

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2014-2017 d. 30-08-2016

Mødedato Tirsdag d. 30. august 2016 kl. 16:00

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

2. anslået regnskab 2016 - Teknik og Miljøudvalget.....	3
Anlægsregnskab for "Slidlag - Retablering af veje 2015".....	5
Endelig vedtagelse af Kommuneplantillæg 21/2013 for Sorgenfri Stationsområde øst.....	6
Endelig vedtagelse af lokalplan 261 for ny center- og boligbebyggelse på Hummeltoftevej 14.....	8
Endelig vedtagelse af lokalplan 268 for center- og erhvervsbebyggelse Hummeltoftevej 47.....	11
Forslag til Lokalplan 258 - Bondebyen.....	13
Forslag om udarbejdelse af helhedsplan for Lyngby Hovedgade 30 og 32 mm.....	17
Opklassificering af vandløb mellem Bagsværd Sø og Lyngby Sø.....	20
Opklassificering af et vandløb - Fæstningskanalen.....	23
Godkendelse af VVM-redegørelse og VVM-tilladelse for Etape 1 af Novozymes Campus på Dyreh	26
Nyt Vej- og Stinavn i forbindelse med udstykning til Novozymes.....	28
Mulighed for at anvende fossilfri busser.....	30
Parkeringsfonden - ændring af geografiske anvendelseområde.....	32
Opdateret Plangrundlag - Firskovvej øst.....	34
Ansøgning om vejnavnsændring Frederiksdalsvej 219 -237.....	36
Støjskærm på Kongevejen ved Birkevang syd - Kongedybet.....	38
Navngivning af letbanestationerne.....	41
Evalueringsrapport af Flexitur og forslag til videreførelse.....	44
Udpegning af stadepladser i Lyngby.....	49
Mere fleksibel anvendelse af pladsen foran Lyngby Rådhus.....	51
Anmodningssag - SmartCity tiltag.....	54
Anmodningssag - Lyngby Produkthandel.....	55
Anmodningssag - Anvendelse af parker, torve og grønne områder.....	56
Fagudvalgenes mødetidspunkter 2017.....	57
Kommende sager i Teknik- og Miljøudvalget.....	59
Lukket.....	60
Lukket.....	61
Lukket.....	62
Meddelelser.....	63

Punkt 1: 2. anslået regnskab 2016 - Teknik og Miljøudvalget

00.30.14-Ø00-111-16

Resume

Teknik- og Miljøudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 2. anslået regnskab for 2016 og indstille til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at udvalget

1. drøfter redegørelsen om 2. anslået regnskab på udvalgets område,
2. tager redegørelsen til efterretning.

Sagsfremstilling

2. anslået regnskab er udarbejdet på baggrund af korrigeret budget 2016, forbruget pr. 30. juni 2016 og skøn for resten af året. Økonomiudvalget drøftede 2. anslået regnskab den 25. august 2016 og besluttede at tage redegørelsen til efterretning og at oversende redegørelsen til fagudvalgene. Økonomiudvalget besluttede samtidig, at fagudvalgene ikke skal finde modgående initiativer, da regnskabet samlet set er i balance.

I indeværende møde skal Teknik- og Miljøudvalget behandle det fremlagte skøn for 2016 på udvalgets eget område. Resultatet af udvalgets behandling oversendes til behandling i Økonomiudvalget den 8. september 2016 samt Kommunalbestyrelsen den 15. september 2016.

Resultatet af budgetopfølgningen på Teknik- og Miljøudvalgets område er vist i nedenstående tabel. De enkelte afvigelser er beskrevet nærmere i det udsendte notat s. 31-34 (bilag).

1.000 kr.	Oprindeligt budget 2016	Korrigeret budget 2016	2. Anslået regnskab 2016	Afvigelse ift oprindeligt budget 2016	Afvigelse ift korrigeret budget 2016
Grønne områder og kirkegårde	29.631	32.875	33.075	3.444	200
Trafik	81.444	90.033	89.645	8.201	-388
Natur og Miljø	4.959	10.227	10.616	5.657	389
I alt	116.034	133.135	133.336	17.302	201

Afvigelsen på samlet 0,2 mio.kr. dækker over modsatrettede bevægelser på de enkelte områder. På grønne områder og kirkegårde er der tale om budgetomplacering (0,2 mio.kr) fra Kommunale Ejendomme - under Økonomiudvalget - med henblik på at finansiere drift og vedligeholdelse af sluser og vandmøller langs Mølleåen. På Natur- og Miljøområdet er der tale om en nedjustering af opkrævningen af jordflytningsgebyr på 0,4 mio.kr., der omvendt dækkes ind af en mindre a conto betaling på busdriften under trafikområdet (-0,4 mio.kr.). I overslagsårene er der i 2018 en teknisk omflytning fra anlæg til drift af den grønne plejeplan (1,0 mio.kr.)

Lovgrundlag

Den kommunale styrelseslov.

Økonomi

Se skema ovenfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1) Drøftet.

Ad 2) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

2. anslået regnskab 2016

Punkt 2: Anlægsregnskab for "Slidlag - Retablering af veje 2015"

05.01.08-K00-2-16

Resume

Forvaltningen forelægger anlægsregnskab for "Slidlag - Reetablering af veje 2015". Anlægsregnskabet udviser et mindreforbrug på 1.003.929 kr., som forvaltningen anbefaler overført til 2016.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at anlægsregnskab for "Slidlag. Reetablering af veje rådighedsbeløb 2015" godkendes.

Sagsfremstilling

I forbindelse med "Slidlag. Reetablering af veje rådighedsbeløb 2015" er der i 2015 frigivet en anlægsbevilling på 10.614.270 kr. Anlægsarbejdet er nu afsluttet, og af regnskabet fremgår det, at der har været et forbrug på 9.610.341 kr.

Forvaltningen anbefaler, at mindreforbruget på 1.003.929 kr. bliver overført til "slidlag, rådighedsbeløb 2016" i forbindelse med fremlæggelse af samlet regnskab 2015.

Mindreforbruget skyldes bl.a., at de disponerede midler til afhjælpning af parkeringsproblematikken ved Gyrithe Lemches Vej, ikke blev brugt. Desuden blev de disponerede midler til belægningsarbejder i tilknytning til Jernbaneplassen ikke anvendt grundet en varsling om togbusser i efteråret 2015. Desuden blev en del af de afsatte vedligeholdelsesarbejder udsat på grund af eksterne anlæg- og ledningsarbejder i kommunen.

Forvaltningen anbefaler, at en overførsel af mindreforbruget reserveres til konkrete parkeringsudfordringer i kommunen samt renoveringsprojektet på Jernbaneplassen. Afhængig af behovet herfor kan et evt. mindreforbrug anvendes til belægnings- og vedligeholdelsesarbejder på vejnettet efter den planlagte vejbesigtigelse i april-maj 2016.

Lovgrundlag

Der henvises til de kommunale bevillingsregler.

Økonomi

Opgaverne løses indenfor de afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 3: Endelig vedtagelse af Kommuneplantillæg 21/2013 for Sorgenfri Stationsområde øst.

01.02.15-P16-2-16

Resume

Den offentlige høring om kommuneplantillæg 21/2013 for Sorgenfri Stationsområde øst er nu afsluttet, og der er indkommet 78 høringssvar. Sagen fremlægges på ny med henblik på endelig godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Byplanudvalget anbefaler, at kommuneplantillæg 21/2013 for Sorgenfri Stationsområde øst godkendes uden ændringer
2. Byplanudvalget anbefaler, at den sammenfattende redegørelse godkendes
3. Teknik- og Miljøudvalget tager til efterretning, at der senere fremlægges sager om de trafikforanstaltninger, der er indeholdt i udbygningsaftalen
4. Økonomiudvalget anbefaler, at udbygningsaftalen godkendes.

Sagsfremstilling

Kommuneplantillæg 21/2013 for Sorgenfri Stationsområde øst (bilag) har været i offentlig høring i otte uger fra 18. april 2016 til 12. juni 2016. Der blev holdt borgermøde 9. maj 2016, og referat af dette er vedlagt (bilag). Efter høringens afslutning er der indkommet 78 høringssvar, som er behandlet i vedlagte høringsnotat (bilag).

Høringssvarene koncentrerer sig om følgende hovedspørgsmål

- De fleste anerkender, at Sorgenfri Stationsområde trænger til forandring og fornyelse
- Nogle mener, at de fremlagte planer er et godt grundlag for fornyelsen
- Flertallet mener, at de fremlagte planer bør ændres kraftigt eller alternativt skrottes med følgende begrundelse:
 - Der mangler en helhedsplan for området
 - Den forslåede trafikløsning duer ikke
 - Bebyggelsen passer ikke til Sorgenfri. Den er anmassende, for mørk, for høj, for tæt på Hummeltoftevej og med alt for høj udnyttelse.

Forvaltningens bemærkninger til høringssvarene fremgår af høringsnotatet, der omfatter alle høringssvar til Kommuneplantillæg 21/2013, Lokalplan 261 og Lokalplan 268. I henhold til planlovens § 27, stk. 2 kan der i forbindelse med den endelige godkendelse af et kommuneplantillæg foretages ændringer i det offentliggjorte planforslag.

Forvaltningen foreslår på baggrund af henvendelserne, at kommuneplantillæg 21/2013 for Sorgenfri Stationsområde øst godkendes uden ændringer.

Lovgrundlag

Planlovens § 27 om endelig vedtagelse af planforslag.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer §§ 9 og 10.

Økonomi

Udarbejdelse af lokalplaner mv. afholdes inden for aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 3) Taget til efterretning.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Ad 1-2) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Kommuneplantillæg 21 -2013 for Sorgenfri stationsområde øst

HØRINGSNOTAT Sorgenfri-planerne

Referat - borgermøde 9.5.2016 3

Punkt 4: Endelig vedtagelse af lokalplan 261 for ny center- og boligbebyggelse på Hummeltoftevej 14

01.02.05-P16-31-15

Resume

Den offentlige høring om Lokalplan 261 for en ny center- og boligbebyggelse på Hummeltoftevej 14 er nu afsluttet, og der er indkommet 78 høringssvar. Sagen fremlægges på ny med henblik på endelig godkendelse. Til lokalplanen er knyttet en udbygningsaftale, der ligeledes skal godkendes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Byplanudvalget anbefaler, at Lokalplan 261 for en ny center- og boligbebyggelse på Hummeltoftevej 14 godkendes med de foreslåede ændringer
2. Byplanudvalget anbefaler, at den sammenfattende redegørelse godkendes
3. Teknik- og Miljøudvalget tager til efterretning, at der senere fremlægges sager om de trafikforanstaltninger, der er indeholdt i udbygningsaftalen
4. Økonomiudvalget anbefaler, at udbygningsaftalen godkendes.

Sagsfremstilling

Lokalplan 261 for en ny center- og boligbebyggelse på Hummeltoftevej 14 (bilag) har været i offentlig høring i otte uger fra 18. april 2016 til 12. juni 2016. Der blev holdt borgermøde 9. maj 2016, og referat af dette er vedlagt (bilag). Ved høringens afslutning er der indkommet 78 høringssvar, som er behandlet i vedlagte høringsnotat (bilag).

Høringssvarene koncentrerer sig om følgende hovedspørgsmål

- De fleste anerkender, at Sorgenfri Stationsområde trænger til forandring og fornyelse
- Nogle mener, at de fremlagte planer er et godt grundlag for fornyelsen
- Flertallet mener, at de fremlagte planer bør ændres kraftigt eller alternativt skrottes med følgende begrundelse:
- Der mangler en helhedsplan for området
- Den foreslåede trafikløsning duer ikke
- Bebyggelsen passer ikke til Sorgenfri. Den er anmassende, for mørk, for høj, for tæt på Hummeltoftevej og med alt for høj udnyttelse.

Forvaltningens bemærkninger til høringssvarene fremgår af høringsnotatet, der omfatter alle høringssvar til Kommuneplantillæg 21/2013, Lokalplan 261 og Lokalplan 268. I henhold til planlovens § 27, stk. 2 kan der i forbindelse med den endelige godkendelse af en lokalplan foretages ændringer i det offentliggjorte planforslag.

Forvaltningen foreslår på baggrund af henvendelserne, at lokalplan 261 godkendes endeligt med følgende ændringer

- På side 5 i redegørelsen indsættes tekst om "området vest for banen ..." med samme ordlyd som tilsvarende afsnit i Lokalplan 268
- Pkt. 7.7 om individuelle tagterrasser udgår
- Der tilføjes et nyt pkt. 8.2: Torve og arealer foran bebyggelsen samt friarealer i bebyggelsen og forbindelser mellem disse, herunder porte og passager skal udformes efter principperne "tilgængelighed for alle"
- Der tilføjes et nyt afsnit i redegørelse, "FRIAREALER" med samme ordlyd som tilsvarende afsnit i Lokalplan 268
- Bebyggelsens maksimale højde fastsættes til 25 m. Lokalplanens bestemmelser og bilag rettes i ovenstående hermed.

Udbygningsaftale

Til Lokalplan 261 er der tilknyttet en udbygningsaftale, som omhandler etablering af 2 nye signalreguleringer på Hummeltoftevej ved Sennepsmarken og ved frakørslen fra Lyngby Omfartsvej samt omlægning af Hummeltoftevej med nye, samordnede belægninger, herunder ny beplantning, belysning og inventar. Endelig etableres en fælles cykel-parkering (bilag).

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med forslaget til Lokalplan 261 er der udarbejdet en miljørapport, som har været i høring parallelt med lokalplanforslaget. Vedlagt denne sag er en sammenfattende redegørelse (bilag), der redegør for, hvordan miljøsyn er integreret i planen, samt hvordan de udtalelser, der er fremkommet i høringsperioden, er taget i betragtning i den endelige plan. I høringsperioden indgik miljørapporten som bilag til lokalplanforslaget. Dette bilag erstattes efter godkendelsen af den endelige lokalplan med den sammenfattende redegørelse, jf. lov om miljøvurdering § 10.

Lovgrundlag

Planlovens § 27 om endelig vedtagelse af planforslag.

Planlovens § 21 b om udbygningsaftaler.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer §§ 9 og 10.

Økonomi

Udarbejdelse af lokalplaner mv. afholdes inden for aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 3) Taget til efterretning.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Ad 1-2) Anbefalet med følgende bemærkninger:

Lysere udtryk – der anvendes gyldne/gule tegl.

Højder – bygningshøjderne reduceres og tagfladerne ”knækkes” så de, eksempelvis i C3 blokken, ikke kun er stigende hele vejen fra vest mod øst, men når et toppunkt og falder igen mod øst. C1 blokken holdes under 7,5 m (kote 44,5), C2 og C3 blokkene under 22,5 m (kote 58) og C4 blokken under 20,5 m (kote 56). Der arbejdes videre med facadeudtrykket, herunder muligheden for franske altaner op til en halv meters dybde m.v., så udtrykket bliver mere varieret.

Afstanden til skel (eks. Hummeltoftevej) – C3 blokken rykkes væk fra Hummeltoftevej og gives et indadgående knæk, så den følger Hummeltoftevejs krumning. C3 vil få en afstand på 0,5 til 2,5 m til skellet mod Hummeltoftevej, resulterende i rummelige fortove med bredder på 4,5 - 7 m langs Hummeltoftevej.

C2 blokken rykkes mod øst således, at afstanden til skel her øges med ca. 4 m.

Bebyggelsens bruttoetageareal – bruttoetagearealet reduceres fra 17.400 em² til 16.900 em², bl.a. ved en nedskalering af nord- og østfløjen i C2 blokken, som samtidigt indebærer at det maksimale butiksareal reduceres til 1.600 em².

Trafik – der arbejdes videre med trafikforholdene i forhold til Virumgårdsområdet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Lokalplanforslag 261 med miljørapport -18. april 2016

Høringsnotat Sorgenfriplanerne

Referat af borgermøde om Sorgenfri-Stationsvej Øst den 9. maj 2016

Udbygningsaftale - Omlægning af Hummeltoftevej Udvalg

Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering

Udtalelse - kirkebyggelinje - samlet

Punkt 5: Endelig vedtagelse af lokalplan 268 for center- og erhvervsbebyggelse Hummeltoftevej 47

01.02.05-P16-1-16

Resume

Den offentlige høring om Lokalplan 268 for en ny center- og erhvervsbebyggelse på Hummeltoftevej 47 er nu afsluttet, og der er indkommet 78 høringssvar. Sagen fremlægges på ny med henblik på endelig godkendelse. Til lokalplanen er knyttet en udbygningsaftale, der ligeledes skal godkendes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Byplanudvalget anbefaler, at Lokalplan 268 for en ny center- og erhvervsbebyggelse på Hummeltoftevej 47 godkendes uden ændringer
2. Byplanudvalget anbefaler, at den sammenfattende redegørelse godkendes
3. Teknik- og Miljøudvalget tager til efterretning, at der senere fremlægges sager om de trafikforanstaltninger, der er indeholdt i udbygningsaftalen
4. Økonomiudvalget anbefaler, at udbygningsaftalen godkendes.

