

# **REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 18-04-2023**

**Mødedato** Tirsdag d. 18. april 2023 kl. 16:15

**Mødested** Mødelokale A, 1. sal

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Skitseprojekt for kystsikring af Taarbæk (Drøftelse).....	4
Budgetbesparelser - udmøntning af besparelsesramme 2023 (Beslutning).....	9
Ekstraordinær trafikbestilling 2023 - besparelsesforslag (Beslutning).....	13
Tilpasning af licenspriser for parkering (Beslutning).....	18
Lukket: Vejbelysning (Beslutning).....	21
Charter for Grønne Transportvaner (Beslutning).....	22
Endelig vedtagelse af Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 (Beslutning).....	24
Lukning af Agermånevej i krydset Nybrovej-Buddinge (Beslutning).....	26
Plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus (Beslutning).....	28
Høringssvar til fredningsdispensationsansøgning til KALC-projektet (Beslutning).....	34
Trongårdsvej 12A - Dispensation til anvendelse som naturbørnehave (Beslutning).....	36
Ændring af servitutter på Lyngby Parkkirkegård (Beslutning).....	38
Udeservering på Hovedgaden samt evaluering af byrumsforsøg på Lyngby Hovedgade (Beslutning).....	40
Kommende sager.....	44
Meddelelser.....	45
Underskrift af protokol.....	47

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023  
Godkendt.

## Punkt 2: Skitseprojekt for kystsikring af Taarbæk (Drøftelse)

00.16.00-P20-1-21

### Resume

I forbindelse med budget 2021-24 blev der afsat midler til projektet for kystsikring i Taarbæk, som indebar at kommunen satte sig for bordenden i arbejdet for en samlet kystsikringsløsning i Taarbæk. Der er nu udarbejdet tre forslag til skitseprojekter for kystsikring i Taarbæk samt forslag til fordeling af omkostninger til etablering og drift (bidragsfordeling). Der lægges med sagen op til en drøftelse af forslagene til etablering af en helhedsløsning for kystsikringen af Taarbæk. Udvalget har forud for behandling af denne sag inviteret Taarbæk Borgerforening til en præsentation af projektet og en indledende drøftelse.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til skitseprojekter og bidragsfordelinger drøftes.

### Problemstilling

Kystsikringsprojekt for Taarbæk kyst blev igangsat 2021 og opnåede en fondsbevilling fra Realdania på 1 mio. kr. som en del af deres partnerskab med Miljøministeriet til støtte af pilotprojekter under programmet 'Byer og det stigende havvand'. Der foreligger nu et skitseprojekt med 3 forslag til helhedsløsninger for en samlet kystsikring i Taarbæk (bilag).

Oplægget til løsningerne blev præsenteret for Kommunalbestyrelsen den 8. november 2022. Løsningerne, er blevet til gennem et borger- og interessentinddragelsesforløb, der omfatter indledende borgermøde tilbage i september 2021, og i løbet af 2022 en række interviews, scenarieværksteder, borgertopmøde, og senest møder med interessenter fra Taarbæk Havn og Rosenhaven/Jollehavnen.

Samtidigt er der udarbejdet en juridisk vurdering af mulighederne for bidragsfordelinger ud fra de forelagte skitseprojekter.

Udgangspunktet er altså at der er sammenfaldende offentlig og privat interesse om at gå sammen i fælles kystbeskyttelsesprojekt, fremfor et spor hvor det er hver grundejers pligt at sikre sig.

Med denne sag får udvalget mulighed for at få en viden om løsninger, eller kombination af løsninger, der kan arbejdes videre med, både i lyset af lokal opbakning, økonomi og lovgivning. Udvalget kan på den baggrund tag en indledende drøftelse med Taarbæk Borgerforening af hvilke løsningsmuligheder, som udvalget finder bedst egnede.

### Løsninger

Skitseprojektet indeholder 3 forslag til, hvorledes en sammenhængende sikringsforløb og -niveau kan etableres, der sikrer Taarbæk mod forventede havvandsstigninger de næste 50 år og mod en 100 års stormflod optrædende i den periode. Forslagene tager samtidigt hensyn til at de rekreative anvendelser af Øresund bevares, og også til hvordan de kan forbedres.

- I skitseforslag 1 sikres Taarbæk ved at sammenbinde og forhøje de eksisterende mure. Murenes stabilitet skal sikres mod havspejlsstigninger og erosion. Om der skal etableres nye stensætninger foran murene afklares i forbindelse med en detaljeret tilstandsvurdering for murene. Bag murene skal der, på grund af risiko for overskyl og skybrud, etableres vandopsamlingsrender hvorfra vandet kan pumpes væk.
- I skitseforslag 2 sikres Taarbæk ved at etablere, som udgangspunkt, en ny sammenhængende mur, og af nye stensætninger foran murene, med mindre nærmere geotekniske forundersøgelser og tilstandsvurderinger af den eksisterende kystsikring, viser at kvaliteten er sammenlignelig med en ny. De steder hvor der er foreslået en bredere stensætning, kan kravet til murhøjde nedsættes, ift. murhøjden i skitseforslag 1, pga. mindre bølgeoverskyl. Endvidere forbedres anlæggene der understøtter de rekreative anvendelser af Øresund.
- I skitseforslag 3 sikres Taarbæk ved at etablere en ny sammenhængende mur, og af nye stensætninger foran muren i den nordlige og den sydlige del af Taarbæk. På strækningen mellem Bombegrunden og Havnen etableres sikringslinjen med et naturligt kystlandskab foran de eksisterende mure, som ikke forhøjes.

Det skal tilføjes at forslagene i en vis udstrækning kan kombineres, og ligeledes at etableringen i et vist omfang kan planlægges udført i etaper. En sådan strategi kunne være en del af et dispositionsforslag.

Der er fordele og ulemper ved alle løsningerne og som udgangspunkt er de ligeværdige ift. levetid og beskyttelse mod stormflod. Med stigende havniveau vil der ske et større erosionspres på hele kysten, og for at løsningerne skal være ligeværdige ift. erosion, og samtidigt opfylde hensynene i Kystbeskyttelsesloven, er det nødvendigt at kompensere med sandfodring i løsning 1 og løsning 2. I løsning 3 kompenseres der for erosion i vedligeholdelsen af det naturlige kystlandskab, på strækningen fra Bombegrunden til havnen.

### Skitseforslag og anlægsøkonomi

I nedenstående tabel fremgår de 3 forslag, med beskrivelse af løsninger for de forskellige delstrækninger, samt nogle overslagsmæssige beløb på anlægsøkonomien. Usikkerheden på estimerne må siges at være væsentlige på nuværende tidspunkt. Der er et begrænset kendskab til faktiske priser på nyetablerede kystbeskyttelses anlæg samt manglende viden om kvaliteten af den eksisterende kystsikring i Taarbæk over som under terræn. Grundlaget er underrådgivers kendskab til enhedspriser benyttet i forbindelse med kystbeskyttelsesprojekter/tilbud i en tid med store prisstigninger på materialer i kølvandet af Covid, stigende energipriser, ustabilitet og følgende inflation. De kommunalt ejede ejendomme og grunde findes på strækningerne Bombegrunden, Jollehavnen (inklusive Rosenhaven) og bag Taarbæk Havn. Havnen ejes af en selvejende erhvervsdrivende institution, og er selv i færd med at udarbejde et skitseforslag. Løsningerne for havnen er taget med hér som eksempler på placering af sikringslinjer/højvandsværn; et der følger de eksisterende mure og matrikelskel, et andet der følger indre kajkant (og dermed sikre redningsvejen), et tredje der følger en ydre perimenter med tætte moler og en højvandsport. Løsningerne er dog ikke optimale set fra havnens drift og adgangsforhold.

	Bellevue til Bombegrunden	Bombegrunden	Bombegrunden til havnen	Jollehavnen	Havnen	Nord for havnen	Ialttttttt
Skitseforslag 1 (Sikringskote +2.5-3.5 m)	Forbindelse, forstærkning og forhøjelse af eksist. mure	Nye mure på land, og gennembrydning af kystmur	Forbindelse, forstærkning og forhøjelse af eksist. mure	Forhøjelse og forstærkning af eksisterende mure	Udbygning af eksisterende murforløb	Forbindelse, forstærkning og forhøjelse af eksist. mure	
Estimeret pris for kystbeskyttelses anlæg	8.2 mio. kr.	1.8 mio. kr.	16.0 mio. kr.	2.8 mio. kr.	7.9 mio. kr.	24.6 mio. kr.	60.8 mio. kr.
Kommunens estimerede andel		1.8 mio. kr.		2.8 mio. kr.	3.7 mio. kr.		8.3 mio. kr.
Skitseforslag 2 (Sikringskote +2.5-3.0 m)	Ny forhøjet mur samt stejl stensætning	Naturligt klitlandskab	Ny forhøjet mur samt bred stensætning	Lille havneanlæg og en mindre udbygning af landarealet	Ny linjeføring af mur langs havnekajen	Ny forhøjet mur samt stejl stensætning	
Estimeret pris for kystbeskyttelses- og rekreative anlæg	10.8 mio. kr.	3.4 mio. kr.	27.2 mio. kr.	14.9 mio. kr.	48.4 mio. kr.	35.9 mio. kr.	140.6 mio. kr.
Heraf rekreative anlæg		1.6 mio. kr.		9.8 mio. kr.	31.2 mio. kr.		48.5 mio. kr.
Kommunens estimerede andel		3.4 mio. kr.		14.9 mio. kr.	4.8 mio. kr.		23.1 mio. kr.
Skitseforslag 3 (Sikringskote +2.3-3.0 m)	Ny forhøjet mur samt stejl stensætning.	Naturligt klitlandskab	Naturligt klitlandskab	Lille havneanlæg og en mindre udbygning af landarealet	Ny nordre mole og højvandslukke	Ny forhøjet mur samt stejl stensætning	
Estimeret pris for kystbeskyttelses- og rekreative anlæg	10.8 mio. kr.	2.2 mio. kr.	14.5 mio. kr.	15.5 mio. kr.	41.5 mio. kr.	36.4 mio. kr.	120,9 mio. kr.

Heraf rekreative anlæg	0.4 mio. kr.	10.5 mio. kr.	31.2 mio. kr.	42.2 mio. kr.
Kommunens estimerede andel	2.2 mio. kr.	15.5 mio. kr.	4.8 mio. kr.	22.6 mio. kr.

Tabel Skitseprojektetsforslag til 3 helhedsløsninger for kystsikringen af Taarbæk og tilhørende overslag for anlægsøkonomien

De årlige driftsomkostninger (efter 5 år) er vurderet til henholdsvis 5,2 mio. kr., 3,3 mio. kr. og 6,0 mio. kr. for skitseforslag 1, 2 og 3 (samme forbehold som tidligere nævnt gælder for disse prisoverslag). I tabellen er samtidig givet et foreløbigt bud på den offentlige andel af anlægsomkostningerne for selve kystsikringsdelen. Der vil blive et medfinansieringsbehov for etablering af de rekreative anlæg, hvis det besluttet at etablere mini-havneanlægget ved Rosenhaven/Jollehavnen. Det skal nævnes, at de rekreative (havne)anlæg nedsætter kravet til sikringshøjden af højvandsmurene på land.

Det ses af tabellen at skitseforslag 2 og 3 har størst anlægsomkostninger samlet bl.a. pga. udgifter til havn og jollehavn. Skitseforslag 3 har dog lavest anlægsomkostninger på strækningen fra Bombegrunden til havnen, hvor der etableres kystlandskab/klitter.

For Taarbæk Havns vedkommende er det aftalt med havnens bestyrelse, at havnen selv skitserer et skitseforslag.

Det skal tilføjes, at der er udarbejdet et overslag på skadesøkonomien, i fald man ikke fortog yderligere kystsikring. Konklusionen er, at skader på bygninger, der vil blive oversvømmet af stormfloder i levetiden på 50 år og de afledte samfundøkonomiske konsekvenser, vil overstige omkostningerne for etablering af forslagene til kystsikring idag (prisindex ultimo 2022). Konklusionen understøtter således de tidligere vurderinger (COWI rapporter 2018/2019 med prisindex 2017 og tidshorizont på 100 år) der lå til grund for igangsætning af projektet. Angående de offentlige ejendomme, er de forsikret for skader grundet vejforhold. Hvorvidt en ny kystbeskyttelse vil betyde besparelse i forsikringspræmie, og omvendt en manglede, ved gentagne skader, vil betyde øgede policepræmier er ved at blive undersøgt af kommunens forsikringsmægler.

#### Bidragsfordeling og organisering

Juridisk rådgiver, Horten, har udarbejdet et notat (bilag) om hvordan omkostningerne kan fordeles, kaldet bidragsfordeling, og organisering af et kystlag.

#### Bidragsfordeling

Finansieringen af et fælles kystbeskyttelsesprojekt kan ske ved bidrag fra de beskyttede grundejere og andre, som opnår en fordel ved projektet.

Det anbefales, at der for alle tre skitseforslag for delstrækningerne Bellevue til Bombegrunden og Havnen til Springforbi fastsættes en bidragsmodel, hvor alle ejendomme i 1. række betaler bidrag fastsat ud fra ejendommens længde mod kysten.

Af hensyn til at sikre, at bidragene afspejler beskyttelsesbehovet og udgifterne forbundet med kystsikringen anbefales det, at der beregnes bidrag indenfor hver delstrækning, således at der ved bidragsmodellen på den måde er indarbejdet en hensyntagen til forskelle i kystprofil, typografi og allerede foretagne investeringer i privat kystsikring. Dog vil der ikke tages højde for om en grundejer har investeret mere i kystsikring end naboen inden for hver delstrækning, da det ville blive for komplekst.

For strækningen Bombegrunden til og med Nordlyvej nord for Havnen anbefales en bidragsmodel, hvor der fastsættes en bidragspart for alle ejendomme under kote +2,5 og så en ekstra bidragspart for ejendomme i 1. række, der afspejler, at disse ejendomme udover oversvømmelsesbeskyttelse tillige opnår en erosionsbeskyttelse. Bidraget til beskyttelse for dem der mere udsatte fastsættes på baggrund af ejendommens længde mod kysten.

Eksempel: Område 2 fra Bombegrundten til og med Nordlyvej nord for Havnen har ca. 775 m kystlinje, og et samlet areal under kote 2.5 m på ca. 32.155 m<sup>2</sup>. For skitseforslag 1 vil det for den strækning og det areal betyde anlægspris andel på ca. 17.000 kr. pr. meter kyst og ca. 410 kr. pr. m<sup>2</sup>. Antages en ejendomstørrelse i 1st række med 20 m kystlinje og grundareal på 500 m<sup>2</sup> vil samlet skulle bidragspålignes hvad der svarer til en samlet finansiering af 545.000 kr. og en bagvedliggende ejendom med samme grundareal hvad der svarer til 205.000 kr. Det vil med et relakreditlån med løbetid på 30 år og dagens renteniveau (5 %) betyde en månedlig udgift på henholdsvis 2.780 kr. og 1.280 kr. Vælges en løbetid på færre år falder renten. Det skal bemærkes at ejendommene i område 2 er meget varieret i størrelse og at der i alt ca 250 ejendomme i området som udgifterne skal fordeles ud på – en detaljering der må komme når der foreligger et mere konkret projekt, men det vil især for ejerlejlighedsejere betyde flere om at dele udgiften.

