

# **REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 12-05-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 12. maj 2021 kl. 16:00

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Anvendelse af vejareal - udeservering, vareudstilling, studepladser, mobilt gadesalg mv. (Beslutning).....	4
Kollektiv bustrafik – Trafikbestilling 2022 (Beslutning).....	6
Firskovvej - Etablering af fortov og cykelsti (Beslutning).....	10
Trafiksikkerhedsplan og hastighedstiltag (Beslutning).....	13
Iltning af Furesøen - Ny aftale med samarbejdskommunerne (Beslutning).....	16
Kommende sager.....	19
Meddelelser.....	20

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen**

00.22.00-A00-5-17

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021

Under pkt. 8 blev meddelelser 6, Midlertidig udledningstilladelse til Mølleåværket, blev ophævet til sag.

## **Punkt 2: Anvendelse af vejareal - udeservering, vareudstilling, stadepladser, mobilt gadesalg mv. (Beslutning)**

05.14.00-P24-1-20

### **Resume**

De nuværende regulativer for anvendelse af vejarealer regulerer ikke alle de forhold, der ansøges om, og desuden giver anlæggelse af letbane og corona-restriktioner mange forandringer i gadebilledet. Derfor anbefaler forvaltningen en mere fleksibel tilgang til ansøgninger om anvendelse af vejareal frem til medio 2022. Den fleksible tilgang skal særligt komme de lokale erhvervsdrivende til gode og udgør dermed en forlængelse af beslutningen i Teknik- og Miljøudvalget den 13. maj 2020.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. beslutningen fra den 13. maj 2020, om en fleksibel tilgang til ansøgninger fra lokale erhvervsdrivende om anvendelse af vejareal, videreføres til medio 2022,
2. den fleksible tilgang udvides, så forvaltningen også kan give tilladelser til erhvervsdrivende uden lokal tilknytning,
3. forvaltningen kan gå i dialog med handelsforeninger/lokale erhvervsdrivende, når forvaltningen vurderer, det er relevant ift. den ansøgte lokalitet og/eller varesortimentet.

### **Sagsfremstilling**

For at hjælpe de lokale erhvervsdrivende med at overkomme corona-krisen, godkendte Teknik- og Miljøudvalget den 13. maj 2020, at kommunen kan tillade lokale erhvervsdrivende at bruge vejarealer, fx parkeringspladser, som "salgsareal" indtil udgangen af oktober 2020 (bilag). De nuværende corona-restriktionerne gør det stadig svært for de erhvervsdrivende, og forvaltningen vurderer at det fortsat er vigtigt at videreføre den fleksible tilgang i behandlingen af ansøgninger fra de lokale erhvervsdrivende. Indtil videre har forvaltningen modtaget 2 ansøgninger om anvendelse af parkeringspladser til "salgsareal", begge ansøgninger er modtaget indenfor de seneste par uger.

I dag har Lyngby-Taarbæk Kommune regulativer for henholdsvis Lyngby Hovedgade og Ulrikkenborg Plads, og de to regulativer regulerer kommercielle aktiviteter på vejareal sammen med "Vejledningen i brug af offentlige arealer". Der er imidlertid forhold som ikke reguleres i de nuværende regulativer: Dels ansøgninger om mobilt gadesalg og dels ansøgninger om brug af områder udenfor de to regulativer. Forvaltningen oplever en større interesse for anvendelser, der ikke reguleres i de to regulativer. Corona-restriktionerne kan være en årsag til den større efterspørgsel.

Forvaltningen vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt at udarbejde et regulativ, der gælder for hele kommunen og er opdateret, så det kan regulere de forhold, der ansøges om. Forvaltningen anbefaler dog, at vedtagelsen af et nyt regulativ afventer parallelopdraget i forbindelse med udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum, så revision af regulativet kan ske på baggrund af parallelopdraget og ses i sammenhæng med udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum.

### **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at den fleksible tilgang fra beslutningen den 13. maj 2020 videreføres til medio 2022 og udvides til at gælde for hele kommunen. Den fleksible tilgang skal gøre det muligt i en forsøgsperiode at afprøve tilladelser på lokaliteter og til formål, som ikke er omfattet af de to regulativer, indtil et nyt regulativ er vedtaget.

Tilladelserne skal gives på baggrund af en konkret vurdering, og der må ikke være noget trafiksikkerheds- eller tilgængelighedsmæssigt til hinder for det ansøgte. Vejarealer skal først og fremmest tjene til trafikale og andre alment anerkendte formål.

Når forvaltningen vurderer, det er relevant ift. den ansøgte lokalitet og/eller varesortimentet, vil forvaltningen gå i dialog med handelsforeninger/lokale erhvervsdrivende om ansøgningen. Det skal muliggøre, at forvaltningen kan tage konkurrencehensyn. Forvaltningen forventer, at tidsbegrænsninger i tilladelser kan være et afgørende virkemiddel til at skabe fair handelsbetingelser for ansøgninger til populære lokaliteter og/eller varesortiment. Derfor fastsættes tidsbegrænsningerne på baggrund af de konkrete vurderinger og kan være forskellige i tilladelserne afhængig af den ansøgte placering og varesortimentet.

Derudover anbefaler forvaltningen, at den konkrete vurdering tager afsæt i "Vejledningen i brug af offentlige arealer" skrevet i samarbejde med de tre nabokommuner (bilag).

Forvaltningen vil samle erfaringerne med forsøgsaktiviteterne sammen undervejs, så erfaringerne kan danne grundlag for det reviderede regulativ. Et revideret regulativ vil blive forelagt medio 2022 til politisk behandling.

## **Lovgrundlag**

Reglerne om særlig råden – ikke-trafikal udnyttelse – over vejarealet findes i § 80 i Lov om offentlige veje.

Jf. § 80 kan et offentligt vejareal anvendes til varig eller midlertidig anbringelse af boder, skilte, reklamer, materiel mv., såfremt vejmyndigheden har givet tilladelse til dette.

Ansøgninger om anvendelse af vejarealer skal indgives digitalt til vejmyndigheden jf. § 83.

Jf. § 89 skal vejmyndigheden forhandle med politiet inden der gives tilladelse efter § 80.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021

Ad 1-3) Godkendt.