Sagsfremstilling

Lokalplan 268 for en ny center- og erhvervsbebyggelse på Hummeltoftevej 47 (bilag) har været i offentlig høring i otte uger fra 18. april 2016 til 12. juni 2016. Der blev holdt borgermøde 9. maj 2016, og referat af dette er vedlagt (bilag). Efter høringens afslutning er der indkommet 78 høringssvar, som er behandlet i høringsnotat (bilag).

Høringssvarene koncentrerer sig om følgende hovedspørgsmål

- De fleste anerkender, at Sorgenfri Stationsområde trænger til forandring og fornyelse
- Nogle mener, at de fremlagte planer er et godt grundlag for fornyelsen
- Flertallet mener, at de fremlagte planer bør ændres kraftigt eller alternativt skrottes med følgende begrundelse:
- Der mangler en helhedsplan for området
- Den forslåede trafikløsning duer ikke
- Bebyggelsen passer ikke til Sorgenfri. Den er anmassende, for mørk, for høj, for tæt på Hummeltoftevej og med alt for høj udnyttelse.

Forvaltningens bemærkninger til høringssvarene fremgår af høringsnotatet, der omfatter alle høringssvar til Kommuneplantillæg 21/2013, Lokalplan 261 og Lokalplan 268. I henhold til planlovens § 27, stk. 2 kan der i forbindelse med den endelige godkendelse af en lokalplan foretages ændringer i det offentliggjorte planforslag.

Forvaltningen foreslår på baggrund af henvendelserne, at der ikke foretages ændringer i lokalplan 268.

Udbygningsaftale

Til Lokalplan 268 er der tilknyttet en udbygningsaftale, som omhandler etablering af 2 nye signalregulering på Hummeltoftevej ved Sennepsmarken og ved frakørslen fra Lyngby Omfartsvej samt omlægning af Hummeltoftevej med nye, samordnede belægnings, herunder ny beplantning, belysning og inventar. Endelig etableres en fælles cykel parkering (bilag).

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med forslaget til Lokalplan 268 er der udarbejdet en miljørapport, som har været i høring parallelt med lokalplanforslaget. Vedlagt denne sag er en sammenfattende redegørelse (bilag), der redegør for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, samt hvordan de udtalelser, der er fremkommet i høringsperioden, er taget i betragtning i den endelige plan. I høringsperioden indgik miljørapporten som bilag til lokalplanforslaget. Dette bilag erstattes efter godkendelsen af den endelige lokalplan med den sammenfattende redegørelse, jf. lov om miljøvurdering § 10.

Lovgrundlag

Planlovens § 27 om endelig vedtagelse af planforslag.

Planlovens § 21 b om udbygningsaftaler.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer §§ 9 og 10.

Økonomi

Udarbejdelse af lokalplaner mv. afholdes inden for aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 3) Taget til efterretning idet udvalget anbefaler, at de pendlerparkeringspladser, der er omfattet af lokalplan 268, opretholdes som gratis pendlerparkeringspladser.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Ad 1-2) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Lokalplan 268 - høring

Referat af borgermøde 9. maj 2016 Sorgenfri-stationsområde øst

Høringsnotat Sorgenfri-planerne

Udbygningsaftale - Omlægning af Hummeltoftevej Udvalg

Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering

Punkt 6: Forslag til Lokalplan 258 - Bondebyen

01.02.05-P16-2-14

Resume

Lokalplanforslag 258 for Bondebyen foreslås udsendt i offentlig høring. Lokalplanforslaget er en bevarende lokalplan, som også giver mulighed for, at den centrale del af Bondebyen kan anvendes til flere funktioner ud over bolig, så der er grundlag for et mere varieret byliv. Derudover indeholder lokalplanforslaget mulighed for at etablere et nedsivningsanlæg med udformning som et gadekær.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget til orientering.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. lokalplanforslag 258 for bondebyen sendes i offentlig høring i 8 uger, jf. høringsområde (bilag)
2. lokalplanforslaget ledsages af miljørapport
3. der afholdes et borgermøde om lokalplanforslaget i løbet af høringsperioden
4. Teknik- og Miljøudvalget tager sagen til efterretning.

Sagsfremstilling

Byplanudvalget besluttede den 19. februar 2014, at der skulle udarbejdes en ny lokalplan for Bondebyen for at hindre fremtidig opførelse af "modernistisk" byggeri, der kan ses fra den centrale del af Bondebyen (delområde A i lokalplanforslagets bilag 2) (bilag). Forvaltningen har i samme omgang foretaget en generel opdatering af lokalplanen, da erfaringer med den nuværende Lokalplan 199's bestemmelser har givet anledning til enkelte ændringer. Foranlediget af et medfinansieringsprojekt med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S rummer lokalplanen også mulighed for et nedsivningsanlæg. Nedsivningsanlægget forudsættes anlagt, så det får karakter af et gadekær, som refererer til den oprindelige forte med gadekær, der lå på omtrent samme sted.

Forvaltningen gør opmærksom på, at Nørregade 9 og 14 (kommunens gartnerfunktion) ikke indgår i lokalplanforslaget. I forbindelse med evt. udvikling af disse arealer forventes det, at der udarbejdes en særskilt lokalplan for arealerne.

Lokalplanens formål, at

- bevare delområde A's unikke bygningskarakter og bebyggelsesstruktur
- ny bebyggelse i delområde A gives en udformning og et materialevalg, som stemmer overens med Bondebyens tradition og miljø
- give det planmæssige grundlag for, at den centrale del af Bondebyen kan rumme funktioner, der skaber mere byliv i området
- muliggøre etableringer, der kan underbygge områdets klimatilpasning, herunder tekniske anlæg til forsinkelse og nedsivning af regnvand
- aflyse servitutter, som er i strid med gældende bygningsreglement.

Områdets anvendelse

I delområde A forelås en bred anvendelse for de omfattede ejendomme; helårsboliger, anden publikumsorienteret service defineret som håndværkspræget detailhandel (f.eks. værksteder, kunsthåndværk, frisør, vaskeri og lign.), offentlig service (kommunal, regional og statslig service, samt institutioner for børn, unge og ældre), og café. Lokalplanen giver ikke mulighed for etablering af yderligere liberalt erhverv, da det efter forvaltningens vurdering dårligt hænger sammen med områdets karakter af boligområde. Ved Smedebakken 2 fastholdes til håndværkspræget detailhandel, ligesom bebyggelsen udpeges som bevaringsværdig, jf. Byplanudvalgets beslutning af 16. marts 2016 (sag nr. 12).

Udstykning

Lokalplanforslaget fastholder udstykningsforbud i delområde A, da området anses for fuldt udstykket, og fordi bevaringsformålet også omfatter udstykningsstrukturen og bevaring af de få, tilbageværende større ejendomme. I lokalplanens redegørelse beskrives dog en dispensationsmulighed i de tilfælde, hvor der sker sammenlægning af eksisterende boliger med lodret skel. Forvaltningen vurderer, at fordelene ved at få større lejligheder og derved en mere varieret beboersammensætning, i det der er en væsentlig overvægt af ældre beboere og få børnefamilier. Dette vurderes at opveje ulemperne ved ejers eventuelle udstykningsret ift. Byggelovens §10A.

Bebyggelsens omfang

I forhold til ønsket om at hindre byggeri, der kan virke fremmed mod Bondebyens bevaringsområde foreslås det, at bebyggelse i delområde A og D (f.eks. Ved Smedebakken og Slotsvænget) kun må opføres i max. 1½ etage. I delområde B (institutionsområdet på Schallsvej og etageboligerne ved Carl Lunds Vænge) åbnes der op for bebyggelse i op til max. 2 etager, da dette ikke vurderes at få konsekvenser for bondebymiljøet. Bebyggelsen ligger i udkanten af Bondebyen og er i forvejen højere, jf. lokalplanens kortbilag 2 (bilag). Bebyggelsesprocenterne for de enkelte delområder følger kommuneplanens generelle rammer.

Bevaringsværdige bygninger

Der udpeges bevaringsværdige bygninger i samme omfang som i nuværende lokalplan 199 for Bondebyen. Dog udpeges også Ved Smedebakken 2 som bevaringsværdig, som besluttet på Byplanudvalgets møde den 16. marts 2016.

Bevaringsværdige træer

Bondebylauget har fremsendt kortbilag med både grøn (bevaringsværdig) og udfyldt markering (karakterskabende), jf. tekst og bilag fra bondebylauget (bilag). Lauget ønsker træerne udpeget som bevaringsværdige / karakterskabende beplantning, hvilket betyder, at ingen af træerne må fældes uden kommunens tilladelse. Derudover har Bondebylauget fremsendt kort, der viser, hvor lauget mener der bør plantes nye træer (7 stk.).

Forvaltningen finder, at laugets forslag er for vidtgående. Der er væsentlige administrative byrder forbundet med udpegningerne, ligesom det er vanskeligt at sikre genplantning /nyplantning, da der ikke er handlepligt forbundet med lokalplaner.

På lokalplanforslagets kortbilag 3 (bilag) ses den træække ved Lyngby Kirkestræde 9, som forvaltningen foreslår udpeget. Træækken er meget karakteristisk for området og bør bevares i sin helhed.

Hvis der skal udpeges andre træer i denne lokalplan vil det primært være solitære træer på vejareal, idet udpegning af træer på privat grund er en vidtgående restriktion, der skal have en stærk begrundelse. Ved udpegning af vejtræer vil det således være kommunen selv, som sørger for genplantning.

Lyngby-Taarbæk er en grøn kommune. Det fremgår i kommunens overordnede planer og politikker, og der lægges generelt stor vægt på at fastholde den grønne profil.

Hvis et bevaringsværdigt træ fældes, vil der blive foretaget en, ofte længerevarende, myndighedsbehandling med henblik på genplantning. Som tidligere beskrevet indeholder lokalplanens bestemmelser ikke en handlepligt, så genplantning kan være vanskelig. Som alternativ til omfattende udpegninger anbefaler forvaltningen, at der kun udpeges beplantninger, der er særligt karakterskabende for det aktuelle lokalplanområde. Som alternativ til lokalplanens udpegninger vil

fastholdelsen af kommunens grønne profil indgå som et naturligt led i forvaltningens daglige drift og fokusområde, hvor kommunens grønne arealer ses i en helhed. Denne tilgang er senest konkretiseret i "Træstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune", som er del af en strategi for at fastholde kommunens grønne værdier, jf. kommunalbestyrelsens beslutning af 3. marts 2016.

Servitutter

Lokalplanen indeholder forslag til aflysning af en række servitutter. Ved offentliggørelse af lokalplanforslaget lægges pdf af servitutterne på kommunens hjemmeside, så de berørte kan kommentere i høringsperioden. Det kan f.eks. være i forbindelse med bebyggelsesregulerende forhold mellem to naboer, som den påtaleberettigede ikke ønsker ophævet.

Miljøvurdering

Der er udarbejdet en miljørapport for planen (bilag i forlængelse af lokalplanforslaget). Rapporten behandler særligt konsekvenserne for grundvand og de kulturhistoriske værdier. Miljørapporten er vedlagt lokalplanforslaget som lokalplanens bilag 5. Rapporten konkluderer, at nedsivningsanlægget /gadekæret ikke vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger for grundvandet og de kulturhistoriske værdier.

Kommuneplantillæg

Sideløbende med lokalplanforslaget fremlægges forslag til kommuneplantillæg 13/2013. Tillægget fremlægges som særskilt sag.

Udtalelse fra Bondebylauget i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget

Bondebylauget har fremsendt tekst, der ønskes indsat i lokalplanen som en del af indledningen (bilag), der opfordrer beboere til at bevare Bondebyen. Forvaltningen finder, at grundejerforeningers egne holdninger bør foregå i foreningens regi. Teksten foreslås derfor ikke inddraget i lokalplanen, idet lokalplanens bestemmelser og redegørelse i forvejen oplyser om bevaringsformålet.

LAR

I februar 2015 afholdt forvaltningen et borgermøde på Lindegården, hvor 3 forskellige løsninger til LAR-projekt/gadekær blev drøftet. Bondebylauget sørgede for opslag til dette møde og forvaltningen organiserede efterfølgende en høringsperiode, hvor alle interesserede borgere kunne give deres kommentarer på kommunens hjemmeside. Dette blev suppleret med en artikel i Det Grønne Område. Der har efterfølgende været løbende dialog med Bondebylauget og senest en beskrivelse af det godkendte projekt i Det Grønne Område.

Forvaltningen afholdt et orienterende møde den 27. juni 2016 om det godkendte projekt, hvor berørte beboere var inviteret. Foranlediget af spørgsmål og kritik af anlæggets konsekvenser for trafikken og parkeringen, blev det aftalt at afholde et dialogmøde inden lokalplanforslagets udsendelse. I forbindelse med selve lokalplanforslagets høring foreslås afholdt et borgermøde, hvor der sammen med lokalplanforslagets øvrige indhold også vil være mulighed for at drøfte LAR-projektet/gadekæret.

Lovgrundlag

Efter Lov om planlægning kan kommunalbestyrelsen beslutte at godkende det forelagte planforslag. Før planen kan vedtages endeligt, skal forslaget have været i offentlig høring i minimum 8 uger i henhold til lov om planlægning § 24 stk. 3.

Økonomi

Lokalplanforslaget finansieres inden for aktivitetsområdet administration. Etablering af nedsivningsanlæg / gadekær er et medfinansieringsprojekt mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S. Projektet er godkendt af Statens Forsyningssekretariat, hvorved Lyngby-Taarbæk Forsyning må medfinansiere over takstmidler, som godkendt af kommunalbestyrelsen 5. september 2013. Kommunalbestyrelsen godkendte på sit møde den 12. maj 2016 økonomi, projektforslag og videre procesforløb til nedsivningsanlægget / gadekæret.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 4) Taget til efterretning.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Ad 1-3) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Lokalplanforslag 258 for Bondebyen

Høringsområde til Lokalplan 258 for Bondebyen

Tekst fra Bondebylaug til indledning

Tekst fra Bondebylauget om trætyper

Liste fra Bondebylaug over træer der skal bevares

Bondebylaugets kort over bevaringsværdige træer

Bondebylaugets kort over nye træer

Punkt 7: Forslag om udarbejdelse af helhedsplan for Lyngby Hovedgade 30 og 32 mm.

04.01.00-P16-1-16

Resume

Efter afslutning af fjernvarmearbejderne skal parkanlægget Lyngby Hovedgade 30 og 32 renoveres. Kommunen har indgået økonomisk aftale med Vestforbrændingen om at genetablere anlægget til oprindeligt udseende.

Forvaltningen foreslår, at havearealet omkring Rustenborgvej 2A, hvor Frivillighedscenteret har haft til huse siden september 2014, samt forpladsen til Gramlille og forpladsen ved hovedindgangen til Lyngby Stadsbibliotek integreres i en plan, der har til formål at optimere udearealerne og parkanlægget ved Lyngby Hovedgade 30 og 32, så det samlede udeareal understøtter Biblioteksstrategien.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen udarbejder oplæg til en helhedsplan for Lyngby Hovedgade 30 og 32, Rustenborgvej 2A, forpladsen til Gramlille og forpladsen ved hovedindgangen til Lyngby Stadsbibliotek
2. der gives en tillægsbevilling på 100.000 kr. i 2016 til udarbejdelse af en helhedsplan for området (Økonomiudvalgets budgetområde)
3. tillægsbevillingen på 100.000 kr. finansieres af overført mindreforbrug på Kultur- og Fritidsudvalgets fra 2015 til 2016 (Kultur- og Fritidsudvalgets budgetområde)
4. oplæg til helhedsplan for området forelægges til godkendelse, når hele anlægget er projekteret og økonomien klarlagt
5. fjernvarmens finansieringsbidrag til reetablering af parkanlægget Lyngby Hovedgade 30 og 32 indgår som en del af finansieringen af helhedsplanen for området.

Sagsfremstilling

Parkarealet Lyngby Hovedgade 30 og 32 administreres af kommunens arealdriftsenhed. I forbindelse med det igangværende fjernvarmearbejde i kommunen har parkarealet i længere tid fungeret som byggeplads for fjernvarmeentreprenøren og blev gennemgravet under nedlægningen af hovedledningen til fjernvarmen. Efter afslutning af ledningsarbejdet skal anlægget Lyngby Hovedgade 30 og 32 reetableres af Lyngby-Taarbæk Kommune for Vestforbrændingens regning og som udgangspunkt føres tilbage til oprindeligt udseende.

En reetablering af parkanlægget bør dog ses i sammenhæng med Biblioteksstrategien vedtaget af Kommunalbestyrelsen i juni 2016. I Biblioteksstrategien indgår som fokusområde 2: 'biblioteket som en tilgængelig og attraktiv ramme' med henblik på at optimere udearealerne for at kunne rumme sundheds- og trivselsfremmende tilbud. Forvaltningen finder det på den baggrund relevant, at reetableringen af parkanlægget ikke nødvendigvis føres tilbage til fuldt ud det samme anlæg som før gravearbejdet, samt at reetableringen af parkanlægget sammentænkes med haveanlægget ved Frivillighedscenteret samt forpladsen foran Gramlille og forpladsen ved hovedindgangen til Stadsbiblioteket - således at der udarbejdes oplæg til en samlet helhedsplan for området.