Ved skitseforslag 3 – for Jollehavnen både skitseforslag 2 og 3 - må bidragsmodellen afspejle, at der er dele af kystsikringen for Havnen og Jollehavnen, som ikke alene tjener kystbeskyttelseshensyn, men som også tjener et havnemæssigt formål samt indebærer rekreative og læringsmæssige anvendelser. Dette bør afspejles i bidragsmodellen ved, at de meromkostningerne, der er forbundet med en løsning med nye fremskudte moler eller øvrige havneanlæg, afspejler sig i det partsantal, som fastsættes for Havnen og Jollehavnen.

Det vurderes, at der for så vidt angår skitseforslag 1 og 2 ikke vil være mulighed for, at inddrage ejendomme i baglandet i Taarbæk, som ikke opnår en direkte beskyttelse ved projektet. I forhold til skitseforslag 3 kan det ikke helt afvises at etablering af klitlandskab som kystbeskyttelse, som er en del af skitseforslag 3 vil have en økonomisk indflydelse på ejendomme i baglandet, som ikke i øvrigt opnår en beskyttelse ved projektet. Det forudsætter dog tilvejebringelse af vurderinger af, hvordan det konkrete projekt vil påvirke ejendomspriserne i baglandet. Det bemærkes, at bidragspåligning af baglandet ikke er en meget anvendt model, og at der således ved en sådan model vil være en højere grad af risiko for omgørelse i forbindelse med klagesagsbehandling.

## Organisering

Alle tre delstrækninger kan organiseres i enten individuelle eller et fælles kystlaug, også selvom der fastsættes forskellige bidrag for de enkelte delstrækninger. Umiddelbart er det forvaltningens vurdering, at et fælles laug med forskellige delstrækning og bidrag vil være enklest at håndtere.

I forhold til Havnen og Jollehavnen må det alt efter hvilket skitseforslag, der arbejdes videre med, forventes at det kommer til at foregå i et parallelløb med kystlauget, da dele af løsningerne for Havnen og Jollehavnen ikke tjener et snævert kystbeskyttelsesmæssigt hensyn men også har andre og bredere formål, som indebærer, at det ikke kan bidragspålignes efter kystbeskyttelseslovens krav om omkostningseffektivitet. Det vil så være mest hensigtsmæssigt, at lade løsningerne for Havnen og Jollehavnen udgå af det fælles kystbeskyttelsesprojekt, og aftale en kompensation for den beskyttende effekt som havnenes moleværker har på det bagvedliggende.

## Strategisk ramme

Skitseprojektet til kystsikring af Taarbæk er en indsats som strategisk knytter sig til Kommunens bæredygtighedsstrategi under 2. Natur og klimatilpasning, 2c Grøn klimatilpasning, der mindsker risiko for oversvømmelse. Det fremgår af Bæredygtighedsstrategien, at kommunen sætter sig for bordenden i arbejdet med at kvalificere muligheder og begrænsninger ved en eventuel kystsikring omkring Taarbæk

## Videre proces

De næste skridt i processen er, indhentning af udtalelse hos kystdirektoratet, et Borgermøde, med orientering om de tre forslag til skitseprojekter og kystlaug og bidragsmodeller, afholdes primo maj.

Efterfølgende skal Kommunalbestyrelsen tage stilling til om et samlet kystsikringsprojekt skal fremmes, om hvilket skitseprojekt samt bidragsmodeller, der skal arbejdes videre med. Dette forventes fremlagt senere i 2023. Dertil vil en gennemførsel af et kystsikringsprojekt i Taarbæk kræve, at der fx ifm. den kommende budgetproces for 2024-27 bliver foretaget en prioritering af projektet.

Besluttet det at fremme projektet skal dispositionsforslaget præciseres yderligere, således at det kan danne grundlag for en Kommunalbestyrelse beslutning om endelig bidragsmodel, og dermed etablering af et kystbeskyttelselaug og vedtægerne for det. Yderligere vil forberedelserne af en myndighedsbehandling med VVM-screening kunne igangsættes, så myndighedsprojektet efterfølgende kan sendes i høring. En kystbeskyttelse vil kunne etableres indefor 5 - 10 år, afhængig af prioritering.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser for indeværende. Dog vil en gennemførelse af et kystsikringsprojekt i Taarbæk kræve, at der fx ifm. den kommende budgetproces for 2024-27 bliver foretaget en prioritering af projektet. Dette grundet, at der er ikke afsat midler til et fremtidigt anlægsprojekt, hvor kommunens omkostninger vil afhænge af den valgte løsning jf. tabellen i løsningsafsnittet.

De kommunale omkostninger til projektet vil blive belyst nærmere frem mod et dispositionsforslag til fremlæggelse i Kommunalbestyrelsen.

#### Afsatte midler til arbejdet med kystsikring under anlæg

I forbindelse med budget 2021-2024 blev der afsat midler til projektet for kystsikring i Taarbæk. På Kommunalbestyrelsesmødet 4. november 2021 (sag 12) blev midlerne omplaceret fra servicerammen til anlægsrammen til gennemførelse af projektet. Samtidig blev der givet en anlægsbevilling till ekstern rådgivning, intern projektledelse, udarbejdelse af pilotprojekt, indhentning af indtægter fra hhv. Realdania og Miljøministeriet samt kommende kystsikringslaug. Den korrigerede bevilling til dette udgør på udgiftssiden 3,7 mio. kr. og på indtægtsiden 2,5 mio. kr., hvor indtægten dækker over en indtægt på 1 mio. kr. fra Realdania og Miljøministeriet mens de øvrige 1,5 mio. kr. dækker over en forventet indtægt for et kommende kystsikringslaug. Hvis Kommunalbestyrelsen ikke ønsker at fremme skitseprojektet, eller anlægsprojektet af anden grund ikke gennemføres, vil kommunens udlæg til projektmodning på 1,5 mio. kr. ikke kunne opkræves, da der ikke vil være et kystsikringslaug til at betale for udlæggene.

Dertil blev der på Kommunalbestyrelsesmødet 15. december 2022 (sag 18) givet en anlægsbevilling på 4 mio. kr. til det videre arbejde med klimaindsatsen og kystsikringsindsatsen til at dække udgiften til intern projektstyring samt rådgiverbistand til myndighedsprojekt.

#### Overslag på anlægsudgifter

Ved løsning 1, som har anlægsoverslag på ca. 60 mio. kr. er den estimerede kommunale andel på 5-10 mio. kr., hvilket ville skulle afspejles i bidragsfordelingen i Kystlaget.

Ved løsning 2 har et anlægsoverslag på ca. 140 mio. kr. Visse omkostninger til Jollehavn og Bombegrund kan forventes at være kommunale og holdes uden for kystlaget ligesom rekreative formål ved havnen mv.. Den endelige andel af omkostningerne der er kystbeskyttelse og kan håndteres i et kystlag er vanskeligt at opgøre på dette stade. Forvaltningen estimerer at den samlede kommunale andel bliver i størrelsesordenen 20-30 mio. kr.

Ved løsning 3 lyder overslaget på 125 mio. kr. Forvaltningen vurderer, at den kommunale andel vil være som i løsning 2.

#### Overslag på driftsudgift

De årlige driftsomkostninger (efter 5 år) er vurderet til henholdsvis 5,2 mio. kr., 3,3 mio. kr. og 6,0 mio. kr. for skitseforslag 1, 2 og 3. Det er pt. ukendt hvor stor en andel af dette, der vil skulle finansieres af kommunen.

Ift. overslagene på anlægs- og driftsudgiften, vil det kommunaløkonomiske aspekt skulle udbores ifm. det videre arbejde med projektet.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

Økonomiudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Drøftet.

## **Bilag**

Skisteprojekt for Taarbæk Kystsikring 2023-04

Tegningshæfte

Notat om bidragsfordeling og organisering

Notat om bidragsfordeling og organisering - 31.03.23

## **Punkt 3: Budgetbesparelser - udmøntning af besparelsesramme 2023 (Beslutning)**

00.30.00-S55-3-22

### **Resume**

Som en del af budgetprocessen skal der arbejdes med forslag til udmøntning af besparelsesrammer for i alt 29 mio. kr. i 2023 og 72 mio. kr. i 2024. Forslag til udmøntningen af Teknikudvalgets andel af besparelsesrammen i 2023 på 1,3 mio. kr. har været i høring. Med denne sag behandles forslagene på udvalgets område samt de indkomne høringssvar med henblik efterfølgende behandling i Økonomiudvalget 26. april 2023 og Kommunalbestyrelsens godkendelse 4. maj 2023. Forslag til udmøntning af rammen i 2024 fremlægges i august.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at de fremlagte forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2023 på udvalgets område oversendes til Økonomiudvalget med henblik på efterfølgende godkendelse i Kommunalbestyrelsen 4. maj 2023.

### **Problemstilling**

I lyset af den økonomiske situation har Økonomiudvalget den 8. december 2022 godkendt, at der udmeldes rammer for effektiviseringer og servicetilpasninger på serviceområderne på 29 mio. kr. i 2023 og 72 mio. kr. i 2024, jf. budgetprocessen 2024-27. Besparelsesrammerne er fordelt forholdsmæssigt på udvalgene efter andele af budgetrammen. Fordeling er vedlagt som bilag (bilag).

Processen for udmøntningen af besparelsesrammerne er opdelt i to spor. På den kortere bane udarbejdes forslag til servicetilpasninger, strukturelle mindreforbrug mm, som kan have effekt allerede fra 2023, jf. beslutningen om budgetprocessen. Derudover vil forvaltningen igangsætte en række budgetanalyser, som vurderes at kunne bidrage til besparelser på et lidt længere sigte. Status for analyserne drøftes på budgetseminaret i maj 2023, og efterfølgende udarbejdes forslag til konkrete budgettilpasninger, som behandles politisk i august med henblik på høring samtidig med det administrative budgetforslag.

Teknikudvalgets andel af besparelsesrammen i 2023 udgør i alt 1,3 mio. kr. Heraf udgør besparelsesrammen 0,7 mio. kr. for aktivitetsområde Vej og Park, 0,5 mio. kr. for aktivitetsområde Trafik og 0,2 mio. kr. for aktivitetsområde Klima, Miljø og Natur. Teknikudvalget har i marts 2023 behandlet forvaltningens forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2023 med henblik på høring. Udvalget har i den forbindelse protokolleret:

”De Konservative foreslår, at besparelsesforslaget om at ophøre med at bidrage til Sankt Hans udgår.

Afstemning:

For stemte: 5 (C (4), Ø)

Imod stemte: 2 (B, F)

B og F stemmer imod, idet man gerne ser forslaget indgå høringsprocessen.

Hermed blev forslag til besparelser, med undtagelse af besparelsesforslaget om at ophøre med at bidrage til Sankt Hans, oversendt til Økonomiudvalget.”

Økonomiudvalget har den 23. marts 2023 godkendt, at forslagene sendes i høring i overensstemmelse af fagudvalgenes anbefalinger. På denne baggrund indgår følgende forslag i det videre arbejde med udmøntning af besparelsesrammen i

2023 på udvalgets område.

1.000 kr. i 2023 pl	2023	2024	2025	2026	2027	Varig?
<u>Vej og park - Forslag i høring</u>						
Tilskud til kulturelle arrangementer justeres til faktisk forbrug	100	100	100	100	100	Ja
Databaseret optimering/reduktion af skraldespande	0	125	125	125	125	Ja
Effektivisering af drift på kirkegårde	300	700	700	700	700	Ja
Reduktion af serviceniveau for renhold af fortove i Lyngby Hovedgade	100	200	200	200	200	Ja
Bæredygtigt juletræ på Rådhusstorvet samt tilpasning af arrangement ved juletræstænding	90	90	90	90	90	Ja
Omlægning fra weekend- til hverdagstømning af offentlige skraldespande	0	250	250	250	250	Ja
Serviceniveau Hække	50	100	100	100	100	Ja
Kontrol og kvalitetsundersøgelse af kørebaner nedjusteres	50	50	50	50	50	Ja
Bortfald af tilskud til lys til Handelsstandsforeningen	211	211	211	211	211	Ja
I alt	901	1.826	1.826	1.826	1.826	

På aktivitetsområde Vej og Park er der samlet forslag for 0,9 mio. kr. i 2023 og 1,8 mio. kr. i 2024 og frem.

Derudover kan der indregnes nedenstående justeringer på aktivitetsområde Trafik.

1.000 kr. i 2023 pl	2023	2024	2025	2026	2027	Varig?
<u>Trafik - Forslag til høring</u>						
Justering af licenspriser på parkeringsområdet	300	725	850	850	850	Ja
Fuld bemanning i parkeringskorpset	325	500	500	500	500	Ja
I alt	625	1.225	1.350	1.350	1.350	

På aktivitetsområde Trafik kan der samlet indregnes for 0,6 mio. kr. i 2023, 1,2 mio. kr. i 2024 og 1,4 mio. kr. i 2025 og frem.

Der er ikke forslag, der vedrører aktivitetsområde Klima, miljø og natur idet det bemærkes, at der med de foreslåede besparelser på aktivitetsområderne Vej og Park samt Trafik er forslag til udmøntning af den samlede besparelsesramme for hele Teknikudvalget.

I sagen er der vedlagt en samlet oversigt over forslagene på udvalgets område (bilag) samt den nærmere beskrivelse af de enkelte forslag (bilag).

## Løsninger

Med denne sag behandles forslag til udmøntning af Teknikudvalgets andel af besparelsesrammen i 2023 samt de indkomne høringssvar med henblik på oversendelse til Økonomiudvalget 26. april 2023 og Kommunalbestyrelsens godkendelse 4. maj 2023.

Forslagene har været i høring i perioden 24. marts til 11. april 2023. De indkomne høringssvar er vedlagt (bilag). Det er forvaltningens vurdering, at medlemmerne af udvalget har et arbejdsbetinget behov for at tilgå de ucensurerede høringssvar, og dermed er det nødvendigt, at de har adgang til materialet som lukket bilag (lukket bilag).

Der er endvidere vedlagt forvaltningens notat herom (bilag).

Besparelsesrammen på Teknikudvalgets område udgør i alt 1,3 mio. kr. i 2023 og der er besparelsesforslag for i alt 1,5 mio. kr. i 2023. Forslagene udmønter således den udmeldte besparelsesramme i 2023. Såfremt udvalget anbefaler at lade nogle af de fremlagte forslag udgå, hvorved besparelsesrammen i 2023 ikke opnås, skal der af hensyn til den økonomiske situation anvises konkrete alternative besparelsesforslag på Teknikudvalgets område, så besparelsesrammen fortsat opnås.

Forslagene har endvidere været drøftet i MED-systemet, jf. udvalgets behandling i marts 2023. Der er vedlagt en oversigt over MED-systemets bemærkninger til forslagene (bilag) samt uddybende bemærkninger i form af referater fra MED-møderne (bilag).

