

# **REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 22-09-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 22. september 2021 kl. 16:00

**Mødested** LTF, 1. sal, Mødelokale Dyrehaven

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Implementering af budgetaftalen 2021-24 - 2. status (Orientering).....	4
Første fase af implementeringsplan for bæredygtighedsstrategi (Beslutning).....	6
Kanalen ved Lyngby Lillesø (Beslutning).....	14
Beplantning af motorvejssløjfen (Klampenborgvej/Helsingørmotorvejen nordgående) (Orientering)	17
Lukket: Udbud af buslinje 190, 192 og 194 - Valg af option (Beslutning) (Genforelæggelse).....	20
Udbudsgrundlag for Movias udbud af buslinje 68 (Beslutning).....	21
Parkeringsløsninger i Taarbæk - Anlægsbevilling (Beslutning).....	25
Lukket: Parkeringsfonden - Anvendelse af indkomne midler (Beslutning).....	30
Opfølgning på borgerorienteringsmøde om udvidede arbejdstider langs Buddingevej (Orientering)..	31
Indkøb af hastighedsmålere - Anlægsbevilling (Beslutning).....	33
Optagelse af privat fællesvej som kommunevej (Beslutning).....	36
Støjmålinger eller støjberegninger ved Helsingørmotorvejen (Beslutning) (Genforelæggelse).....	38
Bemyndigelse til deltagelse i forsøg om nedsættelse af hastighed (Beslutning).....	42
Sorgenfrigaards Villakvarter og Kommuneplantillæg 1/2021 - Lokalplanforslag 241 (Beslutning)....	44
Lundtoftevej 160 m.fl. - Plangrundlag for lokalplan 292 (Beslutning).....	48
Anmodningssag oversigt over tilladte løb & cykelløb mv.....	51
Kommende sager.....	52
Meddelelser.....	53

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

00.22.00-A00-5-17

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Godkendt.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Punkt 2: Implementering af budgetaftalen 2021-24 - 2. status (Orientering)**

00.30.00-S55-2-21

### **Resume**

Det følger af procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24, at der i den to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen. Med denne sag fremlægges forvaltningens 2. status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24 tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Økonomiudvalget har den 19. november 2020 godkendt forvaltningens forslag til en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24. Det blev i den forbindelse ligeledes godkendt, at der i den to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger.

Den 1. status blev fremlagt på møderne i juni i forlængelse af den 1. budgetopfølgning 2021. Behandlingen af den 2. status er dog udskudt til møderne i september, idet den 2. budgetopfølgning blev behandlet på udvalgmøderne allerede i august, jf. meddelelse til Økonomiudvalget 26. august 2021.

2. status for implementeringen af aftalepunkterne i budgetaftalen 2021-24 (bilag). Oversigten omfatter de indsatser, som skal forelægges politisk, herunder budgetaftalens hensigtserklæringer. Oversigten er opdelt på de respektive fagudvalg, ligesom der er vist en særskilt oversigt for anlæg. Der er ved opgørelsen taget udgangspunkt i sager, der er fremlagt til og med de politiske møder i september 2021.

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

Der er otte indsatser, som er forelagt politisk, men hvor implementeringen er forsinket eller ændret væsentligt i forhold til de oprindelige forudsætninger ved budgetaftalen 2021-24 (markeret med gul). Det drejer sig om omstillingsinitiativer på specialundervisningsområdet (drift og anlæg), indsatsen vedrørende kystsikring, puljen til analyser med henblik på omstillinger, drøftelsen af personalegoder og salg af bygning til fortsat privat drift af mindre dagtilbud samt anlægsinitiativerne om nye daginstitutioner, udvidelse af daginstitution på Nøjsomhedsvej og ombygning af lokaler til Klub Kolle.

### **Lovgrundlag**

Den kommunale styrelseslov.

### **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Social- og Sundhedsudvalget, den 21. september 2021

Taget til efterretning.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 23. september 2021

Taget til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Børne- og Ungdomsudvalget, den 23. september 2021

Gitte Kjær-Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Kasper Langberg (B)

## **Bilag**

2. Status BA21-24 - drift og anlæg - 13-09-2021

## Punkt 3: Første fase af implementeringsplan for bæredygtighedsstrategi (Beslutning)

00.22.04-A00-1-21

### Resume

I forbindelse med vedtagelsen af kommunens Bæredygtighedsstrategi 2020-2050 var der et politisk ønske om en implementeringsplan for Bæredygtighedsstrategien. Med sagen forelægges forslag til første fase af implementeringsplan, hvor der fokuseres på strategiens Fyrtårns- og "Her-og-nu"-indsatser for 2021-2022.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Fyrtårns- og "Her-og-nu"-indsatser finansieret under nuværende budgetramme gennemføres,
2. der afsættes 1 årsværk til opstart af implementeringssekretariatet med 100.000 kr. i 2021 og 500.000 kr. i 2022,
3. der afsættes 400.000 kr. til finansiering af yderligere afklaring af samlingssted for læring og biodiversitet,
4. der afsættes 285.000 kr. til finansiering af forvaltningens projektledelse af afklaringen af samlingssted for læring og biodiversitet,
5. der udarbejdes et beslutningsoplæg til den fortsatte implementering af bæredygtighedsstrategien, som oplæg til budget 2023 – 2026.

### Sagsfremstilling

Den 4. marts 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen Lyngby-Taarbæk Kommunes Bæredygtighedsstrategi 2020-2050 og tilhørende handlekatalog. I forbindelse med vedtagelsen af strategien efterspurgte politikerne et forslag til en implementeringsplan, der foreslår prioriteringer, samt hvilket budget og hvor mange årsværk, hver indsats kræver.

Bæredygtighedsstrategien med tilhørende handlingskatalog er et resultat af to års arbejde med borgerinddragelse, bl.a. igennem et nedsat opgaveudvalg (§17 stk. 4-udvalg). De i processen involverede borgere, lokale foreninger og erhvervsliv står med en forventning om en her-og-nu-implementering. Bæredygtighedsstrategien er kendetegnet ved at have et tværgående fokus, der berører hele forvaltningen, og en succesfuld implementering kræver derfor en forankring bredt i organisationen.

Bæredygtighedsstrategien fastsætter nogle ambitiøse målsætninger. At implementere de høje ambitioner i bæredygtighedsstrategien er et omfattende projekt, som kræver ny indsigt og ressourcer over en årrække, i flere faser. Implementeringsplanen er første fase i retning af målsætningerne. Implementeringsplanen er skabt på baggrund af Bæredygtighedsstrategiens tilhørende handlekatalog, der indeholder ca. 100 indsatser, som er prioriteret fra 1-3.

Forvaltningen anbefaler, at implementeringsplanen igangsætter arbejdet med at realisere strategiens Fyrtårnsprojekter, som er højest prioriterede, og de indsatser, som ved en prioriteret indsats indenfor forvaltningens nuværende ressourcer kan igangsætte ("Her-og-nu"-indsatser) (bilag).

I nedenstående skema er samlet de indsatser, som forvaltningen foreslår indgår i implementeringsplanens første fase, forventede resultater af indsatsen, samt hvilke indsatser, der kræver ressourcer ud over den nuværende budgetramme.

Fyrtårnsindsatser som nævnt i strategien ( ) = indsatser i implementeringsplanen	Kan igangsættes inden for nuværende budgetrammer	Opstart og ambitionsniveau
---	--	----------------------------

Grundlæggende indsatser	1. Implementeringssekretariat (D11)	nej	Opstart ultimo 2021, fuld bemanning 2023 og fremover.  Koordinerer implementering af bæredygtighedsstrategiens indsatser. Sikrer forankring på tværs af organisationen, samt borgerinddragelse, netværksdannelse og kapacitetsopbygning.
	2. Bæredygtige kompetencer og beslutninger (A14)	ja	Implementeres primo 2022, evalueres løbende. Relevante sagsfremstillinger indeholder vurdering af effekt.
	3. Kommunens institutioner sætter mål (A4)	ja	Implementeres 2022, evalueres løbende. Institutionerne sætter egne mål og indsatser for bæredygtighed, mhp. bæredygtighed i uddannelserne og bæredygtig brug af institutionsområderne.
	4. Kommunen støtter fora, der skaber fællesskaber, herunder:		Følger implementeringssekretariatets kapacitet.
	- Aktivere lokal viden og ressourcer (A23)	nej	2021-22: Eksisterende projekter/initiativer med eksempelvis Vidensby, Handelsforening, DTU.
- Understøtte og modne bæredygtige netværk (C28)	nej	2023: Nye tiltag og netværk.	
- Kommunen som faciliterende myndighed (C33)	nej		
- "Bæredygtigheds-dynamoer" (C38)	nej		
CO <sub>2</sub> , energi og transport	5. Fjernvarmeudbygning (C1+C7)	ja	Igangværende.  Udbygning i Virum/Sorgenfri, og i samarbejde med Vestforbrænding, at sikre at fjernvarmen kommer endnu længere ud, og inddrager alle bynære områder. Krav om fossilfri fjernvarme i 2030.
	6. CO <sub>2</sub> -reduktion i kommunale bygninger (A20)	ja	Igangværende.  Fortsætte klimakommune målet om 2% CO <sub>2</sub> -reduktion/år, skønt de "nemme"

løsninger er gennemført.  
2023: Øget brug af bæredygtige materialer

7. Grønne drivmidler i kommunens biler og lokale busser (A1+A3) ja

2021-23: Information, analyser og nudging i forvaltningen. Bestilling af Elbusser hos Movia i fremtidige udbud.

2024: Krav om fossilfrie indkøb af kommunale køretøjer og maskiner.

Natur og klimatilpasning

8. Afkobling af regnvand (B18) ja

2021-2022: Informationsmøder og nudging, primært ift. andelsbolig- og boligforeninger.  
Fra 2023: Udvides til også at omfatte villaejere.

9. Styrk biodiversiteten,

Herunder:

- Kommunal plejeplan for øget biodiversitet (A18) ja

- Sikre de grønne arealer (A21) ja

- Bynatur i lokalområdet (B19) ja

- Samarbejde om større biodiversitet på ikke-kommunale arealer (C25) nej

- Etablering af samlingssted til fremme af læring, biodiversitet og bæredygtigt havebrug ("Fælleshaven") (C25a)

2021-2024: Der er bevilget 2,1 mio.kr. til anlægsinitiativet "Øget biodiversitet"

2021: "Danmarks Vildeste kommune" opstart

2022: Afklaring og evt. beslutning om rammerne for samlingssted til fremme af læring, biodiversitet og bæredygtigt havebrug.

2022-2023: Opdatering af kommunalplanstrategi

10. Stormflodssikring (C23) ja

2021-2023: Skitseprojekt for Kystsikring af Taarbæk, med borgerinddragelse.

Ansvarligt forbrug

11. Fornyet genbrugsstation (A11+C13) ja

2021-2022: Afklaring omkring genbrugsstation samt koordinering med rammelokalplan for Firskovvej.

12. Kommunal indkøbspolitik (B6) nej

2023-2024: Ny indkøbspolitik udarbejdes og vedtages, med krav om bæredygtige indkøb.

13. Bæredygtig vision for handelslivet (C16) ja

2022: Ny vision besluttet og indarbejdes som led i ny Erhvervsstrategi 2023-2027

	14. Bæredygtige forbrugere (C37)	nej	2022-: Min. 2 årlige borger-tiltag/aktiviteter for øget opmærksomhed omkring bæredygtigt forbrug. Initiativer til mere direkte genbrug.
	"Her-og-nu"-indsatser som nævnt i strategien		
CO <sub>2</sub> , energi og transport	15. Opdatering af kommunens Strategiske Energiplan (B4)	ja	2021-2022: Strategisk Energiplan med fokus på fossilfri forsyning, lokal VE, energibesparelser og konvertering af fossile kunder.
	16. Udarbejde DK2020 klimaplan med mål om klimaneutralitet i 2050 (C9)	ja	2021-2022: DK2020 klimaplan udarbejdes, med målbare scenarier og fokus på at hæve ambitionerne for CO <sub>2</sub> -reduktion i 2030 samt klimaneutralitet i 2050.
	17. Energibesparelser i borgernes boliger, via Energi på tværs (C4)	ja	2022-: Fælles regional platform for energibesparelser, skal sikre ensartede og langsigtede tilbud til borgerne.  2021-: Lokale tilbud til skoler fortsættes.
	18. Cykelstrategi og transport kampagner herunder delebilmuligheder (B2+C32)	ja	2021-2022: Ny cykelstrategi udarbejdes.  2021: Udbud af Ladestanderplaceringer, etablering af ladestandere.  2021: Deltagelse i samkørselskampagne. 2022: Fremme af samkørsel, evt. via 4K-samarbejde. Evaluering af nye delebilspadser, samt ladestandere med henblik på beslutning om udvidelse.
Natur og klimatilpasning	19. Regnvandsafkobling på privat grund. (C27)	ja	2021-2022: Informationsmøder og nudging, primært ift. andelsbolig- og boligforeninger. Fra 2023: Udvides til også at omfatte villaejere.
	20. Skybrudsplan, herunder		2021-: Øget fokus og indsats for klimasikring i udarbejdelse af lokalplaner.

	- Klimasikring skaber merværdi (A17)	ja ja	2021-2022: Udarbejdelse af spildevandsplan, bl.a. tillæg om klimasikring af Det centrale Lyngby.
	- Skybrudsplan, der fastsætter serviceniveau (C24)		
	21. POGI-medlemskab:		2022: Indtræden i POGI, med tilhørende forpligtelser.
	Partnerskab for Offentlige Grønne Indkøb, hvor kommunen forpligter sig. (B8)	nej	
Ansvarligt forbrug	22. Bæredygtigt materialeforbrug i kommunens bygninger og drift, herunder - Metode til opgørelse af bæredygtige varer og ydelser (A15)	nej	2021: Udarbejde principper for bæredygtig bygningsdrift.  2021-: Bæredygtighedskrav inddrages ifm. nybyggeri og renovering. Certificeringer afprøves.
	23. Affaldssortering i kommunens bygninger (A8)	ja	2020-2022: Implementering af affaldssortering i alle kommunens bygninger og tilbud, i minimum 7 fraktioner.
	24. Understøtte borgerinitiativer (repaircaféer, stop spild, osv.), herunder:	nej	2020: Repair Café Lyngby etableret.
	- Reparation (C11)	nej	2020-2022: Fællesinitiativer med lokale foreninger og uddannelsesinstitutioner for at reducere madspild og fremme bytte- og deleordninger.
	- Ressourceforbrug (C12)		2022: Årlig bæredygtighedsfestival genoptages.

