

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 17-03-2021

Mødedato Onsdag d. 17. marts 2021 kl. 16:00

Mødested Skypemøde

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Klimatilpasning af det centrale Lyngby (Beslutning).....	4
Anlægsbevilling - Udvidelse af Lundtoftegårdsvej og lukning af Kornagervej (Beslutning).....	11
Råden over vej til opstilling af containere mv. i områder med parkeringsudfordringer (Beslutning)..	13
Ansøgning om råden over parkeringspladsen ved Trongårdsskolen (Beslutning).....	17
Borger- og virksomhedsinddragelse om kollektiv trafik (Beslutning).....	20
Natur- og anlægsprojekter samt vedligeholdelsesopgaver 2020 (Orientering).....	24
Regnskab 2020 (Orientering).....	25
Kommende sager.....	28
Meddelelser.....	29

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Pkt. 7 behandlet som pkt. 3.

Punkt 2: Klimatilpasning af det centrale Lyngby (Beslutning)

06.01.05-G01-8-14

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningsselskabet) ønsker at få godkendt et nyt projektoplæg for "Klimatilpasning af det centrale Lyngby" (Fæstningskanalen), der adskiller sig fra Kommunalbestyrelsens beslutning den 2. maj 2019. I processen fra dispositionsforslag til projektforslag har Forsyningsselskabet arbejdet på at optimere projektets anlægsøkonomi, og vurderer nu at en række projektændringer kan give et mere funktionelt og økonomisk attraktivt projekt med samme målopfyldelse. Med sagen skal der tages stilling til den nye projektretning som grundejer og myndighed, og om der skal tilvejebringes beslutningsgrundlag om muligheden for afkobling af tagvand fra private matrikler, samt udvikling af styrende byrumsprincipper for projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lyngby-Taarbæk Forsynings forslag til ny retning for "Klimatilpasning af det centrale Lyngby" anbefales til Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse som udgangspunkt for et egentligt projektforslag,
2. forvaltningen bemyndiges til at bede Lyngby-Taarbæk Forsyning om at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for muligheden for at forhøje serviceniveauet og for afkobling af tagvand fra private matrikler,
3. der udvikles styrende byrumsprincipper for byrummene langs Fæstningskanalen, med udgangspunkt i problematikker for de enkelte delstrækninger A til F, som nævnt i Byrumsbilag A og B.

Sagsfremstilling

Status på beslutningsproces

Den 2. maj 2019 anbefalede Kommunalbestyrelsen, at Forsyningsselskabets bestyrelse fortsætter projektet med udgangspunkt i det valgte alternativ i dispositionsforslaget, og med fokus på realisering af projektområdet nord for S-banen. Forsyningsselskabet står nu mellem dispositionsforslag og projektforslag og ønsker en overordnet tilkendegivelse fra Kommunalbestyrelsen ift. en række nye greb i projektet, der afviger fra beslutningen den 2. maj 2019. Forsyningsselskabet har senest for Økonomiudvalget den 10. december 2020 givet en mundtlig status på projektets nye retning.

Formål

Formålet med projektet er fortsat det samme: Reducere overløb af spildevand til Mølleåen, sikre at kloakkernes serviceniveau kan overholdes og skybrudssikre Fæstningskanalen og dens omgivelser. Målopfyldelsen realiseres fortsat med separering af regnvand i oplandene som hovedgreb.

De nye greb

Regnvandet syd for S-banen opsamles og renses i et nyt nedgravet forsinkelsesbassin og renseanlæg (Actiflo-anlæg) ved Vinkelvej/Gammel Bagsværdvej og udledes til Lyngby Sø. Dette regnvand kommer derfor ikke længere i Fæstningskanalen. Det separerede regnvand, der kommer nord for S-banen, skal ikke længere håndteres kun i Fæstningskanalen i åbne bassiner, men opsamles her, inden det pumpes til Hestefolden på Lundtoftegårdsvej, hvor det gennemgår en aktiv rensning i et renseanlæg (Actiflo-anlæg), inden vandet udledes til Mølleåen via udløb til grøft ved Arnes Mark. Renseløsningen kobles således med løsningen for byudviklingsområderne Traceet og Trongårdsområdet. Volumen- og arealbehovet er dermed reduceret betydeligt i Fæstningskanalen, hvorfor HF Ermelund kan blive liggende og strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Toftebæksvej er blevet langt mindre anlægstung (bilag).

Udviklingsplan for Kongens Lyngby og vurdering af byrumsmæssige konsekvenser

Med den politiske beslutning (Kommunalbestyrelsen 5. marts 2020) om at udarbejde en vision og en udviklingsplan for Kongens Lyngby centrum, udarbejdes et forslag til en samlet grøn struktur for bymidten og en sammenhængende udvikling af bymidtens enkelte byrum. Med det igangsatte parallelopdrag forventer forvaltningen at have et beslutningsgrundlag for fremtidig byudvikling i foråret 2022. Disponering og projektering af bymidtens byrum vil blive baseret på parallelopdragets resultater. Det senest modtagne klimaprojekt fra Forsyningsselskabet vil indgå i forudsætningerne for parallelopdraget, ligesom parallelopdraget er en forudsætning for, hvordan de byrum, som klimaprojektet placerer sig i, indrettes.

Forvaltningen har givet et foreløbigt bud på principper for klimaprojektets enkelte delstrækninger og byrum (bilag). Principperne tager udgangspunkt i de enkelte delstrækningers placering, aktuelle funktion og i sammenhæng med udviklingen af de tilstødende områder. Eksempler på sådanne sammenhænge er f.eks. Kanalparken og det kommende byrum på Klampenborgvej, Kongens Lyngby bymidte og Firskovvej kvarteret samt Kanalstien og Assistens Kirkegård som fremtidig park. Principperne vil indgå i det videre arbejde med udvikling af klimatilpasningsprojektet og den kommende udviklingsplan for Kongens Lyngby centrum. Derigennem kan principperne sikre mest mulig synergi mellem de to projekter, og således bidrage til realiseringen af den kommende politiske vision for fremtidens Kongens Lyngby. Byrumsprincipperne er også med til at sikre, at Forsyning og Kommune kan samarbejde om, og sikre de grundlæggende kvaliteter og byrumsfunktioner, i udviklingen af forsyningsselskabets projekt.

Med udgangspunkt i de foreløbige bud på principper er det Forvaltningens ønske, at der gennemføres grundige byrumsanalyser, som klarlægger opmærksomhedspunkter og potentialer for de enkelte delstrækninger samt for strækningen som helhed. Analyserne vil give indsigt i stedets kvaliteter og udfordringer, og vil sætte fokus på stedets historie og identitet, naturindhold, herunder store træer og biodiversitet, anvendelse og oplevelsesværdier, samt kobling til resten af byen og tværgående forbindelser. Ved at udfolde principperne i byrumsanalyser sikres grundlæggende kvalitetskriterier for borgerne, samtidig med at der dannes et solidt grundlag for gode, attraktive byrum i den fremtidige Fæstningskanal.

Forvaltningen ser med Forsyningsselskabets alternative forslag til et klimaprojekt, og med udviklingen af en overordnet plan for det fremtidige Kongens Lyngby, potentiale for at fremhæve og styrke kvaliteten af den grønne forbindelse og de enkelte byrum. Forvaltningen vurderer, at det alternative forslag til en klimaløsning med tre varianter af vandhåndtering fortsat kan udgøre en god fortælling om den historiske Fæstningskanal.

De enkelte byrum med princip, synergi og udfordringer

Det oprindelige klimaprojekt for Fæstningskanalen er et forløb af seks sammenhængende delstrækninger, dvs. en række grønne byrum med forskellige byrumsmæssige karakter og funktion, der strækker sig fra Anløbspladsen via Kanalstien og Kanalparken forbi Gråpoperne til Cirkuspladsen og Ermelundskilen. Samlet udgør forløbet en grøn struktur igennem det centrale Kongens Lyngby, der forbinder to landskaber, som støder op til bymidten. I Forsyningsselskabets alternative forslag til et klimaprojekt, berøres fem strækninger fortsat, og den sjette strækning, Ermelundskilen, udgår. Forvaltningen har opsummeret synergien og udfordringer imellem det alternative klimaprojekt og mulig tilknyttet byrumsudvikling (bilag).

Delstrækning A - Anløbspladsen strækker sig fra den åbne del af Fæstningskanalen ved Lyngby Hovedgade til og med Kirkepladsen og er ankomsten til byen fra nord. Et sted, hvor der sker et temposkift for gående, cyklister, bilister, sejlene og turister. Delstrækningen skal i forbindelse med rørføringer for klimaprojektet opgraves, og eventuelle byrumsforbedringer kan derfor etableres med stor synergi.

Delstrækning B - Kanal Stien er det langstrakte, grønne byrum mellem Kirkepladsen og Toftebæksvej, hvor Fæstningskanalens oprindelige profil med skrå, græsklædte sider er med til at definere byrummet. Strækningen, der i dag primært fungerer som cykelsti, bør udvikles til også at være et trygt opholdssted og en attraktiv passage for gående. Den historiske "ligbærerbro" på tværs af Fæstningskanalen bør genskabes, så der bliver en tydelig forbindelse mellem den fremtidige park på Assistens Kirkegården og Bondebyen. Det udestår at afklare, hvordan reetableringen af gangforbindelsen indgår i Forsyningsselskabets projekt.

Delstrækning C - Kanalparken er det grønne parkområde mellem Toftebæksvej, Kanalvej og Klampenborgvej der i dag mest bruges til gennemgang. Kanalparken kan med klimaprojektet, blandt andet i form af et spejlbassin, ændres til et aktivt byrum. Med en blanding af torvekarakter og grønne/blå omgivelser kan Kanalparken åbne sig mod omgivelserne og invitere til kaffedrikning, frokostpause, leg og bevægelse. Eksisterende træer søges integreret i det kommende byrum for at sikre området funktion som spredningskorridor.