I forbindelse med forvaltningens indledende overvejelser om indhold og forudsætninger for en samlet plan indgår, at parkanlægget søges genskabt med en visuel forbindelse til Lyngby Hovedgade og ned til forpladsen ved Gramlille. Forplads og parkanlæg foreslås lagt sammen med samme karakterudtryk. Der er en terrænforskel på ca. 1,5 m fra huset på Rustenborgvej 2A og ned til forpladsen til biblioteket. Arealet ved Frivillighedscenteret og parkeringspladsen med græsplæne, træer og grusplads er opholdsareal og skulpturhave. Oversigt over arealerne er vedlagt som bilag.

Området rummer flere værdifulde træer. Der er Magnoliatræer på plænen ved Rustenborgvej 2A og et træ kaldet Honningtræ. Dette træ er der taget specielt hensyn til under gravearbejdet med fjernvarmen. Træet er et karaktergivende element i det fremtidige grønne anlæg og i byrummet og bevares i overensstemmelse med den vedtagne træstrategi.

Haven ved Frivillighedscenteret kan med de skitserede forslag til ændringer i parkanlægget udnyttes bedre, for eksempel rumme en sundhedsplads eller lignende. En bedre sammenhæng med parkanlægget foran kan også ske ved at fjerne den lave hvide mur og stakittet til Frivillighedscenteret. Samtidig kan der indrettes gode opholdsmuligheder og en bedre tilgængelighed til forpladsen og en mere fleksibel brug af pladsen. Desuden opnås en visuel sammenhæng til biblioteket og Lyngby Kirke, hvis det lille parkanlæg åbnes mod Lyngby Hovedgade. Oversigtsplan og foto vedlagt (bilag).

En helhedsplan skal udarbejdes med ekstern bistand. Oplæg fra forvaltningen til rådgiver vil være, at den samlede plan på ideskitseniveau skal tilgodese kommunens ønske om at skabe rum, der indbyder til ophold og aktiviteter. Der indarbejdes optioner, som f.eks. mulighed for at etablere bænke på forpladsen til Gramlille, lys-stier, der inviterer til at gå ind til biblioteket, nedtagning af den lave mur mellem Lyngby Hovedgade 30 og 32 og Rustenborgvej 2A (se bilag med adresser), mulighed for etablering af cykelstativer ved Frivillighedscenteret mv. De enkelte tiltag skal være beskrevet og kalkuleret, så der kan tages politisk stilling til enkeltelementer i planen, idet der som udgangspunkt alene er finansiering til reetablering af arealet Lyngby Hovedgade 30 og 32. Ved alle øvrige aktiviteter/projekter skal der tilvejebringes yderligere finansiering.

Lovgrundlag

Ingen særlige lovgrundlag.

Økonomi

Reetablering af parkanlæg svarende til det oprindelige anlæg på Lyngby Hovedgade 30 og 32 skal finansieres over Vestforbrændingens anlæg af fjernvarmeledning og er uden økonomisk omkostninger for kommunen, såfremt det reetableres, jf. aftalen med Vestforbrænding. Såfremt der ved helhedsplanen fremkommer nye forslag, vil det medføre, at der tilvejebringes yderligere bevilling hertil.

Der er behov for en tillægsbevilling på 100.000 kr. til ekstern rådgivning til udarbejdelse af helhedsplanen. Forvaltningen foreslår, at bevillingen til helhedsplanen finansieres af overført mindreforbrug på Kultur- og Fritidsudvalgets budgetområde. Dette forslag vil i givet fald erstatte forslag fra Kultur- og Fritidsudvalget den 2. juni 2016 om at anvende 100.000 kr. af mindreforbruget fra 2015 til forprojektering af etablering af udgang til Mølledammen; et forslag som er oversendt til budgetforhandlingerne.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår pkt. 1, 2, 4 og 5.

Kultur- og Fritidsudvalget for så vidt angår pkt. 1, 2, 3 og 4.

Kommunalbestyrelsen har endelig beslutningskompetence.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1, 2, 4 og 5) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 1. september 2016

Ad 1-4) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Oversigtsplan og foto

Plantegning

Punkt 8: Opklassificering af vandløb mellem Bagsværd Sø og Lyngby Sø

06.02.00-P24-3-16

Resume

Forvaltningen foreslår, at kanalen mellem Bagsværd Sø og Lyngby Sø (Nybrokanalen) ændres fra privat til offentligt vandløb, så der kan fastsættes retningslinjer for omfang af og niveau for vedligehold og oprensning af kanalen. Forvaltningen vurderer, at det er relevant at optage vandløbet som offentligt, da det opfylder de vejledende kriterier for, hvornår et vandløb klassificeres som offentligt.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kanalen optages som offentligt vandløb, og at vedligeholdelsesarbejder indarbejdes i det nye regulativ for Mølleåen, som er under udarbejdelse. Det er en forudsætning, at opklassificeringen også bliver godkendt af Gladsaxe Kommune, som er myndighed på halvdelen af vandløbet.

Sagsfremstilling

Vandløbsloven opdeler vandløb i offentlige og private vandløb. De offentlige vandløb vedligeholdes af kommunen efter bestemmelser i kommunale vandløbsregulativer. Private vandløb vedligeholdes af bredejerne under hensyntagen til vandløbslovens generelle bestemmelser samt eventuelle anvisninger fra vandløbsmyndigheden.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er Mølleåen og Hvidørebækken de eneste offentlige vandløb. Det nuværende regulativ for Mølleåen er ved at blive revideret i samarbejde med Rudersdal og Gladsaxe Kommuner.

Der er ikke faste kriterier for, hvornår et vandløb er offentligt eller privat. Opdeling af vandløb i hhv. offentlige og private er historisk set betinget af vandløbets betydning og senere også miljømæssig betydning.

Kommunernes Landsforening har udarbejdet retningslinier for, hvornår et vandløb bør være offentligt

1. Vandløbet er del af et særligt naturområde
2. Vandløbet er stort (for eksempel bundbredde over 1,5 meter)
3. Vandløbet har særligt mange bredejere. Det kan f.eks. være et vandløb, som løber gennem en by
4. Vandløbet har særlig stor, rekreativ betydning for befolkningen
5. Vandløb har et særligt godt miljø for både planter og dyr
6. Vandløbet modtager særligt store mængder spildevand fra rensningsanlæg eller store veje
7. Vandløbet ligger nedenfor et andet offentligt vandløb.

Forvaltningerne i Lyngby-Taarbæk og i Gladsaxe Kommune ønsker, at det bliver fastlagt, hvem der skal vedligeholde vandløbsstrækningen Nybrokanalen på 120 meter. Nybrokanalen har stor, rekreativ betydning for kommunens borgere; især Bådfarten og sejlads. Kanalen er også et stort vandløb med en bredde på mere end halvanden meter. Forvaltningerne i begge kommuner har på den baggrund vurderet, at det er relevant at optage kanalen som offentligt vandløb. Det er praksis på landsplan, at et vandløb af denne størrelse og med store rekreative interesser, er klassificeret som offentligt. Timingen skal ses i forhold til, at Bådfarten skal udbydes, og vedligeholdelsespligten derfor bør fastlægges.

Gladsaxe Kommune forventes at politisk behandle sagen om opklassificering på møde i efteråret.

Myndigheds- og ejerforhold

Nybrokanalen ligger i kommunegrænsen mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Gladsaxe Kommune. Det betyder, at begge kommuner er vandløbsmyndighed.

Lyngby-Taarbæk Kommune ved Center for Arealer og Ejendomme ejer Nybrokanalen, mens Gladsaxe Kommune og Staten (Marienborg) er tilstødende ejere.

Hidtidig praksis for drift og oprensning

Nybrokanalen er i dag et privat vandløb. Vedligeholdelse af et privat vandløb sker normalt alene for at sikre vandets løb, dvs. at vandet kan komme fra Bagsværd Sø til Lyngby Sø. Der har ikke tidligere været stillet krav fra myndighederne til vandløbsejer eller bredejere om at rense op eller vedligeholde brinksikringen og brinken.

Kanalen er en vigtig forbindelse bl.a. for Bådfarten. Bådfarten har betalt en oprensning/udbygning af kanalen i 2002–2003. Prisen for oprensningen var omkring 486.000 kr. (fremskrevet til 2016 pris: ca. 610.000 kr.). Bådfarten modtager betydelige tilskud fra kommunerne, i 2016 ca. 3,4 mill kr.

Der er udført breddsikring ved Marienborg finansieret af Staten (140.000,00 kr. i 2002).

Kommunen kan som myndighed ikke stille krav til vandløbsejere eller bredejere af private vandløb om at rense op, medmindre der opstår vandføringsproblemer på strækningen.

Hvis kommunerne vil sikre en regelmæssig oprensning, kan der oprenses af kommunen, som ejer, eller af andre, der kan have nytte af oprensningen.

Myndighedsforpligtigelser ved opklassificeringen.

Efter opklassificeringen af vandløbet har de respektive vandløbsmyndigheder pligt til at sørge for, at der udarbejdes et regulativ, der blandt andet beskriver vandløbets skikkelse og vandføring og indeholder bestemmelser om vandløbets vedligeholdelse og yderligere forhold, som gælder for vandløbet, herunder hvilke rettigheder og pligter bredejerne langs vandløbet har.

Når regulativet er vedtaget, har vandløbsmyndighederne pligt til at vedligeholde og administrere vandløbet efter regulativet. Vandløbsmyndighederne er for tiden ved at revidere regulativet for Mølleåen, hvor retningslinjerne for vedligeholdelse af Nybrokanalen vil blive indføjet, hvis strækningen opklassificeres. Hvis Nybrokanalen bliver et offentligt vandløb, vil kommunerne som myndighed få udgifter til vedligeholdelse, herunder at oprense slam og eventuelt sikre brinkerne.

Forvaltningen har fået foretaget en opmåling af strækningen for at vurdere, hvor ofte strækningen skal oprenses. På baggrund af opmålingen vurderer forvaltningen, at der ikke umiddelbart er behov for større oprensninger i den nærmeste fremtid. Hvis fremtidige undersøgelser viser, at der er et behov for at rense op, vurderer forvaltningen, at det kan udføres inden for rammen (Naturforvaltningsmidler).

I forbindelse med det nye regulativ vil det blive vurderet, om brinksikringen skal udføres af myndigheden. Brinksikring udføres kun, hvis der er risiko for vandføringsevnen.

Det videre forløb

- Det forudsættes, at Gladsaxe Kommune træffer politisk beslutning om at opklassificere vandløbet
- Hvis vandløbet bliver opklassificeret, vil Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommuner udarbejde forslag til fordelingsnøgle for afholdelse af fremtidige udgifter
- Når der er truffet en politisk beslutning om opklassificeringen, udarbejder forvaltningen et forslag til opklassificering, der sendes i to ugers partshøring, hvor lodsejerne har mulighed for at komme med bemærkninger til forslaget. Eventuelle bemærkninger vil indgå i den endelige afgørelse
- Herefter træffer forvaltningen afgørelse om at opklassificere vandløbet. Denne afgørelse offentliggøres, hvorefter der er fire ugers klageperiode
- Oprensning udføres, hvis der er et behov.
- Kommunerne udarbejder forslag til regulativ, der offentliggøres med otte ugers høring. Herefter vedtages regulative med fire ugers klagefrist. Hvis regulativet ikke påklages, træder det i kraft fire uger efter vedtagelsen. Vandløbsmyndighederne er for tiden ved at revidere regulativet for Mølleåen, hvor retningslinjerne for vedligeholdelse af Nybrokanalen vil blive indføjet.

Lovgrundlag

Kommunen kan beslutte om et vandløb skal være privat eller offentligt i henhold til § 10 og § 11 i vandløbsloven (Lovbekendtgørelse nr. 1579 af 8. december 2015). De nærmere betingelser er bekræftet i bekendtgørelse om klassifikation og registrering af vandløb (Bek. nr. 1235 af 24. november 2014).

Økonomi

Vedligeholdelsen betales som udgangspunkt af vandløbsmyndighederne.

Det vurderes, at der er følgende økonomiske udgifter forbundet med opklassificeringen

1. Åmandstilsyb - ca. 5.000 kr/år. (løses inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - Natur)
2. Myndighedsarbejde - udarbejdelse af regulativ ca. 15.000 kr. (løses inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - Natur)
3. Myndighedsarbejde - tilsyn med vandløbet, opsyn, styring af oprensningsopgaver - (som hidtil og afholdes inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - administration)
4. Større oprensningsarbejder, udover almindelig oprensning, indarbejdes i regulativet som påhvilende kommunen som vandløbsmyndighed - (løses inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - Natur)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 9: Opklassificering af et vandløb - Fæstningskanalen

06.02.00-P24-2-16

Resume

Vandløbsmyndigheden foreslår, at kanalen mellem Lyngby Sø og Lyngby Hovedgade (den vandfyldte Fæstningskanal) ændres fra privat til offentligt vandløb, så der kan fastsættes retningslinjer for omfang af og niveau for at vedligeholde og oprense kanalen. Vandløbsmyndigheden vurderer, at det er relevant at optage vandløbet som offentligt, da det opfylder de vejledende kriterier for, hvornår et vandløb klassificeres som offentligt.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kanalen optages som offentligt vandløb og vedligeholdelsesarbejder indarbejdes i nyt regulativ.

Sagsfremstilling

Vandløbsloven opdeler vandløb i offentlige og private vandløb. De offentlige vandløb vedligeholdes af kommunen, der er vandløbsmyndighed, efter bestemmelser i kommunale vandløbsregulativer. Private vandløb vedligeholdes af bredejerne under hensyntagen til vandløbslovens generelle bestemmelser samt eventuelle anvisninger fra vandløbsmyndigheden.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er dele af Mølleåen og Hvidørebacken de eneste offentlige vandløb. Det nuværende regulativ for Mølleåen er ved at blive revideret i samarbejde med Rudersdal og Gladsaxe Kommuner.

Der er ikke faste kriterier for, hvornår et vandløb er offentligt eller privat. Opdeling af vandløb i hhv. offentlige og private er historisk set betinget af vandløbets betydning og senere også miljømæssige betydning.

Kommunernes Landsforening har udarbejdet retningslinier for, hvornår et vandløb bør være offentligt

1. Vandløbet er del af et særligt naturområde
2. Vandløbet er stort (for eksempel bundbredde over 1,5 meter)
3. Vandløbet har særligt mange bredejere. Det kan f.eks. være et vandløb, som løber gennem en by
4. Vandløbet har særlig stor, rekreativ betydning for befolkningen
5. Vandløb har et særligt godt miljø for både planter og dyr
6. Vandløbet modtager særligt store mængder spildevand fra rensningsanlæg eller store veje
7. Vandløbet ligger nedenfor et andet offentligt vandløb.

Forvaltningen foreslår, at det bliver fastlagt, hvem der skal vedligeholde vandløbsstrækningen på ca. 530 m mellem Lyngby Sø og Lyngby Hovedgade (herefter Fæstningskanalen). Fæstningskanalen har stor, rekreativ betydning for kommunens borgere; især Bådarten og sejlads med kajakker mv. Kanalen er også et stort vandløb med en bredde på mere end halvanden meter. Forvaltningen har på den baggrund vurderet, at det er relevant at optage kanalen som offentligt vandløb. Det er praksis på landsplan, at et vandløb af denne størrelse og med store rekreative interesser, er klassificeret som offentligt. Timingen skal ses i forhold til, at Bådarten skal udbydes, og vedligeholdelsespligten derfor bør fastlægges.

Myndigheds- og ejerforhold

Fæstningskanalen ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune, der både er vandløbsmyndighed og -ejer.

Hidtidig praksis for drift og oprensning

Fæstningskanalen er i dag et privat vandløb. Vedligeholdelse af et privat vandløb sker normalt alene for at sikre vandets løb. Der har ikke tidligere været stillet krav fra myndighederne til Fæstningskanalens ejer (kommunen) om at rense op eller vedligeholde brinksikringen og brinken.

Kanalen er tidligere blevet oprenset af kommunen som ejer af hensyn til Bådfartens sejlads. Bådfarten skal bruge en dybde af cirka halvanden meter vand. I 2002 blev strækningen mellem broen over Fæstningskanalen (mellem Sorgenfrivej og Rustenborgvej) og op til Lyngby Hovedgade oprenset. I 2014 blev strækningen fra førømtalte bro og Lyngby Sø oprenset.

