

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 09-06-2021

Mødedato Onsdag d. 09. juni 2021 kl. 16:00

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Optagelse af Private Fællesveje (Beslutning).....	4
1. budgetopfølgning (Beslutning).....	9
Implementering af budgetaftalen 2021-24 - 1. status (Orientering).....	12
Budget 2022-25 Budgetbehov på Teknik- og Miljøudvalgets område (Beslutning).....	14
Lyngby Idrætsby - Forskrift vedrørende visse udendørs aktiviteter (Beslutning).....	16
Kongens Lyngby Centrum - Program for parallelopdrag (Beslutning).....	21
Ny Østlig Ringvej/Lynetteholmen - Trafikale konsekvenser (Beslutning).....	27
Lundtoftegårdsvej - Undersøgelse af mulighed for afsætningspladser ved Letbane stop Lundtofte (E	31
Råden over vej - vurdering af ordning med bigbags og fast praksis med 3 ugers tilladelser til contai	34
Borger- og virksomhedsinddragelse om kollektiv trafik (Beslutning).....	37
Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand (Beslutning).....	42
VVM-proces for Klimatilpasning af Lyngby Centrum (Beslutning).....	44
Fastsættelse af serviceniveau via samfundsøkonomiske beregninger - Klimasikring af Lyngby Cent	46
Offentlige tilgængelige elladestandere - principper for konkurrenceudsættelse (Beslutning).....	48
Anlægsbevilling til biodiversitet (Beslutning).....	52
Lokalplanforslag 299 for Raadvad (Beslutning).....	55
Lystoftevej 1-13 samt Kulsviervej 65-73 - større ombygning jf. tilsagn fra Landsbyggefonden (Besl	58
Exmoor Stalden - Udvidelse (Beslutning).....	61
Frederiksdalsvej 360 - Udvidelse af terrasse Hotel Signatur (Beslutning).....	65
Anmodningssag om mulighed for støjmålinger langs Helsingørmotorvejen.....	68
Kommende sager.....	69
Meddelelser.....	70

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Godkendt.

Punkt 2: Optagelse af Private Fællesveje (Beslutning)

05.02.02-P20-1-21

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede i november 2020 en række kriterier for at optage private fællesveje til kommuneveje. Alle private fællesveje i kommunen er analyseret og vurderet individuelt ud fra de vedtagne kriterier og den lovgivningsmæssige ramme. Der fremlægges med denne sag forslag til, hvilke private fællesveje, som kan optages. Der træffes med denne sag ligeledes beslutning om, hvornår vejene overdrages til kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der indledes en proces for de private fællesveje, der er oplistet i bilag 1, med henblik på optagelse som kommuneveje,
2. de budgetmæssige konsekvenser af optagelse af 60,3 km vej udgør 13,6 mio. kr. årligt, hvilket er en reduktion på 6,3 mio. kr. i forhold til det reserverede budget, og dette indarbejdes på anlæg og drift, jf. tabellen i økonomiafsnittet,
3. der træffes beslutning om vejene overtages i 2. kvartal 2023,
4. indtægtskravet til påbudsarbejder på private fællesveje reduceres med 0,137 mio. kr. årligt.

Sagsfremstilling

Det har været et generelt politisk ønske om i større grad at muliggøre optagelse af de private fællesveje som kommuneveje med henblik på, over tid, at højne og ensarte kvaliteten af vejnettet i kommunen.

Dette førte til, at Kommunalbestyrelsen på sit møde den 26. november 2020 besluttede at fortage en generel praksisændring med henblik på at kunne optage private fællesveje som kommuneveje. I forbindelse med praksisændringen vedtog Kommunalbestyrelsen en række kriterier, der kan lægges til grund for en beslutning om at optage en privat fællesvej som kommunevej.

Forvaltningen har gennemført en analyse af alle private fællesveje ved hjælp af eksternt rådgiver LE34. Endvidere har forvaltningen bedt Vejdirektoratet udtale sig vedrørende lovforklningsspørgsmål, således at kommunen kunne afsøge lovens videst mulige rammer for optagelse og dermed medtage det maksimale antal veje, som kan optages. Forvaltningens indstilling om optagelse indeholder de veje, som forvaltningen mener kan optaget i henhold til gældende lov.

Vejdirektoratet har tydeligt tilkendegivet, at det er Kommunalbestyrelsen, der har kompetencen til at optage veje som kommuneveje, og at et optag skal begrundes i trafikale hensyn, og at kommunen ikke må tilgodese privatøkonomiske interesser i forbindelse med optaget bilag 2. Denne rådgivning og juridiske fortolkning har forvaltningen inddraget i analyse bilag 3.

Resultatet af analysen

Kommunalbestyrelsen har kompetencen til at beslutte, hvilke veje der skal være kommuneveje, når dette beslutes ud fra et samlet trafikalt hensyn. Der skal med andre ord, være sammenhæng mellem den trafik, der er på vejen, og beslutningen om at optage vejen som kommunevej. Kommunen har anlagt det synspunkt, at veje, der falder under de vedtagne kriterier, formodes at have en trafik, der kan lægges til grund forud for en optagelse.

Rådgivningen fra LE34 har peget på en række veje, som de anbefaler at optage. Hertil har forvaltningen vurderet den enkelte vej, med dens kendskab til særlige trafikale problematikker. Forvaltningen har med dens lokalkendskab kunne kvalificere rådgivers udpegningsgrundlag.

Forvaltningens indstilling indeholder de veje, som på nuværende tidspunkt inden for lovens rammer vurderes at kunne optages ud fra en samlet trafikalt vurdering. Resultatet af forvaltningens analyse i samarbejde med LE34 har resulteret i, at ca.

60,3 km privat fællesveje indstilles til optagelse, og ca. 38,5 km private fællesveje ændrer ikke status. Vurderingen for hver enkelt vej fremgår af bilag 1, illustreret i bilag 4 og simplificeret i bilag 5.

De veje der ikke vurderes til at kunne optages vil til stadighed være under observation. Det er et lovkrav, at kommunen minimum hvert 5. år gennemgår de private fællesveje. Hvis der sker ændringer i trafikmønsteret, eller hvis der er andre årsager, som gør at en vej bør optages, vil vejen blive indstillet hertil. Tillige vil en sag om optagelse kunne rejses, såfremt at grundejere eller vejere på en privat fællesvej henvender sig til kommunen om dette.

Vejene, der ikke med denne sag er indstillet til optagelse som kommunevej, tilbydes en vedligeholdelsesordning, som besluttet af kommunalbestyrelsen på dens møde den 28. maj 2020. Denne ordnings indhold og procedure for tilmelding og udmeldelse forventes at blive fremlagt ved en senere sag. Ordningen forventes at kunne tilmeldes samtidig med at veje, som optages med denne sag, overgår til at være kommuneveje.

På Kommunalbestyrelsens møde den 29. maj 2019 blev det besluttet ikke at tilbyde en fremtidig vintertjeneste, da det i vinteren 2018-2019 viste sig, at med det gældende lovgrundlag ikke var muligt at udforme en operationel og gennemskuelig ordning til vinterbekæmpelse.

Proces for optagelsen

Optagelse af private fællesveje er en forvaltningsretlig beslutning, som har hjemmel i vejlovens § 15.

Kommunen kan i forbindelse med optagelsen ikke stille krav om, at grundejerne skal istandsætte vejen som samlet arbejde forud for optagelsen. Kommunen er i perioden frem til optagelsen, dog stadig vejmyndighed og kan påbyde vejen vedligeholdt, hvis den ikke lever op til privatvejslovens krav om at være i god og forsvarlig stand jf. lovens § 44.

Inden der træffes en afgørelse om optagelse, skal der ske en partshøring af vejens ejer og personer, der har en selvstændig og individuel interesse i optagelsen. I de tilfælde, hvor der er én eller flere private ejere af vejen, skal disse partshøres forud for afgørelsen. I tilfælde, hvor kommunen ejer vejen, er der ikke behov for høring. Høringsperioden forløber henover sommeren 2021, og vil derfor blive fastsat til 12 uger, så der kan træffes en afgørelse i efteråret 2021.

Set i lyset af at der vil være en række af den nuværende private fællesveje, som for nuværende har indgået kontraktuelle forpligtigelser med entreprenører og det skal være muligt at komme ud af disse uden tab for den enkelte grundejerforening, vil det være hensigtsmæssigt, at overtagelsen af de private fællesveje sættes til 2. kvartal 2023. Omvendt kan der være grundejerforeninger eller grundejere, som ikke har etableret en ordning, og dermed kunne ønske en hurtigere optagelse af vejen. Ved at fastsætte optagelsen af vejene til 2. kvartal 2023 giver det forvaltningen mulighed for at oparbejde det fornødne beredskab, så man kan løfte opgaven med henholdsvis vedligeholdelse og vinterbekæmpelse på de ny kommuneveje.

I forbindelse med optagelsen vil der være flere veje, som skal udskilles i matriklen, for at berigtige de matrikulære forhold. Dette arbejde har ikke betydning for kommunens forvaltning af vejene. Processen med at udskille vejene i matriklen, vil blive fremlagt i en senere sag. Processen forventes at løbe de kommende 2-3 år grundet lang sagsbehandlingstid i Geodatastyrelsen.

Konsekvenser for borgeren

På de veje, der bliver optaget, vil konsekvensen af optagelsen som kommunevej være, at de ikke længere skal stå for vedligeholdelsen af disse. Det er fortsat grundejerne, der grænser op til et fortov på en kommunevej, der er forpligtiget til at renholde og vintervedligeholde dette. Kommunen overtager ansvaret for at vedligeholde og vintervedligeholde kørebanearealet.

Der vil være veje, hvor en optagelse af den private fællesvej får indflydelse på den bebyggelsesprocent, som er tilknyttet ejendommen. Det vil sige bebyggelsesprocenten, hvis ejendommen ikke er fuldt ud udnyttet, kan blive påvirket. Dette skyldes, at der kan være tale om, at den private fællesvej indgår i ejendommens grundareal. Forvaltningen vil i disse tilfælde sikre, at den nuværende bebyggelsesprocent opretholdes, således at en eventuel uudnyttet byggeret bevares efter optagelse af den del af den private fællesvej, som udgør en del af ejendommen. Dermed vil der ikke være borgere, som lider tab ved optagelsen af den private fællesvej.

På de veje, der ikke optages som kommuneveje, vil konsekvensen være, at vejen fortsat har status som en privat fællesvej med de grundejerforpligtigelser, der følger. Altså renholdelse, vedligeholdelse og vinterbekæmpelse af kørebanearealet samt fortovet.

Alle borgere på de nuværende private fællesveje vil blive orienteret om, hvilke rettigheder og forpligtigelser de fremadrettet har. Alt afhængigt af hvilke status deres vejs vil have fremover.

Kommunen kan efter overtagelse sikre, at kommunevejene har den stand, som kommunen ønsker. Man kan, hvis det ønskes, hæve standen for vejene, hvilket ikke er muligt for kommunen som vejmyndighed på en privat fællesvej.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Kommunalbestyrelsen har i Budget 2021-2024 afsat budget til arbejdet med at optage de private fællesveje til kommuneveje i 2021-2022, og varigt budget fra 2023 og frem. Kommunalbestyrelsen besluttede at sikre et budget, så der var mulighed for, at samtlige private fællesveje kunne optages som kommuneveje. Eftersom der optages 60,3 km vej er den kommunale merudgift ikke så stor som forudsat i Budget 2021-2024. Det samlede budget udvides med 13,6 mio. kr. årligt fra 2023 og frem, og 12,8 mio. kr. til de forberedende arbejder til optagelse af vejene (implementering af Kommunalbestyrelsens beslutning).

Overskrift	Udvalg / Aktivitets- område	2021	2022	2023	2024	2025	2026	i alt
Implementeringsbudget på drift	TMU / Vej og Park		6.500					6.500
Implementeringsbudget på anlæg	ØK / Anlæg	2.064	700	3.561				6.325
Implementeringsbudget i alt		2.064	7.200	3.561				12.825
Renhold, vinterbekæmpelse mv. ved 60,3 km vej	TMU / Vej og Park			7.815	9.145	9.145	9.145	35.250
slidlag, fortove, vejbrønde ved 60,3 km vej	ØK / Anlæg			4.480	4.480	4.480	4.480	17.919
Varig udgift på drift og anlæg				13.625	13.625	13.625	13.625	53.169

(Årets P/L-niveau, t. kr.)

Budgettet afsat til optagelse af private fællesveje og indførelse af en ny vedligeholdelsesordning udgør 12,8 mio. kr. i 2021 og 2022. Budgettet forslå anvendt til: vejsyn af de veje der optages (genopretningsbehov), matrikulær berigtigelse, optagelsesprojektet (landmålere, advokater), myndighedsprocesser (høring af borgere, afgørelser, klagehåndtering), etablering af servicestandarder (driftsopgaver og vedligeholdelse), udbudsprocesser, projektledelse og øvrig klargøring til drift.

Af styringsmæssige årsager indstilles det at budgettet samles på anlæg. Forvaltningen forventer at fremlægge en bevillingssag, der vil redegøre for økonomien i "Implementeringsprojektet".

Det indstilles, at der anvendes 0,5 mio. kr. af implementeringsbudgettet på drift til, at kompensere aktivitetsområdet Vej og Park idet der er modtaget færre indtægter fra grundejerne i den opsagte ordning i 2019 og 2020 end budgetteret. Således disponeres der 0,5 mio. kr. af implementeringsbudgettet og der overføres 6,0 mio. kr. fra drift til anlæg.

Budgettet afsat til drift og vedligehold af de private fællesveje der optages til kommuneveje er på 20,0 mio. kr. årligt fra 2023, og frem. Dette budget er afsat for at sikre, at der er budget til at alle private fællesveje kan optages som kommuneveje. Budgettet på anlæg er afsat til slidlag, fortove, vejbrønde, udgifterne hertil. Budgettet på drift anvendes til renhold, vejrabatter, vinterbekæmpelse, brøndsugning og faste udgifter til gadebelysning, maskiner, personale. De budgetterede udgifter på drift og anlæg, undtaget de faste udgifter på drift, varierer med den længde vej der optages. Idet budgettet er baseret på en forudsætning om optagelse af 94 km vej og der faktisk kan optages 60,3 km veje, kan det afsatte budget justeres. Der er herefter et årligt behov for 13,6 mio. kr., hvoraf 4,5 mio. kr. på anlæg og 9,1 mio. kr. på drift.

I budgettet er der en indtægtsbevilling til administrationsgebyr ved påbud på private fællesveje på 0,2 mio. kr. årligt. Ved optagelse af 60,3 km privat fællesvej reduceres muligheden for at indhente indtægterne tilsvarende. Det indstilles derfor at budgettet justeres ned proportionalt med den reducerede vejlængde, os således reduceres indtægtskravet med 0,137 mio. kr. til -0,077 mio. kr.

Budgettet er afsat baseret på en forudsætning om, at vejene skal overtages 1. januar 2023. Det er ikke hensigtsmæssigt at overtage vejene midt i en vintersæson, som vil være konsekvensen ved overtagelsen den 1. januar 2023. Det anbefales derfor at de 60,3 km vej overtages i 2. kvartal 2023.

I praksis forventes det at alle opgaver, undtaget vinterbekæmpelsen, vil være på et niveau som et "normalt år". Det skal forstås således at opgaver i relation til vedligehold og drift af veje først påbegyndes når vinteren er overstået. Vinterbekæmpelsen i 2023 er reduceret idet kommunen kun vil have ansvar for 2 af årets 5 vintermåneder. Budgettet til vintertjeneste er således reduceret fra 2,2 mio. kr. til 0,9 mio. kr. i 2023. Samlet set giver dette et reduceret budget på 7,5 mio. kr. i 2023 og efterfølgende 6,2 mio. kr. årligt.

Sagen indeholder ikke budgetmæssige konsekvenser for driften af en ny vejvedligeholdelsesordning for de resterende private fællesveje. Det lovgivningsmæssige udgangspunkt for en ny ordning er, at deltagerne skal betale i forhold til de faktiske udgifter der er på den konkrete vejstrækning og de tilknyttede administrative udgifter. De budgetmæssige konsekvenser kan først indarbejdes når ordningens omfang er kendt. Det må dog forventes, at der vil være en tidsforskydning mellem udgifter og indtægter, idet kommunen skal afholde udgifter før disse kan opkræves.

Nedenstående tabel viser de budgetmæssige ændringer, som er beskrevet ovenfor.

Overskrift	Udvalg / Aktivitets- område	2022	2023	2024	2025	Sum	Varig?
Implementeringsbudget fra drift	TMU / Vej og	-6.000				-6.000	Nej

	Park						
Implementeringsbudget til anlæg	ØK / Anlæg	6.000				6.000	Nej
Varig reduktion af budget på anlæg	ØK / Anlæg		-2.475	-2.475	-2.475	-7.425	Ja
Varig reduktion af budget på drift	TMU / Vej og Park		-3.855	-3.855	-3.855	-11.565	Ja
Reduceret vintertjeneste i 2023	TMU / Vej og Park		-1.331			-1.331	Nej
Bortfald af indtægtsbevilling ang. administrationsgebyr ved påbud	TMU / Trafik	137	137	137	137	548	Ja
I alt (kassen)		137	-7.524	-6.193	-6.193	-19.773	

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

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1-4) Anbefalet.

Bilag

Bilag 1 Liste over veje med begrundelse for indstilling

Bilag 2 Vejdirektoratets udtalelse vedr. §15

Bilag 3 notat om Vejdirektoratets udtalelse § 15

Bilag 4 Kortbilag over der indstilles til optagelse og veje der ikke indstilles til optagelse

Bilag 5. Simplificeret liste over veje der optages, delvist optages og ikke optages.

Optagelse af private fællesveje som kommunevej

Punkt 3: 1. budgetopfølgning (Beslutning)

00.30.14-A00-1-21

Resume

Teknik- og Miljøudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 1. budgetopfølgning for 2021 på udvalgets område. Resultatet af Teknik- og Miljøudvalgets område indgår i den samlede 1. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 17. juni og Kommunalbestyrelsen den 24. juni 2021. Der forventes et samlet mindreforbrug på 8,8 mio. kr. på serviceområdet. Heri indgår et forventet merforbrug på 0,2 mio. kr., som kan henføres til COVID-19, og resultatet eksklusiv COVID-19 er således et samlet mindreforbrug på ca. 9,0 mio. kr.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 1. budgetopfølgning 2021 på Teknik- og Miljøudvalgets område godkendes.

Sagsfremstilling

I denne sag følges der op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget og der forventes et samlet mindreforbrug på 8,8 mio. kr. på udvalgets område. I det samlede forventede regnskab er der indarbejdet forventede nettomerudgifter på 0,2 mio. kr. som følge af COVID-19 i 2020.

I lyset af de store overførsler fra 2020, og da der allerede har været begrænsninger på aktiviteten 1. kvartal af 2021 på grund af COVID-19, er det usikkert, om det vil være muligt at bruge både budgetterne i 2021 og det overførte mindreforbrug, eller om nogle af aktiviteterne vil strække sig ind i 2022.

Skønnet for det forventede regnskab for året på baggrund af 3 måneders forbrug er derfor behæftet med usikkerhed.

Bemærkninger vedrørende COVID-19

Samlet er der indarbejdet forventede merudgifter for 2021 på 0,2 mio. kr. på Teknik- og Miljøudvalgets område. Der vil blive fremlagt et samlet forslag til udmøntning af eventuel statslig kompensation for merudgifter som følge af COVID-19 i 2021 på de enkelte udvalg, når der er landet en aftale herom mellem Regeringen og KL. Det samlede forventede merforbrug på 0,2 mio. kr. som følge af COVID-19 vedrører nedenstående aktivitetsområde:

På aktivitetsområdet Trafik forventes mindreindtægter (merforbrug) på 0,2 mio. kr. som følge af faldende indtægter på parkeringsområdet som følge af færre pålagte parkeringsafgifter.

Regeringen, KL og Danske Regioner den 16. juni 2020 indgik aftale om, at trafikskaberne (Movia) får fuld kompensation for merudgifter og indtægtstab som følge af COVID-19 i hele 2020. KL og regeringen har aftalt at videreføre den nuværende kompensationsordning for trafikskaberne. Det betyder, at der også i 2021 vil være en direkte kompensation til trafikskaberne for merudgifter/mindreindtægter relateret til Corona. I første omgang indenfor en afsat pulje men en aftale om, at økonomien drøftes, hvis ikke pengene rækker.

Omstændighederne omkring COVID-19 er fortsat en del af driften i 2021. Der har været direkte mer- og mindreudgifter, som er lette at opgøre, men der er også indirekte mer- og mindreudgifter som er vanskelige at opgøre, og det kan på en række områder være svært at identificere den præcise grænse mellem COVID-19 udgifter og udgifter ved 'almindelig drift'. I opgørelsen indgår primært de direkte mer- og mindreudgifter som følge af COVID-19.

Service

Der rammestyres på servicerammen, og udvalget skal således skabe balance på udvalgets serviceramme via modgående initiativer.

Der forventes et samlet mindreforbrug på 8,8 mio. kr. på Teknik- og Miljøudvalget område.