Delstrækning D - Gråpoperne er navnet på den strækning, der ligger mellem Kanalvej og Firskovsvej, og som krydses af Klampenborgvej og lokalbanens baneterræn. Her står fire ikoniske gråpoper som byens vartegn og markerer ankomsten til byen fra øst. De store træer, der binder et ellers usammenhængende byrum sammen, udfordres af såvel letbaneprojektet som klimaprojektet. Letbaneprojektets behov for et frirumsprofil i forhold til kommende kørestrømsledninger vil føre til en kronereduktion af poplerne. Omfanget af kronereduktionen er endnu ikke drøftet endeligt på plads med Hovedstadens Letbane. Ligeledes udestår fortsat drøftelser med Hovedstadens Letbane om fremtidig drift af gråpoperne. Klimaprojektets rørføringer og opgravninger for samme kan føre til beskæring af træernes rodsystem. Forvaltningen arbejder for, at de ikoniske træer forbliver byens vartegn i mange år frem. Der er potentiale for at arbejde med sporet af fæstningskanalen også i byrummet ved Jyske bank, fx. ved sigtelinjer under/gennem lokalbanens baneterræn, belægning og beplantning eller lignende, og således binder byen og Fæstningskanalen bedre sammen på tværs af Klampenborgvej.

Delstrækning E - Cirkuspladsen er den mest vestlige del af Ermelundskilen, og strækker sig fra Klampenborgvej og frem til kolonihaverne, HF Ermelund. Cirkuspladsen er stedet, hvor by og natur mødes, og hvorfra der er gang- og cykelstiforbindelse til store sammenhængende naturværdier. Med et vandfyldt regnvandsbassin i samme profil som den oprindelige fæstningskanal tilføres strækningen en historisk fortælling og en potentiel rekreativ værdi. Der skal være opmærksomhed på, at placeringen af regnvandsbassinet ikke forhindrer en fremtidig ombygning af Firskovvej med cykelstier og fortov i begge sider.

Delstrækning F - Ermelundskilen er den strækning af Ermelundsfredningen, hvor kolonihaverne, HF Ermelund, ligger. Denne delstrækning er udtaget af det seneste klimaprojekt fra Forsyningen, og således er flytning af HF Ermelund med de nye greb ikke længere en del af Forsyningsselskabets projekt. Hvis Kommunalbestyrelsen godkender indstillingen, vil Forvaltningen meddele kolonihaveforbundet, at der ikke længere er planer om at flytte HF Ermelund.

Myndighedsbehandling

Der har der været en lang og kvalitativ forhåndsdialog om mange af de nødvendige tilladelser, der skal til for at realisere projektet. Der er dog fortsat behov for at Forsyningsselskabet redegør for detaljerne om det ønskede projekt. De nye greb er derfor også dem, der indeholder den største behov for myndighedsmæssige udredning. Dette gælder fx udledningstilladelser fra Actiflo-anlæggene.

Lokalplan 267 og miljørapport

Der er godkendt lokalplan (267) med tilhørende miljørapport. Disse blev udarbejdet på baggrund af det projekt der forelå på daværende tidspunkt. Idet det nye projekt er væsentligt anderledes på en række punkter, skal det afklares om projektet er lokalplanpligtigt eller om projektet vil kunne godkendes via dispensationer fra eksisterende plangrundlag. På det foreliggende grundlag, er det Forvaltningens vurdering, at der vil kunne ske godkendelse via en række dispensationer. Flere af disse vil uden tvivl forudsætte forudgående orientering iht. Planlovens regler, og altså skabe mulighed for at høre bl.a. de omboendes kommentarer, inden endelig stillingtagen til dispensationerne. Dette gælder f.eks. spørgsmålet om ligbærerbroen. Visse dispensationer vil ligeledes uden tvivl kunne påklages iht. Planlovens regler, men klager iht. dispensationer fra gældende lokalplan har som udgangspunkt ikke opsættende virkning. Der vil formodentlig også i en opdateret miljørapport skulle indarbejdes nye planmæssige betingelser, på baggrund af de meddelte dispensationer.

VVM

Den VVM-tilladelse, som Kommunalbestyrelsen meddelte i 2017 udløb i december 2020, da en tilladelse skal være taget i brug indenfor 3 år.

Forsyningsselskabet har inden VVM-tilladelsens udløb i december 2020 søgt om at forlænge den eksisterende VVM-tilladelse. Forvaltningen har meddelt Forsyningsselskabet, at en afgørelse ikke kan træffes indenfor fristen på 90 dage pga. ændringerne i nærværende sag. Såfremt Forsyningsselskabet ønsker at projektere det oprindeligt ansøgte projekt, vil kommunen genoptage sagsbehandlingen. Indtil da afventer Kommunalbestyrelsen en ny ansøgning efter miljøvurderingsloven.

Med det justerede projekt kan det oprindelige projekt være ændret så væsentligt, at der er behov for, at ændringerne bliver underkastet en VVM-proces, hvor ændringerne miljøkonsekvensvurderes i en opdateret VVM-rapport samt ny VVM-tilladelse. Den nye VVM-proces tager udgangspunkt i gældende lovgivning, herunder Natura 2000 og Vandområdeplaner,

samt beskriver og vurderer projektets nye elementer, f.eks. actiflo-rensning, udledning til Lyngby Sø og udledningen via udløbet ved grøften ved Arnes Mark til Mølleåen.

En VVM-proces varer normalt omkring et år. Forvaltningen vurderer, at det kan rummes indenfor den tidsplan, Forsyningsselskabet har præsenteret, såfremt en ansøgning sendes til kommunen så hurtigt som muligt, og Kommunalbestyrelsen beslutter, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering (VVM) for projektet.

Udledningstilladelse

Vandområderne, hvortil projektet skal udlede (Lyngby Sø og Mølleåen), er i ikke god tilstand. Tilstanden for Mølleåen er ukendt og Lyngby Sø er i dårlig tilstand. Når et vandområde er i dårlig tilstand, kan myndigheden, jf. Bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (BEK nr. 449 af 11/04/2019) § 8, kun træffe afgørelse om udledning, hvis udledningen ikke medfører en forringelse af vandområdets tilstand og ikke er til hinder for opfyldelse af fastlagte miljømål målopfyldelse. Når der skal udledes regnvand til Lyngby Sø, kan der derfor blive behov for kompenserende tiltag fx for fosfor, der er omfattet af et fastlagt miljømål. Forvaltningen ser positivt på muligheden for at give udledningstilladelsen, efter forudgående tillæg til spildevandsplanen med dertilhørende miljøkonsekvensrapport. Københavns Kommune har benyttet Actiflo i Emdrup Sø i mere end 20 år (søvand), og Furesø Kommune har et Actiflo-anlæg på Stavnsholt Renseanlæg på udløbet til Furesøen (spildevand). Der findes eksisterende Actiflo-anlæg i udlandet, der ligesom de foreslåede anlæg i Lyngby, kun behandler regnvand.

Afkobling af tagvand fra private matrikler

Miljømålene kan ikke opfyldes fuldt ud, uden at der enten afkobles tagvand fra private matrikler i projektets kloakoplande, eller at fælleskloakken opgraderes. Der tages med denne sag ikke stilling til, hvilken af disse løsninger, der skal vælges, men det er et helt centralt udredningspunkt for Forsyningsselskabet at tilvejebringe et robust beslutningsgrundlag for dette ifm. udarbejdelsen af projektforslaget. De omkringliggende kommuner benytter i tiltagende grad afkobling af private matrikler via påbud som et værktøj til at opnå mest miljø for pengene. Lyngby-Taarbæk Forsyning søger de løsninger som er samfundsøkonomisk bedst til at nedbringe udledning af spildevand, og Kommunalbestyrelsens skal på sigt tage stilling til hvor stor en del af de private matrikler, der bør afkobles på baggrund af et beslutningsgrundlag med en samfundsøkonomisk analyse. Forvaltningen anbefaler, at Kommunalbestyrelsen først tager stilling til afkobling på et strategisk niveau, og ikke kun på projektniveau, og anbefaler derfor Kommunalbestyrelsen at anmode Forsyningsselskabet om at tilvejebringe et beslutningsgrundlag, der opstiller både fordele og ulemper, samt illustrerer igennem en tids- og procesplan, hvordan og med hvilken tidshorisont eventuelle påbud kan implementeres.

Statslige myndigheder

Der bliver behov for en dispensation iht. Naturbeskyttelsesloven for fredningen samt dispensation fra Museumsloven for fortidsmindet. Lyngby-Taarbæk Forsyning har haft en indledende positiv dialog med Slots- og Kulturstyrelsen. Det kommunale fredningstilsyn vurderer, at projektet har fornuftige muligheder for at få den nødvendige dispensation fra Fredningsnævnet. Fredningsnævnet vil formentlig gerne se Fæstningskanalen opretholde sin funktion som spredningskorridor, f.eks. i Kanalparken. Det er til videre udredning, hvordan dette kan opnås.

Fremtidssikring og robusthed overfor skærpede krav

Det er forvaltningens vurdering, at der udestår en fælles vurdering mellem Forsyningsselskabet og Kommunen af, hvordan projektet kan forberedes, så det er robust overfor kommende skærpede krav. Der kommer nye forslag til vandplaner i foråret 2021 og kommende krav kendes ikke, Bæredygtighedsstrategien sætter ambitiøse mål for overløb, der er en ny spildevands- og skybrudsplan under udvikling, der sandsynligvis vil integrere serviceniveauafstættelse efter nye regler og Forsyningsselskabet arbejder på en ny strategi.