Udgifterne til oprensning af ca. halvdelen af Fæstningskanalen var 784.000 kr. i 2014 inkl. rådgiverhonorar til forundersøgelse og udbudsmateriale (fremskrevet til 2016 pris: 787.920 kr.) og 2.210.848 kr. i 2002 (fremskrevet til 2016 pris: 2.787.874 kr.). Oprensningen i 2014 var væsentligt mindre end i 2002, hvilket udgør en del af forklaringen på prisforskellen. Oprensningerne er udført af Lyngby-Taarbæk Kommune som anlægsarbejder.

Der er for ca. 2 år siden udført breddsikring på den modsatte side af Havnehytten. Arbejdet blev udført for at sikre stierne. Det kostede 80.000 kr. og blev betalt af kommunen som bredejer.

Myndighedsforpligtigelser ved opklassificeringen.

Hvis vandløbet opklassificeres, har vandløbsmyndigheden (kommunen) pligt til at sørge for, at der udarbejdes et regulativ, der blandt andet beskriver vandløbets skikkelse og vandføring og indeholder bestemmelser om vandløbets vedligeholdelse og yderligere forhold, som gælder for vandløbet herunder, hvilke rettigheder og pligter bredejerne langs vandløbet har.

Når regulativet er vedtaget, har vandløbsmyndigheden pligt til at vedligeholde og administrere vandløbet efter regulativet. Der vil blive udarbejdet et særskilt regulativ for Fæstningskanalen, hvis strækningen opklassificeres. Hvis Fæstningskanalen bliver et offentligt vandløb, vil vandløbsmyndigheden (kommunen) få udgifter til vedligeholdelse og tilsyn.

Forvaltningen har fået foretaget en opmåling af strækningen for at vurdere, hvor ofte strækningen skal oprenses. På baggrund af opmålingen vurderer forvaltningen, at der ikke umiddelbart er behov for at rense op i den nærmeste fremtid, formentlig over 15 år. Hvis fremtidige undersøgelser viser, at der er et behov for at rense op, vurderer forvaltningen, at det kan udføres inden for rammen (Naturforvaltningsmidler).

Der har tidligere været klager over lugt fra Fæstningskanalen ved Lyngby Hovedgade. Der vil i regulativet blive krav til jævnligt at fjerne blade og grene.

Det videre forløb

- Når der er truffet en politisk beslutning om opklassificeringen, udarbejder vandløbsmyndighederne et forslag til opklassificering, der sendes i to ugers partshøring, hvor lodsejerne har mulighed for at komme med bemærkninger til forslaget. Eventuelle bemærkninger vil indgå i forvaltningens endelige afgørelse.
- Herefter træffer forvaltningen afgørelse om at opklassificere vandløbet. Afgørelsen offentliggøres, hvorefter der er fire ugers klageperiode.
- Forvaltningen udarbejder herefter forslag til regulativ, der offentliggøres med otte ugers høring. Herefter vedtages regulativet af kommunalbestyrelsen med fire ugers klagefrist. Hvis regulativerne ikke påklages, træder regulativet i kraft fire uger efter vedtagelsen.

Lovgrundlag

Kommunen kan beslutte om et vandløb skal være privat eller offentligt i henhold til § 10 og § 11 i vandløbsloven (Lovbekendtgørelse nr. 1579 af 8. december 2015). De nærmere betingelser er beskrevet i bekendtgørelse om klassifikation og registrering af vandløb (Bek. nr. 1235 af 24. november 2014).

Økonomi

Vedligeholdelsen betales som udgangspunkt af vandløbsmyndigheden.

Det vurderes, at der er følgende økonomiske udgifter forbundet med opklassificeringen

1. Åmandstilsyn - ca. 5.000 kr/år. (løses inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - Natur)
2. Myndighedsarbejde - udarbejdelse af regulativ ca. 25.000 kr. (løses inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - Natur)
3. Myndighedsarbejde - tilsyn med vandløbet, opsyn, styring af oprensningsopgaver (afholdes inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - administration)
4. Almindelig oprensning - fjernelse af blade og grene - særligt ved Lyngby Hovedgade, dvs. den østligste ende af Fæstningskanalen (løses inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - Natur)
5. Større oprensningsarbejder, udover almindelig oprensning, indarbejdes i regulativet som påhvilende kommunen som vandløbsmyndighed - (løses inden for de økonomiske rammer - aktivitetsområdet - Natur).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 10: Godkendelse af VVM-redegørelse og VVM-tilladelse for Etape 1 af Novozymes Campus på Dyrehavegårds Jorder

01.16.06-P16-1-16

Resume

Forvaltningen har i samarbejde med bygherre og dennes rådgivere udarbejdet VVM-redegørelse for Etape 1 af Novozymes Campus på Dyrehavegårds Jorder. Der skal herefter, med kommunalbestyrelsens godkendelse, meddeles VVM-tilladelse for Etape 1 af Novozymes Campus på Dyrehavegårds Jorder.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Teknik-og Miljøudvalget tager orienteringen til efterretning
2. VVM-redegørelsen og de tilhørende afværgende foranstaltninger godkendes
3. der meddeles VVM-tilladelse for Etape 1 af Novozymes Campus på Dyrehavegårds Jorder.

Sagsfremstilling

VVM-redegørelse for Etape 1 af Novozymes Campus på Dyrehavegårds Jorder (bilag) har jf. beslutning i kommunalbestyrelsen den 12. maj 2016 været i 8 ugers offentlig høring fra den 18. maj til 13. juli 2016. Der har været afholdt borgermøde den 6. juni 2016, og referat af dette er vedlagt (bilag). I løbet af høringsperioden er der indkommet 10 høringssvar (bilag).

Høringssvarene koncentrerer sig hovedsageligt om følgende emner

- forslag om tvangsruiter for lastbilkørsel i anlægsperioden
- signalkryds vs. rundkørsel
- miljøvurdering af motorvejsrampe v. Rævehøjvej
- fartdæmpende foranstaltninger
- stationsnærhed.

Der henvises til høringsnotatet for forvaltningens bemærkninger til disse punkter.

Der skal herefter meddeles VVM-tilladelse (bilag).

Forvaltningen vurderer, på baggrund af den udarbejdede VVM-redegørelse, at det anmeldte anlæg kan anlægges, som det fremgår af VVM-redegørelsen og med varetagelse af de vilkår, der er knyttet til vedlagte tilladelse, uden at anlægget på grund af dets art, dimensioner eller placering må antages at have væsentlig indvirkning på miljøet.

For at forebygge væsentlige påvirkninger af det omkringliggende miljø i henholdsvis anlægs- og driftsfase indgår en række vilkår i VVM-tilladelsen, som bygherre skal overholde. Blandt de vigtigste af disse er

- Trafik
I anlægsfasen skal adgangsvejen til arbejdspladsen etableres, så køretøjerne tvinges til at passere cykelstien på Rævehøjvej med lav hastighed. Der kan eventuelt foreslås alternative skoleveje fra Eremitageparken.

- Støj og vibrationer
Der skal senest 1 uge inden arbejdet igangsættes gives information om anlægsarbejde, der i særlig grad kan give anledning til støj- og vibrationsgener (hvorfor, hvornår, hvordan og hvor lang tid) til de berørte/nærmeste naboer. Kommunen skal samtidig med naboerne have kopi af informationsmaterialet.

Der skal, i det omfang det er muligt, benyttes støjsvage maskiner.

- Landskab og visuelle forhold
For at begrænse bygningernes synlighed fra de omkringliggende veje skal der etableres beplantning, der med tiden får en afskærmende effekt.

VVM-tilladelsen meddeles bygherre og annonceres (bilag) på hjemmesiden.

Lovgrundlag

VVM-bekendtgørelsen § 7.

Økonomi

Forslaget finansieres inden for aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget forelægges sagen til orientering jf. ad. 1

Byplanudvalget forelægges sagen med henblik på anbefaling til Kommunalbestyrelsen jf. ad 2. og 3.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1) Taget til efterretning.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Ad. 2-3) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Referat af borgermøde 6. juni 2016

Høringsnotat VVM Novozymes (rettet 1. august 2016)

Annonce til offentliggørelse af VVM-tilladelse 16-08-2016

Novozymes - VVM-tilladelse 19-08-2016

WWM-redegørelse for Etape 1 af Novozymes Campus på Dyrehavegårds Jorder

Punkt 11: Nyt Vej- og Stinavn i forbindelse med udstykning til Novozymes

05.01.01-P16-1-15

Resume

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 18. august 2015 at indhente ideer til navngivning af ny vej i forbindelse med udvikling af nyt erhvervsområde på Dyrehavegårds jorder. Forslag til vejnavne er indhentet, og Teknik- Miljøudvalget skal vælge vejnavnet til ny vej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget godkender vejnavnet Novozymes Allé.

Sagsfremstilling

I forbindelse med igangværende udbygning af Novozymes faciliteter anlægges en ny vej med adgang fra Rævehøjvej. Den nye vej skal navngives. Projekteringen af vejen forventes afsluttet inden udgangen af året, og anlægsarbejdet forventes afsluttet i efteråret 2017. Matriklen har i dag adressen Rævehøjvej 17.

Novozymes, som er den nye ejer af erhvervsområdet på Dyrehavegårds jorder, har foreslået vejnavnet Novozymes Allé til den nye vej.

Såfremt udvalget ønsker et andet vejnavn, kan følgende vejnavne også overvejes

- Rævehøj Allé, med baggrund i at vejen er en stikvej fra Rævehøjvej
- Firkløver Allé, med baggrund i at Novozymes' logo forestiller et firkløver.

Ovenstående navne samt Novozymes Allé er godkendt og reserveret af vejnavnenævnet.

Novozymes' bemærkninger til de foreslåede vejnavne er indhentet. Novozymes ønsker at vejen navngives Novozymes Allé.

Den nye vej føres over kommunens matrikel for at opnå vejadgang via Rævehøjvej, hvormed vejen klassificeres som en privat fællesvej. Den sydlige del af vejen, som er på det frasolgte areal, er privat.

Da kommunen er den eneste part i sagen, vurderer forvaltningen, at der ikke er andre parter, der skal høres. Udvalget kan derfor godkende vejnavnet uden høring.

Evt. navngivning af stien tages op på et senere tidspunkt.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om bygnings- og boligregistrering, LBK nr 1080 af 05/09/2013, § 3.

Økonomi

Udgifter til skiltning mm. medtages i forbindelse med anlægsarbejderne for etablering af vejen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

B foreslog Ørnskøvs Allé

Imod stemte 5 (Birgitte Hannibal (UP), A (1), V (2), C (1))

For stemte 1 (B (1))

Udvalget beslutter Rævehøj Allé som nyt vej- og stinavn.

Godkendt.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 12: Mulighed for at anvende fossilfri busser

13.05.12-P17-1-16

Resume

For at reducere miljøpåvirkningen fra bustrafikken er Lyngby-Taarbæk Kommune i gang med at undersøge mulighederne for at anvende fossilfri busser i kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Det enten besluttes at genoptage spørgsmålet om fossilfri busdrift på buslinje 182 og 183 på et senere tidspunkt, eller
2. Det besluttes allerede nu at meddele Movia, at Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker fossilfri drift på buslinje 182 og 183 fra og med 2021, og at budgetgrundlaget for 2021 justeres i overensstemmelse hermed
3. Det besluttes at kommunens langsigtede mål for fossilfri busdrift tillkendegives i efteråret 2016 i forbindelse med høring af Trafikplan 2016 (mål for 2030).

Sagsfremstilling

Movia har gennemgået de buskontrakter, der er relevante i Lyngby-Taarbæk Kommune. De første forventede kontraktudløb sker i 2021. Det betyder, at fossilfri drift først kan påbegyndes fra dette tidspunkt. Særlige ønsker til drivmidler kan indarbejdes i udbudsforretningen. Movia skal blot have besked herom ca. et år før udbud. Forvaltningen vil løbende drøfte mulighederne herfor med nabokommunerne. Såfremt nabokommunerne ikke er interesseret, vil alene de lokale busruter 182 og 183 være relevante som fossilfrie ruter. Det bemærkes, at flere busruter omlægges/nedlægges som følge af letbaneprojektet, og at det tidligere har været vanskeligt at implementere brug af mindre busser (mindre miljøbelastende) på tværs af kommunegrænser.

Det foreslås derfor, at spørgsmålet enten genoptages på et senere tidspunkt eller at Movia allerede nu meddeles, at Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker fossilfri busser på de lokale buslinjer 182 og 183 fra og med 2021, og dermed afsætter ca. 0,5 mio. kr. ekstra i budgettet fra dette tidspunkt.

Generelt er det en vigtig opgave for Movia at reducere den kollektive trafiks klima- og miljøbelastning. Movia stiller derfor krav til miljøet i hvert udbud. Movia ønsker mest miljø for pengene og derfor stiller de – på nuværende tidspunkt – ikke krav om et bestemt drivmiddel/teknologi, men krav til effekten. Der stilles således krav i form af et maksimalt udledningsniveau for NO_x, partikler, CO₂ osv.

I Movias Trafikplan 2013 fastsatte Movia en række reduktionsmål for udledningen af CO₂, NO_x, partikler og støj frem mod 2020. På alle fire områder er resultaterne bedre end forudsat.

I lyset af den hidtidige positive udvikling på miljøområdet anbefaler Movia i den kommende Trafikplan 2016, at der bl.a. fastsættes et mål om fossilfri drift i 2030.

Trafikplan 2016 præsenterer hovedlinjerne i Movias strategiske arbejde på de vigtigste indsatsområder frem mod 2030. Movias Trafikplan 2016 forventes sendt i politisk høring i kommunerne i løbet af efteråret 2016.

I udkastet til Trafikplan 2016 fremfører Movia to scenarier frem mod 2030. Det ene af disse scenarier er et fossilfrit scenarie, hvor al brug af traditionel diesel, naturgas, kul og olie udfases inden 2030. I første omgang forventes biogas kombineret med syntetisk biodiesel at spille en stor rolle. På længere sigt vil der også blive introduceret elbusser, og i den allersidste del af perioden, brintbusser. Med scenariet følger Movia den nordiske trend mod fossilfri kollektiv trafik.

Hvis målet om fossilfrihed i Trafikplan 2016 vedtages, skal der udarbejdes en plan med alle kommuner og regioner for, hvordan dette implementeres. Der vil således efter trafikplanen er vedtaget, blive udarbejdet mere konkrete svar på, hvordan Movia forventer at arbejde med fossilfrihed.

Forvaltningen anbefaler, at Lyngby-Taarbæk Kommune tager stilling til mål for fossilfri drift (2030) i forbindelse med høringen af Trafikplan 2016.

Det kan oplyses, at Region Hovedstaden i år har udbudt bl.a. linje 600S med fossilfri busser. Regionen har generelt meget fokus på miljøet, hvilket på sigt kan betyde fossilfri busser på de regionale linjer, der kører i Lyngby-Taarbæk Kommune. Her skal der også udarbejdes en detaljeret implementeringsplan. Denne plan skal desuden kobles med en plan for, hvordan de store omlægninger ifm. letbanen skal håndteres kontraktuelt.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Den totale udgift til busruterne 182 og 183 er 9,4 mio. kr./år. jf. budget 2017 (trafikbestillingsgrundlaget).

Såfremt indstilling 2 godkendes, vil fossilfrihed på buslinjerne 182 og 183 formentligt medføre en ekstra udgift på 376-752.000 kr./år svarende til et gennemsnit på ca. 0,5 mio./år i 2016-priser. Beløbet kan ikke findes inden for udvalgets egen ramme, og derfor oversendes det til budgetforhandlingerne.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1) Ikke anbefalet.

Ad 2) Ikke anbefalet.

Ad 3) Anbefalet med opfordring til, at dagsordenen fremmes i KKR og i relation til Region Hovedstaden. Forvaltningen fremmer sagen ift. forarbejderne i forbindelse med høring af Trafikplan 2016.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 13: Parkeringsfonden - ændring af geografiske anvendelsesområde

05.09.00-G01-11-16

Resume

Kommunalbestyrelsen har i 1994 implementeret cirkulære om kommunale parkeringsfonde i Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder fastsat fondens geografiske anvendelsesområde. Parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde er 20 år gammelt, og foreslås derfor justeret til nuværende forhold.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Kommunalbestyrelsen godkender ændringer af parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har på møde den 16. juni 1994 implementeret cirkulære om kommunale parkeringsfonde i Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde (bilag).

Parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde foreslås justeret til også at omfatte den offentlige parkeringsplads (matr. 7000an) syd for Lehwaldsvej samt det offentligte areal matr.nr. 2kc og 2kb, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Jægersborgvej 10), jf. bilag. Ved at medtage disse ekstra matrikler vil det være muligt at etablere parkering tæt ved indfaldsvejene.

De generelle regler for parkeringsfonden fremgår nedenfor.

Cirkulæret (bilag) fastsætter rammer for kommunalbestyrelsens adgang til at dispensere fra bestemmelserne i bygningsreglementerne eller bestemmelserne i lokalplaner og byplanvedtægter om tilvejebringelse af parkeringsarealer på egen grund betinget af, at der sker indbetaling til en kommunal parkeringsfond.

