

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 22-01-2020

Mødedato Onsdag d. 22. januar 2020 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Status for implementering af Sundhedsstrategien 2016-2019 (Orientering).....	4
Udmøntning af budgetomstillingspulje på Teknik- og Miljøudvalgets område (Beslutning).....	8
Lukket: Revideret skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej, frigivelse af anlægsbevilling og principper f	10
Midlertidig etablering af randzone for Ulrikkenborgkvarteret samt etablering af randzone på private	11
Forsøg med standsningsforbud på Strandvejen (Beslutning).....	16
Forslag om servicebus i Lyngby-Taarbæk - genforelæggelse (Beslutning).....	18
Anlægsbevilling til supercykelsti, Helsingørruten (Beslutning).....	22
Retningslinjer for mobildækning og placering af telemaster (Beslutning).....	25
Erhvervs- og turismeindsats ifm. VM i kano og kajak 2021 (Orientering).....	29
Matrikulære ændringer i Raadvad (Orientering).....	32
Analyse af Arealdrift (Orientering).....	36
Anmodningssag vedr. kys og kør kampagne ved Taarbæk Skole.....	38
Anmodningssag om handicap-parkering ved Lyngby Hallen.....	39
Anmodningssag om gadebelysning i de mørke timer.....	40
Kommende sager.....	41
Meddelelser.....	42

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.04-A21-4-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Godkendt.

Punkt 2: Status for implementering af Sundhedsstrategien 2016-2019 (Orientering)

29.00.00-P15-1-15

Resume

Kommunens nuværende Sundhedsstrategi udløber med udgangen af 2019 og en ny strategi er under udarbejdelse. Det er derfor relevant at gøre status på den eksisterende strategi, som den nye strategi skal bygge videre på. Ved udgangen af 2019 er tre fjerdedele af strategiens indsatser implementeret. En mindre andel af de resterende indsatser er implementeret som planlagt, men med behov for at gentænke indsatsen i forhold til at skabe varig forankring, mens de øvrige ikke er nået helt i mål med implementeringen. Der forelægges med denne sag en samlet status på implementeringen af indsatserne i strategien.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. status for implementering af Sundhedsstrategi 2016-2019 tages til efterretning,
2. der arbejdes i Sundhedsstrategi 2020-2026 videre med seks af de indsatser, der har været en del af den eksisterende sundhedsstrategi.

Sagsfremstilling

Sundhedsstrategiens formål er at bidrage til, at borgerne kan mestre deres liv bedst muligt - fysisk, mentalt og socialt. Kommunens borgere er blandt de borgere i Danmark, der trives bedst og lever længst. Det skal strategien bidrage til, at de fortsætter med at være. Sundhedsstrategien tager derfor udgangspunkt i de sundhedsmæssige udfordringer, der er i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Sundhedsstrategiens 44 indsatser hviler på de faglige anbefalinger i Sundhedsstyrelsens såkaldte forebyggelsespakker. Forebyggelsespakkernes anbefalinger bygger på aktuel viden om effektfulde indsatser i forhold til de faktorer, der har betydning for folkesundheden. Det kan fx være i forhold til tobak, alkohol, fysisk aktivitet mv. De fleste indsatser i Sundhedsstrategien er strukturelle indsatser, der handler om at skabe rammer, som er med til at styrke borgernes sundhed. Det kan være flere cykelstier, indførelse af røgfri skoletid i grundskolen samt eksempelvis mad- og måltidspolitikker i dagtilbud og skoler. Det betyder samtidig, at indsatserne retter sig mod alle borgere i kommunen. De strukturelle indsatser understøttes af individorienterede indsatser, som eksempelvis rygestopkurser og overvægtstilbud til skolebørn. Flere indsatser er løbende aktiviteter såsom arbejdet med at fremme bevægelse via kommunens planlægning for de fysiske arealer og byområder.

Forvaltningen har udarbejdet en status for implementeringen af Sundhedsstrategiens indsatser i perioden 2016-2019 (bilag).

Fuldt implementerede indsatser i perioden 2016-2019

Siden 2016 er 29 af Sundhedsstrategiens 44 indsatser samlet set fuldt implementeret (som reelt er 41, da tre indsatser er slået sammen). Der er både store og små indsatser. Nedenfor er oplistet eksempler på nogle af disse indsatser (ansvarligt center er anført i parentes):

- En fælles alkoholpolitik "Vores alkoholholdning", som omfatter alle kommunens institutioner og en vejledning til frontpersonale i at spørge til borgernes alkoholvaner (Center for Sundhed og Omsorg)
- Indretning, der fremmer bevægelse, tænkes ind i kommunens planer og politikker - fx i kommuneplanen (Center for Udvikling, Plan og Byggesag samt øvrige centre)

- Tidlig opsporing og information til borgere i Jobcentret om kommunens tilbud om alkoholrådgivning og /-behandling (Center for Unge, Borgerservice og Arbejdsmarked)
- Indførelse af fritidsordning til betaling af medlemskontingent for fritidsaktivitet til børn fra familier med færre økonomiske ressourcer (Center for Kultur, IT, Politik og Organisation)
- Tilbud til alle svært overvægtige skolebørn via Holbæk-modellen i regi af sundhedsplejen (Center for Social Indsats)
- Rygestoptilbud på alle bosteder, aktivitetssteder og lignende tilpasset målgruppen psykisk sårbare (Center for Social Indsats)

Indsatser, der ikke er fuldt implementeret eller helt forankret i perioden 2016-2019

10 indsatser er ikke fuldt implementeret eller helt forankret, hvilket beror på forskellige årsager. Det kan blandt andet skyldes, at implementeringen er kommet for sent i gang eller har taget længere tid end forventet. Det gælder fx indførelse af røgfri skoletid. Indimellem har konkurrerende dagsordener betydet, at indsatsen ikke har kunnet prioriteres. Det er fx tilfældet med det styrkede fokus på at implementere mad- og måltidspolitikker i skolerne. Det kan også skyldes, at de samarbejdspartnere, som skal gennemføre indsatsen, ikke har prioriteret den. Det gælder fx de praktiserende lægers indsats i forhold til at opspore borgere med alkoholproblemer. Der er også nogle indsatser, som er implementeret, men hvor erfaringerne betyder, at det skal afklares, hvorvidt det er denne indsats, der skal fortsætte. Det gælder fx teaterforedraget "Act on Alcohol". Endelig er der nogle indsatser, der kun er fuldt implementeret i ét center eller på én decentral institution, men ikke på de øvrige. Det gælder fx opkvalificering af frontpersonale til at opspore alkoholproblemer, som er fuldt implementeret i Jobcentret, men ikke i samme omfang i de øvrige centre.

Indsatser, der ikke er i mål

Der er to indsatser, som der ikke er blevet arbejdet så meget med. Det er en indsats, som handler om at udvikle materiale om håndhygiejne til brug ved forebyggende hjemmebesøg samt et pilotprojekt om udarbejdelse af ruter i naturen omkring plejecenter Bredebo. Begge indsatser arbejdes der videre med i Center for Sundhed og Omsorg.

Indsatser, som det foreslås at arbejde videre med i Sundhedsstrategi 2020-2026

Forvaltningen har i status for implementeringen angivet hvilke indsatser, der lægges op til at arbejde videre med i den nye Sundhedsstrategi. Det drejer sig om følgende indsatser:

- En systematisk indsats rettet mod elever på 7. eller 8. klassetrin for at fjerne deres misforståelser om omfanget af unges brug af alkohol og derigennem udskyde alkoholdebut samt inddrage forældre i forhold til at udskyde alkoholdebut
- En systematisk indsats rettet mod elever i 6. klasse for at fjerne misforståelser om omfanget af unges brug af tobak og derigennem forebygge rygedebut
- Styrke samarbejdet med de praktiserende læger om henvisning til kommunale rygestoptilbud - herunder med særligt fokus på at få henvist kronisk syge, gravide samt pateinter inden operation
- En indsats, der skaber mere bevægelse i hverdagen for beboere og brugere af kommunens tilbud til psykisk syge og handicappede og understøtte borgernes valg af sund mad
- Undersøge mulighederne for at udvikle indsats rettet mod unge med trivsels-/misbrugsproblemer, som er koordineret med indsatserne i kommunens SSP-handleplan
- Opkvalificere frontpersonale, der møder borgerne i fx Jobcentret, til at opspore alkoholproblemer og sørge for at give information om kommunens rådgivnings- og behandlingstilbud.

Ny Sundhedsstrategi

Arbejdet med den nye Sundhedsstrategi er i fuld gang. Den nye strategi med tilhørende handleplan bygger videre på de erfaringer og resultater, der er opnået med den eksisterende strategi. Forvaltningen forelægger udkast til den nye Sundhedsstrategi i februar 2020.

Lovgrundlag

Kommunalbestyrelsen skal skabe rammer for sund levevis og etablere forebyggende og sundhedsfremmende tilbud til borgerne, jf. Sundhedsloven § 119.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 21. januar 2020

For stemte: 6 (A (2), C (3), F (1))

Imod stemte: 1 (V (1)), idet der mangles en ledelsesmæssig kraft, der sikrer, at medarbejderne har de bedste muligheder for at sikre, at resultaterne opnås på de enkelte områder.

Ad 1-2) Taget til efterretning.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalg, den 21. januar 2020

Ad 1) For så vidt angår BIU's område taget til efterretning.

Ad 2) Taget til efterretning.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

John Tefke (C) var fraværende. I stedet deltog Charlotte Shafer (C).

Byplanudvalget, den 22. januar 2020

Ad 1-2) Taget til efterretning.

John Tefke var fraværende (C). I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Kultur- og Fritidsudvalget, den 23. januar 2020

Ad 1-2) Taget til efterretning.

John Tefke (C) var fraværende. I stedet deltog Dorthe la Cour (C)

Børne- og Ungdomsudvalget, den 23. januar 2020

Ad 1-2) Taget til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Ad 1-2) Taget til efterretning.

Bilag

Status for implementering af Sundhedsstrategi 2016-2019

Punkt 3: Udmøntning af budgetomstillingspulje på Teknik- og Miljøudvalgets område (Beslutning)

00.30.10-S55-5-19

Resume

Kommunalbestyrelsen har den 31. oktober 2019 godkendt budget 2020-23. I budgettet er der indarbejdet ikke udmøntede omstillingspuljer på i alt 11,0 mio. kr. i 2020 og 25,9 mio. kr. 2021 og frem. I denne sag fremlægges forslag til udmøntningen af omstillingspuljen i 2020 på Teknik- og Miljøudvalgets område.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at omstillingspuljen på Teknik- og Miljøudvalgets område i 2020 og den urealiserbare budgetreduktion angående udstillingsregulativet, udmøntes ved budgetlægning af øgede forventede indtægter fra kirkegårdstakster.