Forslag til udmøntning af besparelsesrammen for 2024 vil blive fremlagt i august 2023 på baggrund af bl.a. budgetanalyserne, jf. budgetprocessen herom. Den budgetmæssige effekt i 2024-27 af de med denne sag fremlagte besparelsesforslag på den korte bane (2023) vil medgå til udmøntning af besparelsesrammen i 2024.

## Strategisk ramme

Budgettet for 2023-26 og processen for budget 2024-27 er udarbejdet med udgangspunkt i styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune - herunder den økonomiske politik.

## Videre proces

Efter udvalgets behandling fremlægges forslagene sammen med de indkomne høringssvar for Økonomiudvalget 26. april 2023 med henblik på Kommunalbestyrelsens godkendelse 4. maj 2023.

## Økonomi

De økonomiske konsekvenser af forslagene fremgår ovenfor i løsningsafsnittet samt den nærmere beskrivelse af de enkelte forslag. De samlede bevillingsmæssige konsekvenser af forslagene på udvalgets fremgår nedenfor.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2023 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2023	2024	2025	2026	2027	Varig? Ja/nej
Besparelsesforslag Teknikudvalget	Teknikudvalget / Vej og park	-901	-1.826	-1.826	-1.826	-1.826	Ja
Besparelsesforslag Teknikudvalget	Teknikudvalget / Trafik	-625	-1.225	-1.350	-1.350	-1.350	Ja
	Modpost (Balanceposter)	1.526	3.051	3.176	3.176	3.176	Ja

I alt 0 0 0 0 0

Samlet set udmøntes der bevillingsmæssigt besparelser for 1,5 mio. kr. i 2023.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

Kommunalbestyrelsen med hensyn til endelig godkendelse af forslagene i en separat sag.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Anbefalet.

## **Bilag**

Samlede rammer og forslag i høring - på udvalg og aktivitetsområde - april

Oversigt - Teknikudvalget besparelsesforslag oversigt - april

Beskrivelse af de enkelte forslag - Teknikudvalget besparelsesforslag - april

Samlede høringssvar - 12. april 2023

Notat om høringssvar

MED-bemærkninger oversigt - Teknikudvalget besparelsesforslag

Samlet MED-bemærkninger

## **Punkt 4: Ekstraordinær trafikbestilling 2023 - besparelsesforslag (Beslutning)**

13.05.00-G01-9-21

### **Resume**

Grundet stigende priser blev der i meddelelsessag på Teknikudvalgets møde den 9. januar 2023 orienteret om, at Movia havde givet kommunerne mulighed for at bestille ekstraordinære besparelser på busnettet fra 2023. Movia har nu fremsendt katalog over sparemulighederne, som fremlægges til stillingtagen. Med sagen orienteres også om Movias opgørelse af regnskab og efterregulering for 2022 samt budgettet for 2023.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. betjeningen reduceres på buslinje 180 og 181, hvorved der opnås en besparelse på 0,8 til 0,9 mio. kr. pr. år,
2. lørdagsdriften reduceres på buslinje 182 og 183, hvorved der opnås en besparelse på 0,2 til 0,3 mio. kr. pr. år,
3. Flexurtaksten for de første 10 km hæves fra 41 kr. (grundtakst) til 54 kr. (bytakst),
4. de øvrige besparelsesforslag, som vedrører tværkommunale buslinjer, ikke tilvælges.

### **Problemstilling**

Verdenssituationen har medført stigende priser på bl.a. energi, transport og råvarer. Dette har også medført øgede udgifter til busdriften. På baggrund heraf blev der på Teknikudvalgets møde den 9. januar 2023 orienteret om, at Movia helt ekstraordinært åbner for en supplerende trafikbestilling i april 2023 for de kommuner og regioner, der kunne have behov for at gennemføre kompenserende økonomiske besparelser med effekt tidligere end den ordinære trafikbestilling i oktober 2023 giver mulighed for.

På mødet blev det taget til efterretning, at forvaltningen ville meddele Movia, at de gerne må vurdere, om der kan opnås besparelser på op til 3 mio. kr. på busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Beløbet blev sat ud fra, at Movias 2. behandling af Lyngby-Taarbæk Kommunes busbudget for 2023 viste ekstraudgifter på ca. 3 mio. kr./år i forhold til 1. behandlingen af busbudgettet for 2023.

Implementering af eventuelle driftsændringer bestilt i april 2023 vil forventeligt kunne ske i perioden mellem september og december 2023 (afhængig af kontraktbindinger). Det bemærkes, at besparelserne således kun vil have begrænset effekt i 2023-regnskabet.

Movia vurderer, at økonomien for 2023 er enkeltstående og forventningerne er, at den økonomiske situation for busdriften i 2024 vil se markant bedre ud.

### **Løsninger**

Movia har nu fremsendt mulige besparelsesforslag til kommunen (bilag).

Movia har oplyst, at denne ekstraordinære trafikbestilling ikke rummer tid til mere end en enkelt politisk behandling, hvorfor det kun i begrænset omfang har været muligt at modtage spareforslag på de tværkommunale buslinjer, som kræver enighed i de berørte kommuner. Movia oplyser desuden, at det vil være vanskeligt at finde reelle besparelser på de nyere kontrakter der opereres med el-busser, da der ved reduktioner ift. antallet af busser vil medfølge en kompensation til operatøren.

Movias forslag går derfor hovedsageligt på reduktioner af frekvenser. Det har været vanskeligt for Movia at finde besparelser, der kan videreføres i forbindelse med Nyt Ringnet - og de foreslåede besparelser bør derfor ses separat. Første udkast til Nyt Ringnet forventes politisk behandlet i maj 2023.

I notatet er de enkelte forslag beskrevet nærmere bl.a. i forhold til frekvensændringen, kontraktbindinger, passagerbetydning mv. I alt har Movia fundet besparelser på op til 2,3 - 2,8 millioner kroner.

Kort over buslinjer der indgår i spareforslaget er lagt som bilag.

Forslagene ser således ud:

Linje	Beskrivelse	Passagereffekt	Ændret
			tilskudsbehov
			[mio. kr. pr. år]
180 + 181	Betjeningsomfanget reduceres morgen fra 5 til 7-8 minutters drift og eftermiddag fra 7 til 8-9 minutters drift og ekstrakørsel lægges ind på frigjort kontraktbus til bl.a. U/Nord.	-25.000	-0,8 til -0,9
388	Frekvensen reduceres i dagtimerne fra halvtimesdrift til timesdrift. Denne driftsreduktion kan medføre kompensation til operatøren.  (Ændringen skal også bestilles af Gentofte)	-50.000	-1,0 til -1,1
182 + 183	Lørdagsdriften reduceres så den svarer til den nuværende søndagsbetjening på begge linjer.  I dag har de to linjer begge 20-minutters drift om lørdagen, hvilket tilsammen giver 10 minutters drift til og fra Lyngby St. Om søndagen har linje 182 timesdrift, mens linje 183 i dagtimerne har 20/40 minutters drift - dvs hhv 20 og 40 min mellem afgangene. Samlet set har de to linjer således betjening svarende til 20 minutters drift om søndagen.  Således betyder reduktionen at 182/183 tilsammen vil reduceres fra 10 til 20 minutters drift til og fra Lyngby St.	-14.000	-0,2 til -0,3

190 + 194	Lørdagsdriften reduceres i dagtimerne fra halvtimesdrift til timesdrift.  (Ændringen skal også bestilles af Rudersdal)	-8.000	-0,2 til -0,3
Flexitur	Taksten for de første 10 kilometer ændres i hele kommunen fra Grundtakst på 41 kr. pr. tur til Bytakst på 54 kr. pr. tur.	-1.200	-0,1 til -0,2
	Mulige samlede besparelser		-2,3 til -2,8

Forvaltningen anbefaler, at forslag om besparelser på de 4 lokale buslinje 180, 181, 182 og 183 tilvælges, hvorved der opnås en besparelse på 1,0 - 1,2 mio. kr. pr. år.

Forvaltningen kan ikke anbefale, at gennemføre forslagene på de tværkommunale linjer 388, 190 og 194.

Forslaget om reduceret drift på buslinje 388 til Taarbæk fra halvtimesdrift til timesdrift vil have store konsekvenser for Taarbæk-borgerne og de mange skolebørn, som hver dag skal med bussen fra Taarbæk til Lyngby. Desuden kræver ændringen accept fra Gentofte Kommune og forhandlinger med operatøren om kompensation jf. kontrakten. Gentofte Kommune har oplyst, at de ikke ønsker den foreslåede reduktion på buslinje 388.

Forslag om besparelser på buslinje 190 og 194 anbefales ligeledes ikke gennemført. De tværgående linjer mellem Rudersdal og Lyngby-Taarbæk giver i dag gode muligheder for borgere fra Rudersdal der ønsker at tage på shopping i Lyngby. Denne mulighed - specielt om lørdagen - bør for at tilgodese brugerne af bussen og handelslivet i Lyngby ikke begrænses af en forringet busdrift. Ændringen kræver desuden enighed med Rudersdal Kommune. Rudersdal Kommune har oplyst, at de formentlig ikke arbejder videre med det fremlagte forslag til besparelser på buslinjerne 190 og 194. Rudersdal behandler sagen 12. april.

Endeligt har Movia medtaget et forslag om en takstændring på flexitur. Flexitur blev tilvalgt i 2014 for at reducere antallet af handicapkørsler. Sager om flexitur behandles derfor også i Ældre- og Omsorgsudvalget. I dag anvender Lyngby-Taarbæk grundtakst med et startgebyr for de første 10 km på 41 kr. Dette foreslås hævet til bytaksten som har et startgebyr på 54 kr. for de første 10 km. Flexitur er budgetteret separat i kommunen og indgår således ikke i det ordinære busbudget. Alligevel anbefaler forvaltningen at forslaget tilvælges. I den forbindelse kan det oplyses, at der i løbet af 2023 forventes udarbejdet en evaluering af flexiturordningen i Lyngby-Taarbæk Kommune.

## Strategisk ramme

Reduktioner på busserne ligger ikke i tråd med kommunens bæredygtighedsstrategi, hvori der er udtrykt ønske om styrket grøn mobilitet.

## Videre proces

Såfremt det beslutes at tilvælge nogle af de fremførte besparelser vil forvaltningen indmelde dette til Movia. Ændringerne vil derefter blive realiseret i løbet af efteråret 2023.

## Økonomi

Movias fremsendte i december 2022, 2. behandling af budgettet for 2023 - dette viste ekstraudgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune på ca. 3 mio. kr. i forhold til 1. behandlingen af busbudgettet for 2023. Ifølge 2. behandlingen af budget 2023 er udgifterne for Lyngby-Taarbæk på 36,1 mio. kr.

Movia vurderer, at økonomien for 2023 er enkeltstående og forventningerne er som det ses, at den økonomiske situation for busdriften i 2024 vil se markant bedre ud.

Dette ses også i Movias nye specifikation for budgetoverslagsår 2024 - her forventes de samlede udgifter til busdrift i Lyngby-Taarbæk Kommune at være mellem 31,6 og 34,9 mio. kr. Dvs. lavere udgifter end i 2023.

I Lyngby-Taarbæk Kommunes budget er der i 2024 afsat 33,7 mio. kr. til busdriften (uden eventuelle effektiviseringer).

Historisk set har efterreguleringer fra Movia været håndteret over driftsbudgettet til busser. Dette betyder at mer- eller mindreforbrug angående Flex-handicap, Flex-tur, Flex-kommune og Flex-rute har været reguleret over driftsbudgettet til busserne. Busdriften er den langt største post og udgør historisk over 90 % af den samlede efterregulering. Princippet har været, at et eventuelt mer- eller mindreforbrug, som udgangspunkt er blevet reguleret over kassen i forbindelse med regnskabet. Modellen har medført budgetsikkerhed for de øvrige aktivitetsområder. En besparelse på flex-tur, vil gå til at nedbringe merforbruget på flex-tur.

Det kan oplyses, at Movia netop har udsendt regnskabet for busdriften i 2022. Dette viser, en efterregulering for Lyngby-Taarbæk Kommune på 4,7 mio. kr. ud over den ekstraregning på 3,9 mio. kr. som kommunen allerede har betalt i efteråret 2022. Prisstigningerne vurderes at være helt ekstraordinære bl.a. pga. Corona, energikrise, inflation mv. Efterreguleringen for 2022 afregnes med Movia i starten af 2024.

For Lyngby-Taarbæk Kommunes vedkommende skyldes ekstraudgifterne i 2022 dog også busomlægninger under anlægget af letbanen. Movia vurderer, at 1,4 mio. kr. af de 4,7 mio. kr. kan tilskrives letbanearbejdet.

Der er tidligere afsat en økonomisk buffer til omlægninger af busserne under anlægget af letbanen i årene 2023 (1,5 mio. kr.) og i 2024 (2,8 mio. kr.). Ekstraudgifterne til busdriften, som skyldes anlægget af letbanen kan således afregnes af denne buffer.

De bevillingsmæssige ændringer indarbejdes i budget 2024.

Overblik over omkostninger til busdriften fremgår af nedenstående skema:

Mio. kr.	2022	2023	2024	2025
Budget for busser (LTK)	32,0	34,8	33,7	33,7
Ekstraregninger (Betalingsåret)	3,9	3,0	4,7	-
Finansiering (hvorfra og hvor meget)	2,9 håndteret i forbindelse med regnskabet	Uafklaret - Behandles i forbindelse med	Forventes indarbejdet i budget 2024.	Uafklaret.

	indenfor busområdet.	1. budgetopfølgning.		
Finansieringsgab/hvad skal tages op af kassen?	1,0 finansieret i forbindelse med overførselssagen.	Uafklaret - Behandles i forbindelse med 1. budgetopfølgning.	Forventes indarbejdet i budget 2024.	Uafklaret.
Letbanen (buffer under anlæg)	0,4	1,6	3,0	0,0
Forslag til besparelser jf. indstillingspunkterne		Besparelse kan opnås på de angivne linjer i de sidste måneder af 2023	Mulig besparelse på 1,0 - 1,2 på de angivne linjer	Mulig besparelse på de angivne linjer indtil Nyt Ringnet træder i kraft

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Økonomiudvalget.

Teknikudvalget for så vidt angår indstillingspunkt 1-4.

Ældre- og Omsorgsudvalget for så vidt angår indstillingspunkt 3.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Ad 1) Anbefalet.

Afstemning om ad 2)

For stemte: 4 (C)

Imod stemte: 1 (Ø), med henvisning til at besparelsen kan findes på bortfald af tilskud til Sankt Hans.

Radikale (B) og SF (F) tager forbehold.

Ad 3-4) Anbefalet.