Følgende er blandt andet gældende for parkeringsfonden

- Hvis kommunen opkræver midler til en parkeringsfond, så skal kommunen sørge for, at der anlægges parkeringspladser, og at disse anlægges tæt på den ejendom, som har indbetalt til parkeringsfonden
- Parkeringspladserne skal være anlagt senest 5 år efter, at kommunalbestyrelsen har fritaget den pågældende ejendom for at opfylde bestemmelser om tilvejebringelse af parkeringsarealer på egen grund. Alternativt tilbagebetales beløbet til bidragsyderen
- Hvis parkeringspladserne bliver offentligt tilgængelige, nedsættes bidraget til parkeringsfonden med 50 %. Kommunen skal således bidrage med 50 % for at kunne opfylde dispensationsforpligtigheden.

Af hensyn til miljøet søges parkeringspladserne samlet i færre og større anlæg under terræn eller i parkeringshuse. Nye anlæg placeres fortrinsvis ved indfaldsvejene til Lyngby Hovedgade nord og syd samt Buddingevej, jf. parkeringsstrategien (bilag).

Kommunen har en forpligtigelse til at anlægge parkeringspladser, hvis der indbetales til en parkeringsfond. I forbindelse med fremadrettet sagsbehandling bør der tages stilling til om kommunen har mulighed for at finansiere halvdelen af parkeringspladserne inden for den givne tidshorizont på 5 år. Hvis ikke denne mulighed foreligger, så bør der ikke indbetales midler til en parkeringsfond, og grundejer bør i stedet få en dispensation uden betingelser eller pålægges at anlægge parkeringspladser på egen grund, alternativt søge forholdet løst på anden vis, f.eks. gennem udbygningssaftaler etc.

Lovgrundlag

Cirkulære om kommunale parkeringsfonde, CIR nr 10 af 17/01/1994 (bilag).

Økonomi

Fritager en kommune en grundejer fra helt eller delvist at tilvejebringe det foreskrevne antal parkeringspladser på egen grund på betingelse af, at der sker indbetaling til kommunens parkeringsfond, skal Kommunalbestyrelsen sørge for, at der mindst etableres et tilsvarende antal parkeringspladser.

Såfremt fondens midler anvendes til anlæg af offentlige parkeringspladser, reduceres bidragsgivers andel med 50 %. Den resterende andel på 50 % finansieres af kommunen.

I parkeringsfonden er der i dag 3.242.250 kr. i form af en bankgaranti, som er dateret den 11.6.2013. I henhold til cirkulæret skal beløbet være anvendt til parkeringspladser senest 5 år efter, at Kommunalbestyrelsen har fritaget en ejendom for at opfylde bygningsreglementets, lokalplanernes eller byplanvedtægternes bestemmelser om tilvejebringelse af parkeringspladser på egen grund.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Kommuneplan 2013 - Parkeringsstrategi

Cirkulære om kommunale parkeringsfonde 17.01.1994

Parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde - Kgs. Lyngby inkl udvidelser

Retningslinier for parkeringsfond fra 1994 inkl. geografiske anvendelsesområde

Punkt 14: Opdateret Plangrundlag - Firskovvej øst

01.02.05-P16-5-16

Resume

Byplanudvalget har igangsat en ny lokalplan for det område, som i dag huser den kommunale materiel- og driftsplads på Firskovvej. Forarbejdet til lokalplanforslaget for Firskovvej øst samt konkretiseringen af vejprojektet omkring forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej gør det relevant at opdatere det foreliggende plangrundlag.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. dele af det tilgrænsende grønne areal inddrages i lokalplanen
2. der i forbindelse med helhedsplanen for det øvrige Firskovvejsområde tages stilling til evt. udnyttelse af det resterende grønne areal mod motorvejen
3. Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

I Kommuneplanstrategien GRØNT LYS+ og i Kommuneplan 2013 er det beskrevet, at der kan ske ændring af anvendelse, bebyggelsestæthed, bygningshøjder med mere på Firskovvej, hvilket lægger op til, at der skal udarbejdes nye kommuneplanrammer for området. Samtidigt er forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej også beskrevet. Flytningen af driftspladsen på Firskovvej er ligeledes beskrevet i GRØNT LYS+.

I forbindelse med konkretiseringen af projektet for forlængelsen af Firskovvej skal der udlægges en arealreservation, som sikrer, at vejprojektet kan gennemføres (jf. sag nr. 7 på TMU 31/5-2016). Vejudlægget til forlængelsen kommer til at optage areal fra den nuværende materiel- og driftsplads, en del af det grønne areal frem mod Jægersborgvej samt to kommunalt ejede beboelsesejendomme ved Jægersborgvej. For at sikre tilstrækkelig anvendelsesmulighed af den del af materiel- og driftspladsen, som ikke udlægges til vejforlængelsen, er det nødvendigt at udvide lokalplanområdet for Firskovvej øst til også at omfatte en del af det grønne areal mellem Firskovvej og Helsingør-motorvejen, som indgår i forpagtningsaftalen vedrørende Stenrødgård, jf. kortsnitse (bilag).

Der er foretaget en botanisk undersøgelse af de grønne arealer mellem Stenrødgård og Jægersborgvej (bilag). Undersøgelsen har konstateret, at arealerne blandt andet indeholder biologiske overdrev. Dette er en naturtype, som er omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3. På sådanne områder må der som udgangspunkt ikke foretages tilstandsændringer uden dispensation. Kommunen er dispenserende myndighed. De arealer ved Stenrødgård, hvor der er blevet konstateret biologiske overdrev, har imidlertid alle ligget i byzone fra før 1. juli 1992. Naturtypebekendtgørelsen bestemmer, at for bl.a. biologiske overdrev, der den 1. juli 1992 ligger i byzone, gælder beskyttelsen kun for tilstandsændringer til landbrugsformål. Det betyder, at tilstandsændringer til fx byudvikling kan foretages uden dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3. Forvaltningen mener derfor, at de dele af det grønne areal, som er biologiske overdrev, kan inddrages til byudvikling uden dispensation.

Sideløbende med arbejdet vedrørende lokalplan for Firskovvej øst arbejdes der også med en helhedsplan for hele Firskovvejområdet (jf. sag nr. 12 på BY 1/6-2016). I forbindelse med helhedsplanen er forvaltningen igang med at undersøge udviklingsmulighederne på Firskovvej, ligesom det undersøges, hvorledes det resterende grønne areal mod motorvejen skal indtænkes (evt. byudvikling).

Muligheden for, at dele af eller hele det grønne areal kan indrages i den videre planlægning som byudviklingsområde, har været beskrevet blandt andet i Lyngby-Taarbæk Kommunes Fokus-strategier fra 2008 og Grønt Lys, og har siden 2009 også været beskrevet i Kommuneplanens redegørelse.

Forvaltningen peger på, at der i forbindelse med forslag til Lokalplan for Firskovvej øst også udarbejdes et kommuneplantillæg. Kommuneplantillægget skal sikre arealudlæg til forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej, og forvaltningen peger på at kommuneplanrammen for Firskovvej samtidig udvides til også at omfatte den del af det grønne areal, som er nødvendigt i forhold til den kommende lokalplan for Firskovvej øst. Det skal således i tillægget sikres, at forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej kan etableres igennem området, og at adgangsvejen til Stenrødgård kan ændres, så den kobles på den nye forlængelse af Firskovvej. Derved kan det håndteres, at der alene bliver én udkørsel med biltrafik fra området til Jægersborgvej.

Lovgrundlag

Lov om planlægning og Naturbeskyttelsesloven.

Økonomi

Forslaget finansieres inden for aktivitetsområdet administration, i det der dog ikke er sat økonomi på evt. ændrede forpagtningsvilkår, dette sker i forbindelse med senere sagsbehandling.

Beslutningskompetence

Ad. 1 og 2: Byplanudvalget.

Ad. 3: Teknik- og Miljøudvalget orienteres i forhold til det grønne areal og Økonomiudvalget orienteres som ejer af de nævnte arealer.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 3) Taget til efterretning.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Ad 1-2) Godkendt.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Kortskitse af mulig lokalplanafgrænsning

Botanisk undersøgelse - Oversigt

Punkt 15: Ansøgning om vejnavnsændring Frederiksdalsvej 219 -237

05.00.00-G01-19-16

Resume

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om ændring af vejnavn på Frederiksdalsvej 219-237.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at vejnavn Frederiksdals Vænge sendes i høring hos de berørte grundejere i fire uger, og at forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig afgørelse, hvis der ikke er indvendinger imod det foreslåede ændrede vejnavn.

Sagsfremstilling

En grundejer har den 8. juni 2016 på vegne af 10 grundejere på strækningen Frederiksdalsvej 219-237 ansøgt om at få ændret vejnavnet til følgende navne i prioriteret rækkefølge

1. Frederiksdals Vænge
2. Schulins Vej
3. Frederikshøj

Grundejeren har redegjort for det uhensigtsmæssige i, at en lukket lokal stikvej fra Frederiksdalsvej har samme navn som den primære trafikvej. Stikvejen er en privat fællesvej (bilag), hvorimod Frederiksdalsvej er en offentlig vej. Gæster til Frederiksdalsvej 219-237 har svært ved at finde vej, da den primære trafikvej er 3,2 km lang. Forvaltningen foreslår derfor et navneskift ad grundejernes første prioritet, så vejen fremover hedder Frederiksdals Vænge.

Vejnavnenævnet har forhåndsgodkendt og reserveret de ovenstående vejnavne.

I henvendelsen gives der udtryk for, at der er enighed blandt de 10 grundejere omkring ønsket om at skifte vejnavn på strækningen Frederiksdalsvej 217-237.

Da der er 10 berørte grundejere sendes sagen i 4 ugers høring.

Husnumrene Frederiksdalsvej 219-237 nedlægges, og vil ikke have indvikning på nummereringen af ejendomme på den primære trafikvej Frederiksdalsvej. Bygningerne på Frederiksdalsvej 219-237 vil ved vejnavneskift blive tildelt nye numre, jf. anvisningerne i bekendtgørelse om vejnavne og adresser, BEK nr 436 af 02/05/2014.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om bygnings- og boligregistrering, LBK nr 1080 af 05/09/2013, § 3.

Økonomi

Ingen. Vejen er en privatfællesvej, hvorfor alle udgifter afholdes af de vejberettigede til vejen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Godkendt.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Frederiksdalvej 2016

Punkt 16: Støjskærm på Kongevejen ved Birkevang syd - Kongedybet

09.11.00-P20-2-15

Resume

Beslutning om etablering af støjskærm ved Kongevejen ud for Birkevang syd og Kongedybet medfører mindre indkik fra Kongevejen til forretningerne i Kongedybet. Forretningerne ønsker derfor ikke den besluttede støjskærm realiseret. Der skal træffes politisk beslutning om projektets videre forløb. Der er i dag opsat skiltning, der informerer om forretningerne. Denne skiltning skal nedtages i forbindelse med etablering af støjskærmen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Teknik- og Miljøudvalget godkender, at arbejdet med opsætning af støjskærm (scenarie 2) på Kongevejen ved Birkevang syd og Kongedybet fortsætter som planlagt
2. Kommunalbestyrelsen godkender, at såfremt ejendommen Kongevejen 168–172 ikke giver samtykke til anvendelse af deres areal i forbindelse med opsætning af støjskærmen, bemyndiges forvaltningen til at vurdere om støjskærmen skal flyttes tættere på vejen, eller om der skal ske en midlertidig ekspropriation af arbejdsareal
3. Byplanudvalget bemyndiger forvaltningen til at tage stilling til en konkret ansøgning om skiltning på et senere tidspunkt.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget godkendte på møde den 14. maj 2014, at dele af de afsatte midler til realisering af projekter i kommunens støjhandlingsplan skulle anvendes til støjskærm på Kongevejen ved Birkevang syd.

Ifølge støjhandlingsplanen skulle støjskærmen opsættes i den østlige side af Kongevejen og afskærme den sydlige del af Birkevang og Kongedybet.

Forvaltningen orienterede den 26. oktober 2015 ved brev de direkte berørte grundejere på Birkevang og Bredesvinget.

Den 21. januar 2016 sendte kommunen brev til ejendommen Kongevejen 168–174, ”Kongedybet”, med anmodning om svar inden 14 dage. Administrator af ejendommen svarede, at man ingen indvendinger havde til forslaget (bilag, scenarie 2 - støjskærm med åbning ud for trappen).

Efterfølgende har kommunen haft kontakt og møde med grundejerne for at fastlægge omfang af en eventuel rydning og placering af døre i skærmen.

Kommunen modtog den 18. marts 2016 mail fra de mindre forretninger i Kongedybet, Kongevejen 168-174, hvor de oplyste, at de ikke ønsker en støjskærm, da den vil forhindre indkik til torvet og forretningerne. Efterfølgende har administrator af ejendommen trukket sin accept tilbage og oplyst, at ejendommen nu heller ikke ønsker en støjskærm.

Kommunen har ikke oplysninger om, om administrator har hørt beboerne i de 16 lejligheder i ejendommen Kongedybet.

Forvaltningen vurderer, at det er vigtigt at opnå en høj støjdemping, således at berørte borgere opnår den lovede effekt af støjskærmen. En ændring af projektet til en kortere støjskærm vil medføre, at færre borgere på hele strækningen

oplever en støjdæmpning, og at projektet således ikke lever op til den beregnede prioritering i støjhandlingsplanen.

På baggrund af ovenstående har forvaltningen analyseret alternative løsninger til det oprindelige projekt (bilag).

Forvaltningen har vurderet, om en gennemsigtig skærm ville være en mulig løsning det pågældende sted. Hårde skærme (som f.eks. en gennemsigtig skærm) reflekterer dog støj i højere grad end f.eks. en beplantet skærm. Reflektionens størrelse vil være afhængig af materialevalg samt områdets karakter. Gennemsigtige skærme vurderes endvidere at være forholdsvis dyre i forhold til projektets samlede økonomi, og endeligt er risikoen for graffiti på denne type skærme større end på de beplantede skærme. Billede af en beplantet støjskærm - af den type som foreslås etableret - ses af bilag.

Forvaltningen vurderer med baggrund i gennemgangen jf. bilag, at der – for at opnå en tilstrækkelig støjdæmpning - bør arbejdes videre med det oprindelige projekt med støjskærm forbi Kongedybet (scenarie 2).

Udvalget har tidligere vurderet andre alternativer (den 6. maj 2014), bl.a. udlægning af støjsvag asfalt. Dette blev dog fravalgt, da det er gængs praksis at udlægge støjsvag asfalt, når der nyasfalteres, hvilket for Kongevejen/omfartsvejen vil ske inden for en kort årrække. Et andet alternativ er at arbejde på en sænkning af hastigheden fra 70 km/t til 60 km/t eller 50 km/t. En sænkning til 60 km/t vil knapt være hørbart (1,3 db). For at det skal have effekt skal hastigheden derfor sænkes til 50 km/t (2,9 db). Det vurderes, at et sådan tiltag vil tage en del tid at effektuere. Kongevejen er en forlængelse af motorvejen, og den er således bygget til at kunne tage trafik med en vis hastighed. Generelt er Politiet ikke fortalende for at sænke hastigheden, når forholdene er til en højere hastighed. Hvis hastigheden skal sænkes, vil vejen derfor skulle ombygges, f.eks. til et spor i hver retning. Generelt vil en sænkning af hastigheden medføre opstuvning af trafikken i Virum, Sorgenfri og nabokommuner. Dette vil forværres væsentligt, hvis vejens profil ændres. Endelig er vejen en del af det Strategiske Vejnet, og Vejdirektoratet vil skulle høres i forbindelse med ændringer af vejen. Forvaltningen ser derfor ikke umiddelbart en sænkning af hastigheden som en mulighed, herunder inden for en kort årrække.

Ifølge kommuneplanen er området ved Kongedybet udlagt til blandet boligområde, hvori følgende gælder: ”Skiltning må ikke foretages uden kommunalbestyrelsens tilladelse, og må i øvrigt ikke virke dominerende eller fremmed for omgivelserne”. Der er i dag opsat skiltning, der informerer om forretningerne. Denne skiltning skal nedtages i forbindelse med etablering af støjskærmen. Ved en senere lejlighed skal ændring af skiltningen derfor godkendes efter en konkret ansøgning. Det vil blive vurderet om flytning af eksisterende skiltning/opsætning af ny skiltning kan indgå i projektet.

I forbindelse med opsætning af støjskærmen skal kommunen bruge en del af de tilstødende private grunde til arbejdsareal, hvorfor det er vigtigt, at alle involverede grundejere giver deres accept til projektet. Såfremt denne accept ikke kan opnås på frivillig basis, må det undersøges om støjskærmen skal flyttes tættere på vejen, hvorved fortovet bliver lidt smallere eller om der skal ske en midlertidig ekspropriation af areal i arbejdsperioden. Cowi har vurderet, at udgifter til midlertidig ekspropriation vil være ca. 60.000 kr. til landindspektør og ca. 5.000 kr. til arealerstatning samt evt. compensation på de tildækkede skilte. En midlertidig ekspropriation forventes at tage ca. 4-5 måneder. Der vil ikke kunne garanteres adgang fra Kongevejen til forretningerne under hele anlægsperioden, der tager 2-3 måneder, men det vil blive undersøgt, hvorledes man kan tage størst muligt hensyn.