Sagsfremstilling

I budget 2020-23 er der indarbejdet ikke udmøntede omstillingspuljer for i alt 11,0 mio. kr. i 2020 stigende til 25,9 mio. kr. i 2021 og frem. Teknik- og Miljøudvalgets andel heraf udgør 420.000 kr. i 2020 stigende til 779.000 kr. i 2021 og frem. Økonomiudvalget har den 14. november 2019 godkendt en procesplan for implementeringen af budgetaftalen. Det følger af procesplanen, at udmøntningen af omstillingspuljerne for 2020 skal forelægges til politisk behandling i januar 2020.

Udover ovenstående, har forvaltningen i forbindelse med implementeringen af udstillingsregulativet konstateret, at lovgivningen ikke giver rum for, at et udstillingsregulativ kan medføre et provenu. Indtægterne må ikke være større end de faktiske omkostninger til at administrere ordningen. Forvaltningen har afsøgt mulighederne, blandt andet med inddragelse af advokatbistand fra Bech Bruun, men det har ikke vist sig muligt, at fremkomme med et alternativ indenfor lovens rammer. Det er altså ikke muligt at dække effektiviseringen igennem oprettelse af et udstillingsregulativ. I alt medfører det en manglende budgetreduktion for 450.000 kr., som ligeledes søges dækket i denne sag.

Forvaltningen foreslår, at omstillingspuljen i 2020 på Teknik- og Miljøudvalgets område, og den manglende indtægt som følge af reglerne omkring et udstillingsregulativ, udmøntes ved forventede øgede indtægter som følge af forhøjelsen af kirkegårdstaksterne.

Baggrunden er, at der i forbindelse med analyse og fastsættelse af nye takster på kirkegårdsområdet, blev indlagt et øget indtægtsbudget fra og med 2020 på i alt 1,2 mio. kr. Indtægtsskønnet i budgetreduktionsforslaget tilknyttet takstændringerne var konservativt og alene baseret på indtægter fra "engangsydelse", som f.eks. begravelsesomkostninger, urnenedsættelse og leje af kapel. Dette skyldes, at forvaltningen på daværende tidspunkt manglede afklaring af, hvorvidt der forestod en yderligere forpligtigelse i forhold til deponering af indtægter vedrørende arbejder der udføres i fremtidige år (fx. ved flerårige vedligeholdelsesaftaler af gravsteder m.v.), samt usikkerhed i forhold til nedgang i antallet af brugere, som følge af øgede takster. Forvaltningen har nu afklaret at der ikke er en deponeringsforpligtigelse, hvorved forvaltningen vurderer det realistisk at budgetlægge med øgede indtægter på området, således at det kan dække både omstillingspuljen for 2020 og den manglende indtægt ved udstillingsregulativet, i alt 0,87 mio.kr. Der er fortsat usikkerhed omkring konsekvensen for antallet af brugere som følge af de forhøjede takster. Med den øgede indtægtsforventning er der dog fortsat plads til et vist fald i antallet brugere.

Udmøntningen af den resterende omstillingspulje i 2021 og frem forelægges til maj 2020, jf. procesplan for implementeringen af budgetaftalen.

Det skal bemærkes, at LTK i tilfælde af en eventuel fremtidig overdragelse af kirkegårdsdriften til anden part, er forpligtiget at kompensere modtageren fuldt, for modtagne indbetalinger, vedrørende arbejder der udføres i fremtidige år.

Lovgrundlag

Udstillingsregulativet er reguleret i "Lov om offentlige veje m.v." og kirkegårdstaksterne er beregnet på baggrund af "Cirkulære om beregning af kirkegårdstakster."

Økonomi

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2020	2021	2022	2023	2024	Varig?
Yderligere indtægtsbudgettering angående kirkegårds takster	TMU / Vej og Park	-870	-870	-870	-870	-870	Ja
Urealiserbar budgetreduktion på udstillingsregulativet	TMU / Trafik	450	450	450	450	450	Ja
Omstillingsbidrag	TMU / Vej og Park	420	420	420	420	420	Ja
I alt (kassen)		0	0	0	0	0	0

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Anbefalet.

Punkt 4: Lukket: Revideret skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej, frigivelse af anlægsbevilling og principper for finansiering (Beslutning)

05.01.35-P20-1-18

Punkt 5: Midlertidig etablering af randzone for Ulrikkenborgkvarteret samt etablering af randzone på private fællesveje (Beslutning)

05.09.00-P20-22-19

Resume

I forbindelse med ledningsomlægninger og selve anlægsarbejderne for Letbanen forventes et øget pres på parkeringspladserne i Ulrikkenborgkvarteret. Desuden er området omkring Jægersborgvej påvirket af to timers parkeringszonen i Kgs. Lyngby. Der skal tages stilling til, om der skal etableres randzone i de to områder. Der skal endvidere tages stilling til et generelt gebyr for udstedelse af parkeringslicenser.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der midlertidigt under Letbanens anlæg etableres 2-times randzone og mulighed for parkeringslicenser i Ulrikkenborgkvarteret, såfremt der opnås 2/3 tilslutning fra grundejerne på de private fællesveje,
2. der afsættes 150.000 kr. i 2020 til opsætning af skiltning og information, jf. pkt. 1. Udgifterne kan dækkes af bevilling "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2020", forudsat at denne frigives på Økonomiudvalgets møde den 29. januar 2020,
3. ordningen evalueres med udgangen af 2022, jf. pkt. 1,
4. der etableres 1-times randzone på de private fællesveje i området omkring Jægersborgvej, såfremt der opnås 2/3 tilslutning fra grundejerne,
5. der afsættes 30.000 kr. i 2020 til opsætning af skiltning og information, jf. pkt. 4. Udgifterne kan dækkes af bevilling "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2020", forudsat at denne frigives på Økonomiudvalgets møde den 29. januar 2020,
6. udstedelse af parkeringslicenser i kommende og eksisterende randzoner medfører opkrævning af et administrationsgebyr på kr. 195,-. Gebyr indføres fra 1. maj 2020.

Sagsfremstilling

I Ulrikkenborgkvarteret er der i dag pres på parkeringen særligt i området omkring stationen. Dette følger bl.a. af, at bebyggelsen i området er fra en tid, hvor man ikke indrettede parkering i nævneværdigt omfang på ejendommene.

I forbindelse med ledningsomlægninger og selve anlægsarbejderne for Letbanen forventes et øget pres på parkeringspladserne i Ulrikkenborgkvarteret og Kgs. Lyngby. Dette skyldes bl.a., at arbejderne medfører omlægninger af trafikken i området, hvorved parkeringsarealerne på de kommunale veje reduceres. Der vil i forhold til ledningsarbejder og gennem letbanens anlægsperiode frem til ultimo 2025 således løbende ske ændringer af arealbehovet og omlægninger af trafikken i området. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere, præcist hvor og i hvilke perioder parkeringspladserne i området ikke vil være til rådighed.

Forvaltningen modtager løbende borgerhenvendelser fra området - primært fra områderne tættest på Lyngby St. samt Christian d. X's Allé - vedrørende mangel på parkeringspladser for beboere, at pendlere langtidsparkerer i området, at ansatte fra Lyngby Bymidte fast parkerer i området, og at det er særdeles vanskeligt for beboere at finde parkeringspladser ved hjemkomst i tidsrummet kl. 15-18.

I perioden, hvor der udføres anlægsarbejder, vil beboere og forretningsdrivende løbende blive informeret pr. brev og hjemmeside herom, herunder om trafikomlægninger mv. Information til trafikanterne om de større omlægninger af trafikken sker via trafikinfo.

Generel randzone og parkeringslicenser i Ulrikkenborgkvarteret

Forvaltningen vurderer, at generne i Ulrikkenborgkvarteret kan afbødes gennem etablering af en 2-times randzone - randzone forstås som en zone på private fællesveje eller private fællesveje og offentlige veje underlagt tidsrestriktion.

Beboere og erhvervsdrivende kan få udstedt gratis parkeringslicens. Det er en forudsætning for udstedelsen, at ansøger og bil er indregistreret indenfor randzonen.

Dette tiltag vil således sikre en vis udskiftning hen over dagen på de parkeringspladser, der er til rådighed til gavn for beboere og forretningsdrivende. Randzonen suppleres med mulighed for parkeringslicens for beboere og forretningsdrivende, der således kan undtages tidsrestriktionen. Det er en forudsætning, at ansøger og bil er indregistreret indenfor randzonen. Muligheden for parkeringslicens svarer til eksisterende ordning for randzoner omkring Lyngby Bymidte.

Ordningen er i hovedtræk ens med parkeringszoneordningen for Kgs. Lyngby (bilag), men ordningen foreslås som nævnt ovenfor gældende for både de kommunale veje og private fællesveje i kvarteret (bilag, markering med rød/blå). Dette betyder, at parkeringslicensen for beboere m.fl. vil være gratis. 2-times restriktionen foreslås at gælde i tidsrummet kl. 9-19 på hverdage og kl. 9-16 på lørdage. Dette giver mulighed for parkering uden restriktion i kvarteret umiddelbart efter kl. 17.00 på hverdage og frem til næste morgen kl. 9.00.

Det kan alternativt overvejes, om randzonen skal mindskes ved afgrænsning tættere mod Kgs. Lyngby ved andre offentlige veje.

Gæster til området, der ønsker at parkere længere end to timer, vil således i løbet af dagen skulle flytte bilen under hensyn til 2-timers restriktionen eller alternativt parkere på privat areal/i parkeringskælder/eller lignende.

Forudsætninger for etablering af ordningen

Forvaltningen vurderer, at det er en forudsætning for etablering af randzonen, at de private fællesveje indgår i denne. Dette beror på et ønske om tilvejebringelse af en ordning, der for brugerne er let forståelig, og at der etableres en let administrerbar ordning, herunder også i forhold til parkeringskontrollens arbejde. Hvis de private fællesveje ikke indgår i zonen, er det forvaltningens vurdering, at de private fællesveje vil opleve en øget mængde udefrakommende langtidsparkering.