Der gælder en ny lov fra 1. januar 2021, der tydeligt giver hjemmel til, at forsyningsselskaberne må udføre anlæg til et højere serviceniveau end standarden. Forvaltningen og Forsyningsselskabet har i et forprojekt sandsynliggjort, at det kan betale sig at sikre det centrale Lyngby til et lidt højere niveau.

Forvaltningen anbefaler, at der foretages en vurdering af, om det centrale Lyngby skal klimasikres til et højere serviceniveau end den standard, der er minimum efter reglerne. Standarden er, at der ikke sker oversvømmelse fra fælleskloakkerne oftere en hvert 10. år og fra regnvandskloakkerne hvert 5. år. Det højere serviceniveau indskrives i spildevandsplanen. Forsyningsselskabet skal udføre nye spildevandsanlæg i overensstemmelse hermed. Et højere serviceniveau skal være det samfundsmæssigt optimale. Forsyningsselskabet skal samtidigt vælge den løsning, der er økonomisk optimal for selskabet. Kommunen kan selv beregne det samfundsmæssigt optimale niveau eller bede Forsyningsselskabet om at beregne det. Den delegering skal fremgå af spildevandsplanen. En ændring i serviceniveau vil give anledning til ændringer i projektet.

I praksis skal Kommunalbestyrelsen vedtage et tillæg til den aktuelle spildevandsplan, da en ny spildevandsplan forventeligt ikke er færdig før tidligst i 2022. Kommunalbestyrelsen skal i forvejen vedtage et tillæg til en ny spildevandsplan for at give hjemmel til nye udledningpunkter.

Ny udformning af Kanal Stien

Når der er meget vand i kanalen ved Cirkuspladsen og i den underjordiske kanal i Kanalparken vil der løbe regnvand på overfladen i området mellem Toftebæksvej og Hovedgaden. Det skal bl.a. afklares, hvor ofte cykelstien må oversvømmes og hvilket beredskab der skal igangsættes når det sker, om der sker nedsivning af salt regnvand, om grundvandstigninger vil påvirke funktionen, hvordan forbindelserne på tværs kan opretholdes, og hvordan der kan skabes rekreativ værdi i et område, der flere gange om året er vådt.

Anlægsøkonomi

Forsyningsselskabets seneste estimat for projektretningen, som Kommunalbestyrelsen godkendte i maj 2019, er 1,27 mia. DKK. Det justerede projekt vurderes til at være 340 mio. DKK billigere, med en udgift på 930 mio. DKK.

Økonomi for borgerne

Projektet takstfinansieres og betales dermed af vandforbrugerne i kommunen. På Teknik- og Miljøudvalgsmødet d. 10. juni 2020 præsenterede Forsyningen de kommende års takststigninger. Her var Klimatilpasning af det centrale Lyngby (Fæstningskanalen) indeholdt med 426,4 mio. i perioden 2020-2026. I forbindelse med afrapportering af Projektforslaget vil der være et mere retvisende totalbudget for anlægsarbejderne, og når det forelægges for Kommunalbestyrelsen vil det blive ledsaget af en beskrivelse af takstpåvirkningen ift. anlægstiden og Kommunalbestyrelsen forventes at give retning til hvordan tidsplanen herunder hensyntagen til de øvrige anlægsprojekter i områderne skal prioriteres.

Tidsplan og videre forløb

Forsyningsselskabet forventer at have et projektforslag for den del af projektet der ligger nord for S-banen klar til sommer. Projektforslaget forventes at kunne forelægges Kommunalbestyrelsen til godkendelse i anden halvdel af 2021. Forsyningsselskabet forventer, at det samlede projekt kan anlægges på ca. ti år. Forvaltningen og Forsyningsselskabet vil arbejde på, at arbejdet i f.eks. Kanalparken koordineres tæt.

Bæredygtighed

Klimatilpasning af det centrale Lyngby bidrager til bæredygtighedsstrategiens mål 2b om at reducere overløb af spildevand til naturen og mål 2c om at sikre mod oversvømmelse. Anlægget forventes at have en lang levetid. Regnvandet

renses og ledes til sø- og åsystemet og kan medvirke til forbedring af vandområderne i stedet for at indgå i udledning direkte til Øresund gennem spildevandsanlægget. Der vil dog skulle ske en kontinuerlig pumpning af regnvand, som kræver et energiforbrug. Der tilsættes stoffer under rensningen, hvilket kan give et øget ressourceforbrug, men ressourceforbruget og genanvendelsesgraden er der ikke redegjort for endnu.

Lovgrundlag

Miljøbeskyttelsesloven (spildevandsplanen).

Økonomi

Der er med nærværende sag ikke en ny direkte udgift for Lyngby-Taarbæk Kommune, men der henvises til afsnittet om "Økonomi for borgerne", da Forsyningens projekt takstfinansieres.

Langs Fæstningskanalen, og særligt i Kanalparken, vil der være behov for at lave kommunale investeringer for at sikre, at Forsyningens projekt afsluttes med velfungerende byrum. Kommunalbestyrelsen har allerede afsat midler i tre puljer, hvorfra der kan komme bidrag til disse investeringer.

Der er afsat 15,9 mio. kr. til Byrumsforskønnelse, Kanalvejspark.

Der er afsat 5,0 mio. kr. på anlæg til en visionsproces, der skal sikre at Kgs. Lyngby vedbliver at være en attraktiv by at bo i, samt at Kgs. Lyngby bevarer sin position som det førende handelscentrum nord for København. Der er desuden afsat yderligere 8,4 mio. kr. til gennemførelse af de projekter, der affødes af visionsprocessen. Indsatsen finansieres af restbudget vedrørende byggemodning og salg af Kanalvej. Dog er der allerede besluttet at bruge midler til Benny Andersen bypark.

På projektet Letbane-Byrumsforskønnelse mellem Lyngby Hovedgade/Kanalvej er der et budget på 11,052 mio. kr. i 2021-2025 Anlægsprojektet skal ses i sammenhæng med planerne for linjeføringen af letbanen på Klampenborgvej, som frem til Kanalvej lukkes af for øvrig biltrafik.

Forvaltningen vender tilbage med et projektforslag inkl. økonomi for byrummene langs Fæstningskanalen, når Forsyningens projektforslag og resultatet af pærelleopdraget foreligger.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler pkt. 1-2.

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1 og 3.

Beslutning

Byplanudvalget, den 17. marts 2021

Ad 1) Delvist anbefalet, idet Lyngby-Taarbæk Forsyningens forslag til retning for "Klimatilpasning af det centrale Lyngby" anbefales til Lyngby-Taarbæks Forsyningens bestyrelse.

Ad 3) Anbefales, idet det præciseres, at byrummene omkring delstrækning A-F i udgangspunktet er en kommunal opgave.

Udvalget ser scenarierne indgå som et hele i visionsplanen for Kgs. Lyngby, samt at der i tilrettelæggelsen sikres sammenhængende æstetik i byrummene.

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Afstemning om det reviderede ad 1):

Ad 1) Delvist anbefalet, idet Lyngby-Taarbæk Forsynings forslag til retning for ”Klimatilpasning af det centrale Lyngby” anbefales til Lyngby-Taarbæks Forsynings bestyrelse.

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

Imod: 1 (Ø)

Ø stemmer imod, idet vi ikke anser projektet i Fæstningskanalen for at tilføre den fredede kanal og omgivelserne et positivt udtryk.

Ad 2)

Ændringsforslag fra C:

Afvist. C ønsker, at Forsyningen udarbejder en teknisk analyse for muligheden for at forhøje serviceniveaue i KALC-projektet. Sagen ønskes forelagt i 2. kvartal 2021.

Afstemning:

For: C (4)

Imod: F (1), A (1), Ø

Mindretallet stemmer imod, da der ønskes et beslutningsgrundlag vedr. både forhøjelse af serviceniveaue og en afkobling af tagvand.

Bilag

Status for projektet, LTF-notat

Byrumbilag A - synergi og udfordringer

Byrumbilag B - principper

Præsentation, LTF

Punkt 3: Anlægsbevilling - Udvidelse af Lundtoftegårdsvej og lukning af Kornagervej (Beslutning)

05.01.25-G01-13-20

Resume

Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune besluttede den 31. august 2017 at indgå aftale om tilkøb for udvidelse af Lundtoftegårdsvej med ét ekstra kørespor og i den forbindelse lukning af Kornagervej, for at forbedre trafikafviklingen i forbindelse med etablering af letbanen. Tilkøbet skal udmøntes i 2021 og med denne sag anmodes om anlægsbevilling til at kunne gennemføre projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling på 14.261.300 kr., der finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til "ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej, fortov afvanding"
2. der gives en anlægsbevilling på 1.476.100 kr., der finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til "Lukning af østlig vejadgang Kornagervej/klampenborgvej".

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 31. august 2017 at indgå aftale om tilkøb for udvidelse af Lundtoftegårdsvej med 1 ekstra kørespor og i den forbindelse lukning af Kornagervej, for at forbedre trafikafviklingen i forbindelse med etablering af letbanen. Krydset ved Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej er tidligere blevet udpeget som en trængselsplet af Vejdirektoratet. For at mindske trængslen i krydset vil etablering af et ekstra kørespor og lukning af Kornagervej være med til at gøre krydset mere simpelt og dermed forbedre fremkommeligheden i området.

Det ekstra kørespor på Lundtoftegårdsvej og lukningen af Kornagervej bliver etableret af Hovedstadens Letbane.