## **Bilag**

TMU den 13.05.2020 - Arealer til udeservering

TMU den 13.05.2020 - Bilag - Arealer til udeservering

Vejledning i brug af offentlige arealer (LTK)

## **Punkt 3: Kollektiv bustrafik – Trafikbestilling 2022 (Beslutning)**

13.05.00-G01-11-20

### **Resume**

Lyngby-Taarbæk Kommune foretager årligt en bestilling af bustrafik hos Movia. Bestillingen for 2022 skal ske inden den 31. oktober 2021. For at søge at holde busnettet i ro frem til Letbanens åbning i 2025 anbefales det, at der i efteråret 2021 afgives en genbestilling af eksisterende busnet til Movia.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der ikke foretages ændringer i busnettet til den kommende busbestilling 2022, som i efteråret skal afgives til Movia.

### **Sagsfremstilling**

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2022 hos Movia inden den 31. oktober 2021.

Forvaltningen har fra Movia modtaget et arbejdsprogram for trafikbestilling 2022 (bilag). Arbejdsprogrammet gennemgår kort, hvilke fokusområder der forventes arbejdet med til trafikbestilling 2022 og de kommende år.

Denne busbestilling for 2022 er en del af de løbende årlige busbestillinger, der hvert år afgives til Movia. Denne sag omhandler således ikke arbejdet med bustilpasningerne til letbanen i 2025. Arbejdet med busnet 2025 fortsætter sideløbende i samarbejde med Movia bl.a. ud fra de fem retningsgivende principper, som blev godkendt i Kommunalbestyrelsen 26. november 2020. Der vil blive en politisk involvering i 2022 i forhold til tilpasning af busnettet.

Busnettet i det centrale Lyngby er i dag præget af en del omlægninger på strækningen, hvor der arbejdes med letbanen. For at søge at skabe så meget ro, overblik og genkendelighed i busnettet for buskunderne som muligt, lægger forvaltningen derfor ikke op til andre ændringer i det eksisterende busnet til Trafikbestilling 2022.

I forbindelse med forrige trafikbestilling 2021 blev det besluttet at sammenlægge buslinjerne 170 og 191. Dette blev gjort for at opnå en besparelse, som bl.a. kunne bruges i tilfælde af, at kommunerne ikke blev kompenseret for merudgifterne relateret til COVID-19 i 2021 (efterfølgende er det oplyst, at statskompensationen også er bevilget i 2021). Forvaltningen arbejder i øjeblikket sammen med Movia på at få placeret nye stoppesteder i Virum, således at de er klar til juni 2021, hvor sammenlægningen af buslinje 170 og 191 træder i kraft.

I forbindelse med tidligere trafikbestilling 2021 havde Movia udarbejdet et katalog over mulige besparelser på den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forslagene i kataloget er i efteråret 2020 blevet gennemgået og det blev politisk besluttet sammenlægning af buslinje 170 og 191. De øvrige sparetiltag i kataloget var hovedsageligt frekvensjusteringer på udvalgte buslinjer. Forvaltningen anbefaler ikke, at der til Trafikbestilling 2022 arbejdes videre med andre sparetiltag i kataloget.

Forvaltningen har ikke modtaget ønsker eller behov om yderligere ændringer af busnettet til 2025 og det forventes derfor at trafikbestilling 2022 vil være en genbestilling af eksisterende busnet.

Såfremt der i den kommende tid fremkommer ønsker til busændringer vil disse skulle analyseres nærmere og de vil derfor først kunne medtages i forbindelse med busbestilling 2023, som afgives i efteråret 2022.

## Buskørsel til H.C. Ørsted Gymnasiet

I forbindelse med busbestilling 2020 blev det godkendt, at behovet for indsættelse af eventuel ekstrakørsel mellem Lyngby Station og det nye H.C. Ørsted Gymnasiet (HCØ) skulle vurderes i forbindelse med busbestillingen 2021.

Idet HCØ-byggeriet er blevet forsinket er denne vurdering af behovet for ekstrakørsel udsat indtil åbningen af gymnasiet finder sted. Såfremt der vurderes behov for ekstrakørsel vil der blive forelagt en særskilt sag herom.

## Udbud af buslinjer

Udbud A20: Movia er i gang med udbud A20 for buslinje 190, 192 og 194 som kører i Lyngby-Taarbæk Kommune. Tidligere indgik buslinje 191 også i dette udbud, men grundet den besluttede sammenlægning mellem buslinje 170 og 191 udgår buslinje 191 af dette udbud og den nye sammenlagte buslinje (som kommer til at have linjenummeret 191) placeres i stedet i kontrakten for den nuværende linje 170. Den nye linje 191 vil blive udbudt senest i 2025.

I forbindelse med udbudsgrundlaget for A20 besluttede Lyngby-Taarbæk Kommune, at der stilles krav om emissionsfrihed på buslinjerne og at udbuddet udbydes med en kontraktlængde på 10+2 år, med en option på 2,5+1 år. Movia forventer at få resultatet/priserne af udbud A20 i efteråret 2021, hvorefter sagen vil blive forelagt til endelig politisk beslutning.

Udbud A21: I oktober 2021 skal kommuner med linjer, der indgår i udbud A21, træffe beslutning om udbudsgrundlaget for udbudsenhederne. For Lyngby-Taarbæk Kommune indgår kun buslinje 68 i dette udbud. A21 har driftsstart i december 2023. Særskilt sag herom vil blive fremlagt i efteråret 2021.

Movia forventer at starte dialogen med de berørte kommuner op om A21 i foråret 2021. Beslutning om udbudsgrundlaget skal være truffet senest med udgangen af oktober 2021 i de berørte kommuner.

## Busomlægninger i forbindelse med anlæg af letbanen

Som tidligere oplyst vil arbejdet med letbanen de kommende år uundgåeligt påvirke busdriften i kommunen, dels som følge af ledningsomlægninger, dels som følge af anlægsarbejder. Der vil således blive behov for en række busomlægninger i kortere og længere perioder. Løbende ændringer i bustrafikken, som følge af arbejdet med letbanen, vil ikke indgå i de årlige busbestillinger, men behandles løbende i forbindelse med ansøgning om gravetilladelse i vejareal.

## Region Hovedstadens Trafikbestilling 2021

Endeligt skal det nævnes, at Region Hovedstaden fortsat arbejder med besparelser på den regionale bustrafik. Regionens har det seneste år bl.a. arbejdet med en besparelse på 2,6 mio. kr. på buslinjerne 400S/40E, som forventes implementeret ved køreplansskiftet i december 2022. Buslinje 400S/40E kører bl.a. i Lyngby-Taarbæk Kommune.

I regionens budgetaftale for 2021 er der dog en politisk tilkendegivelse om at annullere besparelsen på 400S/40E såfremt, der er varigt råderum til det i budgetforhandlingerne for budget 2022. Udfaldet af dette kendes først, når budgetforhandlingerne er afsluttet i efteråret 2021.