Såfremt de private fællesveje ikke ønsker at være omfattet af ordningen, vil der skulle etableres to zoneophørsskilte ved den enkelte vej, der fører til den private fællesvej. Det er kommunen, der i givet fald skal afholde omkostningerne forbundet hermed. Dette vil betyde en yderligere udgift på op til 325.000 kr. Forvaltningen finder på den baggrund, at ordningen ikke bør etableres, såfremt de private fællesveje ikke ønsker at være omfattet heraf.

Randzoner på private fællesveje omkring Jægersborgvej

Forvaltningen modtager løbende ønsker om etablering af tre randzoner på de private fællesveje i området omkring Jægersborgvej:

1. Peter Rørdamsvej og Birkholmsvej
2. Lyngholmsvej
3. Tjørnevej og Tjørnebakken.

I dag er der randzone i området omkring Mosevej/Gyldendalsvej/Frem med 1-times restriktion, men umiddelbart udenfor zonen kan konstateres problemer med langtidsparkering til Kgs. Lyngby.

Forvaltningen vurderer, at den allerede etablerede randzone ved Mosevej/Gyldendalsvej/Frem har flyttet parkeringsudfordringen til områder beliggende umiddelbart udenfor denne zone.

Forvaltningen vurderer, at generne kan afbødes ved etablering af nye randzoner henholdsvis to nord for og en syd for Jægersborgvej med 1-times tidsrestriktion (bilag).

Forvaltningen vurderer, at følgende ejendomme/veje skal undtages randzone:

- Jægersborgvej 64-76. Parkeringen forventes fortsat at ske på egen ejendom.
- Rørdams Have. Der er tale om en privat vej.
- Hjortholmsvej. Vejen benyttes primært af brugere og medarbejdere til institutioner grænsende til Hjortholmsvej. Dette vurderes ikke ændret gennem udvidelse af randzonen.

Randzonen suppleres med mulighed for parkeringslicens for beboere og forretningsdrivende, der således kan undtages tidsrestriktionen. Det er en forudsætning, at ansøger og bil er indregistreret indenfor randzonen. Muligheden for parkeringslicens svarer til eksisterende ordning for randzoner omkring Lyngby Bymidte.

Omkostninger for beboere m.fl.

Ved indførelse af en 2-times randzone i Ulrikkenborgkvarteret fælles for både de kommunale veje og private fællesveje skal det oplyses, at der alene kan opkræves et administrationsgebyr til dækning af de faktuelle administrative omkostninger forbundet med udstedelsen af den enkelte parkeringslicens, der vil være gratis. Dette følger af, at kommunen ikke må opkræve betaling for parkering på private fællesveje.

Frederiksberg Kommune opkræver et sådant administrationsgebyr. I dag opkræves der ikke dette gebyr i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen foreslår, at der opkræves et administrationsgebyr for udstedelse af parkeringslicens, da indførelsen af randzonen i Ulrikkenborgkvarteret vil betyde et øget ressourcetræk administrativt, samt øgede omkostninger til IT-system, da der afregnes efter antal aktive parkeringslicenser pr. år. Omkostningerne forbundet hermed vil være ca. 195 kr./parkeringslicens.

Hvis der alene var tale om en zone for de kommunale veje, vil parkeringslicenser kunne prissættes tilsvarende ordningen for Lyngby Bymidte. Der ville således være tale om en parkeringszone - en parkeringszone forstås som en zone på offentlige veje underlagt tidsrestriktion. Beboere, erhvervsdrivende, indpendlende kan købe en parkeringslicens. Prisen er pt. 985-5.222 kr./årligt.

Af hensyn til sikringen af en proportional behandling af borgerne, oplyser kommunens juridiske kontor, at det administrative gebyr bør indføres generelt ved udstedelse af parkeringslicenser i kommunen, uagtet om det er kommende eller eksisterende randzoner.

Dette betyder, at der i de eksisterende randzoner i og omkring Lyngby Bymidte fremover ved fornyelse af parkeringslicenser vil ske opkrævning af et administrationsgebyr på 195 kr. Gebyr opkræves fra den 1. maj 2020.

Til orientering skal dog oplyses, at parkeringslicenser i parkeringszoner for Lyngby Bymidte og Taarbæk er prissat ud fra et adfærdsregulerende hensyn. Prisen er 985-5.222 kr./årligt. I prissætningen af disse indgår allerede et tilsvarende administrativt gebyr.

Afledt effekt

De foreslåede ordninger vil også få betydning for tilrettelæggelsen af parkeringskontrollen i kommunen, idet det samlede område, hvor der skal ske kontrol, øges. Der vil således blive tale om en reduktion af kontrollen for andre områder.

Den videre proces

Førend de foreslåede ordninger i henholdsvis Ulrikkenborgkvarteret og omkring Jægersborgvej endeligt kan besluttes etableret, er der en hørings- og godkendelsesproces. Der vil være enkelte trin i processen, der i forhold til kvarteret vil være differentieret.

Parkeringszone og parkeringslicenser i Ulrikkenborgkvarteret og omkring Jægersborgvej

1. Borgermøde for Ulrikkenborgkvarteret.
2. Partshøring af de grundejere.
Der bliver tale om differentieret høring for kvartererne. De grundejere, som grænser til en privat fællesvej i Ulrikkenborgkvarteret skal tage stilling til, om grundejerne ønsker at indgå i den foreslåede randzone for området.
3. Meddelelse af den endelige beslutning. Såfremt der ikke er det nødvendige 2/3 grundejerflertal for hver enkelt privat fællesvej i zonen, vil ordningen ikke blive etableret.
4. Hvis grundejerne tilslutter sig, udarbejdes skilteplan for området.
5. Politiets samtykke indhentes.
6. Skilte etableres.
7. Der informeres via relevante kanaler om ikrafttræden af ordningen.
8. Der besvares løbende henvendelser om ordningen.
9. I en kort indledende fase vil parkeringsvagterne uddele advarsler for ændring af adfærd til den nye ordning.
10. Håndhævelse af restriktioner opstartes.
11. Løbende erfaringsopsamling for Ulrikkenborgkvarteret med henblik på evaluering til ultimo 2022.

Lovgrundlag

Færdselsloven § 92, stk. 1, samt Lov om private fællesveje § 57, stk. 2.

Lov om private fællesveje § 57, stk. 1.

Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering.

Økonomi

Foreløbig vurdering af udgiftsniveauer forbundet med etablering af ordningen:

Punkt 1. Opsætning af ca. 50 skilte; ca. 150.000 kr. Udgifterne kan dækkes af bevilling "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2020", forudsat at denne frigives på Økonomiudvalgets møde den 29. januar 2020.

Punkt 5. Opsætning af ca. 6 skilte; ca. 30.000 kr. Udgifterne kan dækkes af bevilling "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2020", forudsat at denne frigives på Økonomiudvalgets møde den 29. januar 2020.

I forhold til afledt drift vil der blive tale om drift og vedligehold af skilte efterfølgende. Beløbet estimeret til ca. 20.000 kr. årligt. Beløbet vil kunne afholdes indenfor eksisterende budgetramme.

Omkostninger forbundet med udstedelsen af licenser forventes dækket gennem opkrævning af gebyr herfor og dermed være udgiftsneutralt.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Ad 1) Anbefalet, idet området er defineret ved Buddingevej i vest, Christian X's Allé i syd og Lyngby Hovedgade i øst og undtaget Parallelvej. Ordningen på de offentlige veje er ikke afhængig af tilslutning fra de private fællesveje.

Ad 2) Anbefalet.

Ad 3) Anbefalet, at der evalueres inden udgangen af 2020.

Ad 4-6) Anbefalet.

Udvalget bemærker, at der ikke med ændringerne umiddelbart er behov for et borgermøde, men alene kan gives skriftlig information.

Forvaltningen anmodes dertil om at afsøge mulighederne for p-pladser til delebiler i Ulrikkenborgkvarteret.

Punktet er konsekvensrettet for brug af betegnelsen "beboer-/parkeringslicens" til "parkeringslicens".

Bilag

Beskrivelse af p-licenser

Ulrikkenborgkvarteret

Randzoner Jægersborgvej

Punkt 6: Forsøg med standsningsforbud på Strandvejen (Beslutning)

05.13.00-G00-22-17

Resume

Efter aftale med en repræsentant fra Skovbo Børnehavens bestyrelse og politiet har forvaltningen igangsat et forsøg, der forbyder standsning på Strandvejen ud for børnehaven ved det eksisterende vejbump. Forsøget består af standsningsforbudstavler, der er placeret 10 m på hver side af det eksisterende vejbump. Med denne sag skal der tages stilling til, om standsningsforbuddet skal fjernes eller gøres permanent.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at standsningsforbuddet fjernes, og politiet ansøges om tilladelse til placering af to advarselstavler ved institutionen.

Sagsfremstilling

Baggrund for standsningsforbuddet

En repræsentant fra Skovbo Børnehavens bestyrelse har henvendt sig til Lyngby-Taarbæk Kommune, fordi børnehaven oplever, at der er flere trafikale forhold, der skaber utryghed omkring børnehaven. Repræsentanten fra bestyrelsen oplyser, at fodgængere føler sig utrygge ved at krydse Strandvejen, at motorkøretøjer kører med høje hastigheder på vejen, og at det eksisterende vejbump ud for børnehaven ikke respekteres.

På baggrund af børnehavens henvendelse har forvaltningen, politiet og repræsentanten fra børnehaven været på en besigtigelse af Strandvejen og Skovstien. På besigtigelsen blev det registreret, at biler parkerer på og omkring det eksisterende vejbump. Forvaltningen, politiet og repræsentanten fra børnehaven drøftede den trafikale situation og forskellige tiltag, der kan øge trygheden omkring børnehaven. Forvaltningen nævnte, at det eksisterende bump muligvis kunne synliggøres og få større effekt med et standsningsforbud omkring.

Efter besigtigelsen undersøgte forvaltningen, om standsningsforbuddet kunne realiseres. På den baggrund aftalte forvaltningen, politiet og børnehaven at afprøve standsningsforbuddet i en periode og evaluere forsøget for at afgøre, om standsningsforbuddet forbedrer trafikikkerheden omkring børnehaven. Efter den fælles evalueringen/erfaringsopsamling kunne forvaltningen vurdere, om der var grundlag for at fjerne standsningsforbuddet eller gøre det permanent. Standsningsforbuddet skulle gælde for selve bumpet og strækninger af 10 m på hver side af bumpet. Hermed reducerede standsningsforbuddet standsnings- og parkeringsmulighederne langs vejen med op til 10 pladser.