Ressourcebehovene for indsatserne er samlet i oversigtsskema (bilag), hvor det fremgår, at der samlet set er behov for 6.584.000 kr. over de næste 4-5 år for at implementere samtlige indsats. I oversigtsskemaet er der indlagt henholdsvis et grundlæggende og et ambitiøst niveau, afhængig af mulig finansiering.

Over halvdelen af "Her-og-nu"-indsatser kan implementeres inden for de nuværende budgetrammer, dog med lav borgerinddragelse. To tredjedele af Fyrtårsindsatser kan implementeres inden for de nuværende budgetrammer, mens den sidste tredjedel kræver yderligere budget for at kunne gennemføres.

De indsats, som kræver yderligere budget, er nedenfor samlet under tre overskrifter:

1) Implementeringssekretariat (D11), og herunder indsatserne:

- A23 Aktivere lokal viden og ressourcer
- C28 Understøtte og modne bæredygtige netværk
- C33 Kommunen som faciliterende myndighed

- C38 "Bæredygtigheds-dynamoer"
- C37 Bæredygtigt forbrug
- A15 Metode til opgørelse af bæredygtige varer og ydelser
- C11 Reparation
- C12 Ressourceforbrug

2) Etablering af initiativ samlingssted for læring, biodiversitet og bæredygtigt havebrug "Fælleshave" (C25a)

3) Indkøbspolitik (B6), og herunder

- B8 Partnerskab for offentlige grønne indkøb

Uddybning af Implementeringssekretariat

Implementeringssekretariatets formål er at sikre forankringen af bæredygtighedsstrategien på tværs af forvaltningen, såvel som hos borgere, virksomheder og institutioner. Dette bl.a. igennem facilitering af den borgerinddragende indsats, som er et centralt element af bæredygtighedsstrategien. Sekretariatet varetager således en række af de formidlende og netværksopbyggende indsatser i implementeringsplanen, som har vist sig essentielle i øvrige kommuners succesfulde implementering af bæredygtig omstilling. Planen er, at sekretariatet opbygges gradvist, baseret på de tilgængelige ressourcer, og starter med 1 årsværk i 2021-22, og påtænkes øget til 2,5 årsværk/år i de efterfølgende år.

Uddybning af initiativ samlingssted for læring, biodiversitet og bæredygtigt havebrug (Fælleshave)

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 21. oktober 2020 (pkt. 13), at forvaltningen arbejder videre frem mod en beslutning om etablering af en Fælleshave, som er et borgerdrevet initiativ idet.

Derfor har forvaltningen arbejdet videre med "Fælleshave"-initiativet, som et fyrtårnsprojekt inden for biodiversitet og bæredygtighed. En fælleshave vil skulle fungere som et lokalt learning lab for biodiversitet og bæredygtigt havebrug, samt et samlingssted for en bred vifte af lokale borgere, institutioner, virksomheder og foreninger. I Fælleshaveprojektet kalkuleres med en vis grundindtægt i form af salg af services og produkter og levering af ydelser til kommunens "velfærdscentre". Det må dog antages, at haven alligevel vil kræve et kommunalt driftstilskud. Se vedhæftede beskrivelse af et muligt scenarie (bilag). På den baggrund foreslår forvaltningen, at man ikke på nuværende tidspunkt lægger sig fast på "Fælleshaven", men at der arbejdes videre med at undersøge muligheden for at etablere en form for samlingssted, hvor læring og biodiversitet er centralt. Det kunne fx være "Fælleshaven" i kombination med "Haver til Maver", som er et velafprøvet koncept i andre kommuner, eller lignende i samarbejde med nogen af kommunens eksisterende aktører.

Input fra høring af Kommunalplan 21

I forbindelse med høring af Kommuneplan 2021 indkom flere forslag og bemærkninger til bæredygtighedsstrategien, herunder anvendelse af DGNB-certificering ved byggeri, involvering af borgere og fremme af elbiler. Konkret er dette indarbejdet i indsatser for bygningsdrift (A5), byggeri og anlæg (A6), Implementeringssekretariat (D11) og det nylige initiativ med udbud af offentligt tilgængelige ladestander behandlet på Teknik- og Miljøudvalgs møde den 9. juni 2021 (pkt. 15).

Anbefaling

Da forvaltningen ikke kan pege på anden finansiering inden for de nuværende rammer, anbefaler forvaltningen, at de resterende 1.285.005 kr. fra bæredygtighedspuljen (Økonomiudvalgets beslutning 26/8-2021), som er afsat til implementering i 2021-2022, udmøntes som følger:

- indsatser finansieret under nuværende budgetramme gennemføres.
- der afsættes 1 årsværk til implementeringssekretariatet (600.000 kr.) i 2021-2022.

- der afsættes 400.000 kr. til finansiering af yderligere afklaring af koncept for samlingssted for læring og biodiversitet.
- der afsættes 285.000 kr. til finansiering af forvaltningens projektledelse af afklaringen af samlingssted for læring og biodiversitet.

#### Videre proces

Der er efter 2022 ikke afsat yderligere finansiering til implementering af bæredygtighedsstrategien. Forvaltningen vil i 2022 fremlægge en sag om den fortsatte implementering af bæredygtighedsstrategien, herunder organisering og behov for finansiering.

### Lovgrundlag

Ikke relevant.

### Økonomi

Pengene til medfinansiering af bæredygtige initiativer er afsat til Klima, miljø og natur under aktiviteten Administration, jvf. "Udmøntning af budget til Bæredygtighedsstrategien" Kommunalbestyrelsen, 30. august 2018.

Sagens oplæg til finansiering baseres på:

1) I budgetaftale for 2021-2024 er disponeret 1.000.000 kr. af Bæredygtighedspuljen Implementering af Bæredygtighedsstrategi i 2021-2022.

2) Økonomiudvalgets beslutning af 26 august 2021, om at restbeløb på 285.005 kr. fra Bæredygtighedspuljen anvendes til implementering af Bæredygtighedsstrategien 2021-2022.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2021	2022	2023	2024	2025	Varig?
Implementeringssekretariatet	Teknik- og Miljøudvalget / Klima, Miljø og Natur	100	500	0	0	0	nej
Afklaring af samlingssted for læring og biodiversitet	Teknik- og Miljøudvalget / Klima, Miljø og Natur	250	150	0	0	0	nej
Projektledelse	Teknik- og Miljøudvalget / Klima, Miljø og Natur	100	185	0	0	0	nej
Finansiering - Bæredygtighedspuljen	Teknik- og Miljøudvalget / Klima, Miljø og Natur	-450	-835	0	0	0	nej
I alt		0	0	0	0	0	

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

Der er ikke afsat yderligere finansiering til implementering af bæredygtighedsstrategien. Forvaltningen kan ikke pege på yderlig finansiering inden for rammen.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3-4) Afvist.

Ad 5) Anbefalet.

Ad 3-4 afvises, idet udvalget ønsker en særskilt sag i første kvartal 2022, der i højere grad belyser mulighederne for et eventuelt haveprojekt, herunder relevante arealer.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Indsatsbeskrivelser Fyrtårn og "her og nu"

Ressourcebehov for Fyrtårns- og "Her-og-nu"-indsatser

Beskrivelse af muligt scenarie for Fælleshaveinitiativ

## Punkt 4: Kanalen ved Lyngby Lillesø (Beslutning)

06.02.00-P20-1-21

### Resume

Kanalen mellem Lille Lyngby Sø og Mølleåen er slammet til og vedligeholdelse af kanalen påhviler Lyngby-Taarbæk Kommune, som ejer. Siden 2009 er der ikke foretaget oprensning og formodentligt længere tilbage i tid, jævnfør beboerklager. Med denne sag skal det besluttes, om der kan godkendes bevilling til ekstern undersøgelse af omfanget af kommunens efterslæb på samtlige vandløb, som kommunen ejer og har vedligeholdelsespligten af, herunder særligt oprensningsbehov af kanal ved Lille Lyngby Sø og vandløb ved Caroline Amalie Vej.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orienteringen om kommunens forpligtelser som ejer af private vandløb og afledte oprensningsbehov tages til efterretning,
2. det gives en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. i 2022 for afklaring af kommunens forpligtelser og budgetbehov vedrørende kommunalt ejede private vandløb, finansieret af anlægspuljen for uforudsete anlægsbehov i 2025.

### Sagsfremstilling

Lille Lyngby Sø ligger i dag adskilt fra Lyngby Sø, men dog forbundet til Lyngby Sø og Mølleåen via henholdsvis en kanal og et gammelt rørsystem. Lille Lyngby Sø udgør dermed et lille vandsystem øst for S-togs- og motorvejsdæmningen. Kanalen mellem Lille Lyngby Sø og Mølleåen er slammet til, og rørsystemet mellem Lyngby Sø og Lille Lyngby Sø er udfordret. Hertil kommer, at der er konstateret miljøskadelige stoffer i slam/sediment i kanalen. Kommunen er, som ejer, forpligtiget til at vedligeholde det lille vandsystem i henhold til vandløbsloven. Det er imidlertid uklart hvilken løsning, der vil være hensigtsmæssig for at varetage ejerforpligtelserne i den aktuelle situation, og fsva. den fremtidige vedligeholdelse.

Det vil være uhensigtsmæssigt og ikke økonomisk rentabelt at foretage en dyr oprensning af søen og kanalen på nuværende tidspunkt, uden at kende den mest hensigtsmæssige løsning og forventede fremtidige omkostninger ved løbende vedligeholdelse. Det er en kompliceret sag, der kræver en større teknisk analyse. Kommunens vedligeholdelsespligt skal sammenholdes med området, herunder søen og kanalens oprindelige formål kontra de faktiske forhold i dag. Forvaltningen vurderer derfor, at det er nødvendigt at gennemføre en tilbundsående undersøgelse af vandsystemet ved Lille Lyngby Sø. Undersøgelsen skal sikre, at det er den rigtige løsning for den aktuelle genopretning, der efterfølgende iværksættes, herunder at områdets fremtidige vedligeholdelsesniveau defineres.

Udover ovennævnte problematik ved Lille Lyngby Sø er der behov for at få klarlagt, om der er andre vandløb på kommunens arealer, hvor der tilsvarende er et efterslæb i vedligeholdelse, som kommunen er forpligtiget til at varetage. På nuværende tidspunkt kendes konkret til et andet tilfælde i vandløb ved Caroline Amalie Vej.

Kommunens forpligtelser, som ejer af private vandløb

Kommunen har en række forpligtelser, som ejer af private vandløb, som ikke har været håndteret tilstrækkeligt under ejerens drift og vedligeholdelse. Dette er i eskalerende grad blevet tydeligere efter kommunens udskillelse af Lyngby-Taarbæk Forsyning i et selskab, da det har medført, at praksis er ændret, så vandløbene ikke længere vedligeholdes. Retningslinjerne for udskillelsen er ikke udarbejdet på tilstrækkeligt detaljeret niveau, og visse vedligeholdelsesforpligtelser er ikke blevet varetaget. Med tiden er vegetationen, slam mv. blevet et større problem i forhold til at opretholde vandgennemstrømning eller sejlbarhed.

Forvaltningen har kendskab til de to nævnte to private vandløb: Kanalen mellem Lille Lyngby Sø og Mølleåen samt vandløb ved Caroline Amalie Vej. Umiddelbart er det indstillingen, at der alene er behov for at få oprenset kanalen. Det

har vist sig ved de indledende undersøgelser, at vand flowet i det lille vandsystem, som udgøres af Lille Lyngby Sø og kanalen herfra til Mølleåen, ikke er naturligt, men er påvirket af en række helt særlige forhold, hid kendes disse:

Udgangspunktet for sagen fokuseret imod oprensning af kanalen, skyldes gentagne borgerhenvendelser med ønsker om, at områderne med vandløb fremtræder i en højere standard end driftens nuværende serviceniveau kan opfylde. På den baggrund er det blevet klarlagt, at kommunen har et fremtidigt budgetbehov, hvis opgaverne skal løses til den ønskede standard eller den regulerede forpligtelse, som anført nedenfor.

Forvaltningen foreslår, at det tages til efterretning, at kommunens forpligtelser som ejer af kanalen ved Lille Lyngby Sø ikke er opfyldt. Det formodes tilsvarende at gøre sig gældende i andre tilfælde, som på nuværende tidspunkt kun er delvist belyst. Dermed er der tale om et ikke dækket budgetbehov, som bliver afklaret forud for processen for budget 2023-2026. Den foreslåede eksterne undersøgelse skal afklare vedligeholdelsesbehovet/-forpligtigelsen ved øvrige kommunalt ejede private vandløb i kommunen, og fremlægger et oplæg til politisk behandling forud for processen for budget 2023-2026.

## **Lovgrundlag**

Forhold vedrørende vandløb er reguleret i bekendtgørelse nr. 1217 af 25. november 2019 af lov om vandløb (med senere ændringer) (herefter benævnt "Vandløbsloven"). Vandløbsloven har til formål at sikre, at vandløb kan benyttes til afledning af vand under hensyntagen til de natur- og miljømæssige krav til vandløbskvaliteten i henhold til anden lovgivning. Det følger af Vandløbslovens § 35, stk. 1, at vedligeholdelsen af private vandløb påhviler bredejerne, og kommunen er derfor forpligtet til at vedligeholde kanalen, som ligger på kommunalt ejet areal. Det følger af Vandløbslovens § 27, stk. 1, at vandløb som udgangspunkt skal vedligeholdes således, at det enkelte vandløbs skikkelse eller vandføringsevne ikke ændres.

