværende.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Godkendt.

Bilag

Natura 2000-handleplan N139 2022-2027

Hvidbog for Natura 2000-handleplan N139

Punkt 19: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

Sagsfremstilling

1. Skovbakken er igen privat fællesvej

Skovbakken er igen en privat fællesvej. Tidligere blev den optaget som kommunevej, da den inkluderede 18 parkeringspladser, som kunne bruges til pendlerparkering. Efter udtalelser fra takseringskommissionen blev det konstateret, at nogle af disse parkeringspladser ikke var en del af vejarealet. Dette førte til, at grundlaget for optagelsen som kommunevej ikke længere eksisterede. Derfor besluttede forvaltningen at iværksætte en tilbagetræknings sag, som nu er blevet gennemført.

Under partshøringen gav Grundejerforeningen udtryk for ønsket om, at vejen skulle være en privat fællesvej, så de fortsat kunne disponere over deres ca. 8 parkeringspladser. Som følge heraf er Skovbakken nu, fra den 1. april 2024, en privat fællesvej.

2. Virksomheder kan medfinansiere kollektiv busservice

Movia har den 20. marts 2024 fremsendt orientering til borgmestre og regionsrådsformænd om mulighederne for, at virksomheder kan medfinansiere kollektiv busservice.

I ”Bekendtgørelse af lov om trafikselskaber” § 3 b står: Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed.

Movia vil gerne bidrage til et bredere kendskab om mulighederne for, at virksomheder kan medfinansiere eller direkte finansiere kollektiv busbetjening. Derfor indgår virksomhedsbusser også som et muligt tiltag under tema 3: ”Partnerskaber for flere kunder” i Movias forslag til Mobilitetsplan 2024.

Den 1. maj 2024 lanceres desuden en ny fane ”Virksomhed” på Movias hjemmeside med information om virksomhedsfinansieret busdrift og de spørgsmål, man som virksomhed skal forholde sig til, hvis den ønsker at medfinansiere en styrket kollektiv busbetjening til og fra virksomheden.

Der er allerede etableret samarbejde med Hillerød Kommune, samt med Helsingør og Fredensborg Kommuner om busdrift til virksomheder.

Det er vigtigt at understrege, at buslinjer med finansiering fra virksomheder skal være åbne for alle, og at der anvendes samme takst som i den øvrige kollektive transport.

3. Evaluering af parkeringsprojekt i Taarbæk

Parkeringsprojektet på Edelslundsvej, Skovvej og Taarbækdalsvej blev anlagt i april 2023. I den forbindelse blev det besluttet, at projektet skulle evalueres efter 1 år.

Igennem årets løb har forvaltningen holdt øje med situationen på Skovvej, Taarbækdalsvej og Edelslundsvej.

Samlet set vurderer forvaltningen, at parkeringsprojektet har været en succes. Parkeringsprojektet har forbedret fremkommelighed og oversigt især på Edelslundsvej, og projektet har givet flere lovlige parkeringsmuligheder i området.

Forvaltningen har jævnligt observeret ulovligt parkerede biler, og de har fået parkeringsafgifter. Forvaltningen vurderer, at parkeringsprojektet ikke er årsag til de ulovlige parkeringer, fordi der længe har været en tendens til, at biler parkeres i strid med Færdselsloven, når der ikke er flere lovlige pladser til rådighed i området.

Hverken politiet eller forsyningen har givet henvendt sig om problemer som følge af parkeringsprojektet.

Dermed vurderer forvaltningen, at der ikke er behov for at ændre parkeringsprojektet.

4. Miljøtilsynsberetning for virksomheder og dyrehold 2023

Teknikudvalget orienteres hvert år om kommunens indberetning af aktiviteter på virksomheds- og husdyrsområdet.

Kommunen skal hvert år indberette oplysninger - antal tilsyn, håndhævelser mm.- om det foregående års miljøarbejde til Miljøstyrelsen senest den 1. april. Siden den 1. maj 2016 har forvaltningen løbende offentliggjort antal tilsyn, godkendelser, håndhævelser (minus henstillinger), tilsynsrapporter mm. på Digital Miljøadministration <https://dma.mst.dk> i henhold til tilsynsbekendtgørelsen.

Ifølge tilsynsbekendtgørelsen er der krav om, at forvaltningen hvert år skal føre tilsyn med mindst 40% af de godkendelsespligtige virksomheder i kommunen. Forvaltningen har i 2023 udført tilsyn på 4 virksomheder med miljøgodkendelse, hvilket svarer til 50 % af virksomhederne med miljøgodkendelse. Kommunen opfylder dermed kravet for miljøgodkendte virksomheder.