1.000 kr. i 2020 p/1	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Forventet afvigelse	Heraf COVID-19 Udgifter
Vej og Park	60.896	60.896	0	0
Trafik	53.261	44.961	-8.300	200
Klima, Miljø og Natur	18.562	18.062	-500	0
I alt	132.719	123.919	-8.800	200

[tilrettet 10. juni]

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

Vej og Park

Der forventes samlet set balance på aktivitetsområdet. Det forventede mer- og mindreforbrug under Arealdrift kan henføres til mindreforbrug på driftsområdet Vinterdrift på 3,0 mio. kr. og modsvares dels af et merforbrug på Private fællesveje på 0,5 mio. kr. og dels et merforbrug på Fælles formål på 2,5 mio. kr. Det forventede merforbrug på Fælles formål forudsætter at mindreforbruget på Vinterdrift realiseres, hvilket først vides hen på slutningen af året. Merforbruget på Fælles formål er alene et udtryk for, at et potentielt mindreforbrug på vinteren kan disponeres til midler under Fælles formål, for at imødekomme investeringer til maskinpark og den igangværende transformation i Arealdrift, jf. Kommunalbestyrelsens møde d. 17. december 2020.

Der er lavet en række ændringer til budgetopfølgningen for Arealdrift som følge af programmet for det nye Arealdrift. Det medfører en forenkling af budgetstrukturen, således budgetopfølgningen afspejler Arealdrift organisatorisk.

Der gennemføres en udgiftsneutral budgetnedskrivning af udgifts- og indtægtsbudgettet i overensstemmelse med den allerede besluttede styringsmodel på området ligeledes behandlet på Kommunalbestyrelsens møde d. 17. december 2020.

Trafik

Det forventede mindreforbrug på 8,3 mio. kr. er hovedsageligt et udtryk for en forskydning på 7,0 mio. kr. vedrørende busomlægninger mv. i forbindelse med Letbaneprojektet, som nu først forventes i 2024. Hertil kommer et mindreforbrug på den generelle busdrift på 2,2 mio. kr. Omvendt forventes merudgifter på 0,5 mio. kr. til Flexturordningen, samt nettomindreindtægter (merudgift) på parkeringsområdet på ca. 0,4 mio. kr.

Klima, miljø og natur

Der forventes et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. Historisk har der været forskydninger på en række af projekterne, og i lyset af nedlukningen som følge af COVID-19, er det særdeles usikkert, om det er muligt, at gennemføre alle aktiviteterne i den

sidste 2/3 af 2021. Der forventes derfor, at der kommer et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. på tværs af projekterne.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i 1. budgetopfølgning'.

Resultatet af Teknik- og Miljøudvalgets område indgår i den samlede 1. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 17. juni og Kommunalbestyrelsen den 24. juni 2021.

Lovgrundlag

Den kommunale styrelseslov og 'Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune'.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser fremgår af bilaget '1. budgetopfølgning'.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Godkendt.

Fejl i tabel er tilrettet i sagen.

Bilag

1. budgetopfølgning

Punkt 4: Implementering af budgetaftalen 2021-24 - 1. status (Orientering)

00.30.00-S55-2-21

Resume

Økonomiudvalget har den 19. november 2020 godkendt en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24, og at der i den to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger. Med denne sag fremlægges forvaltningens status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget har den 19. november 2020 godkendt forvaltningens forslag til en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24. I planen er der angivet en tidsplan for den politisk behandling af aftalepunkterne (bilag). Det blev i den forbindelse ligeledes godkendt, at der i den to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger.

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

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

Fem indsatser er dog udskudt til senere behandling end oprindeligt planlagt (markeret med rød). Heraf er tre udskudt som følge af COVID-19. Det drejer sig om udviklingsprojektet på et plejecenter, udmøntningen af puljen til analyser med henblik på omstillinger samt Hovedudvalgets drøftelse af personalegoder med Økonomiudvalget. Derudover er indsatsen vedrørende salg af bygning til fortsat privat drift af mindre dagtilbud forsinket, ligesom indsatsen vedrørende kystsikring er forsinket, idet udmøntningen afventer en ansøgning om eksterne puljemidler. Sager om de fem indsatser forventes forelagt hhv. i juni eller 2. halvår 2021.

Derudover er implementeringen af fire indsatser forsinket eller ændret væsentligt i forhold til de oprindelige forudsætninger ved budgetaftalen 2021-24 (markeret med gul). Det drejer sig om omstillingsinitiativer på specialundervisningsområdet samt anlægsinitiativerne om nye daginstitutioner, udvidelse af daginstitution på Nøjsomhedsvej samt ombygning af lokaler til Klub Kolle.

Lovgrundlag

Den kommunale styrelseslov.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 8. juni 2021

Taget til efterretning.

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

Kultur- og Fritidsudvalget, den 10. juni 2021

Taget til efterretning.

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

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Taget til efterretning.

Bilag

Procesplan ØK november 2020 om implementering af BA21

Status Budgetaftale 2021 - 010621

Punkt 5: Budget 2022-25 Budgetbehov på Teknik- og Miljøudvalgets område (Beslutning)

00.30.00-S55-1-21

Resume

Det følger af budgetprocessen for 2022-25, at forvaltningen opgør nødvendige drifts- og anlægsbehov til indarbejdelse i det administrative budgetforslag. Med denne sag fremsendes driftsbehov for Teknik- og Miljøudvalgets område med henblik på indarbejdelse i det administrative forslag til Budget 2022-25.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det opgjorte budgetbehov vedrørende drift på Teknik- og Miljøudvalgets område på 0,6 mio. kr. i 2022 og frem anbefales godkendt med henblik på indarbejdelse i det administrative forslag til Budget 2022-25.

Sagsfremstilling

Det følger af budgetprocessen for 2022-25, at forvaltningen opgør nødvendige drifts- og anlægsbehov til indarbejdelse i det administrative budgetforslag. De nødvendige budgetbehov vedrørende drift behandles i fagudvalgene med henblik på efterfølgende godkendelse af Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Som godkendt af Økonomiudvalget den 21. januar 2021 skal nødvendige budgetbehov have karakter af uomgængelige udgifter. Et udgiftsbehov vil som udgangspunkt kun blive løftet administrativt såfremt det falder ind under følgende definitioner:

- Nødvendigt behov – lovgivning
- Nødvendigt behov – akut genopretning
- Nødvendigt behov – opretholdelse af politisk besluttet serviceniveau

På Teknik- og Miljøudvalgets område er der opgjort et budgetbehov på 0,6 mio. kr. i 2022 og frem vedrørende opretholdelsen af serviceniveauet for myndighedsarbejde på spildevandsområdet. Der er fortsat stor byggeaktivitet i Lyngby-Taarbæk Kommune blandt borgere og virksomheder. For at fastholde mulighederne for at behandle sagerne på området indenfor en rimelig tid foreslås det, at en midlertidig bevillig vedrørende ansættelsen af en sagsbehandler fortsætter.

Budgetbehovet er her beskrevet nærmere (bilag).

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Ved godkendelse af budgetbehovet på Teknik- og Miljøudvalgets område indarbejdes følgende i Budgetforslag 2022-25.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsovråde	2021	2022	2023	2024	2025	Varig?
------------	------------------------------	------	------	------	------	------	--------

Opretholdelse af serviceniveau for myndighedsarbejde på spildevandsområdet	Klima, Miljø og Natur	0	600	600	600	600	Ja
I alt (kassen)		0	600	600	600	600	

(2022 P/L-niveau, 1.000 kr.)

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Godkendt.

Bilag

Driftsbehov - Opretholdelse af serviceniveau for myndighedsbehandling på spildevandsområdet

Punkt 6: Lyngby Idrætsby - Forskrift vedrørende visse udendørs aktiviteter (Beslutning)

09.35.00-K08-7-20

Resume

Kommunen har planer om at sælge Lyngby Stadion, som er en del af Lyngby Idrætsby. I forbindelse med et salg har Horten Advokatpartnerselskab anbefalet, at kommunen vedtager en forskrift for visse udendørs aktiviteter i hele Lyngby Idrætsby. Formålet med forskriften er at fastlægge støjbelastningen fra Lyngby Idrætsby før salget og vil gælde, uanset om arealet er kommunalt eller privat ejet. Forskriften er ét led i en samlet model for at håndtere støj ved nye boliger omkring Stadion.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forskrift vedrørende visse udendørs aktiviteter i Lyngby Idrætsby vedtages.

Sagsfremstilling

Det udendørs idrætsanlæg i Lyngby Idrætsby består af otte fodboldbaner (græs), tre kunstgræsbaner samt en opvisningsbane (græs) med tilskuertribuner også kaldet Lyngby Stadion. Derudover er der et atletikanlæg, et bueskydningsanlæg, 13 udendørs tennisbaner samt et parkanlæg (Badeparken).

Kommunen ønsker via et salg af Stadion at understøtte visionen for Lyngby Idrætsby, ved at skabe et sammenhængende, levende og attraktivt område for idræts- og fritidslivet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommunen ønsker desuden, at en eventuel kommende køber skal ombygge stadion til et lukket stadion, som bl.a. skal indeholde boliger og erhverv.

Brugen af Lyngby Idrætsby reguleres i dag af et lyd- og lysregulativ, som alene bestemmer, hvornår lyd- og lysanlæg må anvendes. Regulativet er fastsat af kommunen som ejer af Lyngby Idrætsby. Det er således ikke et myndighedsregulativ og vil ikke gælde for et privat opvisningsstadion i den nuværende form. Kommunen har udarbejdet regulativet i samarbejde med naboerne for at begrænse lyd- og lysgener fra Lyngby Idrætsby. Det nuværende regulativ er fra 2016.

Forvaltningen har i samarbejde med både tekniske og juridiske, eksterne rådgivere arbejdet med at finde en model for at håndtere støj ved en ny boligbebyggelse omkring Stadion. Advokatfirmaet Horten har anbefalet, at kommunen som myndighed med hjemmel i miljøaktivitetsbekendtgørelsen under miljøbeskyttelsesloven vedtager en forskrift, som del af den samlede model.

Forskriften indeholder retningslinjer for brugen af Idrætsbyen for på den måde at regulere støjgener fra idrætsaktiviteter. Idrætsaktiviteter kan give anledning til væsentlige støjgener. Forskriften vil gælde for hele Lyngby Idrætsby, uanset om dele af området er kommunalt eller privat ejet. Forskriften fastsætter retningslinjer for afviklingen af aktiviteter, herunder inden for hvilke tidsrum, der må være aktiviteter, ligesom der fastsættes et maksimum på professionelle fodboldkampe om året. Der fastsættes ikke krav til konkrete støjniveauer, da man f.eks. ikke kan regulere, hvor meget tilskuere må juble fra tribunen.

Lysgener er ikke omfattet af miljøbeskyttelsesloven og kan derfor ikke reguleres i en forskrift. Belysningsanlæg kan derimod reguleres gennem lokalplan og byggetilladelse. Kommunen kan dog ikke myndighedsmæssigt regulere tændingstider, som det sker i det nuværende, privatretlige regulativ fra 2016. Kommunen forventer på privatretligt grundlag at opretholde en regulering af tændingstider for lysanlæg i forhold til en kommende køber af Stadion.

Forvaltningen har i samarbejde med Horten udarbejdet vedlagte udkast til forskrift for Lyngby Idrætsby (bilag). Der er i lovgivningen ingen krav om, at forskriften sendes i høring før vedtagelse.

Udgangspunktet for forskriften er, at de nuværende udendørs idrætsaktiviteter i Lyngby Idrætsby kan fortsætte uændret.

Formålet med forskriften er at regulere støjgener fra:

1. Kampe på opvisningsbanen med tilskuere
2. Træning mv. inklusiv få tilskuere
3. Vedligeholdelse af boldbaner mm.

Forvaltningen har vurderet støjgenerne fra Idrætsbyen ud fra de nuværende udendørs idrætsaktiviteter inkl. vedligeholdelse og dermed taget udgangspunkt i kendte aktiviteter. Der er ikke med forskriften taget stilling til fremtidige aktiviteter, der kan generere støjgener.

Forvaltningen har ved ekstern arkitekt-rådgiver udarbejdet en skitse, herunder en 3D-model, som et eksempel på et muligt byggeri af et ombygget stadion med boliger og erhverv. Modelbyggeriet har dannet grundlag for støjberegninger for et nyt stadion. Modellen indeholder både boligfacader ind mod og væk fra opvisningsbanen samt friarealer på tagterrasser og "gårdrum" mellem tribuner og boliger.

Rambøll har for forvaltningen udført en række støjberegninger for det nuværende idrætsanlæg og for et fremtidigt, ombygget stadion. Rambølls beregninger er grundlaget for at fastsætte rammerne for aktivitetsniveauet i selve forskriften. Støjberegningerne er foretaget både på grundlag af eksisterende forhold og forventede, fremtidige forhold, hvor Rambøll i forhold til sidstnævnte har lagt en række forudsætninger til et nyt stadion til grund.

Reguleringsmæssige forudsætninger - kriterier for at vurdere støj

Miljøstyrelsen har i Vejledning fra Miljøstyrelsen, Ekstern støj fra virksomheder 5/1984 fastsat vejledende grænseværdier for støj, som forvaltningen skal tage udgangspunkt i, når støjgener vurderes. Miljøklagenævnet har i flere afgørelser bemærket, at støj fra f.eks. idrætsudøvelse ikke umiddelbart kan sammenlignes med virksomhedsstøj, hvorfor vejledningens grænseværdier ikke umiddelbart finder anvendelse på sådanne aktiviteter. Miljøstyrelsen har ikke fastsat grænseværdier specifikt for idrætsanlæg.

Rambøll har udarbejdet forslag til kriterier for at vurdere støj, der kan danne grundlag for kommunens vurdering af et acceptabelt støjniveau i forhold til aktiviteterne i Idrætsbyen.

Rambøll anbefaler, at forvaltningen tager udgangspunkt i en støjkriterieværdi på 55 dB ved træning på banerne, herunder opvisningsbanen. Kriterieværdien er fastsat ud fra den såkaldte "Kløvermarksrapport" fra 2007, som Rambøll har udarbejdet for Københavns Kommune. Ifølge Kløvermarksrapporten accepterer de fleste naboer til boldbaner et støjniveau fra boldspil på 50-55dB, også om aftenen og i weekenden, fordi støj fra idræt opleves forskelligt fra traditionel virksomhedsstøj.

Støjniveauet på 55dB er højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj, som forvaltningen normalt skal tage udgangspunkt i. Miljøstyrelsen har oplyst, at de ikke har forholdt sig til Kløvermarksrapportens foreslåede grænseværdier. Ifølge Rambøll har Kløvermarksrapporten dannet praksis for støjregulering af idrætsaktiviteter, og Kløvermarksrapporten har været anvendt af Miljøklagenævnet i flere sager om klager over støj fra idrætsanlæg.

Kløvermarksrapporten har også været anvendt af flere kommuner som grundlag for at vedtage lokalplaner, men det ses dog ikke, at brugen af Kløvermarksrapporten har været prøvet af relevante klagenævn i forbindelse med lokalplanlægning.

For fodboldkampe på opvisningsbanen og vedligeholdelse af boldbaner mm. anbefaler Rambøll, at forvaltningen anvender Miljøstyrelsens støjvejledning, Ekstern støj fra virksomheder 5/1984 ved vurdering af støj fra kampe og vedligeholdelse.

Støjbelastninger

Kampe på opvisningsbanen med tilskuere:

Rambøll har beregnet, at med et fyldt stadion (10.000 tilskuere) overskrides Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for henholdsvis de eksisterende boliger og nye boliger på Stadion.

Alligevel vurderer Rambøll, at støjbelastningen fra kampe er acceptable, blandt andet fordi fodboldkampe forekommer i begrænsede og veldefinerede tidsrum, ligesom tilskuerantallet ved de fleste fodboldkampe vil være lavere end stadionanlæggets fulde kapacitet. Rambøll peger samtidig på, at støjbelastningen fra fodboldkampe kan reduceres med en ombygning af stadion/nyt stadion, idet der i den forbindelse vil kunne stilles krav om støjskærme m.m.

Kommunalbestyrelsen har den 29. april 2021 besluttet, at der maksimalt må være 6.500 tilskuere på et nyt stadion. Det betyder alt andet lige, at støjdbredelse fra et nyt Stadion med 6.500 tilskuere vil være mindre end et nyt stadion med 10.000 tilskuere både i forhold til de eksisterende boliger og de nye boliger på stadion.

Der afvikles p.t. 20-25 fodboldkampe med tilskuere om året på Stadion i form af professionelle fodboldkampe primært i 1. division/Superligaen.

I forskriften er der vilkår om, at der højst må spilles 30 professionelle kampe om året på opvisningsbanen.

Desuden stilles vilkår om, at fodboldkampene på opvisningsstadion skal afholdes tidsrummet 09-24 alle dage.

Træning mv. inklusiv få tilskuere:

Ifølge Rambølls støjregninger er der mindre overskridelser af Rambølls støjkriterieværdi på 55dB ved de eksisterende boliger, hvis alle banerne bruges samtidig til fodboldtræning. Dog anvendes alle baner i dag ikke til fodboldtræning samtidig.

Der stilles i forskriften vilkår om, at det skal påses, at der ikke foregår fodboldtræning med udnyttelse af fuld kapacitet på alle træningsbaner samtidig, bortset fra afvikling af en til to begivenheder pr. år, eksempelvis større fodboldstævner. Desuden stilles vilkår om, hvornår banerne må benyttes. Aktiviteter skal afvikles mellem kl. 08-22 på hverdage (mandag til fredag) og mellem 08-18 lørdag-søndag. Desuden kan aktiviteter på tennisbanerne afvikles alle ugens dage mellem kl. 06-22.

Rambølls kriterieværdi på 55dB kan ikke overholdes på facaderne til de nye boliger på stadion. Det betyder, at de nye boliger placeres i et støjbelastet område.

Ifølge planlovens § 15a stk. 1 må der som udgangspunkt ikke etableres boliger i støjbelastede områder. Det er dog muligt, hvis der i en kommende lokalplan stilles krav om afskærmningsforanstaltninger, jf. planlovens § 15 stk. 2 nr. 13, 23 og 26, for boligerne. Kravene opstilles i forhold til, at området karakteriseres som et område med blandede by funktioner.

Rambøll anbefaler, at der stilles særlige krav om støjisolering af de nye boliger samt støjkrav til boligernes udendørsarealer. Det medfører blandt andet, at der skal anvendes særlige vinduesløsninger, kaldet "russervinduer". Dette krav kan ikke stilles med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven, men kan reguleres via planloven.

Vedligeholdelse af boldbaner m.m.:

Vedligeholdelse af idrætsanlægget består af græsslåning mm., som kan give anledning til støjgener.

I forskriften er der stillet vilkår om, at vedligeholdelse af banerne udføres inden for bestemte tidsintervaller og så vidt muligt efter kl. 7.00. Det sikrer ifølge Rambølls beregninger, at støj fra vedligeholdelse overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at forskriften regulerer støjgener fra de nuværende aktiviteter (kampe på opvisningsbanen, træning samt vedligeholdelse af banerne), så støjbelastningen samlet set er acceptabel både i forhold til eksisterende og eventuel ny beboelse.

Reguleringen er sket ud fra en afvejning af på den ene side at begrænse støjgener mest muligt og på den anden side at sikre et acceptabelt støjniveau og samtidig understøtte, at de nuværende aktiviteter i Lyngby Idrætsby, herunder aktiviteterne fra Lyngby Stadion, kan opretholdes.

Der er ikke med forskriften taget stilling til eventuelle fremtidige aktiviteter, der medfører støjgener. Der kan derfor være behov for revidering af forskriften på sigt.

Forskriften indgår som nævnt i en samlet model for at håndtere støj i forhold til at planlægge boliger i området omkring stadion. Der skal herudover i en kommende lokalplan fastsættes bestemmelser om støjafskærmning af fremtidige boliger, og det er en forudsætning, at Rambølls foreslåede kriterier for vurdering af støj fra såvel træningsaktiviteterne (55dB), og Rambølls foreslåede kriterier for de professionelle fodboldkampe anvendes både i forhold til forskriftens retningslinjer og som grundlag for bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger i en kommende lokalplan. Der henvises desuden til beskrivelse i punktet "Planlægningsgrundlag for Lyngby Stadion (Beslutning)" på Byplanudvalgets møde den 09. juni 2021.

Lovgrundlag

Idrætsanlæg er ikke omfattet af reglerne om miljøgodkendelse. Regulering af støjgener kan eksempelvis ske i form af påbud efter miljøbeskyttelsesloven §42 stk. 3, hvis kommunen modtager klager over støjgener fra Idrætsbyen.

Ifølge Horten kan kommunen også regulere støjgenerne ved at vedtage en forskrift for idrætsanlæg med hjemmel i miljøaktivitetsbekendtgørelsen §20 stk. 1. Miljøaktivitetsbekendtgørelsen er udstedt med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven.