I forbindelse med ekspropriationen til omfartsvejen vest om Lyngby blev der i 1953 indgået et forlig med de daværende tilgrænsende grundejere til Lyngby Lillesø og kanalen om, at grundejerne frasagde sig deres hævdvundne sejladsret fra Lyngby Lillesø til Lyngby Sø mod, at kanalen og tunnelen udførtes på en bestemt måde, herunder for så vidt angår kanalens dimensionering. Det er pt. uafklaret, om kommunen er forpligtet til at vedligeholde kanalen i den form, som det aftales at udføre kanalen i, jf. forliget fra 1953. Forholdet vil blive afklaret i forbindelse med den foreslåede eksterne undersøgelse.

Kanalen og det omkringliggende buskads er ikke beskyttet af bekendtgørelse nr. 240 af 13. marts 2019 af lov om naturbeskyttelse (med senere ændringer) (herefter benævnt "Naturbeskyttelsesloven"). Kanalen har dog udløb i Mølleåen, som er omfattet af § 3 i Naturbeskyttelsesloven, hvorefter der som udgangspunkt ikke må foretages ændring i tilstanden af naturlige søer, hvis areal er på over 100 m<sup>2</sup> eller af vandløb eller dele af vandløb, der af miljø- og fødevareministeren efter indstilling fra kommunalbestyrelsen er udpeget som beskyttede. Dette gælder dog ikke for sædvanlige vedligeholdelsesarbejder i vandløb. Oprensning af kanalen vil derfor kræve dispensation fra § 3 i Naturbeskyttelsesloven med henblik på at beskytte Mølleåen mod tilstandsændring fra forurenede slam/sediment fra kanalen i forbindelse med oprensning. Formodentlig kræver oprensning af kanalen også tilladelse efter § 27 i bekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 af lov om miljøbeskyttelse (med senere ændringer), hvorefter stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Der kan dog efter § 28 gives tilladelse til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. Forholdet vil blive afklaret i forbindelse med den foreslåede eksterne undersøgelse.

Lille Lyngby Sø samt kanalen mellem Lille Lyngby Sø og Mølleåen ligger i fredningen af Mølleådalen, jf. § 2 i Fredningen af Mølleådalen, hvorefter der ikke må foretages terrænændringer, foretages ændringer i eksisterende beplantning eller opføres yderligere bebyggelse, medmindre andet fremgår af fredningens bestemmelser. Fredningstilsynet vurderer, at et konkret oprensningsprojekt skal forelægges Fredningsnævnet med henblik på, at Fredningsnævnet afgøre, om oprensningsprojekt kræver dispensation fra fredningen.

## **Økonomi**

Forvaltningen foreslår at der arbejdes videre med at afklare omfanget vedr. kommunens forpligtelser og budgetbehov på området, kommunalt ejede private vandløb, ved ekstern rådgiver, hvorfor der søges en anlægsbevilling på 0,5 mio.kr. til

ekstern rådgivning samt intern projektledelse. Det foreslås at bevillingen finansieres af anlægspuljen til uforudsete anlægsbehov.

Den manglende løbende vedligeholdelse af kanalen ved Lille Lyngby Sø og vandløbet ved Caroline Amalie Vej har medført, at der forestår en ikke budgetlagt opgave med oprensning for kommunen. Forvaltningen har indledende estimeret en udgift til oprensning dvs. afvanding og bortskaffelse/deponi af forurenede slam/sediment på 1,5 mio. kr., på baggrund af overslag fra ekstern leverandør. En endelig afklaring af budgetbehovet vedrørende oprensning og løbende vedligehold af vandløb vil blive fremlagt i foråret 2022 forud for budgetprocessen 2023-2026.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2021	2022	2023	2024	2025	Varig?
Afklaring af kommunalt ejede private vandløb  (nyt bevillingsprogram)	Økonomiudvalget/Anlæg		500				Nej
Anlægspuljen for uforudsete anlægsbehov  (0060830008)	Økonomiudvalget/Anlæg					-500	Nej
I alt		0	500	0	0	-500	

(2022 P/L-niveau, t. kr.)

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## Bilag

Oversigt over kommunale vandløb - private

## **Punkt 5: Beplantning af motorvejssløjfen (Klampenborgvej/Helsingørmotorvejen nordgående) (Orientering)**

05.14.20-P20-1-21

### **Resume**

Med denne orienteringssag gives en status på beplantningsprojektet i motorvejssløjfen, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 27. august 2020 (punkt 20). Dernæst orienteres om henvendelser, der er modtaget i forløbet herunder forespørgsel om støjskærm, koreapopler, Frøkildeudvalg og Blue Energy samt håndteringen heraf.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

#### Beplantningsplan

Kommunalbestyrelsen har på møde den 27. august 2020 godkendt, at der arbejdes videre med et projekt, som omfatter en beplantning af motorvejssløjfen nord for Klampenborgvej. Der er givet en anlægsbevilling på 410.000 kr. til projektet. Arealet ved motorvejssløjfen ønskes beplantet, blandt andet efter forespørgsel fra to lokale grundejerforeninger. Arealet var tidligere bevokset med den invasive art canadisk gyldenris, og arealet indeholdt begrænsede biologiske værdier. Forvaltningen har i foråret 2021 ryddet arealet for at klargøre til ny og mere biodivers beplantning.

Forvaltningen har udarbejdet forslag til beplantningsplan, hvoraf det fremgår, at der langs den vestlige/nordvestlige del af motorvejssløjfen etableres et plantebælte med træer og buske, svarende til ca. 1/3 del af arealet, og at på de resterende arealer etableres et lysåbent areal med vilde urter inklusiv enkelte solitære træer. I den uddybende beskrivelse af beplantningsplan, mv., redegøres nærmere for beplantningsplanen, herunder udformning af beplantningsbælte, valg af planter, de forberedende jordarbejder, vurdering af beplantningsplan mv. (bilag).

I projektet bliver der plantet ca. 1350 planter, heraf ca. 750 træer, mens der plantes 600 buske i forskellig størrelse. Grundet den store mængde af buske der plantes, forventes det ikke, at der skal ske nogen stor udtynding af træerne de første år. Buskene er med til at skabe dynamik og harmoni i beplantningen, og har stor betydning i forhold til blomstring og biodiversitet. Forvaltningen har medio juni 2021 fremsendt anmodning til Miljøstyrelsen om vurdering i forhold til Skovloven. Det forventes, at der plantes træer og etableres lysåbent areal med vilde urter på arealet senest foråret 2022.

#### Frøkildeudvalget

Forvaltningen er blevet kontaktet af det nationale Frøkildeudvalg, der ønsker at foretage forsøgsplantninger på kommunale arealer. Her undersøges, hvordan forskellige træer og buske vokser, alt efter hvor i landet frøene kommer fra. Forvaltningen ønsker at understøtte dette og etablerer beplantningen, som en forsøgsplantning. Forsøgsplantningen har ikke nogen økonomisk indvirkning på projektet, hvilket fremgår af Uddybende beskrivelse af beplantningsplan, mv.

#### Crowdfunding

I efteråret 2020 og foråret 2021 har der været en indledende dialog med Blue Energy om blandt andet crowdfunding af træer i kommunen. Blue Energy sælger strøm med fokus på at støtte de vedvarende strømproducenter og har i 2020 indgået et partnerskab med Lyngby Boldklub. På det indledende møde med Blue Energy, Lyngby Boldklub og kommunen præsenterede Blue Energy visionen om, at Lyngby, dets beboere, virksomheder, foreninger, kommunen mv. kan samles om nogle fælles projekter fx træplantninger.

Arbejdet med at afklare muligheden for eventuel crowdfunding af træerne i motorvejssløjfen pågår sideløbende med udarbejdelse af beplantningsplaner samt forberedende jordarbejder. Forvaltningen forventer ikke, at nærværende projekt

bliver understøttet af crowdfunding blandt andet grundet tidsplanen. Forvaltningen vender tilbage med en sag med nærmere afklaring vedrørende crowdfunding af mulige projekter i kommunen.

#### Orientering til nærliggende grundejere

På Kommunalbestyrelsens møde den 27. august 2020 blev det besluttet, at de nærliggende grundejere skal holdes orienteret undervejs i projektet. De nærliggende grundejere (Hvidegårdsparkens Grundejerforening, Trongårdsparkens Grundejerforening, Grundejerforeningen Trongården, ELF Development og TEC), er orienteret den 15. april 2021 forinden opstart af den forberedende jordbearbejdning. Ligeledes er der primo maj skrevet en orientering i Det Grønne Område samt opsat informationsskilte omkring projektet og de forberedende jordarbejder på arealet ud mod Klampenborgvej.

Forvaltningen orienterer grundejerne omkring beplantningen og udformningen af denne, når den endelige beplantningsplan er vurderet af Miljøstyrelsen med flere.

#### Støjskærm

En borger i Hvidegårdsparken har den 10. september 2020 fremsat forslag om, at der i forbindelse med projektet med beplantning sker etablering af et støjværn i motorvejssløjfen. I forlængelse heraf har forvaltningen været i dialog med COWI, som har været inddraget i forskellige støjanalyser mv. i forbindelse med udbygningen af Trongårdens Byområde (kommunens rådgiver). På baggrund af støjkort fra 2017 og de umiddelbare vurderinger fra COWI, vurderer forvaltningen, at etablering af et støjværn i motorvejsarealet ikke påvirker støjpåvirkningen i Hvidegårdsparken væsentlig, da støjen stammer fra Klampenborgvej, motorvejsrampen og fra motorvejsstrækningen både nord og syd for Klampenborgvej (bilag).

Der vil, i forbindelse med ovennævnte orientering af grundejerne om beplantningsplanen, ligeledes blive orienteret om det indkomne forslag om en støjskærm i motorvejssløjfen og herunder om forvaltningens vurdering af, at en støjskærm i motorvejssløjfen ikke påvirker støjpåvirkningen i Hvidegårdsparken væsentligt, hvorfor der ikke arbejdes videre med forslaget.

#### Koreapopler

I forlængelse af artiklen i Det Grønne Område om de forberedende jordarbejder i motorvejssløjfen, har forvaltningen modtaget en borgerhenvendelse. Henvendelsen går på, at borgeren ønsker arten "koreansk poppel" tænkt med i projektet, da de også indgår i beplantningen langs motorvejen. Forvaltningen har vurderet henvendelsen, men anbefaler ikke, at der plantes koreapopler i motorvejssløjfen, idet der fokuseres på hjemmehørende arter jf. beplantningsplanen. Den koreanske poppel er ikke hjemmehørende i Danmark.

#### "Infrastrukturplan 2035"

I aftalen om "Infrastrukturplan 2035" (28.06.2021), er der bl.a. afsat midler til at udføre vejforbedringer ved DTU med fokus på at sikre bedre opkobling til Helsingørmotorvejen uden at fremkommeligheden på motorvejen kompromitteres. Der er ikke pt. beskrevet et konkret projekt og ej heller tidsplan herfor. Forvaltningen skal i dialog med Vejdirektoratet om konkretisering og tidsplan for projektet.

Lyngby-Taarbæk Kommune har siden 2015 haft dialog og samarbejde med Vejdirektoratet i forhold til at forbedre trængselsproblemerne i rampekrydset Klampenborgvej. Vejdirektoratet har i oktober 2020 igangsat fase 2 programmering for rampeanlæg Klampenborg, hvor Vejdirektoratet undersøger muligheder for forbedring af trængsel i krydset. der undersøges løsningsforslag som signaloptimering i rampekrydsene, svingbaner og to spor på frakørselsrampen til Klampenborgvej. Der er p.t ikke et konkret projekt for løsningsforslag med to spor på frakørselsrampen, men hvis det realiseres, kan det få konsekvenser for beplantningsprojektet. Efter dialog med Vejdirektoratet er beplantningsplanen blevet justeret til et alternativt projektforslag, så en fremtidig udvidelse af frakørselssporet ikke vil have betydning for

dette projekt. Ligesom at beplantningen er flyttet, så det ikke er placeret inden for vejbyggelinie til Helsingørmotorvejen også af hensyn til en evt. udvidelse som følge af projektet i Infrastrukturplan 2035.

Forvaltningen kender ikke Vejdirektoratets planer om byggepladsarealer i forbindelse med gennemførelse af projektet i Infrastrukturplan 2035. Vejdirektoratet ejer ejendommen (Klampenborgvej 177) syd for som evt. kan benyttes. Såfremt de ønsker at benytte motorvejssløjfen, vil der med det foreslåede beplantningsprojekt være et frit areal på ca. 5000 m<sup>2</sup>, hvor beplantningsplanen indeholder urter og buske, som evt. kan benyttes som byggepladsareal uden at det etablerede træbælte skal fældes. Benyttelse af kommunens areal til byggeplads vil som udgangspunkt være på almindelige vilkår om reetablering. Ligeledes vil benyttelsen af motorvejssløjfen som byggeplads være betinget af at Vejdirektoratet kan give tilladelse til at overkørslen bliver benyttet til byggeplads trafik, da overkørslen er tæt på rampekrydset.

## **Lovgrundlag**

Skovloven.

## **Økonomi**

Der er givet en anlægsbevilling på 410.000 kr. til projektet "Træplantning ved Motorvejssløjfe" af Kommunalbestyrelsen på mødet den 27. august 2020.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Uddybende beskrivelse af beplantningsplan, mv.

Vurdering vedr. forslag om støjskærm

Alternativt projektforslag - Beskrivelse

Alternativt projektforslag - Kortbilag

## **Punkt 6: Lukket: Udbud af buslinje 190, 192 og 194 - Valg af option (Beslutning) (Genforelæggelse)**

13.05.00-G01-2-20

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. august 2021

Udsat.