Lovgrundlag

Vejloven

Bekendtgørelse af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Støjhandlingsplaner er omfattet af "Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer. Heraf fremgår, at støjkortlægning og støjhandlingsplan skal udarbejdes hvert 5. år. Der er ikke et lovkrav om, at der skal etableres støjværn. Undtaget herfor er ved udlæg af nye bolig- og erhvervsområder.

Økonomi

Der er i marts 2013 frigivet 6,9 mio. kr. til støjdæmpende tiltag, herunder støjskærmen ved Birkevang syd.

Projektet ved Birkevang er så langt, at det er blevet medtaget som en option ved udbuddet af støjskærmen ved Kongevejen 116-142. Der er afholdt licitation primo august 2016. Licitationsresultatet for de 2 støjskærme med opdateret økonomi viser, at der er et finansieringsunderskud på ca. 150.000 kr. for begge støjskærme. Underskuddet foreslås dækket af uforbrugte midler på kontoen: Støjhandlingsplan – facadeisolering.

Eventuelle udgifter til ekspropriation afholdes inden for budgettet af den samlede støjpulje.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår punkt 1.

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår punkt 2.

Byplanudvalget for så vidt angår punkt 3.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1) Udsættes indtil forvaltningen har gennemført dialog med det lokale handelsliv mhp. en løsning, der tilgodeser det fornødne behov for skiltning for virksomhederne.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Ad 3) Godkendt.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Gennemgang af scenarier for støjskærm på Kongevejen ved Birkevang syd og Kongedybet - bilag 1

Billede af beplantet støjskærm

Punkt 17: Navngivning af letbanestationerne

05.01.25-G01-1-15

Resume

Stationerne på den kommende letbane skal navngives. Efter annoncering på kommunens hjemmeside og i Det Grønne Område har borgere, virksomheder og andre interessenter kunne indsende forslag til stationsnavne. Det skal nu besluttes hvilke forslag til stationsnavne, Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at indsende til Hovedstadens Letbanen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. følgende forslag til stationsnavne indsendes til Hovedstadens Letbane: (Lyngby station - er besluttet) Lyngby Centrum, Fortunbyen, DTU - Akademivej, DTU - Anker Engelunds Vej, Rævehøjvej og Lundtofte
2. som erkendtlighed for indsendelse af forslag udtrækkes tre personer, som hver modtager to flasker vin.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Hovedstadens Letbane igangsatte i foråret 2016 en proces for navngivning af de kommende letbanestationer. I denne proces har de enkelte kommuner mulighed for at indsende forslag til stationsnavne frem til medio september 2016. På den baggrund besluttede Teknik- og Miljøudvalget samt Byplanudvalget på deres møder henholdsvis 31. maj 2016 og 1. juni 2016, at skabe lokal forankring omkring stationsnavnene og dermed annoncere på kommunens hjemmeside og i Det Grønne Område at alle kunne indsende forslag til stationernes navne. Der har været mulighed for at komme med forslag til seks af de syv stationer i Lyngby-Taarbæk Kommune, da navnet Lyngby Station fastholdes. De syv stationers placering kan ses på kortet i bilag 1 eller luftfotoet i bilag 2.

Forvaltningen har modtaget 71 forskellige forslag til stationsnavne fra 23 forskellige personer, virksomheder og foreninger. I bilag 3 ses de indkomne forslag til stationsnavne med forslagsstillernes eventuelle begrundelser. På baggrund af de indsendte forslag anbefaler forvaltningen at følgende seks stationsnavne videresendes til Hovedstadens Letbane

- Lyngby Station (er besluttet)
- Lyngby Centrum
- Fortunbyen
- DTU - Akademivej
- DTU - Anker Engelunds Vej
- Rævehøjvej
- Lundtofte

Der er taget udgangspunkt i at følgende interne retningslinjer for vejnavne også anvendes i processen med stationsnavngivningen

- Der lægges vægt på den historiske baggrund for lokalområdet
- En evt. person, som man navngiver efter skal være afdød. I helt særlige tilfælde kan dette fraviges. Personen skal have en særlig tilknytning til Lyngby-Taarbæk Kommune eller skal have gjort en særlig stor indsats
- Man kan ikke købe sig til et stationsnavn i Lyngby-Taarbæk kommune
- Ingen må have direkte økonomisk interesse i stationsnavnet.

Begrundelsen for de udvalgte stationsnavne er derfor, som flere af forslagsstillerne også nævner, at stationsnavnene skal være sigende om det lokalområde, hvor stationen er placeret.

Som erkendtlighed for indsendelse af forslag til stationsnavne udtrækkes tre forslag, som belønnes med to flasker vin pr. person.

Den videre proces for en endelig udpegning af stationsnavnene er oplyst nedenfor:

Da navneforslagene skal i høring hos flere eksterne parter, herunder bl.a. de øvrige trafikskaber, Stednavneudvalget og Kulturministeriet, som primært tager stilling til, om der er tale om egentlige navne, navnenes stavemåde mv., er der udarbejdet nedenstående procesplan. Drøftelse i bestyrelsen	Primo oktober 2016
Hovedstadens Letbane fremsender til orientering og eventuelle bemærkninger navneforslagene til Sekretariatet for Hovedstadsområdets Vejnavnesamarbejde. Samarbejdet består af 23 kommuner i hovedstadsområdet, som samarbejder for, at der ikke skal opstå enslydende vejnavne kommunerne imellem, hvilket kan give problemer for fx taxaer, postvæsen, politi og redningsvæsen.	Oktober 2016
Hovedstadens Letbane foretager en høring hos Trafik- og Bygningsstyrelsen, Movia, DSB, DSB S-tog og Banedanmark for at undgå sammenfald med andre stationsnavne.	November 2016
Hovedstadens Letbane sender indstilling til godkendelse hos Stednavneudvalget. Stednavneudvalget sender deres indstilling til Kulturministeriet, der har godkendelseskompetence for så vidt angår, om de valgte navne også er navne (godkendte navneord).	December 2016
Hovedstadens Letbanes bestyrelse træffer beslutning om stationsnavnene.	Februar 2017

Lovgrundlag

"Lov om letbane på Ring 3" (Lov nr 165 af 26/02/2014) og "Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og lov om trafikskaber" (Lov nr 657 af 08/06/2016).

Lyngby-Taarbæk kommune behøver ikke at gennemføre en offentlig proces, og er heller ikke forpligtiget til at indsende navneforslag til letbanestationerne.

Økonomi

Indkøb af erkendtlighed til de forslagsstillere, der udtrækkes, afholdes af allerede afsatte midler til letbaneprojektet.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Letbane Grundkort Vejnavne

Letbane Luftfoto

Bilag Forslag til letbanestationsnavne

Punkt 18: Evaluering af Flextur og forslag til videreførelse

27.00.00-A00-94-16

Resume

Kommunen indgik i foråret 2014 et samarbejde med firmaet Movia om ordningen "Movia flextur". Movia flextur er et supplement til den kollektive offentlige transport, som alle borgere har mulighed for at benytte. Ordningen har nu fungeret i en prøveperiode på ca. 2 år. Forvaltningen forelægger på den baggrund en evaluering af ordningen, herunder udviklingen i kørselsmønstret og afledte økonomiske konsekvenser, med anbefaling om at prøveperioden fortsætter endnu en 2 års periode.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Tilbuddet om Movia flextur forlænges til udgangen af 2018, hvorefter der på baggrund af en ny evaluering af ordningen tages politisk beslutning om ordningens fremtid
2. Der gives en positiv tillægsbevilling til Flexstur på 0,3 mio. kr. årligt i 2016 - 2018 (Teknik- og Miljøudvalgets budgetområde), som finansieres af en negativ tillægsbevilling til handicapkørsler på 300.000 kr. årligt i 2016 - 2018 (Social- og Sundhedsudvalgets budgetområde)
3. Evalueringen sendes til høring i Handicaprådet og Seniorrådet.

Sagsfremstilling

Med henblik på at tilvejebringe forbedrede kørselstilbud til ældre og borgere med funktionsnedsættelser i kommunen blev der afsat 1 mio. kr. årligt i forbindelse med udmøntning af budgetaftale 2014. I foråret 2014 besluttede Teknik- og Miljøudvalget på anbefaling af Social- og Sundhedsudvalget, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle tilmeldes Movia flextur-ordning i en prøveperiode på 1 år, og der blev afsat 0,5 mio. kr. til ordningen, som blev sat i drift d. 19. maj 2014.

Det var efter det første år svært at vurdere helårsvirkningen. Kommunalbestyrelsen besluttede derfor i september 2015 at forlænge prøveperioden, og at finansiering af en forventet merudgift på 0,3 mio. kr. i 2015 skulle ske gennem et forventet mindreforbrug på 0,3 mio. kr. på handicapkørsler i 2015. Kommunalbestyrelsen besluttede endvidere, at der skulle tages endelig politisk beslutning om eventuel fortsættelse af flexturordningen i 2016 i sammenhæng med evaluering af ordningen.

Målgruppen for flexturordningen er både ældre og borgere med funktionsnedsættelser, men også øvrige borgere. Formålet med flexturordningen er at tilbyde en administrativ enkel ordning, der giver et mere fleksibelt serviceniveau for kørsel. Flextur er en del af den offentlige transport i kommunen. Det er et uvisiteret tilbud, som alle borgere i alle aldre kan benytte. Med flextur kan alle borgere mod egenbetaling på 36 kr. pr. tur bestille kørsel og blive kørt fra adresse til adresse efter eget valg i de kommuner, der er tilmeldt ordningen. Det betyder, at borgerne blandt andet kan blive kørt til sundhedsmæssige behandlinger hos f.eks. læge, tandlæge, hospitaler mv. samt til fritidsaktiviteter og andre sociale arrangementer.

Evaluering af flexkursordningen

Evalueringen bygger dels på intern dataindsamling og dels på data fra Movia, som har udarbejdet en analyserapport af kørte flexture i Lyngby-Taarbæk Kommune for 2015.

Movias fremsendte rapport rummer en stor mængde oplysninger bl.a. om, hvor mange der anvender flextur, hvor turene går til, andelen af interne ture i kommunen, aldersfordeling, fordeling på klokkeslæt, turlængde, kort over turene, administrationsomkostninger mv. (bilag).

Rapportens hovedkonklusioner er

- Der var i 2015 8.181 ture med 9.084 passagerer. 5.531 ture (dvs. 2 ud af 3 ture) var interne i kommunen, mens 2.650 ture (dvs. 1 ud af 3 ture) var eksterne ture, hvor flexturen endte i andre kommuner
- Knap 70 % af alle flexture i kommunen er 5 km eller derunder. Ofte benyttes flexitur til at besøge ægtefæller eller pårørende på et af kommunens plejecentre eller til indkøb
- Brugere af Flexitur er primært ældre borgere, og 78 % af kunderne er 60 år eller derover og 22 % er under 60 år.

Udviklingen i antallet af brugere viser, at flexitur er efterspurgt i kommunen, og at der er opnået et kendskab til ordningen, især blandt ældre borgere. En stikprøveundersøgelse blandt brugere af flexitur viser, at en del af brugerne er borgere, der allerede er i berøring med kommunen, herunder psykisk syge, yngre hjerneskadede, svagtseende og demente borgere. Denne målgruppe vil typisk ikke opfylde kriterierne om gangbesvær og fysisk funktionsnedsættelse, som gælder for bevilling af handicapkørsel.

Forvaltningen vejleder borgerne i at benytte flexitur. Dels er det mere fleksibelt for borgerne, som ikke skal visiteres og selv bestemmer antallet af ture, dels er de kommunale udgifter pr. kørsel væsentlig lavere (omtrent det halve jf. tabel 3 nedenfor) på flexitur i forhold til handicapkørsel.

Flexiturordningen dækker kørselsbehov for en målgruppe af borgere, som ikke kan benytte sig af den almindelige kollektive transport, men som godt kan komme ud til deres fortovs kant og dermed benytte flexitur. Der er således borgere, som tidligere alene kunne få dækket deres kørselsbehov ved brug af handicapkørsel, som nu kan få dækket behovet ved brug af flexiturordningen, og derfor ikke behøver en bevilling til handicapkørsel.

Målgruppen for handicapkørsel benytter også flexitur som et supplement.

Hvad angår de 22 % af målgruppen, der er under 60 år, er der en andel, som på grund af funktionsnedsættelser (bl.a. blinde/svagtsynede, demente, hjerneskadede) kan have svært ved at benytte offentlige transportmidler. Samtidig er der også en andel, der benytter Flexitur, som uden vanskeligheder kan benytte anden offentlig transport.

Udvikling i udgifter til flexiture og handicapkørsler

Tabel 1 viser udviklingen i kommunens udgifter til flexitur og handicapkørsel i 2013-2016. Udgifterne til flexitur er steget fra 0,3 mio. kr. i 2014 til 1 mio. kr. i 2015 i takt med udbredelsen af kendskabet til ordningen. Det forventede nedgang til 0,8 mio. kr. i 2016 skyldes, at egenbetalingen er hævet. Udgifterne til handicapkørsel er faldet med 0,4 mio. kr. i samme periode. Samlet set er forbruget til de to kørselsordninger steget med 0,4 mio. kr. fra 2013 til 2016.

Tabel 1 Udvikling i udgifter til flexitur og handicapkørsel 2013-16 (mio. kr.)

Kørselsordning	2013	2014	2015	*2016
Forbrug - Handicapkørsel	2,1	2,1	1,8	1,7
Forbrug - Flexitur	0,0	0,3	1,0	0,8
Forbrug - Samlet	2,1	2,4	2,8	2,5

*Forventet forbrug

Faldet i udgifterne til handicapkørsler fra 2014 og frem skyldes dels, at de gennemsnitlige kørselsomkostninger er faldet, dels at antallet af ture på ordningen er blevet nedbragt, jf. tabel 2.

Tabel 2 Økonomiske nøgletal - handicapkørsel

Handicapkørsel	2013	2014	2015	*2016
Antal ture	8809	9236	8477	8791
Administration omk.	kr. 44	kr. 29	kr. 28	kr. 29
Gnm. Kørselsomk.	kr. 198	kr. 190	kr. 175	kr. 161

*Tallene bygger på forventet forbrug

Faldet i antal ture med handicapkørsel kan forklares med, at borgere har ændret deres kørselsvaner bl.a. som følge af vejledning og vælger flextur frem for handicapkørsel, når det er økonomisk fordelagtigt for dem.

Hvad der bedst kan svare sig er meget afhængigt af den enkeltes kørselsbehov med hensyn til antal ture og turenes længde. Som eksempel skal en borger med bevilling til handicapkørsel betale et årligt abonnement på 300 kr. Bevillingen dækker op til 104 enkeltture pr. år. Flextur vil være billigere end handicapkørsel på ture op til 15 km, hvis borgeren har brug for ca. 50 ture årligt.

Som det fremgår af tabel 3, der viser kommunens gennemsnitlige udgifter pr. tur til henholdsvis flextur og handicapkørsel, betaler kommunen i gennemsnit mere end dobbelt så meget for at visitere en borger til handicapkørsel, som hvis borgeren gør brug af flextur-ordningen, og evalueringen viser, at knap 70 % af alle flexture i kommunen er 5 km eller derunder.

Tabel 3 Kommunale udgifter pr. tur.

Kørselsordning	Gnm. Kørselsomk.	Adm. Omk.	I alt
Handicapkørsel	kr. 161	kr. 29	kr. 190
Flextur	kr. 51	kr. 38	kr. 89

Der er sammenfattende en række fordele ved flextur: fleksibilitet for borgerne, billigere ture og bredere målgruppe. Ulempen er, at styrbarheden primært skal ske ved takstreguleringer, som det skete i 2016.

Flexturordningens fremtid i Lyngby-Taarbæk Kommune

I forlængelse af evalueringen af flextur skal der tages stilling til flexturordningens fremtid i kommunen. Fortsættelse eller nedlæggelse af flexturordningen.

Fortsættelse af flexturordningen

En forlængelse af flexturordningen vil betyde, at en stor gruppe af borgere bl. a. blinde/svagsynede, demente, hjerneskadede og folk med mindre funktionsnedsættelser bevarer deres kørselsmuligheder. Målgruppen har vanskeligt ved at tage offentlige transportmidler og opfylder ikke kriterierne for handicapkørselsordning.

Lægges til grund, at forbruget af flexture og handicapkørsler har fundet et stabilt leje i 2016, betyder det en udgift på 0,8 mio. kr. årligt til flextur-ordningen. I 2016 er der en grundbevilling til flextur på 0,5 mio. kr. Der er behov for tilførsel på 0,3 mio. kr. årligt. Der er et estimeret varigt mindreforbrug på 0,3-0,4 mio. kr. på handicapkørsler, og forvaltningen foreslår en budgetomplacering på 0,3 mio. kr. årligt i 2016-2018.