Der er ingen krav om høring af forskriften før denne vedtages. Vedtagelse af forskriften kan ikke påklages til anden administrativ myndighed og kommunens afgørelser efter forskriften kan som udgangspunkt ikke påklages. Det skal dog bemærkes, at afgørelser vedrørende kommunalt ejet eller drevet anlæg kan indbringes for Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Kommunen er ikke bekendt med, at andre kommuner har reguleret støjen fra idrætsanlæg gennem en forskrift, men ses anvendt ved regulering af støj fra musikarrangementer.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Afstemning:

For: 5 (1 (F), 4 (C))

Imod: 2 (1 (Ø), 1 (A))

Herefter blev indstillingen godkendt.

Bilag

Forskrift for visse udendørs aktiviteter i Lyngby Idrætsby

Punkt 7: Kongens Lyngby Centrum - Program for parallelopdrag (Beslutning)

01.02.00-P20-6-19

Resume

Som led i udarbejdelsen af vision og udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum forelægges med sagen program for parallelopdrag om ideoplæg til selve udviklingsplanen. Dertil skal der tages stilling til bedømmelseskriterier, nedsættelse af et bedømmelsesudvalg samt proces med midtvejsworkshop og inddragelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. program for parallelopdrag om ideoplæg til udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum godkendes,
2. bedømmelseskriterier og nedsættelse af et bedømmelsesudvalg bestående af 5-7 repræsentanter fra kommunalbestyrelsen, 1 repræsentant fra Realdania og 2 fagdommere godkendes,
3. forslag til proces med midtvejsworkshop i december 2021 med bred inddragelse godkendes.

Sagsfremstilling

Baggrund

Kommunalbestyrelsen besluttede den 5. marts 2020 at igangsætte arbejdet med at udarbejde en vision og en udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum, og der blev afsat 5 mio. kr. til opgaven. Den 26. november 2020 godkendte Kommunalbestyrelsen, at fase 1, 2 og 3 frem mod en udviklingsplan blev sat i gang. Fase 1 er udarbejdelsen af en vision og fase 2 og 3 er forberedelsen og udarbejdelsen af tre faglige ideoplæg til en udviklingsplan for det fremtidige Kongens Lyngby Centrum.

På kommunalbestyrelsesmødet den 4. marts 2021 blev det godkendt at indgå økonomisk og fagligt samarbejde med Realdania om gennemførelse af et parallelopdrag med støtte fra Realdania på 1,8 mio. kr. På samme møde blev en justeret tids- og procesplan godkendt. Herefter er fastlæggelsen af en vision og et program for et parallelopdrag sket sideløbende, så vision og program kan vedtages inden sommerferien, og parallelopdraget kan udbydes med opstart oktober 2021. Politisk godkendelse af programmet forudsætter således, at visionen for Kongens Lyngby Centrum anbefales af Økonomiudvalget på møde den 17. juni 2021 og godkendes af Kommunalbestyrelsen på mødet den 24. juni 2021. Den reviderede vision, som fremlægges til vedtagelse er indarbejdet i programmet. Hvis der sker ændringer i visionen ifm. vedtagelsen, vil dette konsekvensrettes i programmet efterfølgende.

Visionen sætter en langsigtet retning for udviklingen af byen. Med denne sag fremlægges resultatet af fase 2 - forberedelsen af et parallelopdrag i form af et program og en proces til politisk vedtagelse. Formålet med parallelopdraget (fase 3) er at indhente faglige ideoplæg til en efterfølgende udviklingsplan (fase 4), der skal vise hvordan visionen for det fremtidige Kongens Lyngby Centrum kan realiseres.

Program for parallelopdraget - opgaven

I samarbejde med Realdania har forvaltningen med udgangspunkt i visionsprocessen udarbejdet et program for parallelopdraget, som beskriver den opgave tre teams henover efterår og vinter 2021-2022 skal arbejde med. Opgaven er bygget op om den vision, som fremlægges til vedtagelse i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen sideløbende med denne sag. Visionen er bygget op med en hovedvision og seks delvisioner, som i programmet for parallelopdraget indgår som seks strategiske temaer:

- Stærkt handelsliv og liv efter lukketid

- Fremkommelighed og tryghed i trafikken
- En grøn og bæredygtig by med oplevelser, natur og vand
- Udvikling med respekt for historien og krav om kvalitet
- Attraktive boliger i centrum
- Rum til fremtidens viden og udvikling

De tre teams skal komme med bud på en udviklingsstrategi for, hvordan potentialerne i de seks temaer kan realiseres overordnet for Kongens Lyngby Centrum og i sammenhæng med de overordnede strukturer, stiforbindelser og grønne korridorer mellem centrum, nabobydelene og de grønne kulturhistoriske omgivelser. Der er i programmet fokus på, hvordan den kommende udvikling tilpasses i en skala, der spiller sammen med det eksisterende byggeri ift. højde, facadelængde mv. Programmet lægger op til, at der arbejdes med boligformer, der er forenelige med den nuværende skole- og institutionskapacitet og at der ses på mulighederne for at indtænke en eventuelt kommende musikskole som en samlet funktion, der kan understøtte et levende Kongens Lyngby Centrum.

Herudover er der i programmet udvalgt 11 delområder, der skal arbejdes konkret med i omsætningen af de seks strategiske temaer til fysiske forhold. For hvert delområde skal der udarbejdes et idéoplæg, der viser hvilken rolle delområdet kan spille i en samlet udviklingsstrategi for Kongens Lyngby Centrum beskrevet gennem en overordnet plan, tekst, diagrammer og referencefotos. Der forventes ikke detaljerede projekttegninger for disse delområder.

For tre delområder skal der udarbejdes mere detaljerede og bearbejdede skitseforslag for udviklingen og indretningen med udgangspunkt i deres forslag til udviklingsstrategi. Det drejer sig om delområder, der har byrum i tilknytning til Letbanen ved Jernbaneplassen, Lyngby Torv og Klampenborgvej samt omkring Lyngby-Taarbæk Forsynings klimasikringsprojekt i Fæstningskanalen. Det forventes, at skitseforslagene viser områdets konkrete funktion, programmering og disponering bearbejdet arkitektonisk og tilpasset området tekniske forudsætninger. Skitseforslagene skal gøre det muligt på baggrund af parallelopdraget at tage politisk stilling til udvikling af egentlige projektforslag for disse byrum.

Som grundlag for programmet er der gennemført tre foranalyser, der er indarbejdet i programmet. En stedsanalyse, en analyse af placeringsmulighed for en P-konstruktion og en økonomisk analyse med vurdering af de markedsmæssige potentialer i Kongens Lyngby Centrum.

Stedsanalysen

I samarbejde med Realdania har forvaltningen fået udarbejdet en stedsanalyse, som har til formål at give et overblik over hvilke særlige kulturmiljøer og kvaliteter i Kongens Lyngby Centrum, der er vigtige at fastholde og styrke i den fremtidige udvikling (bilag). Erik Arkitekter har analyseret syv delområder i byen: A - Jernbaneplassen/Kastanievej/Lyngby Torv, B - Lyngby hovedgade, C – Klampenborgvej, D – Likørstrædet, E - Johannes Fogs Plads, F – Gasværksvej og G - Fæstningskanalen/Assistens Kirkegård. For hvert delområde er udpeget karakteristiske bygninger, som har betydning for kulturmiljøet. Analysens resultater indarbejdes som vigtige forudsætninger i beskrivelserne af delområderne i programmet til parallelopdraget og analysen vedlægges som bilag til programmet.

Analyse af p-konstruktion syd for Lyngby Torv

Ved ekstern rådgiver, COWI, har forvaltningen fået udarbejdet en forundersøgelse af placering af en p-konstruktion syd for Lyngby Torv (bilag). P-konstruktionen skal i henhold til tilkøbsaftale sikre en let og fremkommelig adgang til parkeringspladser for trafikken fra syd (Buddingevej og Engelsborgvej) og bidrage til en samlet forbedring af trafikforholdene i Kongens Lyngby Centrum. Fire lokationer er undersøgt: Kastanievej, Rådhusøjen, Jernbaneplassen og Lehwaldsvej. I forundersøgelsen er redegjort for omkostninger, effekter, fordele og ulemper ved de forskellige lokaliteter. I den videre proces inddrages spørgsmålet om placeringen af p-konstruktionen og foranalysens resultater i parallelopdraget, så det kan indgå i den overordnede udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum. De enkelte lokaliteter

tilbyder forskellige potentialer for byudvikling, og dette aspekt skal vægtes i forhold til omkostninger, effekter og øvrige faktorer.

Økonomisk analyse - markedsvurdering

I et samarbejde med Realdania er der herudover af RED gennemført en analyse af markedsmæssige vilkår for nye investeringer i udvalgte områder. Analyserne danner grundlag for beskrivelserne og opgaveformuleringen særligt for delområderne Gasværksvej, Kastanievej og Likørtræde og har til formål at sikre, at de udarbejdede ideoplæg vil være økonomisk realiserbare.

Proces og udvælgelse af tre teams via EU-udbud

Der skal udvælges tre arkitektteams til deltagelse i parallelopdraget. Dette vil pga. opgavens økonomiske størrelse ske via et i EU-udbud. Som beskrevet i sagen fra den 26. november 2020 honoreres hvert af de deltagende teams med 600.000 kr. Det vil efterfølgende være muligt at benytte et eller flere af de deltagende teams til udarbejdelsen af den egentlige udviklingsplan og/eller til nærmere skitsering af konkrete byrum i relation til letbanen uden yderligere udbud. De to eventuelle efterfølgende opgaver indskrives som optioner/del af rammeaftale i udbuddet.

Parallelopdraget med tre parallelt udarbejdede forslag bedømmes af et bedømmelsesudvalg, der udpeger en eller flere "vindere" ud fra på forhånd fastlagte bedømmelseskriterier. Der er ikke krav om, at der skal udpeges en vinder, og der kan arbejdes videre med både hele oplæg og/eller elementer fra et eller flere forslag i den efterfølgende udviklingsplan.

Bedømmelsesudvalg

Bedømmelsesudvalget sammensættes i udgangspunktet af politisk og fagligt udpegede medlemmer med stemmeret, i form af en repræsentant for Realdania og to arkitektfag dommere. Herudover bistår forvaltningen fagligt uden stemmeret. Bedømmelsesudvalgets bedømmelse forelægges Kommunalbestyrelsen ved parallelopdragets afslutning, og det er Kommunalbestyrelsen, der vedtager rammerne for udarbejdelsen af den efterfølgende udviklingsplan. Hvis der er ønske om det, kan hele Kommunalbestyrelsen deltage i workshops og præsentationer.

Det foreslås, at bedømmelsesudvalget nedsættes med følgende medlemmer med stemmeret ved valg af vinder/vindere:

- 5-7 politikere – repræsentanter for kommunalbestyrelsen
- 1 repræsentant for Realdania
- 2 fagdommere udpeget af Arkitektforeningen

Bedømmelsesudvalget har en rolle i opstart, midtvejs og ved afslutningen. Forvaltningen foreslår, at der nedsættes et bedømmelsesudvalg nu, men at sammensætningen af udvalget evt. justeres efter kommunalvalget, så det afspejler den til den tid siddende Kommunalbestyrelse.

Bedømmelseskriterier

På baggrund af præsentationen og det afleverede konkurrencemateriale foretages en bedømmelse af de tre forslag ud fra på forhånd fastlagte bedømmelseskriterier. Der vil blive lagt vægt på, at oplæggene opfylder konkurrenceprogrammets krav og ønsker og besvarelse af spørgsmålene i programmet. Der vil lægges særlig vægt på, at oplæggene rummer:

- overbevisende strategier og principper for, hvordan visionen for Kongens Lyngby Centrum omsættes til en konkret udviklingsplan.
- et forslag til en oversigtsplan, der i videst muligt omfang afspejler programmets temaer.
- overbevisende forslag til hvordan der skabes varieret by- og handelsliv i centrum
- overbevisende forslag til helhedsorienterede greb for afvikling af bil-, cykel- og gangtrafik samt parkering.
- overbevisende forslag til, hvordan de grønne og blå strukturer styrkes, synliggøres og integreres i centrum.
- overbevisende forslag til, hvordan der bygges nyt i respekt for historien og høje krav til kvalitet, tilpasset i skala, arkitektur, materialevalg etc.
- At forslagene fremstår både visionære og markedsmæssigt og økonomisk realiserbare for kommune og grundejere.

En eventuel vinder eller vindere udvælges på baggrund af en samlet bedømmelse af kvaliteten af de tre forslag og besvarelse af konkurrenceopgaven.

Udvælgelse af teams

Da der er tale om EU-udbud, sker udvælgelse af de tre teams ved en evaluering efter en på forhånd fastlagt evalueringsmodel med vægtning mellem tildelingskriterier, som fastlægges i samarbejde med juridiske rådgivere. Tilbuddene vil vægtes ud fra kvalitet ift. motivation, metodebeskrivelse, kompetencer og organisation samt timepriser ift. de eventuelle optioner/dele af rammeaftalen. Der lægges i udvælgelsen af teams vægt på, at det enkelte team er tværfagligt sammensat med de kompetencer, opgaven kræver:

- Viden om udviklingstendenser inden for udvikling af centrale byområder, der afspejler visionens temaer (eksempelvis butik- og byliv, bevægelse og brug af byrum, mobilitet og bæredygtighed mv.)
- Byudvikling og udviklingsplaner i eksisterende byområder
- Bevaring og kulturmiljøer
- Byrum, landskab og klimatilpasning
- Mobilitet (kollektiv transport, biler, cykler og fodgængere) samt parkering i centrale byområder.

Udvælgelsen af teams vil ske af en mindre gruppe bestående af forvaltningen og Realdania ud fra de fastlagte tildelingskriterier.

Proces for parallelopdraget med bred inddragelse midtvejs

EU-udbuddet annonceres, når programmet er politisk godkendt og efter planen med tilbudsfrist medio august og efterfølgende evaluering af tilbud og udvælgelse af teams. Dermed forventes det, at parallelopdraget kan opstartes primo oktober 2021.

Der har generelt været stor interesse for at deltage i forløbet om at fastlægge en vision og en udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum både i on-line borgerdialog (bilag), på informationsmødet med centrale aktører samt de bilaterale møder med større grundejere i Kongens Lyngby Centrum. På informationsmødet var der stor interesse for at deltage i det videre forløb. De bilaterale møder har givet en god dialog om den kommende vision og udviklingsplan og bidraget til beskrivelsen af delområderne i programmet. Forvaltningen foreslår, at der laves følgende nedslag i det kommende parallelopdrag:

- Opstartsmøde med de deltagende teams (oktober 2021). De deltagende teams møder bedømmelsesudvalget og forvaltningen og får en introduktion til kommunen, Kongens Lyngby Centrum og programmet samt en besigtigelse af området.

- Workshop 1 med offentlig dialog (december 2021). De deltagende teams giver deres bud på tendenser, der vil præge udviklingen i Kongens Lyngby Centrum de kommende år, analyser, foreløbige forslag til udviklingsstrategi for Kongens Lyngby Centrum og tilgang til delområder mv. Workshopen afvikles i to dele. En præsentation for bedømmelsesudvalg og forvaltning og en anden præsentation på et offentligt møde med dialog om de foreløbige forslag med borgere og interessenter. Formen afhænger af COVID19-situationen. Forvaltningen vil vende tilbage med en sag om den konkrete gennemførelse.
- Workshop 2 (januar 2022). Præsentation af bearbejdede ideoplæg for bedømmelsesudvalg og forvaltning med mulighed for at give bemærkninger og stille spørgsmål.
- Aflevering af endeligt forslag (februar 2022) med præsentation for bedømmelsesudvalg og forvaltning.
- Vurdering af forslagene (marts 2022). Gennemføres over fx to hele dage. Fagdommerne guider bedømmelsesudvalget gennem en systematisk vurdering af ideoplæggene.
- Offentliggørelse af resultatet af forslagene (forår 2022). Ideoplæggene udstilles sammen med bedømmelsesudvalgets faglige vurdering. Der kan afholdes temamøde eller byvandring. Forvaltningen vender tilbage med konkret forslag til formidling af resultatet.

Lovgrundlag

Ikke relevant

Økonomi

I sagen om proces for vision og udviklingsplan fra 26. november 2020 er der bevilget økonomi til fase 2 og 3 i processen frem mod en udviklingsplan for Kongen Lyngby Centrum i anlægsprogrammet ”Vision for Kgs. Lyngby”. Fase 2 og 3 er henholdsvis udarbejdelse af program for parallelopdrag og gennemførelse af parallelopdraget og dermed de to faser, der er i gang nu. Af de afsatte midler får hvert deltagende team 600.000 kr. for deltagelse i parallelopdraget. Herudover er der afsat 150.000 kr. til workshops og kommunikation i parallelopdraget og 150.000 kr. til fagdommere.

Forvaltningen vender tilbage med en uddybende sag om økonomien for den samlede proces i forbindelse med vision og udviklingsplan og kommende fysiske projekter i Kongens Lyngby Centrum.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Økonomiudvalget anbefaler pkt. 1-3.

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1-3.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler pkt. 1

Kultur- og Fritidsudvalget anbefaler pkt. 1.

Beslutning

Byplanudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1-3) Anbefalet.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 10. juni 2021

Ad 1) Anbefalet.

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

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1) Anbefalet.

Bilag

Oplæg på mødet - Program for parallelopdrag - Kgs. Lyngby Centrum

Kongens Lyngby - Program Parallelopdrag til politisk godkendelse

Kongens Lyngby - Stedsanalyse

Opsamling på ekstern dialog om vision

Samlede inputs om vision fra padlet april 2021

Samlede inputs på byrum fra Padlet

Høringssvar fra Lyngby Storcenter

Høringssvar fra FIL og DGI Storkøbenhavn ved. visionsplanerne for udvikling af Kgs. Lyngby

Høringssvar fra Bygningskultur Foreningen

Lyngby parkeringshus-4.0

Punkt 8: Ny Østlig Ringvej/Lynetteholmen - Trafikale konsekvenser (Beslutning)

05.00.00-G01-37-21

Resume

Regeringens forslag til investeringer i infrastruktur peger bl.a. på etablering af en Østlige Ringvej i Københavns Kommune, som et led i byudviklingen af Lynetteholmen. Den Østlige Ringvej betyder en ændring af trafikmønsteret især på Helsingørmotorvejen, Motorring 3 og Lyngby Omfartsvej. Denne sag fremlægges med henblik på at drøfte om kommunen skal foretage sig yderligere i forhold til konsekvenserne for Lyngby-Taarbæk Kommune af en Østlig Ringvej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det besluttes om der, på baggrund af konsekvenserne af en Østlig Ringvej, skal rettes politisk henvendelse til Transportministeren om overtagelse af Lyngby Omfartsvej.

Sagsfremstilling

Østlig Ringvej i Københavns Kommune har til formål at skabe en ny vej rundt om de centrale dele af København og er en del af Regeringens Infrastrukturplan 2035 – Danmark Fremad. En Østlig Ringvej ligger i forlængelse af Nordhavnstunnellen og skaber en forbindelse fra Nordhavn til Amager med henblik på at aflaste vejnettet for trafik og skabe ny tilgængelighed i Hovedstadsområdet.

Anlæg af en Østlig Ringvej vil medføre væsentlige ændringer i trafikmønsteret i og omkring København og vil således både påvirke trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune og borgeres rejsemuligheder. Samlet set vil en Østlig Ringvej medføre rejsetidsbesparelser på rejser til Amager og lufthavnen, men også mere trængsel og længere rejsetid til andre destinationer.

De væsentligste trafikale konsekvenser af en Østlig Ringvej vil være en betydelig forøget trafik ved sammenfletningen af Motorring 3 og Helsingørmotorvejen/Lyngby Omfartsvej og på Helsingørmotorvejen fra motorvejskryds Lyngby til Nordhavnsvej, det vil sige i Gentofte og Københavns Kommuner. Der vil være en mindre stigning af trafik på Lyngby Omfartsvej, og på den del af Helsingørmotorvejen, der ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune alt efter scenarie.

I Forundersøgelsen af en Østlig Ringvej er der beskrevet to hovedscenarier med forudsætninger om, at der gennemføres en trafiksanering for Indre By i København og der indføres brugerbetaling. Forskellen på de to hovedscenarier er, at ringvejen har to forskellige forløb på Amager - en korridor Øst og en korridor Vest.

Scenarie	Ændring i trafik i 2050 (i og lige omkring Lyngby-Taarbæk kommune)	Rejsetider for en pendler fra Lyngby (morgenmyldretiden)
Hovedscenarie korridor Øst	Lille stigning på den del af Helsingørmotorvejen, der ligger i Lyngby-Taarbæk kommune lige efter sammenfletningen med Motorring 3 og ingen ændring på Lyngby Omfartsvej.	Kortere rejsetid til Refshaleøen, Østlige Amager 6-14 min., lufthavnen og Dragør 2-5 min.
Med brugerbetaling og trafiksanering	Betydelig stigende trafik på strækninger lige uden for kommunegrænsen, særligt Motorring 3, Helsingørmotorvejen/Lyngbyvejen	Længere rejsetid til erhvervsområder ved Gladsaxe/Herlev, Indre 2-6 min.

(Gentofte) og ved sammenfletningen Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej.

Uændret rejsetid til Sydhavnen og Ørestaden

Det kan medføre udfordringer for afvikling af trafikken i Lyngby-Taarbæk kommune.

Hovedscenarie korridor Vest

Mindre stigning af trafik på Helsingørmotorvejen, nord for sammenfletningen med Motorring 3, ingen ændring på Lyngby Omfartsvej.

Kortere rejsetid til det Østlige og Nordøstlige Amager 6-14 min., og lufthavnen 2-5 min.

Med brugerbetaling og trafiksanering

Betydelig stigning af trafik på strækninger lige uden for kommunegrænsen, særligt Motorring 3 og ved sammenfletningen Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej.

Længere rejsetid til dele af Indre og Vestlig del af København, Sydhavnen samt til erhvervsområder ved Gladsaxe/Herlev 2-6 min.

Det kan medføre udfordringer for afvikling af trafikken i Lyngby-Taarbæk kommune.

Alternativ III

Betydelig stigning af trafik på Helsingørmotorvejen (i Lyngby-Taarbæk kommune), og ved sammenfletningen mellem Helsingørmotorvejen, Lyngby Omfartsvej og Motorring 3, syd for kommunegrænsen.

Kortere rejsetid til Refshaleøen op til 16 min, det Østlig Amager 6-14 min., lufthavnen 2-6 min.

Uden trafiksanering med brugerbetaling

Der vil være en mindre stigning af trafik på Lyngby Omfartsvej.

Det kan medføre udfordringer for afvikling af trafikken i Lyngby-Taarbæk kommune.

Alternativ IV

Betydelig stigning af trafik på Helsingørmotorvejen (i Lyngby-Taarbæk kommune), og ved sammenfletningen mellem Helsingørmotorvejen, Lyngby Omfartsvej og Motorring 3 syd for kommunegrænsen. Der vil være en mindre stigning af trafik på Lyngby Omfartsvej.

Kortere rejsetid til Refshaleøen op til 16 min., Østlige Amager 6-14 min., lufthavnen og Dragør 2-6 min.

Uden trafiksanering uden brugerbetaling

Det kan medføre udfordringer for afvikling af trafikken i Lyngby-Taarbæk kommune.

Rejsetiden til Nordhavnen, Herlev/Gladsaxe og Sydhavnen vil øges 2-6 min.

Hovedscenariet med korridor Øst vil medføre en stigende trafik på Helsingørmotorvejen, særligt den del syd for motorvejskrydset Lyngby og ind til Nordhavnsvej/Nordhavnstunnellen. Scenariet medfører ingen mertrafik på Lyngby Omfartsvej. Den nordlige del af Motorring 3, som beregnet får en øget trafikbelastning (+ 10.000 – 32.000 Årsdøgntrafik). Den øgede trafik skyldes hovedsageligt, at den nordlige del af Motorring 3 vil blive benyttet som

forbindelse fra den nordlige del af Hovedstadsområdet til at koble trafikken til og fra Østlig Ringvej. Motorring 3 og Amagermotorvejen vil derfor også blive aflastet på den sydlige del.

Hovedscenariet med korridor Vest vil især belaste Motorring 3 yderligere hele vejen fra sammenfletningen mellem Helsingørmotorvejen, Lyngby Omfartsvej og Motorring 3 til Amagermotorvejen. Der vil i mindre grad end i korridor Øst scenariet være belastning af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Lyngby Omfartsvej.

Alternativt scenarie (III) uden trafiksanering med brugerbetaling i korridor Øst giver en stigende trafik på Helsingørmotorvejen især i den sydlige del lige ved sammenfletningen med Motorring 3. Stigningen er beregnet til at være større end i begge hovedscenarier. Der vil være en mindre stigning af trafikken på Lyngby Omfartsvej. Der vil ske en aflastning af Motorring 3 hele vejen rundt fra Helsingørmotorvejens sammenfletning i Nord til Amagermotorvejen.

Alternativt Scenarie (IV) uden trafiksanering uden brugerbetaling i korridor Øst betyder, at en langt større trafikmængde vil benytte sig af den Østlige Ringvej end beregnet i de andre scenarier, da der uden brugerbetaling vil være en øget villighed til at bruge Østlig Ringvej. Det betyder, en forventet større trafikmængde på Helsingørmotorvejen også den del der ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune og ved sammenfletningen mellem Helsingørmotorvejen, Lyngby Omfartsvej og Motorring 3. Der vil være en lille stigning af trafikken på Lyngby Omfartsvej i kommunen. Dette scenarie, sammenlignet med de andre scenarier, forventes at have størst betydning for stigningen af trafik på den del af Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej, der ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hovedkonsekvenser

Det må derfor forventes, at støjforureningen øges mest i de to alternative scenarier på den del af Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej, der går gennem Lyngby-Taarbæk Kommune sammenlignet med de to hovedscenarier.

I hovedscenarierne vil der primært være stigende trafik ved sammenfletningen mellem Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej og dermed øget trængsel og støjforurening. Den øgede trængsel kan medføre flere udfordringer med afvikling af trafikken på det omkringliggende vejnet særligt i myldretiden.

Rejsetider

I hovedscenarierne vil en pendler fra Lyngby, der fx skal til det østlige Amager opleve at spare 6-14 min og 2-5 min til lufthavnen. Til Sydhavnen, dele af det vestlige og Indre København, vil det betyde 2-6 min længere rejsetid.

I de to alternative scenarier vil en pendler fra Lyngby, der skal til det Østlige Amager spare 6-14 min og 2-5 min. til lufthavnen.

Med afsæt i forundersøgelsen for en Østlig Ringvej foreslår forvaltningen, at konsekvenserne af en Østlig Ringvej drøftes ud fra de to hovedscenarier og de alternative scenarier, der er skitseret i forhold til den mest optimale løsning for kommunen (bilag).

Lyngby-Taarbæk Kommune har tidligere rettet henvendelse til transportministeren for at igangsætte en dialog med staten om at overtage Lyngby Omfartsvej. Dette arbejde bliver yderligere aktualiseret af, at en etablering af en Østlig Ringvej vil betyde, at Lyngby Omfartsvej vil få en endnu større regional og national betydning. Forvaltningen foreslår derfor, at der træffes beslutning om der skal rettes en fornyet politisk henvendelse til Transportministeren med henblik på fornyet dialog om statens overtagelse af Lyngby-Omfartsvej som statsvej.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Besluttet at der på baggrund af de trafikale konsekvenser af en Østlig Ringvej, skal rettes politisk henvendelse til Transportministeren om overtagelse af Lyngby Omfartsvej.

Bilag

Forundersøgelse af Østlig Ringvej

Punkt 9: Lundtoftegårdsvej - Undersøgelse af mulighed for afsætningspladser ved Letbane stop Lundtofte (Beslutning)

05.13.10-P16-4-21

Resume

I forbindelse med behandling af sag om scenarier for Lundtofte stationsforplads har Kommunalbestyrelsen på møde den 29. april 2021 anmodet om særskilt sag om parkering i området langs letbanens nordligste stop. Forvaltningen har undersøgt mulighed for anlæg af afsætningspladser langs Lundtoftegårdsvej og andre parkeringsmuligheder. Sagen forlægges med henblik på stillingtagen til, om der skal indarbejdes afsætningspladser på Lundtoftegårdsvej i forbindelse med projekt for ombygning af vejen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der anlægges tre afsætningspladser i sidehelle på Lundtoftegårdsvej syd for letbane stop Lundtofte.

Sagsfremstilling

På mødet den 29. april 2021 behandlede Kommunalbestyrelsen pkt. 8 "Scenarier for Lundtofte Stationsforplads". På mødet blev det godkendt, at forvaltningen skal arbejde videre med scenarie A (stationsforplads med gang- og opholdsarealer), idet forvaltningen fremlægger særskilt sag om parkering i området langs letbanens nordligste stop.

Forvaltningen undersøger i denne sag muligheder for afsætningspladser på Lundtoftegårdsvej i nærheden af letbane stop Lundtofte og beskriver eksisterende anlæg ved letbane stop Rævehøjvej (DTU). Forvaltningen undersøger endvidere hvilke parkeringsmuligheder der er i nærheden af letbanestop Lundtofte og om der umiddelbart er andre muligheder for parkering herunder hvilke planer DTU har om parkeringshuse jf. strategisk Campusplanen.

Skitseprojekt for ombygning af Lundtoftegårdsvej

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 6. februar 2020 under pkt. 25 behandlet og godkendt revideret skitseprojekt for ombygning af Lundtoftegårdsvej og frigivet anlægsbevilling til ombygning af strækningen mellem Rævehøjvej og Lundtoftevej.

Lundtoftegårdsvej er en overordnet trafikvej, som er af stor betydning for dels den generelle trafikafvikling i kommunen, dels trafikafvikling i forhold til byudvikling i Tracéet, udbygning af DTU i henhold til gældende lokalplan samt i forhold til DTU's "Strategisk Campusplan". Den ombyggede Lundtoftegårdsvej skal således kunne håndtere den fremtidige trafik under hensyn til trafiksikkerheden og fornuftig trafikafvikling. Den igangsatte byudvikling vil, jf. gennemførte beregninger med kommunens trafikmodel, betyde, at der i 2030 er ca. 12.000 køretøjer pr. døgn på Lundtoftegårdsvej.

Af hensyn til trafiksikkerheden er antallet af overkørsler til ejendommene langs Lundtoftegårdsvej begrænset. Adgangene er samlet i signalreguleret kryds der via interne veje giver adgang til ejendommene. Der etableres midterhelle på Lundtoftegårdsvej, der har til formål dels at adskille trafikretningerne, dels at muliggøre at der kan etableres støttepunkter til fodgængere og cyklister, der skal krydse Lundtoftegårdsvej, ligesom det muliggør etableringen af venstresvingbaner og beplantning i midten af vejen. Der etableres sideheller af hensyn til etablering af højresvingbaner. Cykelstierne langs Lundtoftegårdsvej skal fungere som supercykelstier, og er en del af Helsingørtruten (fra København til Helsingør).

Det forventes at ombygningen af Lundtoftegårdsvej påbegyndes 2022.

Undersøgelse af mulighed for afsætningspladser på Lundtoftegårdsvej ved Letbane stop Lundtofte
Anlæg af afsætningsbaner(parallelparkering) er som udgangspunkt tilladt langs veje i byområder med hastighedsgrænse op til 50 km/t. På trafikveje anbefales det af hensyn til trafiksikkerheden og trafikafviklingen, at parkeringsbehovet dækkes på separate parkeringsanlæg væk fra vejen, dog kan afsætningspladser anlægges langs trafikveje, hvor der er et stort parkeringsbehov, og hvor behovet ikke kan dækkes på separate parkeringsanlæg væk fra vejen. Forvaltningen kan anbefale, at afsætningsbaner placeres så tæt på målet som mulig, ellers er der risiko for, at de ikke anvendes efter hensigten, og at bilister i stedet alligevel afsætter passagerer ulovligt i f.eks. svingbaner og busstoppesteder.

I forhold til nuværende prognoser om påstiger til letbanen, forventer der ikke, at der kommer mange påstiger i bil til letbane stop Lundtofte. Disse prognoser er dog usikre, men forvaltningen vurderer, at tre afsætningspladser vil dække

behovet.

I forbindelse med ombygning af Lundtoftegårdsvej, anlægges sideheller i den østlige side af vejen, hvor det er muligt at anlægge afsætningspladser i (bilag). De er planlagt i en afstand af 170 m syd for og 120 m nord for letbane stop Lundtofte. Da sidehellerne ligger op mod cykelstien, som skal fungere som supercykelsti, skal der anlægges en fodgængerperron mellem afsætningsbane og cykelsti. Formålet med anlæg af fodgængerperron er dels at beskytte cyklister mod pludseligt åbnede bildøre og dels for at give fodgængerne et areal at træde ud på, så de ikke står direkte ud på cykelstien. Fodgængerperonnen skal anlægges i en bredde på 2 m og mindst 1,5 m bredde.

Der er ikke plads inden for eksisterende vejareal til anlæg af en fodgængerperron, det medfører at cykelsti og fortov forskydes 1 - 1,5 m mod øst ind på kommunens areal. Ved anlæg af 3 afsætningspladser medfører det, at der skal inddrages et areal på ca. 30 - 45 m² til vejareal. Ved anlæg af afsætningspladser syd for letbane stop Lundtofte fragår arealet kommunens ejendom CN1/CN2. Det forventes at der er plads til anlæg af afsætningspladser nord for, men dette skal koordineres med Lyngby-Taarbæk forsynings projekt for regnvandsbassin.

Begge afsætningspladser kan anlægges i den østlige side af vejen, således at fodgænger ikke skal krydse Lundtoftegårdsvej. Begge afsætningspladser kan kun tilgås fra syd. Der er ikke nem adgang for bilister fra nord, da de skal vende et sted eller foretage u-vending i kryds for at kunne benytte afsætningspladserne.

Fordelen ved afsætningspladsen syd for letbane stop Lundtofte er at fodgænger kan gå ad fortov direkte til stationen uden at skulle krydse veje, hvorimod fodgængerer fra afsætningsplads nord for stationen skal igennem signalreguleret kryds for at komme til Letbane stop.

På baggrund af gennemgangen anbefaler forvaltningen, at der anlægges tre afsætningspladser i sidehelle syd for letbane stop Lundtofte samt at de anlægges som midlertidige afsætningspladser indtil adgangsvej inkl. stationsforplads med parkering og afsætningsmuligheder er anlagt.

Mulighed for afsætning ved letbane stop Rævehøjvej (DTU)

På vestlige side af Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej er der i dag sideanlæg med busholdeplads og afsætningspladser, hvor det er muligt at skifte mellem bil og bus. I forbindelse med anlæg af letbane stop Rævehøjvej (DTU) bevares eksisterende busholdeplads og afsætningspladser, således at det fremadrettet er muligt at afsætte passager med skift til både bus og letbane. Det er dog kun muligt for bilister i sydgående retning på Helsingørmotorvejen (bilag).

I forbindelse med ombygning af Lundtoftegårdsvej anlægges ikke sideheller i nærheden af Letbane stop Rævehøjvej(DTU). Det er således ikke på samme måde muligt at anlægge afsætningspladser ved letbane stop Rævehøjvej.

Øvrige parkeringsmuligheder i området ved Lundtofte og DTU

Der er parkeringsmuligheder i Lundtofte og på DTU. Forvaltningen har dog ikke et samlet billede af parkeringsmuligheder disse steder og ej heller udnyttelsesgraden.

Forvaltning har, i forlængelse af parkeringsanalyse for Lyngby-Taarbæk Kommune, igangsat parkeringsundersøgelse for Lundtofte og Sorgenfri, der skal redegøre for den nuværende parkeringssituation. Analysen forventes færdig til august 2021 og resultatet vil indgå i den samlede parkeringsstrategi som forventes forlagt 1. kvartal 2022.

DTU har en række parkeringspladser til brug for ansatte og studerende (bilag). DTU har oplyst, at parkeringspladserne er offentlige tilgængelige. DTU har ingen data for udnyttelse af parkeringspladserne, men forventer en intensiv udnyttelse af de fleste parkeringspladser. I DTUs strategisk Campusplan er der vist en række nye parkeringshuse i periferien ved planlagte ankomstpunkter til Campus (bilag). Anlæg af disse parkeringshuse kræver lokalplan, og DTU har på nuværende tidspunkt ingen aktuelle planer om anlæg af parkeringshuse.

Lovgrundlag

Lundtoftegårdsvej er en offentlig vej. I henhold til vejlovens § 8 bestemmer vejmyndigheden, hvilke arbejder der skal udføres på de offentlige veje.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen har på mødet 6. februar 2020 frigivet anlægsbevilling på henholdsvis 28,825 mio. kr. og 8,6 mio. kr. til detailprojektering og ombygning af Lundtoftegårdsvej mellem Rævehøjvej og Lundtofteparken og mellem Lundtofteparken og Lundtoftevej.

Anlæg af 3 afsætningspladser udgør en mindre justering af projektet, og det forventes, at det kan rummes inden for det frigivet anlægsbevilling, forudsat at der træffes beslutning om det, så justeringen kan komme med i detailprojektering, som forventes påbegyndt i efteråret 2021.

Der skal inddrages et areal på 30-45 m² fra kommunens parceller CN1/CN2 til anlæg af afsætningspladserne. Det samlede areal af parcellerne CN1 og CN2 udgør 10.700 m², hvilket betyder at det fremtidige salg reduceres marginalt.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Anbefalet.

Bilag

Afsætningspladser letbane stop Lundtofte, Scenarie A (002) -

Rævehøjvej (002)

DTU Lyngby kort med parkeringspladser

Parkeringshuse i DTU Campusplan

Punkt 10: Råden over vej - vurdering af ordning med bigbags og fast praksis med 3 ugers tilladelser til container (Beslutning)

05.14.08-G01-1-21

Resume

I forlængelse af sag om råden over vej til opstilling af containere m.v som Teknik- og Miljøudvalget behandlede på mødet den 17. marts 2021, forelægges forvaltningens vurdering af ordning med anvendelse af bigbags og forslag til information om kommunens administrativ praksis i forbindelse med tilladelser til bigbags på vejareal. Endvidere forelægges forvaltningens anbefalinger til fast praksis om kortvarig containeropstilling, der som udgangspunkt kun gives for en tre ugers periode.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der informeres om

1. mulighed for at benytte bigbags,
2. at man som udgangspunkt kun kan få tilladelse til opstilling af container i en tre ugers periode.

Sagsfremstilling

Baggrund

På mødet den 17. marts 2021 i Teknik- og Miljøudvalget behandlede udvalget sag (pkt. 4) om tilladelse til råden over vej til opstilling af containere mv. i områder med parkeringsudfordringer. Udvalget besluttede, at tage redegørelsen for nuværende praksis til efterretning. Udvalget anmodede endvidere forvaltningen om at belyse en revideret ordning med overgang til brug af bigbags i tæt bebyggede områder samt fast praksis om kortvarig containeropstilling, der som udgangspunkt kun kan gives for en tre ugers periode.

Avendelse af bigbags på vejareal

Da forvaltningen jf. vej loven/privatvejsloven skal foretage en konkret trafikale vurdering af det ansøgte, kan forvaltningen ikke kræve, at der kun skal anvendes bigbags på vejareal i tættere bebygget område, men vil med information og dialog med ansøger finde bedste trafikale løsning. Forvaltningen forventer også ansøgninger om anvendelse af bigbags på vejareal uden for tættere bebyggede områder, og har derfor set på mulighed for anvendelse af bigbags generelt på kommunens vejnet.

Forvaltningen har indtil videre kun modtaget og behandlet en enkel ansøgning om placering af bigbags på vejareal, men har observeret bigbags stående på fortove og vejareal i kommunen uden afmærkning. Forvaltningen har talt med Gentofte og Helsingør kommuner om deres administrative praksis på området, de har heller ikke på nuværende tidspunkt megen erfaring med tilladelser til bigbags på vejareal. Der mangler således information til borgerne om mulighed for at benytte bigbags samt om administrativ praksis, herunder information om, at man skal ansøge om råden over vejareal til placering af bigbags.

For bigbags gælder det, som for containere, at det, i henhold til gældende lovgivning, kræver vejmyndighedens forudgående tilladelse til opstilling af disse på offentlig vej og private fællesveje. Vejmyndigheden kan endvidere kræve dem fjernet, såfremt de er opstillet uden tilladelse eller står til fare for trafikanterne.

Som udgangspunkt skal bigbags tilsvarende containere mv. placeres på egen grund, hvis dette ikke er muligt, kan der ansøges om at placere dem på vejareal. Forvaltningen skal i hver enkel ansøgning foretage en konkret trafikale vurdering af det ansøgte. I forbindelse med en trafikale vurdering skal der, som med ansøgning om container, ses på en række forhold ofte i dialog med ansøger. Forvaltningen skal vurdere, om almene, offentligtretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske

og trafikale hensyn, taler imod det ansøgte. Bigbags skal afmærkes i henhold til vejreglerne, da de ikke er udstyret med reflekser m.v som en godkendt container skal være forsynet med. Afmærkningen er af hensyn til trafikikkerheden for at undgå uheld med fodgænger, cyklister og bilister

Forvaltningen har vurderet fordel og ulemper ved anvendelse af bigbags:

Fordele ved at anvende bigbags:

- er mindre og mere fleksibel i forhold til placering på egen grund
- fylder mindre på vejareal

Ulemper ved at anvende bigbags:

- skal leveres/hente i lastbil med kran, og vil derfor også medføre lastbilkørsel, som skal vurderes i forhold til f.eks. skolevej
- skal kranes af/på lastbil, hvilket kan kræve fortov og cykelsti afspærret
- er ofte for bred til placering på fortov og skal derfor placeres på vejareal
- ved store affaldsmængder, kan mange bigbags fylde mere og tage længere tid at køre væk end én container

Det skal bemærkes, at det ikke er alt affald, der giver mening at køre væk i bigbags f.eks. større nedrivningsopgaver. Der er ligeledes noget byggeaffald, hvor der er krav om lukket container f.eks. asbest.

Forvaltningen anbefaler, at der informeres om muligheden for anvendes af bigbags i både tættere bebygget område, og andre området, da den er mindre og mere fleksibel i forhold til placering på egen ejendom. Der informeres endvidere om administrativ praksis, at det kræver vejmyndighedens tilladelse til placering på vejareal, og at bigbags skal afmærkes (bilag).

Fast praksis om kortvarig containeropstilling

I sagsfremstilling 17. marts 2021 pkt. 4 er der redegjort for at forvaltningen behandler årligt 300 ansøgninger om opstilling af containere og andet materiel. Der er informeret om, at tidsrummet for opstilling af containere forsøges begrænset, således at der ikke står fyldte eller tomme container og fylder op samt at, den gennemsnitlige periode, der gives tilladelse til opstilling af containere, er tre uger.

Forvaltningen vurderer, at ud af de 300 ansøgninger om opstilling af containere, er der ca. 50 tilladelser om året, hvor der er givet tilladelse til at have containeren placeret på vejareal i mere end tre uger. De fleste af disse får tilladelse til at have container stående i op til ½ år og det er ca. 5 - 10, der får tilladelse i længere tid. Det er ofte i forbindelse med større renoveringsopgaver og nyanlæg, at der er behov for placering af container på vejareal. Dette gælder også for kommunale opgaver med renovering af kommunens bygninger, samt ved vejarbejde.

Forvaltningen anbefaler, at der på kommunen hjemmeside informeres om, at som udgangspunkt kan man kun få tilladelse til opstilling af container i en tre ugers periode (bilag). Ved større arbejder (anlægsarbejder, byggeri og renovering med en varighed på mere end en måned) vil forvaltningen efter dialog med ansøger foretage en konkret vurdering om mulighed for at container kan stå i længere tid eller at der løbende sker en udskiftning af containerne. Alternativet vil være at ansøger vil fremsende fornyet ansøgning hver 3. uge, hvilket vil være administrativt tungt for bygherrene og kommunen at håndtere.

Lovgrundlag

Lov om offentlig vej §80 og Lov om private fællesveje §66 kræver det vejmyndighedens tilladelse at opstille container og andet materiel på fortov og vej

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1-2) Godkendt.

Bilag

Midlertidig opstilling af Bigbags - forslag til Information til kommunens hjemmeside

Information til hjemmeside - container på vejareal

Punkt 11: Borger- og virksomhedsinddragelse om kollektiv trafik (Beslutning)

13.05.00-G01-7-20

Resume

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

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lovgrundlag

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

Økonomi

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

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

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

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

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

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

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 17. marts 2021

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

Supplerende sagsfremstilling

I forlængelse af udvalgsbehandlingen den 17. marts 2021 har forvaltningen i samarbejde med Vidensbyen været i dialog med udvalgte virksomheder i kommunen for at få indtryk af virksomhedernes interesse for et fremtidigt samarbejde om Mobility Management. Forvaltningen har prioriteret at indhente en uforpligtende interesselkendegivelse fra store virksomheder, hvis medvirken vil kunne bidrage væsentligt til et mere bæredygtigt trafikmønster. Langt de fleste virksomheder er positive overfor et kommunalt initiativ i retning af Mobility Management, og synes det er et rigtig godt initiativ at arbejde med medarbejdernes transportvaner med henblik på at skabe en mere miljøvenlig transportkultur. Arbejdet anbefales at ske i årene 2022-23.

Erfaringer fra virksomheder i andre europæiske lande viser, at Mobility Management kan reducere medarbejdernes brug af egen bil til og fra arbejde med op til 25 procent samtidig med at antallet af sygedage hos medarbejderne reduceres.

I Moving People netværket i hovedstadsregionen viser undersøgelser, at andelen af pendlere i bil er faldet fra 50 til 48 procent over en to-årig periode blandt de virksomheder, som har iværksat ét eller flere tiltag for at fremme grøn transport, mens den i samme periode er steget fra 54 til 59 procent i de virksomheder, som ikke har iværksat mobilitetstiltag - og derved fulgt den generelle stigning af trafikken på vejene.

Kommuner som Ballerup og Gladsaxe har bla. oplevet gode erfaringer med Mobility Management og lokale mobilitetsnetværk. Siden oprettelsen af et mobilitetsnetværk i Ballerup Kommune i 2016 er deltagelsen vokset fra 6 til 17 deltagende virksomheder. De 17 virksomheder har tilsammen 17.000 ansatte, og mobilitetsnetværket er i dag ét blandt

flere kommunale netværk, som kommunen tillægger stor betydning både i forhold til kommunens erhvervsservice, udvikling af ny infrastruktur og erhvervsområdet Lautrupgård.

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

F, Ø og A stiller forslag om at vælge scenarie 3:

Afstemning:

For: 3 (1 (F), 1 (A), 1 (Ø))

Imod: 4 (C)

Anbefalet, at der arbejdes videre med scenarie 1 - Traditionel høring via kommunens hjemmeside.

Punkt 12: Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand (Beslutning)

13.02.00-P19-2-21

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning har opdateret Regulativ for vandforsyning. Regulativet skal godkendes af Kommunalbestyrelsen, jf. vandforsyningsloven. Regulativ for vandforsyning beskriver, hvorledes forholdet er for levering af vand mellem Forsyningsselskabet og forbrugeren.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby Taarbæk Forsynings Regulativ for vandforsyning godkendes.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning har udarbejdet forslag til ”Regulativ for vandforsyning, Lyngby-Taarbæk Forsyning 2021” jf. bilag 1. Regulativet beskriver forhold og forpligtelser mellem forbruger og forsyningsselskab. Det omhandler forsyning med vand, vandledninger, vandinstallationer, vandmålere og betaling. Ved godkendelsen får regulativet retsvirkning, bl.a. som grundlag for at udarbejde takstblad og opkrævning af anlægs- og driftsbidrag, gebyrer m.v. fra forbrugerne.

Regulativet vil erstatte det nuværende regulativ fra 2015, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen på møde den 21. maj 2015 pkt. 15.

Regulativet er udarbejdet med hjemmel i vandforsyningslovens § 55 og er i overensstemmelse med DANVA's og Danske Vandværkers branchevejledning fra 2020. Kommunalbestyrelsen skal, jf. Vandforsyningslovens § 55, stk. 2, godkende regulativet.

Opdatering af det gældende regulativ fra 2015 medfører nogle om formuleringer og præciseringer. Regulativet har følgende særlige præciseringer:

- Regler for sprinkleranlæg - Planlægning, gennemførelse og betaling af ændringer på sprinkleranlæg påhviler grundejeren.
- Anvendelse af byggevandmåler - Anvendes der ikke byggemåler kan forsyningen skønmæssigt fastsætte forbruget.
- Deklaration af jordledninger - Det påhviler ejer for egen regning at deklarerer en jordledning ved udstykning.
- Regler for ventiler ved vandmåler - Det påhviler ejer for egen regning at sikre, at afspærringsventiler omkring vandmåler er i en stand, så målerskift kan foregå.
- Ansvar for aflæsning af vandmåler - Selvom vandmåler er fjernaflæst, påhviler det forbrugeren jævnligt at aflæse vandmåleren for at imødegå unormalt højt vandforbrug.

Opdatering og præciseringer er sket på baggrund af praksis og erfaring på området, men har ingen væsentlig betydning på forholdet mellem Forsyningen og forbrugeren.

Regulativ for vandforsyning 2021 er godkendt af Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse på møde den 15. april 2021.

Lovgrundlag

Kommunalbestyrelsen godkender ”Regulativ for vandforsyning, Lyngby-Taarbæk Forsyning 2021” i medfør af § 55 i Vandforsyningsloven, lovbekendtgørelse nr. 1450 af 5. oktober 2020. Afgørelsen skal offentliggøres på kommunens

hjemmeside i fire uger. I denne periode vil afgørelsen kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Regulativet træder i kraft efter 4 ugers offentliggørelse med klagemulighed, med mindre regulativet påklages. Udvalget vil blive orienteret såfremt regulativet påklages.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Anbefalet.

Bilag

Regulativ for vandforsyning 2021

Punkt 13: VVM-proces for Klimatilpasning af Lyngby Centrum (Beslutning)

06.01.05-G01-8-14

Resume

Med denne sag orienteres udvalget om at VVM-processen sættes i gang på ansøgers grundlag, og det skal besluttes, hvorvidt der skal arrangeres et borgermøde i forbindelse med afgrænsning efter §23 i Miljøbeskyttelsesloven. Afgrænsningen definerer, hvilke temaer, bygherre skal belyse under VVM-processen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune afholder et borgermøde som led i at indhente offentlighedens input til afgrænsning efter §23 i Miljøbeskyttelsesloven, der definerer hvilke temaer der skal belyses under VVM-processen.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning har via NIRAS A/S anmodet om igangsætning af miljøvurderingsproces for anlægsprojektet "Klimatilpasning af det centrale Lyngby" og den efterfølgende drift af anlægget (bilag) jf. miljøvurderingslovens § 18 stk. 2 om, at projekter omfattet af loven, kan undergå VVM-proces på baggrund af bygherres ansøgning.

Projektet vurderes at være omfattet af Miljøvurderingslovens bilag 2 pkt:

- 10b – Anlægsarbejder i byzone
- 10g – dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand

For projekter på bilag 2 i miljøvurderingsloven gælder, at de skal screenes for eventuel pligt til at gennemføre en miljøvurdering af det konkrete projekt. Lyngby-Taarbæk Forsyning ønsker, at projektet skal undergå en miljøvurderingsproces uden forudgående screening, hvilket lovens §18 stk. 2 giver mulighed for.

Lyngby-Taarbæk Forsyning er bygherre for anlægsprojektet og vil varetage den efterfølgende drift af anlægget. Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt en tidsplan for den ønskede VVM-proces (bilag).

Ansøgningen indeholder de umiddelbare potentielle indvirkninger på miljøet inden for kategorierne: Natura 2000 og vandområder, Natur, Kulturarv og fredninger, Planforhold, Visuelle forhold, Støj og vibrationer, Trafik, Jord- og grundvandsforurening samt jordhåndtering, Grundvandssænkning og Befolkning og Menneskers sundhed. De potentielle indvirkninger på miljøet vil blive yderligere gennemgået i et kommende afgrænsningsnotat, der definerer, hvad der skal behandles i miljøkonsekvensvurderingen (VVM).

Som en del af VVM-processen skal der være en 1. offentlighedsfase, hvor der indkaldes idéer og forslag til projektet fra offentligheden til en miljøkonsekvensrapport. Det er ikke et krav at der afholdes borgerarrangementer i denne fase, men forvaltningen vurderer, at det vil være et godt input til processen. Da der blev lavet VVM i 2017 skete det sideløbende med lokalplanarbejdet, hvilket sikrede en god offentlighedsproces for miljøkonsekvensvurderingen (VVM).

Lovgrundlag

Bekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven).

Økonomi

Afholdelse af borgermøde vil kræve et egnet lokale og en simpel forplejning. Udgifterne afholdes af budgettet til Sektorplaner på aktivitetsområdet Klima, miljø og natur.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Godkendt.

Bilag

Ansøgning om VVM-proces

Tids og procesplan VVM

Kortbilag

Punkt 14: Fastsættelse af serviceniveau via samfundsøkonomiske beregninger - Klimasikring af Lyngby Centrum (Beslutning)

06.01.05-G01-8-14

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 8. april 2021 i forbindelse med behandling af projekt for ”Klimatilpasning af det centrale Lyngby”, at der skal udarbejdes en teknisk analyse af mulighederne for at forhøje serviceniveauerne i forhold til hvor ofte, der vil være spildevand udenfor spildevandssystemet. Med denne sag skal det besluttes, om der skal arbejdes videre med justering af serviceniveauet, hvor det er samfundsøkonomisk fordelagtigt. Desuden skal der tages stilling til, om det er Lyngby-Taarbæk Forsyning, som skal have kompetence til at foretage beregningerne af de eventuelle forhøjede serviceniveauer via Tillæg 6 til Spildevandsplanen.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at

1. der i det kommende spildevandsplantillæg for projektet, ”Klimatilpasning af det centrale Lyngby”, arbejdes videre med at identificere de specifikke lokationer, hvor det er samfundsøkonomisk fordelagtigt at etablere et forhøjet serviceniveau,
2. pålægge Lyngby-Taarbæk Forsyning at beregne samfundsøkonomisk optimale serviceniveauer efter serviceniveaubekendtgørelsen, via udkast til Tillæg 6 til gældende spildevandsplan, og at udkast til Tillæg 6 sendes i offentlig høring,
3. der ikke udarbejdes en miljørapport for Tillæg 6, der udelukkende omhandler en ændret administrativ opgavefordeling.

Sagsfremstilling

Forhøjet serviceniveau på udvalgte lokationer

Forsyningen har udarbejdet en teknisk analyse for muligheden for at forhøje serviceniveauet i projektet, ”Klimatilpasning af det centrale Lyngby”, som efterspurgt af Kommunalbestyrelsen den 8. april 2021. Forsyningen vurderer, at det ikke er relevant at opdimensionere alle tekniske elementer for hele projektområdet, men vil gerne se nærmere på udvalgte lokationer. Der er via en cost-benefit analyse udarbejdet af COWI i 2019 identificeret to områder, hvor der med fordel kan fastsættes et forhøjet serviceniveau for at reducere skadevoldende oversvømmelser. COWI's analyse beskriver ikke projektområde SYD. Området bør undersøges og resultatet indarbejdes i et spildevandsplantillæg. Ved at lægge arbejdet med serviceniveauer ind i processen omkring spildevandsplanstillægget sikres det, at der kan tages hånd om serviceniveaufastsættelsen i den bedst mulige kontekst, uden det forsinker tidsplanen for myndighedsprojektet, der pt. styres af VVM-processen.

Pålæg til Lyngby-Taarbæk Forsyningen efter Serviceneaubekendtgørelsen

Serviceniveauet i spildevandsplanen skal fastsættes i overensstemmelse med den samfundsøkonomiske metode, der er udlagt i serviceneaubekendtgørelsen, hvis niveauet er højere end en 5-års regnhændelse i separatkloakerede områder og en 10-års regnhændelse i fælleskloakerede områder. Den samfundsøkonomiske beregningsmetode er reguleret i bilag 1 til serviceneaubekendtgørelsen. Beregningen sker på baggrund af en risikokortlægning i de relevante vandoplande for at kortlægge skadesomkostningerne ved forskellige regnhændelser. Skadesomkostningerne holdes op imod mulige omkostningerne til løsningstiltag for at afgøre, hvilket serviceniveau, der giver den største samfundsøkonomiske gevinst.

Ifølge bekendtgørelsen kan kommunen varetage beregningerne jf. §3 eller pålægge spildevandsselskabet at varetage beregningerne jf. §4. En delegation til Lyngby-Taarbæk Forsyning skal indføres i spildevandsplanen, jf. spildevandsbekendtgørelsens § 6, nr. 2. Herefter kan spildevandsselskabet takstfinansiere sine udgifter til beregningen af forhøjet serviceniveau efter serviceneaubekendtgørelsen, da det bliver en opgave, som selskabet er forpligtet til at udføre – og dermed er der tale om nødvendige udgifter for spildevandsselskabet, jf. betalingslovens § 1, stk. 4.

Forvaltningen vurderer at Lyngby-Taarbæk Forsyning har bedre forudsætninger for både at finansiere og opbygge kompetencer omkring samfundsøkonomiske beregninger efter serviceniveaubekendtgørelsen end den kommunale forvaltning.

Tillæg 6 til spildevandsplanen

Tillæg 6 pålægger Lyngby-Taarbæk Forsyning at beregne forhøjet serviceniveau efter serviceniveaubekendtgørelsen. Indtil der udkommer en vejledning til serviceniveaubekendtgørelsen, eller vedtages en spildevandsplan, der tilsiger noget andet, vil det være aftalebaseret mellem forsyning og kommune i det enkelte projekt, om der skal gennemføres beregninger efter serviceniveaubekendtgørelsen. Der vil som regel skulle laves en indledende teknisk screening af behovet for at håndtere skadevoldende oversvømmelser, som aftalen kan baseres på.

Ingen miljørapport til Tillæg 6

Forvaltningen vurderer, at der ikke skal udarbejdes en miljørapport til Tillæg 6 efter miljøvurderingslovens § 10, da der udelukkende er tale om en ændret administrativ opgavefordeling, der ikke forventes at have potentiel påvirkning af miljøet, jf punkterne i miljøvurderingslovens bilag 3. Forvaltningen vurderer, at der ikke er berørte myndigheder, der skal høres, inden afgørelsen kan træffes.

Høring

Tillæg 6 sendes i otte ugers offentlig høring, og forventes fremlagt i august til endelig politisk behandling. Lyngby-Taarbæk Forsyning er blevet partshørt i forhold til Tillæg 6 og havde ingen bemærkninger, idet de ønsker at varetage beregningerne efter serviceniveaubekendtgørelsen.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse om fastsættelse af serviceniveau m.v. for håndtering af tag- og overfladevand nr. 2276, 2020, der trådte i kraft 1. januar 2021, (Serviceniveaubekendtgørelsen)

Bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, nr. 2292 af 30. december 2020 (Spildevandsbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven).

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1-3) Godkendt.

Bilag

Tekniske redegørelse om mulighederne for 3.0

Forslag til Tillæg 6 Pålæg til spildevandsselskabet om at beregne forhøjet serviceniveau efter serviceniveaubekendtgørelsen

Punkt 15: Offentlige tilgængelige elladestandere - principper for konkurrenceudsættelse (Beslutning)

05.09.00-A00-25-20

Resume

Økonomiudvalget godkendte den 27. februar 2020 mulige placeringer af offentligt tilgængelige elladestandere. Forvaltningen har gennemført en markedsdialog med udbydere af elladestandere. Der forelægges med denne sag forslag til principper for konkurrenceudsættelse med henblik på et efterfølgende udbud.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der igangsættes udbud af arealer til offentligt tilgængelige elladestandere ud fra følgende principper:

1. Ladestanderplaceringer stilles gratis til rådighed for leverandørerne.
2. Lokiteterne er Økonomiudvalgets beslutning af 27. februar 2020 med ny lokation i Virum nær Virumhallerne.
3. Udbud opdeles i separate delaftaler med hver 2-3 placeringer, baseret på beslutningen under punkt 2 om placering.
4. Der gives mulighed for at opstille op til fire destinationsladere på hver placering (fire p-pladser).
5. Der indføres en option i udbuddet på udbygning med flere eller stærkere ladestandere på lokationerne, skulle behovet opstå.
6. Der indføres 4 timers parkering i dagtimer (kl. 8-17) for placeringer med destinationsladere, og 1 times parkering ved hurtigladere.
7. Ladestandere skal være tilgængelige for alle, uden krav om abonnement - og opladning tilbydes til en konkurrenceudsat pris.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har efter Økonomiudvalgets beslutning 27. februar 2020 gennemført en dialog med interessenter og udbydere af ladeløsninger, med udgangspunkt i de anbefalede ladestanderplaceringer. Dialogen har ledt til en række præciseringer og forslag, som danner grundlag for forvaltningens anbefalinger i denne sag. Denne sag anbefaler udbud af et antal arealer til offentligt tilgængelige ladestandere i Lyngby-Taarbæk Kommune på offentlige p-pladser, samt principper som skal danne grund for udbuddet. Udbuddet forventes forberedt i løbet af sommeren 2021, så udbud kan finde sted i efteråret 2021.

Der er to formål med, at kommunen afsætter parkeringspladser til offentligt tilgængelige ladestandere. Det ene formål er, at tilbyde lademulighed for elbilejere, som ikke har lademulighed på deres bopæl (fx mindre ejer/andelsforeninger med begrænset p-område). Det andet formål er, at understøtte en overgang til mere klimavenlig bilisme, ved at tilbyde lademulighed ved centrale butiksnære/stationsnære/aktivitetsnære områder.

DTU og Dansk Elbil Alliance har udarbejdet en rapport i 2019, som estimerer, at der i 2030 vil være ca. 8.600 elbiler i Lyngby-Taarbæk kommune.

- Antal elbiler på egen grund vil udgøre 53%, svarende til ca. 4.600 elbiler.
- Antal elbiler ved ejendom vil udgøre 30%, svarende til ca. 2.600 elbiler.
- Antal på vej vil udgøre 17%, svarende til 1.500 elbiler.

Det er især de 17% elbiler på vej, som kommunen skal understøtte ved at stille arealer til rådighed for offentligt tilgængelige ladestandere, men også de stadig flere plug-in hybridbiler, som har behov for lejlighedsvis opladning.

Ladetyper

Der findes primært tre typer af ladere:

- Destinationsladere: 11-22 kW (AC), opladning tager typisk 4 timer
- Hurtigladere: 50-149 kW (DC & AC), opladning tager typisk 45 minutter
- Lynladere: 150-350 kW (DC), opladning tager typisk 15 minutter

Rene elbiler kan anvende alle tre former for ladere, mens hybridbiler typisk kun kan anvende destinationsladere.

Antal ladere pr. lokalitet

På mødet den 27. februar 2020 anbefalede Økonomiudvalget, at der arbejdes videre med en række lokaliteter (kortbilag), og at der disponeres med to pladser til ladning på hver lokalitet. Ladestanderudbydere anbefaler, at der opsættes minimum 4 ladestander pr. lokalitet (destinationsladere), da etableringsomkostningerne pr. ladestander vil være væsentligt lavere - og sikrer en fremtidig stigende efterspørgsel. Er der tale om hurtigladere, anbefales 1-2 standere pr. lokation. Hurtigladere er ca. 10 gange dyrere end destinationsladere at etablere pr. ladestander. Lynladere er ca. 50 gange dyrere at etablere, og bør forbeholdes motorvejsnære benzintanke at etablere. Forvaltningen foreslår, at disse anbefalinger følges.

Lokaliteter

I dialogen med interessenter og ladestanderudbydere har forvaltningen afdækket andre aktørers planer for opstilling af ladestander (kortbilag). Det er vigtigt, at de områder, kommunen konkurrenceudsætter, understøtter og supplerer de kommercielle aktørers udbudsplaner.

Dialogen med ladestanderudbydere har affødt, at forvaltningen anbefaler, at man flytter en af de foreslåede lokationer, på Virum Torv, da bilisterne her kun parkerer meget kort tid, og ladestanderne bliver meget dominerende i bybilledet. Forvaltningen anbefaler derfor, at der i stedet vælges en lokalitet ved Virumhallerne, hvor der er et kundegrundlag i hallens brugere, de nærliggende etageejendomme og i butikskunderne.

Forvaltningen anbefaler, at udbuddet på alle de foreslåede områder indeholder delaftaler på op til fire destinationsladere pr. lokalitet. For at undgå at skulle lave nyt udbud, hvis kommunen vurderer, at behovet af ladestander stiger, anbefaler forvaltningen, at der indføres en option i delaftalerne på, at kommune kan udvide arealet, så leverandøren kan udvide til f.eks. 6-8 ladestander på lokationerne. Skulle leverandøren ikke ønske at stille yderligere ladestander op, kan andre leverandører tilbydes adgang.

I nogle andre kommuner har man valgt at lade én udbyder opstille stort set alle ladestander, hvilket har skabt utilfredshed i branchen og blandt brugerne (f.eks. Frederiksberg, Gentofte og Gladsaxe). Forvaltningen anbefaler, at man i Lyngby-Taarbæk søger at få et mere blandet udvalg af ladestanderudbydere. Generelt er alle ladestanderudbydere enige om, at Lyngby-Taarbæk er et attraktivt område for dem. Det er dog ikke alle de udpegede lokationer, der er lige attraktive for ladestanderudbydere - f.eks. er lokationer i Lyngby bymidte meget attraktive, mens udbydere er tilbageholdende over for at skulle dække alle omkostninger ved at opstille ladestander i Taarbæk, da de frygter mindre omsætning dér. Forvaltningen anbefaler derfor, at udbuddet af ladestander opdeles i delaftaler, der hver består af 2-3 geografiske placeringer, hvor hver delaftale indeholder et mix af mere og mindre attraktive lokationer. En ladestanderudbyder kan kun få tildelt én delaftale. Dette er udbudsretligt muligt, så længe det gøres klart i udbudsbetingelserne.

Således sikres borgerne et mix af lademuligheder og en sund konkurrence og prissætning. Alle dialogpartnere er enige om, at ladestander skal være tilgængelige for alle, uden krav om abonnement - og opladning skal tilbydes til en

markedsdrevet pris - ligesom når man tanker benzin på en tankstation. I dag foregår det via, at man registrerer sig via udbyderens app. - branchen arbejder pt. på at skabe en mere fælles løsning.

Parkeringsrestriktioner

Det er centralt, at parkeringspladser med ladestandere er forbeholdt el- og hybridbiler. Dette kan ske med hjemmel i færdselslovens § 92. Det bedste ville være, hvis ladepladser kunne forbeholdes ladende elbiler, men det er der på nuværende tidspunkt ikke lovhjemmel til. Derfor er det hensigtsmæssigt at benytte tidsbegrænsning på pladser med ladestandere. Tidsbegrænsning fastsættes efter reglerne i færdselslovens § 92.

Med baggrund i markedsdialogen anbefaler forvaltningen, at tidsbegrænsningen fastsættes til 3-5 timer i dagtimerne kl. 8-17. Dermed kan elbilisterne nå at få en fornuftig opladning i dagtimerne, samtidig med at der sikres en vis rotation, og at pladserne ikke spærres en hel dag af elbiler, der ikke lader. Pladserne kan endvidere benyttes hele natten af beboere i området, som naturligvis ikke skal flytte bilen midt om natten. Dette initiativ er således ikke målrettet pendlere, som typisk parkerer en hel arbejdsdag.

I sagen til Økonomiudvalget fra februar 2020 er det besluttet, at hidtil gældende parkeringsrestriktioner på de pågældende lokaliteter fortsat vil være gældende.

Forvaltningen anbefaler, at udvalget vedtager særskilte parkeringsrestriktioner for de udbudte ladestandere: 4 timers parkering i dagtimer (kl. 8-17) for placeringer med destinationsladere, og 1 times parkering i tilfælde af, at ladestanderudbyderne ønsker at opstille hurtigladere.

Skiltning

Kommunen kan stille krav til offentlige ladestanderes udseende og størrelse, samt tilhørende skiltning. Der er et ønske fra ladestanderudbyderne, at det er tydeligt, hvem man oplader hos, og at de derfor anvender deres egne udseender og design på destinationen. Forvaltningen er enig i dette ønske, og dette anbefales også i forbindelse med skiltningen, da det skal være nemt for borgerne at finde deres foretrukne opladningsselskab - ligesom ved benzintanke. Henvvisningsskilte skal have et ensartet ikon - uanset selskab.

Gæsteprincippet

Operatøren er underlagt gæsteprincippet for ledninger, standere og evt skilte.

Finansiering

Omkostninger til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere afhænger af de konkrete omstændigheder, herunder: udendørs/indendørs, kabelføring, skiltning, afstribning, boksen, eltavler, evt. omformer (ved lynladere), evt. tilslutningsbidrag, projektering og entrepriser.

Opstilling og finansiering af ladestandere betragtes som erhvervsvirksomhed. Kommunen kan ikke uden lovhjemmel drive erhvervsvirksomhed. Kommunen kan således ikke finansiere og opstille ladestandere til brug for private, men alene til brug for el-biler, som kommunen anvender til varetagelse af kommunale opgaver. I nogle kommuner fremmes udrulningen af ladestandere ved, at kommunen står for fremføring af strøm samt gravearbejde. Dette er der ifølge Indenrigsministeriet dog ikke hjemmel til. Dette dokumenteres i Indenrigsministeriets udtalelse til Tønder Kommune d. 21. august 2020. [20.3.1. Om en kommunes mulighed for at etablere og drive el-ladestandere på offentlige arealer \(sim.dk\)](#)

På den baggrund vil vinderen af en delaftale skulle betale alle etableringsomkostninger i forbindelse med etablering af offentligt tilgængelige ladestandere.

Videre udbygning

Der må forventes en yderligere udbygning med ladestandere i kommunen i forbindelse med implementeringen af ladestanderbekendtgørelsen fra 2020, som stiller krav om etablering af ladestandere ved:

- 1) Bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser.
- 2) Større ombygning af bygninger med mere end 10 parkeringspladser.

3) Nybyggeri med mere end 10 parkeringspladser.

Ladestanderbekendtgørelsen er dog udstedt med hjemmel i byggeloven og ikke i vejloven, så den regulerer ikke ladestander på offentlige p-arealer.

Samtidig vil forvaltningen følge den landspolitiske udvikling, hvor der er stigende pres på at ændre kommunens hjemmel. I forbindelse med implementering af kommunens bæredygtighedsstrategi, og herunder dens mål om, at Lyngby-Taarbæk Kommune har en fossilfri transportsektor i 2050, vil forvaltningen komme med forslag til yderligere initiativer.

Forvaltningen har i forbindelse med denne sag også undersøgt, om kommunen har hjemmel til at stille sine ladestander til forvaltningens egne elbiler til rådighed for borgerne uden for normal arbejdstid. Det kan kommunen ikke med nuværende hjemmel, da det kan skabe konkurrenceforvridning, og vurderes i strid med, at kommunen ikke må drive erhvervsvirksomhed.

Kommunikation

Der vil blive lavet en særskilt kommunikations indsats i forbindelse med etableringen af ladestanderne, efter udbud af ladestanderplaceringer har været gennemført.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten [20.3.1. Om en kommunes mulighed for at etablere og drive el-ladestander på offentlige arealer \(sim.dk\)](#)

Bekendtgørelse nr. 181 af 05/03/2020 om forberedelse til og etablering af ladestander i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen).

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser. Det forudsættes, at omkostninger forbundet med etablering og opsætning af ladestander, skilte, afmærkning og lignende som udgangspunkt afholdes af leverandøren.

Kommunen er ikke forpligtet til at opkræve betaling for den pågældende råden over vejarealet.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1-7) Anbefalet, idet udvalget anser projektet som en 1. etape og ønsker status efter et år.

Dertil ønsker udvalget en intensiveret dialog med boligselskaber og andre private grundejere.

Bilag

Ladestanderkort

Punkt 16: Anlægsbevilling til biodiversitet (Beslutning)

04.01.11-G01-85-21

Resume

Med budgetaftalen 2021-2024, blev anlægsinitiativet øget biodiversitet prioriteret. Sagen omhandler identificering og planlægning af udførelsen af de seks aktiviteter, som skal øge biodiversiteten. Aktiviteterne vil medføre, at en række projekter og driftstilpasninger, der skal synliggøre øget biodiversitet overfor borgerne i 2021 samt en borgerrettet kommunikation om arbejdet med øget biodiversitet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de planlagte aktiviteter for at øge biodiversiteten godkendes, og der gives en anlægsbevilling på 2,1 mio. kr. på bevillingsprogrammet "øget biodiversitet og naturpleje" til indsatserne, som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb i perioden 2021-2024.

Sagsfremstilling

Med budgetaftale 2021-2024 blev anlægsinitiativet Øget biodiversitet prioriteret. Forvaltningen har nu identificeret seks aktiviteter, som kan igangsættes i 2021. Endvidere besluttede Kommunalbestyrelsen den 29. april 2021 (sag 10) en række bæredygtige initiativer i forbindelse med konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune". Det er fornuftigt at sikre en tæt kobling og synergi mellem disse to initiativer, der kan medføre en række synlige projekter og driftstilpasninger, der synliggør prioriteringen af øget biodiversitet overfor borgerne.

Erfaringer med øget biodiversitet

I de seneste år er der, i mindre skala, arbejdet at øge biodiversiteten på kommunale arealer. De omfatter de første erfaringer med ændrede strategier for driftsopgaver. Det gælder eksempelvis græsslåning af vejrabatter og vejmidter, hvor græsrabatter visse steder er ændret fra traditionel lavtslået græs til højt voksende med blomstrende vilde urter og græsser. Der er også erfaringer med mindre anlægsopgaver, hvor traditionelle græsrabatter er udskiftet til blomsterrabatter bestående af salttolerante staudebede. Både de højt voksende blomstrende græsrabatter og blomsterrabatter bidrager til en øget biodiversitet, især overfor insekter og sommerfugle. Borgere har bemærket tiltagene og kommet med positive reaktioner.

Initiativet "Øget biodiversitet" i budgetaftale 2021-2024

Med øget biodiversitet suppleres den igangværende indsats med nye driftsmetoder, driftsstrategier og projekter i løbet af 2021, hertil anlæg af ny natur på udvalgte egnede placeringer. Til planlægningen af arbejdet er der etableret et bruttokatalog over metoder og projekter, som spænder over forskellige områder, hvorpå biodiversiteten kan øges på kommunale arealer. Bruttokataloget er tænkt som et arbejdsredskab til tværfaglige drøftelser i forvaltningen, og det bliver løbende suppleret med ny viden om driftsmetoder og projektmuligheder.

Seks aktiviteter fra 2021-2024

De aktiviteter, som kan igangsættes i 2021 frem mod 2024, tager udgangspunkt i følgende initiativer

a) Omlægge til skånsom græsslåning

Græsplæner der slås ca. én gang om ugen i vækstperioden, bliver en "ørken" i biodiversitetsmæssig forstand. I disse områder bør de få blomstrende urter, der kan overleve de mange ganges klipning, prioriteres ved differentieret slåning. Det gælder, hvor større områder med blomstrende bellis eller andre blomstrende urter fredes i op til i op til tre uger. Alt efter hvad der ellers findes af urter i græsset, kan slåhøjden sættes forskelligt.

b) Etablere ekstensivt plejede arealer

Lysåben natur med naturgræs og blomstrende urter vedligeholdes ved at fjerne dødt græs og fjerne. Målet er at udpine jorden for kvælstof. Arealerne slås med udstyr, som så vidt muligt er skånsom for insektfaunaen. Der klippes typisk i sensommeren, således at det afklippede materiale kan blive liggende og smide frø, inden det samles og fjernes fra arealet. I vejrabatter vil slåningen typisk bestå af en forår slåning af de forreste ca. 80 cm i april/maj og derefter differentieret ren slåning i september.

c) Anvende afbrænding af græsarealer som ny driftsmetode

Afbrænding af græsarealer fjerner fœnen, og ved afbrænding fra marts til medio april skabes de optimale vilkår for fremspiring af blomstrende urter, da græsset bliver sat tilbage vækst og jorden blotlægges. Derudover er afbrænding med til at udpine jorden for kvælstof, således det er fosfor og CO₂ neutralt.

d) Assisteret såning langs vejarealer

Vilde planter har ikke længere spredningsvektorer, hvilket medfører, at de ikke vil indfinde sig trods evt. egnede vækstvilkår. Derfor vil det med assisteret ud såning langs vejarealer, i midterrabatter, i parker, på ekstensive arealer være muligt at hjælpe til med spredningen af plantearter, som vil være et vigtigt fødegrundlag for insekter og sommerfugle. Udgangspunktet vil naturligt være anvendelse af hjemmehørende arter og frø med rette genetik. Assisteret ud såning foretages på flere forskellige måder, alt efter arealernes anvendelse og beskaffenhed.

e) Udbrede metoden ”dødt ved”

Grene, stammer og kvas giver vigtige levesteder for en lang række insekter og svampe, som er tilknyttet nedbrydningen af dødt ved. Samtidig er det gode redesteder for småfugle ligesom mindre pattedyr, som fx pindsvin bruger det til skjul. Ved at efterlade bunker af større og mindre grene i hjørner og på anden måde diskret efterlade kvas og stammer, skabes levestederne i dødt ved. Samtidig spares energikrævende bortkørsel af ukrudt. Endvidere viser undersøgelser fra Københavns Universitet, at der bindes carbon i jorden som følge af nedbrydningen. Der bliver på den måde tale om en potentiel CO₂ opbevaring.

f) Habitater skabes omkring vandhuller

I områder, hvor der er vandhuller, skabes der habitater, som tilgodeser både flora og fauna. Der kan fx udlægges store sten i vandkanten, udjævne stejle brinker for at fremme partier med lavt vand eller skabe niveauforskelle med små bassiner, der periodemæssigt tørrer ud.

Kommunikationsforslag til borgerne

Kommunikation til borgerne planlægges i flere informationsspor og kan omfatte:

1. Information om tiltag på kommunens hjemmeside, herunder hvordan og på hvilken måde tiltagene forventes at gavne biodiversiteten.
2. Opslag på sociale medier
3. Artikler i pressen som fx Det Grønne Område
4. Indslag i TV2 Lorry
5. Informationsmøder for tilstødende naboer og andre interesserede om tiltagene, gavn samt hvordan de kommunale arealer i deres nærområde ændres
6. Informationstavler opstilles og eventuelle foldere efter tiltagenes gennemførelse til at formidle effekten på biodiversiteten.

Midler anvendes til specialmaskiner, jord og frø

Bevillingen dækker omkostninger til nødvendige specialmaskiner til græsslåning og udstyr. I forbindelse med anvendelse af afbrænding, er der brug for indkøb af nødvendigt udstyr samt oplæring i metoden. Til etableringen af de forskellige partier med ud såning, er det nødvendigt at foretage et anlægsarbejde med udskiftning af jordbunden, så den rette næringsfattige jordbund etableres. På andre lokaliteter er det nødvendigt med en begrænset forberedende jordbearbejdning. Hertil kommer indkøb af frø, herunder sikring af at frøene har den rette genetiske herkomst.

Lovgrundlag

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

Økonomi

I budgetaftalen 2021-2024 er der afsat 2,1 mio. kr. på anlæg samt 0,6 mio. kr. til afledt drift, i budgetperioden. Fra 2025 og fremefter omprioriteres der indenfor rammen af aktivitetsområdet Vej og Park 0,1 mio. kr. årligt til at vedligeholde initiativerne.

Af budgetaftalen fremgår det endvidere at puljen udmøntes i Teknik- og Miljøudvalget, hvorfor de foreslåede indsatser skal godkendes her, forud for at en anlægsbevilling kan afsættes.

Forvaltningen foreslår, af der gives en anlægsbevilling på 2,1 mio. kr. til de i sagsfremstillingen fremlagte initiativer, samt projektledelse heraf.

Oplysningstabel om økonomi for indsatsen.

Overskrift	2021	2022	2023	2024	2025 og frem
Øget biodiversitet og naturpleje	300	600	600	600	0
anlægsprojekt					
Afledte driftsmidler til øget biodiversitet	120	160	160	160	100
i alt	420	760	760	760	100

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

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Anbefalet, idet projekterne ses i sammenhæng med projektet "Vild med vilje".

Punkt 17: Lokalplanforslag 299 for Raadvad (Beslutning)

01.02.05-P16-9-20

Resume

Forvaltningen fremlægger et revideret forslag til Lokalplan 299, som indeholder de matrikulære ændringer, der er foretaget i den mellemliggende periode. Lokalplanforslag 299 for Raadvad foreslås fremlagt i offentlig høring i 10 uger. Forvaltningen foreslår, at der holdes et borgermøde i høringsperioden. Lokalplanforslaget vurderes ikke at ville medføre en væsentlig indvirkning på miljøet, hvorfor det foreslås, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Rudersdal Kommune forelægger ligeledes Lokalplanforslag 299 for Raadvad til politisk behandling i juni 2021.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 299 for Raadvad offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 10 uger,
2. høringsområdet godkendes,
3. der afholdes borgermøde om planforslaget i høringsperioden,
4. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget.

Sagsfremstilling

Baggrund

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. januar 2021, at der skulle arbejdes med en alternativ proces fremfor et § 14 forbud mod matrikulære ændringer i Raadvad, og at forvaltningen skulle udarbejde et revideret lokalplanforslag til fornyet behandling. I den mellemliggende periode er der foretaget matrikulære ændringer i områder, så bla det sydlige åløb samt naturskolen er udstykket selvstændigt. De ændrede matrikelgrænser er indeholdt i det nye lokalplanforslag. Dette lokalplanforslag (bilag) har ikke beskrevet i selve formålsbestemmelsen, at lokalplanen skal fastholde områdets matrikulering. Det betyder, at det fortsat vil være muligt for kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde at dispensere fra lokalplanens § 4, der fastsætter, at der ikke må foretages matrikulære ændringer. Det er forvaltningens vurdering, at området generelt er fuldt udstykket, men det kan dog ikke udelukkes, at der i fremtiden vil være behov for mindre skelreguleringer.

Lokalplanområdet

Lokalplanområdet er beliggende i Rudersdal Kommune og i Lyngby-Taarbæk Kommune. Lokalplanforslagets afgrænsning følger stort set afgrænsningen i den gældende Lokalplan 187 for Raadvad i Dyrehaven (bilag). Dog er området udvidet lidt, så lokalplanen omfatter mere af vejen "Raadvad", og hele busvendepladsen samt haverne syd for Mølledammen.

Formålet med lokalplanen

Det er lokalplanens formål at:

- sikre områdets kulturarv og landskabskarakter samt områdets anvendelse til håndværk, kunsthåndværk, anden publikumsorienteret service, boliger samt viden og formidling af bygningshåndværk og natur,
- sikre området som et attraktivt udflugtsformål med rekreative og landskabelige interesser,
- sikre opretholdelse af det bestående kulturmiljø i form af den unikke kulturhistorie, herunder oplevelsen af den historiske sammenhæng mellem fabriksområdet og de gamle arbejderboliger,
- udpege bevaringsværdig bebyggelse og beplantning

Anvendelse

Lokalplanens område må kun anvendes til rekreativt område indeholdende en blanding af boliger, håndværkspræget erhverv, samt publikumsorienteret service og formidling. Lokalplanområdet er opdelt i 7 delområder. Anvendelsen inden for de 7 delområder svarer til den anvendelse, der er gældende i dag, undtagen for delområde D (børnehaven) og E (vandrerhjemmet).

Inden for delområde D er anvendelsen udvidet til, udover institution for børn, unge og ældre, også at kunne anvendes til helårsboliger, dog maks. 2 boliger. Der tillades desuden indrettet værksteder i stueetagen i tilknytning til den enkelte bolig. Værkstederne må kun drives af dem, der bebor de pågældende boliger, og indretningen til værksteder skal være godkendt af kommunalbestyrelsen. Ejendommen tillades desuden også anvendt til udflugtsformål, formidling- eller undervisningsformål, der efter kommunalbestyrelsens opfattelse kan indpasses i Raadvads særlige miljø.

Inden for delområde E er anvendelsen udvidet til, udover vandrehjem, også at kunne være til hotel / pensionat. Dette tillades kombineret med restaurant- / café- / konferencefaciliteter. Området tillades desuden anvendt til udflugtsformål, der efter kommunalbestyrelsens vurdering kan indpasses i Raadvads særlige miljø.

Bebyggelsens omfang

Der gives ikke mulighed for yderligere bebyggelse i området. For have arealerne mod Mølledammen gælder dog, at der ikke må opføres nogen faste anlæg eller bebyggelse (f.eks. havemure, skure, drivhuse mv.) der er højere end 1,2 m, således kigget over Mølledammen til bebyggelsen syd for dammen sikres.

Udstykninger

Lokalplanens § 4 fastsætter, at det ikke er tilladt at foretage matrikulære ændringer. Da det nu ikke er en del af lokalplanens formål at fastholde områdets matrikulering vil der dog kunne dispenseres fra §4.

Bebyggelsens udseende

Da bebyggelsen både er fredet og bevaringsværdig må den ikke ændres uden tilladelse fra både kommunalbestyrelsen og Slots- og Kulturstyrelsen. Der vil i forbindelse med evt. ansøgninger blive foretaget en konkret vurdering af, om det ansøgte er i overensstemmelse med bygningens arkitektur og historie. For såkaldt "sekundær bebyggelse", såsom skure, vognporte, overdækninger mv. er det fastsat at disse kun må opføres i træ, malet mørkegrøn eller mørkerød. Tage skal beklædes med tagpap eller røde tagsten.

Bebyggelsens omfang

Lokalplanen sætter en maks. størrelse på 200 m² for de enkelte enheder i delområde B, så der kan sikres en vis variation i områdets erhverv. De forskellige enheder svinger i dag fra 18 m² - 425 m² (naturskolen).

Hegning

Der er særlige områder, som er kendetegnet ved at være heget med lave, lodrette rafter. Dette særkende sikres i lokalplanen. Andre steder gives der også mulighed for lave, levende hegn suppleret med trådhegn. For at bevare den sammenhængende karakter af fabriks- / værkstedsområdet (delområde B) må der slet ikke hegnes her.

Bevaring

Lokalplanen lægger et "ekstra lag" beskyttelse oven på de eksisterende bygningsfredninger og fredning af anlæg, i det der udpeges bevaringsværdige bygninger og haveanlæg. Derudover fastsættes det, at hovedadgangsvejen "Raadvad" skal bevares i sin overordnede udformning og udtryk. Udpegningerne betyder, at både Slots- og Kulturstyrelsen og kommunen skal give tilladelse til ydre ændringer af bygninger. Såfremt en bygning af fredes vil der stadig gælde et nedrivningsforbud i henhold til lokalplanens bestemmelser.

Beplantning

Der udpeges bevaringsværdige træer og hække (ved Raadvad Kro og vandrerhjemmet), som er særligt markante i området.

Høring og borgermøde

Det foreslås, at Lokalplanforslag 299 for Raadvad sendes i offentlig høring i 10 uger (forlænget pga. sommerferieperioden) inden for det viste høringsområde (bilag). Lokalplanforslaget fremsendes desuden til de på bilaget nævnte myndigheder og interessenter. Det foreslås samtidig, at der afholdes et borgermøde i løbet af høringsperioden forventeligt efter sommerferien. Alt efter den aktuelle Covid-19 situation vil det blive vurderet om borgermødet skal afholdes fysisk eller digitalt.

Miljøscreening

Lokalplanforslaget er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering (bilag). Lokalplanforslaget vurderes ikke at ville medføre en væsentlig indvirkning på miljøet, hvorfor det foreslås, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Afgørelse om, at der ikke udarbejdes miljørapport bliver annonceret samtidig med lokalplanforslaget.

Lovgrundlag

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

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

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1-3.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler pkt. 4.

Beslutning

Byplanudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1-3) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 4) Anbefalet.

Bilag

Lokalplanforslag 299 for Raadvad

Høringsområde Lokalplanforslag 299 for Raadvad

Miljøscreeningskema Lokalplan 299 for Raadvad

Oversigtskort

Punkt 18: Lystoftevej 1-13 samt Kulsviervej 65-73 - større ombygning jf. tilsagn fra Landsbyggefonden (Beslutning)

02.00.00-P19-30-20

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget dispensationsansøgning vedrørende omfattende renoveringer, samt om-/tilbygninger til ca. 80 lejligheder, der fordelt på ni bygningskroppe udgør den almene etageboligbebyggelse Lystofte Huse. Med sagen skal der tages stilling til dispensationer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation iht. Byplanvedtægt 1 og fra bygningsreglementet BR18,
2. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra naturbeskyttelsesloven.

Sagsfremstilling

Baggrund

DAB, der administrerer den almene etageboligbebyggelse Lystofte Huse, har konstateret skimmelsvamp i en del af bebyggelsen, og har følgende sendt ansøgning om planmæssig tilladelse til at renovere og efterisolere bebyggelsens ydervægge og tag, hvorved vægtykkelserne forøges og taghøjden øges med ca. 20 cm.

Idet der i forvejen skal ske omfattende og ressourcekrævende ombygninger af bebyggelsen, søger DAB samtidig om tilladelse til at forbedre boligerne, herunder ved bla. at etablere sydvendte altaner til de eksisterende boliger på 1. sal, og mindre terrasser med trappetforbindelse op til lejlighederne i de høje stueetager. På fire af de i alt ni bygningskroppe, søges der desuden om tilladelse til at udvide otte nuværende 1.sals-lejligheder, så de omfatter en del af bebyggelsens tagetage og om tilladelse til at etablere sydvendte tagkviste med franske altaner til hver af de otteligheder. Ansøger ønsker samtidig at øge det nuværende antal p-pladser på ejendommen fra 37 til 41. Det ansøgte er beskrevet i situationsplaner, principsnit og facadetegninger (bilag).

Nødvendige dispensationer

Det ansøgte forudsætter dispensation fra:

- Byplanvedtægt 1, idet etageantallet på fire af de ni bygningskroppe ønskes øget fra de nuværende - og maksimalt tilladte - to etager til to etager med udnyttet tagetage.
- Naturbeskyttelsesloven § 18, idet bebyggelsen delvist er beliggende indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjerne for de fredede fortidsminder på Brede Bakke.

Det bemærkes, at Kommuneplan 2017-2021 udlægger ejendommen til bebyggelse i op til 2,5 etager, og dispensation fra byplanvedtægt 1, vil således være i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser for området.

Det ansøgte forventes i øvrigt at forudsætte en række dispensationer fra de tekniske bestemmelser i bygningsreglementet BR18, herunder bla. om: niveaufri adgang, indretning, energiforbrug, dagslys og indeklima. Idet der ikke er søgt formelt om byggetilladelse endnu, er der ikke grundlag for at vurdere om ansøger kan opnå de nødvendige dispensationer fra bygningsreglementet § 18. Dette forhold vil først blive aktuelt, under forudsætning af, at ansøger opnår dispensation fra Byplanvedtægt 1 samt Naturbeskyttelseslovens § 18, jf. ovenfor.

Politisk behandling

Kommunalbestyrelsen har på møde den 25. juni, 2020 godkendt en ansøgning om økonomiske støtte til projektet, på baggrund af en helhedsplan. Byplanudvalget samt Teknik- og Miljøudvalget skal med denne sag beslutte om forvaltningen kan meddele de fornødne tilladelser og dispensationer i henhold til Byplanvedtægt 1, afsnit 4 og i henhold til Naturbeskyttelseslovens § 18.

Historik

Det oplyses at Byplanudvalget - for ca. 10 år siden - har bemyndiget forvaltningen til at meddele en lignende dispensation fra Byplanvedtægt 1, dog under forudsætning af, at der ikke indkom mange indsigelser. Sagen blev følgende henlagt, formentlig på baggrund af modstand mod projektet.

Naboorientering, indsigelser og ejers bemærkninger til indsigelser

Kommunen har den 7. maj 2021 fremsendt naboorienteringer ud til ca. 300 beboere, naboer og virksomheder. Der er følgende modtaget indsigelser fra i alt tre husstande (bilag). Indsigelserne vedrører indblik, lys- og skyggegener samt forventninger om øget trafik, manglende parkeringspladser og ejendomsværdiforringelse. En nuværende beboer har klaget over beboerinddragelsesprocessen og ombygning af den lejlighed vedkommende bebor idag. Kopi af indsigelserne er eftersendt til ejer og rådgivere den 31. maj 2021. Ejers bemærkninger til indsigelserne (bilag).

Forvaltningens vurdering af indsigelser og ejers bemærkninger

Byggearbejderne vurderes ikke at medføre væsentlige indblik-, lys- eller skyggegener for de omkringboende, idet:

- Altanerne er orienteret mod syd, og vurderes kun at medføre mindre indbliksgener mod ejendommen Lystoftevej 15.
- Der er tale om mindre altaner, der erstatter nuværende franske altaner, og at der ved tagkviste alene etableres franske altaner.
- Træerne på Brede Bakke er højere end de nye taghøjder og tagkviste, og skyggedannelser mod boligområdet øst Kulsviervej vurderes kun at blive påvirket i mindre grad fra såvel altaner som tage og tagkviste.
- Forvaltningen vurderer, at trafikken ikke vil blive væsentligt forøget, idet antallet af boliger ikke forøges. Arealforøgelsen af otte nye boliger vil kunne medføre lidt flere beboere på ejendommen, hvilket imødekommes ved etablering af fire supplerende p-pladser.

Kommunens Tilsyn med almene boligforeninger har, i mail af 14. oktober 2020, informeret klager om, at Tilsynet ikke finder grundlag for at rejse kritik af DAB i forbindelse med håndteringen af vedtagelsen af Helhedsplanen for afdeling Lystoftehuse. Indsigelsen ses ikke at have relevans i forhold til fagudvalgenes behandling af den fremsendte ansøgning om dispensation fra såvel Byplanvedtægt 1 som Naturbeskyttelsesloven.

Anbefaling

Forvaltningen finder, at der er tale om et hensigtsmæssigt projekt, der bidrager til bebyggelsens arkitektur og brugsværdi og styrker såvel området som bebyggelsen ud fra et bevaringsmæssigt hensyn. Forvaltningen anbefaler derfor at forvaltningen bemyndiges til at meddele de fornødne tilladelser og dispensationer i henhold til Byplanvedtægt 1, Naturbeskyttelsesloven og Bygningsreglementet BR18.

Lovgrundlag

Naturbeskyttelsesloven.

Byplanvedtægt 1.
Bygningsreglementet (BR18).

Planloven.

Byggeloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget behandler pkt. 1

Teknik- og Miljøudvalget behandler pkt. 2.

Beslutning

Byplanudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 2) Godkendt.

Bilag

Situationsplaner, principsnit og facadetegninger

Indsigelser - samlet

Ejers bemærkninger til indsigelser

Oversigtskort

Punkt 19: Exmoor Stalden - Udvidelse (Beslutning)

09.17.19-P19-471-18

Resume

Forvaltningen har modtaget en fornyet ansøgning fra Exmoor Stalden, som ønsker at udvide med et ridehus og en hestestald. Projektet vil kræve, at der udarbejdes ny lokalplan samt opnås dispensation fra flere forhold bla fredning. Byplanudvalget og Teknik-og Miljøudvalget afviste på møde den 21. oktober 2020 projektet, som det forelå, med henvisning til, at der skulle indledes yderligere dialog mellem parterne. Ansøger har fremsendt reviderede visualiseringer af projektet. Udvalget skal beslutte, hvorvidt den reviderede projektansøgning skal danne grundlag for det videre arbejde med en lokalplan.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den reviderede projektansøgning kan danne grundlag for en lokalplan samt kommuneplantillæg med henblik på at muliggøre en udvidelse af Exmoor Stalden med et ridehus og en hestestald,
2. forvaltningen bemyndiges at anbefale dispensation fra fredningen til udvidelse af Exmoor Stalden overfor Fredningsnævnet,
3. forvaltningen bemyndiges at meddele de nødvendige dispensationer fra åbeskyttelses-, skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer til udvidelse af Exmoor Stalden,
4. forvaltningen bemyndiges at meddele tilladelse efter husdyrbrugloven, under forudsætning af, at høring ikke medfører væsentlige indsigelser

Sagsfremstilling

Baggrund

Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 21. oktober 2020 at afvise et fremlagt projekt fra ansøger på det foreliggende grundlag, med henvisning til, at der skulle indledes yderligere dialog mellem parterne. Ansøger har efterfølgende fremsendt revideret ansøgning, hvor projektet er justeret i mindre grad.

Forvaltningen afholdt et møde med ejer og ansøger den 13. november 2020, hvor mulighederne for at minimere den landskabelige påvirkning i det beskyttede landskab blev drøftet. Muligheden for at trykke ridehallen i højden og afrunde hjørner på bygninger blev nævnt på mødet. Ansøger oplyser, at begge løsninger vil give en dårligere udnyttelse af hallen og vil fordyre projektet, hvorfor det er fravalgt at arbejde videre med disse løsninger.

Den reviderede ansøgning

Det nu fremsendte projekt adskiller sig ikke i med hensyn til dimensioner og placering i landskabet fra det projekt, der blev behandlet i oktober 2020. (bilag) Der søges fortsat om et ridehus på ca. 30 x 70 m, dvs. 2.100 m² med en bygningshøjde på ca. 8,5 m og en ny staldbygning på ca. 715 m² med en bygningshøjde på ca. 4,5 m der skal rumme ca. 40 heste, så det fremtidige hestehold på ejendommen bliver på ca. 85 heste. Endelig ønskes en forbindelsesbygning på ca. 36 m² mellem de to nye bygninger.

I den nye ansøgning er bygninger placeret på sammen sted som i den ansøgning udvalgene tog stilling til i oktober 2020. De nye bygninger er i ansøgningen ønsket placeret i umiddelbar nærhed af eksisterende bygninger, således at bygningerne tilsammen danner et bygningskompleks omkring en gårdsplads indeholdende blandt andet en ny mødding (bilag).

Der er lavet flere visualiseringer af, hvorledes, det ansøgte projektforslag vil indvirke på landskabet. Der er i projektforslaget ikke taget stilling til materialer, men vist en række muligheder. Der lavet flere visualiseringer fra kritiske

punkter i landskabet, og i visualiseringerne er der arbejdet videre med vinduesbånd i tagfladen på ridehallen, vinduesbånd på ridehallens langfacader og vinduer i ridehallens gavle.

Projektforslaget

Exmoor Sportsrideklub, som er beliggende på matrikel 1fv Frederiksdal, Sorgenfri (Nybrovej 453A) ønsker at udbygge faciliteterne med et ekstra ridehus og en ekstra staldbygning til heste. Matrikel 1fv ejes af Frederiksdals Skovdistrikt. Skovdistriktet har meddelt fuldmagt til Charlotte Tardrup, der driver Exmoor Sportsrideklub, til at undersøge mulighederne for udvidelse af Exmoor Stalden.

Exmoor Sportsrideklub drives dels som traditionel rideskole og dels som ridefysioterapi. Derudover er der hestepension samt avlsheste på ejendommen. Ansøger ønsker at udvide stedets faciliteter, da:

- rideskolen er meget populær og på nuværende tidspunkt har en venteliste på ca. 200 børn og unge,
- ridefysioterapidelen, som gennemfører ca. 38 hold om ugen (foregår i dagtimerne, hvor klubbens andre medlemmer er i skole eller på arbejde) på nuværende tidspunkt har 3-6 måneders ventetid,
- der mangler opstaldningsmuligheder for heste i kommunen (bilag).

Ejendommen

Ejendommen er bebygget med en kombineret stald-, ridehals- og beboelsesbygning på samlet 1.388 m² samt sekundære bygninger på i alt ca. 300 m², som anvendes til blandt andet kattepension. Ejendommen har siden opførelse af den kombinerede stald, ridehals- og beboelsesbygning i 1969 fungeret som rideskole og hestepension.

Plangrundlag

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt. Den er beliggende i landzone inden for kommuneplanramme nr. 8.1.44, rekreativt område. Udnyttelsen og udviklingen i området skal fastsættes i en samlet plan. Der må kun opføres nye, mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse; dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger. I forbindelse med en eventuel udvidelse af rideskolen bør der udarbejdes et kommuneplantillæg, med en tilføjelse under bebyggelsens omfang.

Ifølge kommuneplanens retningslinjer er arealet omfattet af biologiske interesser, grønt Danmarkskort, indre grøn kile (Fingerplanen 2019) og beskyttelsesområder for landskabs-, natur- og kulturværdier. Inden for beskyttelsesområderne må der som hovedregel ikke planlægges eller gennemføres byggeri og anlæg ud over det, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af landbrug, skovbrug og fiskeri, eller inddrages arealer til byudvikling, råstofvindning og placering af ren jord. Bygninger og anlæg inden for beskyttelsesområderne skal placeres og udformes med hensyntagen til bevaring og beskyttelse samt mulighed for forbedring af landskabs-, natur- og kulturværdier. Arealet er desuden omfattet af retningslinjerne for friluftsområde, hvor der lægges særlig vægt på at sikre friluftsområdernes rekreative funktioner.

Ifølge Fingerplan 2019 er arealet beliggende i indre grøn kile. Kommuneplanlægningen skal i de indre grønne kiler sikre, at områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål. Områderne skal forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse. Områderne skal friholdes for yderligere etablering og udvidelse af store areal- og bygningskrævende anlæg til fritidsformål, herunder anlæg som har lukket karakter i forhold til almen brug.

Naturbeskyttelseslove og Husdyrbrugloven.

Ejendommen er omfattet af "Overenskomst om fredning af Godset Frederiksdal" fra 1943. Fredningens formål er at bevare tilstanden som hidtil, og der må således blandt andet ikke opføres nye bygninger, herunder drivhuse med videre. Der er dog mulighed for at opføre de for driften nødvendige bygninger. Realisering af det ansøgte kræver Fredningsnævnets dispensation fra fredningen

Derudover er ejendommen helt omfattet af skovbyggelinje og delvist omfattet af åbeskyttelses- og fortidsmindebeskyttelseslinjer, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16-18, som alle har til formål at forhindre blandt andet bebyggelse. Matrikel 1fv er beliggende ca. 230 m fra Natura 2000 - Fuglebeskyttelsesområde og ca. 260 m fra Natura 2000 - Habitatområde. Der er beskyttede naturtyper i nærheden af matrikel 1fv, ca. 15 m til beskyttet sø og ca. 80 m til beskyttet eng i medfør af naturbeskyttelseslovens § 3. Realisering af det ansøgte kræver kommunens dispensation fra bygge-og beskyttelseslinjerne.

Rideskoler og hestepensioner er omfattet af husdyrbrugloven på samme måde som anden husdyrproduktion. De er ikke omfattet af planlovens landzonebestemmelser, såfremt dyreholdet er omfattet af husdyrbruglovens tilladelse-/godkendelsesordning, idet landzonereglerne er indbygget og en del af disse tilladelser/godkendelser. Ridehaller opført i tilknytning til rideskoler/hestepensioner er heller ikke omfattet af planlovens landzonebestemmelser, men skal behandles efter husdyrbrugloven.

Forvaltningens vurdering

Der er tale om en forøgelse af såvel bygningsarealet som antal heste (fra ca. 1.700 m² til 4.550 m² og fra ca. 45 heste til ca. 85 heste) i et område, der i kommuneplanen er omfattet af en række skærpede retningslinjer om beskyttelse af landskabet, dog forhindrer retningslinjerne ikke en udvidelse af eksisterende bygninger.

Eksisterende bygninger er placeret højt i terrænet og er synlige fra både skoven mod sydvest og fra Søbakken mod nordøst. En udvidelse af bygningsmassen mod nordøst vurderes ligeledes at være synlig, særligt set fra Søbakken, men også fra skoven sydvest for ejendommen. På den baggrund er det forvaltningens vurdering, at udvidelsen vil være lokalplanpligtig. En lokalplan skal fastlægge placering og omfang af bygninger og indeholde krav til deres udformning/udseende samt beplantning omkring bygningerne, så udbygningen sker på en balanceret måde i forhold til både det beskyttede landskab og påvirkning af omgivelserne i øvrigt som en aktivitetsudvidelse vil medføre.

Der er tale om en udvidelse af et lokalt ridecenter, hvor aktiviteterne forventes at ville medføre en stigning i den daglige trafik til og fra ejendommen, men ikke en væsentlig øget trafikbelastning i området som helhed. De nye bygninger vurderes ikke at ville reducere områdets almene brug, idet de placeres på et i dag allerede indhegnet areal.

Erhvervsstyrelsen har tidligere udtalt, at såfremt et lokalplanforslag skal være i overensstemmelse med Fingerplan 2019, bestemmelser om de grønne kiler, må Lyngby-Taarbæk Kommune argumenteres for, at der er tale om udvidelse/modernisering af et lokalt ridecenter, der ikke medfører at det ændrer karakter til et stort regionalt ridecenter af internationalt format og med øget trafikbelastning til følge.

Det er endvidere forvaltningens vurdering, at udvidelsen vil kræve dispensation fra den gældende fredning, skovbygge-, åbeskyttelses- og fortidsmindebeskyttelseslinjer samt tilladelse efter § 16b i husdyrbrugloven, mens landzonetilladelse (planlovens § 35) er indeholdt i § 16b-tilladelsen efter husdyrbrugloven.

Derfor gør forvaltningen opmærksom på, at selvom udvidelsen muliggøres ved udarbejdelse af lokalplan, er der andre forhold såsom fredningen, der kan forhindre gennemførelsen af udvidelsen. Dispensationsgivende myndighed i forhold til fredningen er Fredningsnævnet, som ikke er bundet af, om der er udarbejdet lokalplan med henblik på muliggørelse af det ansøgte.

Danmarks Naturfredningsforening i Lyngby-Taarbæk tilkendegav i forbindelse med Byplanudvalgets og Teknik-og Miljøudvalgets behandling af ansøgning den 21. oktober 2020, at kommunalbestyrelsen burde afvise det fremsendte forslag til placering af ridehallen. På den baggrund vurderer forvaltningen, at der ikke kan afvises, at DN vil påklage eventuelle dispensationer fra fredning og bygge-og beskyttelseslinjer. Klage vil have opsættende virkning og vil komme til fuld prøvelse hos Miljø-og Fødevareklagenævn.

Lovgrundlag

Planlovens § 13 (lokalplanpligt)

Naturbeskyttelseslovens §§ 16-18 (bygge- og beskyttelseslinjer) og § 50 (fredning)

Husdyrbruglovens § 16b (miljøtilladelse).

Økonomi

Foreningen Exmoor Sportsrideklub er en folkeoplysende frivillig forening. Sportsrideklubben modtager lokaletilskud til den eksisterende ridehal. Ifølge folkeoplysningsloven §25 stk. 5, 4) kan Kommunalbestyrelsen træffe beslutning om, at der ikke ydes tilskud til lejemål i nye lokaler, hvis de nye lejemål medfører væsentlige merudgifter for

Kommunalbestyrelsen. En tilladelse til at bygge/udvide vil derfor ikke pr. automatik medføre, at Kommunen skal yde lokaletilskud. Såfremt Exmoor Sportsrideklub ansøger om lokaletilskud på baggrund af udvidelsen, vil ansøgningen skulle forelægges Kultur- og Fritidsudvalget særskilt, da det vil indebære et væsentligt tilskud på Folkeoplysningsrådets budget for lokaletilskud.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget behandler pkt. 1

Teknik- og Miljøudvalget behandler punkt 2-4.

Beslutning

Byplanudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1) Godkendt.

Udvalget opfordrer Teknik- og Miljøudvalget til at arbejde med trafikafviklingen.

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Afstemning om ad 2):

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

Imod: 1 (Ø)

Herefter blev ad 2-4) Godkendt.

Bilag

Projekt og visualiseringer

Projektbeskrivelse

Vedr. sag om udvidelse af Exmoor Stalden i Frederiksdal

Brev til kommunalbestyrelsen vedr. udvidelse af Exmoor Stalden i Frederiksdal

Bilag 1. A0- 101 - Situationsplan

Oversigtskort

Punkt 20: Frederiksdalsvej 360 - Udvidelse af terrasse Hotel Signatur (Beslutning)

02.00.00-P21-87-21

Resume

Signatur Hotel Frederiksdal ønsker at udvide eksisterende terrasse beliggende ud mod Mølleåen. Udvidelsen fordrer dispensation fra fredning af Frederiksdals Gods, dispensation fra naturbeskyttelseslovens bygge- og beskyttelseslinjer, landzonetilladelse, dispensation mht. niveaufri adgang samt byggetilladelse. Med sagen skal der tages stilling til, om forvaltningen skal bemyndiges at arbejde for gennemførelse af det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges at

1. anbefale dispensation fra fredningen overfor Fredningsnævnet til udvidelse af terrassen,
2. meddele de nødvendige dispensationer fra åbeskyttelses-, skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer til udvidelse af terrassen,
3. meddele landzonetilladelse til udvidelse af terrassen,
4. meddele dispensation fra niveaufri adgang, § 49 i Bygningsreglement 2018.

Sagsfremstilling

Ansøgning

Den eksisterende træterrasse er placeret på hotellets vest facade ud mod Mølleåen. MOE A/S søger på vegne af Signatur Hotel Frederiksdal om tilladelse til renovering og udvidelse af terrassen i længden, således at den bliver ca. 30 m lang. Eksisterende dybde på 5 m bibeholdes. Etablering af 3,5 m bred trappe vil muliggøre offentlig adgang til terrassen fra stien langs Mølleåen. Terrassen udføres i hårdtræ i stil med eksisterende terrasse, idet de vandrette brede gelænderbrædder dog ændres til smallere og mere transparente lameller. Herved gives terrassen et lettere udtryk, således at den vil syne mindre dominerende i forhold til omgivelserne og den bagvedliggende hotelbygning (bilag).

Terrassen vil som i dag heller ikke i fremtiden blive benyttet til egentlige fester, men til udeservering, mindre arrangementer og med offentlig adgang fra stien, vil den nye terrasse blive en aktiv del af lokalmiljøet og bidrage positivt til livet omkring åen.

Det foreslås, at indblik under terrassen afskærmes med bøgehæk, at udformning af eksisterende natursti langs åen bevares, samt at arealet under trærækkerne mellem terrassen og åen kun høstes en gang om året. Derudover foreslås, at der fældes 3 asketræer placeret mellem terrassen og stien grundet deres tilstand og placering i forhold til trappen.

Der søges om dispensation fra § 49 i Bygningsreglement 2018 mht. krav om niveaufri adgang fra stien til terrassen. Niveauforskellen på 1,5-1,8 m medfører, at en eventuel rampe ville skulle være 30 m eller længere. Der vil fortsat være niveaufri adgang til terrassen via hotellets hovedindgang.

Plangrundlag

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt. Den er beliggende i landzone inden for kommuneplanramme nr. 8.1.44, rekreativt område - bevarings- og friluftsområde, udflugtsområde. Udnyttelsen og udviklingen i området skal fastsættes i en samlet plan. Der må kun opføres nye, mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse; dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger.

Ejendommen er omfattet af "Overenskomst om fredning af Godset Frederiksdal" fra 1943. Fredningens formål er at bevare tilstanden som hidtil, og der må således blandt andet ikke opføres nye bygninger, herunder drivhuse med videre.

Der er dog mulighed for at opføre de for driften nødvendige bygninger.

Derudover er ejendommen helt omfattet af skovbyggelinje, åbeskyttelseslinje (Mølleåen) og fortidsmindebeskyttelseslinjer (Fæstningskanalen/Mølleåen og Frederiksdal Stemmeværk), jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16-18, som alle har til formål at forhindre blandt andet bebyggelse herunder bygningsmæssige konstruktioner.

Den udvidede terrasse er beliggende ca. 335 m fra Natura 2000 - Fuglebeskyttelsesområde og Habitatområde. Fra eksisterende og udvidet terrasse er der ca. 6 m til beskyttet naturtype å og ca. 75 m til beskyttet mose i medfør af naturbeskyttelseslovens § 3.

Forvaltningens vurdering

Der er tale om en bygningsmæssig konstruktion, som er at sidestille med en bygning samt en ikke ubetydelig udvidelse af konstruktionen - fra 84 m² til 168 m². Det er derfor forvaltningens vurdering, at udvidelsen vil kræve dispensation fra den gældende fredning, dispensation fra skovbygge-, åbeskyttelses- og fortidsmindebeskyttelseslinjer samt landzonetilladelse og byggetilladelse.

Forvaltningen vurderer i forhold til de gældende bestemmelser, at der er tale om en mindre, dog lovmæssigt betydelig, udvidelse af en eksisterende terrasse:

- som er i tråd med områdets status som rekreativt område herunder udflugtsområde.
- som ikke vil påvirke områdets bevaringsværdier herunder Mølleåens, skovområdernes og fortidsmindernes landskabelige værdier væsentligt.
- som ikke vil ændre den driftsmæssige karakter af ejendommen.
- som ikke vil påvirke offentlighedens adgang til området.
- som vil medføre forbedrede rekreative muligheder for offentligheden.
- som vil medføre, at terrassen fremstår mere harmonisk og som en integreret del af hotelbygningen.
- som ikke vil påvirke Mølleåen som beskyttet naturtype eller nærliggende Natura 2000-områder.

Det vurderes endvidere at tilhørende ansøgte ændringer af beplantningen omkring terrassen, herunder fældning af tre mindre asketræer udfor den nye trappe, ikke vil ændre det landskabelige udtryk væsentlig, idet områdets samlede beplantning fortsat skærmer hotellet tilstrækkelig i forhold til omgivelserne. Desuden vil etablering af bøgehæk for foden af terrassen bidrage positivt til områdets grønne udtryk. Forvaltningen vurderer, at der ikke er beskyttede arter på stedet, der kan blive væsentlig påvirket af det ansøgte projekt.

Med hensyn til dispensation til at undlade at etablere niveaufri adgang fra terræn direkte til terrassen, vurderer forvaltningen, at dette ikke vil være muligt uden en væsentlig udvidelse af konstruktionen og ændringer i den eksisterende beplantning, idet en rampe grundet størrelsen af niveauforskellen mellem terræn og terrasse ville skulle være ca. 30 m lang. Der vil være niveaufri adgang via hotellets hovedindgang.

Inden der kan meddeles landzonetilladelse, skal der jf. § 35 i planloven gennemføres orientering af omgivende naboer. Gennemført orientering har ikke medført væsentlige indsigelser. Der er kun modtaget bemærkninger fra Søbakken 3, som ikke har noget at indvende imod projektet.

Lovgrundlag

Naturbeskyttelseslovens §§ 16-18 (bygge- og beskyttelseslinjer) og § 50 (fredning)

Planlovens § 35 (landzonetilladelse)

Bygningsreglement 2018, § 49 (niveaufri adgang).

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget behandler pkt. 1-2.

Byplanudvalget behandler pkt. 3-4.

Beslutning

Byplanudvalget, den 9. juni 2021

Ad 3-4) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Ad 1-2) Godkendt.

Bilag

Motiveret ansøgning

Projektmappe

Snittegning

Bemærkninger fra Søbakken 3

Oversigtskort

Punkt 21: Anmodningssag om mulighed for støjmålinger langs Helsingørmotorvejen

00.22.00-A00-5-17

Sagsfremstilling

Enhedslisten anmoder om, at der udarbejdes en sag, der undersøger muligheder for at lave støjmålinger langs Helsingørmotorvejen, der kan understøtte grundejer- og lejerforeningers arbejde med at få nedsat trafikstøjen.

Begrundelse:

Støjen langs motorvejen er vokset ganske betydeligt i de senere år. Strækningen fra Jægersborgvej til Mølleåen har helt utilstrækkelig støjafskærmning, men er også kendetegnet ved specielle træk i landskabet, der gør, at støjen spreder sig længere væk. Foruden gener for beboerne ligger der også flere daginstitutioner og skoler, der udsættes for støjbelastningen.

For at understøtte beboernes arbejde med løsninger, der afhjælper støj i hele området, vil det være vigtigt med konkrete målinger af støjen forskellige steder/tidspunkter/vindretninger og ikke kun de generelle modelberegninger.

Måske kan DTU/Vidensbyen bidrage.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Godkendt.

Punkt 22: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

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

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- 2. budgetopfølgning
- Status vedr. træbalancen i Dyrehavegård-programmet
- Parkeringspladser for store og tunge køretøjer
- Parkeringsfonden - Anvendelse af indkomne midler
- Frederiksdal Fribad - Opførelse af badebro herunder bl.a. landzonetilladelse og dispensationer fra naturbeskyttelseslinjer
- Implementeringsplan for bæredygtighedsstrategi
- Fyrtårnsprojekt under bæredygtighedsstrategien - etablering af Fælleshave
- Projektforslag for fjernvarmeudbygning i Sorgenfri og Virum C1
- Indkøb af hastighedsmålere
- Revision af kommunens Vinter- og renholdelsesregulativ

- Kameraovervågning i det centrale Lyngby
- Rensning af kanalen ved Lille Lyngby Sø

Lovgrundlag

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

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Taget til efterretning.

Punkt 23: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

Sagsfremstilling

1. Ændring af vejbump på I.C Modewegs Vej

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 12. august 2020 pkt. 16 " Status og forlængelse af skolevejsprojekt 2017 - 2020", et alternativt skolevejsprojekt på I.C. Modewegs Vej, som skulle udføres til støtte for forældreinitiativ. Projektet omfattede etablering af en hastighedszone på 30 km/t inkl. 2 plasticbump, bumpene er etableret i oktober 2020. Bumpene er i henhold til vejlovens §8 udført for at få en sikrere krydsning for skoleelever.

Efterfølgende har forvaltningen modtaget klager fra en nabo om støj fra det ene bump, hvilket har medført at kommunen i december 2020 har flyttet bumpet 30 m. Forvaltningen har igen i april modtaget henvendelse fra næsten alle naboer til I. C. Modewegs Vej, som klager over støj fra begge bump.

Plasticbump er tidligere anvendt på offentlige veje som en midlertidig foranstaltning, men det er første gang, at der er anvendt plasticbump på en offentlig vej til et permanent projekt. Bumpene er effektive fardæmpere, men da grundejerne oplever støjgener har forvaltningen undersøgt alternativer som gummibump og asfaltbump.

Der er anvendt asfaltbump mange steder i kommunen, uden at forvaltningen har modtaget klager over støj. Kommunen har ikke erfaring med brug af gummibump, men har fået oplyst, at der er en forventning om mindre støj fra gummibump end fra plasticbump. Forvaltningen har indhentet priser på gummibump og asfaltbump fra kommunens belægningsudbud. Ændring af plasticbump til pudevump i asfalt forventes at koste ca. 44.000 kr. og ændring til gummibump forventes at koste 38.000 kr. Da der ikke er stor prisforskel på gummibump og asfaltbump, og da forvaltningen har god erfaring med brug af asfaltbump på offentlige veje, vil forvaltningen iværksætte, at de 2 plasticbump udskiftes til 2 stk. asfaltbump.

Omkostningerne afholdes inden for rammerne af anlægsbevilling på "Parkering- og trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger".

2. Udmøntning af midler til Kystsikring i Taarbæk

Skitseprojektet for kystsikring i Taarbæk har et budget på 1,4 mio. kr. til eksterne udgifter for 2021-2022. Forvaltningen har ansøgt om yderligere 1,0 mio. kr. fra Realdania og Miljøministeriet ifm. deres ansøgningsrunde for plan- og procesprojekter under overskriften "Byerne og det stigende havvand - Pilotprojekter", jf. Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 14. april 2021, Meddelelser, Punkt 3. Forvaltningen forventer at lægge en udmøntningssag frem på Teknik- og Miljøudvalgets møde i september, der tager højde for, hvorvidt Realdania og Miljøministeriet har tildelt midler til Lyngby-Taarbæks ansøgning.

3. Regeringen undersøger om Taarbæk Rev kan genoprettes

I forbindelse med samarbejdet med Taarbæk Borgerforening om projektet med kystsikring i Taarbæk, er Forvaltningen blevet opmærksom på, at Regeringen i december 2020 har afsat 10 mio. kroner til at genoprette stenrev for at forbedre den marine biodiversitet i Øresund. Miljøministeriet har bedt Aarhus Universitet (DCE) om at udpege oplagte områder, og de har for nylig udpeget tre områder, heriblandt Taarbæk Rev. Forvaltningen afventer i øjeblikket svar fra Miljøministeriet vedrørende beslutningen omkring, hvor et stenrev eventuelt vil blive genetableret. Forvaltningen følger projektudviklingen tæt med kontakt til forskeren i DCE, som har udarbejdet rapporten for Miljøministeriet. DCEs rapport kan findes på Lyngby-Taarbæk Kommunes hjemmeside: <https://www.ltk.dk/borger/miljoe-og-natur/kystsikring>. Derudover har Lorry sendt en udsendelse, der omhandler stenrev bl.a. ud for Taarbæk ([link](#)).

4. Indsatser for at få kunderne tilbage i den kollektive trafik efter Corona

Corona-pandemien har desværre påvirket passagertallet i busser, lokaltog og flextrafik i mærkbar grad. For at få passagererne tilbage i den kollektive trafik, foreslår Movia, at der investeres i fælles winback indsatser.

Movia har fremlagt 3 mulige pakker med winback indsatser (bilag). Movias winback indsatser omfatter bl.a.; helfoliering af busser, video i busskærme, plakater på offentlige plakatpladser (abribus/adshells), kampagne på sociale medier, video på TV2 Play, video på skærme på uddannelsessteder, kampagnefilm i biografer etc.

Basispakken er uden omkostning for kommunerne, pakke A koster op til 120.000 kr. for en kommune og A+ pakken koster op til 250.000 kr. for en kommune at deltage i. Indholdet i de enkelte pakker er vist på bilaget. Initiativerne i pakke A og A+ vil blive gennemført i september 2021. Movia oplyser, at de ikke har forudsætninger for at komme med et konkret bud på effekterne af winback initiativerne.

Forvaltningen vurderer, at kommunen vil være ganske godt dækket af Movias basispakke, som er uden omkostning for kommunen og som tilbydes alle kommuner. Der er ikke i Lyngby-Taarbæk kommunens budget afsat midler til kampagner som denne – og det vurderes desuden at det er forholdsvis høje udgifter der skal anvendes til pakke A og A+ set i forhold til, hvad kommunen reelt får ud af det. Dette skal også ses i lyset af, at effekterne ved initiativerne ikke kendes.

Slutteligt kan det nævnes, at Lyngby-Taarbæk Kommune selv planlægger at afholde en lokal bæredygtighedsfestival lørdag den 18. september 2021 i samarbejde med ”Danmark for målene”, Handelforeningen, Vidensbyen og lokalforeningen Grøn Fremtid. Denne festival vil bl.a. have fokus på at få borgerne inddraget i implementeringen af bæredygtighedsstrategien, hvor bl.a. emner omkring kollektiv trafik indgår.

Movia skal have tilbagemelding fra kommunerne på deltagelse i winback indsatserne senest 30. juni 2021. Forvaltningen forventer på baggrund af ovenstående, at meddele Movia, at vi støtter op om initiativerne og vælger basispakken, der er uden ekstraudgifter for kommunen.

5. Orientering om påklage af Bakkens miljøgodkendelse m.m.

Miljøstyrelsen meddelte Bakkens miljøgodkendelse den 9. april 2021 med en klagefrist til den 7. maj 2021. Godkendelsen er påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet af:

Bakken A/S, Gentofte Kommune, Skovshoved-Klampenborg grundejerforening og Beboergruppen Dyrehavevej, samt en borger.

Bakken A/S klager over begrænsningen i tilladelser til indendørs lukkede selskaber indtil kl. 02 på 25 arrangementer på en sæson. De mener ikke, at den er miljømæssigt begrundet.

Gentofte Kommune klager over tilladelsen til sæsonudvidelse og den daglige udvidelse, opdelingen af behandlingen af Bakkens ansøgninger om udvidelser, som de mener bør behandles samlet. Desuden er der klaget over støjgrænserne for p-pladsen og kontrollen med friluftsscenens lyd.

Skovshoved-Klampenborg grundejerforening klager over metoden, der er anvendt til måling og kontrol af støj ved friluftsscenen. De ønsker et dialogforum.

Beboergruppen Dyrehavevej klager over at grundlaget for godkendelsen ikke er dækkende og korrekt. De mener ikke støjmålinger i 2020 er retvisende, og at der bør være andre målreferencepunkter. De anfægter uvildigheden af

støjrapporterne. Mener vibrationer og CO₂ emission skal vurderes nærmere og at P-pladsen skal brandvurderes og sikres.

En borger klager over at miljøgodkendelsen kun omfatter sommersæson, selvom der er indsendt ansøgning om åbent i efteråret og omkring jul. Klager også over, at der ikke er foretaget miljøvurdering af udvidelsen fra kl. 10-12 og 3 uger i september.

Miljø- og Fødevareklagenævnet behandler nu sagen.

Bakken A/S har den 31. maj 2021 forespurgt om mulighederne for at Cirkusrevyen kan fortsætte i perioden 13. september 2021 til 10. januar 2022. De ønsker at restauranterne kan holde åbent i tilknytning til forestillingerne. Det fremgår af miljøgodkendelsen, at disse aktiviteter ikke er reguleret af miljøgodkendelsen, når det foregår udenfor Bakkens sæson. De skal reguleres som alle andre små virksomheder efter §42 i miljøbeskyttelsesloven. Forvaltningen er ved at afklare med Miljøstyrelsen myndighedskompetencen for regulering efter § 42, når det gælder restauranterne og cirkusrevyen på Bakken udenfor sæsonen.

Det er forvaltningens vurdering, at cirkusrevy og tilhørende restauranter kan fortsætte efter Bakkens sæson er slut.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. juni 2021

Taget til efterretning.

Bilag

Winback initiativer fra Movia