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 1-2) Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## Punkt 7: Udbudsgrundlag for Movias udbud af buslinje 68 (Beslutning)

13.05.00-G01-5-21

### Resume

Movia er i gang med at forberede udbud A21 af flere af deres buslinjer, herunder buslinje 68 i Lyngby-Taarbæk Kommune. De nye kontrakter forventes at træde i kraft i oktober/december 2023, og kommunerne skal senest den 30. oktober 2021 meddele Movia, hvilke ønsker/krav kommunerne har til det kommende udbud.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der stilles krav om emissionsfrihed på buslinjerne 68,
2. der vælges en kontraktlængde på 10+2 år,
3. der køres med 11,9-12,2 meter busser på linjen,
4. reklamer på busserne tilvælges,
5. digitale skærme i busserne tilvælges,
6. digital linjefrise på busserne fravælges,
7. eventuelle ekstraudgifter på 100 t. kr. i forbindelse med udbuddet dækkes af afsatte midler hertil fra besparelsen på Movias udbud A20 fra 2024 og frem på aktivitetsområdet trafik.

### Sagsfremstilling

Movia udbyder på vegne af kommuner og regioner løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører. I forbindelse med udbuddet definerer Movia i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne betjener, en række funktionskrav. Kommunerne skal senest den 30. oktober 2021 afgive ønsker/krav til Movia for det kommende udbud.

Det kommende udbud A21 har forventet driftsstart i oktober/december 2023. Buslinje 68 i Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af udbuddet. Buslinje 68 kører fra Lyngby Station til Bella Center Station og buslinjen deles med Gladsaxe, Frederiksberg og Københavns Kommune, hvorfor der kræves enighed mellem kommunerne om kravene til udbuddet.

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

- Miljøkrav (drivmiddel)
- Kontraktlængden
- Driftsomfang
- Digital information og reklamer i busserne
- Buslængde og kapacitet.

Movia har fremsendt deres anbefalinger til ovenstående i "Movias anbefalinger til udbudsgrundlag A21" (bilag) og "A21 omkostning per trafikejer" (bilag). Desuden har Movia fremsendt mere generelle retningslinjer i "Udbudsgrundlag A21" (bilag).

I Movias Mobilitetsplan 2020 er målene at opnå fossilfrihed i 2030 og at mindst halvdelen af busdriften i 2030 er el-busser.

### Emissionsniveauer

Movia stiller krav til bussernes miljødelse og ikke til specifikke tekniske løsninger. Der skelnes mellem tre miljødelsesniveauer: Fossil drift, fossilfrihed og emissionsfrihed.

Fossil drift: Fossile busser anvender almindelig diesel eller naturgas. I dag afvikles hovedparten af Movias drift med

almindelig diesel.

**Fossilfrihed:** Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afviklingen af busdriften. Ved fossilfrie busser gennemføres driften uden udledning af CO<sub>2</sub>. Fossilfri busdrift kan fx afvikles med busser, som anvender biogas eller biodiesel.

**Emissionsfrihed:** Emissionsfrihed betyder, at der ingen udledning er af CO<sub>2</sub> og lokal luftforurening (NO<sub>x</sub> og partikler) fra bussens motor. Emissionsfrie busser støjer desuden markant mindre end konventionelle busser. Emissionsfri drift kan bl.a. afvikles med elbusser eller brintbusser.

Movia anbefaler, at buslinje 68 udbydes som emissionsfri.

### Kontraktlængde

Movia udbyder emissionsfri busdrift med en garanteret kontraktlængde på 10 år med en mulighed for forlængelse af kontrakten i 2 år. Årsagen til den lange kontraktperiode er, at el- og brintbusser er dyrere i indkøb, hvorfor operatørens investering bliver større samtidig med at der fortsat er betydelige usikkerheder forbundet med rest- og gensalgsværdien af el- og brintbusser. Når kontrakten garanterer udnyttelse af bussen i hovedparten af bussens økonomiske levetid, undgår operatøren en restværdirisiko, hvorved der alt andet lige kan opnås lavere priser.

I de nye kontrakter er der indbygget en fleksibilitet, der betyder, at det er muligt at reducere i antal driftstimer og busser inden for en given ramme. Således er det muligt at reducere med 20% af kontraktens timer men ved reduktion af antallet af driftsbusser betales en kontant kompensation til operatøren. Størrelsen på denne kompensation afhænger af, hvornår i løbet af kontrakttiden ændringen skal implementeres. Beløbet på kompensationen er derfor ikke kendt på forhånd. Movia prøver dog altid at se om de kan genbruge eventuelle overskydende busser andre steder i pågældende kommune eller i andre kommuner, hvorfor risikoen for bodsbetaling reduceres. Movia har oplyst, at de vurderer at risikoen for kontant kompensation er minimal. Reduktioner på tværkommunale linjer kræver enighed blandt de berørte kommuner.

Konkret har Movia i efteråret 2020 gennemgået reduktionsmulighederne for alle linjer i Lyngby-Taarbæk Kommune og har der vurderet, at vil det være muligt at reducere kommunens tilskudsbehov til busdriften med 55-60% ved Letbanens åbning i 2025.

Driften på linje 68 i Lyngby-Taarbæk kommune udgør 2.400 timer ud af linjens samlede 47.500 timer. Linjen betjener ud over Lyngby-Taarbæk Kommune også København, Frederiksberg og Gladsaxe Kommuner. I udbud A21 udbydes linjen i en enhed sammen med 2 andre buslinjer i en pakke der indeholder knap 96.000 timer. Driften i Lyngby-Taarbæk Kommune udgør dermed 2,5% af den samlede drift i enheden.

Skulle enheden – ligesom ved A20 udbuddet - udbydes med option på en kort kontrakt må der (som for udbud A20) forventes en meromkostning for Lyngby-Taarbæk Kommune, såfremt de øvrige kommuner ikke ønsker korte dyrere kontrakter.

Størrelsesordenen på denne meromkostning vurderer Movia til at blive væsentlig større end det tilskud Lyngby-Taarbæk Kommune i dag betaler til linje 68. Udgifterne til buslinje 68 for Lyngby-Taarbæk Kommune er i 2021 på 935.000 kr.

Forvaltningen vil derfor anbefale at Movias anbefaling med kontraktlængde på 10+2 år følges.

## Driftsomfang

Som udgangspunkt videreføres eksisterende drift i forhold til køretider, frekvenser, materiel mv.

## Digitalale skærme/digital information

Digital trafikinformation er et visuelt medie, der gør det muligt at kommunikere direkte til passagererne via skærme i busserne. Løsningen er onlinebaseret, så informationen altid er opdateret. De digitale skærme er delvist reklamefinansieret.

Til buslinje 68 anbefaler Movia anbefaler at digitale skærme tilvælges og at digital linjefrise fravælges.

## Reklamer på/i busserne

For at sikre at relevant trafikinformation og markedsføring fra Movia når frem til passagererne, disponerer Movia over en delmængde af de reklamepladser, der er både udvendigt på og indvendigt i bussen samt på indvendige digitale skærme (infotainment). Det er muligt for operatørerne at udnytte den resterende del af bussens reklamepladser til salg af reklamer. Den indtægt, som operatøren forventer at opnå i kontraktperioden, indarbejdes i tilbudsprisen, og busdriften bliver derfor billigere.

Movia anbefaler, at der tilvælges reklamer på busserne.

## Buslængder og kapacitet

Kommuner og regioner skal for de enkelte linjer vælge, hvilken busstørrelse driften ønskes udført med. Beslutningen træffes bl.a. på baggrund af linjens forventede/kendte belægning.

Movia anbefaler at der køres med normale busstørrelser på 11,9-12,2 meter.

Idet Movia har vurderet, at der samlet set er gode reduktionsmuligheder for kommunens kontrakter i forhold til tilpasningen til busnet 2025 anbefaler forvaltningen, at Movias anbefalinger følges og at buslinje 68 udbydes med emissionsfrihed i en 10+2 årig kontrakt.

## Lovgrundlag

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

## Økonomi

Movia har lavet en modelberegning af årlig merpris i mio. kr. for en ny 12-årig emissionsfri kontrakt sammenlignet med prisen på en fortsættelse af kørsel med fossildrift.

Modelberegningen viser (bilag) at der forventeligt vil være en årlig merpris for Lyngby-Taarbæk Kommune på 0,1 mio. kr. pr. år ved valg af en 12-årig emissionsfri kontrakt.

Denne merudgift på 0,1 mio. kr. fra 2024 og frem vil kunne dækkes af den opnåede besparelse fra A20 udbuddet - som bl.a. blev sat til side til eventuelle ekstraudgifter til A21 udbuddet på aktivitetsområdet Trafik.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 1-7) Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Movias anbefalinger til udbudsgrundlag A21

A21 Omkostning per trafikejer

Udbudsgrundlag A21

## Punkt 8: Parkeringsløsninger i Taarbæk - Anlægsbevilling (Beslutning)

05.00.00-G01-58-18

### Resume

Den 19. april 2021 holdt forvaltningen, Taarbæk Borgerforening, Naturstyrelsen og Taarbæk Skole et dialogmøde om parkeringssituationen i Taarbæk. Der blev peget på en række løsningsforslag, hvoraf nogle mere omfattende løsningsforslag anbefales at indgå i den kommende parkeringsstrategi. Andre løsningsforslag kan forvaltningen arbejde for at iværksætte her og nu. Med denne sag træffes beslutning om hvilke løsningsforslag, der umiddelbart kan iværksættes og hvilke, der kan indgå i parkeringsstrategien og forudsætter en politisk stillingtagen/bestilling, inden forvaltningen går videre med forslaget.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. løsningsforslagene fra dialogmødet tages til efterretning,
2. der gives en anlægsbevilling på 101.000 kr. til at iværksætte løsningsforslagene af mindre karakter, på de årlige anlægsprojekter for Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til "Parkeringspladser Gyrithe Lemchesvej" i 2023, jf. tabellen i økonomiafsnittet.
3. det godkendes at de mere omfattende løsningsforslag indgår i det videre arbejde med parkeringsstrategien.

### Sagsfremstilling

Parkeringsanalysen fra 2019 beskriver, at der er for få parkeringspladser i Taarbæk i forhold til efterspørgslen. Det gav anledning til, at Teknik- og Miljøudvalget den 4. december 2019 bad forvaltningen om at holde et dialogmøde med Taarbæk Borgerforening og Skov- og Naturstyrelsen med henblik på at forbedre parkeringsforholdene for beboerne i Taarbæk og evt. tilvejebringe flere parkeringspladser.

Den 19. april 2021 holdt forvaltningen, Taarbæk Borgerforening, Naturstyrelsen og Taarbæk Skole et dialogmøde om parkering i Taarbæk. På dialogmødet blev forskellige problemstillinger og løsningsforslag drøftet (bilag). Nogle af løsningsforslagene er af mindre karakter, og kan umiddelbart iværksættes, mens andre forudsætter tilladelser og finansiering, som forvaltningen ikke kan pege på indenfor de eksisterende budgetter. Forvaltningen anbefaler, at de mere omfattende løsningsforslag vil indgå i parkeringsstrategien, der forventes at blive forelagt i foråret 2022.

Nedenstående tabel viser både løsningsforslagene af mindre karakter og de mere omfattende løsningsforslag, der forventes at indgå i parkeringsstrategien:

Løsningsforslagene af mindre karakter	Beskrivelse	Effekt	Forudsætninger (skønsmæssige priser)
Parkering i buslomme ved Niels Post Jensens Vej	Buslommen ved Niels Post Jensens Vej omdannes til parkeringspladser, hvis bussen i stedet kantstensparkerer i vognbanen.	Ca. 4 længdeparkeringspladser.	Ca. 30.000 kr.
	Eventuelt kan opsættes ladestandere.		

Ensrætte Skovvej for anlæggelse af længdeparkering	Hvis Skovvej ensrettes frem til Taarbækdalsvej, så kan der anlægges parkeringspladser langs den nordlige side af Skovvej.	Ca. 8 længdeparkeringspladser.	Ca. 20.000 kr.
	Skovvej forventes at blive optaget som offentlig vej og dermed kan kommunen lettere disponere over vejen til offentligt tilgængelige parkeringspladser.		
Ændre tidsrestriktionerne	Hvis tidsrestriktionerne i Taarbæk ændres, så man må parkere i 2 timer mellem kl. 12-20, så bliver det formentlig sværere for gæster at finde en parkeringsplads.	Kan gøre parkeringspladserne mere tilgængelige for beboere i Taarbæk.	Ca. 20.000-30.000 kr.
Synliggørelse af parkeringsmulighed langs Strandvejen	Der kan opsættes skilte, der i sommerhalvåret kan synliggøre parkeringsmuligheden for de trafikanter, der ikke er kendte i området.	Kan hjælpe i de travle perioder - især om sommeren- hvor der er mange gæster i området.	Ca. 6.000 kr.
Lovliggørelse af længdeparkering i nedlagt buslomme på Strandvejen.	Hvis parkeringsforbuddet i den nedlagte buslomme ophæves, kan buslommen anvendes til parkering. Forvaltningen vil drøfte forslaget med politiet, hensynet til cyklisternes sikkerhed vil indgå i drøftelsen.	Ca. 4 parkeringspladser.	Ca. 9.000 kr.
Forbedring af afleveringsforholdene ved Taarbæk Strandvej 86 (Børnehuset).	Færdselsloven giver ikke hjemmel til at reservere parkering på vejareal. Derfor er forvaltningen i dialog med Børnehuset om hvordan deres behov bedst muligt tilgodeses.	Tidsrestriktionerne på de 3 parkeringspladser, der er nærmest ved Børnehuset tilrettelægges, så Børnehusets behov tilgodeses bedst muligt.	Ca. 6.000 kr.