For øvrige virksomheder og husdyrbrug med krav om regelmæssigt tilsyn skal der føres tilsyn med mindst 25% af disse virksomheder/husdyrbrug om året. Forvaltningen udførte tilsyn med 12 virksomheder og 9 husdyrbrug hvilket svarer til 34% og derfor opfyldes tilsynsfrekvensen. Da tilsynsfrekvensen ikke blev opnået i 2022, valgte forvaltningen at udføre flere tilsyn i 2023.

Forvaltningen har i 2023 meddelt 10 indskærpelser i forbindelse med miljøtilsyn. For husdyrbrugene er der bl.a. givet indskærpelser vedr. opbevaring af husdyrgødning og for virksomhederne er der bl.a. givet indskærpelser vedr. opbevaring af farligt affald.

I årets løb er der derudover brugt ressourcer i forvaltningen på klagesager ved ikke tilsynspligtige aktiviteter. Det er især klager over støj fra byggepladser, kunstgræsbaner, og bygge- og anlægsarbejde i forbindelse med etablering af Hovedstadens Letbane samt dispensationer til støjendende aktiviteter uden for arbejdstid.

5. Modernisering af gadelysning og belysningsanlæg i Bondebyen

I 2015 besluttede Økonomiudvalget at gennemføre en modernisering af kommunens vejbelysning. I perioden 2016-2022 er der moderniseret ca. 2/3 del af vejbelysningen. Den resterende modernisering af kommunens vejbelysning kan overordnet set deles i to grupper;

- 109 lyspunkter i Bondebyen
- 2.263 lyspunkter fordelt i resten af kommunen.

Andel Lumen ejer og har råderetten over de ca. 9.000 belysningsanlæg i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der er ikke afsat midler inden for den eksisterende økonomiske ramme til moderniseringen af Bondebyens belysningsanlæg eller til de resterende lyspunkter i kommunen. En gennemførelse af den samlede strategi for modernisering af belysningen kræver derfor, at det prioriteres som en del af anlægsprogrammet for 2025-28.

109 lyspunkter i Bondebyen

Moderniseringen af belysningsanlægget i Bondebyen er blevet skilt fra den resterende modernisering, grundet omfanget og kompleksiteten af projektet i Bondebyen. Forvaltningen har indhentet et tilbud fra Andel Lumen, som omfatter udskiftning af lyskilder, master, udgravning til nye ledningstraceer og placering af nye master, så de giver et ensartet udtryk i gadebilledet. Der er indhentet tilbud på 3 forskellige amatører, der ligger i et prisleje på 3.510.000 kr. - 3.894.000 kr. afhængigt af amaturet samt en årlig vedligeholdelsesinvestering på ca. 180.000 kr. Derudover forventer forvaltningen, at der ved udskiftning vil være besparelser på både elforbruget, energiforbruget samt CO2 udledning.

De 2.263 lyspunkter fordelt i resten af kommunen

Forvaltningen har ligeledes modtaget et tilbud på 9,7 mio. kr. fra Andel Lumen, for at udskifte de resterende lyspunkter i kommunen til LED. Det indebærer en detaljeret analyse af det nuværende antal lyspunkter med højtryksnatrium og kviksølv samt udarbejdelse af en tidsplan for udskiftning til LED-lys. Gennemførelsen af projektet forventes at strække sig over 9 måneder med forbehold for ukendte faktorer. Forvaltningen forventer, at en sådan modernisering vil kunne medføre en årlig besparelse på vedligehold på cirka 260.000 kr. samt en besparelse på el på ca. 350.000 kr.

Forvaltningen er i gang med at afklare, hvilken strategi der skal udarbejdes for modernisering af de resterende lyspunkter.

På baggrund af dette forbereder forvaltningen to sager til politisk stillingtagen i efteråret 2024 for modernisering af henholdsvis Bondebyen belysningsanlæg og de resterende lyspunkter i kommunen.

6. Vurdering af tilstanden på de offentlige veje, stier og fortove

Forvaltningen er i samarbejde med Vejdirektoratet i gang med at udarbejde en rapport om tilstanden af slidlag på offentlige veje og stier, herunder kommunens fortove. Formålet med rapporten er at vurdere de økonomiske behov for vedligeholdelse.

Forvaltningen fik udarbejdet en lignende rapport for 5 år siden (2019). Siden rapporten i 2019 har kommunen optaget ca. 60 km af de tidligere private fællesveje som kommunale veje. Forvaltningen er derfor i samarbejde med Vejdirektoratet ved at analysere data, således at statistikkerne over tilstanden af slidlag i de to rapporter kan sammenlignes.

Forvaltningen forventer at fremlægge resultaterne fra rapporten i efteråret 2024.