Formålet med forsøget var at synliggøre bumpet og dermed sænke hastighederne samt at henlede forgængere til at krydse vejen over bumpet, hvilket også ville gøre det lettere for bilisterne at få øje på fodgængerne.

Evaluering

I løbet af efteråret 2019 har forvaltningen indsamlet erfaringer med forsøget. Forvaltningen har modtaget tilbagemeldinger fra Taarbæk Borgerforening, politiet, repræsentanten fra Skovbo Børnehave og kommunens parkeringsvagter (bilag).

Sammendrag af modtagne tilbagemeldinger:

- Taarbæk Borgerforening vurderer, at standsningsforbuddet ikke virker efter hensigten, og foreningen ønsker standsningsforbuddet fjernet.

- Politiet udtaler, at hvis forvaltningen vurderer, at et permanent standsningsforbud er formålstjenligt og fremmende for trafikikkerheden, så støtter politiet gerne op om dette.
- Repræsentanten fra Skovbo Børnehave ønsker permanent skiltning på en kortere strækning (5 m i stedet for 10 m på hver side af vejbumpet). Desuden ønskes en markering af bumpet med fodgængerfelt, og at der opsættes advarselstavler (helst "A 22 Børn").
- Parkeringsvagterne oplever, at fodgængerne har fået forbedret krydsningsmuligheden over Strandvejen. Parkeringsvagterne anbefaler, at standsningsforbuddet gøres permanent med en kortere udstrækning (5 m i stedet for 10 m på hver side af vejbumpet), så standsningsforbuddet kun reducerer standsnings- og parkeringsmulighederne langs vejen med op til 6 pladser.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at trafikikkerhedshensyn vejer tungere end parkeringshensyn på et offentligt vejareal. Da forsøget ikke har givet entydige tilbagemeldinger, og da lokaliteten ikke er uheldsbelastet, vurderer forvaltningen, at ressourcerne bruges bedre på en anden måde. For at imødekomme Skovbo Børnehaves oplevede utryghed på lokaliteten, foreslår forvaltningen derfor, at politiet ansøges om opsætning af en advarselstavle "A 22 Børn" i hver færdselsretning ved institutionen. Advarselstavlerne skal tydeliggøre, at her kan der være børn, der færdes på eller ved vej. Forvaltningen mener ikke, at et fodgængerfelt er hensigtsmæssigt på denne lokalitet, fordi erfaringen viser, at fodgængerfelter kan give falsk tryghed, og at det er mere sikkert at krydse vejen, hvor de lette trafikanter er agtpågivende overfor bilerne. Desuden er Strandvejen en primær trafikvej, og derfor er det ikke hensigtsmæssigt at ændre på det trafikale flow på Strandvejen.

På baggrund af ovenstående anbefaler forvaltningen, at standsningsforbuddet fjernes, og der opsættes to advarselstavler (A22) ved institutionen - en tavle i hver færdselsretning.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje m.v. § 8 og Færdselslovens § 92.

Økonomi

Hvis standsningsforbuddet skal gøres permanent, vil det give en anlægsudgift på ca. 10.000-15.000 kr. at etablere de permanente skilte. Det vil koste 5.000-7.000 kr. at opsætte to advarselstavler. Udgifterne kan dækkes af bevilling "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2020", forudsat at denne frigives på Økonomiudvalgets møde den 29. januar 2020.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Godkendt.

Bilag

Taarbæk Borgerforenings vurdering af forsøget med standsningsforbud på Strandvejen

Politiets vurdering af forsøget med standsningsforbud på Strandvejen

Kopi af Skovbo Børnehaves vurdering af forsøg med standsningsforbud Ny

Evalueringsrapport af forsøg på Strandvejen

Punkt 7: Forslag om servicebus i Lyngby-Taarbæk - genforelæggelse (Beslutning)

13.05.00-G01-98-18

Resume

Som opfølgning på anmodningssag den 13. juni 2018 har forvaltningen undersøgt mulighederne for at etablere en servicebus i dagtimerne til betjening af de kommunale institutioner/ældrecentre samt til at styrke eksisterende bustrafik til campusområderne i myldretiderne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at det beslutes, om der skal arbejdes videre med forslaget om at etablere en servicebus i dagtimerne og en styrkelse af 180/181 i myldretiderne og i så fald at finansieringen sker ved:

- en årlig driftsbevilling på 2,1 mio. kr. i 2020, 2021 og 2022, som indarbejdes i budgetgrundlaget for 2020-2023 på aktivitetsområdet Trafik,
- en driftsbevilling på 200.000 kr. til anlægsmæssige tilpasninger i 2019 i forbindelse med opstart af ruten. Dette finansieres ved fremrykning og omprioritering af anlægsmidler fra parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2020,
- ordningen vil blive evalueret i 2021 med henblik på drøftelse af fortsat drift i 2022 og fremefter.

Sagsfremstilling

Som opfølgning på anmodningssag i Teknik- og Miljøudvalget den 13. juni 2018 har forvaltningen anmodet Trafikselskabet Movia om at undersøge mulighederne for at styrke den kollektive trafik gennem etablering af en servicebus i kommunen, som også kan understøtte kommunens campusmiljøer.

Movia har fremsendt notat med forslag hertil (bilag).

Såfremt der ønskes en sådan ordning, anbefaler Movia, at den kollektive trafik styrkes med en ekstra buslinje, der i dagtimerne fungerer som servicebus. Servicebussen skal betjene kommunale interessepunkter, som bl.a. ældre- og plejecentre, bibliotek, svømmehaller mv. I myldretiderne (morgen og eftermiddag) anvendes bussen til at give en styrket betjening af campusområderne (bl.a. DTU og K-Nord).

I forbindelse med anlæg af letbanen vil vejnettet i det centrale Lyngby blive udsat for et øget pres, hvilket forventes at påvirke bustrafikken i området. Derfor vil en styrkelse af trafikken til campusområderne samt en bedre kollektiv trafik på tværs af kommunen kunne bidrage til nye/alternative rejsemuligheder.

Servicebusruten anbefales at køre i tidsrummet kl. 10–14 på hverdage, lørdage og søndage. Som servicebus vil den være gratis. Styrkelsen af campusbetjeningen foreslås i tidsrummet kl. 7-10 og kl. 14-18 på hverdage. Her betales normal takst.

Kort over servicebusruten er vist i Movias notat (bilag).

Movia har prøvekørt servicebusruten. Ruten vil generelt være mulig at køre med en 12 meter bus (alm. HT-bus) – dog er der ganske få steder, hvor der punktvis er behov for at justere lidt på eksisterende forhold. Bl.a. skal der ske en tilpasning af en helle ved Lyngbygårdsvej og det skal vurderes, om cykelstien på Geels Plads skal sikres, idet bussens front svinger ind over stien under vending.

I Movias notat er desuden beskrevet forslag til forbedring af betjeningen af DTU/K-Nord. Movia har bl.a. vurderet mulighederne for at indsætte shuttlebusser mellem Jægersborg St., DTU og Sorgenfri St./Virum St. (ruten ses i bilaget). Den foreslåede rute vil være en mulig aflastningsrute, men vil dog samtidig have nogen væsentlige ulemper. Dels vil S-togslinje E fra januar 2019 ikke længere betjene Jægersborg St., dels er der nogen gangafstand fra station til busstoppested ved Jægersborg, og endelig vil en antallet af busser være for få til, at der kan blive tale om en egentlig shuttlebusordning. Det betyder, at løsningen på nuværende tidspunkt ikke vurderes optimal.

I stedet foreslås en forbedring af campusbetjeningen i morgen og eftermiddagsmyldretiderne ved at styrke eksisterende buslinjer 180 og 181 med en ekstra bus.

Servicebussen og styrkelsen af 180/181 foreslås kørt med almindelige busser på 12 meter. Movia lægger op til at der er tale om en forsøgsperiode på et par år.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Movia skønner, at den foreslåede servicebus/styrkelse af 180/181 vil have en omkostning på ca. 2,1 mio. kr./år.

I budgetgrundlaget for 2020-2023 indregnes 2,1 mio. kr./årligt i en 3-årig periode fra 2020. Forvaltningen har afsøgt muligheden for at finde kompenserende besparelser inden for området. Dette har ikke været muligt.

Bussen evalueres i 2021 med henblik på en drøftelse af fortsat drift efter 2022.

Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2020 (200.000 kr. til mindre anlægsmæssige tilpasninger) nedjusteres til 1.759.873 kr. På det pågældende projekt er der rådighedsbeløb i alle overslagsår. Der bliver således ikke fravalgt opgaver. De bliver blot forskudt i tid.

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2018	2019	2020	2021	2022	Varig?
Driftsbevilling til ny servicebus mm.	TMU / Trafik			2.100	2.100	2.100	nej
Driftsbevilling til anlægsmæssige tilpasninger	TMU / Trafik		200				nej
Anlægsbevilling til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag.	ØK / ordinær anlægsvirksomhed			-200			nej
I alt (kassen)			-200	-1.900	-2.100	-2.100	

Alle priser er i 2019 prisniveau (t. kr.).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. november 2018

Anbefalet at der arbejdes videre med forslaget om servicebus/shuttlebus, herunder i forbindelse med højtider, i dialog med handels- og erhvervslivet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorte la Cour (C).

Økonomiudvalget, den 15. november 2018

Anbefalet, idet Økonomiudvalget forudsætter, at der kan findes en ekstern medfinansiering.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A).

Kommunalbestyrelsen, den 22. november 2018

Sagen udvalgshenvises til Teknik- og Miljøudvalget.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende. I stedet deltog Erik Frikke (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 5. december 2018

Udsat, idet der afventes nærmere drøftelse med Handelstandsforeningen.

Supplerende sagsfremstilling

Forslaget om en servicebus/shuttlebus i forbindelse med højtider er den 28. oktober 2019 blevet drøftet på møde med Handelsstandsforeningen. Handelsstandsforeningen fremhævede på mødet, at det var vigtigt, at der bliver tale om en oplevelse, og foreningen foreslog et "tivolitog/oplevelsestog" som eksempelvis kunne køre til Lindegården.

Handelsstandsforeningen oplyste, at de sidste år undersøgte mulighederne for et "juletog", og at foreningen var positive overfor ideen.