Forvaltningen foreslår desuden, at flexiturordningen fortsat er forankret i Teknik- og Miljøudvalget, som er ansvarlig for kollektive/offentlige trafikordninger.

Ud over sammenhængen mellem handicapkørsler og flexiture, har forvaltningen konstateret en sammenhæng til beslægtede områder som fx anden kørselsstøtte som el-scootere og støttede biler til borgere med væsentligt nedsat funktionsniveau. Der er i prøveperioden med flexiturordning givet afslag på støtte til tre biler, med henvisning til at borger kan benytte flexitur. Ankestyrelsen har behandlet de efterfølgende tre klagesager og givet kommunen medhold. Der er potentiale for yderligere systematisk henvisning til brug af flexitur frem for andre støttede kørselsordninger, såfremt flexiturordningen forlænges.

Nedlæggelse af flexitur-ordningen

En nedlæggelse af flexiturordningen vil betyde, at en stor gruppe af borgere bl.a. blinde/svagtsynede, demente, hjerneskadede og folk med mindre funktionsnedsættelser mister kørselsmuligheder. En del af borgerne vil søge godkendelse til handicapkørsel, og en del vil være berettigede, såfremt der ikke er et alternativ at henvisne til. Det vil betyde en stigning i antallet af handicapkørsler og en stigning i antallet af borgere visiteret til handicapkørselsordning, som er dobbelt så dyr som flexiturskørslerne.

Hertil kommer bevilling af flere støttede biler og manglende muligheder for at indhøste potentiale ved yderligere systematisk henvisning til brug af flexitur frem for andre støttede kørselsordninger.

Forvaltningens anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at tilbuddet om Movia flexitur forlænges frem til udgangen af 2018 og evalueres igen medio 2018 med henblik på at følge udviklingen i brugergruppen og afledte økonomiske konsekvenser. Anbefalingen skal ses i lyset af, at en forlængelse af flexiturordningen vil betyde, at nogle borgere bl.a. blinde/svagtsynede, demente, hjerneskadede og folk med mindre funktionsnedsættelser bevarer kørselsmuligheder.

Mange i denne målgruppe har svært ved at tage offentlige transportmidler og opfylder ikke kriterierne for handicapkørselsordning.

Lovgrundlag

Lov om offentlig befordring. Handicapkørslen skal tilbydes. Flextrafik er en kan-opgave.

Økonomi

Forlængelse af flexitur-ordningen

Lægges til grund, at forbruget af flexiture og handicapkørsler har fundet et stabilt leje i 2016, skønnes den årlige udgift til 0,8 mio. kr. til flexitur-ordningen. I 2016 og frem er der en grundbevilling til flexitur på 0,5 mio. kr. I 2016 - 2018 er der derfor behov for tilførsel af budget på 0,3 mio. kr. årligt. Der er et estimeret varigt mindreforbrug på 0,3-0,4 mio. kr. på handicapkørsler grundet flexiturordningen. Forvaltningen foreslår en budgetomplacering af 0,3 mio. kr. årligt fra handicapkørsler til Flexitur i 2016 - 2018.

Nedlæggelse af flexitur-ordningen

Isoleret set vil en nedlæggelse af flexitur-ordningen medføre en budgetbesparelse på 0,5 mio. årligt fra 2017 og frem.

Beslutningskompetence

Social- og Sundhedsudvalget for så vidt angår indstilling 1-3.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår indstilling 1-2

Sagen beslattes endeligt i Kommunalbestyrelsen efter behandling af høringssvar fra Handicaprådet og Seniorrådet.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1-2) Anbefalet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Social- og Sundhedsudvalget den 31. august 2016

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet.

Ad 3) Godkendt, idet udvalget bemærker, at Seniorrådet har indsendt høringssvar.

Bilag

Analyse af Flextur i 2015

Høringssvar vedr evaluering af flexkursordningen

Punkt 19: Udpegning af stadepladser i Lyngby

05.14.05-G01-3-16

Resume

Forvaltningen har udpeget fem mulige stadepladser på vejareal til gadesalg i Kgs. Lyngby.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Vejmyndigheden med denne sag giver tilladelse til placering af nedenstående mulige stadepladser på vejarealer i Kgs. Lyngby, hvortil der efterfølgende søges om godkendelse hos Politiet
2. Udlodning af stadepladser sker ved lodtrækning en gang årligt.

Sagsfremstilling

Forvaltningen modtager ofte anmodninger om salg fra trækvogn, kaffe-kallert, indregistrerede køretøjer og lignende. Politiet har meddelt kommunen, at de af trafikale årsager ikke finder det hensigtsmæssigt, at "salgspladser" flytter rundt på vejarealerne i løbet af dagen i Lyngby centrum. Hvis der skal foregå salg fra vejareal, skal kommunen udpege permanente stadepladser, som inden ibrugtagelse godkendes af Politiet.

Når der er udpeget stadepladser på vejareal ud fra en trafikal vurdering, og Politiet efterfølgende har godkendt pladserne, så kan kommunen meget vanskeligt efterfølgende nægte brug af disse arealer til bestemte formål efter vejlovens regler. Brug af stadepladserne skal dog følge anden gældende lovgivning, regler og retningslinjer for sin type erhverv, herunder bl.a. åbningstider. Indehaveren af en stadeplads skal selv have ansvaret for at gøre sig bekendt med diverse regler samt indhente evt. nødvendige tilladelser. De generelle vilkår fremgår af vedlagte (bilag).

Det foreslås, at pladserne udloddes til en bestemt dato hvert år, hvorefter der trækkes lod om disse.

Af vejlovens § 80 fremgår det, at kommunen kan kræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelsen sker i forretningsmæssig øjemed. Af bemærkninger til vejloven fremgår det, at det skal tilstræbes, at betalingen modsvarer direkte og indirekte udgifter i forbindelse med den forretningsmæssige, ikke trafikale benyttelse af vejarealet. Dette er en ny tilføjelse i vejloven, og direkte adspurgt har Vejdirektoratet meddelt, at med "tilstræbes" menes, at kommunen ikke må/skal tjene penge på opgaven.

Anderledes er det på "ikke vejarealer", som ikke er reguleret af vejloven. Når kommunen på disse andre pladser udlodder salgsrettigheder, kan kommunen både stille krav til, hvilken type forretning, der ønskes, udseende og meget mere samt i øvrigt tjene på udlodningen.

I det følgende foreslås følgende arealer anvendt til fremtidige stadepladser. Alle disse arealer er vejarealer, og er derfor reguleret af vejloven

1. Jernbaneplassen ud for nr. 12

Af færdselssikkerhedsmæssige grunde og af hensyn til snerydning og glatførebekæmpelse på busterminalen kan forvaltningen kun pege på arealet, hvor Likørstræde munder ud i Jernbaneplassen foran cykelparkeringen. Dette areal bruges allerede i dag som mulig stadeplads i forbindelse med midlertidig råden over vejareal for bl.a. velgørhedsarrangementer og andre ikke kommercielle aktiviteter.

2. Likørstræde

Forvaltning kan pege på en placering i tilknytning til det hækomkransede grønne anlæg i Likørstræde.

3. Jernbanepladsen ud for nr. 16

Forvaltningen kan pege på det brede fortovsareal foran Arbejdernes Landsbank.

4. Lyngby Torv

Det er muligt midlertidigt at placere en stadeplads på Lyngby Torv, hvor cykelstien fra Søndre Torvevej munder ud i Nordre Torvevej. Der tages forbehold for arealbehov i forbindelse med kommende letbanearbejde i 2017 og arrangementer på torvet.

5. Lyngby Hovedgade

Der er placeringsmuligheder på Lyngby Hovedgade i inventarzone, hvor forretninger ikke allerede bruger pladsen. Bl.a. nord for Likørstrædes udmunding i Lyngby Hovedgade.

For oversigtskort og billeder, (bilag).

Lovgrundlag

Jf. vejlovens § 80

Økonomi

Det vurderes, at det forelagte er omkostningsneutralt, idet kommunens indtægter vil balancere med kommunens direkte faktiske udgifter, som årligt vil være i størrelsesordenen 5.000 kr. +/- . Pris for årlig "leje" af arealer fastsættes i henhold til den her angivne økonomiske ramme og i henhold til vejloven.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1-2) Anbefalet at ordningen indføres som en étårig forsøgsordning og at ordningen evalueres senest efteråret 2017.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Generelle vilkår for stadepladser i Lyngby centrum

Udpegning af stadepladser i Lyngby

Punkt 20: Mere fleksibel anvendelse af pladsen foran Lyngby Rådhus

00.00.00-A00-186-16

Resume

På Økonomiudvalgets møde den 9. juni 2016 godkendte udvalget en anmodningssag om, at Lyngby Torv (pladsen foran Lyngby Rådhus) skal have mere liv, bl.a. ved at regulativet opdateres og lempes.

Inden forvaltningen foranstalter dette, høres henholdsvis Teknik- og Miljøudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget om hvilke konkrete ønsker på udvalgenes fagområder forvaltningen skal tage udgangspunkt i, i det videre arbejde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Teknik- og Miljøudvalget tilkendegiver hvilke konkrete ønsker på udvalgets fagområde forvaltningen skal tage udgangspunkt i i det videre arbejde
2. Kultur- og Fritidsudvalget tilkendegiver hvilke konkrete ønsker på udvalgets fagområde forvaltningen skal tage udgangspunkt i i det videre arbejde.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget godkendte på møde den 9. juni 2016 følgende anmodning fra Mette Schmidt Olsen (C) og Dorte la Cour (UP):

"Pladsen foran Rådhuset skal have mere liv. Derfor foreslår vi, at regulativet for Lyngby Torv fra 2013 opdateres, og eventuelt lempes i forhold til afslag givet i 2. halvår af 2013, 2014, 2015 og 1. halvår af 2016. Samtidig foreslås det, at adgangen via kommunens hjemmeside, og vejledning til ansøgning om brug af torvet, gøres mere synlig og enkel."

Sagen blev af Økonomiudvalget oversendt til Kultur- og Fritidsudvalget og til Teknik- og Miljøudvalget.

Inden forvaltningen påbegynder revisionen af regulativet, høres de to fagudvalg med henblik på at afklare hvilke konkrete ønsker på udvalgenes fagområder forvaltningen skal tage udgangspunkt i i det videre arbejde.

Forvaltningen gør opmærksom på, at Lyngby Torv er udpeget som byggepladsområde i forbindelse med etablering af Letbanen. Det kan ikke pt. fastslås i hvilken periode torvet skal tages i brug som byggeplads, men det forventes at tidsplanen vil kunne estimeres når Letbanen har været i udbud (medio 2017).

Det nuværende regulativ, vedlagt sagen (bilag), er vedtaget i september 2013 og beskriver anvendelsen af torvet således:

"Lyngby Torv er primært forbeholdt arrangementer, der understøtter Lyngby-Taarbæk Kommunes vision om liv i byen. Kommunens borgere vil have fortrinsret til benyttelse af torvearealet.

Efter ansøgning kan Lyngby-Taarbæk Kommune give tilladelse til anvendelse af Lyngby Torv til forskellige aktiviteter af f.eks. følgende karakter

- Kultur- og musikarrangementer
- Almen oplysning og information
- Underholdning

- Loppemarked
- Sportslige arrangementer
- Torvehandel (handel fra boder med fødevarer, kunsthåndværk og brugskunst i øvrigt)
- Div. arrangementer af kommerciel art

Der lægges vægt på, at der skal være uhindret passage for den gående trafik samtidig med, at der skabes forudsætninger for, at Torvet kan bidrage til et attraktivt by- og handelsmiljø.

Det skal generelt sikres, at arrangementer på Torvet fungerer uden gene for beboere og for trafikens afvikling.

Kommunen tager stilling til en eventuel anmodning om salg af varer og genstande. Det er ikke tilladt at handle med andre varer end de varer, der er givet tilladelse til i den enkelte kontrakt eller tilladelse."

Kommunalbestyrelsen beslutter hvert år i forbindelse med vedtagelse af budget, hvad det skal koste at leje torvet. Det kan oplyses, at lejen i 2016 er fastsat til 2.100 kr/døgn samt et engangsadministrationsgebyr på 189 kr. Herudover skal ansøger selv bære evt. nødvendige tiltag som mobile toiletter, snerydning osv. Lejen reguleres normalt med den sædvanlige prisfremskrivning.

I det der er tale om råden over vejareal foregår ansøgning via Virk.dk, jf. vejledning på kommunen hjemmeside www.ltk.dk/lyngby-torv (eksempel fra kommunens hjemmeside vedlægges sagen som bilag). Samme sted på kommunens hjemmeside kan man også følge med i hvilke arrangementer der er godkendt/forventes på arealet. Der kan bl.a. også findes link, i de tilfælde ansøger har muliggjort dette, til ansøgers egen hjemmeside eller lignende, der nærmere forklarer/promoverer arrangementet.

Lovgrundlag

Lyngby Torv er udlagt som vejareal. Regulativ mv. er således udarbejdet med hjemmel i vejlovgivningen.

Økonomi

Der er ikke afsat særskilt økonomi til administration og udvikling af arrangementer på torvet, udgifter skal således afholdes indenfor rammen til administrative opgaver.

Lejeniveau fastsættes normalt af kommunalbestyrelsen i forbindelse med budgetvedtagelsen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår vedtagelse af ændret regulativ samt lejefastsættelse.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår ønske om at forvaltningen fremlægger revideret regulativ.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Ad 1) Udsat, idet forvaltningen anmodes om at udarbejde et oplæg til en øget og bredere anvendelse af torvet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 1. september 2016

Ad 2) Udsat idet forvaltningen anmodes om at udarbejde et oplæg til en øget og bredere anvendelse af torvet.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Regulativ for Lyngby Torv

Kommunens hjemmeside 18 juli 2016 lyngby-torv

Eksempel på link fra kommunens hjemmeside 18 juli 2016 [http__www.dbu](http://www.dbu)

Punkt 21: Anmodningssag - SmartCity tiltag

00.01.00-A00-16-16

Sagsfremstilling

Bodil Kornbek (A) har anmodet om optagelse af en sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

"Forvaltningen anmodes om at undersøge muligheden for at indføre SmartCity tiltag, som f.eks. tilbagemelding når skraldespanden er fuld, i forbindelse med opstilling af skraldespande i det offentlige rum og i forbindelse med den generelle affaldsindsamling i såvel husstande som erhverv."

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Godkendt.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 22: Anmodningssag - Lyngby Produkthandel

00.01.00-A00-16-16

Sagsfremstilling

Henrik Brade Johansen (B) har anmodet om, at der optages en sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

"Forvaltningen anmodes om at fremlægge en sag om Lyngby Produkthandel, Virumgårdsvej, herunder om overholdelse af regler om støjforhold og den fremtidige drift af virksomheden."

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Drøftet idet forvaltningen gav en redegørelse.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 23: Anmodningssag - Anvendelse af parker, torve og grønne områder

00.01.00-A00-16-16

Sagsfremstilling

V har anmodet om, at der optages en sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

"Venstre ønsker, at vi understøtter muligheden for at bruge kommunale arealer – herunder parker, torve og grønne områder – til at skabe liv og aktiviteter i de forskellige byområder. Vi ønsker en gennemgang af de kommunale arealer, der kan ansøges om at afholde aktiviteter på og hvor meget de har været anvendt gennem de sidste par år. Ligeledes ønsker vi en gennemgang af nuværende regler samt ansøgningsproces og krav hertil med henblik på, om vi kan gøre processen nemmere så vi får flere aktiviteter rundt omkring i kommunen."

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Godkendt at der udarbejdes et samlet oplæg i samspil med sag nr. 20 om Lyngby Torv.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Punkt 24: Fagudvalgenes mødetidspunkter 2017

00.01.00-A00-21-16

Resume

Fagudvalgene anbefaler til Økonomiudvalget hvilket tidsrum de ønsker deres respektive ordinære udvalgsmøder planlagt i 2017.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at fagudvalgene anbefaler hvilket tidsrum de ønsker at holde de ordinære udvalgsmøder i 2017.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget godkendte den 9. juni 2016 udkast til mødekalender 2017. Fagudvalgene skal fastlægge hvilke tidspunkt, de ønsker deres respektive ordinære udvalgsmøder planlagt. I 2016 har fagudvalgene været afholdt på følgende tidspunkter:

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Tirsdage kl. 08.15
Teknik- og Miljøudvalget	Tirsdage kl. 16.00
Byplanudvalget	Onsdage kl. 08.15
Social- og Sundhedsudvalget	Onsdage kl. 15.30
Kultur- og Fritidsudvalget	Torsdage kl. 08.15
Børne- og Ungdomsudvalget	Torsdage kl. 16.00

De enkelte udvalg skal drøfte og anbefale tidspunkt for afholdelse af ordinære udvalgsmøder. Det bemærkes, at der tidligere er truffet politisk beslutning om, at udvalgsmøder placeres på tirsdage - torsdage i tidsrummet 08.00 - 10.00 eller efter kl. 16.00. Sagen behandles i alle fagudvalg og besluttet endeligt i Økonomiudvalget.