7. Supercykelsti event den 13. juni 2024 ved Lyngby Hovedgade 38

Som beskrevet i sagen om vedtagelse af kommunens cykelstrategi den 9. januar 2024, vil der blive afholdt et supercykelsti event på Lyngby Hovedgade 38, Frølåret, den 13. juni klokken 15.00-17.00. Anledningen for denne begivenhed er at supercykelstikonceptet fejrer 15-års jubilæum. Forvaltningen vil samtidig benytte lejligheden til at fortælle om kommunens nyligt vedtagne cykelstrategi. Sekretariatet for supercykelstier står for de praktiske ting og vil medbringe et telt, blikfang og forplejning til de forbipasserende cyklister. Eventet er en god anledning til at møde cyklisterne på cykelstien og blive klogere på deres ønsker til cykelstierne i kommunen. Udover forvaltningen deltager formanden for teknikudvalget Richard Sandbæk i eventet.

8. Nedsættelse af hastigheden på Klampenborgvej

Forvaltningen vil ansøge politiet om tilladelse til at nedsætte den gældende hastighed fra 60 km/t til 50 km/t på Klampenborgvej, fra Helsingørmotorvejen til kommunegrænsen til Gentofte Kommune. Vejstrækningen ligger inden for 'tættere bebygget området' med en fastsat lokal hastighedsgrænse på 60 km/t. Gentofte Kommune har allerede fået godkendt nedsættelse af hastigheden til 50 km/t (den almindelig gældende hastighed i byområder) på strækningen ned

mod Strandvejen og er i gang med at ansøge om nedsættelse af hastigheden på delstrækningen hen til Lyngby-Taarbæk kommunegrænse. Forvaltningen vil derfor koordinere arbejdet, så strækningen får samme hastighed på hele strækningen, så fremt der opnås samtykke fra politiet. Hvis forvaltningen ikke får samtykke fra politiet, vil forvaltningen orientere om det i en meddelelse.

9. Beslutning om at om dirigere midler fra energigennemgange hos mindre virksomheder til energigennemgange hos private

Den 6. februar 2024 anbefalede teknikudvalget, at der blev afsat 100.000 kr. til energigennemgange hos virksomheder, 100.000 kr. til energigennemgange hos private borgere, og 100.000 kr. til solcellescreeninger på større ejendomme. Indsætterne med energigennemgange hos mindre virksomheder og energigennemgange hos private borgere er siden da blevet igangsat. Det har været svært at få virksomheder til at tage imod tilbuddet om en gratis energigennemgang, og der er på nuværende tidspunkt kun gennemført eller aftalt fem gennemgange. Derimod har der været meget stor interesse for tilbuddet om et tilskud på 75% til energigennemgange hos borgere der har naturgasfyr eller oliefyr. På nuværende tidspunkt er der modtaget ca. 510 tilmeldinger, selvom der kun er midler til at give tilskud til cirka 75 gennemgange. På den baggrund ønsker forvaltningen at bruge de resterende midler fra virksomhedsgennemgangene, (cirka 60.000 kr), på at kunne tilbyde flere private borgere en energigennemgang. Med 60.000 kr. vil yderligere 36 husstande kun få tilskud til en energigennemgang.

10. Høring af forslag til Vejdirektoratets støjhandlingsplan 2024 - 2029

Vejdirektoratet har lagt forslag til støjhandlingsplan 2024-2029 frem i offentlig høring til den 26. juni 2024. Støjhandlingsplanen henvender sig til den almindelige offentlighed, for at orientere om, hvordan Vejdirektoratet arbejder for at mindske støjgenerne fra statens veje.

I planen for 2024 er udpeget 4 opmærksomhedspunkter i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det ene af de 4 områder er Eremitageparken (det nordlige Hjortekær), hvor staten allerede har afsat midler til en støjskærm, som påbegyndes i 2024. De resterende 3 områder, der indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning, er alle beliggende vest for Helsingørmotorvejen.

Opmærksomhedspunkterne er i planen kun markeret med en prik på et kort – hvorfor det kan være vanskeligt at få et fuldt overblik over de foreslåede støjskærmes nøjagtige placering og længde. Sammenlignes med Vejdirektoratets tidligere plan fra 2018 ser det ud til, at et af de udpegede områder i 2018 (Jægersborgvej) ikke længere indgår i planen – hvilket undrer forvaltningen.

Forvaltningen har i forbindelse med høringen modtaget en politikerhenvendelse om forslaget til Vejdirektoratets støjhandlingsplan der netop påpeger ovennævnte forhold.