Oprindeligt havde servicebussen til formål at supplere den øvrige kollektive trafik ved at betjene ældre- og plejecentre, bibliotek, svømmehaller, campusområderne mv. I forbindelse med anlæg af letbanen vil vejnettet i det centrale Lyngby blive udsat for et øget pres, hvilket forventes at påvirke bustrafikken i området. Derfor ville en styrkelse af trafikken til campusområderne samt en bedre kollektiv trafik på tværs af kommunen kunne have bidraget til nye/alternative rejsemuligheder.

Idet der nu i stedet ønskes en mere eventpræget løsning i form af et "tivolitog" i midtbyen og ikke en decideret servicebus, ligger dette udenfor rammerne for bestilling af kollektiv trafik hos Trafikselskabet Movia. Forvaltningen vil derfor ikke kunne arbejde videre med opgaven, som en del af den kollektive trafikbetjening. Eventuelle videre drøftelser af mulighederne for et "tivolitog/oplevelsestog" i bymidten afventer initiativer på området fra Handelsstandsforeningen.

Derudover er det ikke muligt at finde finansiering indenfor busbudgettet og grundet den aktuelle økonomiske situation, anbefaler forvaltningen ikke, at forslaget finansieres af kassen, som det ellers tidligere har været indstillet.

Forvaltningen foreslår med baggrund i ovenstående, at indstillingen afvises.

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Afvist.

Bilag

Notat fra Movia - Ny lokal

Punkt 8: Anlægsbevilling til supercykelsti, Helsingørruten (Beslutning)

05.01.02-Ø39-1-15

Resume

Det er planen, at Helsingørruten skal projekteres i 2020 og derefter anlægges. Forvaltningen anmoder om frigivelse af det afsatte rådighedsbeløb til afholdelse af udgifterne til ekstern rådgivning og intern projektledelse. Med denne sag skal der tages stilling til, om rådighedsbeløbet svarende til 1.800.000 kr. skal frigives i 2020.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling til "Helsingørruten" på 1.800.000 kr., der finansieres af det afsatte rådighedsbeløb i budget 2020-2023,
2. det afsatte rådighedsbeløb justeres, jf. økonomiafsnittet, således at rådighedsbeløbet stemmer overens med de budgetter, som Vejdirektoratet har godkendt.

Sagsfremstilling

Den 7. april 2016 besluttede Kommunalbestyrelsen, at kommunen vil være med til at anlægge supercykelstien "Helsingørruten" (navn er ændret til "Lyngbyruten", jf. meddelelsessag den 9. oktober 2019) inden for kommunegrænsen. Vejdirektoratet har givet tilsagn om en medfinansiering på ca. 40 %. Den 4. oktober 2018 traf kommunalbestyrelsen beslutning om Helsingørrutens linjeføring, og på den baggrund indgik forvaltningen aftale med Vejdirektoratet om en ændring af den sydlige del af Helsingørruten ift. den oprindelige linjeføring (bilag).

Formålet med Helsingørruten er at tilbyde en komfortabel og sikker forbindelse mellem områder med bolig-, erhvervs- og uddannelsesinstitutioner. På ruten kan cyklisterne også vælge at udnytte de mange stationer og stoppesteder undervejs og dermed gøre turen til en kombinationsrejse.

Resultaterne fra de anlagte supercykelstier - Ring 4-ruten og Allerødruten - viser, at antallet af cyklister stiger med 12-14%, når ruterne opgraderes til supercykelstier, og at samme procentsats tidligere var bilister. Derfor er supercykelstierne med til at modvirke trængsel på vejene. De flere cykelture giver desuden færre sygedage, viser en samfundsøkonomisk analyse.

Forvaltningen anmoder om frigivelse af rådighedsbeløbet til afholdelse af udgifterne til ekstern rådgivning og intern projektledelse, hvilket svarer ca. til 1.800.000 kr. Herved kan forvaltningen igangsætte skitseprojekteringer/projektforslagene.

I henhold til Helsingørrutens tidsplan skal stien være anlagt i 2022. Hvis rådighedsbeløbet til rådgiverydelserne ikke frigives nu, risikerer projektets tidsplan at blive rykket. Da kommunen skal leve op til forpligtelserne i de statslige medfinansieringsprojekter, forudsætter en tidsplansændring, at Vejdirektoratet godkender en ansøgning om den ændrede tidsplan.

Lovgrundlag

Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret, hvor branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB-systemer som vores standarder). Lyngby-Taarbæk Kommunes principper for økonomistyring, særligt Anlægsstyringsreglerne.

Økonomi

Det samlede anlægsprojekt, der er indarbejdet i budget 2020-2023 til "Supercykelsti - Helsingørruten", har en udgiftsbevilling på 10.657.900 kr. og en indtægtsbevilling på 3.700.100 kr. Vejdirektoratet har givet tilsagn om ca. 40 % tilskud til projektet. Nettobevillingen er 6.987.800 kr.

Det samlede anlægsprojekt for Helsingørruten består af to separate projekter i samarbejde med Vejdirektoratet og fællesudgifter til Sekretariatet for supercykelstier. For at lette opfølgning og afrapportering til Vejdirektoratet laves der som følge heraf en bevillingsmæssig opdeling. Det budget, som Vejdirektoratet har godkendt, er således som følger:

- Cykelpuljen 2017 (SP17P-105) har en udgiftsbevilling på 3.761.904 kr. og en indtægtsbevilling på 1.000.000 kr.
- Supercykelstipuljen 2015 (SP15-26) har en udgiftsbevilling på 6.721.896 kr. og en indtægtsbevilling på 2.700.000 kr.
- Fællesudgifter til Sekretariatet for supercykelstier har en udgiftsbevilling på 290.000 kr. og en indtægtsbevilling på 116.000 kr.

Således udgør det samlede udgiftsbudget 10.773.800 kr., og indtægtsbudgettet udgør 3.816.000 kr., hvilket giver en nettobevilling på 6.587.800 kr.

Der er en ekstra indtægtsbevilling, som ikke er anført i budget 2020-2023, derfor får det nedenstående bevillingsmæssige konsekvenser.

Tabel til bevillingsmæssige konsekvenser:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2019	2020	2021	2022	2023	Varig?
Supercykelsti Helsingørruten - (0060620115) - Udgiftsbevilling	Økonomiudvalg / Anlæg				116		Nej
Supercykelsti Helsingørruten - (0060620115) - Indtægtsbevilling	Økonomiudvalg / Anlæg				-116		Nej
I alt (kassen)		0	0	0	0	0	

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

Der er et budget til eksterne leverancer/tiltag på strækningen på i alt 8.925.525 kr. og derudover et budget til intern projektledelse og overhead på 156.000 kr. I projektet er der afsat 15 % til uforudsete udgifter (1.420.379 kr.) og ikke 30 pct. som angivet i kommunens anlægsstyringsregler. Dette beror dels på, at de 15 % er den sats, som Vejdirektoratet opererer med i de statslige medfinansieringsprojekter, dels at kommunens anlægsstyringsregler er vedtaget efter, at kommunens har ansøgt Vejdirektoratet om tilskud.

Der ønskes frigivelse af rådighedsbeløbet til afholdelse af udgifter til ekstern rådgivning og intern projektledelse svarende til ca. 1.800.000 kr.

Forvaltningen fortager 1-årsgennemgang sammen med rådgiveren, forudsat at det kan afholdes inden for det afsatte beløb til rådgiverydelser. Der afholdes ikke 5-årsgennemgang på veje og stier.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Helsingørruten - fra Rudersdal til Gentofte

Punkt 9: Retningslinjer for mobildækning og placering af telemaster (Beslutning)

01.02.00-G01-17-18

Resume

På baggrund af teleforliget, lægges der med sagen op til en drøftelse af udfordringen ved behovet for bedre mobildækning og placering af master i kommunen. Forvaltningen foreslår dertil, at der udarbejdes retningslinjer for ansøgning og opsætning af master og antenner til telekommunikation, for at optimere og klargøre processen ved behandling af mastesager. Herudover foreslår forvaltningen, at der udarbejdes forslag til retningslinjer for masteleje, så ansøgere behandles lige.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. udfordringen omkring mobildækning og placering af telemaster drøftes,
2. forvaltningen udarbejder udkast til retningslinjer for opsætning og placering af master og antenner til telekommunikation,
3. forvaltningen udarbejder forslag til retningslinjer for masteleje.

Sagsfremstilling

Regeringen indgik den 17. maj 2018 aftale om telepolitik, "Aftale om Bredbånd og mobil i digital topklasse - Fremtidens telepolitik for hele Danmark" (bilag).

Aftalen skal bidrage til, "at vi kommer sikkert ind i en tidsalder, hvor digitalisering vil få en stadig større betydning for samfundet. Danmark skal være i førerfeltet med anvendelse af den nyeste teknologi, og der skal være god dækning i hele landet."

Kommunerne blev orienteret om teleforliget via brev fra den tidligere energi-, forsynings-, og klimaminister af 10. september 2018 (bilag). Parterne bag aftalen henstiller til kommunerne, at de skal sikre optimale rammer for udrulningen af digital infrastruktur i lokale områder. Dette skal ske gennem standardiseret sagsbehandling, ved at definere servicemål og afkorte sagsbehandlingstider i forbindelse med udrulning af digital infrastruktur. Herudover henstiller parterne også til, at offentlige institutioner og myndigheder har fokus på betydningen af en rimelig masteleje i forhold til målet om god mobildækning.

Den danske mobil- og bredbåndsinfrastruktur er i dag fundamental for samfundets digitale udvikling. Dels er adgang og udnyttelse af den digitale infrastruktur en motor for en udvikling, der styrker erhvervsliv, vækst og beskæftigelse, bosætning og turisme, og yderligere udnyttelse af den digitale infrastruktur har store potentialer. Dels udbygger det offentlige i stigende grad selv services og tjenester ud fra en forudsætning om, at digital infrastruktur er til stede.

Et eksempel på services fra den kommunale forvaltning ses på teknik- og miljøområdet, hvor der arbejdes på at anvende internetforbundne enheder til brug i vinterberedskab, klimasikring, miljøovervågning og smartere måder til at anvise parkering.

Et andet eksempel er inden for sundhedsvæsenet – både det nære og hospitalerne, hvor den demografiske udvikling, med en større andel af ældre medborgere, sætter sundhedsområdet under pres for udvikling af innovative digitale velfærdsløsninger. Brug af telesundhed/telemedicinske løsninger forventes at blive stadig mere udbredt i den kommunale og regionale sundhedspleje, og muligheden for at gennemføre videokonsultationer og inkorporere data fra borgernes egne enheder har store perspektiver.