Tilkøbsaftalen beløber sig samlet til 13.200.000 kr. (2013-priser). Tilkøbsaftalen dækker justeret vejforløb på Lundtoftegårdsvej, etablering af signalanlæg ved den nye adgangsvej til Ferrari og Zleep Hotel samt etablering af en venstresvingsbane på Klampenborgvej for at forbedre indkørsel til Agervang når Kornagervej lukkes. Aftalen prisfremskrives med det statslige reguleringsindeks for anlæg. Ved anvendelse af dette anlægsindeks betyder prisfremskrivning til 2021-priser, at anlægget beløber sig til 14.788.137 kr. ekskl. moms.

I henhold til den politiske beslutning fra 31. august 2017 er aftalekomplekset mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Hovedstadens Letbane blevet underskrevet primo 2021.

Tilkøbsaftalen mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Hovedstadens Letbane udmøntes i 2021. Der skal derfor ske bevilling af det samlede beløb i henhold til den politiske beslutning og den indgåede tilkøbsaftale.

Budgettet til udvidelse af Lundtoftegårdsvej og lukningen af Kornagervej er finansieret ved omprioritering af kommunale anlægsmidler fra projektet "ombygning af kryds Rævehøjvej/Lundtoftegårdsvej, shunt Lundtofte, Cykeltunnel" idet shunt udgår. Dette fremgår af Kommunalbestyrelsens beslutning den 31. august 2017.

Lovgrundlag

Letbanelovens § 4, stk. 3, hvorefter kommunerne i letbaneregi har mulighed for at indgå tilkøbsaftaler.

Social- og indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner"

Økonomi

I forhold til udvidelse af Lundtoftegårdsvej er der afsat 15.737.400 kr. i budgettet. Det samlede budget er opdelt i to separate anlægsprojekter et projekt vedrørende "Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej" (14.261.300 kr.) og anlægsprojektet vedrørende "Lukning af østlig vejadgang Kornagervej/klampenborgvej" (1.476.100 kr.). Begge projekter er en del af den samme tilkøbsaftale med Hovedstadens Letbaneselskab. Forvaltningen beder derfor om bevilling til gennemførelse af anlægsarbejderne, idet anlægsarbejderne udføres af Hovedstadens Letbaneselskab.

Der søges bevilling til de forventede udgifter på 14.261.300 kr. vedrørende "Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej" og 1.476.100 kr. vedrørende "Lukning af østlig vejadgang Kornagervej/klampenborgvej" finansieret af det afsatte budget i 2021.

Tilkøbsaftalen er indgået i 2013-prisniveau. Der er en difference mellem det prisfremskrivningsindeks der anvendes i alle Letbane tilkøbsaftaler (statens anlægsindeks), og det kommunen i øvrigt anvender til at fremskrive budgetterne (KL-prisfremskrivning).

Prisfremskrivningen af tilkøbsaftalen beløber sig til 14.788.137 kr., hvilket er 949.263 kr. under kommunens afsatte budget. Der er dog en usikkerhed i tilkøbsaftalen, der betyder at projektets budget ikke bør reduceres. Tilkøbsaftalen beror på forudsætninger om udgifter til afvandringsforanstaltninger, der kan blive dyrere end forventet. I fald at det bliver nødvendigt at justere tilkøbsaftalen, så det samlede budget ikke kan holdes, vil der blive fremlagt en ny sag herom.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Afstemning om den samlede indstilling:

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

Imod: Ø (1)

Ad 1-2) Anbefalet.

Ø tager forbehold for finansieringen.

Bilag

Tilkøb Lundtoftegårdsvej sideudvidelse og lukning af Kornagervej - Teknisk notat

Punkt 4: Råden over vej til opstilling af containere mv. i områder med parkeringsudfordringer (Beslutning)

05.14.08-G01-1-21

Resume

Teknik- og Miljøudvalget har bedt om en sag med anbefalinger til, hvordan det kan undgås at disponere parkeringspladser til containere mv. til byggeaffald i forbindelse med renoverings- og byggearbejder i områder med særlige parkeringsudfordringer. Der gives med denne sag, en redegørelse for lovgivning og nuværende praksis med myndighedsbehandling af ansøgninger om containere på vejareal samt anbefalinger til skærpelse af vilkår i områder med særlige parkeringsudfordringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. redegørelse for nuværende praksis tages til efterretning,
2. der i områder med særlige parkeringsudfordringer godkendes, at nuværende praksis anvendes, men med særlig fokus på vurdering af parkeringsforholdene i området, om løsningen medfører øget trafik, samt skærpede vilkår som spærretid for tilkørsel og afhentning.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalgets godkendte den 11. november 2020 "Anmodningssag om Taarbæk Kirkeplads - spærring af ca. 10 parkeringspladser". Med sagen besluttede udvalget, at forvaltningen skulle fremlægge anbefalinger til, hvordan det kan undgås at disponere parkeringspladser til containere mv. i forbindelse med renoverings- og byggearbejder i områder med særlige parkeringsudfordringer. Teknik- og Miljøudvalget besluttede desuden den 13. januar 2021, at der skulle forelægges en sag vedrørende en revision/opdatering af retningslinjer for håndtering af byggeaffald fra husejere ligeledes i forhold til at undgå placering af containere og lignende med byggeaffald på vejareal.

Lovgivning og nuværende praksis med myndighedsbehandling af ansøgning om containere på vejareal

I henhold til gældende lovgivning kræver det vejmyndighedens forudgående tilladelse til opstilling af containere, mandskabsfaciliteter og andet materiel på offentlig vej og private fællesveje. Vejmyndigheden kan endvidere kræve containere mv. fjernet, såfremt de er opstillet uden tilladelse eller står til fare for trafikanterne.

I henhold til delegationsplanen for Teknik- og Miljøudvalget er det forvaltningen, der giver tilladelser eller afslag i overensstemmelse med gældende lovgivning mv. Forvaltningen behandler derfor alle ansøgninger om opstilling af containere administrativt.

Forvaltningen behandler årligt ca. 300 ansøgninger om opstilling af containere og andet materiel. Derudover opstilles yderligere ca. 25 % uden ansøgning og tilladelse fra kommunen. Hvis forvaltningen får henvendelse om ulovlig opstillet containere, bliver denne besigtiget og enten lovliggjort eller krævet fjernet, såfremt den står til fare for trafikanterne. Forvaltningen modtager ikke mange klager over lovlig opstillede containere. Tidsrummet for opstilling af containere forsøges begrænset, således at der ikke står fyldte eller tomme containere og fylder op. Det gennemsnitlige tidsrum der gives tilladelse til er tre uger til opstilling af containere.

Der ansøges ofte om tilladelse til benyttelse af vejareal i forbindelse med en byggetilladelse. Byggetilladelse omfatter forhold på ejendommen, og de kan ikke behandle forhold på vejareal, men der henvises til kommunens hjemmeside om vilkår for "Benyttelse af vejareal ved bygge- og anlægsarbejde", ligesom der henvises til regler for midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter og håndtering af byggeaffald (bilag).

Som udgangspunkt skal container mv. placeres på egen grund, hvis dette ikke er muligt, kan der ansøges om at placere dem på vejareal. Forvaltningen skal i hver enkel ansøgning foretage en konkret trafikal vurdering af det ansøgte. Forvaltningen skal vurdere, om almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn, taler imod det ansøgte.

I forbindelse med en trafikal vurdering ses der blandt andet på følgende forhold ofte i dialog med ansøger:

- Mulighed for placering af container og lignende på ejendommen
- Tilkørsels- og afhentningsforhold
- Pladsforhold f.eks. til passage af køretøj og brand- og redningskøretøj
- Trafikafvikling, herunder bustrafik
- Trafiksikkerhed
- Hensynet til fodgænger og cyklister
- Hensynet til skoletrafik
- Andre muligheder for materiel (mindre container eller bigbags) og placering, herunder vurdering om det medfører ekstra kørsel
- Afmærkning og skiltning evt. efter samtykke med politiet
- Nabo- og parkeringsforhold (disponering af parkeringspladser)
- Muligt for at indgå privatretlige aftaler, enten på kommunal ejet ejendom eller privat ejendom.

En tilladelse gives på en række vilkår; bl.a. om retablering af skader på vejareal og vejudstyr, opsætning af skiltning- og afmærkning, renholdelse af vejareal, ligesom der også kan stilles krav om spærretider for tilkørsel og afhentning af hensyn til trafikafvikling eller af hensyn til trafiksikkerhed for skoleelever.

Hvis det ikke er muligt at placere container mv. på ejendommen, er det i de fleste tilfælde muligt at give tilladelse til at benytte vejareal i nærheden af ejendommen, således at der ikke skal ske kørsel med jord og byggeaffald mellem ejendom og container. Forvaltningen giver ofte tilladelse til placering af container mv. i parkeringsbåse, da disse i forvejen er disponeret til parkering. En container i parkeringsbåse er således ikke til gene for trafikken.

Forvaltningen skal have en trafikal begrundelse for at give afslag. Konsekvenser ved et afslag kan være, at ansøger ikke kan udnytte en byggetilladelse. Forvaltningen kan ikke love at give en tilladelse til placering af container mv. på vejareal, men i de tilfælde, hvor kommunen giver en tilladelse, så vil kommunen være med til at sikre en hensigtsmæssig placering.

Tilladelser i områder med særlige parkeringsudfordringer

I områder med særlige parkeringsudfordringer som Taarbæk, Bondebyen og rækkehuskvarterer, er der ofte afmærket parkeringspladser på vejareal. Derfor kan det være en udfordring at finde plads til container på vejareal, uden at denne optager en parkeringsplads eller er til gene for trafikken.