Lovgrundlag

Ingen.

Økonomi

Ingen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, 30. august 2016, pkt. 16:

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, den 30. august 2016

Anbefalet, at mødet flyttes til tirsdag eftermiddag kl. 16.00.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Udvalget anbefaler at flytte Teknik- og Miljøudvalgets møde til onsdag eftermiddag.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 31. august 2016

Anbefalet.

Jens Timmermann (C) og Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Social- og Sundhedsudvalget, den 31. august 2016

Udvalget anbefaler, at flytte Social- og Sundhedsudvalget til tirsdag morgen kl. 8.15.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 1. september 2016

Kultur- og Fritidsudvalget ønsker at fastholde mødetidspunkt torsdage fra kl. 8.15-11.00.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Børne- og Ungdomsudvalget, den 1. september 2016

Anbefalet, at udvalget holder møder torsdag kl. 16.00.

Bilag

Politisk kalender 2017

Punkt 25: Kommende sager i Teknik- og Miljøudvalget

00.01.00-A26-2-16

Resume

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Det foreslås, at udvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

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

Sager opført på listen kan flytte dato, nye sager kan komme til, og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Lovgrundlag

Der er ikke regler om, at udvalgsmedlemmer skal orienteres om sager, der er planlagt til behandling.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Taget til efterretning

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Bilag

Punkt 26: Lukket

02.34.02-P19-341-16

Punkt 27: Lukket

09.00.00-K08-27-15

Punkt 28: Lukket

09.11.00-K08-1-16

Punkt 29: Meddelelser

00.01.00-A00-11-16

Sagsfremstilling

1. Status for støjskærm ved Lyngvang

Økonomiudvalget traf den 1. oktober 2015 beslutning om opsætning af støjskærm ind til Andelsboligforeningen Lyngvang (mod ejendommene Lyngvang 15-20), samt at forslaget skulle i nabohøring. Der har været nabohøring i december 2015, hvor Andelsboligforeningen Lyngvang har afgivet høringssvar.

I februar-marts 2016 var forvaltningen i dialog med rådgiver om tilbud på udarbejdelse af detailprojekt, udbudsmateriale, licitation og tilsyn med anlægsarbejdet. Forvaltningen modtog et meget dyrt tilbud, hvorfor forvaltningen vurderede, at det var nødvendigt med et kontrolbud.

I april 2016 kom Andelsboligforeningen Lyngvang med forslag til ændringer af støjskærmen, hvor de foreslog en afkorting af skærmen. Formanden for Andelsboligforeningen Lyngvang drøftede forslaget med forvaltningen på møde den 20 maj 2016. På mødet aftaltes det, at forvaltningen arbejder videre med det godkendte skitseprojekt, og det er kun, hvis projektet bliver for dyrt i forhold til det afsatte budget eller i øvrigt giver problemer, at der ses på ændringsforslagene.

Forvaltningen har i juli 2016 modtaget nyt tilbud fra rådgiver, som forvaltningen vil arbejde videre med. I henhold til tidsplan fra rådgiver kan det forventes, at støjskærmen vil være opsat med udgangen af 2016.

Støjskærmen placeres på ejendom tilhørende Andelsboligforeningen Lyngvang. Andelsboligforeningen har derfor den efterfølgende drift og vedligeholdelse. Der skal udarbejdes deklARATION om den fremtidige drift og vedligeholdelse, som skal tinglyses på ejendom. Forvaltningen udarbejder forslag til aftale om drift og vedligeholdelse, som sendes til kommentering i andelsboligforeningen Lyngvang.

2. Konkret udpegning af beskyttede diger

Kulturministeren og Miljø- og Fødevarerministeren opfordrer i et fælles brev den 3. juni 2016 kommunerne til at gå i gang med arbejdet med at foretage den konkrete udpegning og kortlægning af kommunernes beskyttelsesværdige diger.

Amterne foretog en vejledende registrering af de sten- og jorddiger, som er beskyttet efter museumsloven. De vejledende registreringer blev hovedsageligt foretaget på baggrund af kortstudier.

I følge Museumsloven er der mulighed for, at kommunerne som myndighed kan vælge at udtage hele kommunen eller et helt sogn og foretage en konkret udpegning af, hvilke sten- og jorddiger, der er beskyttet efter museumsloven. Der er en række krav til udpegningen, og der er en række krav til godkendelsesproceduren.

Før forvaltningen fremlægger et forslag i efteråret til beslutning om at håndtere ministerernes opfordring, foretages der forskellige undersøgelser, herunder af kommunens hidtidige sager på området, nabokommunernes håndtering af henvendelsen, herunder de fælles diger i kommunegrænsen. Der vil endvidere blive givet et overslag på ressourceforbrug til den konkrete udpegning og en gennemgang af godkendelsesproceduren.

3. Supercykelstier Helsingørruten - opfølgning på Kommunalbestyrelsesmøde den 20.6.2016 pkt. 12 "Skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej inkl. principper for finansiering

På Kommunalbestyrelsesmødet den 20. juni 2016 pkt. 12 blev skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej inkl. principper for finansiering godkendt. Under behandling af punktet var der bekymring for, om budget til supercykelsti Helsingørruten anvendes til realisering af projekt for Lundtoftegårdsvej. Dvs. om budgettet bliver brugt til udvidelse af vejen i stedet for at skabe bedre forhold for cyklisterne. Det blev anmodet om at spørgsmålet om supercykelstier drøftes på førstkommende Teknik- og Miljøudvalgsmøde.

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 7. april 2016 givet accept af støtte til supercykelsti Helsingørruten fra statens pulje for supercykelstier og godkendt finansieringen af kommunens andel af udgiften. Der er således et selvstændigt budget for anlæg af Supercykelsti Helsingørruten.

Kommunen modtager støtten til projekt for supercykelsti Helsingørruten på baggrund af en ansøgning med et dispositionsforslag. Dispositionsforslaget beskriver de tiltag/projekter, som kommunen vil gennemføre på strækningen (se vedlagte dispositionsforslag for supercykelsti Helsingørruten). For at kunne modtage støtten fra Supercykelsti Helsingørruten, er kommunen forpligtet overfor Vejdirektoratet - som administrerer supercykelstipuljen - at gennemføre projekterne fra dispositionsforslaget. Det gælder endvidere, at eventuelle projektændringer i forhold til dispositionsforslaget skal godkendes af Vejdirektoratet for at kommunen fortsat kan modtage støtten. Herudover skal der aflægges regnskab overfor Vejdirektoratet.

I dispositionsforslaget for supercykelsti Helsingørruten er det forudsat, at ruten langs Lundtoftegårdsvej går via de eksisterende cykelstier. De eksisterende cykelstier langs lundtoftegårdsvej har i dag en varierende bredde på ca. 2,25 - 2,75 m. I henhold til skitseprojektet for Lundtoftegårdsvej anlægges cykelstierne i en bredde af 2,5 m i forbindelse med ombygning af Lundtoftegårdsvej.

Projekterne fra dispositionsforslaget for strækning langs Lundtoftegårdsvej er med til at forbedre fremkommeligheden og sikkerheden for cyklister i eksisterende kryds og ved busstoppsteder. F.eks. er det i signalreguleret kryds foreslået at etablere nedtællingssignal eller lignende. I vigepligtsreguleret kryds er det foreslået at gennemføre uheldsanalyse samt sikring af stikryds og ved busstoppstederne er det foreslået at anlægge busperroner, som buspassagerne står ud på, og hvorfra de har vigepligt overfor cyklisterne, I ansøgningen er det forudsat, at den præcise udformning af projekterne vil blive fastlagt i den videre planlægning og projektering af projekterne.

Projekterne fra dispositionsforslaget skal tilpasses og koordineres med projekt for ombygning af Lundtoftegårdsvej. Ligeledes skal fremkommelighed og trafikikkerhed for cyklisterne på supercykelstien indtænkes ved anlæg af nye signalanlæg og tilslutninger til Lundtoftegårdsvej i forbindelse med ombygning af vejen og byudvikling i Tracéet og Lundtofte.

Projekterne fra dispositionsforslaget på strækningen nord for Nymøllevej, som omfatter projekt for sideudvidelse af sti ved Mølleåen samt etablering af stibelysning, indgår i det selvstændige budget for supercykelsti helsingørruten og vil blive realiseret som del af det samlede projekt for supercykelsti Helsingørruten. Denne del er ikke berørt af projekt for ombygning af Lundtoftegårdsvej.

4. Trafikbestillingstidspunkt f.s.v.a busser

På sidste udvalgs møde bad udvalget om at få undersøgt om Lyngby-Taarbæk Kommune kunne få samme ordning som f.eks. Region Hovedstaden med hensyn til bestilling af bustrafik. Forvaltningen har drøftet spørgsmålet med Movia, der oplyser, at Region Hovedstaden afgiver busbestilling om efteråret, mens de "små kommuner" afgiver om foråret. Driftstarten er imidlertid den samme. Lyngby-Taarbæk og andre kommuner har således en mere fordelagtig termin end Regionen.

5. Drift af egne busser

På sidste udvalgs møde bad udvalget om at få undersøgt, om Lyngby-Taarbæk Kommune kan drive egne busser. Som udgangspunkt skal offentlig buskørsel altid udbydes gennem et trafikselskab, jf. bekendtgørelse af lov om trafikselskaber. Undtaget herfor er dog visse lukkede kørsler.

Movia har i den forbindelse oplyst, at Rødovre Kommune har noget svømmekørsel til skolebørn, som ikke er udbudt i Movia-regi. Det er der flere kommuner, der har, og det er helt i overensstemmelse med den type lukkede kørsler, som kommuner kan udbyde udenom Movia. Med lukkede kørsler menes kørsler, der betjener ét bestemt formål, såsom skolekørsel, svømmeundervisningskørsel eller kørsel mellem en station og en stor arbejdsplads. Movia har oplyst, at den nye lov om trafikselskaber har gjort det muligt at lade borgere rejse på disse ture.

Den enkelte kommune kan for ruter, der oprettes til befording af børn i henhold til lov om folkeskolen, beslutte, at der kan medtages andre passagerer. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling for passagerer for brug af ruten.

6. Opsætning af skraldespande til affaldssortering forskellige steder i byrummet

Med baggrund i beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 19. april 2016 opsætter forvaltningen i juli og august 2016 tre forskellige modeller af skraldespande til kildesortering i Lyngby centrum. Desuden vil forvaltningen opsætte en særlig model i Virumparken.

Skraldespandene opsættes på Lyngby Hovedgade ved Likørstræde, ved Danske Bank på Klampenborgvej og i det grønne anlæg ved Jernbanevej 2. Forvaltningen har valgt de nævnte lokaliteter ud fra den store forekomst af affald på stederne. Det har ikke været muligt at finde en placering til nedgravede affaldscontainere med overjordisk indkast (jf. model 1 i sag den 19. april 2016), da forekomsten af forsyningsledninger i kommunen på de aktuelle lokaliteter generelt er meget stor. En afprøvning af denne model for affaldssortering er derfor vanskelig at gennemføre. Endvidere vil en nedgravning af affaldssorteringsmodellen være meget omkostningstung som et pilotprojekt. Dog vil forvaltningen afprøve denne ordning i Virumparken, når LAR projektet samme sted er afsluttet, formentlig i foråret 2017. Forvaltningen har i stedet opsat en overjordisk skraldespand med kildesortering i Virumparken til at afhjælpe problemer med periodisk store mængder af affald.

Forvaltningen har valgt to skraldespande med tre fraktioner henholdsvis; plastik, metal og restaffald (opsættes ved Danske Bank og ved Jernbanevej) samt en skraldespand med to fraktioner; plastik og restaffald (opsættes ved Likørstræde).

For at lette brugen af skraldespandene for brugerne har forvaltningen valgt at bruge Vestforbrændings piktogrammer, der bruges af Lyngby-Taarbæk Forsyning til dagrenovation i kommunens husstande.

Forvaltningen vil året ud og henover julen registrere fordelingen af affaldet i skraldespandene for at vurdere, om sorteringsmulighederne benyttes, og om det er en økonomisk og miljømæssig fordel for kommunen, herunder de anlægs- og driftsmæssige konsekvenser ved etablering af de forskellige modeller. Derefter præsenteres resultatet for Teknik- og Miljøudvalget.

Fotos af de forskellige modeller (bilag).

7. Licitation af asfaltbud 2016-2017

Der er torsdag den 23. juni 2016 afholdt licitation for asfaltbuddet 2016. Licitationen blev afholdt med henblik på at finde en entreprenør til udførelse af asfaltslidlagsopgaver i 2016 og 2017, med option for også at kunne bruge samme entreprenør i 2018 og 2019.

Til licitationen var indbudt seks entreprenørfirmaer, hvoraf de fire valgte at byde. De indbudte firmaer bestod af: Pankas A/S, Munck Asfalt, Colas A/S, Lemminkäinen, NCC Roads samt Arkil. NCC Roads og Arkil valgte ikke at byde på licitationen, men takkede for invitationen og håbede på at blive indbudt næste gang igen.

Vinderen af licitationen for asfaltarbejderne i 2016 og 2017 blev Pankas A/S med laveste bud. Lemminkäinen bød svarende til 147 % af Pankas' tilbud, Munck Asfalt 157 %, og Colas 168 %.

Forvaltningen har i forvejen gode erfaringer med Pankas, der har udført asfaltopgaver i kommunen de sidste mange år, og derfor kender vejene og de krav, der stilles til opgaverne. Forvaltningen ser derfor frem til et godt samarbejde med Pankas.

8. Klage over ekstraomkostning ved fjernvarmetilslutning

Center for Miljø og Plan har modtaget en kopi af klage fra grundejerforeningerne "De Engelske Rækkehuse" og "Buddingevej 17A-35C" til Vestforbrænding. Klagen omhandler prisen for etablering af strømforsyning til varmemålere i forbindelse med konvertering til fjernvarme, jf. "klage over ekstraomkostninger" (bilag).

På baggrund af klagen har Vestforbrænding den 15. juli afholdt møde med repræsentanter for de to grundejerforeninger. Vestforbrænding har besluttet at ændre kravene til installation af varmemålere, så kunderne ikke oplever de høje omkostninger. Vestforbrænding oplyser, at det var et konstruktivt møde, med fuld tilfredshed fra grundejerforeningerne.

9. Nedlæggelse af privat fællesvej Taarbæk Strandvej 44 B

I forbindelse med byggesag på ejendommen Taarbæk Strandvej 44B er der blandt andet ansøgt om at sammenlægge 2 matrikler (2eq og 2og) og nedlægge eksisterende private fællesvej på matrikel 2eq, som giver adgang til matrikel 2og (bilag: ændringskort)

Sag om sammenlægning af matrikler, og dermed dispensation fra lokalplan 233 til overskridelse af den maksimale grundstørrelse, behandles i Byplanudvalgets møde den 31. august 2016. Forvaltningen indstiller her, at der meddeles dispensation fra lokalplan 233 til overskridelse af den maksimale grundstørrelse.

Såfremt de 2 matrikler sammenlægges overflødiggøres den private fællesvej på matrikel 2eq. Landinspektøren på sagen har oplyst, at der ikke er andre vejberettigede til den private fællesvej på matrikel 2eq.

Nedlæggelse af privat fællesvej skal udføres efter procedure i "Lov om private fællesveje". Her gælder, at kommunen skal meddele den påtænkte beslutning om nedlæggelse af privat fællesvej til berørte grundejer, som med en frist på 3 uger kan komme med indsigelser og ændringsforslag til forslag om nedlæggelse af vejen, inden der træffes endelig beslutning om nedlægge af en privat fællesvej.

Men da det kun er ansøger, der er berørt grundejer, og som skal have denne meddelelse, vil forvaltningen fravige procedurereglerne i "Lov om private fællesveje" og meddele ansøger tilladelse til nedlæggelse af den private fællesvej uden forudgående høring.

10. Sikker skolevej Toftebæksvej

Forældre til elever i en klasse på Lindegårdsskolen har den 20. august sendt brev til kommunalbestyrelsens medlemmer angående problemer med trafiksikkerhed på Toftebæksvej. Forvaltningen er pt. ved at følge op på henvendelsen, men dette var ikke færdigt inden udsendelse af dagsordenen til dette møde. Afklaringerne vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget ligesom Børne- og Ungdomsudvalget vil blive orienteret.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 30. august 2016

Godkendt.

Jens Timmermann (C) var fraværende.

Bilag

Dispositionsforslag Supercykelsti Helsingørruten

Klage over ekstraomkostninger

Taarbæk Strandvej 44B - nedlæggelse af privat fællesvej - ændringskort

TMU 2016-08-30 Meddelelser Bilag 06 Sag om affaldssortering version 2