Forvaltningen ser generelt meget positivt på, at der også i det nye forslag til støjhandlingsplan 2024 indgår flere forslag til projekter langs Helsingørmotorvejen i Lyngby-Taarbæk kommune. Forvaltningen planlægger at fremsende et høringssvar til Vejdirektoratet, hvori ovennævnte forhold fremføres.

11. Statsskov nord for Trongårdsstien øst for Helsingørmotorvejen

Kommunalbestyrelsen traf den 02.05.2024 (pkt. nr. 17) beslutning om, at forvaltningen skal arbejde videre med placering af 3-5 ha skov på Dyrehavegårds Jorder. Kommunalbestyrelsen traf desuden principbeslutning om, at der skal plantes op til 5 ha skov i kommunen, dvs. at forvaltningen også skal se på andre placeringer i kommunen end blot på Dyrehavegårds Jorder. Kommunalbestyrelsen ønskede, at forvaltningen udarbejder 2-3 konkrete forslag til placering af skov på

Dyrehavegårds Jorder efter dialog med Naturstyrelsen, LIFE, Novonesis samt grundejerforeninger i området, og at disse forelægges Byplanudvalget i juni med henblik på revurdering af lokalplanpligt og godkendelse.

Forvaltningen har som opfølgning på Kommunalbestyrelsens beslutning holdt møde med Naturstyrelsen den 13.05.2024 om bl.a. overordnede principper for placering/udformning af skov på Dyrehavegårds Jorder. Referatet fra mødet med Naturstyrelsen er vedhæftet som bilag. Forvaltningen vil kvalificere og bearbejde principperne for placering af skov og vil i muligt omfang inden sommerferien påbegynde information af/dialog med de øvrige interessenter, inden konkrete forslag forelægges politisk.

Arbejderne med ansøgning til Miljøstyrelsen med henblik på reduktion af skovbyggelinjen og bearbejdning af de alternative placeringer mv. pågår og forvaltningen vender tilbage med en sag til efteråret jf. ovenstående.

12. Status på Varmeplan 2030

Vestforbrænding har udarbejdet en status for den igangsatte fjernvarmeudrulning i syv ejerkommuner som fastlagt i Vestforbrændings Varmeplan 2030, (vedhæftet). For Lyngby-Taarbæk Kommune er de væsentlige nedslagspunkter, at der i indeværende år er afholdt informationsmøde for borgere i Bondebyen, at første spadestik i Bondebyen blev markeret, og at udrulningen i Bondebyen nu er gået i gang. Derudover er der den 22. maj afholdt et informationsmøde i det energidistrikt der hedder Nord for Virumvej.

Alle Etape 1 kunder er informerede om forsinkelsen af udrulningen, og der sendes løbende kontrakter ud.

Vestforbrænding er i kontakt med Lyngby-Taarbæk Kommune om placering af anlæg til geotermi i Virum og en elkedel til spidslast i området omkring Firskovvej.

Et projektforslag for Etape 2 planlægges indsendt til kommunerne til behandling i løbet i 2024.

13. S. Willumsens Vej - håndtering af trafikudfordringer

I forbindelse med Teknikudvalgets beslutning om at låse lågen mellem S. Willumsensvej og boldbanerne den 9. maj 2023 bad Teknikudvalget forvaltningen om at vende tilbage med en evaluering af forsøget et år efter. På grund af sygdom i forvaltningen har det ikke været muligt at gennemføre en evaluering til dette Teknikudvalgsmøde. Forvaltningen forventer i stedet, at fremlægge evaluering samt stillingtagen til de fremtidige forhold i forbindelse med behandling af sag om Lundtofte Børnelandsby i november. Det vil i denne sag være muligt ikke kun at se isoleret set på forholdene omkring S. Willumsensvej, men på den overordnede infrastruktur for fodgængere mellem Lundtofte Skole, Lundtoftehallen, og Børnelandsbyen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Orientering givet.

Bilag

Referat møde NST og LTK 13.05.2024, rev. 21.05.2024

Status på Varmeplan 2030

Punkt 20: Lukket:

00.01.00-A00-103-21

Punkt 21: 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:

- Analyse af kirkegårde
- Lokalplanforslag udvidelse af Exmoor Rideklub offentlig fremlæggelse
- Forslag til Lokalplan 297 og kommuneplantillæg 4/2021 for et område ved Skolebakken/Parcelvej
- Udlejning af Cirkuspladsen
- Beplantning og vejforhold på Furesøvej
- Dispensation fra lokalplan 219 til placeringinden skovbyggelinje og tættere naboskel end 5 m mod nord og syd
- Afvikling af byggekredit til klimaprojekt Sorgenfrigård Nord
- Vurdering af tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Orientering givet.

Punkt 22: Underskrift godkendelse

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. juni 2024

Godkendt.