## Bilag

Notat om ekstraordinær trafikbestilling 2023

Kort med buslinjer der indgår i spareforslaget

Høringssvar vedr. pkt. 6 Ekstraordinær trafikbestilling 2023 - ÆOU

## Punkt 5: Tilpasning af licenspriser for parkering (Beslutning)

05.09.00-A00-341-23

### Resume

Forvaltningen oplever et stigende pres på parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune, ligesom andelen af bybiler og elbiler er hastigt stigende. En del af presset på parkeringen skyldes desuden stigende priser på kollektiv transport og, at priserne på parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune over en periode har steget mindre end priserne for kollektiv transport. Yderligere er elbiler fritaget for betaling. Forvaltningen foreslår med denne sag, at hæve priserne for parkering i Lyngby, for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling og, at der ikke sker en overflytning af trafikanter fra kollektiv trafik til privatbilisme.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at priserne for parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune hæves jf. tabellen i løsningsafsnittet, og dermed bringes i overensstemmelse med de stigende priser på bl.a. kollektiv trafik.

### Problemstilling

Der er et stigende pres på de offentlige parkeringspladser i Lyngby-Taarbæk Kommune. Særligt på p-pladser i bymidten hvor pendlere, besøgende, og beboere kæmper om pladserne opleves et stigende pres. På de fleste offentlige pladser i bymidten (undtagen på Lyngby-Hovedgade og enkelte andre steder) er der to timers gratis parkering hvorefter man skal betale for parkering.

Lyngby-Taarbæk Kommune har to primære parkeringszoner; Lyngby Bymidte og Taarbæk, derudover er der indført en såkaldt randzone på veje i området omkring bymidten.

De primære parkeringszoner har til formål at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling i de tætte byområder, og at forbedre forholdene for beboere med egen bil. Randzonerne skal sikre, at parkeringspladser her ikke anvendes som pendlerparkering for pendlere fra Nordsjælland, der tager toget videre fra Lyngby Station.

Som besøgende i Lyngby-Taarbæk er det desuden muligt at købe enten en pendlerlicens eller en dagsbillet til parkering i Lyngby Bymidte. Ligesom by- og delebiler kan få licens. Elbiler er fritaget for betaling.

I 2021 fordelte antallet af og indtægterne fra parkeringslicenser sig således:

Licenstype	Dagslicens	Årskort (9-16)	Bybil	Beboer bymidte	Beboer randzone
Antal	5.851	48	1.333	315	764
Pris	37	3.505	-	1.020	202
Indtægt	216.487	168.240	-	321.300	154.328

Over en årrække er priserne på parkering i Lyngby stagneret set i forhold til priserne for kollektiv trafik. En busbillet fra Taarbæk til Lyngby vil således koste 36 kr. mens en parkeringsbillet, der gælder hele dagen koster 37 kr. For besøgende fra områder længere væk som fx. Hillerød eller København er kollektiv transport dyrere end parkering. På grund af licensfritagelsen for el-biler er fordelene for ejere af en sådan væsentligt højere, ligesom et stigende antal bybiler fra fx. Share Now, der stort set udelukkende anvender elbiler, er med til at øge presset på de centrale parkeringspladser. Det betyder naturligt at flere vælger bilen til når turen går til Lyngby, hvilket medfører pres på P-søgeringen og på de offentlige parkeringspladser.

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

Hidtil har Lyngby-Taarbæk i lighed med andre kommuner haft licensfritagelse for el-biler, for at fremme den grønne omstilling. I takt med, at antallet af elbiler stiger medfører det dog nu et stærkt stigende pres på kommunens administration, herunder stigende omkostninger til udstedelse og fornyelse af licenser som ikke er omkostningsdækkede. Ligesom den gratis parkering for elbiler forøger incitamentet til at tage bilen istedet for bus eller tog.

Parkeringspriserne er meget forskellige i andre kommuner, men forvaltningen har samlet priser for nogle sammenlignelige kommuner, dvs. kommuner med stor indpendling/transit af pendlere herunder:

Kommune	Timepris	Dagsbillet (10 timer)
Frederiksberg	16-27*	95
Aarhus	22	-
Køge	10	-
Roskilde	15-35	-
Aalborg	17	40-50

\* Prisen stiger progressivt så sidste time er dyrest.

## Løsninger

Forvaltningen foreslår generelt, at priserne for licenser hæves, og at licensfritagelsen for el og bybiler fjernes. Dels medfører afgiftsfritagelsen at et stigende antal biler får en "gratis" licens hvilket medfører et administrativt pres på forvaltningen og et forøget pres på parkeringspladserne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Derudover vil priserne, efter en forhøjelse, bedre afspejle den faktiske udgift i relation til arbejdsmængde for udstedelse af licenser.

Afgiftsforhøjelse modvirker udhulingen af afgifterne som følge af den høje inflation, og det er forvaltningens vurdering, at det er nødvendigt, at hæve licenspriserne for at imødegå en stigning i parkeringssøgetrafikken og for at minimere presset på P-søgeringen og de offentlige parkeringspladser.

Det foreslås på den baggrund, at priserne for de enkelte licenser justeres i årene 2023 og 2024. forvaltningen foreslår nedenstående stigningstakt:

Licenstype	Dagslicens	Årskort (9-16)	Bybil	Beboer bymidte	Beboer randzone
Antal	5.851	48	1.333	315	764
Pris før	37	3.505	-	1.020	202
Pris 2023	45	3.805	302	1.220	302
Pris 2024	47	3.905	402	1.320	402
Forøgelse	10	400	402	300	200

Der findes desuden en årskortslicens gældende hele døgnet, der er ikke udstedt nogen af den type licenser, men prisen for denne type licens foreslås for en god ordens skyld også hævet fra 5.406 kr. til 5.806 kr.

## **Strategisk ramme**

En forøgelse af parkeringsomkostningerne understøtter DK2020-Klimaplan for Lyngby-Taarbæk Kommunes mål om overflytning fra personbiler til alternative transportmidler, Klimaplanens mål er at 5% af personkilometerne i bil flyttes til (el) cykel i 2030; 5% af personkilometerne i bil flyttes til letbanen i 2030; 5% af personkilometerne i bil flyttes til bus og øvrige tog.

## **Videre proces**

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

## **Økonomi**

Samlet set vil forøgelsen give en indtægt på ca. 850.000 kr. pr. år. Da licenserne udstedes løbende over året i takt med at eksisterende licenser udløber forventes den fulde merindtægt først at slå igennem i 2025.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Anbefalet.

## **Punkt 6: Lukket: Vejbelysning (Beslutning)**

82.09.01-G01-1-22

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Ad 1-2) Anbefalet.

# Punkt 7: Charter for Grønne Transportvaner (Beslutning)

05.00.00-G01-102-22

## Resume

§17 stk. 4 udvalget om Bæredygtighed besluttede den 7. juni 2022 at nedsætte en arbejdsgruppe, som skal arbejde med grønne transportvaner. Arbejdsgruppen har udarbejdet et forslag til Charter for Grønne Transportvaner, som opgaveudvalget den 21. februar 2023 valgte at anbefale til Kommunalbestyrelsen. Med sagen forelægges Charterer for Grønne Transportvaner til godkendelse.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Charter for Grønne Transportvaner godkendes.

## Problemstilling

Transportområdet udgjorde i 2019 29% af de samlede danske CO<sub>2</sub>-udledninger. Derudover er der et stigende trængselsproblem, gener fra trafikstøj samt stigende sundhedsmkostninger pga. for megen inaktivitet.

Jævnfør Transportvaneundersøgelsen fra 2022 udgjorde pendlerture 26% af det samlede antal ture i kommunen. Pendlerture karakteriseres ved at de typisk foretages i transportnettets spidsbelastningsperioder, myldretiden, hvor det samlede system er ekstra sårbart og hvor der typisk genereres flest kø timer.

## Løsninger

Formålet med Charter for Grønne Transportvaner er at adressere hvordan pendlerture og ture i arbejdstiden kan foretages på en grønnere måde, på private og kommunale arbejdspladser i kommunen. Charteret er udviklet af arbejdsgruppen hen over fire møder. Charteret er (ligesom charter for biodiversitet der blev forelagt opgaveudvalget den 11. oktober 2022) en hensigtserklæring. Det udstikker følgende principper for det fælles arbejde med grønne transportvaner på arbejdspladser beliggende i Lyngby-Taarbæk Kommune:

- Vi vil skabe det nødvendige datagrundlag (baseline)
- Vi vil skabe de gode fysiske rammer for grønne transportvaner på arbejdspladsen
- Vi vil som arbejdsplads rådgive og stille tilbud til rådighed for vores medarbejdere
- Vi vil have fokus på grøn varelevering og logistikløsninger
- Vi vil dele erfaringer, resultater og metoder
- Vi vil fortælle de gode historier
- Vi skal være åbne for nye idéer

På §17 stk. 4 udvalgets møde den 21. februar 2023, blev der reflekteret over nødvendigheden af gode cykelforhold ved arbejdspladserne som en motiverende faktor for at få flere medarbejdere til at cykel. Det særlige fokus på at arbejdet med arbejdspladsernes medarbejders pendlerture skal ses som en måde at reducere trængslen i spidsbelastningsperioderne. Der blev ligeledes reflekteret over at forskellige arbejdspladser har forskellige behov og at Charteret ikke skal ses som en 'one-size-fits-all'-løsning, men nærmere et initiativ med forslag til ændringer der giver mening for den enkelte arbejdsplads.

Der var generelt enighed i udvalget om at Charteret var et godt initiativ til at nedbringe emissionerne på transportområdet ved man som arbejdsplads arbejder aktivt med hvordan medarbejderne pendler.

## Strategisk ramme

Charter for Grønne Transportvaner skal ses som en måde at understøtte målene i bæredygtighedsstrategien samt DK2020 planen, ved at reducere emissionerne fra transportområdet. Derudover forventes Charteret også at bidrage til reduceret trængsel og støj samt forbedret folkesundhed.

## **Videre proces**

Lyngby-Taarbæk Kommune vil i samarbejde med arbejdsgruppen færdiggøre et opstartskit, der understøtter arbejdspladserne i at arbejde aktivt med medarbejdernes transportvaner. Opstartskittet forventes at indeholde fortællingen om hvorfor indsatsen er vigtig, inspiration til hvordan der kan ændres vaner og indsatser, der kan understøtte dette, samt materiale til en frivillig baseline måling af medarbejdernes transportvaner i forbindelse med pendling og tjenesterejser.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil, i samarbejde med arbejdsgruppen, desuden udarbejde forslag til hvordan der kan etableres en baselineundersøgelse, som de deltagende virksomheder og organisationer kan gøre brug af efter eget ønske.

Såfremt Kommunalbestyrelsen vælger at vedtage Charter for Grønne transportvaner, arrangeres en underskrivelsesseance på §17 stk. 4 udvalgets møde den 13. juni. På mødet forventes udvalgets medlemmer at underskrive charteret som repræsentant for deres respektive arbejdspladser. På sigt ønskes charteret også udbredt gennem vidensbyens netværk. Forvaltningen vil efterfølgende arbejde på hvordan charterets principper implementeres på kommunens mange arbejdspladser samt understøtte hvordan charteret implementeres på private arbejdspladser med adresse i kommunen.

## **Økonomi**

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) tager forbehold.

## **Bilag**

Charter for Grønne Transportvaner - Medarbejdere

# Punkt 8: Endelig vedtagelse af Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 (Beslutning)

05.00.00-G01-24-22

## Resume

Teknikudvalget besluttede den 29. november 2022 at sende udkast til trafiksikkerhedsplan i offentlig høring i 4 uger, høringsnotatet forelægges hermed til orientering. Der er foreslået enkelte ændringer i planen på baggrund af høringen, og en række andre opfølgninger. Der skal med denne sag tages endelig stilling til Trafiksikkerhedsplan 2023- 2027.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at trafiksikkerhedsplanen 2023-2027 godkendes med supplerende tekst i afsnittet om hastighedszoner, som følge af indkomne høringssvar.

## Problemstilling

Udkast til Trafiksikkerhedsplanen 2023-2027 har været i høring fra 5. december 2022 til og med 9. januar 2023. Der er modtaget 26 høringssvar. Høringssvarene fordeler sig på, seks skoler, fire interesseorganisationer, fire grundejerforeninger, en handels- og grundejerforening og 11 borgere.

Høringssvarene er gennemgået og opsummeret i høringsnotatet. Det er vurderet under hvert høringssvar, om det har givet anledning til forslag til ændringer til selve trafiksikkerhedsplanen eller om høringssvaret giver anledning til anden opfølgning fra forvaltningens side.

## Løsninger

På baggrund af høringssvarene indstiller forvaltningen, at der i afsnittet vedrørende hastighedszoner bliver indskrevet følgende:

Der præciseres i afsnittet om hastighedszoner, at ud over 40 km/t zoner, kan der arbejdes på, at indføre lavere hastigheder på udvalgte strækninger på både trafik- og lokalveje. Det kan fx være på strækninger ved skoler eller veje uden cykelsti.

Ud over ændringsforslaget har forvaltningen vurderet, hvor der kan foretages anden opfølgning i forhold til det indkomne høringssvar. Det kan fx være, at der allerede er en dialog i gang eller det kan være mindre tiltag, som forvaltningen kan gennemføre løbende. Det kan fx være at opsætte et parkeringsforbud, at beskære træer og buske i forhold til at skabe bedre oversigtsforhold og lignende tiltag.

Trafiksikkerhedsplanen danner rammen for de kommende års indsatser, men det er vigtigt at der løbende holdes øje med det faktiske ulykkesbillede, og, at selve ulykkestallene opdateres i 2024, så evt. nye ulykkeslokaliteter bliver kortlagt og forvaltningen på den måde ikke overser evt. nye steder med en stor koncentration af ulykker.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder to prioriterede projektlister. En prioriteret liste over de ulykkesbelastede lokaliteter (her sker ulykkerne) og en over de oplevede utrygge lokaliteter (udpeget af skoler, borgere mv). Prioriteringen er foretaget ud fra en række trafikfaglige parametre og anlægsoverslag for projekterne. Det resulterer i en prioriteret projektlister, hvor de højest prioriterede projekter på listerne er der, hvor man opnår mest trafiksikkerhed eller øget tryghed for investeringen.

Efterfølgende kan der ske en politisk prioritering af projekterne i forhold til, hvilke projekter der besluttet at gennemføre.

## Strategisk ramme

Trafiksikkerhedsplanen underbygger Lyngby-Taarbæk Kommunes Mobilitetsplan fra 2018, Bæredygtighedsstrategien samt en kommende cykelstrategi.

## Videre proces

Der vil efter endelig godkendelse af trafikikkerhedsplanen, blive udarbejdet forslag til projekter til Teknikudvalget i maj 2023, som foreslås gennemført i 2023/2024 inden for de midler, der er til rådighed i "skolevejspuljen" og evt. i puljen "parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag".

## **Økonomi**

Det er muligt at finansiere enkelte mindre projekter på den prioriterede projektliste i trafikikkerhedsplanen med midler fra "skolevejspuljen" og fra midler afsat til "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag".