Fjerne parkeringsforbud på Taarbækdalsvej i krydset mellem Taarbækdalsvej og Skovvej.	Forsyningen har redegjort for skraldebilernes pladsbehov, og derfor kan parkeringsforbuddet ikke ophæves. Skraldebilerne har stadig en udformning, der har behov for den plads, som parkeringsforbuddet i krydset mellem Taarbækdalsvej og Skovvej giver.	Ca. 3 længdeparkeringspladser.	Kan ikke gennemføres.
De omfattende løsningsforslag	Beskrivelse	Effekt	Forudsætninger (skønsmæssige priser)
Parkering langs Strandvejen:	1. Den eksisterende vejafmærkning på Strandvejen ændres, så kørebanerne bliver smallere, og der bliver dermed plads til længdeparkerede biler indenfor det asfalterede areal.	1. Ændringen vil både give en fysisk og visuel forbedring af den eksisterende parkeringsmulighed. Der etableres reelt ikke flere parkeringspladser, fordi det i forvejen er lovligt at længdeparkere langs den nordgående kørebane.	1. Ca. 70.000 kr.
1. Forbedring af parkeringsmulighed			2. 200.000-300.000 kr.
2. Anlæg af tampestier	2. Der er mulighed for at anlægge mindre stier til gående mellem Strandvejen og Taarbæk igennem Naturstyrelsens areal.	2. Kan gøre længdeparkeringen langs Strandvejen mere attraktiv i sommerhalvåret, hvor det er lyst nok til at gå i gennem skoven og føret er tørt.	
Parkering ud for Taarbæk Strandvej 69	Et grus-bed med træer på vejmatiklen kan omdannes til parkering.	Kan give 1 måske 2 parkeringspladser.	Afhængig af design: 100.000-200.000 kr.

Parkeringspladser ud for Fønssvej 2	Der foretages en ny disponering inden for vejmatiklen, så det nuværende fortov omdannes til længdeparkering, og de eksisterende træer og nogle af bøgehækkene kan adskille parkeringspladserne og det nye fortov, der anlægges langs bygningen.	3-4 længdeparkeringspladser.	Ca. 150.000 kr.
Parkering på Taarbækdalsvej 2	Lokalplan 233 giver mulighed for at etablere et parkeringsanlæg på Taarbækdalsvej 2.	Potentialet afhænger af udformningen (minimum 30 parkeringspladser).	Ejendommen er udlejet, og der er ingen udløbsdato på lejekontrakten.  Prisen til anlæg vil afhænge af design, udformning og finansieringsform.

Forvaltningen anbefaler, at Teknik- og Miljøudvalget drøfter, om ovenfor beskrevne løsningsforslag, ønskes medtages i parkeringsstrategien.

## Lovgrundlag

Lov om offentlige vejes § 8 giver vejmyndigheden ansvaret for at holde de kommunale veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

I henhold til Bekendtgørelse af færdselslovens § 92 skal vejmyndigheden søge om politiets samtykke, hvis vejmyndigheden ønsker at foretage færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning.

## Økonomi

Forvaltningen indstiller at udgiften på ca. 101.000 kr. til finansiering af løsningsforslagene af mindre karakter betales med det afsatte budget til Parkeringspladser Gyrithe Lemchesvej. Kommunalbestyrelsen har tidligere behandlet (KMB 28-05-2020, sag 18) etableringen af parkeringspladser på Gyrithe Lemchesvej. Her blev det besluttet at etablere 38 parkeringspladser på TEC's nuværende lejemål. De 38 parkeringspladser koster overslagsmæssigt ca. 61.500 kr. pr. stk., og således vil anlæggelse af 38 parkeringspladser koste ca. 2.337.000 kr.

Det skal bemærkes at placeringen på TEC's lejemål, ikke kan realiseres pt. idet TEC har ønsket at forlænge lejemålet på grund af udfordringer med deres eget byggeri. Der er den 17. juni 2021 truffet beslutning i Økonomiudvalget om at forlænge TEC's lejemål frem til 1. juli 2023. Der er i budgettet afsat 3.268.700 kr. i 2023, så der er et forventet mindreforbrug på ca. 931.700 kr., med denne beslutning reduceres dette mindreforbrug.

Tabel til Budgetmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2021	2022	2023	2024	2025	varig
Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2021 og 2022  (årlige programmer)	Økonomiudvalg / Anlæg	35	66	0	0	0	nej
Parkeringspladser Gyrithede Lemchesvej  (0060620162)	Økonomiudvalg / Anlæg	0	0	-101	0	0	nej
I alt		35	66	-101	0	0	

(2022 P/L-niveau, t. kr.)

Når nogle af de mere omfattende løsningsforslag skal udvælges med henblik på realisering, så forudsættes det, at der afsættes penge til det. Der vil blive forelagt et dagsordenspunkt i foråret 2022 i forbindelse med at den samlede parkeringsstrategi forelægges.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2-3) Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Dialogmøde om parkering i Taarbæk - Referat

## **Punkt 9: Lukket: Parkeringsfonden - Anvendelse af indkomne midler (Beslutning)**

05.09.00-G01-11-16

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

# Punkt 10: Opfølgning på borgerorienteringsmøde om udvidede arbejdstider langs Buddingevej (Orientering)

05.01.25-G01-6-20

## Resume

Forvaltningen afholdt den 24. august 2021 et borgerorienteringsmøde med henblik på at orientere om de igangværende arbejder langs Buddingevej, samt den udvidede arbejdstid. På mødet blev der desuden redegjort for den aftalte aflastningsordning. På mødet fremkom en række spørgsmål og opfordringer til forvaltningen. I denne orientering samles op på de initiativer, forvaltningen planlægger i forlængelse af borgermødet. Forvaltningens samlede opsamling på mødet er vedlagt.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at opfølgning på borgermødet den 24. august 2021 tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Den 24. august 2021 blev der afholdt borgerorienteringsmøde med deltagelse af ca. 80 deltagere. På mødet orienterede henholdsvis Lyngby-Taarbæk Forsyning og forvaltningen om dels de udvidede arbejdstider og den aftalte aflastningsordning. Desuden blev der givet en status for ledningsomlægningerne og for trafik- og parkeringsforhold. Den efterfølgende diskussion bragte en række emner op, som forvaltningen vil følge op på.

Der var en særligt tre gennemgående temaer på borgermødet:

- Optimeret trafikafvikling under anlægsarbejder
- Sikkerhed for bløde trafikanter, herunder sikker skolevej
- Tidlig kommunikation om trafikomlægninger m.v.

Den 30. august 2021 afholdt Teknik- og Miljøudvalget et ekstraordinært møde, hvor forvaltningen blev bemyndiget til at forlænge den udvidede arbejdstid indtil udgangen af februar 2022. Samtidig bad udvalget forvaltningen om at vende tilbage med konkrete forslag til, hvordan forslag og ideer fra borgermødet kan implementeres, herunder forslag til finansiering, idet Udvalget finder det afgørende, at generne reduceres også selvom det har økonomiske konsekvenser.

På den baggrund præsenteres her de initiativer, forvaltningen har taget på baggrund af borgermødet.

### Igangsatte tiltag

På borgerorienteringsmødet blev forvaltningen gjort opmærksom på en række konkrete steder, som borgerne mente udgjorde sikkerhedsproblemer, trafikafviklingsproblemer m.v. Forvaltningen har skærpet tilsynet med afspærringer. Desuden efterprøves afspærringer konkret af tilsynsmedarbejdere.

I forlængelse af borgermødet har forvaltningen drøftet mulighederne for etablering af midlertidige ladestandere, således at beboerne med el-bil får en lademulighed i nærområdet. Kommune har ikke hjemmel til at medfinansiere ladestandere. Imidlertid vil forvaltningen undersøge mulighederne for at Hovedstadens Letbane i forbindelse med anlægsarbejderne etablerer midlertidige ladestandere. Forvaltningen vil desuden undersøge private udbydernes interesse for etablering af midlertidige ladestandere.

Med henblik på at skoler og forældre er opmærksomme på de forsvarlige skolevejsruter m.v. udarbejder forvaltningen nu kort over de anbefalede ruter. Kortet tager udgangspunkt i de godkendte afspærrings- og skilteplaner. Særligt i forhold til Engelsborgskolen vil forvaltningen drøfte med skoleledelsen, hvordan der kan etableres en tæt dialog med skolebestyrelsen, herunder om interessen for dialogmøder m.v. Forvaltningen har allerede et godt samarbejde med skolens trafiklærer.

Forvaltningen har optimeret samarbejdet med Lyngby-Taarbæk Forsyning for at sikre tidlig og rettidig kommunikation af afspærringer m.v. Hensigten er at muliggøre beboerne orienteres tidligere end hidtil. Letbaneprogrammets hjemmeside letbane.ltk.dk er efter borgermødet blevet opdateret med spørgsmål /svar fra borgermødet og den generelle kommunikation via Facebook, hjemmeside mv. optimeres løbende.

Forvaltningen planlægger at afholde et nyt borgerorienteringsmøde ultimo 2021. Fokus på dette møde vel være HL's kommende anlægsarbejder.

## **Lovgrundlag**

Ikke relevant.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Teknik- og Miljøudvalget har på udvalgets ekstraordinære møde den 30. august 2021 tilkendegivet, at generne bør reduceres også selvom det har økonomiske konsekvenser.

Forvaltningen ser ikke umiddelbart behov for finansiering.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Opfølgning på borgerinformationsmøde den 24.08.2021

# Punkt 11: Indkøb af hastighedsmålere - Anlægsbevilling (Beslutning)

05.01.00-G01-1-21

## Resume

På Kommunalbestyrelsesmøde den 27. maj 2021 blev det besluttet at der skal fremlægges en sag om indkøb af to ekstra mobile fartvisere. Forvaltningen har beskrevet de økonomiske konsekvenser af indkøb, drift og vedligehold af to ekstra mobile fartvisere, hvilket betyder at der er behov for et serviceløft af området for på sigt at kunne drifte fire mobile fartvisere i kommunen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det besluttes at indkøbe to nye mobile fartvisere,
2. der gives en anlægsbevilling på 596.000 kr. til indkøb samt drift og vedligehold af to mobile fartvisere frem til og med 2025, på de årlige anlægsprojekter for Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til "Parkeringspladser Gyrithe Lemchesvej" i 2023, jf. tabellen i økonomiafsnittet.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. maj 2021, under punktet "Trafikikkerhedsplan og hastighedstiltag", at forvaltningen skulle vende tilbage med en sag om muligheder for indkøb og finansiering af to ekstra hastighedsmålere.

Forvaltningen har undersøgt, hvad det vil koste at indkøbe to nye mobile hastighedsmålere samt at drifte alle fartviserne fremover.

Det koster ca. 160.000 kr. at indkøbe to nye mobile fartvisere. Hertil kommer drift og planlægning i resten af 2021, som koster ca. 20.000 kr. I alt en udgift på ca. 180.000 kr.

Der er tidligere afsat midler til at drifte kommunens to mobile fartvisere til og med 2022. Forvaltningen vurderer, det vil være muligt fremadrettet at finansiere drift, service og planlægning af disse to mobile fartvisere over "Pulje til parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag".

Det vil koste yderligere ca. 104.000 kr. om året at drifte, vedligeholde og planlægge for de nye to mobile fartvisere.

Forvaltningen har indhentet tilbud i forhold til at få en ekstern leverandør til at stå for opgaven. Det koster ca. 300.000 kr. (2021-priser) at købe driftsopgaven til ud og hjemkørsel for fire mobile fartvisere om året.

Det er ikke muligt at finde yderligere finansiering i "Pulje til parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag", hvor midlerne allerede er øremærket for 2021 og 2022. Forvaltningen foreslår, at finansieringen dækkes af det afsatte rådighedsbeløb til "Parkeringspladser Gyrithe Lemchesvej".

Et alternativ til mobile fartvisere er, at sætte permanente fartvisere op på udvalgte veje i kommunen. De vil særligt egne sig til at blive sat op på veje, hvor det pladsmæssigt kan være svært, at have de mobile fartvisere stående.

En permanent fartviser koster ca. 60.000 kr. i indkøb plus 15.000 – 25.000 kr. i gravearbejde til el, retablering mv. Prisen på at trække el til fartviseren afhænger af, hvor meget der skal graves og retableres af asfalt, så kan udgiften være højere.

Forslag til forskellige kombinationer af mobile og permanente fartvisere er oplistet i nedenstående skema.

Der er ikke indregnet drift, vedligehold og planlægning til de to eksisterende mobile fartvisere kommunen allerede råder over i denne sag. Det forventes, at de fra 2023 kan finansieres af "Pulje til parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag".

Forslag	Opstillede scenarier ift. økonomi - overslagspriser	Indkøb og opsætning	Drift i rest 2021	Drift i 4 år 2022 - 2025	I alt
A	2 mobile fartvisere, inkl. drift, vedligehold og planlægning	160.000	20.000	416.000	596.000
B	1 mobil fartviser inkl. drift, vedligehold og planlægning og indkøb af 3 permanente	316.000	15.000	344.000	675.000
C	4 permanente fartvisere	320.000	0	160.000	480.000

\* Der er regnet med at egen drift står for ud og hjemkørsel af mobile fartvisere

## 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.

Færdselsloven § 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

Det anbefales at vælge forslag A, hvorved der skal afsættes 160.000 kr. i indkøb af fartmålere og herefter 104.000 kr. årligt til driften af disse fartmålere i alt en udgift på 596.000 kr. frem til 2025. Fra 2026 er der ikke finansiering til tiltaget.

Forvaltningen indstiller at udgiften finansieres af det afsatte budget til Parkeringspladser Gyrithe Lemchesvej. Kommunalbestyrelsen har tidligere behandlet (KMB 28-05-2020, sag 18) etableringen af parkeringspladser på Gyrithe Lemchesvej. Her blev det besluttet at etablere 38 parkeringspladser på TEC's nuværende lejemål. De 38 parkeringspladser koster overslagsmæssigt ca. 61.500 kr. pr. stk., og således vil anlæggelse af 38 parkeringspladser koste ca. 2.337.000 kr.