En mulighed kan være, at der i større grad anvendes mindre containere eller bigbags som muliggør placering på egen grund. Fordelen er, at de måske kan placeres på egen grund, og ulempen er, at mindre containere og bigbags skal tømmes oftere. De skal stadig hentes med en lastbil med kran, hvilket medfører ekstra lastbilkørsel, som skal vurderes i forhold til trafikken og f.eks. skoleveje.

En anden mulighed er, at der indgås privatretlige aftaler om placering af container på privat areal eller fællesarealer (ikke vejareal). Fordelen er, at containeren ikke placeres på vejareal, og ulempen er, at containeren skal placeres et stykke fra ejendommen, således at der skal ske kørsel med jord og byggeaffald mellem ejendom og container.

I forhold til at indgå aftaler om placering af container på kommunalt ejet område har forvaltningen undersøgt muligheden i Taarbæk, i forbindelse med klage over container placeret på parkeringsplads på Edelslundsvej. Alle kommunens arealer er gennemgået (bilag), og det er forvaltningens vurdering, at der ikke umiddelbart er muligheder for at opstille containere til byggeaffald på kommunale arealer i Taarbæk.

Hvis der skal gives tilladelse til container på vejareal i område med særlige parkeringsudfordringer anbefales, at nuværende praksis anvendes, men med særlig fokus på vurdering af parkeringsforholdene, om løsningen medfører øget trafik samt skærpede vilkår som spærretid for tilkørsel og afhentning.

Information- og kommunikative tiltag

På kommunens hjemmeside er der information om, at containere som udgangspunkt skal opstilles på egen grund, hvis dette ikke er muligt, kan der ansøges om, at containeren placeres på vejareal. Der er angivet, hvordan der skal søges, og der er særlig information om byggearbejde i Taarbæk.

Andre kommuner har mere information på deres hjemmeside. Københavns Kommune har udarbejdet "Betingelser for opstilling af materiel 2020" og Frederiksberg Kommune har udarbejdet "Vejledning i råden over vejareal", som omfatter mere end blot containere.

Forvaltningen har, i regi af 4-kommunesamarbejdet, sammen med Gentofte, Gladsaxe og Rudersdal Kommuner udarbejdet en vejledning til brug for offentlige tilgængelige arealer "Skal du bruge et areal i kommunen? - en vejledning for borgere, brugere og erhvervsdrivende" som blandt andet omfatter vejledning og vilkår i forbindelse med opsætning af container og meget andet. Denne vejledning ligger tilgængelig på Gentofte og Gladsaxe kommunes hjemmeside (bilag).

Forvaltningen vil opdatere denne vejledning og lægge den på kommunens hjemmeside, men indtil da suppleres informationen på kommunens hjemmeside med de almindelige vilkår som forvaltningen stiller i forbindelse med opsætning af containere.

Lovgrundlag

Lov om offentlig vej §80 og Lov om private fællesveje §66 kræver det vejmyndighedens tilladelse til

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Afvises, idet udvalget beder forvaltningen belyse en revideret ordning med overgang til brug af big bags i tæt bebyggede områder samt fast praksis om kortvarig containeropstilling, der som udgangspunkt kun kan gives for en tre ugers periode.

Bilag

LTK-hjemmeside: Regler om benyttelse af vejareal til bygge- og anlægsaktivitet m.v

Notat om mulighed for opstilling af container på kommunale arealer

Vejledning i brug af offentligt tilgængelige arealer, 4-K-samarbejdet

Punkt 5: Ansøgning om råden over parkeringspladsen ved Trongårdsskolen (Beslutning)

05.00.00-G01-10-21

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har fået en forespørgsel fra ELF Developments entreprenør HHM A/S om at etablere en skurby, førstehjælps station og container til materialeopbevaring på ¼ af parkeringspladsen ved Trongårdsskolen på Trongårdsvej. Parkeringsarealet er tiltænkt brugere af skole, børnehave samt beboere i området, men parkeringsmulighederne har været udfordret grundet håndværkeres brug af arealet. En imødekommelse af ELF's ønske vil kunne medvirke til at regulere anvendelse af arealet af andre, og forvaltningen forventer, at det trods en umiddelbart indskrænkning af parkeringsmuligheder for skole m.fl. alligevel vil medvirke til en bedre regulering af forholdene så længe, at der bygges i området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives tilladelse til råden over ¼ af parkeringspladsen med de beskrevne betingelser,
2. der gives en indtægtsbevilling til lejeindtægter fra parkeringspladsen på 0,1 mio. kr. i 2021 under aktivitetsområdet Vej og Park.

Sagsfremstilling

Parkeringspladsen ved Trongårdsskolen på Trongårdsvej er udelukkende etableret til brug for lærerparkering samt forældre, der følger deres barn/børn til skole eller institution.

Kommunen har i november 2020 modtaget en forespørgsel fra ELF Developments entreprenør, HHM A/S, om at etablere en skurby, førstehjælps station og container til materialeopbevaring på halvdelen af parkeringspladsen ved Trongårdsskolen på Trongårdsvej. Kommunen har i december 2020 givet afslag på forespørgslen for at fastholde parkeringspladser til lærere og forældre samt ud fra et hensyn til, at det skal være en trafikikker skolevej uden tung trafik ved skole og børnehave. Derudover er der fokus på byggestøj og hensynet til naboer, der jævnligt henvender sig til kommunen.

På nuværende tidspunkt er der mange håndværkere, der benytter parkeringspladsen fra kl. 7 om morgenen til parkering af deres private biler. Lærerne og forældrene har dermed haft udfordringer med at finde parkeringspladser i området. Kommunen har italesat problemet overfor ELF Developments og HHM A/S og anmodet dem om ikke at parkere på parkeringspladsen, men det har desværre ikke hjulpet.

På baggrund heraf, vil HHM iværksætte følgende tiltag for at sikre, at parkeringspladser friholdes til omkringliggende naboer:

- Området indhegnes, hvorpå der vil blive skiltet med, at øvrig P-plads udelukkende er for beboere og omkringliggende institutioner samt med henvisning til, at håndværkere skal parkere på ELF's arealer / inde på byggepladsen.
- HHM etablerer en midlertidig overkørsel fra ELF's matrikel, så al trafik sker via den nye bebyggelse, når skurbyen mv. er opsat. Dvs. der vil ikke være leverancer til byggepladsen via parkeringspladsen.
- Der etableres ikke låger i hegnet mod øvrige P-pladser, dette netop for at hindre adgang og parkering herfra.
- HHM runder sender en generel skrivelse til alle involverede parter i projektet omkring brugen og adgangen til det ansøgte areal.
- HHM vil løbende lave stikprøvekontrol, ift. om håndværkere og samarbejdspartnere anvender P-pladsen. Dette vil også indgå som punkt på hhv. HHM's egne byggemøder og bygherremøde mellem ELF og HHM.

Revideret ansøgning om p-areal

ELF Developments og HHM A/S har sendt en revideret ansøgning om råden over ¼ af parkeringsarealet frem til udgangen af 2021. I ansøgningen har HHM A/S reduceret arealet til ¼ del af parkeringspladsen til skurby samt, at adgang til skurbyen vil ske via byggepladsen og ikke via Trongårdsparken, så de ikke kører forbi skolen. Kørselsrute til skurbyen er markeret med sort på kortudsnit (bilag). ¾ af parkeringspladsen er forbeholdt skole, børnehave, beboere og øvrige aktører i området. HHM A/S vil sætte skilte på hegn og instruere håndværkere m.fl. i at anvende P-pladser på ELF Developments færdigbyggede matrikler syd for Poul Fennebergs Allé.

Løbende orientering af skole, børnehave og grundejerforening

Ved tilladelse til ELF Developments og HHM A/S' råden over parkeringsplads vil forvaltningen holde skole, børnehave og grundejerforening orienteret løbende forud for tilladelse og ved eventuelle ændringer i de praktiske forhold. Da det er et kommunalt areal på privat grund, kan forvaltningen udleje arealet på lige fod med cirkuspladsen. Udlejen fordrer, at lejer passer på arealet, lægger en garanti i form af depositum og afleverer det i samme stand som modtaget. Evt. henvendelser vil føre til tilsyn med forholdene og blive besvaret i samarbejde med HHM A/S.

Forvaltningen indsætter beføjelser i tilladelsen, der giver kommunen retten til at opsigte tilladelsen for råden over parkeringsarealet samt få fjernet skurbyen for HHM A/S' regning, hvis HHM A/S ikke efterlever bestemmelserne i tilladelsen. Forvaltningen har dog en forventning om, at ELF Developments og HHM A/S lever op til beføjelserne, så lærere og forældre får bedre parkeringsforhold på trods af skurbyen.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af ovenstående samt i forsøget på at imødekomme alle parter, at der gives tilladelse til råden over ¼ af parkeringspladsen med de beskrevne betingelser.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje, lov om private fællesveje og færdselsloven.

Social- og indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner"

Økonomi

Ift. udlejning af parkeringspladsen på Trongårdsvej ved Trongårdsskolen kan der være tale om udlejning til privatpersoner eller virksomheder. Ved udlejning gælder samme betingelser som ved udlån med hensyn til reetablering, skiltning og afspærring m.v. Herudover betaler man som lejer leje af arealet.

Lejeindtægt ved udlejning af ¼ af parkeringspladsen på Trongårdsvej ved Trongårdsskolen forventes at udgøre 2.600 kr. pr. uge, idet beløbet først fastsættes i forbindelse med, at tilladelsen til råden over arealet gives.