Problemstilling

Den tekniske udvikling i mobiltelefonien, ved fx udrulning af 5G teknologien, samt udviklingen med et stadig større antal brugere/enheder betyder, at der nu og fremover er behov for et stadig tættere net af antenner. Et tættere net betyder, at der skal opstilles flere antennesystemer, der er placeret tættere på hinanden. Antennesystemerne kan enten placeres på bygninger eller andre høje anlæg, eller på forskellige typer master. Opstilling af antennesystemer på bygninger/anlæg og opstilling af nye master vil på forskellig vis kunne ændre på det visuelle indtryk af by- og landområderne. Den konkrete indvirkning på omgivelserne afhænger af områdets karakter samt antennesystemets totalhøjde og udformning.

I dag reguleres opstilling af antennesystemer af de konkrete bestemmelser i plangrundlaget for den enkelte ejendom, det vil sige bestemmelser i gældende byplanvedtægt, lokalplan og kommuneplan, samt af generelle bestemmelser i planloven, byggeloven, naturbeskyttelsesloven, vejloven samt masteloven. Andre love, der kan have betydning for kommunernes sagsbehandling om etablering af master, teknikhuse og nedgravning af kabler, er: Bygningsfredningsloven, Museumsloven, Lov om jagt og vildtforvaltning, Lov om miljøvurdering af planer og programmer, Råstofloven, Skovloven, Vandløbsloven, samt Privatvejsloven.

- Planloven, regulerer arealanvendelsen og er relevant fordi store master kan skæmme både bymiljøer og landskaber, hvis de ikke placeres med omhu. Master og antennesystemer skal indpasses i forhold til omgivelserne med størst mulig hensyntagen til bebyggelse og landskaber. Etablering af nye master og væsentlige ændringer af bestående anlæg udenfor byområder forudsætter en landzonetilladelse, medmindre en lokalplan for området fastsætter andet.
- Byggeloven, som blandt andet gælder ved nybyggeri og ved ombygninger. Master er i lovens forstand bebyggelse og skal derfor have en byggetilladelse, antenner på eksisterende master eller bygninger skal kun anmeldes.
- Masteloven, regulerer bl.a. fælles udnyttelse af master til radiokommunikation og opsætning af antennesystemer på bygninger. Loven indeholder regler om, hvad der skal tages hensyn til, hvis man ønsker at udnytte allerede eksisterende master, eller hvis man ønsker at sætte antennesystemer op på bygninger. Masteloven slår bl.a. fast, at ejere af master til radiokommunikationsformål har pligt til at imødekomme alle anmodninger om fælles udnyttelse af den pågældende mast fra andre, der er tildelt radiofrekvenser, og som har behov for at sætte antennesystemer op.
- Naturbeskyttelsesloven indeholder bestemmelser der bl.a. skal beskytte naturen, de landskabelige værdier, fredninger m.v.

I 2016 udgav Energistyrelsen en mastevejledning om placering af master og antennesystemer. Vejledningens formål er at skabe et overblik for såvel ansøgere som behandlere af ansøgninger om opsætning af nye eller ændring af eksisterende master og opsætning eller ændring af antennesystemer. Vejledningen gennemgår lovgivning og kommunens rolle ved behandling af sager om placering af master (bilag).

Flere kommuner har udarbejdet såkaldte ”mastepolitikker” med forskelligt indhold, det gælder bl.a. Furesø, Gribskov og Hvidovre Kommuner, for at kunne møde udfordringen om et øget behov for opstilling af nye antennesystemer

For at forvaltningen kan behandle ansøgninger om opstilling af nye antennesystemer hurtigt og ud fra en helhedsvurdering er der behov for ens retningslinjer for ansøgning og placering af master og antenner for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Retningslinjer for masteleje

Udgangspunktet er, at kommuner og regioner skal fastsætte en markedsbaseret lejepris (markedsleje), når der lejes arealer ud til mobilantennetårne og master. Det følger af telelovens § 60a, at ”kommunalbestyrelsen henholdsvis regionsrådet kan indgå aftaler på markedsvilkår med udbydere af elektroniske kommunikationsnet om udlejning af arealer, bygninger, høje konstruktioner, master m.v. med henblik på udbygning af radiokommunikationsnettet.”

Der er behov for en analyse af kommunens lejeniveau ved udlejningen til mobilantennetårne og master, samt en udarbejdelse af retningslinjer for udlejning af kommunal ejendom til mobilantennetårne og master (bilag).

Status på tiltag i kommunen

Forvaltningen er bekendt med, at der er områder i kommunen hvor borgere og virksomheder oplever dårlig dækning. Dette skyldes dels, at eksisterende master er taget ned grundet opførelse af ny bebyggelse men også på grund af udviklingen inden for teleindustrien. Lige nu er der blandt andet et stort område omkring Lottenborgvej og den nye bebyggelse Skovbrynet hvor der ikke er optimal mobildækning.

I 2019, er to sager blevet forelagt politisk udvalg. Den ene ved Lærkereden, den anden ved Lottenborg. Begge blev afvist.

På Byplanudvalgets møde vil direktør for Teleindustrien holde oplæg om behovet for opgradering af mobildækningen, om de aktuelle udbygningsplaner i kommunen, om udfordringerne ved placering af master/antener og betydningen af en god digital infrastruktur (bilag).

Videre forløb

Forvaltningen foreslår, at der forelægges en udvalgssag i 2020 med forslag til retningslinjer for opsætning af master og antenner til telekommunikation, herunder retningslinjer for udlejning af kommunale arealer til brug for master og antenner, samt et notat der redegør for kommunens ansvar og pligter i forhold til opsætning af master og antennesystemer.

Retningslinjerne for opsætning af master og antenner kan fx angive nogle overordnede principper, som kommunen ønsker at administrere efter og være et arbejdsredskab for kommunens sagsbehandlere og for de ansøgende teleselskaber. Derudover kan retningslinjer være med til at klarlægge, i hvilke situationer der vil være behov for involvering af det politiske niveau i kommunen – med potentielt længere sagsbehandlingstid til følge samt evt. behov for, at ansøger i højere grad end ellers dokumenterer sin ansøgning og/eller hjælper sagsbehandleren på vej til en bedre forståelse af forskellige elementer af ansøgningen.

Lovgrundlag

Planloven, byggeloven, naturbeskyttelsesloven og masteloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1-2.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 1.

Økonomiudvalget beslutter indstillingspunkt 3.

Beslutning

Byplanudvalget, den 22. januar 2020

Ad 1) Drøftet.

Ad 2) Godkendt.

John Tefke var fraværende (C). I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Ad 1) Drøftet.

Bilag

Aftale om Bredbånd og mobil i digital topklasse - Fremtidens telepolitik for hele Danmark

Brev fra ministeren af 10 september 2018

Mastevejledning ved placering af master og antennesystemer - Energistyrelsen 2016

Vejledning om markedsleje (2015)

Oplæg fra Teleindustrien

Punkt 10: Erhvervs- og turismeindsats ifm. VM i kano og kajak 2021 (Orientering)

18.20.04-G01-3-19

Resume

Dansk Kano og Kajak Forbund er vært for verdensmesterskabet i kano og kajak, som afvikles i august 2021 på Danmarks Rostadion, Bagsværd Sø. Forvaltningen har haft en indledende snak med de ansvarlige for gennemførelsen af projektet med henblik på dels at undersøge, hvorledes kommunen bedst kan understøtte arrangementet, dels at identificere de muligheder, som arrangementet vil kunne skabe for detailhandelen samt restaurations- og hotelbranchen i kommunen. Denne sag giver en status på arrangementet og de muligheder, som forvaltningen umiddelbart ser.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Forberedelserne af VM er allerede i gang, og i den forbindelse deltager forvaltningen i en møderække med henblik på at hjælpe arrangementet på vej i forhold til myndighedsbehandling og koordinering - f.eks. omkring trafik på både vejnettet og på søerne. Derudover er det forvaltningens ønske at understøtte de muligheder, der ligger i arrangementet i forhold til kommunens detailhandel og restaurations- og hoteldrift.

Om arrangementet

VM i kano og kajak sprint afholdes i perioden 26. - 29. august 2021 på Bagsværd Sø. VM i kano og kajak sprint er International Canoe Federation's (ICF) mest prestigefyldte event og en olympisk disciplin. Der forventes at deltage 900 roere samt 500 trænere og hjælpere. Arrangementet forventes desuden at tiltrække 10.000 - 15.000 tilskuere. Hovedparten vil være fra udlandet.

Arrangørerne har allerede sikret reservation af alle tilgængelige overnatningsmuligheder i området. Wonderful Copenhagen er allerede engagerede i planlægningen af arrangementet.

Intern organisation

Forvaltningen, Vidensbyen samt citykoordinatoren har foreløbig valgt at organisere sig i forhold til de opgaver, arrangementet foranlediger på følgende måde:

Center for Kultur, IT, Politik og Organisation varetager tovholderfunktionen og sikrer at:

- Kommunikation varetager koordinering af nyheder og informationer på de respektive medier
- Plan og Erhverv varetager dialogen med Wonderful Copenhagen og samarbejdet med citykoordinatoren
- Citykoordinatoren varetager understøtning af events og kampagner i Kgs. Lyngby
- Vidensbyen varetager information til erhvervslivet og DTU.

Der er endnu mange uafklarede forhold omkring arrangementet, men på nuværende tidspunkt har forvaltningen på det første møde med forbundet været rundt om følgende emner:

Myndighedsopgaver

Lyngby-Taarbæk Kommunes opgave handler først og fremmest om infrastruktur. Arrangementet vil skabe forøget trafik til og fra rostadion i Gladsaxe Kommune, og en del af denne trafik forventes at gå gennem Lyngby-Taarbæk Kommune. Det kan heller ikke udelukkes, at letbanearbejderne vil påvirke trafikbilledet. Forvaltningen har på den baggrund dels henvist til Letbaneselskabet, og dels lavet en aftale med arrangørerne om, at vi sammen tager forholdet op, når vi nærmer os arrangementets afvikling. På det tidspunkt vil eventuelle udfordringer kunne identificeres og afværges. Kommunens vejmyndighed inddrages fremadrettet i møderækken.

Forvaltningen har desuden formidlet kontakten til Strömman, som varetager sejladsen på søerne, så der sikres en gensidig aftale om sejlruiter under afvikling af arrangementet.

Turisme

Et arrangement af en størrelse som dette skaber mulighed for øget turisme til gavn for detailhandlen samt hotel- og restaurationsbranchen. Lokalt kan muligheden understøttes i et samarbejde med Handelsforeningen og citykoordinatoren, så der skabes en synlighed i bybilledet for både borgere og turister.