Det skal bemærkes at placeringen på TEC's lejemål, ikke kan realiseres pt. idet TEC har ønsket at forlænge lejemålet på grund af udfordringer med deres eget byggeri. Der er den 17. juni 2021 truffet beslutning i Økonomiudvalget om at forlænge TEC's lejemål frem til 1. juli 2023. Der er i budgettet afsat 3.268.700 kr. i 2023, så der er et forventet mindreforbrug på ca. 931.700 kr., med denne beslutning reduceres dette mindreforbrug.

Tabel til Budgetmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2021	2022	2023	2024	2025	varig
Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2021 - 2025  (årlige programmer)	Økonomiudvalg / Anlæg	180	104	104	104	104	nej
Parkeringspladser Gyrithe Lemchesvej  (0060620162)	Økonomiudvalg / Anlæg	0	0	-596	0	0	nej
I alt		180	104	-492	104	104	

(2022 P/L-niveau, t. kr.)

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 1-2) Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Punkt 12: Optagelse af privat fællesvej som kommunevej (Beslutning)**

05.02.02-P20-1-21

### **Resume**

Kommunalbestyrelsen besluttede den 24. juni 2021 at optage en række private fællesveje. I denne beslutning var der ikke taget stilling til Biologiens vej, Kongevejen ved nr. 83A og Paul Fennebergs Allé. Disse veje indstilles med denne sag til optagelse. Desuden orienteres der om enkelte korrektioner.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. der indledes en proces med henblik på at optage Biologiens vej, Kongevejen v. nr. 83A samt Paul Fennebergs Allé som kommuneveje,
2. det konsekvensrettede korrigerede notat tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Der har været et generelt politisk ønske om i større grad at muliggøre optagelse af de private fællesveje som kommuneveje med henblik på, over tid, at højne og ensarte kvaliteten af vejnettet i kommunen. Dette førte til, at Kommunalbestyrelsen på sit møde den 24. juni 2021 besluttede at optage en række veje.

Denne sag følger op på denne beslutning, og medtager tre veje som indledningsvist ikke fremgik af den tidligere sag.

Biologiens vej indstilles til optagelse, da det er forvaltningens vurdering, at vejen vil have trafikal betydning for fremkommeligheden til uddannelsesinstitutionerne i området.

Kongevejen v. 83A optages da den skaber adgang for parkering til Frilandsmuseet og dermed sikrer, at besøgende kan komme til og fra museet.

Paul Fennebergs Allé optages da den er adgangsvej til og fra den nærliggende uddannelsesinstitution.

Desuden er der en række mindre korrektioner, som der rettes op på, således at optagelsen af veje i Lyngby-Taarbæk Kommune sker på en ensartet måde (bilag). Der er tale om korrektion af den fremlagte sag på Kommunalbestyrelsens møde den 24. juni 2021. Korrektionerne består bla. af rettelser af der var et par private veje, som ikke kan optages, som var kommet med. Der er tale om Højskolevej, Holmelins Tværvej 8a-8e og Hummeltoftevej 165. En rettelse på Ryvej 20-22, da vejmatrিকlen ikke var delt, så en indkørsel blev taget med. En korrigerende af en slåfejl i begrundelsen på Lyngby Hovedgade 102-104. Åbrinken forgrening 6 skal også medtages, da den er en del af samme vej som Åbrinken forgrening 4. Hollandsvej var angivet til optagelse. Denne ændres til ikke optagelse, da der er tale om en indkørsel til en privatparkering og ikke stamvejen Hollandsvej, som allerede er kommunevej. Fuglevadsvej var ved en fejl markeret grøn, men denne skulle være rød. Dette er ændret. Disse fremgår alle af bilaget og er illustreret i kortbilaget.

### **Lovgrundlag**

Vejene optages med hjemmel i vejlovens § 15, hvorefter Kommunalbestyrelsen kan træffe beslutning om, hvilke veje, der optages som kommuneveje. Beslutningen skal træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering og må ikke være begrundet i økonomiske forhold.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser, på nuværende tidspunkt.

Biologiens vej var allerede indregnet i sagen fra juni 2021.

Kongevejen 83A vil belaste økonomien med ca. 20.000 kr.

Paul Fennebergs Allé vil belaste økonomien med ca. 50.000 kr.

Når det er endeligt opgjort hvilke veje som optages, vil forvaltningen forholde sig til den samlede økonomiske ændring ift. den afsatte driftsøkonomi på området.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Notat vedr. korrigerig af optagelse af veje

Kort

# Punkt 13: Støjmålinger eller støjberegninger ved Helsingørmotorvejen (Beslutning) (Genforelæggelse)

09.11.00-G01-5-18

## Resume

I juni 2021 anbefalede Teknik- og Miljøudvalget anmodningssag om, at eksisterende støjberegninger ved Helsingørmotorvejen understøttes af støjmålinger, for at understøtte grundejer- og lejerforeningers arbejde med at få nedsat trafikstøjen. Forvaltningen gennemgår på den baggrund fakta omkring brug af støjmålinger og støjberegninger.

## Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at der fortsat kun anvendes støjberegninger til vurdering af trafikstøjen fra Helsingørmotorvejen.

## Sagsfremstilling

På mødet den 9. juni 2021 behandlede Teknik- og Miljøudvalget en anmodningssag vedrørende mulighed for støjmålinger langs Helsingørmotorvejen. I sagen anmodedes om at undersøge muligheder for at lave støjmålinger langs Helsingørmotorvejen, der kan understøtte grundejer- og lejerforeningers arbejde med at få nedsat trafikstøjen. Det blev fremført at det vil det være vigtigt med konkrete målinger af støjen forskellige steder/tidspunkter/vindretninger og ikke kun de lovgivningsmæssige fastsatte modelberegninger.

Helsingørmotorvejen er en statsvej, hvorfor det er Vejdirektoratet der er ansvarlig for at udarbejde støjkortlægning og støjhandlingsplan samt forebygge og bekæmpe støjgenerne fra vejen.

Generelt er det sådan, at en støjberegning vurderes mere sigende end en støjmåling. Støj kan variere meget afhængig af trafikmængde, trafik sammensætning, årstid og vejrforhold (vind, temperatur, luftfugtighed mv.) derfor er støjmålinger forbundet med store forskelle og usikkerheder. Støjmålinger er et øjebliksbillede der vanskeligt kan anvendes til sammenligning. Dette er årsagen til, at kommuner/staten normalt ikke foretager støjmålinger – støjkortlægningerne sker altid på baggrund af beregninger.

Støjberegninger udregner støjbelastningen ud fra en række faktorer om terræn, trafikmængder, trafiktyper, vejr, tidsperioder over døgn og år mv. – hvilket giver nogle oplysninger, der vil være sammenlignelige fra år til år og fra sted til sted. På den måde kan støjpåvirkningen i forskellige områder sammenlignes og støj dæmpende projekter i kommunerne kan prioriteres efter, hvor der er størst behov for tiltag.

Forvaltningen har drøftet brugen af støjmålinger med Gentofte, Rudersdal, Hørsholm og Fredensborg Kommune, hvor Helsingørmotorvejen også ligger. Ingen af disse kommuner anvender støjmålinger – de anvender alle beregninger (som det også lovmæssigt kræves ifm. støj kortlægningen).

Lyngby-Taarbæk Kommune er en del af det større sammenhængende byområde der udgøres af Storkøbenhavn og er derfor omfattet af EU-direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj. Således er det lovbestemt at Lyngby-Taarbæk Kommune skal foretage en strategisk støj kortlægning for alle veje med mere end 500 biler/døgnet samt udarbejde en støj handlingsplan hvert femte år. Lyngby-Taarbæk Kommune er den nordligste kommune i Storkøbenhavn der har lovkrav om at udarbejde kortlægning og støj handlingsplan.

Lyngby-Taarbæk Kommunes seneste støj handlingsplan er fra 2018. Ny kortlægning forventes udarbejdet i 2022 og ny støj handlingsplan forventes udarbejdet i 2023-24.

Forvaltningen kan – men baggrund i ovenstående - ikke anbefale brugen af støjmålinger, idet de som nævnt kun giver et ikke sammenligneligt øjebliksbillede af støjforholdene.

Slutteligt kan det oplyses, at der i Regeringens nye infrastrukturplan 2035 ”Danmark Fremad” er beskrevet, at der skal arbejdes for at sikre at færre mennesker plages af støj fra trafikken. Parterne har derfor besluttet at afsætte en pulje på 3 mia. kr. i perioden 2022-2035 til bekæmpelse af trafikstøj. Blandt de listede støjskærmsprojekter står nævnt 40 mio. kr. til projekt ved Helsingørmotorvejen i Lyngby. Nærmere oplysninger om projektet (herunder præcis lokalitet) kendes på nuværende tidspunkt ikke.

Lyngby-Taarbæk Kommune har overfor Transportministeren flere gange de seneste år påpeget problematikken omkring trafikstøj i kommunen. Forvaltningen vil fortsat anbefale, at der løbende på direktør- og borgmesterniveau følges op på disse henvendelser, og at der arbejdes på, at få regeringen til at udarbejde konkrete planer for, hvor støjindsatserne iværksættes.

## **Lovgrundlag**

Bekendtgørelse om kortlægning af eksternt støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner.

## **Økonomi**

Eventuelle udgifter til støjmålinger vil forventelig kunne finansieres af rådighedsbeløb i 2022 til fremtidig støjhandlingsplan.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. august 2021

Udsat, idet udvalget ønsker at få belyst, hvilke forudsætninger, der ligger bag støjberegningerne samt udgifterne forbundet med at få foretaget støjmålinger.

## **Supplerende sagsfremstilling**

Teknik - og Miljøudvalget har bedt forvaltningen undersøge, hvilke forudsætninger, der ligger til grund for støjberegninger og udgifter forbundet med støjmålinger.

Til information er vedlagt et uddrag af Miljøstyrelsens vejledning ”Støj fra Veje” (bilag). Uddraget giver indsigt i de forudsætninger (bl.a. trafikmængder, trafiktyper, terrænforhold, belægninger, vejrforhold mv.) der ligger til grund for de lovbestemte støjberegninger. For at tydeliggøre, hvilke parametre, der er anvendt i Lyngby-Taarbæk Kommunes støjkortlægning fra 2017 er afsnit 4 ”Grundlag, forudsætninger og beregningsmetode” fra støjkortlægningen også vedlagt (bilag).

På Lyngby-Taarbæk Kommunens hjemmeside linkes til en hjemmeside der hedder [www.roligbolig.dk](http://www.roligbolig.dk), hvor borgere kan søge viden om trafikstøj, bekæmpelse, regler mm.

På denne hjemmeside står følgende information om støjmålinger:

”Årsagen til, at man i mange tilfælde undersøger støj ved hjælp af beregninger er, at vores grænseværdier er middelværdier over et helt år. Det er en meget langvarig krævende opgave at måle korrekt. Vejret, tidspunktet på døgnet eller ugen og andre lyde har en afgørende effekt på det målte niveau. Derfor vil man skulle måle over meget lange perioder, hvis man skal få et måleresultat, som siger noget om det generelle støjniveau. Desuden kan man kun måle lyden og støjen i nogle få udvalgte punkter, og man får derfor ikke et overblik over, hvordan støjen udbreder sig over et større område, langs en vej eller i en hel by. Det er årsagen til, at man i rigtig mange sammenhænge, og også i Danmark, bruger beregnede gennemsnitsværdier og støjudbredelseskort i stedet for målte støjniveauer...

... Alle støjberegninger er dog i nogen grad baseret på målinger, da Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen har gennemført målinger af støjen fra tusindvis af køretøjer på danske veje. Disse data er anvendt til at fastlægge den gennemsnitlige støj fra danske køretøjer, for eksempel både personbiler og lastvogne, som anvendes ved støjberegninger.

... Man kan kombinere beregnede støjkort med her-og-nu målinger af støjen fra en permanent støjmåleenhed. De løbende måleresultater kan anvendes til at justere støjkortene, så man hele tiden, i realtid, kan få information om det øjeblikkelige støjniveau eller den øjeblikkelige genevirkning i et større område. Flere steder i Europa arbejder man med sådanne løsninger. I Danmark har firmaet SoundEar og FORCE Technology i samarbejde med Albertslund Kommune udviklet en prototype på et sådant system.”

På hjemmesiden henvises til en case i Albertslund, hvor der arbejdes med permanente støjmålinger som supplement til støjberegningerne. Casen er stadig på forsøgsbasis og indgår, jf. Albertslund Kommune, ikke i forbindelse med kommunens prioriteringer af støjdæmpende midler.

Forvaltningen har været i dialog med SoundEar som udfører støjmålingerne i Albertslund.

Firmaet oplyste, at de også kan udføre enkeltmålinger i udvalgte punkter over en dag – men at disse enkelte støjmålinger ikke giver noget videre supplement til støjberegningerne. Støjmålingen vil nemlig kun være retvisende for støjforholdene i et enkelt punkt på et givent tidspunkt.

Firmaet anbefalede i stedet faste målestationer der over en længere periode – gerne 1 år eller mere – følger trafikstøjens udvikling i området. Ud fra løbende målinger i eksempelvis 4-5 punkter beregnes vha. kortdata løbende støjudbredelsen i et område. Denne støjdata vil kunne bruges til sammenligning og supplement med støjberegninger.

Priser på støjmålinger:

- 1 dags målinger i 4-5 målepunkter: 5-7.000 kr.
- Længerevarende målinger: Ved længerevarende målinger er det almindeligt at kommunerne selv investerer i måleudstyret og forestår målingerne ud fra oplæring fra firmaet: Pris for udstyr til permanente målinger inkl. kortdata og beregninger af materiale i 4-5 faste målepunkter: 100.000 – 130.000 kr. (nærmere prissætning kræver udarbejdelse af konkret tilbud)

Såfremt der ønskes at arbejde videre med støjmålinger anbefaler forvaltningen, at der arbejdes med længerevarende målinger, idet 1-dags målingerne ikke vurderes at give noget videre supplement til støjberegningerne.