Forvaltningen foreslår at give en indtægtsbevilling på aktivitetsområdet Vej og park på 0,1 mio. kr. Såfremt lejen i udlejningskontrakten afviger fra den bevilligede indtægt vil forvaltningen foreslå, at dette indarbejdes som en teknisk korrektion i forbindelse med den politiske behandling af 2. Budgetopfølgning.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer i afrundet beløb:

Indsats	Udvalg / Aktivitetsområde	2021	2022	2023	2024	2025	Varig?
Udlejning af parkeringsareal	Teknik- og Miljøudvalget / Vej og	-99	0	0	0	0	Nej

park

I alt (kassen) -99 0 0 0 0 Nej

(2021 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Kortudsnit - kørselsrute til skurbyen

Punkt 6: Borger- og virksomhedsinddragelse om kollektiv trafik (Beslutning)

13.05.00-G01-7-20

Resume

I forlængelse af Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 2. december 2020 af implementeringsplan for principper for busnettet fremlægges nu tre scenarier (med tilhørende økonomi) for borger- og virksomhedsinddragelsen i forbindelse med det kommende busnet 2025. Det skal besluttes, hvilket af de tre scenarier, der skal arbejdes videre med.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget beslutter, hvilket af de tre scenarier med tilhørende økonomi, der skal arbejdes videre med i forbindelse med borger- og virksomhedsinddragelse om busnet 2025.

Sagsfremstilling

I forlængelse af Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 2. december 2020 om implementeringsplan for principper for busnettet, har forvaltningen udarbejdet tre mulige scenarier for borger- og virksomhedsinddragelse med tilhørende økonomi.

For at øge fokus på den kollektive trafik samt søge at tiltrække flere brugere, kan der - i forbindelse med de kommende års arbejde med tilpasning af busnettet til letbanen – bl.a. arbejdes med følgende områder:

- Borgerinddragelse i forbindelse med planlægningen af busnet 2025
- Fremme af brugen af den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk, herunder koblingen af bustrafikken med den fremtidige letbane og de eksisterende banestrækninger
- Mobility Management i forhold til virksomheder i kommunen. Mobility Management er en samlet tilgang til at arbejde med medarbejdernes måde at transportere sig til, fra og på arbejdspladsen.

Kommunalbestyrelsen har den 26. november 2020 godkendt retningsgivende principper for det fremtidige busnet i kommunen.

På baggrund af disse principper er der udarbejdet en implementeringsplan for det videre arbejde, med henblik på at tilrettelægge busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune således, at der sikres brugerne den bedst mulige sammenhæng af den kollektive transport på tværs af bus, tog og den kommende letbane. Implementeringsplanen blev godkendt på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 2. december 2020.

Blandt de fem godkendte retningsgivende principper for det videre arbejde med bustrafikken i kommunen har princip 4 og 5 følgende budskab:

4. Gør den kollektive trafik mere attraktiv gennem gode skifteforhold og synlig trafikinformation (bl.a. bedre cykelparkeringsforhold, sikring af last mile mm.).
5. Der arbejdes for at skabe ejerskab til busbetjeningen lokalt, både hos borgere og virksomheder.

Med fokus på princip 4 og 5 ser forvaltningen følgende tre scenarier for det videre arbejde med borger- og virksomhedsinddragelse:

Scenarie	Beskrivelse	Forventet økonomisk udgift /ressourcer
1	<p>Traditionel høring via kommunens hjemmeside:</p> <p>Der arbejdes med borgerinddragelse via kommunens hjemmeside, hvor forvaltningens/Movias forslag til nyt busnet 2025 lægges i offentlig høring i 2022/2023.</p>	<p>Det forventes at der vil kunne findes ressourcer hertil i forvaltningen</p> <p>Anslået udgift: ingen</p>
2	<p>Traditionel høring kombineret med en følgegruppe:</p> <p>Forvaltningen foreslår, ud over den elektroniske høring (i scenarie 1), at supplere med en grundlæggende involvering med en følgegruppe, hvor 8-12 særligt centrale interessenter (der repræsenterer vigtige institutioner, lokalområder og virksomheder i kommunen) følger planlægningen tæt fra start til slut.</p>	<p>Dette kræver tilførsel af ressourcer i form af konsulenter/rådgivere.</p> <p>Anslået udgift: 300.000 kr.</p>
3	<p>Traditionel høring, følgegruppe og Mobility Management:</p> <p>Ud over borgerinvolvering (scenarie 1 og 2) skal virksomhederne ligeledes inddrages i det kommende arbejde med busnet 2025 og den videre udbredelse af brugen af kollektiv trafik. Mobility Management er en samlet tilgang til at arbejde med medarbejdernes måde at transportere sig til, fra og på arbejdspladsen. Dette er til gavn for både trængslen, økonomien, klimaet og medarbejdernes sundhed.</p> <p>Målet med Mobility Management for virksomheder er at fremme en effektiv og bæredygtig transport, der kan nedbringe trængsel og øge den enkelte medarbejders mobilitet. Det gøres gennem kommunikation, adfærdspåvirkning, samarbejde og inddragelse. Således foreslås, at kommunen faciliterer, at private og offentlige virksomheder arbejder systematisk med at få medarbejderne til at benytte enten kollektiv transport eller cykel.</p>	<p>Dette scenarie kræver, at der ansættes en projektmedarbejder, som kan stå for processen.</p> <p>Anslået udgift: 6-700.000 kr./år. i 2-3 år.</p>

De tre fremlagte scenarier sikrer alle, at borgerne i kommunen høres om det kommende busnet – dog på forskellige niveauer.

For så vidt angår scenarie 1 lever dette op til forventningen om en formel høringsprocedure forud for beslutningen om busnet 2025. Samtidig vil høringen sikre forvaltningen viden om ønsker og prioriteter blandt de borgere, som giver deres mening til kende. Scenarie 1 understøtter således princip 5 men ikke umiddelbart princip 4 i de besluttede principper for det fremtidige busnet.

For så vidt angår scenarie 2 skabes der større mulighed for, at forvaltningen får væsentlig indsigt i prioriteter, forventninger og krav til den fremtidige busbetjening blandt borgere, institutioner og virksomheder (således understøttes princip 5. Forventningen får således bedre mulighed for, i videst muligt omfang, at indrette busdriften efter brugernes ønsker og behov. Scenariet vil således, i begrænset omfang, gøre den kollektive trafik mere attraktiv (princip 4), men understøtter ikke i sig selv hensyn til skifteforhold og information.

For så vidt angår scenarie 3 understøttes de hensyn, der er nævnt under scenarierne 1 og 2. Gennem en direkte dialog med borgere, virksomheder og institutioner understøttes tillige muligheden for få viden og input til forbedring af skifteforhold, trafikinformation med videre. Scenariet understøtter således ønsket om, at der skabes et ejerskab til den kollektive transport. Scenarie 3 understøtter dermed de fastlagte principper 4 og 5.

De vedtagne principper ligger generelt fint i tråd med kommunens nye Bæredygtighedsstrategi, der siger at "Lyngby-Taarbæk skal være et bæredygtigt transportknudepunkt, der både udnytter potentialet i de gode kollektive transportmuligheder og imødekommer de udfordringer, transportløsningerne medfører ift. CO₂-udledning, trængsel, luftkvalitet, støj og trafikikkerhed". Øget brug af kollektiv trafik vil netop være med til at styrke den grønne omstilling og sikre en bæredygtig udvikling på kommunens transportområde, hvilket også vil have en afsmittende effekt på den fremtidige driftsøkonomi på letbanen (jo flere passagerer - jo større indtægt).

For at støtte op om Bæredygtighedsstrategien og arbejdet med den globale grønne omstilling, kan der være et stort potentiale i at arbejde mere med de kommunikative aspekter omkring anvendelse og udbredelse af den kollektive trafik i kommunens blandt både borgere og virksomheder.

Forvaltningen anbefaler, at udvalget drøfter og beslutter, hvilket af de tre scenarier, der ønskes arbejdet videre med.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Indenfor det kollektive busbudget har Teknik- og Miljøudvalget i løbet af efteråret 2020 truffet beslutninger, som medfører besparelser på busbudgettet, som er placeret på aktivitetsområdet "Trafik". Disse besparelser er:

Ændring	Til rådighed fra	Besparelse i mio. kr.
Sammenlægning af buslinje 170 og 191	Ultimo juni 2021	0,5-0,6
Udbud A19 (afventer A20 priser)	dec. 21/jan. 22	2,1

Besparselsen på 0,5-0,6 mio. kr./år for sammenlægningen af buslinje 170 og 191 er sikret fra udgangen af juni 2021. Scenarie 1 medfører ingen merudgifter, scenarie 2 medfører merudgifter på 0,3 mio. kr. og scenarie 3 medfører merudgifter på mellem 0,6 - 0,7 mio. kr. pr. år i en periode på 2 til 3 år.

Den opnåede besparelse på A19 udbuddet, hvor kommunen tilvalgte elbusser på fire kommunale linjer, er ligeledes kendt. I forbindelse med denne beslutning blev det protokolleret at: ”den opnåede besparelse på 2,1 mio. kr. anbefales overført til eventuelle ekstraudgifter i forbindelse med det igangværende udbud (A20) og at den resterende del af besparelsen bliver på aktivitetsområdet "Trafik" til at imødekomme fremtidige effektiviseringer”.

Således afhænger størrelsesordenen på denne besparelse af det kommende udbud A20, hvor priserne forventes offentliggjort i august 2021. Movia forventer, at der også bliver tale om en besparelse på udbud A20 – men kan naturligvis ikke være sikre. Såfremt A20 også medfører besparelse vil den opnåede besparelse på A19 ikke være båndlagt til A20 længere.

Den opnåede besparelse på sammenlægning af buslinje 170 og 191, samt evt. dele af besparelsen fra udbud A19 kan anvendes til ekstra ressourcer til varetagelse af opgaven med borger- og virksomhedsinddragelse i forbindelse med den kollektive trafik. Eventuelle omkostninger til de foreslåede scenarier vil kun skulle anvendes i 2-3 år.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Udsat, idet udvalget ønsker en vurdering af virksomhedernes interesse i at arbejde med Mobility Management.