Kommunalbestyrelsen har i budgetaftale 2020 - 2024 afsat 7,4 mio. kr. til sikre skoleveje. Der er i anlægspuljen "Skolevejspulje" afsat 1 mio. kr. årligt fra 2022-2028 og 0,4 mio. kr. i 2029 til sikre skoleveje. Der er ca. 5. mio. kr. tilbage i "skolevejspuljen" i perioden 2023-2029 fordelt med 1 mio. kr. i 2023 og i 2024, 0,6 mio. kr. i 2025, 0 kr. i 2026, 1 mio. kr. i 2027 og i 2028 og 0,4 mio. kr. i 2029.

Pengene fra skolevejspuljen vil primært prioriteres til projekter i og omkring skoler. Forvaltningen fremlægger hvert år, hvilke prioriterede projekter, der indstilles til at blive gennemført samt forslag til finansiering, til beslutning.

Projekter vil ligeledes blive koordineret med den almindelige vedligeholdelse af veje og stier, hvor det kan lade sig gøre.

Der er i budgettet afsat midler til "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag", som anvendes til mindre tiltag på området. Der er årligt afsat 2,4 mio. kr., som udmøntes årligt. I 2022 er der bl.a. gennemført skolekampagner, hastighedskampagner, trafiktællinger og mobile fartvisere mv. i størrelsesorden af 450.000 kr.

I 2023 er de fleste midler i puljen allerede reserveret til vedtagne projekter, så som etablering af to 40 km/t hastighedszoner inkl. bump, drift af mobile fartvisere, parkeringstiltag, skolekampagner, projektlønninger mv. Der forventes, at være begrænsede økonomiske resurser til overs i puljen i 2023. Til sagsfremlæggelsen i maj vedr. prioritering af midler, jf. den videre proces, vil der være et mere nøjagtigt overblik over, hvor mange ikke "budgetterede" midler, der er tilbage i 2023 i puljen "parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag".

Hvis der ønskes nye initiativer eller større ambitioner på trafikikkerhedsområdet kræver det en merfinansiering til at gennemføre konkrete projekter og adfærdsmæssige tiltag, som kan være med til at bekæmpe og forebygge ulykker og utryghed.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Udsat, med henvisning til at de samlede hørings svar vedlægges.

## **Bilag**

Høringsnotat til Trafikikkerhedsplan

Trafikikkerhedsplan - Populærversion

Baggrundsrapport - Lyngby-Taarbæk Trafikikkerhedsplan 2023-2027

# Punkt 9: Lukning af Agermånevej i krydset Nybrovej-Buddinge (Beslutning)

05.00.00-G01-263-22

## Resume

Der har ikke tidligere været taget stilling til om det 5. ben Agermånevej der munder ud i det store kryds Nybrovej/Buddingevej bør lukkes i forbindelse med at letbanen anlægges igennem krydset. I dag er det muligt at køre ind fra krydset på Agermånevej, men det er forbudt at køre ud i krydset fra Agermånevej. For at forbedre trafiksikkerheden og sikre en bedre trafikafvikling i det nyanlagt signalanlæg i krydset, anbefales det at lukke Agermånevej for både ind og udkørsel ved Nybrovej.

## Indhold

Forvaltningen foreslår, at Agermånevej lukkes for både ind- og udkørsel fra krydset Nybrovej/Buddingevej.

## Problemstilling

Agermånevej er det 5. ben i krydset Buddingevej/Nybrovej, hvor der i dag er tilladt at køre ind på Agermånevej fra krydset, mens udkørsel er forbudt i dag. Trafiksikkerhedsmæssigt er det en udfordring, at have et 5. ben i et så kompliceret kryds, som det ombygges til, når letbanen skal køre igennem på Buddingevej. Se bilag 1 – kort over krydset.

Krydset er et af de mest komplicerede kryds på letbanestrækningen, og det anbefales derfor at lukke Agermånevej for indkørsel fra krydset Nybrovej/Buddingevej. Det er i dag en udfordring i forhold til trafikafviklingen og trafiksikkerheden i krydset, at det er tilladt at køre ind på Agermånevej.

Agermånevej er en offentlig vej og kommunen er derfor myndighed for vejen og kan træffe beslutning om, at foretage ændringer for fx at forbedre trafiksikkerheden eller trafikafviklingen jf. Vejlovens § 1 og 8.

## Løsninger

Forvaltningen har vurderet, at Agermånevej med fordel kan lukkes, for at sikre en bedre trafikafvikling og sikkerhed ved ikke også at have trafik fra et 5. ben til at munde ud i krydset. 55 pct. af alle politiregistrerede ulykker sker i kryds i Lyngby-Taarbæk Kommune. I krydset Nybrovej/Agermånevej/Buddingevej er der siden 2018 sket 3 ulykker i krydset og 6 ulykker inden for en radius af ca. 50 m fra krydset, dvs. ulykkerne er placeret i "benene" til krydset. Derfor arbejdes der på, at forebygge krydsulykker ved at gøre krydsene mere sikre.

Lukning af Agermånevej vil forventelig begrænse den generelle sivetrafik i villakvarteret omkring Glaciset.

Den indkørende trafik på Agermånevej har været meget begrænset særligt under letbanearbejdet. I 2022 var årsdøgntrafikken ca. 160 motorkøretøjer i døgnet mod ca. 400 motorkøretøjer i døgnet i 2019. Derfor vurderes det, at der trafikalt ikke er noget til hinder for, at lukke vejen for ind- og udkørsel fra krydset Nybrovej/Buddingevej.

Forvaltningen har hørt Lyngby-Taarbæk Forsyning vedrørende afhentning af renovation fra syd på Agermånevej. For at sikre den nødvendige plads til manøvren med renovationsbiler fra syd, uden at etablere en vendeplads, er det nødvendigt at der etableres parkeringsforbud i den ene side af vejen.

Det har i længere tid været et forslag fra beboerne på vejen at lukke Agermånevej for ind- og udkørsel i forbindelse med anlæg af letbanen. Forvaltningen har løbende haft en dialog med grundejerforeningen om processen for en eventuel lukning.

## **Strategisk ramme**

Trafiksikkerhedsplan for 2023-2027, hvor der er fokus på at forbedre trafiksikkerheden i kryds.

## **Videre proces**

Grundejerforeningen er blevet orienteret om, at sagen kommer til politisk beslutning den 18. april 2023 i Teknikudvalget og vil efterfølgende orienteres om resultatet. Hvis det besluttes at lukke vejen, vil vejlukningen etableres i løbet af 2023.

## **Økonomi**

Sagen vil ikke i sig selv have bevillingsmæssige konsekvenser. Der vil som følge af tiltagene være udgifter til steler eller lign. samt tavler til parkeringsforbud og andre færdselstavler. Udgifterne hertil er behæftet med usikkerhed, men forventes at ligge i omegnen af 30.000 til 40.000 kr. i alt. Udgiften finansieres via konkret disponering på anlægspuljen "Parkering og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023", hvor det ligger inden for formålet med den afgivne anlægsbevilling på 2,4 mio. kr.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Godkendt.

## **Bilag**

Kort over krydset Buddingevej - Nybrovej

# Punkt 10: Plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus (Beslutning)

01.02.05-P16-7-21

## Resume

DTU har i januar 2023 fremsendt en ansøgning om udarbejdelse af en ny lokalplan for DTU Campus, herunder ønske om øget bebyggelsesprocent og bygningshøjde og ændrede parkeringsnormer. Sagen forelægges med henblik på godkendelse af plangrundlag - herunder at der udarbejdes miljørapport for projektet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. DTU's ansøgning om ny lokalplan for Campus danner grundlag for udarbejdelse af en ny lokalplan for DTU Campus, dog foreslås, at

- a) ansøgning om åbning af Nordvej ikke imødekommes,
- b) parkeringsnormen fastlægges i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget,
- c) de eksisterende grønne hovedtræk fastholdes.

2. der udarbejdes miljørapport for projektet.

## Problemstilling

Byplanudvalget igangsatte i maj 2021 en ny lokalplan for DTU Campus. Med afsæt i Byplanudvalgets beslutning i maj 2021 og tidligere politiske tilkendegivelser om DTU Campus, har forvaltningen holdt møder med DTU om indholdet i en ny lokalplan for Campus.

DTU ønsker en ny lokalplan, der rummer mulighed for udvikling af universitetet med de nødvendige fysiske faciliteter og har derfor som målsætning, at der i en ny lokalplan ses på mulighed for omrokering af eksisterende byggemuligheder i de to gældende lokalplaner; Lokalplan 228 for Danmarks Tekniske Universitet, Campus Lyngby og Lokalplan 236 for et område ved Nordvej. DTU ønsker derfor en sammenlægning af de to lokalplaner til ét nyt lokalplanområde. DTU ønsker desuden ændringer i bebyggelsesprocent, højdegrænseplan og p-normer m.v.

## Ansøgningen

DTU har i januar 2023 ansøgt om nyt et lokalplangrundlag (bilag - inkl. 7 bilag A-G). Ansøgningen omfatter dels en vision for DTU Lyngby Campus dels følgende 8 temaer:

Tema 1 - En samlet byggeretsgivende lokalplan (Se side 3 samt side 18-19)  
Lokalplan 228 og 236 ønskes sammenlagt.

Tema 2 – Ændring af bebyggelsesprocent og bebygget grundareal (se side 20-21)  
Bebyggelsesprocenten ønskes hævet fra de nuværende 50 til 60 og at bebygget grundareal hæves fra 25% til 30%.

Tema 3 - Justering af højdegrænseplan (Se side 22-39)  
Den maksimale bygningshøjde ekskl. tagteknik ønskes hævet fra nuværende 27 m. til 29 m og højdegrænsen inkl. tagteknik ønskes på maksimalt 33 m.

Tema 4 - Ændring af parkerings- og trafikforhold (Se side 40-45)  
Nordvej ønskes åbnet og parkeringsnormen ønskes ændret fra 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> til 1 p-plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal.

Tema 5 - Ændringer af anvendelse i Nørugaards Have (Se side 46 – 49)  
Ønske om at området syd for Nørugaards Have bebygges.

Tema 6 - Ændring af anvendelsesbestemmelser i parkeringsalléen (se side 50)  
Ønske om ny pavillon ved letbanestationen ved Anker Engelunds Vej.

Tema 7 – Facadematerialer (se side 51-52)

Mulige facadematerialer der ønskes tilføjet: Træ og andre materialer som f.eks. kork eller ler

Tema 8 - Ændring i områdets anvendelse (se side 53)

Anvendelsesbestemmelserne ønskes ændret så universitetens nærområde tilføjes.

### Miljøscreening

DTU har den 26.1.2023 fremsendt et screeningsnotat (bilag), hvori det vurderes, hvorvidt den kommende lokalplan er omfattet af miljøvurderingsloven. Det vurderes, at forslag til kommende lokalplan 305 skal miljøvurderes efter miljøvurderingslovens § 8, da planlægningen samlet vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt. Der er i vurderingen lagt vægt på, at planen giver mulighed for følgende:

- Udvidelse af byggemulighederne med 90.000 m<sup>2</sup>
- Muligheder for at forøge bygningshøjde
- Muligheder for at bebygge arealer, der ikke hidtil har være bebygget
- Udvidelse af funktioner og anvendelsesmuligheder indenfor lokalplanområdet
- Ændringer i de trafikale forhold i lokalplanområdet og lokalplanen påvirkninger trafikken udenfor lokalplanområdet.

### Planlægningsmæssige forhold

Kommuneplan 2021 - uddrag fra bydelsbeskrivelse:

DTU er beliggende i den nordlige del af Lyngby bydel, og er et selvejende universitet med uddannelse, forskning, myndighedsbetjening og innovation. DTU et globalt eliteuniversitet med unikke faciliteter og stærke uddannelses- og forskningsmiljøer. DTU har med planlægning af letbanen fået stationsnærhed og har ønske om at udvikle campus. Bydelen Lyngby får fire letbanestationer: Fortunbyen, Akademivej DTU, Anker Engelunds Vej DTU og Rævehøjvej. DTU har godt 11.200 studerende og godt 6.000 ansatte.

### Kommuneplan 2021 - kommuneplanrammer (bilag)

DTU er omfattet af kommuneplanramme 1.7.90 "DTU", og den generelle anvendelse er fastsat til område til offentlige formål, uddannelsesinstitution. Den specifikke anvendelse er fastsat til: Offentlige og private formål som undervisning, forskning, innovation, kollegier, konferencevirksomhed samt produktion i begrænset omfang, herunder lokalisering af mindre virksomheder eller afdelinger af virksomheder, som kan udnytte en tilknytning til DTU's aktiviteter.

Området er beliggende i byzone og er udpeget som stationsnært kerneområde. Den maksimale bebyggelsesprocent for området er fastsat til 60, beregnet ud fra området som helhed, og den maksimale bygningshøjde er fastsat til 33 m, dog maksimalt til henholdsvis kote 67 på den nordlige del af campus og til kote 79 på den sydlige del af campus. Desuden er det fastsat, at områdets helhedspræg skal sikres. Kommuneplanramme 1.7.90 "DTU" inklusiv gældende retningslinjer mv. er vedlagt som bilag (bilag).

DTU er omfattet af 2 lokalplaner: Lokalplan 228 for Danmarks Tekniske Universitet, Campus Lyngby fra 2011, og Lokalplan 236 for et område ved Nordvej fra 2013. Resumé af lokalplanerne er vedlagt som bilag (bilag).

## Løsninger

Ansøgningen

#### Ad. Tema 1 - En samlet byggeretsgivende lokalplan

Ønsket om at sammenlægge de 2 nuværende lokalplanområder til ét område foreslås imødekommet, da denne afgrænsning svarer til afgrænsningen af rammeområde 1.7.90 "DTU" i kommuneplanen. Det foreslåede princip om opdeling af lokalplanområdet i to delområder, med maksimal bebyggelsesprocent på 60 henholdsvis nord og syd for Anker Engelunds Vej betyder, at ny bebyggelse og tilhørende parkering fordeles jævnt over campus.

#### Ad. Tema 2 - Ændring af bebyggelsesprocent og bebygget grundareal

Bebyggelsesprocenten på DTU er i dag på ca. 47 procent inden for lokalplan 228 og 10 % indenfor lokalplan 236, hvilket svarer til en samlet restrummelighed på ca. 76.500 m<sup>2</sup> i de nuværende lokalplaner.

En bebyggelsesprocent på 60 er overensstemmelse med den fastsatte bebyggelsesprocent i kommuneplanen. En forøgelse af bebyggelsesprocenten med 10 svarer til ca. 96.000 m<sup>2</sup>. Sammen med den eksisterende restrummelighed svarer det til ca. 172.000 m<sup>2</sup>. DTU vurderer, at det vil dække DTU's forventede udbygningsønsker i de næste 10-15 år, hvis den nuværende udbygningstakt med ca. 10.000 m<sup>2</sup> pr. år. fortsætter. Ønsket om en forøgelse af bebyggelsesprocenten til 60 for det samlede område foreslås imødekommet, såfremt det trafikalt ikke medfører u hensigtsmæssige trafikale og parkeringsmæssige forhold på og udenfor DTU.