Eventuelle besparelser på de regionale linjer kendes således ikke endeligt på nuværende tidspunkt. Såfremt der gennemføres ændringer, der påvirker Lyngby-Taarbæk Kommune vil dette blive vurderet nærmere i forbindelse med busbestilling 2023.

## **Lovgrundlag**

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

## **Økonomi**

Movias rapport for budgetoverslagsår 2022 (trafikbestillingsgrundlaget)(bilag) for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2022 forventes at ligge mellem 28,5 og 31,5 mio. kr. (inkl. administrationsudgifter). Disse udgifter indeholder ikke ekstraudgifter til omlægninger af busser i forbindelse med anlægsarbejdet af letbanen. Dette er særskilt budgetteret.

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2022, hvorfor det ikke kan betragtes som et egentligt budget, men alene er retningsvisende. Der kan således ske ændringer i budgetforudsætningerne i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget bliver udarbejdet, til budgettet vedtages endeligt. Det skal derudover bemærkes, at Movia har ændret deres interne budgetproces, hvilket medfører, at Movias 1. behandling af busbudgettet ikke indeholder kommunernes ønsker til busbestilling. Forvaltningen skal således selv skønsmæssigt tillægge eventuelle ekstraudgifter i egen kommune til 1. behandlingen af budgettet. Movia vedtager først deres endelige budget for 2022 i december 2021, hvilket kan medføre ændringer til budget 2022 for Lyngby-Taarbæk Kommune. Her tænkes særligt på de ekstraudgifter, der skyldes den 20% solidariske hæftelse for busudgifter i Movias øvrige kommuner.

Forskellen imellem budgetoverslaget og det endelige budget kan derfor blive forstærket yderligere, hvis der foretages nye trafikbestillinger efter udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget. Historisk set er udsving på 5% almindeligt.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2022 afsat 36,4 mio. kr. til den kollektive busbetjening v/ Movia. Budgettet for 2022 og frem tilrettes på baggrund af Movias 1. behandling af busbudgettet (i juni 2021) i det administrative budgetforslag 2022-2025. Et eventuelt mer- eller mindreforbrug, reguleres over kassen og indarbejdes i budgettet. Alle priser er i 2022 pris-/lønniveau. Forvaltningen vil løbende følge budgetposten.

Busdriften for 2022 ser således ud til at blive billigere end forventet bl.a. som følge af udbud A19, sammenlægning af buslinje 170 og 191, øgede indtægter pr. påstiger samt et stigende passagertal på linje 184.

Det er tidligere oplyst, at staten kompenserer de Coronarelaterede udgifter til den kollektive trafik i 2021 – der er dog endnu ikke meldt ud om der vil ske kompensation for Coronarelaterede udgifter i 2022. Ligeledes vides ikke, hvor stor påvirkning Corona vil have på passagertallene i 2022. Movia har spået en eventuel påvirkning til at ligge på omkring 2,0-2,2 mio. kr. i ekstraudgifter for 2022 – som ikke er medtaget i intervallet 28,5 og 31,5 mio. kr.

De årlige efterreguleringer fra Movia håndteres over driftsbudgettet til busser. Dette betyder at mer- eller mindre forbrug angående Flex-handicap, Flex-tur, Flex-kommune og Flex-rute reguleres over driftsbudgettet til busserne. Busdriften er langt største post og udgør historisk over 90 % af den samlede efterregulering.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 20. maj 2021

Anbefalet.

Gitte Kjær-Westermann var fraværende, i stedet deltog Kasper Langberg.

## **Bilag**

Arbejdsprogram 2022

Budgetoverslagsår 2022 (trafikbestillingsgrundlag)

## **Punkt 4: Firskovvej - Etablering af fortov og cykelsti (Beslutning)**

05.01.25-G01-14-21

### **Resume**

Lyngby-Taarbæk Kommune har efter en klageproces ved Miljø- og Fødevareklagenævnet fået medhold og kan nu udvide den nordlige side af Firskovvej ca. 40 meter fra krydset ved Klampenborgvej og 150 meter ad Firskovvej med et midlertidigt grusfortov og en cykelsti. Dispensationen til fredningen i området er midlertidig og er gældende frem til 31. december 2021. Forvaltningen ønsker med denne sag en politisk beslutning om, hvorvidt dispensationen skal udnyttes.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at scenarie 1 godkendes til udførelse.

### **Sagsfremstilling**

Lyngby-Taarbæk Kommune ansøgte ultimo 2018 om dispensation fra Ermelundsfredningen til at etablere et midlertidigt grusfortov langs Firskovvej. Dette for at forbedre trafikikkerheden på strækningen grundet en forventning om øget trafik i forbindelse med lukning af Klampenborgvej og forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej. Kommunen havde ansøgt om denne midlertidige løsning frem til udgangen af 2021, da der var en forventning om, at på det tidspunkt var der udarbejdet en helhedsplan for området, herunder et endeligt vejprojekt. der er i den modsatte side af vejen ingen fortov og cykelsti. der er alene en punkteret rabatlinje ud for arealerne med parkeringspladser.

Fredningsnævnet meddelte afslag på dette den 4. februar 2019 bl.a. med begrundelse i, at den midlertidige p-plads ved Cirkuspladsen ikke var reetableret som aftalt. Denne afgørelse påklagede kommunen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, og har fået medhold i sagen. I kendelsen stilles som krav, at arealet skal være reetableret senest den 31. december 2021. Det vil være muligt at ansøge om forlængelse af den midlertidige dispensation i op til 3 år.

Firskovvej forventes allerede fra nu af i forbindelse med etablering af Hovedstadens Letbane at skulle håndtere en øget mængde trafik. Det er forvaltningens vurdering, at trafikken på Firskovvej vil udvikle sig til omkring ca. 8.000 køretøjer i døgnet foruden flere cyklister og fodgængere. Dette grundet bl.a. Klampenborgvejs lukning mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej (sommeren 2021), og at Firskovvej nu er forlænget til Jægersborgvej.

Forvaltningen anbefaler, at der træffes en beslutning om hvilket scenarie for arealet, der skal arbejdes videre med ovenstående begrænsning in mente.

#### **Scenarie 1**

Der gennemføres et anlægsprojekt som ansøgt, hvor det nuværende fortov brydes op, og der etableres en cykelsti langs eksisterende kørebane. Cykelstien forventes at blive i samme bredde som det nuværende fortov ca. 1,5 meter, og der etableres et grusfortov med en bredde på 1 meter på den nordlige side af Firskovvej ca. 40 meter fra krydset ved Klampenborgvej og ca. 150 meter ad Firskovvej (bilag).

Der ansøges i denne forbindelse fredningsmyndigheden om forlængelse af perioden for det midlertidige anlæg i op til 3 år med begrundelse i de trafikikkerhedsmæssige problemstillinger, der er i området. Der er en risiko for, at fredningsmyndigheden ikke vil godkende en forlængelse af anlægget, og kommunen skal således inden den 31. december 2021 reetablere forholdene.

Såfremt der gives mulighed for forlængelse af det midlertidige anlæg, vil forvaltningen arbejde målrettet for at få det passet sammen med planerne for den kommende rammelokalplan for Firskovvejområdet og Lyngby-Taarbæk Forsyningsplaner for klimasikring af det centrale Lyngby.

Der udestår et enkelt projekteringsarbejde inden, opgaven kan udbydes, og det forventes således, at der umiddelbart efter sommerferien vil kunne starte et anlægsarbejde op.

## Scenarie 2

Baggrunden for i første omgang at ansøge om en midlertidig løsning bunder i den kommende helhedsplan for Firskovvejområdet og byudviklingsplanerne herfor. Et scenarie kunne således være at udsætte etablering af fortov og cykelstiareal på Firskovvej indtil, der forelægger konkrete planer for, hvordan det fremtidige vejanlæg kommer til at se ud.

Etablering af grusfortov og cykelsti på nordsiden af Firskovvej kommer således til at afvente rammelokalplanen for Firskovvejområdet, og udformningen af det fremtidige vejanlæg.

## Forvaltningens anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at der træffes beslutning om at igangsætte det resterende projekteringsarbejde og derefter anlægsarbejderne for at kunne udnytte den midlertidige dispensation, og der i den forbindelse fremsendes ansøgning om forlængelse af den midlertidige periode i op til 3 år, jf. Scenarie 1. Herefter tages en beslutning i samarbejde med arbejdet omkring helhedsplanlægningen af området samt Lyngby-Taarbæk Forsyningsplaner for klimasikring af det centrale Lyngby om hvorvidt, der skal indarbejdes et anlæg af blivende karakter i et af de to projekter.

## Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Såfremt, der skal ansøges om forlængelse til det midlertidige anlæg jf. scenarie 1 skal der ansøges både ved Slots- og kulturstyrelsen i forhold til fæstningskanalen (fortidsminde) og til Fredningsnævnet for København i forhold til Ermelundskilefredningen.

## Økonomi

Det vurderes at anlægsomkostningerne til det foreslåede projekt "scenarie 1" overslagsmæssigt er 450.000 kr. ekskl. moms.

Dertil kommer udgifter til reetablering, såfremt, der ikke opnås forlængelse af den midlertidige dispensation. Reetablering af grusfortov og skråningsanlæg vurderes at koste ca. 250.000 kr. ekskl. moms.

Den samlede priser 700.000 kr. ekskl. moms. Priserne er inklusiv uforudsete udgifter, intern projektstyring og arbejdsplads.

Udgifterne forbundet med både anlæg og evt. reetablering finansieres af tilkøbsaftalen indgået med Hovedstadens Letbaneselskab. Anlæggelse af cykelsti var indarbejdet i den oprindelige tilkøbsaftale. Det vurderes derfor at den midlertidige løsning også vil være inden for rammerne af aftalen.

Tilkøbsaftalen har et samlet budget på 64,0 mio. kr., og der er p.t. et forventet mindreforbrug på ca. 8,0 mio. kr. Efter disponering af 0,7 mio. kr. forventes der fortsat at være et mindreforbrug på ca. 7,3 mio. kr.

Hvis den kommende rammelokalplan for Firskovvejområdet fører til at vejprofilen ændres, og dermed at cykelstien skal flyttes til en ny og permanent placering, er det usikkert om denne udgift kan afholdes inden for rammerne af tilkøbsaftalen med Hovedstadens Letbaneselskab.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 20. maj 2021

Anbefalet.

Gitte Kjær-Westermann var fraværende, i stedet deltog Kasper Langberg.

## **Bilag**

Plantegning 1

Snittegning 1

## Punkt 5: Trafiksikkerhedsplan og hastighedstiltag (Beslutning)

05.00.00-G01-28-21

### Resume

Forvaltningen har foretaget en indledende screening af hastighedsmålinger og uheld i kommunen, og forelægger forslag til udarbejdelse af trafiksikkerhedsplan inkl. forslag til hastighedszoner, for at kunne målrette og prioriterer indsatsen i forhold til uheld og utryghed med for høje hastigheder.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der udarbejdes en revideret handlingsplan for trafiksikkerhed inkl. forslag til 40 km/t hastighedszoner og opdatering af skolevejsprojekterne.
2. der gives bevilling på 326.000 kr. til de nævnte trafiksikkerhedsmæssige tiltag i 2022, finansieret af den afsatte "Pulje til parkering og trafiksikkerhedsmæssige tiltag".
3. lokaliteter for opsætning af kommunens to mobile fartmålere tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

På baggrund af beslutningen på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 11. november 2020 har forvaltningen afsøgt mulighederne for indkøb af mobile hastighedsmålere. Forvaltningen har efter teknisk eftersyn af kommunens to hastighedsmålere, fået dem repareret og tjekket efter samt koblet til systemet Cibos, hvor man via en hjemmeside selv kan indstille vejens hastighed samt gemme data. Det betyder, at kommunen nu har to funktionsdygtige mobile hastighedsmålere. Der har, mens kommunes hastighedsmåler har været til reparation, stået en lejet hastighedsmåler på Skovbrynet i ca. 3 uger i februar/marts 2021.

Ud fra kommunens trafiktællinger i perioden 2016-2020, er der 43 geografiske målelokaliteter (bilag), hvor mere end 5 pct. overskrider hastigheden med +10 km/t. Der er flere af de geografiske målelokaliteter, som går igen i de år, der er foretaget hastighedsmålinger. Ud fra denne liste, vil forvaltningen prioritere de strækninger først, hvor det ved gennemgang viser sig at være forsvarligt og sikkert at opsætte en mobil fartviser. De mobile fartvisere vil stå ca. 4 uger hvert sted. I 2021 forventer forvaltningen, at nå ca. 12-14 lokaliteter og i 2022 at nå ca. 20-24 lokaliteter.

#### Udarbejdelse af trafiksikkerhedsplan inklusiv hastighedszoner

Forvaltningen har lavet en screening over antallet af ulykker i perioden 2016-2020 (5-årig periode), for at få en indikation af omfanget. Der har i perioden været 75 personskadeulykker, heraf 58 alvorlig tilskadekomne og 4 dræbte. Det giver 2,7 personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere (gennemsnit for 2015-2019) som er nogenlunde samme niveau, som de to nabokommuner Rudersdal og Gentofte kommuner. Det er både lavere end landsgennemsnittet (gennemsnit for 2015-2019) på 4,9 pr. 10.000 indbyggere og 3,1 som er gennemsnittet i den 5-årige periode i Nordsjællands Politikreds. Mange uheld sker i kryds, men der er ikke foretaget dybdegående uheldsanalyse, som vil kræve assistance ved ekstern rådgivning. Kommunen havde en trafiksikkerhedsplan som dækker årene 2012-2015. Et overblik over, hvor de mest alvorlige ulykker sker vil være en parameter i at analysere og drøfte, hvor det kan give mening at arbejde med hastighedsnedsættende foranstaltninger og 40 km/t-zoner.

Trafik- og mobilitetsstrategien blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 25. april 2018. I sagsfremstillingen blev det skrevet: "Med hensyn til en strategi for trafiksikkerhed, herunder en trafiksikkerhedsplan bør denne formentligt opdeles i 2 faser. Den ene del bør afvente effekten af en letbane i drift, da letbanen vil medføre, at mange veje og kryds bliver ændret. Den anden del kan have fokus på de områder af kommunen, hvor der ikke etableres en letbane. Der er dog netop godkendt en skolevejsreddegørelse, som udgangspunkt for de kommende års arbejde med trafiksikkerhed, og derfor vurderes det strategiske arbejde med trafiksikkerhed ikke at være presserende".

I 2021 udkom Færdselssikkerhedskommissionen med en ny handlingsplan og målsætninger for færdselssikkerhedsarbejdet. Med denne plan er der udarbejdet nye målsætninger og udpeget fem fokusområder for indsatserne i arbejdet med at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne personer. De fem fokusområder er; eneulykker, frontalkollisioner, krydsulykker, unge bilførere og lette trafikanter.

Forvaltningen anbefaler derfor, at opdatere trafikikkerhedsplanen (evt. i 2 faser ift. letbanen) for at kommunen kan målrette og prioritere indsatsen for at forbedre trafikikkerheden. Det vil betyde et fagligt funderet grundlag for at arbejde videre med at udarbejde forslag til at hastighedsdæmpe veje og områder, herunder 40 km/t zoner, samt til at reducere antallet af tilskadekomne i trafikken. Det giver også en mulighed for at få indarbejdet Færdselssikkerhedskommissionens nye mål og indsatsområder, hvor hastighed ofte spiller en væsentlig rolle i forhold til typen af ulykker.

Der er mange store byggeprojekter i gang med at blive planlagt og udført i kommunen de kommende år og derfor er det vigtigt at fremskrivningen af trafikken ligeledes afspejles i at vurdere og prioritere indsatser på trafikikkerhedsområdet.

## **Lovgrundlag**

Lov om offentligvej § 8 som angiver, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Færdselsoven § 3 Stk. 3.

Det påhviler politi og vejmyndigheder efter samråd med skolerne at træffe foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel på deres vej til og fra skolen.

## **Økonomi**

I budgettet er der en årlig pulje til Parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag. I 2021 er der et budget på 2,5 mio. kr. og i 2022 er der et budget på 2,1 mio. kr. Der er givet bevilling til midlerne i 2021, men der er ikke givet bevilling til budgettet i 2022.

Det forventes aktiviteterne kan udføres for 614.000 kr. og fordelt på nedenstående aktiviteter:

- I 2021 afsættes der ca. 38.000 kr. for opsætning, flytning mv. af de to mobile hastighedsmålere og 250.000 kr. til opdatering af trafikikkerhedsplan, inkl. forslag til hastighedszoner og revision af skolevejsprojekter.
- I 2022 afsættes ca. 76.000 kr. til opsætning, flytning mv. af de to mobile hastighedsmålere og 250.000 kr. til opdatering af trafikikkerhedsplan, inkl. forslag til hastighedszoner og revision af skolevejsprojekter.

Aktiviteterne i 2021 finansieres inde for allerede frigivne budget på 2,5 mio. kr. i 2021. Der er ikke givet bevilling til aktiviteterne i 2022 og derfor søges der bevilling på 326.000 kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i Puljen til Parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2022.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021 Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet, idet forvaltningen vender tilbage med en sag om mulighed for indkøb og finansiering af to ekstra hastighedsmålere.

Ad 3) Taget til efterretning.

Økonomiudvalget, den 20. maj 2021

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3) Taget til efterretning.

Gitte Kjær-Westermann var fraværende, i stedet deltog Kasper Langberg.

## **Bilag**

Målelokaliteter hastigheder plus 10 km/t

## **Punkt 6: Iltning af Furesøen - Ny aftale med samarbejdskommunerne (Beslutning)**

06.02.00-K08-1-21

### **Resume**

Siden 2003 er der blevet tilført ilt til Furesøen for at forbedre miljøtilstanden. Iltningen finansieret i er samarbejde mellem Furesø, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk Kommuner. Der er den 6. november 2019 truffet beslutning om at igangsætte en proces med henblik på at stoppe iltningen. Denne beslutning er blevet udfordret af, at Miljøstyrelsen mener, at stop for iltning kræver en revurdering af Stavnsholt Renseanlægs udledningstilladelse. Teknik- og Miljøudvalget skal derfor beslutte, om samarbejdet om iltning skal fortsætte i perioden 2021-2025, og om processen for at stoppe iltning skal afvente afklaring af Stavnsholts Renseanlægs fremtidige funktion.

### **Indstilling**

Forvaltningen forslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune indgår i iltningssamarbejdet i perioden 2021-2025 såfremt alle parter deltager, og med mulighed for at ophæve aftalen ved enighed mellem parterne.

### **Sagsfremstilling**

Furesøen er med sine 38 meter Danmarks dybeste sø og har stor rekreativ og biologisk værdi for de omkringliggende kommuner. I midten af 1900-tallet ødelagde udledning af urensset spildevand søens balance, og søen fik kraftige og tilbagevendende opblomstringer af alger. For at genskabe en ren og artsrig sø gennemførte Frederiksborg Amt og Farum Kommune i 2003-2006 med økonomisk støtte fra EU Life-Nature program et restaureringsprojekt med det formål at genskabe en ren og artsrig sø. I projektet indgik etablering af iltning af søvandet.