Punkt 7: Natur- og anlægsprojekter samt vedligeholdelsesopgaver 2020 (Orientering)

82.00.00-P07-3-20

Resume

Forvaltningen har udarbejdet en oversigt over natur- og anlægsprojekter samt vedligeholdelsesopgaver, der er arbejdet på eller udført på kommunale ejendomme og arealer i 2020.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orientering om natur- og anlægsprojekter i 2020 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen fremlægger oversigt over projekter og opgaver udført eller arbejdet på i 2020 på følgende områder (bilag)

- Klima, miljø og natur
- Projekter og opgaver på tværs af områderne
- Veje, broer og trafik.

I oversigten er der for hvert projekt anført en række data, herunder eksempelvis budget og regnskab, entreprenør på opgaven mv. Ligeledes er anført, hvor langt det enkelte projekt er kommet i 2020. For nogle projekter har arbejdet for eksempel handlet om at afklare behov, udarbejde ideoplæg, byggeprogram og projektere, mens andre projekter har været i en udførelsesfase eller regnskabsafklæggelse.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Taget til efterretning.

Bilag

Præsentation, projekter og opgaver 2020

Punkt 8: Regnskab 2020 (Orientering)

00.32.00-A00-1-21

Resume

Kommunalbestyrelsen behandler den 8. april 2021 regnskab for 2020 med henblik på oversendelse af regnskabet til revisionen. Der skal ligeledes tages stilling til overførsler mellem regnskabsårene og kompensation af udgifter som følge af COVID-19. Med denne sag orienteres udvalget om regnskabsresultatet for 2020, overførsler og COVID-19 udgifter på udvalgets område.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regnskab 2020, overførsler fra 2020 samt foreløbig status for budget 2021 for Teknik- og Miljøudvalgets område tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I det følgende gennemgås det overordnede regnskabsresultat for 2020 på Teknik- og Miljøudvalgets område. Derudover gennemgås overførslerne fra 2020 til 2021-24. Sidst gives en foreløbig status på budget 2021 – jf. sag vedr. opdaterede styringsprincipper og skærpet økonomiopfølgning godkendt af Kommunalbestyrelsen den 8. januar 2020.

Regnskabsresultat på Service

Regnskabet viser et samlet mindreforbrug på 6,5 mio. kr. I regnskabsresultatet indgår merudgifter som følge af COVID-19 på 1,2 mio. kr. Der overføres i alt 5,8 til 2021.

I december blev der bevilliget 1,2 mio. kr. til forventede merudgifter som følge af COVID-19, og der har ikke været yderligere mer-eller mindreudgifter som følge af COVID-19 i det endelige regnskab. Trafikselskaberne er kompenseret direkte og indgår derfor ikke regnskabet.

Tabel 1: Regnskab på serviceudgifter

1.000 kr.	Vedtaget budget	Korrigeret budget	Regnskab	Afvigelse	Service Overførsler
Vej og Park	69.901	60.464	59.127	-1.337	-1.337
Trafik	54.006	45.924	44.114	-1.810	-1.810
Klima, Natur og Miljø	15.721	18.338	15.028	-3.310	-2.678
Drift i alt	139.628	124.726	118.269	-6.457	-5.825

På aktivitetsområde Vej og park er et mindreforbrug på 1,3 mio. kr., som primært kan henføres til et mindreforbrug på 0,7 mio. kr. vedrørende Arealdrift, som hovedsageligt skyldes den milde vinter i begge halvår af 2020. Derudover er der et mindreforbrug på 0,8 mio. kr. vedrørende Infrastruktur og anlæg, hvilket skyldes færre udgifter på en række puljer og uforbrugte analysemidler, kombineret med et merforbrug på Centrale puljer på 0,2 mio. kr.

På aktivitetsområde Trafik er et mindreforbrug på 1,8 mio. kr. Resultatet kan primært henføres til et mindreforbrug på parkeringsområdet på 1,5 mio. kr., som hovedsageligt skyldes merindtægter fra parkeringslicenser og et mindreforbrug overført fra tidligere år vedrørende parkeringsafgifterne. Derudover er der et mindreforbrug vedrørende lønmidler på 0,7 mio. kr., som følge af vakante stillinger. Slutteligt er der et merforbrug på 0,3 mio. kr. på busområdet som følge af merudgifter til Flextrafik ordningerne.

På aktivitetsområde Klima, miljø og natur er et mindreforbrug på 3,3 mio. kr., hvor de væsentligste mindreforbrug er sektorplanerne på 0,7 mio. kr., puljen til bæredygtighedsstrategien på 0,6 mio. kr. og de takstfinansierede områder på 0,9 mio. kr. Derudover er der en række mindre mer- og mindreforbrug på tværs af aktivitetsområdet.

Se detaljerede regnskabsforklaringer i – 'Regnskabsforklaringer' (bilag).

Serviceoverførsler samt håndtering af mer- og mindredgifter vedr. COVID-19

På serviceudgiftsområder kan der som hovedregel overføres mindreforbrug på op til 5 pct. Alt merforbrug overføres jf. økonomistyringsprincipperne. Der er enkelte undtagelser vedr. eksempelvis eksternt finansierede projektmidler og de takstfinansierede områder, som skal balancere over tid.

Der overføres et samlet netto mindreforbrug på 5,8 mio. kr. på Teknik- og Miljøudvalgets område til 2021. Det bemærkes, at 0,6 mio. kr. tilgår kassen som følge af 5 pct. rammen for overførsler til efterfølgende budgetår samt tilbagebetaling af bevillingen til indsatsplanerne for grundvandsbeskyttelse.

Tabel 3: Serviceoverførsler

1.000 kr.	Overføres til 2021	Overføres til 2022	Overføres til 2023	Overføres til 20244
Vej og park	1.337	0	0	0
Trafik	1.810	0	0	0
Klima, miljø og natur	2.678	0	0	0
Teknik- og Miljøudvalget, i alt	5.825	0	0	0

Der overføres ikke yderligere mer- og mindredgifter som følge af COVID-19 på Teknik- og Miljøudvalgets område.

Status på budget 2021 i forhold til regnskabsresultatet i 2020

Der forventes at være i balance på udvalgets område i 2021.

På aktivitetsområde Vej og park er budget 2021 0,9 mio. kr. større end regnskabsresultatet i 2020. Forskellen består primært af, at indtægtsbudgettet på de private fællesveje på 4,0 mio. kr. ophører, kombineret med en besparelse på vejbelysningen på 3,1 mio. kr.

På aktivitetsområde Trafik er budget 2021 8,5 mio. kr. højere, hvilket primært kan henføres til en budgettilførsel vedr. omlægning af bustrafikken under anlæg af Letbanen på 7,0 mio. kr.

På aktivitetsområde Klima, Natur og Miljø er budget 2021 3,3 mio. kr. højere, hvilket primært kan henføres til de forventede overførsler og et nyt budget til kystsikring på 1,4 mio. kr.

Lovgrundlag

Budget- og regnskabssystem for kommuner.

Økonomi

Overførslerne indarbejdes på baggrund af beskrivelserne i regnskabsforklaringerne. Kommunalbestyrelsen behandler overførslerne den 8. april 2021.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Taget til efterretning.

Bilag

Regnskabsforklaringer

Punkt 9: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

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

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Modernisering af vejbelysning i Bondebyen
- Anlægsbevilling - Åbning af arealer efter det tidligere havecenter ved Frieboeshvile
- Ansøgning om dispensation fra vejbyggelinje
- Orientering om Program for veje
- Iltning af Furesøen - ny aftale med samarbejdskommunerne

Lovgrundlag

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

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Taget til efterretning.

Punkt 10: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

1. Lyngby-Taarbæk Kommune tilmelder sig konkurrencen ”Danmark Vildeste Kommune”

Miljøministeren har inviteret alle Danmarks kommuner til at deltage i en konkurrence, som sætter fokus på biodiversitet (bilag). Konkurrencen tager afsæt i Hjørrings Kommunes arbejde med biodiversitet, som blev dokumenteret af Danmarks Radio i programserien ”Giv os naturen tilbage”. Miljøministeriet ønsker at udbrede konceptet til alle Danmarks kommuner for at sætte fokus på, hvad private og offentlige aktører kan gøre for at sikre og øge biodiversiteten.

Konkurrencen løber frem til udgangen af 2022, hvor vinderens kåres. Udvalgte projekter følges af Danmarks Radio, som laver en programserie, der vises i 2023. Der er ikke fastlagte vinderkriterier, men i invitationen nævnes iderigdom, engagement, antal omlagte kvadratmeter/kubikmeter vild natur og udbredelse af viden til borgerne om den vilde naturs evner og egenskaber. Kommunerne kan også vælge at fokusere på noget helt femte, der gør deres kommune vild. Det nærmere indhold af konkurrencen kendes ikke, men Miljøministeriet oplyser, at tilmeldte kommuner får nærmere information efter tilmeldingsfristen den 24. marts 2021.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 10. februar 2021, at forvaltningen skal tilmelde kommunen til konkurrencen. Forvaltningen udarbejder et idekatalog med initiativer, der kan fremme biodiversitet, når konkurrencens nærmere indhold kendes. Idekataloget forlægges til politiske behandling jf. Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 10. februar 2021. Forvaltningen vil som minimum inddrage den lokale afdeling af Danmarks Naturfredningsforening, når idekataloget udarbejdes.