DTU ønsker også at øge det bebyggede grundareal fra 25% til 30%. Ønsket foreslås imødekommet, da en mindre forøgelse af en bygnings fodaftryk ikke vurderes at ville forhindre den fornødne plads til at sikre, at DTU fortsat kan forblive et åbent og grønt campusområde med plads til byrum, i form af torve og pladser mellem husene, samt haverum.

#### Ad. Tema 3 - Justering af bygningshøjden

DTU's ønsker at udvide de nuværende byggefeltet, netværkscentrene, hvor der kan placere ny bebyggelse i op til 6 etager, til at omfatte en langt større del af DTUs areal, for at opnå større fleksibilitet. Det foreslås, at der udlægges en række nye byggefeltet i princippet som vist på (side 25, 26 og 34). DTU oplyser, at kun ca. 1/5 af byggemulighederne i de viste byggefeltet (side 34) vil kunne udnyttes med en ny bebyggelsesprocent på 60. DTU oplyser samtidig, at i praksis vil der kun opføres enkelte bygninger, hvor man udnytter maksimalhøjden på op til 33 m.

På den baggrund vurderes det, at kommende lokalplan bør give mulighed for at enkelte bygninger kan opføres i op til 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 27 - 33 m inklusiv tekniketage. Samtidig foreslås det, at ønsket om at øge den maksimale bygningshøjde for nybyggeri i 3 etage til laboratoriebygninger fra 12,5 m til 20 m inklusiv tekniketage imødekommes. Forvaltningen vurderer, at de bærende principper på DTU i Koppels og Nørgårds plan, der rummer byggeri i 3 etager, fortsat vil være de bærende, selvom der gives mulighed for højere nybyggeri på enkelte udvalgte steder.

#### Ad. Tema 4 - Trafikale forhold

DTU ønsker at Nordvej åbnes ud til Lundtoftevej. I tilknytning til lokalplanansøgningen har DTU fået foretaget trafikberegninger og kapacitetsanalyse, hvor trafikafviklingen til og fra DTU er vurderet i en situation med en bebyggelsesprocent på 60% og med og uden åbning af Nordvej til Lundtoftevej. Der er redegjort for, at ved åbning af Nordvej til Lundtoftevej kan trafikken afvikles på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde og vil give en mere robust vejnet, da der er flere vejadgange til DTU nord (område nord for Anker Engelunds Vej). Det er vurderet, at åbning af Nordvej vil give en bedre fordeling af trafikken til og fra DTU, dog vil dette medføre en stigning af trafikken på vejene omkring DTU, samt Akademivej.

Forvaltningen er efterfølgende blevet opmærksom på, at DTU allerede har etableret adgang mellem Nordvej og Lundtoftevej. DTU har anlagt privat vej mellem Nordvej og adgangsvej på ejendommen Lundtoftevej 150 (som også ejes af DTU) . Derfra er der adgang til Lundtoftevej.

Der er således tale om en ændret benyttelse af en eksisterende adgang til offentlig vej Lundtoftevej fra ejendommen Lundtoftevej 150, hvilket kræver vejmyndighedens tilladelse. DTU har ikke ansøgt om dette. Den anlagte stikvej er ikke med i det trafiknet, der er lavet trafikanalyser på. Trafikanalysene vurderes således ikke at være retvisende, så længe der er adgang mellem Nordvej og Lundtoftevej. Forvaltningen undersøger sagen nærmere med DTU, og det forventes, at der inden forelæggelse af lokalplanforslag udarbejdes reviderede trafikanalyser.

Den eksisterende adgang mellem Nordvej og Lundtoftevej er som tidligere beskrevet ikke blevet godkendt af kommunen – der er ikke ansøgt om ændret anvendelse af adgangen til Lundtoftevej 150.

Trafikanalysen viser dog også, at trafikken til og fra DTU nord kan afvikles via eksisterende kryds Lundtoftegårdsvej/Nordvej uden de store problemer. Det er forvaltningens vurdering, at der på nuværende tidspunkt ikke er en trafikalt begrundelse for at åbne Nordvej mod Lundtoftevej og dermed belaste Lundtoftevej med øget trafik. Forvaltningen kan derfor ikke anbefale forslag om åbning af Nordvej til Lundtoftevej.

DTU ønsker at der foretages en ændring af parkeringsnormen fra 1. p-plads 100 m<sup>2</sup> til pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal.

DTU har fået foretaget en parkeringsanalyse i perioden 9.2.2022 til 23.3.2022. Parkeringsanalysen er gennemført i perioden umiddelbart efter genåbningen efter Covid -19. Det er i parkeringsanalysen vurderet, at aktivitetsniveauet generelt kan være anderledes end før Covid -19. Som følge af forbeholdet om hvorvidt aktivitetsniveauet i feb/marts 2022 svarer til en normal trafiksituation, er der gennemført en verificering af parkeringsanalysen på ca. 50% af parkeringspladserne. Denne parkeringsanalyse er gennemført 17-18.1.2023. Parkeringsregistreringerne er et øjebliksbillede af de tidsrum, hvor registreringen er gennemført. Når der sammenlignes i forskellige perioder, er der flere parametre, der kan/vil have indflydelse på resultatet som her Covid-19, midlertidig reduktion i parkeringskapacitet, vejrliget og uheld på motorvejen. 3 ugers kurser og dermed de belægningsgrader, der er registreret. Sammenligningen af parkeringsanalyserne viser, at belægningsgraderne varierer, men at det vurderes, at der forsat viser sig et billede af overskudskapacitet af parkeringspladser på DTU.

Forvaltningen vurderer umiddelbart, at den gældende parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> som udgangspunkt skal fastholdes, men at det skal undersøges nærmere om der kan ske en reduktion som ønsket af DTU, eller evt. bruge kommuneplanens mulighed for en reduktion i antal parkeringspladser med op til 25% i stationsnære kerneområder for erhverv (kontor, detailhandel m.m.) kan bringes i anvendelse. Forvaltningen vurderer, at der bør foretages yderligere parkeringsanalyser, der kan danne baggrund for denne vurdering, og forvaltningen anbefaler derfor, at den fremtidige parkeringsnorm fastlægges i forbindelse med lokalplanlægningen.

### Parkeringshuse

I DTUs strategiske Campusplan er et af de bærende principper, at parkering på terræn gradvist sløjfes i takt med at arealerne anvendes til bygninger og opholdsareal, hvorfor parkering placeres i 10 parkeringshuse i kanten af DTU med vejadgangen fra Lundtoftevej og Lundtoftegårdsvej.

DTU har i den tidlige planproces arbejdet med et forslag til et større parkeringshus ved Fysikvej. DTU arbejder dog ikke længere med et parkeringshus, da DTU ønsker at ændre parkeringsnormen til 1 p-plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal, hvilket DTU vurderer vil medføre, at der ikke vil være behov for at anlægge yderligere p-pladser på Campus uanset at bebyggelsesprocenten hæves til 60.

Ad. Tema 5 og Tema 6 - Ændring af anvendelsesbestemmelser i Nørgaards Have og parkeringsalléen.

Forvaltningen vurderer, at de eksisterende grønne hovedtræk, som også er sikret fastholdt i Lokalplan 228 i pkt. 9.1 – 9.3 og også på kortbilag 5 (bilag), er blandt de bærende principper i planen, hvorfor disse anvendelsesbestemmelser bør fastholdes og videreføres i den nye lokalplan, herunder Ole Nørgaards Have.

Forvaltningen foreslår dog, at der i anvendelsesbestemmelsen for parkeringsalléen tilføjes en bestemmelse om, at det skal være muligt at opføre en centralt beliggende pavillon i en del af parkeringsalleen, nord for Anker Engelunds Vej. Forvaltningen vurderer, at det vil være en god idé, at der opføres en pavillon ved Anker Engelunds Vej, der kan fungere som velkomst til DTU, og hvor man kan orientere sig om beliggenheden af de forskellige funktioner og institutter på DTU. Forvaltningen foreslår, at der i lokalplanen fastsættes et byggefelt, og en maksimal bygningshøjde på baggrund af en skitse for det kommende projekt.

Delområde 3 i den gældende Lokalplan 228 er det grønne område, der er beliggende syd for Akademivej. I lokalplanens pkt. 9.3 er det fastsat, at Ole Nørgaards Have beliggende i delområde 3 som helhed skal bevares. Dels er det grønne område en del af DTU's grønne hovedstruktur, dels er haveanlægget og omgivelserne udpeget som bevaringsværdig i lokalplanen. Endelig vurderes et område på ca. 100 ha, at være af en sådan størrelse, at der også skal kunne være større grønne områder, så som parker og idrætsanlæg, svarende til andre bykvarterer af denne størrelse.

Ad. Tema 7 - Facadematerialer.

Forvaltningen vurderer, at der bør gives mulighed for, at der kan anvendes andre bæredygtige materialer, så som træ, ler samt biobaseret materialer, hvorfor disse materialer foreslås tilføjet listen over de tilladte facadematerialer, der allerede er fastsat i de to nuværende lokalplaner.

DTU oplyser, at disse materialer kun vil blive anvendt i begrænset omfang, og ikke vil ære dominerende på campus. I gældende lokalplaner er tilladt følgende facadematerialer: gule eller mørke teglsten, sandsten, beton, stål, skifer, glas og averteringsplader i metallegeringer kobber, zink, aluminium.

Ad. Tema 8 - Ændring i områdets anvendelse – åbning mod omverdenen

Forvaltningen vurderer, at de nuværende anvendelsesbestemmelser allerede giver mulighed for også at tilgodese universitets nærområde. Kommunalbestyrelsen har udtrykt ønske om, at DTU integreres så meget som muligt med den omkringliggende by, både hvad angår stilforbindelser og aktiviteter, hvorfor forvaltningen sammen med DTU vil arbejde videre med spørgsmålet om, hvad der skal til for at fremme en større integration mellem byen, lokalområdet og DTU, som f.eks. en stiforbindelse fra syd f.eks. flere mindre butikker med relation til DTU og/eller flere udadvendte funktioner i stueetagerne, så som caféer og lignende.

Miljøvurderingsloven

Forvaltningen vurderer, at projektet er omfattet af Miljøvurderingsloven, og at projektet vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af de trafikale forhold samt påvirkningen af bymiljøet, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport. Når lokalplangrundlaget har været behandlet, vil udkast til afgrænsningsrapport blive sendt i høring hos berørte myndigheder. Efter endt høring kan miljørapport udarbejdes på baggrund af lokalplanforslaget og evt. indkomne bemærkninger.

## Strategisk ramme

Lokalplangrundlaget er i tråd med planstrategien og i overensstemmelse med Kommuneplan 2021. DTU Campus er et af de større udviklingsområder i planstrategi, Byudvikling i balance.

DTU er omfattet af kommuneplanramme 1.7.90 "DTU". Kommunalbestyrelsen skal efter planlovens § 12, stk. 1, virke for kommuneplanens gennemførelse.

Erhvervsstrategien/ Videnserhverv fastholdelse og tilgang til højt specialiseret arbejdskraft. I Erhvervsstrategien lægges der desuden vægt på, at kommunens erhvervsliv er kendetegnet ved højt vidensniveau og klyngedannelser. Strategien er,

at erhvervslivets udviklingsmuligheder skal søges videreudviklet til fremtidens behov, og at den fysiske planlægning skal koordineres med visioner og indsatser i Erhvervsstrategien.

## **Videre proces**

Forvaltningen vil i dialog med DTU udarbejde lokalplanforslag og miljørapport.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1.

Teknikudvalget fsva. indstillingspunkt 2.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Udsat med henvisning til, at udvalget ønsker Byplanudvalgets stillingtagen til igangsættelse af lokalplan, førend der tages stilling til sagen.

## **Bilag**

Oversigtskort

Ansøgning om udarbejdelse af lokalplan 305

En samlet lokalplan 305 med to delområder

Notat - Miljøministeriet - Sigtelinier fra Eremitageslottet

Sigtelinjer fra Eremitage

Området syd for akademivej - forundersøgelser, anbefalinger og volumenstudier

Trafikanalyse for udbygning af hovedcampus

Miljøvurdering

Verificering af trafik- og parkeringsanalyse

Lokalplan 228 for DTU - grøn hovedstruktur- Kort

Kommuneplan 2021 - DTU

Kort historik - gældende lokalplaner

Kommentar Plangrundlag DTU LundtofteBorgerforening april2023

# Punkt 11: Høringssvar til fredningsdispensationsansøgning til KALC-projektet (Beslutning)

01.05.10-K08-12-22

## Resume

Fredningsnævnet har sendt ansøgningen fra Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S om dispensation fra Ermelundkilefredningen til KALC-projektet (Klimasikring af det centrale Lyngby) i høring. Forvaltningen har som fredningstilsyn og som ejer af mange af de matrikler, der bliver berørt af KALC-projektet inden for det fredede område, udarbejdet et høringssvar. Høringssvaret er overvejende positivt i forhold til KALC-projektets påvirkning af fredningen. Med denne sag skal der tages stilling til kommunens høringssvar.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til høringssvar til KALC-projektets ansøgning om dispensation fra Ermelundkilefredningen godkendes.

## Problemstilling

Fredningsnævnet for København har den 18. december 2022 modtaget en ansøgning fra konsulentfirmaet NIRAS, hvor de på vegne af Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S søger om dispensation fra den gældende fredning. Der søges om dispensation fra fredningen af Den grønne landskabskile mellem Ermelunden og Lyngby Sø (Ermelundkilefredningen) til at etablere klimatilpasningsprojektet, som er en del af klimasikring af det centrale Lyngby (KALC). Fredningsnævnet ønsker Lyngby-Taarbæk Kommunes bemærkninger til det ansøgte.

Fredningsdispensationsansøgningen for den del af KALC-projektet, som er placeret i Mølleåfredningen (fredning af Mølleådal fra Lyngby Sø til Øresund) er sat på pause hos Fredningsnævnet af Forsyningen. De overvejer at ændre denne del af projektet på baggrund af en afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet, som skærper udledningskravene, hvilket kan få betydning for udledningen til Mølleåen og Øresund. Forsyningen har ønsket en fortsat behandling af dispensationsansøgningen for Ermelundskilen, da denne del af projektet ikke forventes at ændre sig og fordi tidsplanen for KALC-projektet er afhængig af, at fredningsnævnets behandling af ansøgningen ikke trækker ud.

## Løsninger

Forvaltningen har udarbejdet forslag til høringssvar (bilag).

Kommunen har i forhold til dispensationsansøgningen først og fremmest en interesse som ejer af størstedelen af de fredede arealer i Ermelundskilen. Desuden er kommunen fredningstilsyn og tager stilling til, hvilke dele af projektet, der kræver dispensation fra de gældende fredningsbestemmelser. Fredningsnævnet ønsker også kommunens hjælp til vurdering af projektets påvirkning af Natura 2000-områder og Bilag IV-arter.

Høringssvaret er positivt over for det KALC-projekt, der er indeholdt i ansøgningen og anbefaler Fredningsnævnet, at der gives dispensation til det ansøgte.

Det vurderes dog, at detaljeringsgraden på nogle af de synlige tekniske installationer (rækværk, fodhegn, teknikskabe/skure, dæksler, udluftningsrør, bassinkanter, vandfald, betonmur ved cirkuspladsen mm.) ikke er tilstrækkelig. Der er i ansøgningsmaterialet oplysninger om placering og volumen af de tekniske konstruktioner, men der mangler oplysninger om overflade, materiale og farver, hvilket normalt også bliver oplyst til Fredningsnævnet. Disse manglende oplysninger er meget specifikke og berører ikke kommunens overordnede vurdering af, at KALC-projektet ikke påvirkninger fredningernes formål.

På grund af projektets meget omfattende karakter, foreslår forvaltningen som fredningstilsyn at indstille til Fredningsnævnet, at de i deres eventuelle dispensation sætter et vilkår om, at de manglende oplysninger skal indgå i en efterfølgende fredningsdispensationsansøgning.

En efterfølgende fredningsdispensationsansøgning giver mulighed for, at udseendet af de synlige tekniske konstruktioner muligvis kan blive koordineret med kommende ønsker fra Program for Kgs. Lyngby.

Forvaltningen vurderer, at KALC-projektet ikke har en væsentlig påvirkning af Natura2000-områder og Bilag IV-arter.

## **Strategisk ramme**

Klimatilpasning af det Centrale Lyngby er et led i opfyldelse af målet om at nedbringe aflastningen af opblandet husspildevand til recipienter, der er formuleret i kommunens bæredygtighedsstrategi, DK2020-klimaplan, statens vandplaner, kommuneplanen og kommunens spildevandsplan.

## **Videre proces**

Fredningstilsynet sender bemærkningerne til Fredningsnævnet. Fredningsnævnet træffer herefter en afgørelse, som kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. En klage har opsættende virkning.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Godkendt.

## **Bilag**

Fredningstilsynets høringssvar til KALC i Ermelundskilefredningen

Samlet KALC

Ansøgning om dispensation for fredningen Den grønne landskabskile mellem Ermelunden og Ly 3

# Punkt 12: Trongårdsvej 12A - Dispensation til anvendelse som naturbørnehave (Beslutning)

02.34.02-P19-93-23

## Resume

Center for Arealer og Ejendomme ønsker at indrette en daginstitution på Dyrehavegård. Det kræver dispensation fra to fortidsmindebeskyttelseslinjer til ændret anvendelse af eksisterende hovedhus og have på Dyrehavegaard samt etablering af adgangssti og hegn omkring haven. Der skal med sagen tages stilling til, om der skal meddeles dispensation til det ansøgte.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18 til det ansøgte.

## Problemstilling

Der søges om ændret anvendelse - fra beboelse til børnehave - af eksisterende hovedhus og tilhørende have på Dyrehavegaard herunder opsætning af hegn omkring haven og anlæg af sti (bilag). Der planlægges som udgangspunkt ikke ændringer af bygningens udvendige udformning. Udearealet/grunden indhegnes med panelhegn, og der anlægges en grussti til hovedhuset fra planlagt parkeringsområde beliggende vest for haven. Panelhegnet udføres i en højde af 1,80 m i moduler af 2,5 m. Det er visionen, at bibeholde den nuværende grønne beplantning i og omkring haven og i det tilfælde, hvor placering af hegn fordrer fjernelse af beplantning, vil denne blive reetableres i videst muligt omfang. Stien der etableres udføres af grus i en bredde af 1,5 m og dybde på cirka 15 cm. Stien placeres langs den nordlige side af haven og skal give adgang fra det planlagte parkeringsareal til hovedhuset. Det planlagte udeareal udgør cirka 5200 m<sup>2</sup> (eksklusivt parkeringsareal).

Ejendommen Trongårdsvej 12A består af 6 matrikler og har et samlet areal på 69.900 m<sup>2</sup>.

Dyrehavegaards bygninger herunder hovedhuset med tilhørende have er beliggende på matrikel 15oh Kgs. Lyngby By, Lundtofte. Den nuværende have ved hovedbygningen er mod vest - mod planlagt parkeringsareal - afgrænset af en tjørnehæk. Mod nord og syd er haven afgrænset af blandet bevoksning bestående af hyld og tjørn. Derudover er der flere store træer i haven.

Hovedhuset er i 1½ plan og har et areal på 542 m<sup>2</sup>. Hele matrikel 15oh er beliggende inden for skovbyggelinje efter naturbeskyttelseslovens § 17, mens cirka 50% af matriklens areal er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjer efter naturbeskyttelseslovens § 18:

- Skovbyggelinje efter naturbeskyttelseslovens § 17 har til formål at sikre skovens værdi som værdifulde landskabelementer og opretholde skovbrynene som levesteder for plante- og dyreliv. Skoven der afkaster skovbyggelinje er dels Dyrehaven og dels skovareal beliggende i den østlige del af matrikel 15oh. Bestemmelsen er et generelt forbud mod at placere bebyggelse og lignende, men ikke i mod at ændre anvendelse af eksisterende bygninger. Trådhegn og lignende "lette" hegn er ligeledes ikke omfattet af forbuddet.
- Fortidsmindebeskyttelseslinje efter naturbeskyttelseslovens § 18 har til formål at sikre fortidsmindernes værdi som landskabelementer, herunder at sikre ind- og udsyn samt at sikre de arkæologiske lag under terræn. Bestemmelsen er et generelt forbud mod tilstandsændringer herunder bebyggelse, anvendelsesændring, terrænregulering, opsætning af hegn med videre. Matrikel 15oh er omfattet af to fortidsmindebeskyttelseslinjer afkastet fra to rundhøje fra oldtiden beliggende på matrikel 15oh. Den ene rundhøj A er beliggende cirka 20 m syd for hovedhuset og beskyttelseszonen omfatter hele hovedhuset og haven, men ikke det planlagte parkeringsareal. Den anden rundhøj B er beliggende cirka 70 m nord-øst for hovedhuset bag en af ejendommens øvrige bygninger. Beskyttelseszonen fra denne rundhøj omfatter kun hovedhus og cirka 1/4 af havearealet.

Hovedhuset på matrikel 15oh er beliggende cirka 80 m fra beskyttet natur (søareal) og cirka 300 m vest for nærmeste Natura 2000 - Fuglebeskyttelsesområde og Habitatområde.

Matrikel 15oh er beliggende inden for delområde 5 i lokalplan 219. Hovedhuset samt ét træ i haven er udpeget som bevaringsværdige i lokalplanen.

## Løsninger

Forvaltningen vurderer ikke, at det ansøgte kræver dispensation fra skovbyggelinjen, da naturbeskyttelseslovens § 17 er et forbud mod etablering af bebyggelse og ikke ændring af anvendelsen af eksisterende anvendelse eller lette hegn.

I forhold til dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjerne vurderer forvaltningen, at den ansøgte anvendelsesændring af hovedhuset ikke vil påvirke ind- og udsigt til rundhøjene eller rundhøjene som landskabslementer, idet der ikke ændres på bygningens volumen, udseende (eller placering).

Panelhegnet vil ikke kunne påvirke ind- og udsigt til rundhøj B, idet denne rundhøj er placeret bag andre bygninger i forhold til hegnet. Panelhegnet skønnes ikke at ville påvirke ind- og udsigt til rundhøj A væsentligt, idet der er tale om et transparent hegn. De arkæologiske lag vurderes endvidere ikke at blive påvirket væsentligt af hegnet, da dette fastgøres i jorden med jordskruer.

Grustien vurderes ikke at ville påvirke de arkæologiske lag væsentligt grundet dens ringe terrænmæssige dybde. Ind- og udsigt til rundhøjene vurderes ikke at blive påvirket af grusstien grundet dens placering i forhold til rundhøjene.

Det ansøgte herunder drift vurderes endvidere ikke at ville påvirke nærliggende beskyttet naturtype eller Natura 2000-område.

## Strategisk ramme

Lokalplan 291 fastlægger matrikel 15oh til offentligt formål - fritidsformål, landbrug, hestefold og boliger, hvor der ikke må opføres yderligere bebyggelse udover mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse til landbrug og heste.

## Videre proces

Såfremt udvalget ønsker at meddele de ansøgte dispensationer, vil forvaltningen meddele disse og herefter opstarte udarbejdelse af lokalplanforslag for justering af eksisterende lokalplan 219.

Såfremt udvalget ikke ønsker at meddele de ansøgte dispensation, vil forvaltningen meddele afslag til det ansøgte.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Godkendt.

## Bilag

Ansøgning

Tegninger

# Punkt 13: Ændring af servitutter på Lyngby Parkkirkegård (Beslutning)

04.31.00-A21-1-18

## Resume

Salget af urnegrave i gravgård 5 på Lyngby Parkkirkegård er gået i stå. Det skyldes, at det er dyrere at blive begravet her pga. servitutter, der stiller krav til størrelse, materiale og udformning af gravsten og til beplantning. Forvaltningen ønsker derfor at ændre servitutterne, så det bliver billigere at blive begravet i gravgården, og flere gravsteder sælges. Derved udskydes samtidig anlæggelse af nye urnegrave som følge af en stigende efterspørgsel.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at ændringerne i servitutterne omkring gravsten og beplantning for gravgård 5 på Lyngby Parkkirkegård godkendes.

## Problemstilling

Ændringer i valg af begravelsesform og af gravsted

Valg af begravelsesform og af gravsted har gennem de sidste årtier ændret sig. I dag bisættes langt den største del af alle borgere og nedsættes i enten en fællesgrav, de ukendtes grav eller i et lille urnegravsted.

De store kistegravsteder sælges ikke mere, og den øgede efterspørgsel på urnegrave skal indtænkes i kirkegårdsdriften fremadrettet. Det giver derfor god mening at tilpasse servitutterne i gravgård 5, så urnegravene ikke står tomme, og arealerne kan udnyttes mere optimalt. Der er 91 urnegrave i gravgård 5, midterfeltet, heraf er der pt. solgt 13.

Hvorfor servitutter?

Der er udarbejdet servitutter på kommunes kirkegårde for at sikre og fastholde et harmonisk udtryk i de enkelte gravgårde på kirkegårdene. Servitutterne for gravgård 5 på Lyngby Parkkirkegård stiller bl.a. bestemte krav til, hvordan mindesten og beplantning skal se ud på gravstedet.

I gravgård 5 bestemmer servitutterne størrelsen og materialet på mindestenen, hvis man ønsker at få en sten lagt på graven. Stenen koster ca. 14.000 kr., når den er udført som beskrevet i servitutterne, og dertil skal lægges inskription.

Servitutterne bestemmer også den obligatoriske beplantning på urnegraven, som skal være to stedsegrønne træer. Denne beplantning betragtes af mange som utidssvarende og fremmer derfor ikke salget af urnegravene.

Prisen på et urnegravsted i midterfeltet af gravgård 5 i 10 år er i dag 10.675 kr. Denne pris inkluderer plantning af to stedsegrønne træer samt obligatorisk renhold i 10 år. Denne pris ændres ikke ved ændring af servitutterne.

## Løsninger

Forvaltningen har derfor udarbejdet et forslag til ændring af servitutter for gravgård 5, Lyngby Parkkirkegård (gravpladserne nr. 149-239). Det overordnede udtryk i gravgård 5 ud fra den oprindelige arkitektoniske ramme vil blive bevaret, dvs. et ensartet udtryk fastholdes med de nye servitutforslag, men der gives mulighed for andre mindesten og anden beplantning, og den samlede udgift for borgeren vil blive væsentligt reduceret. Forslaget uddybes nedenfor.

Mindesten

Forvaltningen foreslår, at mindestenens størrelse reduceres til 40 x 50 x 12 cm, og at den kan udføres i granit eller Ølandssten. Prisen er fra ca. 4.000 kr., hvis stenen er udført i granit, og fra ca. 5.200 kr., hvis stenen er i Ølandssten. Servitutten omkring mindesten for gravpladserne 149-239 ændres derfor fra: "Såfremt der anbringes en mindesten på gravstedet, skal det være en tilhugget liggelsen med fæls, udført i Ølandssten, størrelse 50 x 60 cm, 15 cm tyk i bagside og 10 cm tyk i forside med inskription på den korte led af stenen. Stenen anbringes 50 cm fra gravstedets bagkant." til: "Såfremt der anbringes en mindesten på gravstedet, skal det være en tilhugget liggelsen, udført i granit eller Ølandssten, størrelse 40 x 50 cm, 12 cm tyk med inskription på den brede led af stenen. Stenen anbringes 50 cm fra gravstedets bagkant."

## Beplantning

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan vælge en anden beplantning end stedsegrønne træer ved anlæg af gravstedet. I stedet foreslår forvaltningen, at der er mulighed for at vælge to roser eller to stedsegrønne træer, når gravstedet bliver anlagt. Roser er mere tidssvarende, og det er forvaltningens forventning, at det vil øge salget af urnegrave i gravgård 5. Roserne holdes i samme højde som de eksisterende stedsegrønne træer, ca. 1 m, og dette vil sikre, at udtrykket i gravgård 5 overordnet bevares.

Servitutten omkring beplantning for gravpladserne 149-239 ændres fra: "Ud over de af kirkegården plantede stedsegrønne træer må der kun plantes lave og krybende vækster samt lave sommerblomster." til "Ud over de af kirkegården plantede stedsegrønne træer eller roser, må der kun plantes lave og krybende vækster samt lave sommerblomster."

Med de foreslåede ændringer vil prisen for erhvervelse og anlæg af gravsted med sten blive ca. 10.000 kr. billigere på grund af den billigere pris på mindestenen. Dette, samt muligheden for tilvalg af anden beplantning, vil efter forvaltningens skøn, fremme salget af urnegrave i gravgård 5, midterfeltet.

## Strategisk ramme

Ingen.

## Videre proces

Kommende gravstedsejere i gravgård 5 på Lyngby Parkkirkegård får de nye servietter udleveret.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Anbefalet.

## Bilag

Servitutter for gravgård 5 på Lyngby Parkkirkegård

Forslag til servitutter for gravgård 5 på Lyngby Parkkirkegård

Foto 1 af gravgård 5

Foto 2 af gravgård 5

# Punkt 14: Udeservering på Hovedgaden samt evaluering af byrumsforsøg på Lyngby Hovedgade (Beslutning)

05.01.25-G01-9-21

## Resume

Forvaltningen orienterede den 8. november 2022 Teknikudvalget og den 9. november 2022 Byplanudvalget om den foreløbige evaluering af byrumsforsøget på Lyngby Hovedgade. Hermed forelægges den endelige evaluering af forsøget til orientering. Samtidig foreslås det, at der igen i 2023, 2024 og 2025 åbnes for udvidet udeservering i Lyngby Hovedgaden.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der i sommeren 2023, 2024 og 2025 åbnes for, at caféer igen kan søge om et udvidet udeserveringsareal på Lyngby Hovedgade.

## Problemstilling

I forbindelse med letbanebyggeriet har det været nødvendigt at ensrette trafikken ved krydset mellem Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej fra foråret 2022 til ultimo februar 2023. Teknikudvalget og Byplanudvalget har henholdsvis den 8. og den 9. februar 2022 samt den 5. og den 6. april 2022 drøftet de muligheder, der opstod ved begrænsningen af trafikken på hovedgaden, og besluttet at forvaltningen skulle arbejde videre med et byrumsforsøg i den periode, hvor krydset var under anlægsarbejder i forbindelse med letbanen.

Kommunalbestyrelsen har den 28. april 2022 godkendt forsøget og dets finansiering på i alt 550.000 kr. Forsøget er foreløbigt afrapporteret til henholdsvis Teknikudvalget den 8. november 2022 og Byplanudvalget den 9. november 2022. Hermed forelægges den endelige evaluering af forsøget.

Byrumsforsøget har understøttet og afprøvet løsninger til gavn for arbejdet med udviklingsplanen for Kongens Lyngby. Samtidig har forsøget understøttet bylivet, så letbanearbejdet på tværs af Lyngby Hovedgade i mindst muligt omfang har påvirker bylivet og handelen negativt.

Evalueringen omfatter:

- Evalueringens resultater med gennemgang af de gennemførte trafikmålinger, og de gennemførte interviews med butikker, cyklister og gående samt interviews med centrale aktører.

Opfyldelse af succeskriterier

Der er opstillet fem succeskriterier for projektet, der har dannet ramme for evalueringen af projektet:

1. I forlængelse af byrumsforsøgene udtrykker Handelsforeningen tilfredshed med:

- a. de handlendes muligheder under forsøget
- b. Trafikafviklingen under forsøget

Ad a: Succeskriteriet er opfyldt. Kun få udvalgswarebutikker har gjort brug af muligheden for udeareal på Lyngby Hovedgade. Cafeerne på Lyngby Hovedgade har derimod haft flere besøgende, fordi de har gjort brug af ekstra

udeservering.

Ad b: Succeskriteriet er delvist opfyldt. Handelsforeningen ser dobbeltrettet trafik som den ideelle trafiksituation på Lyngby Hovedgade, men der gives også udtryk for, at ensretningen foretrækkes fremfor en total gågade. Den højeste prioritet for Handelsforeningen er at alle kunder nemt kan komme til butikker, herunder både gående, cyklister og bilister. Derfor ønskes det ikke at bilisterne begrænses i form af en ensretning. Butikkerne udtrykker at ensretningen har medført en direkte begrænsning af kundegrundlaget.

2. Fodgængertrafikken i hovedgaden fastholdes eller øges.

Succeskriteriets opfyldelse kan ikke dokumenteres. Som led i evalueringen er der udført trafiktællinger af fodgængere både under ensretningen og efter Lyngby Hovedgade åbnes op for dobbeltrettet trafik igen. Succeskriteriets opfyldelse kan ikke dokumenteres, idet der af tekniske årsager udestår en fodgængertælling.

3. Planer, aktiviteter og muligheder kommunikerer mindst én gang gennem Erhvervsnyt, Handelsforeningen, Science City og DGO.

Succeskriteriet er opfyldt. Aktiviteter og planer er blevet kommunikeret ud gennem en række forskellige kanaler under byrumsforsøget. Her kan det fremhæves der særligt har været et stærkt samarbejde med Det Grønne Område, hvor nyheder om aktiviteterne på Lyngby Hovedgade er blevet udgivet. Erhvervsnyt har også været brugt, ligesom formanden for Handelsforeningen også selv har været i løbende kontakt med butikkerne om planer, aktiviteter og muligheder i forbindelse med byrumsforsøget. Science City har ikke været brugt som kommunikationskanal. På grund af den øvrige omfattende kommunikationsindsats, herunder et særligt godt samarbejde med Det grønne Område, vurderes succeskriteriet som opfyldt.

4. Bløde trafikanter, cyklende og handlende oplever bedre muligheder og at de ændrede trafikforhold gør en positiv forskel

Succeskriteriet opfyldt. Omkring halvdelen af cyklisterne og gående tilkendegiver at det er mere trygt at færdes på Lyngby Hovedgade under ensretningen i forbindelse med byrumsforsøget. Derudover er det langt størstedelen af de adspurgte gående, som ønsker at Lyngby Hovedgade forbliver ensrettet for bilister. Det er ikke undersøgt, hvor mange gående, der har parkeret bilen for at gå til fods til Lyngby Hovedgade. Ensretningen må samlet set vurderes at gøre en positiv forskel for de bløde trafikanter, som færdes på Lyngby Hovedgade.

5. Der er skabt et datagrundlag, der kan danne grundlag for en anbefaling til den videre udvikling af samt indstilling om trafikafviklingen

Succeskriteriet er opfyldt. Gennem forsøget er der indsamlet data fra forskellige aktører, som har været berørt af byrumforsøget på Lyngby Hovedgade. Dette har sammen med tællinger af motorkøretøjer, gående og cyklister skabt grundlag for en anbefaling til udviklingen af Lyngby Hovedgade. Det er vurderet, at en ensretning af Lyngby Hovedgade giver overvejende gode effekter. Det positivt, at der bliver mere plads til bløde trafikanter, ligesom det er positivt, at de bløde trafikanter oplever øget tryghed. På den baggrund anbefales det i Udviklingsplanen for Kongens Lyngby, at Lyngby Hovedgade fredeliggøres ved ensretning.

## Løsninger

## Hovedresultater af byrumsforsøget

På baggrund af evalueringen vurderer forvaltningen sammenfattende, at der ikke er trafikale hindringer for en eventuel ensretning af Lyngby Hovedgade, idet butikker i gaden dog udtrykker en skepsis i forhold til dette. Trafikmålingerne viser, at fordelingsringen kan håndtere den øgede trafik som ensretningen flytter til de omkringliggende veje, idet det dog vil være ønskeligt at understøtte trafikafviklingen ved flaskehalse (f.eks. Rundkørslen mellem Jernbanevej og Lyngby Hovedgade).

- Ensretningen har ikke påvirket antallet af cyklister i Lyngby Hovedgade
- Handelsforeningen og en stor del af butikkerne er imod en permanent ensretning af trafikken i gaden
- Halvdelen af cyklisterne opfattede hovedgaden som mere tryk under ensretningen
- Halvdelen af fodgængerne opfattede hovedgaden som mere tryk under ensretningen - næsten 75 % ønsker ensretningen opretholdt

## Muligheder for udeservering på Lyngby Hovedgade

Det fremgår af evalueringen, at den udvidede udeservering på Lyngby Hovedgade, der har været åbnet for under byrumsforsøget, har bidraget til at skabe liv og til at tiltrække mennesker til gaden. Det kan samtidig konstateres, at der af de bevilgede midler til byrumforsøget foreligger et mindreforbrug på ca. 100.000 kr. Det foreslås på den baggrund, at der igen i 2023 og de efterfølgende år (2024 og 2025) åbnes mulighed for at caféer m.v. kan søge om et øget udeserveringsareal. Til det formål inddrages parkeringspladser i solsiden af gaden, i det begrænsede omfang, der anvendes til udeserveringen. Det anslås, at ville dreje sig om ca. 5 til 10 parkeringspladser. I lighed med ved forsøget i sommeren 2022 vil Caféer m.v. i forbindelse med tilladelsen til udeservering blive pålagt ansvar for renholdelse og tilsyn.

Det foreslås, at den øgede udeservering vil kunne foregå i perioden fra ca. 1. juni til 31. august 2023. Den relevante periode drøftes med Handelsforeningen.

En øget udeservering skal sikre en aktivitetsmæssig sammenhæng med etableringen af et midlertidigt byrum på Klampenborgvej. Den øgede udeservering skal ligeledes ses i sammenhæng med de fortsatte trafikale udfordringer forårsaget af anlægget af letbanen. Anlægsarbejderne er fortsat generende for handelslivet og må antages i et omfang at have betydning for deres omsætning.

Det opstilles pullerter til sikker afgrænsning af gaden og publikumsarealet. Opstribningen i gaden ændres ikke. Opstilling af pullerter samt eventuelle publikumsfremmende aktiviteter finansieres af det nævnte mindre forbrug. Tilladelse til øget udeservering vil gives på baggrund af caféers selvstændige ansøgning herom. Handelsforeningen har givet udtryk for at de er positive overfor initiativet.

## Strategisk ramme

Projektet understøtter kommunens strategier: Vision for Kongens Lyngby Centrum, den kommende Udviklingsplan for Kongens Lyngby samt "Sammen om et bæredygtigt Lyngby-Taarbæk. Bæredygtighedsstrategi 2020-2050". Strategierne understøttes ved at skabe et levende og varieret byrum, der understøtter grøn mobilitet.

## Videre proces

Såfremt det politisk besluttes åbne op for udeservering, som foreslået i sagen vil forvaltningen orientere caféer m.v. om muligheden for udvidet udeservering. Indsatsen forudsættes gennemført i samarbejde med Handelsforeningen.

## Økonomi

Der er indtil videre anvendt 391.548,78 kr. ud af anlægsbevillingen på 550.000 kr. Der forventes yderligere forbrug i 2023 på ca. 50.000 kr. til trafiktællinger. Disse tællinger udføres tilsvarende tællingerne før forsøget og underforsøget. Derved muliggøres et samlet billede af byrumsforsøgets påvirkning af trafikken.

På baggrund af ovenstående forventes der derfor et mindreforbrug på ca. 100.000 kr. der jf. ovenfor foreslås anvendt til igen i sommeren 2023, 2024 og 2025 at etablere mulighed for øget udeservering.

## **Beslutningskompetence**

Økonomiudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Anbefalet.

## **Bilag**

Samlede resultater

Supplerende interview med Carsten Bak

Præsentation - overordnede resultater

Tabelrapport - cyklister og gående

Tabelrapport - interview med butikker

Interviews af centrale aktører i handelslivet

Aktiviteter - Lyngby Hovedgade sommer 2022

## **Punkt 15: Kommende sager**

00.22.00-A00-11-21

### **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:

- Skolevejsprojekter 2023 - Anlægsbevilling og prioritering af projekter
- Natur-, bygge- og anlægsprojekter samt vedligeholdelsesopgaver 2022
- Langs Hegnet 30 - Nyt enfamiliehus delvis indenfor skovbyggelinje
- Nyt Ringnet - første udkast til busnet 2025
- Forslag til lokalplan 300 for udbygning af Engelsborgskolen offentlig fremlæggelse
- S. Willumsens Vej - håndtering af trafikudfordringer
- Differentiering af grundgebyr for affald i forhold til boligtyper
- Forslag til lokalplan 287 for Tracéet Midt med tilhørende miljørapport

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Orientering givet.

## Punkt 16: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

### Sagsfremstilling

#### 1. Orientering om letbanen

Forvaltningen orienterer mundtligt om de seneste henvendelser om letbanen og spørgsmål, der har været besvaret på det seneste "åbent hus-møder".

#### 2. Fondsmidler til opgradering af hovedindgangene til UNESCO verdensarven, parforcejagtlandskabet

Med afsæt i det tværkommunale parforce-fællesskab har Naturstyrelsen fået tildelt fondsmidler pålydende 14,5 mio. kr. fra A.P. Møllerfonden til opgradering af hovedindgangene til UNESCO verdensarven, parforcejagtlandskaberne i Nordsjælland. Fondspengene er specifikt øremærket fysiske løsninger ved hovedindgangene. I Lyngby-Taarbæk Kommune drejer det sig om Fortunen, Hjortekær og Springforbi.

Herudover er Klampenborg Port også udpeget til hovedindgang, men er vurderet uden behov for byggeprojekter. Indgangene ved Kongeport og Trepile Port medregnes som mindre indgange, hvor der alene skal tilbydes information.

Projektet løber i 2023 og 2024, ejes og udføres af Naturstyrelsen og etableres på styrelsens arealer. Naturstyrelsen har det fulde juridiske -og økonomiske ansvar over for A.P. Møllerfonden. Parforce-styregruppen bliver projektets styregruppe, men fungerer kun vejledende. Naturstyrelsen har alene beslutningsretten.

Forvaltningen er i dialog med Naturstyrelsen om projektet i forhold til de myndighedsopgaver, der knytter sig til løsningerne på de tre lokationer.

#### 3. Afslag på at nedlægge den private fællesvej Hollandsvej 7A og 7B

Ejerne af den private fællesvej Hollandsvej 7A og B ansøgte i juni 2022 om at nedlægge vejen som privat fællesvej. Vejejer ønskede at nedlægge vejarealet som privat fællesvej på grund af en ansøgning om en matrikulær sammenlægning af ejendommene Hollandsvej 7A og 7B.

På baggrund af partshøringsbemærkninger fra Ejerforeningen Hollandsvej 5A – 5E, som vejberettigede, har forvaltningen foretaget den pligtsmæssige afvejning af vejejerens ønske om at nedlægge vejarealet som privat fællesvej over for de vejberettigedes ønske om at opretholde vejen som privat fællesvej.

Dette har ført til, at forvaltningen den 31. januar 2023 har truffet afgørelse om vejens opretholdelse som privat fællesvej, idet det er vurderingen, at en nedlæggelse som privat fællesvej vil betyde, at ejerforeningen ikke vil have mulighed for at udnytte bagvedliggende haver og vil få store problemer med hensyn til levering af varer fra lastbiler, der ikke kan ske fra den primære vejadgang. Opretholdelsen af vejen som privat fællesvej ændrer ikke ved muligheden for udnyttelse af adgangen til eller udnyttelsen af Hollandsvej 7A og 7B ved en eventuel matrikulær sammenlægning af de to ejendomme

#### 4. Miljøtilsynsberetning på virksomheder og dyrehold 2022

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

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

Ifølge tilsynsbekendtgørelsen er der krav om, at kommunen hvert år skal føre tilsyn med mindst 40% af de godkendelsespligtige virksomheder i kommunen. Kommunen har i 2022 udført tilsyn på 4 virksomheder med miljøgodkendelse, hvilket svarer til 50 % af virksomhederne med miljøgodkendelse. Kommunen opfylder dermed kravet for miljøgodkendte virksomheder.

For øvrige virksomheder og husdyrbrug med krav om regelmæssigt tilsyn skal der føres tilsyn med mindst 25% af disse virksomheder/husdyrbrug om året. Kommunen planlagde at udføre tilsyn med 14 virksomheder i 2022, men da en af virksomhederne lukkede i december 2022 blev der kun udført tilsyn på 13 virksomheder, hvilket svarer til 24%. Kommunen planlægger at udføre tilsyn med flere virksomheder i 2023, for at være sikker på at nå minimumsfrekvensen.

Kommunen har i 2022 meddelt 1 indskærpelse af vilkår i miljøgodkendelse og 8 indskærpelser og 1 politianmeldelse i forbindelse med miljøtilsyn.

I årets løb er der brugt rigtig meget tid på klagesager på ikke tilsynspligtige aktiviteter. Det er især klager over støj fra byggepladser, kunstgræsbaner, renovering og vedligehold af lokalbanen samt klager over støj fra varelevering.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 18. april 2023

Orientering givet.

## **Punkt 17: Underskrift af protokol**

00.01.00-A00-10-22

### **Sagsfremstilling**

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.

### **Beslutning**

Godkendt.