Videre arbejde med støjmålinger forudsætter, at der indhentes flere konkrete tilbud. På baggrund af de konkrete tilbud vil det også kunne vurderes, hvor mange ressourcer der i forvaltningen vil skulle anvendes til arbejdet med støjmålinger.

Forvaltningen vurderer, at arbejdet som Albertslund deltager i har stort potentiale og vil følge udviklingen. Forhåbentlig kan arbejdet med støjberegninger og realtidsovervågning af støjforholdene i fremtiden blive en større del af datagrundlaget for støjkortlægningerne.

På baggrund af behandlingen af denne sag i august 2021 har Hjortekær Grundejerforening henvendt sig til medlemmerne af Teknik- og Miljøudvalget. Grundejerforeningen fremfører - såfremt der ikke udføres støjmålinger nær Helsingørmotorvejen - at der i stedet udarbejdes en detaljeret støjberegning på strækningen fra Vejporten til et stykke nord for Mølleåen.

Grundejerforeningen har tidligere rejst kritik af den udførte støjkortlægning og udpegning af indsatsområder i støjhandlingsplan 2018-2023. Forvaltningen fik derfor, i 2019, foretaget en yderligere vurdering af området nord for Vejporten af en ekstern rådgiver. Denne vurdering gav ikke anledning til ændringer af de udpegede områder i støjhandlingsplanen.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der skal udføres en ny støjkortlægning i løbet af vinteren 21/22 og foråret 2022. Forvaltningen vurderer derfor ikke, der er et specifikt behov for at foretage en særskilt analyse af et enkelt område så kort inden støjkortlægningen af hele kommunen igangsættes.

På nuværende tidspunkt vil det ikke være muligt at prioritere midler til støjbekæmpelse ud fra resultater af støjmålinger. Således vil prioriteringen og udarbejdelse af støjhandlingsplanen fortsat ske på baggrund af den lovpligtige støjberegning.

Det kan derfor overvejes om stillingtagen til støjmålinger skal afvente at resultaterne af den forestående støjkortlægning kendes i sommeren 2022.

Ny indstilling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget drøfter, om forvaltningen på nuværende tidspunkt skal arbejde videre med at vurdere mulighederne for at anvende støjmålinger - herunder vurdere ressourcer til opgaven og indhente konkrete tilbud.

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Udvalget ønsker en sag, der beskriver et konkret tilbud for længerevarende målinger.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra Veje" (uddrag)

LTK støjkortlægning fra 2017 - "Grundlag, forudsætninger og beregningsmetode" (afsnit 4)

# Punkt 14: Bemyndigelse til deltagelse i forsøg om nedsættelse af hastighed (Beslutning)

05.13.10-P16-13-21

## Resume

Transportministeriet udsendte den 2. september 2021 en pressemeddelelse, hvor man varsler et forsøg med nedsættelsen af hastigheden fra 50km/t til 40 km/t.

De udvalgte strækninger vil være vejstrækninger eller nærmere afgrænsede områder i tættere bebyggede områder, hvor vejen ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Da ansøgningsfristen og de nærmere betingelser ikke kendes, skal der med denne sag tages stilling til at bemyndige forvaltningen til at ansøge om at deltage i ordningen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget bemyndiger forvaltningen til at deltage i en sådan forsøgsordning.

## Sagsfremstilling

Transportministeriet udsendte den 2. september 2021 en pressemeddelelse, som annoncerede, at ministeriet ville etablere en forsøgsordning, som vil gøre det lettere for 15 kommuner at få sænket de lokale hastighedsgrænser fra 50 til 40 km/timen. De udvalgte strækninger vil være vejstrækninger eller nærmere afgrænsede områder i tættere bebyggede områder, hvor vejen ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Udvælgelsen vil fortsat ske i samarbejde med politiet. I følge pressemeddelelsen vil der være en ansøgningsproces og de 15 kommuner bliver efter denne udvalgt af Vejdirektoratet i løbet af efteråret, hvorefter forsøgsordningen forventeligt træder i kraft i begyndelsen af november 2021. Forsøgsordningen vil vare i tre år.

Forvaltningen har undersøgt hos ministeriet og i Vejdirektoratet, om der er kommet nærmere informationer om ansøgningsproceduren. De kommuner, som kan søge om at komme med i forsøget, skal ligge i én af følgende fem politikredse; Københavns Politikreds, Nordsjællands Politikreds, Fyns Politikreds, Østjyllands Politikreds og Nordjyllands Politikreds. På baggrund af ansøgningerne vil der blive udvalgt tre kommuner i hver politikreds. Alle kommuner i de fem politikredse vil inden for kort tid blive kontaktet af Vejdirektoratet med henblik på at afklare, om de er interesserede i at deltage i forsøgsordningen, og hvad dette vil omfatte.

Der vil efterfølgende være en formel ansøgningsproces. Dette er imidlertid ikke tilgængeligt på nuværende tidspunkt.

Et forsøg med nedsættelse af hastigheden kunne være interessant for Lyngby-Taarbæk Kommune at deltage i. Der er flere af de mindre veje i kommunen, hvor det kunne være interessant at følge hvordan en nedsættelse af hastigheden lokalt vil have en effekt.

Da ansøgningsfristen er ukendt på nuværende tidspunkt anbefaler forvaltningen, at udvalget bemyndiger forvaltningen til at ansøge på kommunens vegne.

## Lovgrundlag

Ikke relevant.

## Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Teknik- Og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Godkendt.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Pressemeddelelse

# Punkt 15: Sorgenfrigaards Villakvarter og Kommuneplantillæg 1/2021 - Lokalplanforslag 241 (Beslutning)

01.02.05-P16-7-12

## Resume

Forvaltningen fremlægger Forslag til lokalplan 241 for Sorgenfrigaards Villakvarter og Kommuneplantillæg 1/2021 for Sorgenfrigaards Villakvarter. Planforslagene foreslås fremlagt i offentlig høring i 8 uger med et borgermøde i høringsperioden. Planforslagene vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor der ikke er udarbejdet en miljørapport.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 241 for Sorgenfrigaards villakvarter og forslag til Kommuneplantillæg 1/2021 offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger,
2. høringsområdet godkendes,
3. der afholdes borgermøde om lokalplanforslaget i høringsperioden,
4. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslagene.

## Sagsfremstilling

### Baggrund

Lokalplanforslaget (bilag) har været undervejs i en årrække, idet usikkerhed om områdets tinglyste påtaleretter på ny bebyggelse / anvendelse, herunder på Lykkens Gave, har forsinket arbejdet. Forvaltningen har efter ekstern, juridisk bistand fået afklaret spørgsmålet endeligt, hvilket betyder, at det fremlagte lokalplanforslag indeholder mulighed for at aflyse de pågældende tilstandsservitutter.

### Formålet med lokalplanen

Det er lokalplanens formål at:

- sikre områdets karakter af helårsboligområde med varierede grundstørrelser og etageantal, som svarer til områdets historiske udstykningsplan og bygningskarakter,
- Fuglevadsvej 47 – 49 (Lykkens Gave) får mulighed for at anvendes til boliger og en del til liberalt erhverv, samt at en del af ejendommens parkanlæg fortsat har offentlig adgang,
- udpege bevaringsværdig bebyggelse og samlede éns bebyggelser, så en del af villakvarterets oprindelige bygninger sikres,
- udpege bevaringsværdig beplantning, hvorved den grønne karakter kan understøttes,
- regulere bebyggelsens placering mod vej, så der er mulighed for at arealerne mod vej kan begrønnes og understøtte den grønne karakter i området,
- ophæve de forskelligartede tilstandsservitutter, herunder byggeservitutter, der er gældende inden for lokalplanområdet.

### Områdets anvendelse, bebyggelsens omfang og placering

Lokalplanområdet udlægges til åben-lav bebyggelse i henholdsvis 1½ og 2 etager og en bebyggelsesprocent på maks. 30. Lokalplanforslaget omfatter også Fuglevadsvej 47 - 49 (Lykkens Gave), som udover helårsboliger også foreslås anvendt til liberalt erhverv; kontor, klinik, tegnestue og lignende - dette dog kun i det bevaringsværdige hovedhus på Fuglevadsvej 49. På Lykkens Gave er der et byggefelt, jf. lokalplanforslagets kortbilag 5, hvor man må bygge i op til 2½ etage og ikke højere end det bevaringsværdige hovedhus. Der kan inden for området også være spildevandsteknisk anlæg (LAR), såfremt dette kan indpasses hensigtsmæssigt i det grønne område. Der skal desuden sikres offentlig tilgængelighed i områdets parkanlæg i et sammenhængende areal på mindst 4.500 m<sup>2</sup>, jf. vedlagt kort (bilag) som illustrerer, hvor stort et sådant areal er.

Lokalplanforslaget udlægger byggelinjer mod vej på 4 m og 2,5 m for de mindre veje.

#### Udstykninger og grundstørrelser

Der fastsættes bestemmelser for udstykning og grundstørrelser. Mindstegrundstørrelserne fastsættes fra vest mod øst til: 1.400 m<sup>2</sup>, 1.000 m<sup>2</sup> og 800 m<sup>2</sup>, hvilket overordnet svarer til de aktuelle forhold i området og hensigten med den oprindelige udstykningsplan. Borgevej 33, som i øjeblikket er omfattet af et § 14 forbud, er i lokalplanforslaget fastlagt til en mindstegrundstørrelse på 1.000 m<sup>2</sup>. Lokalplanforslaget hindrer ikke eventuel udstykning af Lykkens Gave.

#### Bebyggelsens udseende

Lokalplanen fastsætter særlige bestemmelser for bevaringsværdige bygninger. Derudover skal ny bebyggelse opført i byggefeltet ved Lykkens Gave være med pudsede facader, dog med mulighed for elementer af andet materiale.

Taghældningen må ikke overstige 45° og glansværdien på tagmaterialer må ikke overstige 15. Ny bebyggelse skal have høj arkitektonisk værdi og i et formsprog og med materialer, som kommunalbestyrelsen vurderer ikke reducerer områdets øvrige bevaringsværdier. Det bevaringsværdige hovedhus har bestemmelser, der skal bevare bebyggelsens udseende, dog med mulighed for tagkviste efter kommunalbestyrelsens konkrete tilladelse.

#### Ubebyggede arealer

Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser om levende hegn og støttemure. Bl.a. må der ikke hegnes om offentligt tilgængelige arealer ved Lykkens Gave.

#### Bevaring

Lokalplanforslaget udpeger bevaringsværdige bygninger, som ikke må nedrives eller ændres uden kommunens tilladelse. Derudover udpeges der bevaringsværdige træer.

#### Servitutter

Lokalplanforslaget oplister en række tilstandsservitutter, der enten helt eller delvist ophæves når lokalplanen vedtages endeligt. Servitutterne ophæves for at give mulighed for at realisere lokalplanens bestemmelser om f.eks. etageantal, udstykning, anvendelse mv. Der er i dag tinglyst en lang række servitutter, som gør det vanskeligt for boligejer og forvaltning at gennemskue, hvad der er tilladt. Derudover er der tinglyst tilstandsservitutter, som giver grundejere og grundejerforeningens bestyrelse en påtaleret på ejendomme inden for lokalplanområdet, herunder også Lykkens Gave. Når lokalplanen er endeligt vedtaget vil disse servitutter blive afløst, og det vil alene være lokalplanens bestemmelser der gælder. Dette vil give et mere ensartet grundlag for forvaltning af byggeprojekter, som heller ikke er afhængig af forskellige subjektive holdninger til projekter i området.

Som resten af lokalplanforslaget fremlægges også disse forslag til afløsninger i offentlig høring, så de påtaleberettigede kan komme med bemærkninger hertil.

#### Kommuneplantillæg 1/2021 - for Sorgenfrigaards Villakvarter

Da lokalplanforslagets bestemmelser om etageantal og anvendelse af Lykkens Gave ikke er i overensstemmelse med de gældende rammer forelægges der parallelt med lokalplanforslaget forslag til kommuneplantillæg 1/2021 (bilag).

Ramme 1.3.60 Caroline Amalievej Nord, 1.3.61 Caroline Amalievej Syd, 1.3.80 Fuglevadsvej Nord og 1.3.81 Fuglevadsvej Syd foreslås ændret, så etageantallet forøges fra 1½ til 2.

Ramme 1.3.30 Lykkens Gave foreslås ændret med mulighed for en bebyggelsesprocent på maks. 30 og bebyggelse i op til 2 ½ etage. Anvendelsen fastsættes til boliger, dog med mulighed for også at indrette det oprindelige hovedhus nr. 49 til liberalt erhverv; kontor, klinik, tegnestue og lignende. Der kan også etableres et spildevandsteknisk anlæg (LAR). Dette må kun etableres under hensyn til parkens grønne karakter og beliggenhed mod Mølleådalens. Bebyggelses- og landskabskarakteren skal sikres.

## Miljøscreening

Planforslagene er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering (bilag). Da de ikke vurderes at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, foreslår forvaltningen, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Afgørelse om, at der ikke udarbejdes miljørapport bliver annonceret samtidig med planforslagene.

## Høring og borgermøde

Forvaltningen foreslår, at planforslagene sendes i offentlig høring i 8 uger inden for det viste høringsområde (bilag), og at der afholdes et borgermøde.

## Lovgrundlag

Planlovens §§ 24, 25 og 26 om offentliggørelse af planforslag.

Miljøvurderingslovens § 33 om offentliggørelse af afgørelse om ikke at gennemføre en miljøvurdering

## Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1-3.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler pkt. 4

## Beslutning

Byplanudvalget, den 22. september 2021

Ad 1) Anbefalet, at forslag til lokalplan og Kommuneplantillæg offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger, med følgende ændringer:

- Lokalplanforslag 241 for Sorgenfrigaards Villakvarter tilrettes som følgende:

§ 1 – lokalplanens formål, 2. pind ændres til:

at Fuglevadsvej 47 – 49 (Lykkens Gave) får mulighed for at anvendes til boliger og offentligt formål samtidig med at en del af ejendommens parkanlæg fortsat har offentlig adgang.