For perioden 2013-2015 indgik Rudersdal, Furesø og Lyngby-Taarbæk Kommuner et samarbejde om at fordele omkostningerne i forbindelse med iltningen. Denne aftale blev fornyet på Teknik- og Miljøudvalgsmøde den 18. august 2015 (punkt 8) og var gældende til og med 2020. Baggrunden for beslutningen om samarbejde var, at alle tre kommuner har bidraget med udledning af spildevand til Furesøen, hvor ophobningen af fosfor på bunden af søen især skete i perioden 1950 til 1970.

I 2017 blev der udarbejdet en rapport: Furesøs miljøtilstand 2017, effekten af ilttilførsel 2003-2017. Det fremgår, at iltningen har været vellykket, og at der som en konsekvens af iltningen er gode iltforhold ved bunden og dermed gode forhold for bundfauna og fisk i bunden af søen. Der er dog ikke opnået stabile forbedringer med hensyn til den generelle vandkvalitet, lysforhold og forholdene for vegetationen. Der er heller ikke tegn på, at det vil ske inden for en kortere årrække. På den baggrund anbefalede de to forskere at slukke for iltningen og i stedet lade søen udvikle sig naturligt. Furesø er en meget kompleks sø, og ligesom det ikke har været muligt at forudsige virkningerne af det igangværende restaureringstiltag, vil det heller ikke være muligt at forudsige, hvad der præcist sker, når iltningen hører op. Der er en risiko for, at vandkvaliteten forringes. Derfor anbefalede de to forskere også, at udviklingen følges tæt efter iltningens ophør, og at iltningens anlægget bevares, så det vil være muligt at genoptage iltningen, hvis det kræves.

Den 6. november 2019 besluttede Teknik- og Miljøudvalget derfor at indlede en proces mod ophør af iltningen, med betingelse af, at der blev lavet en aftale om fælles forståelse kommunerne imellem, før der blev truffet en endelig beslutning. De tre kommuner har undersøgt, hvilke juridiske processer, der skal gennemføres for at stoppe iltningen af Furesøen. På den baggrund sendte kommunerne i januar 2020 en VVM-screeningsansøgning til Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har vurderet, at iltningen af Furesø hænger sammen med og er en forudsætning for den gældende udledningstilladelse til Stavnsholt Renseanlæg. Efter styrelsens vurdering indebærer et evt. ophør med iltning at den gældende udledningstilladelse skal revurderes og ændres.

Revision af udledningstilladelsen kan tage flere år, og derfor vurderer parterne i iltningssamarbejdet, at iltningen af Furesø må fortsætte.

Samtidig pågår der i Furesø Kommune, i regi af Novafos, et arbejde hvor den fremtidige rensestruktur for spildevand skal optimeres. Strukturplanarbejdet kan have indflydelse på den fremtidige drift af Stavnsholt Renseanlæg. Denne proces kræver en VVM-vurdering, hvor et stop for iltningen vil indgå.

Forvaltningen anbefaler, at beslutning om et evt. stop iltning og dermed revurdering og ændring af den gældende udledningstilladelse sker i strukturplan-arbejdet, og indgår i den kommende VVM vurdering, når der er truffet beslutning om Stavnsholt Renseanlægs fremtidige funktion.

Forvaltningen anbefaler at iltningen fortsætter, og at de økonomiske omkostninger fordeles efter samme fordelingsnøgle som hidtil:

- Lyngby-Taarbæk 17 %
- Rudersdal Kommune 26 %
- Furesø Kommune 57 %

Fordelingsnøglen bygger på en lige vægtning mellem de tre kommuners nuværende fosforbelastning af søen og kommunernes rekreative interesser i en klar vandet sø.

Forvaltningerne i Furesø og Rudersdal Kommuner indstiller tilsvarende til deres politiske udvalg, at udgifterne til iltningen fortsætter efter samme fordelingsnøgle.

Samarbejdet om iltningen af Furesø fortsætter til og med 2025, hvorefter sagen forelægges igen.

## **Lovgrundlag**

Ingen.

## **Økonomi**

Der er afsat 135 t. kr. årligt til iltning af furesøen på aktivitetsområdet ”Klima, miljø og natur”.

De seneste fire år har Lyngby-Taarbæk Kommune i gennemsnit brugt ca. 135 t.kr. pr. år i forbindelse med iltningen. Der kan dog være store variationer fra år til år, da omkostningerne er afhængige af, hvor meget ilt der er behov for at tilføre søen, og om iltningssanlægget skal renses.

Variationerne afholdes inden for rammen af aktivitetsområdet.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021

Godkendt.

## **Punkt 7: Kommende sager**

00.01.00-A00-58-17

### **Resume**

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

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- 1. budgetopfølgning
- Lyngby Idrætsby - Forskrift vedr. visse udendørsaktiviteter
- Status vedr. træbalancen i Dyrehavegård-programmet
- Ny Østlig Ringvej/Lynetteholm - Trafikale konsekvenser
- Råden over vej - vurdering af ordning med bigbags og 3 ugers tilladelser
- Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand
- Borger- og virksomhedsinddragelse om kollektiv trafik
- Offentlige tilgængelige elladestandere - principper for udbud
- Optagelse af Private Fællesveje
- Pavillon, forlængelse af opstilling Gyrithe Lemkes Vej 14
- Frederiksdalsvej 360 - Udvidelse af terrasse Hotel Signatur

### **Lovgrundlag**

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

### **Økonomi**

Ingen økonomiske konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021

Taget til efterretning.

## Punkt 8: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

### Sagsfremstilling

#### 1. Miljøtilsyn på virksomheder og dyrehold 2020

Teknik- og Miljøudvalget orienteres hvert år om kommunens indberetning af aktiviteter på virksomheds- og husdyrbrugsområdet.

Kommunen skal hvert år indberette oplysninger - antal tilsyn, håndhævelser mm.- om det foregående års miljøarbejde til Miljøstyrelsen senest den 1. april.

Siden den 1. maj 2016 har kommunen løbende offentliggjort antal tilsyn, godkendelser, håndhævelser (minus henstillinger), tilsynsrapporter mm. på Digital Miljøadministration <https://dma.mst.dk> i henhold til tilsynsbekendtgørelsen.

Ifølge tilsynsbekendtgørelsen er der krav om, at kommunen hvert år skal føre tilsyn med mindst 40% af de godkendelsespligtige virksomheder i kommunen. Kommunen har i 2020 udført tilsyn på fire af i alt ni virksomheder med miljøgodkendelse, hvilket svarer til 44% af virksomhederne. Kommunen opfylder dermed kravet for miljøgodkendte virksomheder. En godkendelsespligtig virksomhed, kraftvarmeværket i Lundtofteparken er nedlagt i 2020.

For øvrige virksomheder og husdyrbrug med krav om regelmæssigt tilsyn skal der føres tilsyn med mindst 25% af disse virksomheder/husdyrbrug om året. Kommunen har i 2020 udført tilsyn på 17 af i alt 65 virksomheder/husdyrbrug hvilket svarer til 26%. To virksomheder med krav om regelmæssigt tilsyn er nedlagt i 2020.

Kommunen har i 2020 meddelt følgende håndhævelser: 1 påbud, 1 indskærpelse og 11 henstillinger.

Indberetningen til Miljøstyrelsen (bilag).

#### 2. Status for projektet med klimatilpasning af Bondebyen

Den 4. april 2019 godkendte Kommunalbestyrelsen et revideret projektforslag for klimatilpasning af Bondebyen. Forvaltningen har efterfølgende tegnet kontrakt om bygherrerådgivning med WSP, som også har udarbejdet projektforslaget. Bygherrerådgiver vil bistå forvaltningen i at udføre et udbud om totalrådgivning, hvor der udarbejdes et detailprojekt, som efterfølgende udføres af en entreprenør.

Forvaltningen forventer, at bygherrerådgiver er klar til at sende projektet i udbud medio 2021. På grund af projektbeløbets størrelse, skal projektet sendes i EU-udbud: Det betyder, at projektet skal være i udbud minimum 6 måneder.

Når der er indgået en kontrakt med totalrådgiver, vil denne udarbejde et myndighedsprojekt, således at tilladelserne til projektet kan blive ansøgt og meddelt, og en endelig etablering kan påbegyndes. Detailprojektet vil blive forelagt til politisk behandling.

Estimeret tidsplan:

- September 2021: Projektet sendes i udbud
- Maj 2022: Totalrådgiver er valgt

- August 2022: Totalrådgiver indsender myndighedsprojekt
- Marts 2023: Alle tilladelser er givet, etablering kan påbegyndes.

Projektet er et medfinansieringsprojekt, hvor kommunen er projektejer og i første omgang bekoster udgifterne til projektet. Når projektet er etableret, bliver udgifterne tilbagebetalt af Lyngby-Taarbæk Forsyning over en 25-årig periode over spildevandstaksterne.

### Ny lov om klimatilpasning

Den 1. januar 2021 trådte der en ny lov om klimatilpasning i kraft. Lovgivningen har blandt andet indflydelse på medfinansieringsprojekter, der med den nye lovgivning vil blive udfaset over tid. Med de nye regler skulle projektet revurderes, godkendes af Forsyningssekretariatet, og Lyngby-Taarbæk Forsyning være projektejer. Der er en overgangsbestemmelse, der gør, at de projekter, der inden lovens ikrafttræden var igangsat, kunne indmeldes til Forsyningssekretariatet og fortsætte efter de hidtil gældende regler. Fristen for at anmelde projekter var den 15. april 2021.

Det er forsyningselskaberne, der efter reglerne anmelder projekter til Forsyningssekretariatet. Da projektet er så langt fremme har Lyngby-Taarbæk Forsyning meddelt Forsyningssekretariatet, at projektet ønskes fortsat efter de gamle regler.

Det er endnu uvist, hvornår der foreligger en afgørelse fra Forsyningssekretariatet. Forvaltningen og Forsyningselskabet forventer, at projektet kan fortsætte efter de gamle regler for medfinansiering med kommunen som bygherre.

Som det blev besluttet af Kommunalbestyrelsen 4. april 2019, vil detailprojektet bliver forelagt til politiske beslutning med et revideret budget sammen med en opdateret tidsplan.

### 3. Klimakommune initiativ nedlægges og overgår til DK2020

I forbindelse med den landsdækkende udrulning af DK2020-klimaplanprojekterne har Danmarks Naturfredningsforening valgt af nedlægge Klimakommune-initiativet, hvor kommuner forpligter sig til at spare 2% CO<sub>2</sub> årligt i egen drift.

Lyngby-Taarbæk Kommune har været klimakommune siden december 2007 og har i perioden frem til 2019 sparet gennemsnitligt 3,3% CO<sub>2</sub> årligt. Forvaltningen fortsætter det gode arbejde i regi af bæredygtighedsstrategien og DK2020.

### 4. Opfølgning på screening af supercykelstiruter samt cykelpuljen 2021

Som opfølgning på Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 14. april 2021 (Sag nr. 9) om ansøgning af cykelpulje 2021, har forvaltningen været til møde med Supercykelsti Sekretariatet, og de øvrige involverede kommuner, angående screening af supercykelstierne Lyngby-Klampenborg Ruten og Kystbaneruten som begge er en del af visionsplanen for supercykelstier i Region Hovedstaden. Supercykelsti Sekretariatet arbejder på et screeningsnotat for de to ruter som skal redegøre for, hvad der skal til, for at de lever op til supercykelsti konceptet samt et anlægsoverslag for de to ruter. Sekretariatet forventer at aflevere notat og anlægsoverslag til forvaltningen ultimo maj 2021.

På mødet blev forvaltningen ligeledes præsenteret for anlægsoverslag for skiltning, afmærkning, servicetiltag, kampagne og evaluering af Supercykelstien Ring 3 Ruten, som det er vedtaget skal løbe langs letbanen. Lyngby-Taarbæk Kommunes andel til disse tiltag forventes at være 497.000 kr. Tiltagene er en forudsætning for at Ruten lever op til at være en Supercykelsti.

For at nedbringe de enkelte kommunernes omkostninger til tiltag langs Ring 3 Ruten, foreslog sekretariatet at der udarbejdes en ansøgning til Cykelpuljen 2021, for at afdække om der kan opnås 50% medfinansiering fra puljen. Hvis der opnås tilsagn fra cykelpuljen 2021 vil kommunens egen finansiering være 248.500 kr.

Tiltagene på Ring 3 Ruten forventes først anlagt i 2024, og såfremt der opnås støtte fra Cykelpuljen 2021, vil forvaltningen præsentere en sag om anlægsbevilling for udvalget og pege på finansiering til kommunens egenfinansiering på 248.500 kr.