Forvaltningen bruger de kvartalsvise morgenmøder for detailhandlen som en platform for information og koordinering af events og kampagner i forbindelse med arrangementet. Derudover skaber forvaltningen kontakt til Wonderful Copenhagen med henblik på en dialog omkring mulige samarbejder i forbindelse med arrangementet.

Netværk for erhvervslivet

Dansk Kano og Kajak Forbund etablerer et erhvervsnetværk for danske og udenlandske virksomheder. Denne type netværk er ofte en mulighed for virksomhederne til at skabe uformelle kontakter til potentielle fremtidige kunder og/eller partnere. Tilbuddet formidles gennem Vidensbyen og kommunens erhvervsnyhedsbrev.

Kommunikation

Eksisterende nyhedsbreve: Erhvervsnyt, Vidensbyens Nyhedsbrev og Visit Lyngbys Nyhedsbrev - samt de tre instansers platforme på de sociale medier bruges til formidling af relevant stof.

Kultur- og Fritidsudvalget, Teknik- og Miljøudvalget samt Byplanudvalget vil løbende blive orienteret om forberedelserne omkring arrangementet.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kultur- og Fritidsudvalget.

Byplanudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 22. januar 2020

Taget til efterretning.

John Tefke var fraværende (C). I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Kultur- og Fritidsudvalget, den 23. januar 2020

Taget til efterretning.

John Tefke (C) var fraværende. I stedet deltog Dorthe la Cour (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Taget til efterretning.

Punkt 11: Matrikulære ændringer i Raadvad (Orientering)

01.04.00-P19-26-19

Resume

Landinspektør har på vegne af Naturstyrelsen fremsendt matrikulære sager til godkendelse i Lyngby-Taarbæk Kommune og Rudersdal Kommune. I Lyngby-Taarbæk er der tale om arealoverførsel samt udlæg af private fællesveje. I Rudersdal ønskes udstykning samt udlæg af private fællesveje. De matrikulære ændringer medfører ingen ny bebyggelse eller ændret anvendelse af de omhandlede arealer. Hverken gældende lokalplan 187 eller gældende bygningsreglement vurderes at kunne udvirke et afslag på det ansøgte i Lyngby-Taarbæk.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den ansøgte matrikulære ændring tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Ansøgning fra Naturstyrelsen

Sagen har sin baggrund i en regeringsbeslutning om at sælge Statens bygninger i Raadvad igennem det statslige ejendomsselskab Freja. Freja har i oktober 2019 solgt erhvervsdelen i Raadvad (fabriksbygningerne), og salget er betinget af, at den ansøgte arealoverførsel og udstykning gennemføres. Erhvervsdelen i Raadvad er beliggende både i Lyngby-Taarbæk og Rudersdal. Ingen af de matrikulære ændringer medfører ny bebyggelse eller ændret anvendelse af de omhandlede arealer eller bygninger.

I Lyngby-Taarbæk ansøges om en arealoverførsel af den gamle knivfabriks bygninger i Lyngby-Taarbæk (del nr. 11) til den ejendom i Rudersdal Kommune, hvor den øvrige del af fabriksbygningerne er beliggende (del nr. 1)(bilag). Derudover udlægges eksisterende veje som private fællesveje for at sikre adgang til boligerne beliggende syd for fabriksbygningerne (del nr. 9). Endelig optages den vestlige del af Svenskevej som ny privat fællesvej, og der foretages ejendomsberigtigelse af vandløbet Mølleåen (del nr. 8 og 10).

I Rudersdal er der tale om udstykning af de arealer, hvor bygning udlejet til Naturskole er beliggende (del nr. 2). Da § 4.1 i lokalplan 187 fastsætter, at der ikke må ske yderligere udstykning, kræver den ansøgte udstykning dispensation fra lokalplanen. Rudersdal Kommune har den 9. januar 2020 oplyst, at ansøgningen behandles politisk februar eller marts 2020. Forvaltningen i Rudersdal lægger på nuværende tidspunkt op til, at der meddeles dispensation fra lokalplanen samt landzonetilladelse til den ansøgte udstykning under forudsætning af, at lokalplanens anvendelsesbestemmelser respekteres, samt at der skal kunne etableres hensigtsmæssige adgangs- og parkeringsforhold samt brandsikring.

Forvaltningens vurdering

De ansøgte matrikulære ændringer vurderes ikke at være i strid med fredningsbestemmelser (bygningsfredning og naturfredning), bygge- og beskyttelseslinjer, beskyttede naturtyper, jordforurening, idet de ansøgte matrikulære ændringer ikke medfører ny bebyggelse eller ændret anvendelse. Naturstyrelsen har den 12. november 2019 godkendt, at fredskovpligten for del nre. 4, 6 og 8 ophæves. Del nre. 4 og 6 er eksisterende vej, og del nr. 8 er eksisterende vandløb.

Hele området er beliggende i landzone. Jf. planlovens § 35 kræver udstykning landzonetilladelse, mens arealoverførsel mv. ikke kræver landzonetilladelse.

Med hensyn matrikulære ændringer regulerer lokalplan 187 alene udstykning, og det er derfor forvaltningens vurdering, at gældende lokalplan 187 ikke kan forhindre de ansøgte matrikulære ændringer i Lyngby-Taarbæk.

Såfremt de matrikulære ændringer ikke ønskes gennemført, vurderer forvaltningen, at der i givet fald skal nedlægges et § 14-forbud efter Planloven. Planloven fastsætter, at lokalplanbestemmelser skal have fornøden planlægningsmæssig begrundelse. Planlovens § 1 angiver de overordnede formål, der kan varetages med planlægningen og som anses for at være saglige planlægningsmæssige hensyn, mens planlovens § 15 indeholder de mulige emner, der kan reguleres med en lokalplan. De ansøgte matrikulære ændringer i både Rudersdal og Lyngby-Taarbæk omhandler arealer beliggende inden for lokalplanens delområde B, som jf. § 3.3 kun må anvendes til værksteder samt formål, der understøtter og knytter sig til områdets rekreative, kulturhistoriske og landskabelige interesser, herunder naturskole, undervisnings- og udflugtsformål.

Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at et § 14-forbud nedlagt på delområde B i lokalplan 187 overvejende kan begrundes med, at kommunen dels ønsker at skabe gode rammer for erhvervsudvikling og vækst, dels ønsker at skabe og bevare værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber.

- Erhvervsudvikling, fordi der er tale om en unik mulighed for at mindre erhverv – håndværk og kunsthåndværk – kan drive sine virksomheder i et samlet miljø med synergi mellem værkstederne.
- Bevaring af værdifuld bebyggelse, fordi der er tale om en helt unik kulturarv bundet op på traditionelt håndværk (knivfabrikken), hvor anvendelse og bebyggelse historisk set hænger sammen.

Da de matrikulære ændringer ikke medfører fysiske ændringer, men alene medfører en justering af grundstørrelser og skel, skønner forvaltningen umiddelbart, at helhedsvurdering efter bestemmelserne i gældende bygningsreglement ikke kan udvirke et afslag til det ansøgte.

Vejudlæg til private fællesveje

Der ansøges om, at eksisterende vej Svendskevej og del af vejen Raadvad udlægges som private fællesveje for at sikre adgang til boligerne.

I henhold til Lov om private fællesveje (privatvejsloven) § 11 foretages vejudlæg og tildeling af vejrettigheder af ejerne af de ejendomme, som vejen skal ligge på, hvilket i dette tilfælde er Naturstyrelsen. Vejmyndigheden kan derfor ikke stille krav om, at der etableres vejudlæg af private fællesveje på landet eller til anlæg af vejen. Det er først, når der er foretaget vejudlæg, at vejmyndigheden har mulighed for at vurdere, om vejen er i god og forsvarlig stand. Det gælder endvidere, at en privat fællesvej på landet, der er taget i brug, ikke kan nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Vejmyndigheden kan oplyse, at det findes hensigtsmæssigt, at vejen Raadvad inkl. busvendeplads udlægges til privat fællesvej på landet for at berigtige de faktiske forhold, idet der er buskørsel på vejen.

Det er vedtaget, at Teknik- og Miljøudvalget behandler anlæg af nye private fællesveje eller offentlige veje og stier. Der vil her være tale om en berigtigelse af faktiske forhold, hvorfor sagen blot forelægges til orientering.

Lovgrundlag

Planlovens § 1 angiver de overordnede formål, der kan varetages med planlægningen, og som anses for saglige planlægningsmæssige hensyn angives, at:

1. der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet og i de enkelte kommuner.
2. der skabes og bevares værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber,
3. skabe gode rammer for erhvervsudvikling og vækst,
4. de åbne kyster fortsat skal udgøre en væsentlig natur- og landskabsressource,
5. forurening af luft, vand og jord samt støjulemper forebygges,
6. offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet og

7. alsidighed i boligsammensætningen fremmes gennem mulighed for planlægning for almene boliger i byerne.

Planlovens § 14: Kommunen kan nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan.

Planlovens § 15: Indeholder et udtømmende katalog over emner, der kan optages bestemmelser om i en lokalplan.

Bygningsreglement 2018:

- § 175: Arealoverførsel skal ske efter en helhedsvurdering, jf. § 187.
- § 187: Helhedsvurdering skal foretages under hensyn til de generelle kriterier i § 188 og de ubebyggede arealers indretning, jf. kapitel 20.

Udstykningsloven § 18 og Privatvejsloven § 11.

Økonomi

Hvis vejene udlægges som private fællesveje på landet, får vejmyndigheden administration af disse. Dette forventes håndteret indenfor eksisterende budget.

Kommunen har i dag udgifter til snerydning og glatførebekæmpelse på Svenskevej og vejen Raadvad af hensyn til buskørsel. Der forventes derfor ikke en ændring af hermed forbundne omkostninger.

Det er de vejberettigede ejere med ejendomme, der grænser til private fællesveje på landet og evt. andre, der har vejret til vejen, som er ansvarlige for, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang. Såfremt vejmyndigheden giver påbud om istandsættelse af veje, fordeles udgifterne dertil mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen. Lyngby-Taarbæk Kommune har en enkel ejendom Raadvad 1, som vil blive vejberettigede, og som kan blive pålagt udgifter til vedligeholdelse i den forbindelse.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 22. januar 2020

Udsat.

John Tefke var fraværende (C). I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Udsat.