Konkurrencen vil understøtte bæredygtighedsstrategiens afsnit om biodiversitet, hvoraf følgende fokusområder fremgår:

- Øget biodiversitet i haver
- Naturvenlig drift på kommunale arealer
- Partnerskaber om ekstensiv og naturvenlig drift

2. Øget biodiversitet - status for indsats

I forbindelse med budgetaftalen 2021-24 blev der på anlæg afsat 2,1 mio. kr. til øget biodiversitet. Øget biodiversitet er i fokus i forbindelse med forberedelserne til den kommende sommersæson. Udover justeringer af metoder fx ændrede strategier for græsslåning, udnyttelse af gren- og kvasaffald fremfor bortkørsel i den grønne drift, vil også egentlige projekter med fokus på øget biodiversitet blive drøftet på tværs af centrene. Arbejdet er i forberedelsesfasen, og forvaltningen vender tilbage med oversigt i en senere sag.

3. Ny kontrakt vedrørende rottebekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune

Forvaltningen har gennemført et udbud af den kommunale rottebekæmpelse, og tildelt kontrakten til virksomheden M & M Skadedyrsservice, som dermed overtager opgaven fra den 1. april 2021. Der vil fortsat være 2 rottebekæmpere, der kører fuld tid i kommunen, og som en del af den nye kontrakt vil der desuden være en rottehund på fuld tid sammen med den ene rottebekæmper. Herudover vil firmaet kunne opsætte rottespærre midlertidigt i kloakken, hvis der pga. en kloakdefekt er rotter indendørs i en bolig. Den årlige kontraktsum er ca. 1,4 mio. kr., hvilket er lidt mindre end den nuværende kontrakt.

4. Forvaltningen har gennemgået sager på baggrund af Højesteretsdom om erhvervsaffaldsgebyr

I årene 2010-2018 opkrævede Lyngby-Taarbæk Kommune et årligt erhvervsaffaldsgebyr fra ca. 2.500 virksomheder i kommunen i henhold til dagældende lovgivning.

Ifølge lovgivningen kunne virksomheder søge om fritagelse fra betaling af gebyret, hvis de "ikke havde en egentlig affaldsproduktion". En sag fra Københavns Kommune, hvor en virksomhed havde fået afslag på sin ansøgning, blev den 7. december 2020 afgjort ved Højesteret. I sagen var der bl.a. sået tvivl om hjemlen til at opkræve erhvervsaffaldsgebyr.

Højesteret fastslog i sin afgørelse, at der generelt var hjemmel i Miljøbeskyttelseslovens § 48 til at opkræve et særskilt administrationsgebyr til dækning af udgifter til generel planlægning og information mv. Højesteret fandt dog også, at Københavns Kommunes praksis (hvorefter der kun blev givet fritagelse til virksomheder, der kunne dokumentere at have ingen eller kun meget ringe erhvervsmæssig aktivitet fx ved sygdom, lav omsætning eller lignende) ikke var i overensstemmelse med retsgrundlaget, idet den var egnet til generelt at afskære virksomheder fra at opnå fritagelse.

Højesteret vurderede herefter i den konkrete sag, at Københavns Kommune burde have imødekommet virksomhedens ansøgning om fritagelse, idet virksomheden kun producerede marginale mængder erhvervsaffald. Virksomheden havde ingen ansatte, og blev drevet rent digitalt fra ejerens private bolig.

I Lyngby-Taarbæk Kommune var praksis, at der blev givet fritagelse til netop denne type virksomheder, dvs. virksomheder uden ansatte, som blev drevet fra privatadressen og typisk med kontorarbejde som aktivitet. Der blev årligt givet 400-500 fritagelser og 25-50 afslag.

På baggrund af dommen har forvaltningen gennemgået alle ikke-forældede sager, og revurderet de afslag, der er givet (i alt 41 stk.). I ingen af disse sager har forvaltningen fundet grund til at omgøre afgørelsen på baggrund af Højesteretsdommen. De meddelte afslag vurderes at være individuelt begrundede.

Herudover har indtil videre 12 virksomheder henvendt sig med krav om tilbagebetaling af gebyrer. Heraf har de fire aldrig været opkrævet gebyr, mens to aldrig har søgt om fritagelse. De øvrige seks har typisk fået afslag i et enkelt år eller to eller fordi der er søgt for sent. De fem af sagerne er desuden forældede i henhold til forældelsesloven. De 12 virksomheder vil modtage brev med afgørelse fra forvaltningen.

5. Afgørelse om dispensation til midlertidigt grusfortov langs Firskovvej

Miljø- og Fødevareklagenævnet har den 24. februar 2021 givet Lyngby-Taarbæk Kommune medhold i klagen over Fredningsnævnets afslag på dispensation fra Ermelundskilefredningen til at etablere et midlertidigt grusfortov langs Firskovvej ud for Cirkuspladsen.

I afgørelsen giver Miljø- og Fødevareklagenævnet dermed kommunen dispensation fra Ermelundskilen til, at det midlertidige grusfortov kan etableres som ansøgt. Herved bliver der plads til, at der kan etableres en midlertidig cykelsti mellem kørebanen og grusfortovet.

Dispensationen er meddelt på vilkår om, at grusfortovet skal være fjernet igen inden 31. december 2021 som ansøgt, og arealet skal være reetableret med græs og beplantning. Endvidere gør klagenævnet opmærksom på, at arealet skal reetableres, såfremt Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S ønsker at genåbne Fæstningskanalen på den aktuelle delstrækning. Forvaltningen vurderer pt. om det midlertidige fortov skal anlægges.

Kommunen ansøgte i 2019 om et midlertidigt fortov, fordi der ikke var klarhed over, hvordan det permanente vejprofil på Firskovvej skulle løses i forhold til letbaneprojektet på Klampenborgvej.

Hvis Kommunen ønsker en permanent løsning med et udvidet vejprofil langs Firskovvej, skal Fredningsnævnet ansøges for de dele af udvidelsen, der inddrager grønne arealer i det fredede område.

Klagenævnets begrundelse for at give dispensation:

"Miljø- og Fødevarerklagenævnet vurderer, at det ansøgte, ved at inddrage et større græsareal til grusbelægning, særligt rent visuelt vil påvirke de landskabelige og naturmæssige værdier, der skal varetages med fredningen, i negativ retning. Nævnet finder imidlertid, at den terrænmæssige påvirkning i fredningsområdet vil være ganske kortvarig, idet der er tale om en begrænset periode, samt at det ansøgte på grund af sin midlertidige karakter ikke udelukker, at Fæstningskanalen genskabes som tør eller vandfyldt kanal."

Fredningsnævnet havde i deres begrundelse for at give afslag den 4. februar 2019 angivet, at kommunen ikke havde fjernet den nærliggende midlertidige grusparkeringsplads rettidigt, hvilket efter Fredningsnævnets opfattelse var retsstridigt. Derfor gav Fredningsnævnet afslag ud fra retshåndhævelsessyn.

Miljø- og Fødevarerklagenævnets vurdering er, at retshåndhævelsessyn ikke er uforenelig med en dispensation, idet der fastsættes vilkår om at retablere området inden en bestemt frist.

6. Cykelpulje 2021

Partierne bag "Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020" er nu blevet enige om udmøntning af midler til cyklisme. Kommunerne vil få mulighed for at søge puljen på 150 mio. kr. til medfinansiering af kommunale cykelp projekter, og udmøntningen vil ske til projekter, som i høj grad afspejler følgende kriterier:

- Ny infrastruktur dedikeret til cyklister
- At projektet bidrager til større sikkerhed for cyklister
- At flest muligt får gavn af projektet
- At projektet bidrager til bedre sammenhæng, fx ved at styrke integration mellem den kollektive trafik og cykling
- At projektet koordineres med relevante aktører
- Viden- og innovationsprojekter, som fx mindre forsknings- og analyseprojekter

Der forudsættes kommunal medfinansiering på 50 procent af anlægsudgiften. Det kommunale bidrag skal prioriteres inden for kommunens anlægsramme.

Ansøgningsfristen for puljen forventes at blive medio maj 2021, sådan at tilsagn og afslag kan være afklaret inden de kommunale budgetforhandlinger i efteråret 2021.

Forvaltningen har overfor Supercykelsti Sekretariatet tilkendegivet at supercykelstierne Lyngby-Klampenborgruten og Kystbane Ruten fra supercykelsti sekretariatets visionsplan screenes med henblik på at få et prisoverslag på hvad de to supercykelstier vil koste.

Ydermere arbejder forvaltningen på at undersøge om der er andre lokale cykelp projekter som kunne være relevante i forhold til at ansøge puljen om støtte. Udvalget vil blive præsenteret for disse på mødet i april så der kan tages stilling til om forvaltningen skal arbejde videre med en eller flere ansøgninger.

7. Status på åbning af kolonihaver

Økonomiudvalget behandlede den 25. februar 2021 sagen "Anmodningssag om åbning af kolonihaver" oversendt fra Teknik- og Miljøudvalget den 10. februar 2021.

På baggrund heraf kontaktede forvaltningen den 3. marts 2021 Kolonihaveforbundet, som er kommunens aftalepart vedr. leje af de arealer, der her i kommunen benyttes til kolonihaver.

Kolonihaveforbundet oplyste, at der ikke er sket holdningsændring i forhold til den drøftelse, som forvaltningen gennemførte med forbundet i foråret 2020. Forbundet er ikke interesseret i en aftale om tidligere åbning af haverne end gældende.

Baggrunden herfor er, at kolonihaverne er fuldt ud afhængige af fællesfaciliteterne. Forbundet henviser i øvrigt til sine generelle anbefalinger via dets hjemmeside ift. foranstaltninger til håndtering af risikoen ved Covid-19 i tilknytning til den ellers almindelige årlige åbning af kolonihaver pr. 1. april 2021.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

Taget til efterretning.

Bilag

Afgørelse Firskovvej Grusfortov