### 5. Kanalvej – Trafiktilpasning for varetransport i projektet

Den 30. april 2020 godkendte Kommunalbestyrelsen skitseprojekt for ombygning af Kanalvej mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej. Ombygningen af Kanalvej er en del af P-søgeringsprojektet og skal være med til at forbedre fremkommeligheden i Lyngby Centrum både under anlæg af og i den efterfølgende driftsperiode med letbanen. Kanalvej ombygges for at forbedre muligheden for svingende bilister mod Klampenborgvej samt til P-kælderens under Klampenborgvej. Projektet skal udføres og afsluttes inden 15. juni 2021, hvor Klampenborgvej lukkes og Kanalvej skal være med til at afvikle trafikken i det centrale Lyngby.

Forvaltningen meddeler, at der foretages en ændring i det fremlagte projekt for at tilgodese varetransport fra Johannes Fogs Plads. En lukning af helleanlægget på Kanalvej som planlagt vil forringe forhold for varelevering til og fra bl.a. Magasin, og de øvrige forretninger på Johannes Fogs Plads.

Ændringen i projektet betyder således, at helleanlægget forbliver åben på Kanalvej ud for Johannes Fogs Plads, hvor der opsættes et venstresvingsforbud (lastbiler undtaget). Ligeledes opsættes et venstresvingsforbud fra Kanalvej ind til Johannes Fogs Plads, dette i stedet for den planlagte lukning af helleanlægget. Ændringerne ved at opretholde åbningen medfører således kun, at helleanlægget skal indsnævres de sidste ca. 40 meter mod krydset ved Klampenborgvej og der skal ske ændring i den eksisterende kørebaneafmærkning/skiltning. Det vurderes, at ændringen ikke medfører større ændringer til det allerede projekterede.

Der har været dialog med Magasin og mængden af varetransport ændrer sig ikke. Det vurderes, at ændringen i projektet ikke vil påvirke trafikafviklingen på Kanalvej på nuværende tidspunkt. Det undersøges nærmere om der kan plantes træer i den eksisterende midterhelle efter aftale mellem Lyngby-Taarbæk Forsyning og Kommunen.

## 6. Midlertidig udledningstilladelse til Mølleåværket

Mølleåværket er i gang med en større renovering med indførelse af en ny teknologi, der giver en mere effektiv rensning af spildevandet og medfører, at overløb af spildevand ved kraftig regn og skybrud vil blive reduceret. Samtidigt opnås en betydelig energibesparelse, som igen medfører, at anlægget kan reducere CO<sub>2</sub> udledningen med 80 tons om året – altså 20 tons allerede i år. Som et led i anlægsarbejdet er det nødvendigt midlertidigt at reducere kapaciteten i spildevandsanlægget. Mølleåværket har derfor den 13. april 2021 ansøgt om midlertidig lempelse af vilkår for aflastning (bypass) med spildevand fra renseanlægget til Øresund i forbindelse med renovering af anlægget.

Det biologiske rensesettrin består af 6 tanke, og renoveringen medfører, at to tanke med biologisk rensning skal tages ud af drift, mens renoveringen udføres. I den periode vil der i tilfælde af kraftig regn være øget risiko for aflastning, da det kan være nødvendigt at lede vand uden om renseanlægget for ikke at overbelaste de øvrige rensesettrin.

Det vil være nødvendigt at lukke dele af den biologiske proces i to perioder af ca. to måneders varighed per periode frem til 1. oktober. I ovennævnte to perioder vil der i tilfælde af meget regn kunne forekomme perioder med dårligere rensning af spildevand fra anlægget. Dette søges kompenseres ved at blande mere vand, der er renseset ekstra i Mølleåværkets membranlæg.

Ved langvarig eller kraftig regn, er der risiko for, at der kan forekomme øget aflastning til Øresund fra spildevandsanlægget. Ansøger vurderer, at renoveringen i værste fald kan medføre udledning af op til 58.375 m<sup>3</sup> mere spildevand ved aflastning. Det svarer til 10% af den årligt tilladte aflastning. Ansøger vurderer dog, at Mølleåværket kan overholde krav til den samlede udledte mængde næringsstoffer mm. i den gældende udledningstilladelse, på trods af risiko for øget aflastning.

Mølleåværket har undersøgt alternative måder at løse opgaven på med fokus på, om en kortere tidsperiode for gennemførelse af renovering kan opnås, og om opgaven kunne udføres i vinterhalvåret. Konklusionen er, at rensprocessen

er mest effektiv om sommeren, da de biologiske processer fungerer bedst i sommervarmen. En yderligere komprimering af perioden kan gå ud over anlæggets effektivitet og kan være i konflikt med arbejdsmiljøreglerne.

I tilfælde af aflastning med de maksimalt angivne mængder, forventer Forvaltningen ikke, at Badevandskvaliteten bliver påvirket på grund af den store afstand fra kysten og den gode opblanding i Øresund. Udledningen foretages via Øresundsledningen, der udmunder 400 meter fra kysten på 6 meters dybde. Der er 2,5 km til det nærmeste badested i Rudersdal Kommune og 2,3 km til det nærmeste badested i Lyngby-Taarbæk Kommune. For at kontrollere, at badvandskvaliteten ikke bliver påvirket, er der i tilladelsen stillet vilkår om, at Mølleåværket skal kobles op på "Badevandsudsigten" ([www.badevand.dk](http://www.badevand.dk)). Badevandsudsigten modtager løbende data om udledninger.

Forvaltningen har vurderet, at det er miljømæssigt forsvarligt at give tilladelse til ansøgte midlertidige udledning af vand til Øresund forudsat, at vilkårene i tilladelsen overholdes. Risikoen for en øget udledning af spildevand ved aflastning i en del af 2021 vurderes at stå i et rimeligt forhold til behovet for renovering af renseanlægget og de forbedringer, der opnås ved den planlagte modernisering. Udledningen vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning af særligt beskyttede arter (bilag IV-arter) eller Natura 2000-områder.

Samlet set vurderer kommunen, at projektet ikke har negativ indvirkning på vandmiljøet, og at udledningen er forenelig med den aktuelle vandkvalitet i Nordlige Øresund

Forvaltningen har udarbejdet en udkast til tilladelse, som er sendt i høring hos Mølleåværket, Rudersdal og Gentofte Kommune med høringsfrist 13. maj 2021. Tilladelse kan først meddeles, når eventuelle høringssvar er vurderet og indarbejdet.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. maj 2021

Meddelelse 6 Midlertidig udledningstilladelse til Mølleåværket blev ophævet til sag.

Udvalget beslutter at bede forvaltningen udarbejde et notat, der kan vedlægges punktet, som belyser rammerne for myndighedsbehandlingen (bilag).

## **Bilag**

Tilsynsindberetning 2020

Notat - Udledningstilladelse efter den juridiske vurdering