Bilag

Ansøgning

Oversigtskort Raadvad

Luftfoto Raadvad

Ændringskort 1

Ændringskort 2

Punkt 12: Analyse af Arealdrift (Orientering)

00.00.00-G01-1-19

Resume

Forvaltningen orienterer om igangsat analyse af Arealdrift.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orientering om igangsat analyse af Arealdrift tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kort om historik for Arealdrift siden 2012

Arealdrift i Lyngby-Taarbæk Kommune varetager størstedelen af de tekniske udfører opgaver, der ligger under området Vej og Park, og udfører service og drift og definerede akutte vedligeholdelsesopgaver på veje, fortove, stier, byrum, parker, naturområder og kirkegårde. Enheden blev etableret i forbindelse med centerdannelsen i kommunen tilbage i 2012, hvor vejvæsnet, parkafdelingen og kirkegårdene blev lagt sammen.

Arealdrift har siden 2012 undergået en række ændringer og tilpasninger dels som følge af den generelle udvikling i opgaveløsningen på området, herunder den teknologiske udvikling, og dels som følge af krav til en stadig mere fokuseret styring og ressourceanvendelse i kommunen.

Blandt de større konkrete ændringer og tilpasninger i Arealdrift er der især i de sidste par år arbejdet med at optimere ressourcestyringen gennem implementering af nye it-systemer, rydde op på seks driftspladser, gennemgå og påbegynde en fornyelse af maskinparken og anvendelse af nye teknologier i arbejdsgangene, udskifte byrumsinventar, afvikle aftaler om vinterbekæmpelse og vedligeholdelsesordninger på private fællesveje samt indrette midlertidige faciliteter på de to store driftspladser på Baunegården og Firskovvej som følge af nedrivning af bygninger mv. på driftspladsen på Firskovvej i forbindelse med etablering af forlængelsen af Firskovvej.

Sideløbende med de større ændringer og tilpasninger i Arealdrift har der pågået et arbejde med at planlægge en samling af Arealdrift på en samlet lokation.

I 2017 blev der truffet politisk principbeslutning om at samle Arealdrift på Firskovvej 40-44 efter beslutning om i 2016 at opgive etablering af en fælles driftsplads på Kongevejen 83-85 (det tidligere Landbrugsmuseum erhvervet med henblik på etablering af driftsplads) samt efter et ikke realiseret arbejde på at magelægge et andet areal til formålet.

Planlægningsarbejdet i forhold til etablering af en fælles driftsplads på Firskovvej er i nogen grad blevet udfordret og forsinket af de konkrete fysiske forandringer på driftspladsen grundet infrastrukturarbejderne på vejforlængelsen, som også har krævet planlægnings- og implementeringsressourcer. Dertil kommer, at indskrænkning af driftspladsarealet har ændret forudsætningerne for etablering af en fælles lokation. Endelig kalder Kommunalbestyrelsens vedtagelse af "Udviklings- og helhedsplanen – Fremtidens Firskovvej" (oktober 2019), som er styrende for den videre fysiske planlægning og prioritering i området, på en fornyet strategisk stillingtagen til udviklingen af fremtidens Arealdrift på Firskovvej.

Dimensionering af og indretning af de fysiske rammer for en fælles driftsplads, herunder arealbehov og krav til støjdempering, hænger uløseligt sammen med de opgaver, som Arealdrift skal løse og den driftsmodel, som Arealdrift styres efter.

Igangværende analyse af Arealdrift samt proces for færdiggørelse og rapportering

Med sigte på at få tilvejebragt et grundlag for beslutning om den videre udvikling af Arealdrift, herunder indretning af fysisk driftspladskapacitet og udvikling af maskinpark, har forvaltningen igangsat en analyse af området. Analysen udføres af Implement.

Analysen vil beskrive den aktuelle situation for Arealdrift, herunder opgaver, økonomi, organisering mv. Derudover vil analysen pege på såvel indsatser, som kan bidrage til en fortsat optimering af driften, samt mulige scenarier for udviklingen af Arealdrift, herunder fremtidige opgaver og forskellige driftsmodeller mv. I den forstand vil analysen også bidrage til Kommunalbestyrelsens beslutning i budgetaftalen for 2020-2023 om at iværksætte en flerårig omstillingsstrategi, der skal medvirke til at sikre den fremtidige økonomiske balance blandt andet ved at se på tilrettelæggelsen af drift og indkøb.

Forvaltningen forventer, at udkast til analysen vil være klar ultimo januar/primus februar 2020. Udkast til analysen med anbefalinger vil forud for endelig færdiggørelse blive drøftet såvel i Arealdrift som i forvaltningen med henblik på at verificere data og hensigtsmæssige arbejdsgange på tværs af det tekniske område, der varetages af flere centre og afdelinger.

Den endelige analyse vil blive forelagt politisk med henblik på stillingtagen til den fremtidige opgaveløsning samt driftsmodel. Forvaltningen vil umiddelbart igangsætte anbefalede initiativer til effektivisering og optimering af Arealdrift, ligesom der også allerede er igangsat andre indsatser, der understøtter trivsel og opgaveløsning i Arealdrift.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Udgifter til analysen afholdes inden for budgettet til administrative udgifter under Center for Arealer og Ejendomme.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Taget til efterretning.

Punkt 13: Anmodningssag vedr. kys og kør kampagne ved Taarbæk Skole

05.13.10-G02-18-19

Sagsfremstilling

Richard Sandbæk (C) anmoder om, at forvaltningen redegør for anvendelsen af kampagneskilte, herunder hvad der forhindrer omlægning til permanent skiltning.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Godkendt.

Punkt 14: Anmodningssag om handicap-parkering ved Lyngby Hallen

00.00.00-G01-1-19

Sagsfremstilling

Silas Mudoh (A) anmoder om, at forvaltningen vender tilbage med en sag, der belyser muligheden for at etablere to handicapparkeringspladser foran Lyngby Hallen.

Der er pt. ikke handicapparkeringspladser foran Lyngby Hallen, hvilket resulterer i, at folk med handicap ofte bliver tvunget til at parkere langt fra hallen. Jeg ønsker, at forvaltningen afsøger muligheden for at etablere to handicapparkeringspladser henvendt til dem, der skal bruge hallen eller skal se fodbold.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Afvist, idet udvalget bemærker, at der er bedre tilgængelighed for handicappede ved hovedindgangen til Idrætsbyen ved Lyngby Svømmehal.

Punkt 15: Anmodningssag om gadebelysning i de mørke timer

00.00.00-G01-1-19

Sagsfremstilling

Sigurd Agersnap (F) anmoder om, at der optages en sag i Teknik- og Miljøudvalget om gadebelysning.

Sagen ønskes at belyse, hvilke muligheder der er for at sikre gadebelysning i de mørke timer, især om morgenen hvor mange børn cykler til skole.

Sagen skal komme ind på, hvad en udvidelse af tændingstiden for gadebelysningen vil have af økonomiske og klimamæssige konsekvenser.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Godkendt.

Punkt 16: 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:

- Evaluering og videreførelse af Grøn Varelevering v/Citylogistik
- Ny sendemast på furesøvej 161 til erstatning af eksisterende
- Evaluering af to kryds på Klampenborgvej
- Elladestandere
- Høring af Movias mobilitetsplan 2020
- Administrationsgrundlag for ny ordning på vedligeholdelse af private fællesveje
- Parkering langs Gyrithe Lemches Vej

Lovgrundlag

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

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Taget til efterretning.

Punkt 17: Meddelelser

00.22.04-A21-4-17

Sagsfremstilling

1. TEKNIK & MILJØ '20 – KL's politiske konference på teknik- og miljøområdet

Der er åbnet for tilmelding til KL's årlige konference på teknik- og miljøområdet. Konferencen afholdes den 16. – 17. april 2020 hos ODEON i Odense.

Temaet for TEKNIK & MILJØ '20 er klima, og med konferencens titel 'Klimaet er fælles – ansvaret er også dit' sættes der fokus på kommunernes rolle i en styrket klimaindsats.

Til konferencen skal vælges et galleri, en udflugt og en faglig session, se program (bilag) – dette skal angives ved tilmelding.

Ønsker man at deltage skal dette skrive til Dorthe Bentzen på dortb@ltk.dk, senest den 3. februar 2020. Husk at angive et galleri, en udflugt og en faglig session ved tilmelding.

2. Tids- og aktivitetsplan for udarbejdelse af Sundhedsstrategi 2020-2026

Center for Sundhed og Omsorg er ansvarlig for at udarbejde en ny, tværgående Sundhedsstrategi 2020-2026. Strategien med tilhørende handleplan behandles i flere forskellige fagudvalg i løbet af 1. halvår 2020. Forvaltningen har udarbejdet en tids- og aktivitetsplan, som giver overblik over processen (bilag).

3. Klagenævnets afgørelse om Dyrehavsbakken (miljøgodkendelse)

Miljø- og Fødevareklagenævnet har den 23. december 2019 ophævet Lyngby-Taarbæk Kommunes miljøgodkendelse af 18. maj 2017 og hjemvist sagen til ny fælles behandling i Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen tager foreløbig, men med forbehold, nævnets afgørelse til efterretning. Forvaltningen vil i lyset heraf igangsætte en afklaring af konsekvenserne af denne afgørelse og andre afgørelser, der afventes fra Miljø- og Fødevareklagenævnet og Planklagenævnet, med henblik på, at der tilvejebringes lovlige forhold. Denne afklaring vil ske inden for rammerne af godkendelsesbekendtgørelsens § 3, stk. 1, om kommunens kompetence.

Forvaltningen kan hertil vejledende oplyse, at miljøgodkendelse af 18. maj 2017 gælder indtil videre i ovennævnte afklaringsperiode.

Forvaltningen kan endvidere kort oplyse, at Planklagenævnet, som behandler klagerne over lokalplanen for Bakken, miljørapporten og kommuneplantillægget skriftligt har meddelt, at nævnet først forventer at træffe afgørelser i klagerne i løbet af de næste 11 måneder. Planklagenævnet henviser til, at sagerne er komplekse, og derfor fordrer en længere sagsbehandlingstid. Når der foreligger en afgørelse på klagerne, vil forvaltningen kunne vurdere, om der skal igangsættes en ny planproces, og i så fald, hvilket omfang processen skal have.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. januar 2020

Taget til efterretning.

Bilag

TEKNIK & MILJØ '20 – KL's politiske konference på teknik- og miljøområdet - program

Tids- og aktivitetsplan 2020