§ 3 – Områdets anvendelse, pkt. 3.2 ændres til:

Delområde 6 må kun anvendes til helårsboliger eller offentligt formål; herunder hospice eller ældre- og plejeboliger. Der kan inden for området også være spildevandsteknisk anlæg, jf. også § 9.7. Der skal sikres offentlig adgang i områdets parkanlæg i et sammenhængende areal på mindst 4.500 m<sup>2</sup>.

Lokalplanens redegørelse tilrettes tilsvarende ændringerne i bestemmelserne.

- Kommuneplantillæg 1/2021 – Sorgenfrigaards Villakvarter tilrettes som følgende:

Ramme 1.3.30 – Lykkens Gave tilrettes som følgende under ”Områdets anvendelse”:

Området må anvendes til boligformål samt offentligt formål. Der kan etableres et spildevandsteknisk anlæg.

Ad 2-3) Anbefalet.

Gitte Kjær-Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Kasper Langberg (B).

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Ad 4) Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Lokalplanforslag 241 for Sorgenfrigaards Villakvarter

Illustration af størrelse på 4.500 m<sup>2</sup> offentligt tilgængeligt areal

Kommuneplantillæg 1 - 2021 forslag

MiljøScreeningsskema for lokalplan 241

Høringsområde lokalplanforslag 241

Oversigtskort

# Punkt 16: Lundtoftevej 160 m.fl. - Plangrundlag for lokalplan 292 (Beslutning)

01.02.05-P16-7-18

## Resume

Pension Danmark, som er ejer af en del af matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte, ønsker at udvikle ejendommen fra et erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde. Projektet er i overensstemmelse med kommuneplanrammen for området. Sagen forelægges med henblik på godkendelse af plangrundlag, som kan danne baggrund for en lokalplan.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der igangsættes en planproces for en lokalplan for boliger og kontorerhverv på den østlige del af Lundtoftevej 160 m.fl.,
2. der udarbejdes miljørapport.

## Sagsfremstilling

Pension Danmark ansøger om, at der igangsættes en byggeretsgivende lokalplan på et areal øst for Lokalplan 270 (bilag).

Pension Danmarks ønsker at opføre et projekt, der omfatter en bebyggelse i op til seks etager med en bygningshøjde på 20 meter. Projektet omfatter ca. 160 boliger (forskerboliger og lign.) samt en mindre del kontorerhverv ca. 1.300 m<sup>2</sup>. Der arbejdes med ca. 100 boliger med en gennemsnitlig størrelse på 60 m<sup>2</sup> (inkl. fællesarealer) og ca. 60 boliger med en gennemsnitlig størrelse på 80 m<sup>2</sup>. (inkl. fællesarealer).

Projektområdet har et areal på ca. 9.000 m<sup>2</sup>. Området er i dag omfattet af gældende Lokalplan 61 for et erhvervsområde nord for DTU. Lokalplan 61 fastlægger anvendelsen til erhvervsformål i form af industri- og større værkstedsvirksomhed. Arealet ligger indenfor Kommuneplanramme 5.3.91, der fastlægger anvendelsen til blandet bolig- og erhvervsområde. Bygningshøjden er fastsat til maks. 20 meter inkl. teknik på tag og maks. 6 etager. Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 110 for den enkelte ejendom.

Pension Danmark har i sommeren 2021 foretaget ændringer af projektet i forhold til det projektforslag, der tidligere har været forelagt for Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget (senest 17. marts 2021). De primære projektændringer er, at det samlede etageareal er reduceret fra 13.500 m<sup>2</sup> til 12.200 m<sup>2</sup>, og at karrestrukturen er brudt op mod vest. Mod vest er der i stedet placeret to punkthuse ud mod ramblaen, så der opnås forbindelse mellem gårdrummet i den nye ungdomsboligbebyggelse og i projektet. For at kompensere for det reducerede etageareal, er der i det reviderede projekt lagt en ekstra etage på en del af østfløjen. Den maksimale højde på bebyggelsen er angivet til 20 meter inkl. teknik på tag, aftrappende til 16,8 meter mod nord og syd, og 13,6 meter mod øst. De to punkthuse er angivet med en højde på henholdsvis 10,4 meter og 9,8 meter. Friarealet i gårdrummet er øget fra 2.450 m<sup>2</sup> til 2.850 m<sup>2</sup> (bilag).

## Forurening

Ejendommen er en del af generationsforureningen på Lundtoftevej 160. Ligesom ved den nylige opførelse af ungdomsboliger på den vestlige del af grunden (Lokalplan 270), skal ejer derfor forholde sig til hvordan et nyt projekt indvirker på muligheden for oprensning mv. Pension Danmarks rådgiver har udarbejdet et notat om sikring af mulighed for fremtidig oprensning af jordforurening under planlagt byggeri på den østlige del af grunden (bilag). Heraf fremgår, at ved etableringen af de planlagte boliger og erhverv skal det sikres, at bygningerne ikke vil forhindre eller væsentligt fordyre oprydningen af den del af forureningen, der ligger under Lundtoftevej 160 arealet. Det er op til Region

Hovedstaden at vurdere, hvorvidt dette er en væsentlig fordyrelse af oprensningen, og hvorvidt boringerne og tilhørende installationer skal etableres samtidig med opførelsen af byggeriet og dermed betales af bygherre.

Som ved ungdomsboligerne vurderes det i notatet, at det ikke muligt at oprense forureningen ved bortgravning under de planlagte bygninger, idet forureningen består af flygtige klorerede stoffer fra terræn og til/i grundvandet. Udformning og omfang vedrørende sikring af muligheden for en senere oprensning skal inden en byggetilladelse kan gives, accepteres af Region Hovedstaden. Generationsforureningen på Lundtoftevej 160 er prioriteret til yderligere offentlige undersøgelser og oprensning jævnfør Danske Regioners "Opdateret plan for generationsforureninger" af 8. februar 2021. Her fremgår det, at der for Lundtoftevej 160 indtil videre i fase 1 planlægges undersøgelser og forberedelse af afværgeforanstaltninger frem til og med 2023. Regionen er i gang med at vurdere hvilke afværgeløsninger der kan være relevante. Etablering af afværgeforanstaltninger forventes at ske 2024-2025.

## Miljøvurdering

Ansøgningsmaterialet er miljøscreenet. På baggrund af screeningen vurderer forvaltningen, at der skal udarbejdes en miljørapport, hvor projektet bl.a. skal foretages nærmere undersøgelser af miljø (støj fra vej og trafik, luft, jord), trafik, visuelle forhold (skygge, synlighed). Boliger og kontorerhverv er miljøfølsom anvendelse. Der må i en lokalplan ikke udlægges arealer, der er belastet af støj, lugt, støv eller anden luftforurening til boliger, med mindre der kan sikres nødvendige afværgeforanstaltninger mv.

## Lovgrundlag

Planlovens § 13.  
Miljøvurderingsloven § 10.

## Økonomi

Planprocessen finansieres inden for aktivitetsområdet administration. Bygherre bidrager via rådgivere til udarbejdelse af analyser mv.

## Beslutningskompetence

Byplanudvalget fsva. pkt. 1.

Teknik -og Miljøudvalget fsva. pkt.2.

## Beslutning

Byplanudvalget, den 22. september 2021

Udsat.

Gitte-Kjær Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Kasper Langberg (B).

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Udsat.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## Bilag

Projekt PD Lundtoftevej 160

Sikring af mulighed for fremtidig oprensning af jordforurening (COWI)

Oversigtskort

## **Punkt 17: Anmodnings sag oversigt over tilladte løb & cykelløb mv.**

00.22.00-A00-5-17

### **Sagsfremstilling**

Konservative anmoder om, at få forelagt en oversigt over tilladte løb og cykelløb mv. i kommunen, eksempelvis kan nævnes "Ironman Copenhagen". Da bybilledet er præget af anlægsarbejder, nedlægning af fibernet, fjernvarme etc., vil man sikre sig, at tilladelserne begrænses så meget som muligt frem til 2025 af hensyn til trafikfremkommelighed for kommunes egne borgere, som skal have prioritet over diverse sportsbegivenheder.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Udvalget ønsker en sag med en oversigt over planlagte/forventede events i kommunen, der påvirker trafikafviklingen. Sagen skal også beskrive beslutningsprocessen ift. at give tilladelse til sådanne events.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Punkt 18: 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:

- Kystsikring i Taarbæk - Anlægsbevilling
- Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2022
- Affaldsgebyrer 2022
- Skolevejsprojekter 2022 - Anlægsbevilling og prioritering af projekter
- Anlægsbevilling - cykelparkering og trafikale tiltag efter ombygning af Lundtofte Skole
- Bredely H/F - Lovliggørelse af byggeri i forhold til skovbyggelinje
- Furesøhøj 6 - Nyt enfamiliehus
- Status på Omfartsvejen

### **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 22. september 2021

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

# Punkt 19: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

## Sagsfremstilling

### 1. Høringssvar til Lovforslag om ladestandere til elbiler

Forvaltningen har sendt høringssvar til "udkast til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport" (bilag). Forvaltningen konstaterer, at lovforslaget ikke giver kommunerne hjemmel til at bruge egne midler til at medfinansiere opsætning af ladestandere. Forvaltningen har bemærket i høringssvaret, at det modarbejder Regeringens og Transportministeriets ønske om, at kommunerne skal understøtte den grønne omstilling på persontransport. I stedet skal man søge en pulje for at medfinansiere, men pt. er puljens løbetid kun frem til 2022, og kriterierne vage, så man risikerer, at det ikke lykkes kommuner at bruge den.

### 2. Stenrev vil blive genetableret ud for Taarbæk

På Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 9. juni 2021 blev det meddelt, at Regeringen i december 2020 har afsat 10 mio. kr. til at genoprette stenrev i Øresund. Miljøministeriet har den 2. juli 2021 offentliggjort, at stenrevet vil blive etableret ud for Taarbæk. Stenrevet skal være med til at forbedre havmiljøet i Øresund. Der er afsat 10 mio. kr. til stenrevet ud for Taarbæk, samt evt. etablering af et mindre formidlingsrev et andet sted i Øresund. Lyngby-Taarbæk Kommune følger aktivt med i udviklingen og etableringen af det kommende rev.

### 3. Borgermøde om klimatilpasning af det centrale Lyngby

Den 23. september 2021 kl. 19.00 afholder Lyngby-Taarbæk Kommune i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning et borgermøde i Fennebergsalen på Stadsbiblioteket. Borgermødet er en udmøntning af Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 9. juni 2021 om, at VVM-processen for Klimatilpasning af det centrale Lyngby skulle suppleres med et borgermøde. Lyngby-Taarbæk Forsyning har desuden ønsket at udvide VVM-arbejdet så det belyser, en samlet løsning, der også inkluderer områderne Lundtoftegårdsvej og Trongårdsområdet samt en samlet renseløsning.

### 4. Skitseprojekt for kystsikring i Taarbæk: Borgermøde og eksterne midler

Der vil blive holdt borgermøde om kystsikring i Taarbæk den 28. september 2021 kl. 17.00-19.00, hvor der blandt andet vil blive præsenteret en procesplan for, hvordan arbejdet med skitseprojektet kommer til at forløbe.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 9. juni 2021 orienterede forvaltningen om, at der er blevet ansøgt om 1,0 mio. kr. fra Realdania og Miljøministeriet ifm. deres ansøgningsrunde for plan- og procesprojekter under overskriften "Byerne og det stigende havvand - Pilotprojekter". Realdania og Miljøministeriet har nu givet tilsagn. Forvaltningen vil lægge en økonomisag frem på udvalgets oktober-møde.

### 5. A/S Dyrehavsbakken miljøgodkendelse til udvidelse af sæsonen

Miljøstyrelsen overtog den 1. januar 2021 godkendelses- og tilsynskompetencen af A/S Dyrehavsbakken (Bakken) fra Lyngby-Taarbæk og Gentofte kommuner. Den 9. april 2021 meddelte Miljøstyrelsen miljøgodkendelse til Bakken. Miljøstyrelsen fastsatte i denne miljøgodkendelse, at Bakken må holde åbent i perioden medio marts til medio september. Teknik- og Miljøudvalget er orienteret om dette 14. april 2021. Bakken har søgt om at udvide åbningsperioden med en efterårs- og vintersæson.

Lyngby-Taarbæk Kommune har haft udkast til tillægget af miljøgodkendelse om udvidelse af sæsonen samt den tilhørende VVM-screening i partshøring fra den 17.-31. august 2021.

Miljøstyrelsen har imødekommet Bakkens ønske om at holde åben i efterårs- og vintersæsonen. Udvidelsen ændrer ikke Bakkens samlede antal åbningsdage, men giver Bakken mulighed for en anden fordeling over året.

Bakken har desuden søgt om, at restauranter/barer kan holde lejlighedsvis åbent til kl. 02.00 i efterårs- og vintersæsonen.

I miljøgodkendelse af 9. april 2021 fastsatte Miljøstyrelsen, at der maksimalt må være 25 arrangementer for lukkede selskaber indendørs til kl. 02.00 om året. Miljøstyrelsen har i tillægget til miljøgodkendelsen oplyst, at de 25 arrangementer gælder for hele året.

Til orientering har Bakken oplyst, at aktivitetsniveauet er lavere i efterårs- og vintersæsonen end i sommersæsonen. Bakken har dokumenteret, at den samlede støjbelastning fra forlystelsesområdet og parkeringspladsen er under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier i efterårs- og vintersæsonen. I tillægget til miljøgodkendelsen har Miljøstyrelsen derfor fastsat lavere grænseværdier for støj for efterårs- og vintersæsonen end i sommersæsonen fra forlystelserne og parkeringspladsen. Støjgrænserne for Friluftsscenen er identiske med sommersæsonen.

Forvaltningen har alene redaktionelle bemærkninger til udkastet til tillæg til miljøgodkendelse om udvidelse af sæsonen og udkastet til VVM-screeningen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. september 2021

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler juli 2021

Høringssvar på lovforslag Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport