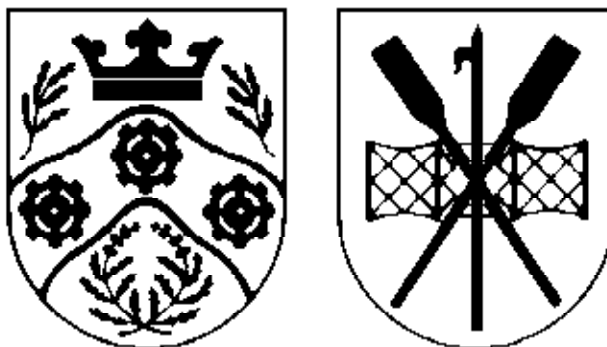


## LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 14. maj 2013 kl. 15:30  
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

Endvidere deltog:

Direktør Bjarne Markussen

Centerchef Sidsel Poulsen

Centerchef Torben Hjelm

Afdelingsleder Mads Henrik Lindberg Christiansen

Miljøtekniker Maj Britt Jensen

Udvalgskoordinator Karen Dam

Udvalgskoordinator Ditte Marie E. Pedersen

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Sag nr:</b>		<b>Side:</b>
01	<b>1. anslået regnskab 2013 - Teknik- og Miljøudvalgets område</b>	4
	.	
02	<b>Aflæggelse af anlægsregnskab for "Slidlag på kommunale veje i 2010/2011"</b>	7
	.	
03	<b>Aflæggelse af anlægsregnskab for "Slidlag på kommunale veje i 2012"</b>	8
	.	
04	<b>Anlægsregnskab vedrørende reovering af broer 2009-2012</b>	9
	.	
05	<b>Helhedsplan for Bellevue Strandpark</b>	10
	.	
06	<b>Ny procedure for eftersyn af veje i kommunen</b>	12
	.	
07	<b>Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune</b>	15
	.	
08	<b>Sikring af skoleveje - disponering af fremrykkede anlægsmidler</b>	18
	.	
09	<b>Hummeltoftevej 139-145, godkendelse af udlæg til private fællesveje</b>	21
	.	
10	<b>Jernbanepladsen, ansøgning om tilladelse til mobilt salg fra håndvogn</b>	22
	.	
11	<b>Annullering af foreløbig beslutning om omklassificering og harmonisering af veje</b>	23

.		
12	<b>Lokalplan 235 for Kanalvejsområdet</b>	28
.		
13	<b>Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen - Spørgsmål om stalde på DTU</b>	30
.		
14	<b>Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen - parkeringsforhold i Raadvad</b>	31
.		
15	<b>Meddelelser til Teknik- og Miljøudvalget den 14-05-2013</b>	32
.		
16	<b>LUKKET SAG - Lyngby Loppemarked på Kanalvej</b>	39
.		
17	<b>LUKKET SAG. Pavillon på Lyngby Torv, udbudsvilkår</b>	41
.		
18	<b>Pølseboden på Jernbanepladsen - diverse ansøgninger samt toiletforhold</b>	44
.		
19	<b>Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen - Private fællesveje i Taarbæk</b>	47
.		

1.

## 1. anslået regnskab 2013 - Teknik- og Miljøudvalgets område

### Sagsfremstilling

Økonomiudvalget tog den 18. april 2013 en samlet oversigt vedr. 1. anslået regnskab 2013 til efterretning, idet udvalget dog besluttede at lade rationalet fra hensigtserklæringerne i Budgetaftalen 2013-16 indgå i finansieringen af merudgifterne på driftsvirksomheden, jf. notat af 22. marts 2013 om status på budgetaftalen 2013-16.

For Teknik- og Miljøudvalgets område drejer det sig om hensigtserklæringen vedr. "Bådfarten - omorganisering".

Økonomiudvalget besluttede herudover at oversende redegørelsen til de enkelte fagudvalg til videre behandling.

Resultatet af fagudvalgenes behandling oversendes til forelæggelse for Økonomiudvalget den 23. maj 2013 og Kommunalbestyrelsen den 30. maj 2013.

Der er i 1. anslået Regnskab 2013 nærmere redegjort for de enkelte afvigelser i forhold til korrigeret Budget 2013, jf. notat af 9. april 2013 om "1. anslået regnskab 2013 pr. 31.3.2013", som blev udsendt med dagsordenen til kommunalbestyrelsesmødet den 25. april 2013.

På Teknik- og Miljøudvalgets område viser budgetopfølgningen af driftsvirksomheden følgende resultat:

Tabel 1

1.000 kr. netto	Budget 2013	Korrigeret budget *	Anslået regnskab	Afvigelse i forhold til korr. budget	Afvigelse i forhold til opr. budget
Grønne områder og kirkegårde	45.265	37.116	37.116	0	-8.149
Trafikanlæg	66.721	77.660	79.786	2.126	13.065
Miljø og Natur	5.248	6.694	6.694	0	1.446
Teknik-og Miljøudvalget i alt	117.233	121.469	123.595	2.127	6.362

- = mindreudgift/merindtægt

+ = merudgift/mindreindtægt

\* Budget 2013 inkl. tillægsbevillinger siden budgetvedtagelsen i oktober 2012 til og med marts 2013.

Der skønnes et samlet merforbrug på Teknik-og Miljøudvalgets område på 2,1 mio. kr.

Nettoafvigelsen kan opdeles i følgende kategorier:

Tabel 2

	1.000 kr.
<b>Aktivitetssområde Grønne områder og kirkegårde</b>	
-	0

<b>Aktivitetssområde Trafikanlæg</b>	
Brugerbetalt belysning	2.076
Parkering (afgifter)	-800
Betalt parkering	1.100
Busdrift	-250
<b>Aktivitetssområde Natur og Miljø</b>	
-	0
<b>I alt</b>	<b>2.127</b>

Forklaringen til de væsentligste afvigelser er følgende:

#### *Brugerbetalt belysning*

Der forventes et merforbrug på brugerbetalt belysning på private fællesveje på ca. 2,1 mio. kr., som skyldes at der er indarbejdet en indtægtsforventning fra og med 2013, som ikke forventes indfriet.

Baggrunden er et langt større administrativt arbejde med afgørelse og gennemførelse end oprindeligt forventet. Der vil være behov for ekstra ressourceindsats.

#### *Parkering (afgifter)*

Der forventes et mindreforbrug på 0,8 mio. kr., som primært kan henføres til, at der er et mindre forbrug på personale i forhold til oprindeligt forudsat.

#### *Betalt parkering (billetautomater + licenser)*

Der forventes et merforbrug på 1,1 mio. kr., som kan henføres til, at der er budgetteret med en indtægt på 1,1 mio. kr. uagtet, at det med den valgte fradragsmodel ikke er muligt at oppebære en indtægt ude fra de estimerede driftsomkostninger.

#### *Busdrift*

Der forventes et mindreforbrug på 0,25 mio. kr. som skyldes, at den endelige afregning fra Movia er blevet noget lavere end oprindeligt antaget.

### **Økonomiske konsekvenser**

Fremgår af sagen.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. redegørelsen vedrørende 1. anslået regnskab 2013 drøftes
2. de bevillingsmæssige ændringer, jf. tabel 1, anbefales.

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Ad 1. Drøftet.

Ad 2. Anbefalet.

(C) tager forbehold.

2.

## **Aflæggelse af anlægsregnskab for "Slidlag på kommunale veje i 2010/2011"**

.

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med "Slidlag kommunale veje i 2010/11" er der godkendt en anlægsbevilling på 4.250.000 kr. Anlægsprojektet er nu afsluttet, og af regnskabet fremgår det, at der har været et forbrug på 3.947.914 kr.

Jf. kommunalbestyrelsens beslutning af den 19. marts 2013 i forbindelse med sag om "Forventet regnskab 2012 samt overførsler 2012/2013", er mindreforbruget på 302.086 kr. medtaget i overførte anlægsmidler fra 2012 til 2013.

Som anført i sag om "Årsplan 2013 for anlægsmidler til veje og stier" til Teknik- og Miljøudvalget den 9. april 2013 og Kommunalbestyrelsen den 25. april 2013, er beløbet knyttet til følgende angivne projekter:

- Virum Torv (renovering af beplantning og belægning),
- reparation af Jernbaneplassen,
- slidlag i krydset Lyngby Hovedgade/Rustenborgvej samt
- stibelægning på Strædet ("Baltzers passage").

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaverne løses inden for de allerede afsatte rammer.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at anlægsregnskab for "Slidlag på kommunale veje 2010/11" anvendes.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Anbefalet.

3.

## **Aflæggelse af anlægsregnskab for "Slidlag på kommunale veje i 2012**

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med "Slidlag på kommunale veje 2012" er der godkendt en anlægsbevilling på 8.876.000 kr. Anlægsprojektet er nu afsluttet, og af regnskabet fremgår det, at der har været et forbrug på 7.808.034 kr.

Jf. kommunalbestyrelsens beslutning af den 19. marts 2013 i forbindelse med sag om "Forventet regnskab 2012 samt overførsler 2012/2013", er mindreforbruget på 1.067.966 kr. medtaget i overførte anlægsmidler fra 2012 til 2013.

Som anført i sag om "Årsplan 2013 for anlægsmidler til veje og stier" til Teknik- og Miljøudvalget den 9. april 2013 og Kommunalbestyrelsen den 25. april 2013, er beløbet knyttet til følgende angivne projekter:

- Virum Torv (renovering af beplantning og belægning),
- Reparation af Jernbanepladsen,
- Slidlag i krydset Lyngby Hovedgade/Rustenborgvej samt
- Stibelægning på Strædet ("Baltzers passage")

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaverne løses inden for de allerede afsatte rammer.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at anlægsregnskab for "Slidlag på kommunale veje i 2012" anvendes.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Anbefalet.



4.

## **Anlægsregnskab vedrørende reovering af broer 2009-2012**

.

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med "Reovering af broer 2009 - 2012" er der godkendt en anlægsbevilling på 2.252.000 kr. Anlægsprojekterne for 2009-2012 er nu afsluttet, og af regnskabet fremgår det, at der har været et mindreforbrug på 245 kr.

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaverne er løst inden for de allerede afsatte rammer.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at anlægsregnskab for "Reovering af broer 2009-2012" anvendes.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Anbefalet.

5.

## **Helhedsplan for Bellevue Strandpark**

### **Sagsfremstilling**

Helhedsplan for Bellevue Strandpark blev godkendt som idéskitse i 2010 af bestyrelsen for I/S Bellevue Strandpark og senere fremlagt i Økonomiudvalget den 23. august 2010 (bilag).

Her godkendte udvalget, at kommunen bidrog med sin andel på 2/33 i følge en fordelingsnøgle vedtaget i I/S Bellevue Strandpark mellem Naturstyrelsen, Gentofte Kommune, Frederiksberg Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune. Projektet er opdelt i 4 faser.

Udgiften på dengang 417.000 kr. skulle afholdes på kontoen til udvikling af udflugtsmål fordelt over 2012, 2013 og 2014.

Helhedsplanen har siden 2010 været behandlet på strandparkens bestyrelsesmøder, hvor Lyngby -Taarbæk Kommune er repræsenteret. Helhedsplanen forventes finansieret via indbetalinger fra de fire ejere.

Der foreligger nu et mere detaljeret planmateriale for Bellevue Strandbad i form af projektpræsentation 2012 udarbejdet af arkitektfirmaet Hasløv og Kjærsgaard i samarbejde med Gentofte Kommune.

På bestyrelsesmødet i I/S Bellevue Strandpark afholdt den 26. februar 2013 blev det besluttet at igangsætte fase 1, som omfatter renovering af høfter og de kystnære konstruktioner, da disse har akut behov for istandsættelse samt en udvidelse af stranden. Det forventes, at anlægsarbejderne gennemføres i perioden marts til juni 2013.

I/S Bellevue Strandpark anmoder i brev af 22. januar 2013 (bilag) Lyngby-Taarbæk Kommune om at indbetale 442.000 kr., som er de nødvendige midler til istandsættelsen af Bellevue Strandpark.

Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af anlægsudgiften vil sammenlagt for 2013 og 2014 således udgøre nævnte 442.000 kr.

Oprindeligt var den nødvendige økonomi til støtte af renoveringen af Bellevue Strandpark afsat på budgetforslag 2011 for årene 2012, 2013 og 2014. Imidlertid blev der ikke i det vedtagne budget 2012 afsat økonomi til udvikling af udflugtsområder i 2012, 2013 og 2014, og kontoen udgik af investeringsoversigten. Lyngby-Taarbæk Kommune er en del af interessant selskabet Bellevue Strandpark og således forpligtiget til at bidrage med sin andel i anlægsudgifterne.

### **Økonomiske konsekvenser**

Da opgaven ikke kan løses inden for de eksisterende økonomiske rammer, er det

nødvendig med en tillægsbevilling på i alt 442.000 kr.

Der peges derfor på en tillægsbevilling fordelt på 2013 og 2014 på i alt 442.000 kr. således, at beløbet deles med 100.000 kr. i 2013 og merudgiften rapporteres i forbindelse med 2. anslået regnskab for så vidt angår 2013 samt, at restbeløbet på 342.000 kr. for 2014 indgår i budgetgrundlaget for 2014-17.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der gives tillægsbevilling som beskrevet.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Anbefalet.

6.

## **Ny procedure for eftersyn af veje i kommunen**

.

### **Sagsfremstilling**

Efter etableringen af Center for Arealer og Ejendomme (CAE) og Center for Miljø og Plan (CMP) foreslås indført ny procedure for eftersyn af veje i kommunen. CAE har driftsansvaret for offentlige veje og private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt og CMP har myndighedsansvaret.

Af ressourcemæssige årsager foreslår CAE en ny procedure for det årlige eftersyn af offentlige veje og af private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt.

Proceduren for eftersyn af veje og stier i Miljø- og Vejafdelingen var tidligere:

- Tidspunkt for vejbesigtigelse på private fællesveje blev annonceret for at give vejlaug, grundejerforeninger, grundejere m.m. mulighed for at komme med bemærkninger inden besigtigelsen eller efter aftale møde for besigtigelse på stedet.
- Miljø- og Vejafdelingen foretog den årlige vejbesigtigelse af private fællesveje med og uden kontrakt
- Der blev udarbejdet oversigt over de gennemkørte private fællesveje med tilhørende bemærkninger om udbedringer
- Oversigten blev offentliggjort på kommunens hjemmeside
- Oversigten indgik i planlægning og prioritering af årets vejopgaver på private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt
- Efterfølgende blev der udført selvstændigt eftersyn af de offentlige veje.

Forslag til fremtidig procedure i Center for Arealer og Ejendomme:

- Et årligt hovedeftersyn af kommunens offentlige veje samt af private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt udført af Vejdirektoratet mod betaling.
- Hovedeftersynet omfatter registrering af skader på veje og stiers asfaltbelægninger ved visuelt eftersyn. Det visuelle eftersyn foregår ved, at vejene gennemkøres og synlige skader registreres. Samtidig vurderes skadernes alvorlighed og omfang. Eftersynet indeholder også observationer om tilstand af rabatter, afvandingsforhold og en overordnet vurdering af sideanlæggenes tilstand (cykelstier, rabatter og fortove). Vejdirektoratet inddaterer eftersynet i [Vejman.dk/Belægningsoptimering](http://Vejman.dk/Belægningsoptimering) for udarbejdelse af handlingsplaner mv.
- Hovedeftersyn af private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt med kommunen vil kunne offentliggøres på kommunens hjemmeside.

- Hovedeftersynet skal bruges i planlægningen af udførelsen af årets vejopgaver på offentlige veje og private fællesveje *med* vedligeholdelseskontrakt med kommunen.
- Der vil således ikke fremover være mulighed for at møde frem i forbindelse med vejbesigtigelsen. Fremsendte bemærkninger vil fortsat indgå i planlægning af årets vejopgaver.
- Opgaver såsom hjælp til Strategirapport, udtræk i Belægningsoptimeringen, inddatering af slidlag, indmåling af nye veje, rettelser i Vejman.dk og evt. andre opgaver som Vejdirektoratet skal udføre afregnes efter medgået tid, og skønnes til max. 50.000 kr.
- Som supplement til hovedeftersynet arbejdes med at implementere en løsning hvor borgerne kan indberette skader på vej og fortov til forvaltningen via mobiltelefon og computer - og gerne med foto vedhæftet.
- Det nærmere omfang af årligt hovedeftersyn i 2014 og fremefter vil afhænge af resultatet af et eventuelt funktionsudbud af vejbelægninger.
- Besigtigelse af private fællesveje *uden* vedligeholdelseskontrakt er ikke en del af driftsansvaret, men er alene en myndighedsopgave. Den nye procedure indebærer, at der fremover ikke gennemføres en årlig vejbesigtigelse af private fællesveje uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen. Kommunens indsats vil på det myndighedsmæssige område alene bero på henvendelser fra berørte grundejere eller brugere.

### Økonomiske konsekvenser

Opgaven påtænkes løst indenfor rammen på følgende vis:

	Udgifter i 2013	Finansieres af
Hovedeftersyn af kommuneveje	131.500 kr.	Anlægskonto for slidlag 2013
Hovedeftersyn af private fællesveje med vedligehold.kontrakt	77.000 kr.	Driftskonto for vedligeholdelse af private fællesveje 2013
Hovedeftersyn af asfaltbelagte cykelstier langs veje og i eget tracé	148.000 kr.	Anlægskonto for slidlag 2013
Vejdirektoratet - supplerende opgaver	50.000 kr.	Anlægskonto for slidlag 2013
Ialt	406.500 kr.	

Udgifterne fra 2014 og fremefter finansieres hvert år af henholdsvis anlægskonto for slidlag (offentlige veje) og driftskonto for vedligeholdelse af private fællesveje med kontrakt.

### Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til fremtidig procedure for eftersyn af offentlige veje og stier, samt private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt anvendes,
2. den årlige finansiering sker over anlægskonto for slidlag og over driftskonto for vedligeholdelse af private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Ad 1. og 2. Godkendt.

7.

## **Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune**

### **Sagsfremstilling**

Den fremtidige rottebekæmpelse, jf. Miljøministeriets "Bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse rotter" (nr. 696 af 20. juni 2012) indebærer, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en handlingsplan, som beskriver tiltag og initiativer i den forebyggende og bekæmpende indsats over for rotter.

Nogle af de væsentligste ændringer i den nye bekendtgørelse i forhold til tidligere er;

- Anmeldelse om rotter i beboelse (indendørs) eller på fødevarer virksomheder skal have tilsyn/besøg uden ubegrundet ophold.
- Kommunalbestyrelsen skal lade bekæmpelsen varetages og udføres af autoriserede personer.
- Kommunalbestyrelsen er forpligtiget til at følge den resistensstrategi, som er udstukket af Naturstyrelsen.
- Kommunalbestyrelsen skal lade en handlingsplan udarbejde minimum hvert 3. år
- Kommunalbestyrelsen skal lade rottespærre opsætte, hvor det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt:
  - Eksisterende kommunale skoler, plejehjem og daginstitutioner
  - I forbindelse med byggemodning af kommunale skoler, plejehjem, daginstitutioner og parcelhusområder

Forvaltningen har samarbejde med rådgiverfirmaet A.C. Heiberg udarbejdet "Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune – 2013-2015" (bilag).

I planen beskrives de tiltag, som kommune har valgt at fokusere på i den kommende 3-årige periode. Tiltagene skal understøtte vision og målsætninger for rottebekæmpelsen i kommunen.

Visionen er, at borgerne skal opleve, at de er sikret en målrettet og effektiv løsning i tilfælde af rotteproblemer.

Målsætningerne er, at:

- skaffe viden om forekomst og årsager til rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune
- nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk

- holde rotterne inde i kloakken
- kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom
- sikre kvalitet og kontinuitet i den kommunale rottebekæmpelse
- effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

Der er fastsat i alt 13 tiltag/initiativer i planen.

Et af de mest økonomisk omfattende initiativer er opsættelse af rottespærre på kommunale bygninger – hvor det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt:

- Eksisterende kommunale skoler, plejehjem og daginstitutioner
- I forbindelse med byggemodning af kommunale skoler, plejehjem, daginstitutioner og parcelhusområder

Kommunens udgifter til forebyggelse og bekæmpelse af rotter er gebyrfinansieret og fastsættes fra år til år som en promillesats af ejendomsværdien. Gebyrets størrelse afhænger af de aktuelle og planlagte udgifter i forbindelse med rottebekæmpelsen og kan derfor variere fra år til år. Udgifterne kan omfatte førnævnte opsættelse og vedligeholdelse af rottespærre på kommunale ejendomme, administration af forebyggelses- og bekæmpelsesindsatsen, evaluering af rottebekæmpelsen, kontrol med det anvendte bekæmpelsesfirma samt udgifter til rådgiver.

Betaling af gebyret er fælles for alle; dvs., at der skal således betales gebyr uanset, om der bekæmpes rotter på den enkelte ejendom eller ej.

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaven løses inden for de eksisterende rammer, da udgifter til forebyggelse og bekæmpelse af rotter er gebyrfinansieret.

Taksten fastsættes en gang årligt og forelægges Kommunalbestyrelsen til godkendelse i oktober sammen med øvrige takster.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at ”Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune 2013-2015” danner grundlag for den fremtidige administration af området.

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Anbefalet.



8.

## Sikring af skoleveje - disponering af fremrykkede anlægsmidler

### Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har den 28. februar 2013 godkendt at fremrykke anlægsinvesteringer fra 2014 til 2013 som følge af hævet anlægsloft. Af puljen er frigivet 2 mio kr. til projekt "Sikre skoleveje".

Der forelægges her en række projekter fra "Skolevejsredegørelse 2010 - 2013" samt et projekt til anlæg af del af cykelsti på Furesø Parkvej. Alle projekter vil forbedre skolevejene. Der forelægges endvidere projekt fra skolevejskampagne "bilfri skole" ved Kongevejens Skole i henhold til Teknik- og Miljøudvalgets beslutning fra den 9. april 2013.

	<b>Projekter til prioritering</b>	Overslagspris
1	<i>Cykelsti på Furesø Parkvej. 1 del:</i> Anlæg af første tredjedel af cykelsti på Furesø Parkvej. Første del anlægges i sydlige side af vejen fra Frederiksdalsvej og ca. 400 m mod vest. Projektet kan gennemføres isoleret, men har størst berettigelse såvel funktionsmæssigt som økonomisk, såfremt cykelstien færdiggøres i 2014, hvilket forudsætter, at der afsættes 4 mio kr. på budget 2014 til færdiggørelse af cykelstien.	2 mio. kr.
	<b>Projekter fra "Skolevejsredegørelse 2010-2013"</b>	
2	<i>Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej</i> Opsætning af "Din fart". Det vil sige permanente standardfartvisere med blink.	0,1 mio. kr
3	<i>Furesø Parkvej/Virum Overdrevsvej</i> Anlæg af cykelstier på Furesø Parkvej ved krydset Virum Overdrevsvej med 2 sæt indsnævringer til en vejledende hastighed på 40 km/t.	1,5 mio. kr
4	<i>Virumvej/Virum Stationsvej</i> Opstramning af krydset og etablering af blå cykelbaner.	0,35 mio. kr
	<b>Skolevejskampagne</b>	
5	<i>Skolevejskampagne "bilfri skole" ved Kongevejens Skole</i> Skolevejsforsøg med midlertidig lukning af trafikken fra Kongevejen mod Kongsvænget og eventuelt	0,05 mio kr.

Bernhard Olsens Vej kl. 7.30 - 8.30. De ansøgte midler er til daglig opsætning og nedtagning af afspærring i kampagneperioden. Tidspunktet for afholdelse af kampagnen aftales nærmere med skolen.	
--	--

Priserne er inkl. detailprojekt, udbudsmateriale og tilsyn udført af rådgiver samt trafikikkerhedsrevision af projekterne.

Notat med gennemgang af projekterne samt skitseprojekter for projekt 1 - 4 er vedlagt (bilag). Flere af projekterne har tidligere været drøftet med Nordsjællands Politi, og den endelige udformning samt skiltning og afmærkning skal godkendes af politiet.

#### *Revision af "Skolevejsredegørelse 2010 - 2013"*

Teknik- og Miljøudvalget har vedtaget, at der skal udarbejdes en skolevejsredegørelse hver 4. år. Hvis kommunen skal leve op til det mål, skal der foretages en revision i 2013. Da der ikke har været afsat anlægsmidler til området de seneste år, er der kun gennemført få projekter fra skolevejsredegørelsen, så det vurderes, at en revision kan udsættes til 2014.

Der er i 2009 i forbindelse med "Skolevejsredegørelse 2010 - 2013" gennemført en internetbaseret skolevejsanalyse på kommunens folkeskoler og private skoler. Det er planlagt at gennemføre en ny internetbaseret skolevejsanalyse i 2013 i henhold til kvalitetsmål i perspektivnotat for aktivitetsområde trafik anlæg.

Det vurderes på tilsvarende vis, at den internetbaserede skolevejsanalyse kan udsættes til 2014.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Kommunalbestyrelsen har den 25. april 2013 i forbindelse med godkendelse af årsplan for anlægsopgaver på Park- og Vejområdet 2013, frigivet fremrykket anlægsbevilling på 2 mio kr. til sikring af skoleveje.

Der er fremsat projekter til en samlet overslagspris på 4,0 mio kr.

Teknik- og Miljøudvalget kan enten disponere den fremrykkede anlægsbevilling til cykelsti på Furesø Parkvej eller til flere projekter fra skolevejsredegørelsen inkl. skolevejskampagnen.

Udgift til en internetbaseret skolevejsanalyse anslås til 100.000 kr. Den afledte økonomiske konsekvens fremsættes for udvalget på mødet i juni sammen med afledte økonomiske konsekvenser for sag om "Trafikikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune" med forslag til oversendelse til budgetforhandlingerne for B14-B17.

#### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

#### **Indstilling**

Åbent punkt Teknik- og Miljøudvalget den 14-05-2013, s.20

Forvaltningen foreslår, at projekterne 2 - 5 prioriteres.

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Godkendt.

9.

## **Hummeltoftevej 139-145, godkendelse af udlæg til private fællesveje**

### **Sagsfremstilling**

Kommunen har modtaget en ansøgning om godkendelse af udlæg til private fællesveje i forbindelse med udstykning af ejendommen Hummeltoftevej 139 - 145. De ansøgte vejudlæg er vist på vedlagte ændringskort, dateret den 21. marts 2013 og vedrører vejene Skovtoftevænget, Kærmysse og Klokkelyng. Projektet følger den vedtagne lokalplan 229 for ny boligbebyggelse på Hummeltoftevej 139 – 145, jf. lokalplanens kortbilag 3, der ligeledes er vedlagt.

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget, jf. Privatvejslovens §§ 26 og 27.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at ansøgningen om godkendelse af udlæg til private fællesveje og vejskitseprojekt imødekommes.

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Godkendt.

10.

## **Jernbanepladsen, ansøgning om tilladelse til mobilt salg fra håndvogn**

### **Sagsfremstilling**

Ved mail af 15. november 2012 (bilag) ansøger forretningen på Jernbanepladsen nr. 33 om tilladelse til særlig råden over vejareal på Jernbanepladsen i forbindelse med mobilt gadesalg med håndvogn. Ansøgeren ønsker at benytte fortovet til salg af emballerede fastfood-produkter i nogle timer et par gange om dagen. Salgsvognen har to hjul og vil blive skubbet manuelt, jf. foto (bilag). Ansøgeren oplyser, at produkterne er fremstillet i egen butik på ovennævnte adresse. Vognen foreslås indrettet med termobokse for opbevaring af madvarerne og affaldskurve til affald. Totalmål ved udslået lad (disk): Bredde 120 cm, længde 160 cm, højde 100 cm (med soltag og parasol 230 cm).

Forvaltningen peger på, at der gives afslag på ansøgningen, idet det vurderes, at salg med håndvogn på fortovene på Jernbanepladsen vil medføre trafikale gener for de mange fodgængere, der færdes på pladsen.

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaven løses inden for de afsatte rammer.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget, jf. Vejlovens § 102 stk. 1 pkt. 1.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der gives afslag til ovenstående ansøgning med begrundelse i de trafikale gener.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Godkendt, idet et egentligt regulativ afventer helhedsplanen for Jernbanepladsen.

11.

## **Annullering af foreløbig beslutning om omklassificering og harmonisering af veje**

### **Sagsfremstilling**

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 9. april 2013 sag om ”Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om annullering af omklassificeringen af veje”.

På mødet drøftede udvalget forslaget og anmodede forvaltningen om følgende:

- Status på omklassificering af veje
- Regnskab for, hvad hele omklassificeringen har kostet hidtil
- De økonomiske konsekvenser i forhold til en annullering af den tidligere vedtagne beslutning.

#### *Status for omklassificering og harmonisering af veje*

Kommunalbestyrelsen drøftede den 27. juni 2011 to scenarier for den videre proces med omklassificering og harmonisering af veje. De to scenarier omhandlede en opklassificering af de eksisterende private fællesveje til offentlige veje og en gennemførelse af kommunalbestyrelsens allerede besluttede omklassificering af vejene. De økonomiske konsekvenser for de to scenarier indgik i beslutningsgrundlaget, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift.

Kommunalbestyrelsen valgte at fastholde forslaget om at omklassificere og harmonisere lokalvejene i kommunen, og traf dermed en foreløbig beslutning, der indebærer, at 83 offentlige lokalveje svarende til ca. 23 km omklassificeres til private fællesveje.

Kommunalbestyrelsens foreløbige beslutning blev offentliggjort i august 2011. Omklassificeringen kan i henhold til gældende ”Lov om private fællesveje” først træde i kraft 4 år efter offentliggørelsen, hvilket vil sige september 2015. Kriterier for hvilke veje, der skal være offentlige og hvilke, der skal være private fællesveje, er vedlagt sagen.

#### *Regnskab for sag om omklassificering og harmonisering af veje*

Kommunalbestyrelsen godkendte den 21. maj 2012 anlægsregnskab for omklassificering og harmonisering af kommuneveje, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift.

I perioden 2009 – 2010 er der i alt frigivet anlægsbevillinger på 2,663 mio. kr. til opgaven, og der har i perioden været et forbrug på 2,730 mio. kr.

Anlægsbevillingerne er anvendt til rådgiverydelser til myndighedsbehandling i forbindelse med to høringer afholdt henholdsvis i juli/august 2009, der berørte 3500 ejendomme og juni 2010, der berørte ca. 3000 ejendomme. Begge høringer har berørt ejendomme i alle kommunens bydele (Taarbæk, Hjortekær, Lundtofte, Lyngby, Engelsborg, Sorgenfri og Virum). Status er, at der blev nedklassificeret 5 offentlige veje (blinde veje) i Taarbæk til private fællesveje og 1 til helt privat vej (i alt 600 m. veje) og opklassificeret 4 private fællesveje til offentlige veje (i alt 1250 m. veje).

#### *Konsekvenser ved annulleringen af foreløbig beslutning om omklassificering og harmonisering af veje*

Den foreløbige beslutning om nedklassificering af ca. 23 km offentlige lokalveje til private fællesveje blev truffet dels for at harmonisere vejenes status, og dels for at opnå en besparelse på kommunens drift af de offentlige veje.

Klassificering af vejene i kommunen som enten kommuneveje eller private fællesveje har hidtil ikke været konsekvent. Det skyldes, at de enkelte vejes status er blevet fastlagt på forskellige tidspunkter historisk set, hvor der har været forskellige kriterier for, hvilken status en vej skulle have, men også at den enkelte vej kan have haft en anden trafikal betydning, da vejens status blev fastlagt, end nu.

Ved at gennemføre nedklassificeringen af 23 km. offentlige lokalveje er det vurderet, at der opnås en mere konsekvent klassificering af vejene i kommunen.

Ved annullering af den foreløbige beslutning, vil der fortsat ikke være en konsekvent klassificering af, hvilke lokalveje der er offentlige, og hvilke der er private fællesveje, selvom vejene har samme trafikale betydning.

Hvis der ændres på kriterierne for hvilke veje, der er offentlige og hvilke veje, der er private fællesveje, vurderes det, at kommunalbestyrelsen skal træffe en ny foreløbig beslutning om nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje, som først træder i kraft 4 år efter at beslutningen er offentliggjort (i de kommende lovændringer forventes det, at perioden ændres til 1 eller 2 år). Perioden på de 4 år gælder kun ved nedklassificering. Ved en eventuelt beslutning om opklassificering af private fællesveje til offentlige veje gælder perioden på de 4 år således ikke.

Da annullering af den foreløbige beslutning vil skabe usikkerhed om den fremtidige klassificering af lokalvejene anbefaler forvaltningen, at sag om overdragelse af betaling for vejbelysning til grundejerne på private fællesveje udsættes indtil der er truffet beslutning om kriterier for hvilke veje, der skal være offentlige, og hvilke der skal være private fællesveje, fordi overdragelse af betaling for vejbelysning til grundejerne følger vejenes klassifikation.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Der er i budgettet forudsat, at der fra B15 opnås en årlig besparelse på driften på 1,0 mio. kr., og fra B16 og fremover en årlig besparelse på driften på ca. 6,2 mio. kr.

Til gennemførelse af projektet er der afsat ca. 6,1 mio. kr. til istandsættelse af vejene, i alt ca. 3,5 mio. kr. fordelt på årene 2013 – 2017 til udarbejdelse af tilstandsrapporter, myndighedsbehandling, projektmedarbejder og konsulenter m.v samt ca. 0,9 mio kr. i 2016 til tinglysning af vejret, matrikulær berigtigelse m.v.

Der er på nuværende tidspunkt ikke brugt af midlerne for 2013.

Skema 1:

<b>Omklassificering og harmonisering af lokalveje (mio. kr.)</b>	B13	B14	B15	B16	B17	B18 og frem
Indarbejdede driftsbesparelser			-1,007	-6,164	-6,164	-6,164
Istandsættelse af 23 km offentlige veje i henhold til krav fra Transportministeriet - anlægsbudget		3,045	3,045			
Tinglysning af vejret matrikulær berigtigelse m.v -anlægsbudget				0,941		
Engangsudgifter: udarbejdelse af tilstandsrapporter, myndighedsbehandling, projektmedarbejder m.v. - (driftsbudgettet)	0,846	0,796	0,498	0,796	0,498	
Samlet effekt	+0,846	+3,841	+2,536	-4,427	-5,666	-6,164

Konsekvenserne er, at der på kort sigt - 3 årig periode - vil være en besparelse, hvis projektet ikke bliver udført, men på længere sigt fra B16 og fremefter skal budgettet korrigeres for den manglende driftsbesparelse.

Med hensyn til sag om overdragelse af betaling for vejbelysningen til grundejerne på private fællesveje er der i budgettet forudsat, at fra B13 og frem hjemtages brugerbetaling (indtægter) med ca. 2,1 mio. kr. årligt (2011-niveau). Der er oprindeligt afsat 1 mio. kr. til rådgivningsbistand til projektet, hvoraf ca. 30.000 kr. blev anvendt i R12. Forvaltningen har vurderet på baggrund af erfaringer fra anden kommune, at det kræver ca. 6 årsværk (2 personer i 3 år) at få gennemført projektet, hvilket er en ressource, som forvaltningen ikke selv har. Såfremt sagen ønskes igangsat, vil der blive fremsat sag med en model med ansættelse af 2 medarbejdere i en 3 årig periode med dertilhørende økonomi.



Skema 2: Beløbene i skemaet er det eksisterende budget, ekskl. 2 medarbejder i en 3-årig periode.

<b>Overdragelse af betaling af vejbelysningen til grundejerne på private fællesveje (mio. kr.)</b>	B13	B14	B15	B16	B17	B18 og frem
Forventet brugerbetaling	-2,076	-2,076	-2,076	-2,076	-2,076	-2,076
Rest af driftsbevilling til rådgiverbistand til projekt brugerbetalt belysning	0,971					
Samlet effekt	-1,105	-2,076	-2,076	-2,076	-2,076	-2,076

Konsekvenserne er, at budgettet skal korrigeres for ikke-realiserbare indtægter (manglende brugerbetaling). I forbindelse med 1. anslået regnskab er der stillet forslag om at der indarbejdes kompensation for den manglende indtægt i 2013.

Kommunalbestyrelsens foreløbige beslutning om omklassificering af ca. 23 km. offentlige veje til private fællesveje betyder tillige, at grundejerne skal opkræves for belysning. Denne indtægt indgår ikke i ovenstående skema vedr. økonomi i forbindelse med indfasning af brugerbetalt belysning på de eksisterende private fællesveje. Overdragelsen af vejbelysningen på disse veje vil blive foretaget samtidig med omklassificeringen til privat fællesvej. Det anslås foreløbigt, at der kan oppebæres indtægter på 0,5 mio. kr. årligt i relation til de 23 km private fællesveje. Forvaltningen anbefaler, at de økonomiske konsekvenser afdækkes endeligt og medtages i budgetgrundlaget for 2014-17, såfremt man vælger at fastholde den foreløbige beslutning om omklassificering af 23 km offentlige veje til private fællesveje.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. det drøftes og beslutes, hvorvidt det ønskes at fastholde, annullere eller revidere tidligere beslutning om omklassificering og harmonisering af 23 km offentlige veje, og om de økonomiske konsekvenser forbundet hermed skal indarbejdes i B13 samt i budgetlægningen for B14 og fremefter, jf. skema 1.
2. det drøftes og beslutes, hvorvidt forvaltningen - for så vidt angår de eksisterende offentlige veje samt private fællesveje - skal udarbejde nye kriterier for harmonisering af vejene eller, hvorvidt vejene skal fastholdes i deres nuværende status som offentlige eller private veje.
3. det drøftes og beslutes, hvorvidt beslutningerne i pkt. 1. og 2. - på baggrund af en nærmere undersøgelse - giver anledning til en hel eller delvis annullering af sagen om overdragelse af vejbelysning til grundejerne på private fællesveje, og om de økonomiske konsekvenser forbundet hermed skal indarbejdes i B13 samt

i budgetlægningen for B14 og fremefter, jf. skema 2.

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Ad 1.-3. Udsat med henblik på udarbejdelse af en redegørelse af, hvor stor en andel af private fællesveje, der har en overenskomst med kommunen om vedligeholdelse, herunder de samlede økonomiske konsekvenser af at gøre flere private fællesveje offentlige.

12.

## **Lokalplan 235 for Kanalvejsområdet**

.

### **Sagsfremstilling**

Forvaltningen har, i samarbejde med den kommende nye ejer af Kanalvejsgrunden og dennes rådgiver, udarbejdet et foreløbigt udkast til forslag til Lokalplan 235 for Kanalvej nord (bilag).

Det endelige forslag til lokalplan forventes fremlagt i juni, hvorefter det sendes i offentlig høring.

Der er udarbejdet screening-/scoping-skema i forbindelse med miljøvurderingen af lokalplanen (bilag). Skemaet er sendt til relevante myndigheder mv. og på det foreliggende grundlag er det vurderet, at der skal udarbejdes miljøvurdering af lokalplanen.

På mødet vil forvaltningen fremlægge en række punkter som kan danne ramme for en nærmere drøftelse, f.eks.:

- tidsplan
- udbygningsaftaler
- grave- og spunsetilladelse
- trafik og infrastruktur.

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaven løses inden for rammen.

### **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår forhold vedrørende trafik og infrastruktur.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at udkastet til forslag til lokalplan 235 samt de fremlagte punkter drøftes, og der tilkendegives eventuelle forslag til ændringer og tilføjelser.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Drøftet, idet udvalget ønsker, at der bliver taget højde for alternative parkeringsmuligheder i byggeperioden.

13.

**Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen - Spørgsmål om stalde på DTU**

.

Kommunalbestyrelsesmedlem Lene Kaspersen (C) har i e-mail af 3. april 2013 anmodet om optagelse af sag på dagsordenen vedrørende stalde på DTU:

*"Er det korrekt, som en borger mere end antydede ved kommunalbestyrelsens mødes start den 2. april, at der er stalde på DTU?"*

*Er der stalde eller staldelignende telte eller andre bygninger beregnet til dyr på DTU.*

*Ønsker en redegørelse for status på den af DTU ønskede flytning af forskning i smitsomme veterinær sygdomme fra Lindholm til DTU."*

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Drøftet, idet forvaltningen oplyser, at chefen for Campus Service har på forespørgsel oplyst, at der ikke findes stalde eller staldlignende bygninger på DTU Lyngby.

14.

**Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen - parkeringsforhold i Raadvad**

.

Kommunalbestyrelsesmedlem Liss Kramer Mikkelsen (A) har i e-mail af 2. maj 2013 anmodet om optagelse af sag på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden vedrørende parkeringsforhold i Raadvad:

*"På foranledning af Rådvals beboerforening ønsker Liss Kramer Mikkelsen en drøftelse i TMU af parkeringsforholdene i Rådvaldområdet. Herunder hvorledes man bedst muligt og effektivt håndhæver parkerings - og indkørselsforbuddet samtidig med, at beboerne selv undgår bødeforlæg."*

Der henvises endvidere til den sagen vedlagte henvendelse fra Raadvad Beboerforening.

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Drøftet, idet udvalget ønsker, at forvaltningen drøfter sagen med Raadvad Beboerforening.

15.

## **Meddelelser til Teknik- og Miljøudvalget den 14-05-2013**

### **1. Orientering om status vedrørende udvikling af Fortunens ponycenter**

Der afventes fortsat modtagelse af ansøgning fra ejer, hvor rejsestalden indgår i løsningen på en sådan måde, at bevaringsværdierne sikres. Der er sidst afholdt møde med ejer i december 2012. Udvalget er orienteret herom i januar 2013. Redegørelse af 6. marts 2013 samt "Notat af møde med nabo, Dyrehavegårdsvej 2" af 21. marts 2013 er vedlagt.

### **2. Ansøgninger til "Pulje til mere cykeltrafik" 2013**

Puljen til mere cykeltrafik blev fastlagt som en del af aftalen om en grøn transportpolitik af 29. jan 2009. Formålet er at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen bliver en mere attraktiv transportform. Ansøgning om tilskud fra 2013-puljen skulle sendes til Vejdirektoratet senest den 11. april 2013, hvor der kan søges om medfinansiering på op til 40% på kommunale projekter. Forvaltningen har fremsendt vedlagte 2 ansøgninger til "Pulje til mere cykeltrafik".

Ansøgninger til "Pulje til mere cykeltrafik":

1. Ny cykelkælder på Lyngby Station: Kommunen ønsker i samarbejde med DSB at forbedre cykelparkeringsforholdene ved Lyngby Station i almindelighed og i forbindelse med anlæg af letbanen, herunder at skabe bedre forhold for cykelpendling i sammenhæng med bus, S-tog og letbane. Ved anlæg af cykelparkeringskælderens tilføjes godt 1.000 centralt beliggende cykelparkeringer ved Lyngby Station. For at være beredt på den fremtidige situation ønsker kommunen, at cykelparkeringskælderens er klar til brug inden anlægget af letbanen påbegyndes, forventeligt i 2017. Det samlede budget udgør overslagsmæssigt 7,3 mio kr, hvoraf kommunens andel udgør ca. 4,4 mio kr.
2. By- og pendlercykelsystem: Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, at aftalen om by- og pendlercykelsystemet, som indføres i Københavns og Frederiksberg, udvides til også at dække Lyngby-Taarbæk Kommune. By- og pendlercykelsystemet er tænkt som et ekstra ben i den kollektive trafik ved at de togrejsende får tilbudt en mulighed for at leje en cykel i forlængelse af deres rejse. Det vurderes, at der er et stort potentiale i Lyngby-Taarbæk Kommune til implementering af et by- og pendlercykelsystem dels i forbindelse med cykelpendling til og fra arbejde/uddannelsesinstitutioner i forlængelse af bus og togrejser, dels til rekreativ cykling og cykelturisme. I Lyngby-Taarbæk Kommune indeholder forslaget en samarbejdsaftale på 8 år om 40 by- og pendlercykler. Det foreslås, at cyklerne placeres på Lyngby Station,

Klampenborg Station og DTU. Det samlede budget udgør overslagsmæssigt 4 mio kr, hvoraf kommunens andel udgør 2,4 mio kr.

Der skal tages endelige stilling til cykelprojekterne, når Vejdirektoratets svar om støttemuligheder foreligger.

### **3. Miljøtilsynsberetningen 2012 samt nye regler på tilsynsområdet**

#### Miljøtilsynsberetningen 2012

Kommunen skal hvert år indberette en række oplysninger om det foregående års miljøarbejde til Miljøstyrelsen, jævnfør bekendtgørelse om beretninger om miljøtilsyn og miljøgodkendelser. Der er desuden krav om offentliggørelse af beretningen. Beretningen kan ses på kommunens hjemmeside og er inddelt i en virksomhedsdel og en landbrugsdel.

Som det fremgår af beretningen, levede kommunen i 2012 op til aftalen mellem KL og miljøministeren om minimumsfrekvenser for samlede tilsyn med virksomheder og landbrug.

Kommunen har i efteråret 2012 overtaget tilsyns- og godkendelsesmyndigheden fra Miljøstyrelsen for kraftvarmeanlægget på DTU. Kraftvarmeanlægget er en IED-virksomhed (tidligere kaldet i-mærket virksomhed), hvilket blandt andet medfører krav om, at miljøgodkendelsen skal revurderes regelmæssigt med krav om offentlig høring.

#### Nye regler på tilsynsområdet

Det nye IE-direktiv har på tilsynsområdet medført store ændringer, som trådte i kraft omkring årsskiftet, hvor Miljøstyrelsen udgav 3 nye bekendtgørelser og 8 ændringsbekendtgørelser. Desuden arbejder Miljøstyrelsen på en ny bekendtgørelse om miljøtilsyn.

Udkastet til miljøtilsynsbekendtgørelsen indebærer blandt andet, at:

- kommunen fremover skal udarbejde en tilsynsplan, som skal i offentlig høring og opdateres mindst hvert 4. år
- kommunen fremover hvert år skal udarbejde mindst to tilsynskampagner,
- kommunen fremover skal offentliggøre tilsynsrapporterne,
- kommunen fremover skal risikovurdere virksomhederne og husdyrbrugene og ud fra denne fastsætte tilsynsfrekvenser for hver enkelt virksomhed og husdyrbrug. Dette skal afløse den nuværende aftale mellem KL og miljøministeren om minimumsfrekvenser.

Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at ændringer vil medføre ekstraarbejde.

Kommunen har i samarbejde med Miljøsamarbejdet udarbejdet et udkast til en tilsynsplan. Denne vil blive forelagt for Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen, når Miljøstyrelsen har færdigbehandlet miljøtilsynsbekendtgørelsen.

#### **4. Røggener fra brændeovne**

Kommunen modtager hver vinter en god håndfuld klager over røggener fra brændeovne. Nogle klager over brændeovne generelt i deres område, mens andre klager over specifikke brændeovne.

De specifikke klager løses i samarbejde med skorstensfejeren, som vejleder i korrekt fyringsadfærd, valg af brænde, brændets fugtighed samt andre forhold, som kan mindske generne. Desuden oplyses om Miljøstyrelsens kampagne om korrekt fyring, hvor brændeovneejere tilbydes gratis besøg (homeparty) af en skorstensfejermester, som informerer om korrekt fyringsadfærd. Ifølge Miljøstyrelsen kan der fjernes op til 80 % af partikeludledningen fra en brændeovn ved at tænde op på en ny måde.

Vejledningen fra skorstensfejeren er som regel tilstrækkeligt til at undgå røggener. Hvis vejledningen ikke er løser problemet, har kommunen mulighed i henhold til brændeovnsbekendtgørelsens §11 i konkrete sager meddele påbud eller forbud, hvis røggenen er væsentlig.

Kommunen kan udarbejde en forskrift for brændeovne, hvor kommunen kan fastsætte regler om brændetype, brændets fugtighed, skorstenshøjde med mere. Kommunen har ikke hjemmel i brændeovnsbekendtgørelsen til generelt at begrænse brugen af brændeovne i bestemte områder, under bestemte vejrforhold eller tidspunkter.

Forvaltningen kan derfor ikke behandle de generelle klager over brændeovne i et område, men kan vejlede generelt om korrekt fyringsadfærd, for eksempel har vi på vores hjemmeside et link til Miljøstyrelsens hjemmeside, hvor man kan få gode råd om brændeovne.

Forvaltningen vurderer, at der ikke er behov for at udarbejde en forskrift for brændeovne, da kommunen modtager relativt få klager, der som regel løses gennem vejledning. Desuden kan kommunen give påbud og forbud, hvis vejledning ikke er tilstrækkeligt til at undgå væsentlige røggener.

Det kan oplyses, at Miljøstyrelsen har udsendt et udkast til ny brændeovnsbekendtgørelse med konkrete krav til skorstenshøjde. På nuværende tidspunkt er der ingen krav til skorstenshøjde for brændeovne udover kravene i bygningsreglementet, hvor det fremgår, at trækforholdene skal være tilfredsstillende og røgudledningen ikke må give gener for omgivelserne.



## **5. Naturstyrelsens eftersyn af "§ 3 områder" i Lyngby-Taarbæk Kommune**

I 2013 vil Naturstyrelsen foretage et såkaldt serviceeftersyn af de naturtyper i Lyngby-Taarbæk Kommune som er beskyttet af naturbeskyttelsesloven - de såkaldte "§ 3 områder".

§ 3 områder omfatter søer og vandløb, heder, moser, strandenge, ferske enge og overdrev. De beskyttede områder udgør noget af den mest værdifulde natur i Danmark.

I 2009 var der megen opmærksomhed og debat om § 3 områderne. Det førte til, at det blev besluttet at igangsætte et serviceeftersyn af Naturbeskyttelseslovens § 3 som bl.a. omfattede en undersøgelse af kommunernes administrationspraksis, informationskampagne om § 3 beskyttelse rettet mod lodsejere samt en stikprøvekontrol af § 3 registreringerne. Sidstnævnte undersøgelse viste, at der var en afvigelse på 15-21 % mellem det reelle § 3 areal og den registrering der lå i Danmarks Miljøportal. På baggrund af stikprøveundersøgelsen indgik Miljøministeriet og Kommunernes Landsforening en aftale om registrering af de eksisterende § 3 områder.

Opdateringen foretages af Naturstyrelsen og sker først og fremmest ved hjælp af luftfotos, hvor de nyeste luftfotos sammenlignes med de eksisterende vejledende § 3 GIS-registreringer i Danmarks Miljøportal. Hvis der ses væsentlige forskelle, undersøges området i felten. Hvis Naturstyrelsen får mistanke om, at der er sket en overtrædelse af Naturbeskyttelseslovens § 3, vil kommunen få overdraget sagen til videre behandling. Naturstyrelsen sørger for opdatering af Danmarks Miljøportal.

Feltarbejdet i 2013 annonceres i de lokale medier inden det igangsættes. Naturstyrelsen sørger for annoncering i "Det Grønne Område". Naturstyrelsen giver ikke individuel orientering til lodsejerne, og denne procedure er afklaret med lodsejerorganisationerne og KL. Kommunen annoncerer også feltarbejdet på [www.ltk.dk](http://www.ltk.dk).

Kommunen har følgende opgaver i forbindelse med Naturstyrelsens arbejde:

- Kontrollere de luftfotofortolkede registreringer inden det kan lægges på Danmarks Miljøportal
- Derudover kan der eventuelt komme noget sagsbehandling, hvis Naturstyrelsen konstaterer overtrædelser

I et kommende lovforslag - der er under udarbejdelse - vil kommunerne fremover skulle foretage opdatering af kortlægningen mindst hvert 10 år.

## **6. Orientering om det strategiske partnerskab om elbiler**

KKR har henvendt sig til kommunen for at høre, hvorvidt kommunen har interesse i at gå med i et strategisk partnerskab om elbiler som understøtter regionens klimastrategiske satsning på elbiler, om at arbejder for at region hovedstaden skal være den førende elbilregion (bilag).

Partnerskabet tænkes at omfatte Region Hovedstaden (leadpartner), kommuner, private flådeejere og Statens indkøb (SKI). Konceptet for et partnerskab vil bero på, at et antal kommuner, hospitaler og private selskaber.

Energistyrelsen vil i partnerskabet bidrage med op til 10 mio. kr., og for disse midler kan der opsættes offentlig ladeinfrastruktur på strategiske steder (i partnernes fysiske omgivelser).

Det er tanken at partnerskabet skal omfatte ca. 20 kommuner, 5 hospitaler og en række private partnere, som forpligter sig til at købe 2-3 elbiler hver. Herved vil der opnås et større volumen ift. indkøb af elbiler på én gang, som SKI ville kunne indgå en fordelagtig rammeaftale om. Forventningen er at kunne opnå et volumen på 65-100 elbiler alt afhængig af antallet af partnere.

Ved deltagelse i partnerskabet skal kommunen forpligte sig til at indkøb 2-3 elbiler. Kommunerne vil – ved at indgå i dette partnerskab:

- få ladeinfrastruktur opstillet vederlagsfrit i kommunen (10. mio. kr for partnerskabet samlet)
- kunne opnå billigt indkøb af 2-3 elbiler.
- give mulighed for at medarbejdere kan introducere brugen af elbiler i dagligdagen.

Regionen har desuden afsat midler over tre år til et elbilssekretariat og et rejsehold, som kan understøtte kommunernes arbejde med flådeanalyser og omlægning af bilparken til elbiler. Elbilssekretariat og rejsehold forventes at være i funktion fra 1. juni og placeres fysisk på Scion DTU i Lyngby. 3

Såfremt partnerskabet med Energistyrelsen bliver en realitet, er det planen, at projektet placeres i det regionale elbilssekretariat. Projektet spiller fint samme med sekretariatets øvrige opgaver – da projektets primære fokus vil være at få en kommende omstilling til elbiler skudt i gang samt på at udbygge den strukturelle infrastruktur i regionen.

Status på kommunens elbilssituation er, at vi står overfor at underskrive en kontrakt om opsætning af 4 ladestander til 8 elbiler i den kommunale drift. Bilerne forventes på gaden inden sommerferien. Foruden køb (med tilbagekøbsklausul) af de 8 biler nu, vil aftalen også indeholde en klausul om at kommunen til nytår kan købe 4-6 ekstra biler på samme vilkår, hvis vi ønsker det. Vi er altså stort set i drift på elbilsområdet. Forvaltningen vurderer, at det af både strategiske og økonomiske årsager vil være en fordel for kommunen at indgå i et sådant partnerskab.

På denne baggrund har forvaltningen meddelt KKR, at vi er interesseret i at indgå i det foreslåede partnerskab, under forudsætning af, at de 2-3 biler vi forpligter os til at købe i partnerskabet kan købes billigere end de biler vi køber i dag.

For såvidt angår opsætning af ladestandere i det offentlige rum, harmonerer dette forhold fint med tidligere politiske beslutninger om at fremme infrastruktur for elbiler i det offentlige rum.

## **7. Status for genforhandling af kontraktgrundlag og revision af kolonihavetakster.**

Det vedtagne handlekatalog 2013-16 beskriver en forhøjelse af leje for kolonihaver i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forhøjelsen af kolonihavelejen vil fremadrettet søges justeret efter de retningslinjer, som Miljøministeriet udsteder.

Miljøministeriet har udsendt et udkast til forslag til lov om ændring af lov om kolonihaver.

Lovforslaget giver ejere af kolonihaveområder mulighed for at udleje disse til en pris, der er lavere end markedsprisen. Samtidig pålægger lovforslaget statslige og kommunale ejere af kolonihaveområder at sikre, at de enkelte havelodder udlejes efter en åben og offentligt tilgængelig venteliste. Kommunen skal i den situation sikre, at f.eks. Kolonihaveforbundet, forbundets lejer eller haveforeningen fører, udlejer og gør de enkelte havelodder tilgængelige efter en sådan venteliste.

Forpligtelsen til at stille krav herom i areallejekontrakterne indtræder straks ved bestemmelsens ikrafttræden. Dette indebærer bl.a., at kommunen straks skal indføre et sådant krav i areallejekontrakterne, uanset om disse åbner mulighed herfor.

Forslaget giver samtidig miljøministeren adgang til at fastsætte regler om, herunder i særlige tilfælde undtagelser til, kravet om anvendelse af ventelister. For at sikre at ingen rammes urimeligt af kravet om anvendelse af ventelister, kunne dette bl.a. omfatte en undtagelse for kontraktforhold m.v. indgået før bestemmelsens ikrafttræden, under hensyn til visse kolonihavehusejeres berettigede forventning om fortsat at kunne bestemme, at lejeretten til det havelod, hvorpå deres kolonihavehus er placeret, skal overdrages til den køber af kolonihavehuset, som kolonihavehusejeren har valgt.

Herudover giver lovforslaget ejere af ikke-varige kolonihaveområder mulighed for at indmelde disse som varige, så områderne får den beskyttelse i tilfælde af nedlæggelse, som kolonihaveloven giver varige kolonihaveområder.

Det videre arbejde afventer vedtagelse af justeret lovgivning på området.

## **8. Oversigt over planlægningsopgaver**

Forvaltningen giver en mundtlig orientering. Bilag omdeles på mødet.

### **9. Status for sundhedsstier**

Forvaltningen giver en mundtlig orientering.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Taget til efterretning, idet udvalget ønsker en kvartalsvis orientering om Forsyningsselskabets virke.

18.

## **Pølseboden på Jernbanepladsen - diverse ansøgninger samt toiletforhold**

.

### **Sagsfremstilling**

Den 12. april 2013 afholdt forvaltningen møde med indehaveren af lejekontrakten med kommunen om et areal på Jernbanepladsen, hvor der ifølge kontrakten kan drives pølsebod med udendørs servering.

Indehaver af pølseboden afleverede tre ansøgninger (bilag):

- Der søges om, at tre borde med bænke opsættes permanent på udeserveringsarealet foran pølseboden. Borde med bænke fastgøres med jordspyd, så de ikke er flytbare og dermed følsomme overfor vindstød.
- Der søges om etablering af fliser på udeserveringsarealet foran pølseboden fra fodgængerfeltet og til indgangsdøren samt rundt om boden frem til toilettet, således at området generelt bliver mere brugervenligt i forhold til gangbesværede/personer i kørestol samt for at give mulighed for en mere hensigtsmæssig snerydning.
- Endelig anmodes om, at træet tættest ved pølseboden fældes eller beskæres. Ønsket begrundes bl.a. i hygiejniske årsager, idet træet anvendes til ophold af et større antal fugle, hvilket tydeligt ses såvel på pølsebod, udeserveringsareal samt på kommunens belysningsapparat ved fodgængerfeltet.

Med hensyn til toiletforholdene er indehaveren indstillet på, at kommunen kan drive bodens gæstetoilet som et offentligt toilet. Herudover blev det aftalt, at indehaveren kontrollerer om skiltningen er i overensstemmelse med betingelserne i kontrakten.

Overordnet peger forvaltningen på behovet for at holde byens rum, herunder Jernbanepladsen så indbydende som muligt samtidig med, at hver enkel plads søges holdt i en forholdsvis stram struktur og præg alt efter det konkrete byrums anvendelse og placering. Derfor er der i kontrakten med indehaveren beskrevet, at borde og bænke og evt. andre løsdele ikke står fremme efter lukketid, ligesom der kontraktmæssigt er angivet, at der ikke må anlægges "gulvbelægning" på udeserveringsarealet.

Forvaltningen peger på, at der evt. imødekommes et ønske om flisebelægning af samme type og struktur som anlagt ved fodgængerovergangen, som i princippet kunne have været anlagt på hele pølsebodens areal - det vil sige det område, hvor

der i dag ligger grus. Det kan i den sammenhæng overvejes at tillade fastmonterede borde med bænke, da pølsevognens areal ligger på et trafikeret område udsat for vind, der kan skubbe inventaret ud på kørebanen.

Med hensyn til træet ved pølseboden, er der efter forvaltningens vurdering ingen tvivl om, at det er årsag til, at området overdænges med ekskrementer fra fugle. Dette gør generelt Jernbanepladsen mindre indbydende og i særdeleshed pølseboden og udeserveringsarealet, som dermed fremstår uhygiejnisk. Herudover udsættes midterhelle og fodgængerfelt for fuglenes ekskrementer, og kommunens belyningsapparat trængt jævnlige til rengøring.

En beskæring af træet vil næppe løse problemet, ligesom et beskåret træ ikke passer ind i bybilledet, når de andre træer får lov at vokse forholdsvis uhindret, hvorfor træet bør fjernes helt.

Med hensyn til toiletforhold vil kommunen f.eks. kunne drive offentligt toilet i pølseboden baseret på møntindkast. Sådanne løsninger med integrerede offentlige toiletter i de handlendes boder og bygninger kan imidlertid give anledning til en række konflikter i forhold til lukketid, rengøring, opsyn, økonomi, håndtering af uønskede personer mv. Imidlertid vil et offentligt toilet i pølseboden forsøgsvis kunne give en række erfaringer dels konkret i forhold til pølseboden, dels generelt i forhold til offentlige toiletløsninger i en sådan konkret sammenhæng.

Vurderet under ét er det således forvaltningens opfattelse, at en imødekomme af de anmodede forhold vil understøtte det overordnede ønske om at holde byens åbne rum så indbydende som muligt.

Forvaltningen peger derfor på, at indehaverens ønske om flisebelægning og fastmonteret udendørs inventar imødekommes. Forvaltningen peger endvidere på, at det drøftes, hvorvidt der på stedet bør søges etableret en forsøgsordning med et kommunalt drevet offentligt toilet med møntindkast, således at forvaltningen efter forholdene kan vende tilbage med et konkret oplæg herom.

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaven løses inden for de eksisterende rammer.

Indehaver af pølseboden finansierer fældning af træ samt flisebelægning efter anvisning af forvaltningen.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. anmodningerne imødekommes som beskrevet.
2. spørgsmålet om evt. at etablere en forsøgsordning med offentligt toilet med møntindkast drøftes.

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Ad 1. og 2. Udsat, indtil endelig afklaring af de fremtidige toiletforhold.

19.

**Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen - Private fællesveje i Taarbæk**

.

Kommunalbestyrelsesmedlem Lene Kaspersen (C) har i e-mail af 4. april 2013 på vegne af Det Konservative Folkeparti anmodet om optagelse af sag på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden:

*"C ønsker, at de grundejere i Taarbæk, der har betalt til, at deres vej er blevet privatiseret, får deres penge refunderet, da der ellers ikke er lige behandling af kommunens borgere i Lyngby-Taarbæk."*

**Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013**

Udsat, idet nærmere stillingtagen afventer beslutning i sag om annullering af foreløbig beslutning om omklassificering og harmonisering af veje.



LTK

## Skema til brug for udarbejdelse af anlægsregnskaber for større anlægsarbejder

<b>Anlægsregnskab vedr.:</b>		<b>Renovering af Broer 2009-2012</b>	
Udvalg:	Økonomiudvalget	Aktivitetssområde:	Trafikanlæg
Funktionsnr.:	022822	Tekst:	Kommunale veje
Projektnr.:	XA-0060620024-00001	Renovering af broer 2009-2012	

Udarbejdet den:		Af:	
Udgifter (1.000 kr.)		Indtægter (1.000 kr.)	
Anlægsbevilling	2.252.000	Anlægsbevilling	
Forbrug	2.251.755	Forbrug	
Afvigelse	245	Afvigelse	0
	0,0 %		0,0 %

Fordeling af udgifter og indtægter (1.000 kr.):		Anlægsbevilling	Forbrug	Afvigelse
Forundersøgelser .....				0
Projekteringsudgifter såvel interne som eksterne .....			1.114.179,46	-1.114.179,46
Køb og salg af arealer og bygninger .....				0
Arealudgifter (ledning og lign. samt have- og andre udendørsarealer) ..				0
Håndværkerudgifter (kontraktarbejder) .....		2.252.000	1.137.575,86	1.114.424,14
Eventuelt anlægstilskud .....				0
Montering (inventar og udstyr) .....				0
Uforudsete udgifter, idet der som minimum ved nybyggeri skal afsættes/reserveres 10 % hertil af håndværkerudgifterne - dog 15 % ved om- og tilbygning .....				0
Eventuelle tillægsarbejder (ekstraarbejder) i tilknytning til entrepriser/tilbud .....				0
Øvrige omkostninger .....				0
<b>I alt.....</b>		<b>2.252.000</b>	<b>2.251.755,32</b>	<b>244,68</b>

**Bemærkninger:**

Forvaltningens underskrift:

Dato:

Fagudvalg, dato:

Økonomiudvalget, dato:

Kommunalbestyrelsen, dato:

23 JAN. 2013

Lyngby – Taarbæk Kommune  
Teknisk Forvaltning  
Rådhuset  
Lyngby Torv 17  
2800 Lyngby

22. januar 2013  
020656-2010

### Vedr. Helhedsplan for Bellevue Strandpark

Bestyrelsen for I/S Bellevue Strandpark har i 2010 godkendt en idéskitse til en helhedsplan for Bellevue Strandpark. Idéskitsen er opdelt i flere faser, der kan gennemføres over en årrække. Helhedsplanen har siden 2010 været behandlet på alle bestyrelsesmøder i I/S Bellevue Strandpark.

Bestyrelsen har vedtaget, at der startes med en 1. fase, der indeholder en renovering af de kystnære konstruktioner, da disse har akut behov for istandsættelse samt en udvidelse af stranden. Bestyrelsen har i den forbindelse fået positive tilkendegivelser fra Lyngby - Taarbæk Kommunes repræsentant i bestyrelsen.

Driftsledelsen for Bellevue Strandpark, Park og Vej i Gentofte Kommune, har med brev af 15. juni 2010 orienteret Lyngby – Taarbæk Kommune om helhedsplanen. Kopi af brevet vedlægges. Park- og vejchef Niels Christian Koefoed har endvidere orienteret om projektet på et borgermøde i Taarbæk.

I forbindelse med Gentofte Kommunes vedtagelse af budgettet for 2013 vedtog Gentofte Kommune at skabe mulighed for en realisering af 1. fase i helhedsplanen, ved at lægge ud for de øvrige interessenter, med en samlet anlægsbevilling på 7 mio. kr.

Lyngby - Taarbæk Kommunes andel af anlægsudgifterne vil sammenlagt for 2013 og 2014 udgøre 442.000 kr.

Gentofte Kommune har igangsat projekteringen af projektet og forventer, at arbejder gennemføres i perioden fra marts – juni 2013.

I/S Bellevue Strandpark skal på den baggrund anmode Lyngby – Taarbæk Kommune om at indbetale 442.000 kr. som et ekstraordinært bidrag. Beløbet kan indbetales samlet eller fordeles over 2013 og 2014.

IS Bellevue Strandpark

Driftsledelsen

Bernstorffsvej 161

Telefon 39 98 81 00

Side

Park og Vej

2920 Charlottenlund

Park-vej@gentofte.dk

1 af 2

Gentofte Kommune

Det er vedtaget, at der afholdes et nabomøde om anlægsarbejderne **tirsdag den 26. februar 2013, kl. 19.00** i kantinen på Gentofte Rådhus, hvor repræsentanter fra Lyngby - Taarbæk Kommune er velkomne. Indbydelse til de omkringboende vil snarest blive udsendt.

Til orientering vedlægges en Projektpræsentation af helhedsplanen.

Med venlig hilsen



Thomas Rostrup  
Formand for I/S Bellevue Strandpark



Lyngby – Taarbæk Kommune  
Rådhuset  
Lyngby Torv  
2800 Lyngby

15. juni 2010  
020656-2010

### Istandsættelse af Bellevue Strandpark - Helhedsplan

Idet der henvises til Lyngby – Taarbæk Kommunes medejerskab/andel af Bellevue Strandpark skal Gentofte Kommune på vegne af I/S Bellevue hermed informere om, at bestyrelsen for I/S Bellevue Strandpark har udarbejdet en idéskitse til en helhedsplan for Bellevue Strandpark. Idéskitsen viser mulighederne for en overordnet planlægning af istandsættelse og udvikling af Bellevue Strandpark – en helhedsplan. Idéskitsen er tidligere forelagt Lyngby-Taarbæk Kommunes repræsentant i I/S Bellevue Strandparks bestyrelse, Anne Körner. Idéskitsen er vedlagt som bilag.

I idéskitsen er Bellevue Strandpark opdelt i faser, hvori der yderligere er mulighed for etape-opdeling. Idéskitsen til helhedsplanen skal ses som en overordnet plan for hele området samt et idékatalog til fremtidige renoveringer af bygningerne og genoprettelse af sandstranden. Faserne kan udføres uafhængigt af hinanden, men med idéskitsen sikres det, at der tages hensyn til områdets særlige karakter. Det er tanken, at der startes med de kystnære konstruktioner, da disse har akut behov for istandsættelse. Målet med helhedsplanen er at bevare et område med stor rekreativ værdi.

Helhedsplanen forventes finansieret via indbetalinger fra de fire ejere. Planen er som nævnt, at starte med fase 1 – renovering af de kystnære konstruktioner. Dette er dog afhængigt af, at de nødvendige midler afsættes hos hver af de respektive ejere i årene 2011, 2012, 2013. Fordelingen af udgifterne ses nedenfor.

Forslag til finansiering af hele fase 1 på 6.897.000 kr.:

Gentofte Kommunes afsatte investeringsmidler i årene 2011 til 2013 jf. den revurderede investeringsoversigt for 2011-2014. Der er afsat 1.045.000 pr. år (2011 prisniveau)

3.135.000

Øvrige interessenters betaling i årene 2011 til 2013:

Staten	1.045.000 kr. pr. år	3.135.000
Lyngby-Taarbæk Kommune	139.000 kr. pr. år	417.000
Frederiksberg Kommune	70.000 kr. pr. år	<u>210.000</u>

I alt til istandsættelse af de kystnære konstruktioner i årene 2011 til 2013

6.897.000



I/S Bellevue Strandpark ønsker en tilkendegivelse fra Lyngby-Taarbæk Kommune om, at man er indforstået med at afsætte/bevillige de nødvendige midler til istandsættelsen af Bellevue Strandpark.

Det skal bemærkes, at Gentofte Kommune ønsker at fremsende idéskitsen til høring hos omkringboende borgere, grundejerforening og idrætsklubber i Gentofte Kommune. Dette brev vil endvidere blive sendt til Lyngby-Taarbæk Kommune.

Med venlig hilsen

Niels Christian Koefoed  
Park- og Vejchef



# BELLEVUE STRANDBAD

PROJEKTPRÄSENTATION • 2012



---

## • FORORD

Igennem mere end 100 år har Bellevue Strandbad været rammen om rekreative oplevelser og mål for udflugter til Øresund.

Bellevue Strandbad er med sine karakteristiske bebyggelser et naturligt stop på en 'cruisetur' langs Øresundskysten - uanset om man kommer kørende, er til fods eller kommer fra vandsiden. Alle typer trafikanter mødes i dette krydsfelt mellem by, skov, strand og vand.

Det er stedet, hvor livet leves og iagttages - her er rig mulighed for at se på andre og blive set. Bellevue Strandbad er for mange muligheden for at komme i tæt kontakt

med vandet - her er Øresundskysten fri for bebyggelse. Udsigten og tilgangen til vandet er åben for alle.

Bellevue Strandbad har besøgende året rundt. Om sommeren kan det være en strandtur i høj sommersonne og masser af mennesker eller blot en aftendukket og muligheden for at nyde dagens sidste solstråler yderst på stranden. Strandbadet er målet for picnic på de store plæner med familie, venner og leg i græsset.

I vinterhalvåret benyttes Strandbadet af en traditionsrig vinterbaderkultur. Ligeledes er stedet fortsat mål for udflugter og gåture.

Vandet og udsigten nydes - enten fra en af de mange lækroge eller ved en frisk gåtur på stranden.

Som idrætsfacilitet er Bellevue Strandbad populært og benyttet af et stort bagland - her mødes dykkere, kajakroere, beachvolleyspillere og surfere.

Arkitekt Arne Jacobsen er tæt forbundet med Bellevue. I 1930'erne tegnede han Bellevue som et samlet anlæg med strandpark, badeanlæg, by, teater mv.

---

Prospektet er udarbejdet i efteråret 2011 af IS Bellevue i samarbejde med Arkitektfirma Hasløv & Kjærsgaard.



Bellevue er et internationalt anerkendt ikon for funktionalismen og er et anlæg af stor kulturhistorisk og arkitektonisk værdi.

Bellevue er løbende blevet vedligeholdt, men har behov for fornyelse og en større istandsættelse. Dette er nødvendigt for at kunne bevare anlæggets store, rekreative kvaliteter og værdifulde status som en særegen del af den danske kulturarv.

IS Bellevue har derfor igangsat en proces for vitalisering af det samlede anlæg. Fokus i processen vil være at fastholde og udvikle Bellevue Strandbads mange kvaliteter.

Visionsplanen beskriver i det følgende, hvordan Bellevue Strandbad kan vitaliseres med respekt og forståelse for de eksisterende arkitektoniske og kulturhistoriske rammer.

Visionsplanen for Bellevue har til formål, at styrke den nuværende karakter af et rekreativt anlæg, som rammen om et aktivt fritidsliv. Der foreslås derfor fornyelse i form af nye anvendelsesmuligheder for enkelte af strandbygningerne samt forbedring af forholdene på og ved stranden. Det er planens mål, at sikre en helhed og sammenhæng i det samlede Bellevue anlæg - sådan som det oprindeligt er tænkt.



Udsigt over Øresund  
Vintermorgen fra Bellevue Strandbad



---

## • HISTORIE

Anlægget Bellevue udsprang som en idé hos to entreprenante margarinefabrikanter, der med issalg i tankerne, foreslog Gentofte Kommune, at etablere et badeanlæg ved kysten. Idéen blev udskrevet som en arkitektkonkurrence og vundet af den unge og nyuddannede arkitekt Arne Jacobsen.

Arne Jacobsen vandt med et kontroversielt forslag om et storslået funktionalistisk anlæg. Han havde ikke alene visioner om et moderne badeanlæg, men forslag til også en total omlægning af Kystvejen samt opførelse af boliger, butikker og teater.

Bellevue fremstår i dag opført efter Arne Jacobsens visioner for hele anlægget - med undtagelse af et 80m højt tårn.

Bellevue blev opført i funktionalismens ånd, formet som det markante hvide anlæg i et stærkt, men afbalanceret samspil med Øresund og Dyrehaven.

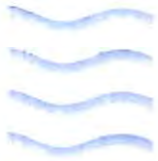
Allerede i sin samtid opnåede anlægget stor international anerkendelse og er i dag blandt verdensarkitekturens inkoner for funktionalismen. Størstedelen af anlæggets bygninger er fredet.

Med opførelsen af Bellevue Strandbad i 30'erne fik stedet en helt særlig betydning i den nye badekultur, som blomstrede op som en af tidens store indsatser for friluftsliv og helse.

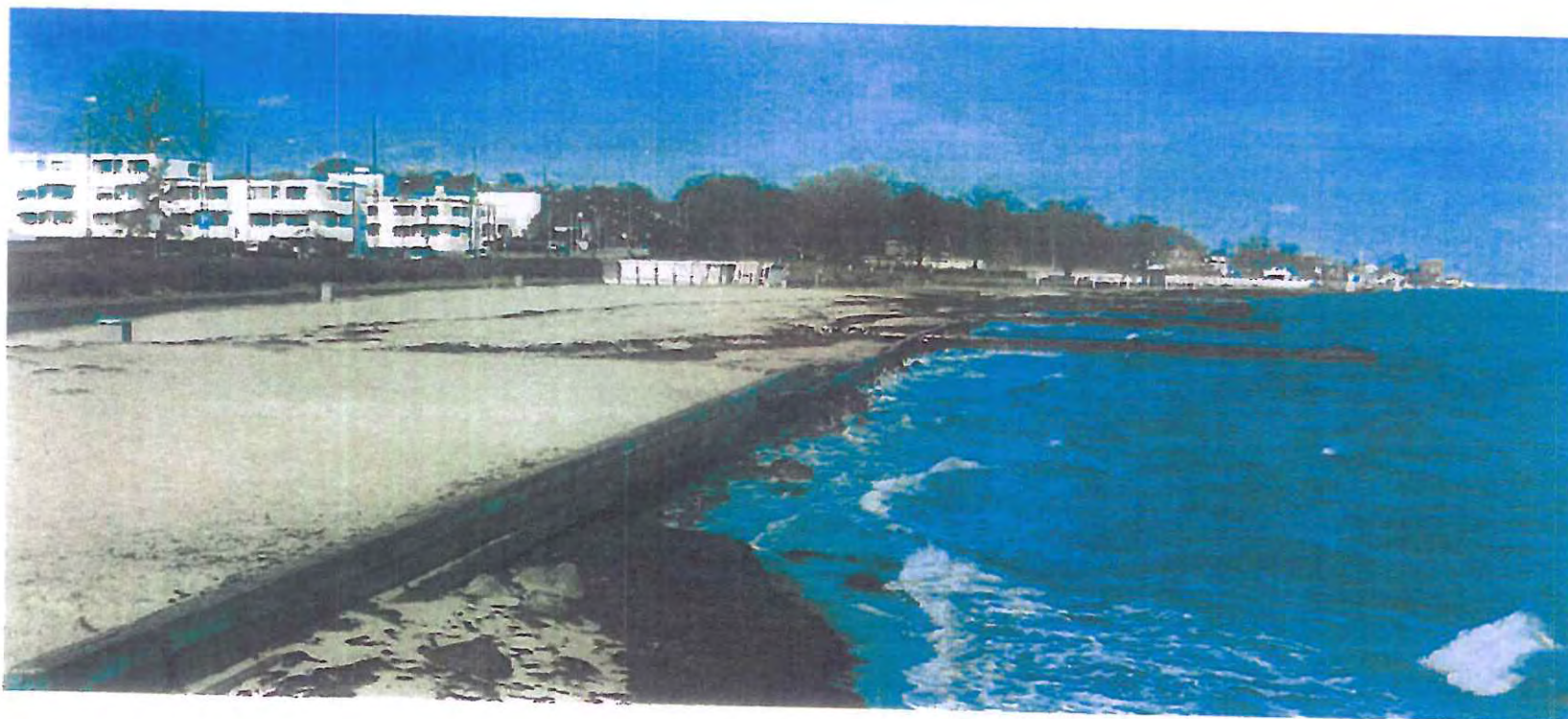
Også før opførelse af Bellevue var området et populært udflugtsmål. Området har gennem århundredene været blandt Københavnernes mest umiddelbare udflugtsmål.

Her var - og er - muligheden for en god og lettilgængelig oplevelse af naturen i kraft af Dyrehavens store landskabelige kvaliteter og en velfungerede infrastruktur med sporvogn, dampskib, kystbane og S-tog.

# BELLEVUE STRANDBAD



Arkivfotos fra Bellevue Strandbad



Bellevue Strandbad, den sydlige del af stranden med høfder og stensætninger.



## • VITALISERING OG VEDLIGEHOLD

På de følgende sider er IS Bellevues visionsplan for den fremtidige udvikling af Bellevue Strandbad nærmere beskrevet.

De oprindelige kystbeskyttelses anlæg blokerer tilgængeligheden til stranden med trævægge og stensætninger og fastholder tangen. Helt i funktionalismens ånd kan der sikres en ny, attraktiv kystlinje med et samspil imellem de fredede livreddertårne, åbne sandstrande og fredede bygningsanlæg.

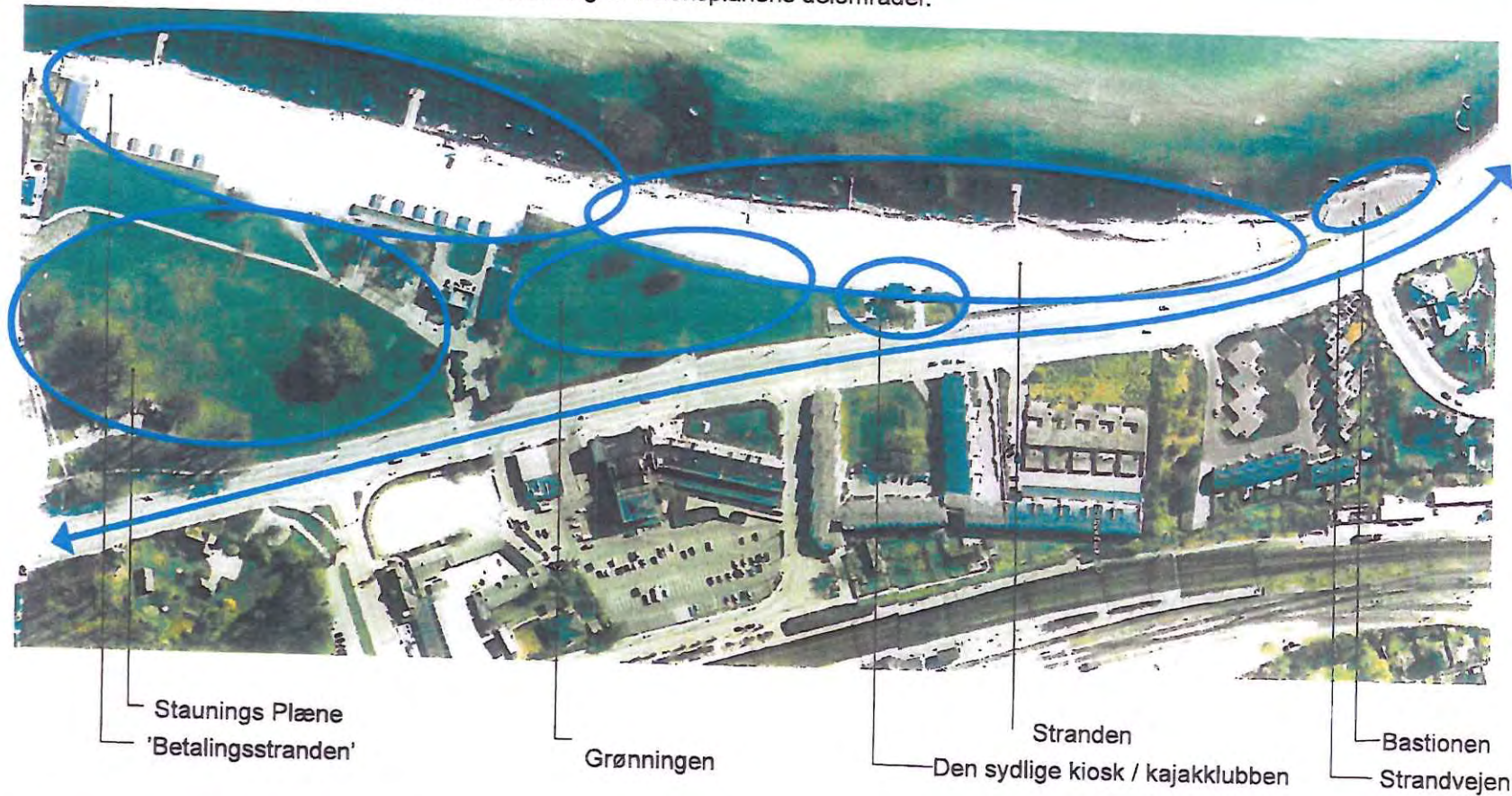
Ud over den vigtige fornyelse af stranden åbner visionsplanen for en udnyttelse af de mange store og små bygningsfaciliteter,

der er til rådighed i det enestående anlæg og som i dag står delvist tomme.

Samtidig er der et særligt fokus på tilgængeligheden til det samlede anlæg, hvor hele kystområdet med ny promenade skal gøres tilgængelig for handicappede. Det er målet, at Bellevue Strand fremstår åben for alle og med et højt tilgængelighedsprofil.

Forslaget er forelagt og principgodkendt af Kulturarvsstyrelsen.

Luffoto af Bellevue Strandbad, 2010 med markering af visionsplanens delområder.





## • VISIONSPLAN

### Vitalisering af Bellevue Strandbad

Visionsplanen viser forskellige indsatsområder, der som det vigtigste mål har at fastholde og udvikle den karakterfulde struktur i området. Visionsplanen omfatter ikke kun selve strandområdet, men også kystlinien og Strandvejen.

Planen er opdelt i 7 delområder. Vitaliseringen vil kunne foretages i etaper og delvist uafhængigt af hinanden. Se beskrivelse af dette under afsnit for faseopdeling s. 16-17.

### Infrastruktur

En væsentlig del af visionsplanen er udvikling af et stiforløb med promenader nord-

syd igennem strandområdet med forbindelse til promenaderne langs Strandvejen og videre til Dyrehaven og Tårnbæk.

Der etableres en promenade med fast belægning fra den sydlige pynt, forbi kiosken og videre frem til den tidligere betalingsstrand. Her foreslås der en udvikling af en strandplads på den nye promenade, som en del af bygningskomplekset ved den tidligere betalingsstrand.

Cykelparkeringen foreslås placeret i to områder og udformet med en enkel karakter. Det kan være flisebelægninger i græs, der udnytter, at de fleste cykler i dag har støtteben, kombineret med pæle, der i

et artikuleret mønster spiller sammen med græsfladerne.

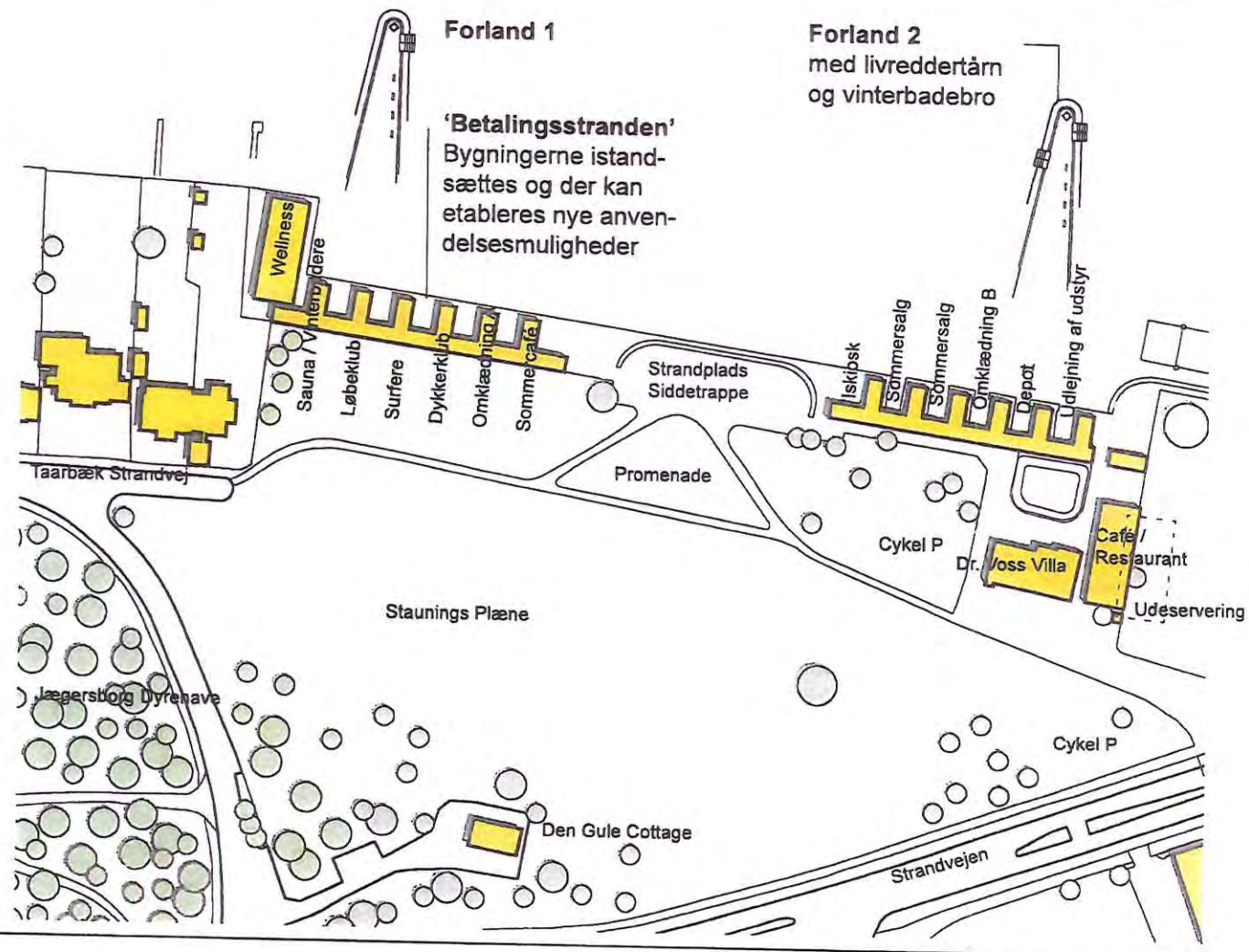
Adgangen til villaen og en mulig restaurant / café i den nuværende depotbygning foreslås reguleret med en velfungerende ankomstplads med nogle få handicappladser. Derudover regnes der ikke med bilparkering i området.

### Tilgængelighed

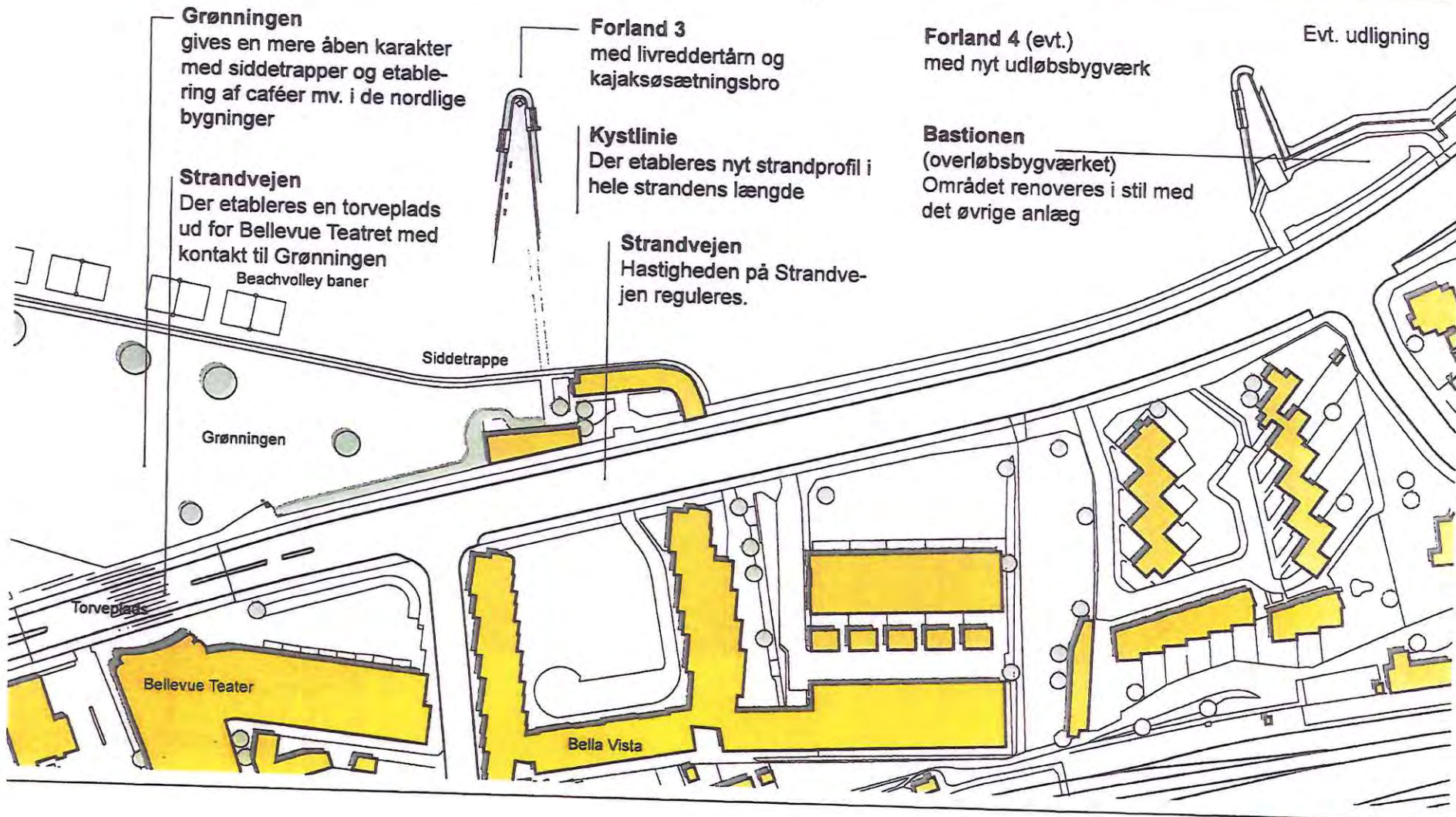
Den generelle tilgængelighed forbedres generelt i hele området, så alle får mulighed for at få glæde af de nye faciliteter. Der skal f.eks. etableres adgang med fast brodæk til selve stranden.

## • ILLUSTRATIONSPLAN

Illustrationsplanen viser det samlede område med kort beskrivelse af potentielle vitaliseringstiltag på de enkelte delområder.



# BELLEVUE STRANDBAD







Grønningen



## • DELOMRÅDER I VISIONSPLANEN

### **Strandvejen**

Den store, brede boulevardlignende vej er en vigtig del af den arkitektoniske helhed. En regulering af hastigheden med reduktion af uheldsrisici er vigtig.

Planen viser, hvordan det store, åbne vejrum fastholdes. Foran teatret og de vigtigste passager ud for tankstation mv. arbejdes med en pladsudformning, der giver øget sikkerhed og fordrer en bedre forbindelse på tværs af vejen. En ny forbindelse kan også etableres til stationsområdet.

Et reduceret vejprofil kan ved en nærmere bearbejdning muliggøre nye parkeringsmuligheder.

I forhold til i dag arbejdes der enkelte steder med at åbne visuelle sammenhænge imellem Strandvejen og stranden. Et vigtigt element er torvepladsen ud for Bellevue Teatret, hvor der kan udformes et terrasseret trappeforløb ned mod de store græsplæner. Denne udformning vil fastholde en vis adskillelse imellem vej, torvemiljø og grønning, hvilket bl.a. vil være af betydning for trafiksikkerheden i området.

### **Staunings Plæne**

Staunings Plæne fastholdes med sin nuværende karakter som det markante, afsluttende mødested imellem kystlandskabet og adgangen til Dyrehaven. Også her kan der ske en kvalitetsudvikling af kanten langs Strandvejen.

### **Grønningen**

Grønningen foreslås givet nye kvaliteter. Op mod Bellevue Teatret omdannes kanten, så det store torverum åbnes imod Øresund.



Stauings Plæne

## • DELOMRÅDER I VISIONSPLANEN

### (Grønningen forsat..)

Ud mod stranden omdannes kanten i overgangen til stranden til en promenade med en siddetrappe i strandens længde, der skaber tværgående passagemuligheder mellem græs og strandflade, og som kan bruges som små tilskuerpladser i sammenhæng med beachvolleyaktiviteterne.

I den nordlige del foreslås det med udgangspunkt i de nuværende værkstedsbygninger at åbne for en sydvendt, udsigtsorienteret restaurant / café med en højt prioriteret udeservering. Den skal udformes med udgangspunkt i den eksisterende, fredede bygning og vil tilføre

området et sted med aftensol, læ og en visuel åbenhed til både stranden, Øresund og Strandvejen.

### 'Betalingsstranden'

Strandens nordlige del kan aktiveres og kvalitetsudvikles med respekt for den enestående arkitektoniske helhed, som karakteriserer området. De tidligere omklædningsbygninger kan indrettes til små aktiviteter med en blanding af kommercielle og foreningsbaserede anvendelser. En mindre del kan genetableres som omklædningskabiner og garderober.



Promenaden på stranden langs bebyggelsens østlige afgrænsning kan få en fornyet kvalitet, når der kommer liv i de i dag tomme bygninger.

Bygningen længst mod nord kan aktiveres som et wellnesscenter, der tilbyder en kombination af fitness, badning inde / ude og helse. Mod vandet afsluttes med et udeareal af høj kvalitet.

I den sydlige ende af 'Betalingsstranden' kan den oprindelige station for livrederbåde mv. aktiveres og indrettes til at huse den fremtidige livredningstjeneste på stranden.

### Stranden

Forslaget bygger på en idé om en mere naturligt fungerende strand med en større grad af naturlig vedligeholdelse, reduktion af tangproblemer, forbedring af vandkvaliteten og en bedre beskyttelse mod ekstreme højvander og bølgepåvirkning.

Den teknisk uhensigtsmæssige kystbeskyttelse med det langsgående kystværn med stensætninger og bolværker fjernes, så strand og vand bindes naturligt sammen.

Den eksisterende karakteristiske 'opstriking' af stranden med hølfer til livreddertårnene fastholdes - hvor hølferne



Septemberhimmel og måger  
Bellevue Strandbad



Tidlig sommermorgen - Stranden

## • DELOMRÅDER I VISIONSPLANEN

### (Stranden forsat..)

udformes som mindre forlande. Dette vil kunne sikre en øget tilgængelighed til vandet, give en stabil, klimasikret kystlinie og en bred sandstrand.

De fredede bygninger på stranden ligger lavt og skal sikres mod oversvømmelser og bølgepåvirkninger ved ekstreme højvande. Den nye strand bør derfor opbygges med en lav strandvold, der formes som en naturlig del af stranden, men vil fungere som et dige.

Forlandene fremstår med deres udformning som opholdsterrasser til rekreativ

aktivitet, men er også nødvendige kystsikringsanlæg, der sikrer og stabiliserer brede strande.

Forlandene udformes med et formsprog, der i skala og materialevalg er i samspil med Bellevues arkitektoniske karakter. Se illustrationer s. 20 - 21.

Den nye strand vil give en attraktiv strand set fra vandet og fra de store panorama-kig fra syd. Den mørke, stendominerede strand bliver erstattet af en lys og indbydende strand i fin samklang med den bagvedliggende bebyggelse.



### **Den sydlige kiosk / kajakklubben**

Dette område fremstår som et markant fremspring i overgangen fra den sydlige til den centrale del af stranden.

Dette område fastholdes med sin nuværende karakter, men synliggøres i forhold til Strandvejen med en åbning af det indre gårdrum, hvor terrasser op mod Strandvejen kan give plads for udeservering med udsyn til både Strandvejen og Øresund.

### **Bastionen**

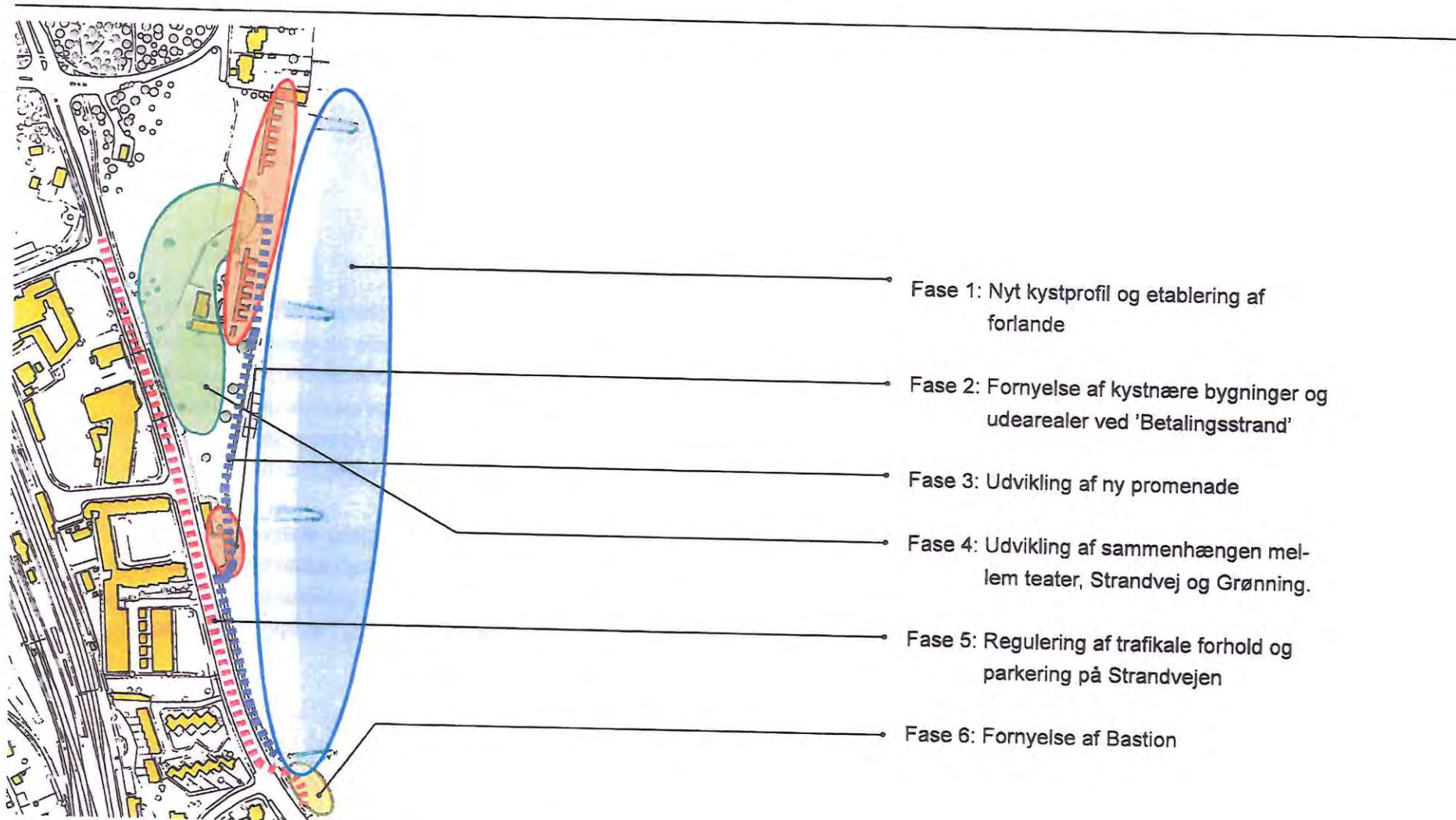
Den sydlige afslutning af Bellevue Strandbad udgøres i dag af et overløbsbygværk. Det kan benyttes til kortvarig parkering.

Stedet benyttes som udgangspunkt for mange forskellige maritime aktiviteter, fordi udstyr kan bringes tæt på vandet i bil.

Denne funktion indpasses bedre i det store, åbne kystlandskab ved, at Bastionen omprofileres, så højden reduceres. Siderne udformes med en karakter i samspil med forlandenes arkitektoniske udtryk.



Ophold på høfderne  
Bellevue Strandbad





**Fase 1** (anlægsperiode ca. 9 mdr.)  
Vedrører renovering af kystprofilen og etablering af 3 - 4 forlande samt genplacering af livreddertårnene.

Fase 1 kan eventuelt opdeles i 2 delfaser, således at etableringen af forlandene sker ad 2 omgange. Første delfase vil være de 2 nordligste forlande. Anden delfase vil være de sydligste forlande.

**Fase 2** (anlægsperiode ca. 12 mdr.)  
Vedrører kystnære bygninger og udearealer.

**Fase 3** (anlægsperiode ca. 6 mdr.)  
Vedrører promenade og stiforløb.

**Fase 4** (anlægsperiode ca. 12 mdr.)  
Vedrører optimering af adgangsområde og øvre pavillon.

**Fase 5** (anlægsperiode ca. 9 mdr.)  
Vedrører trafik og støttemur.

**Fase 6** (anlægsperiode ca. 6 mdr.)  
Vedrører udløbsbygværket i syd.

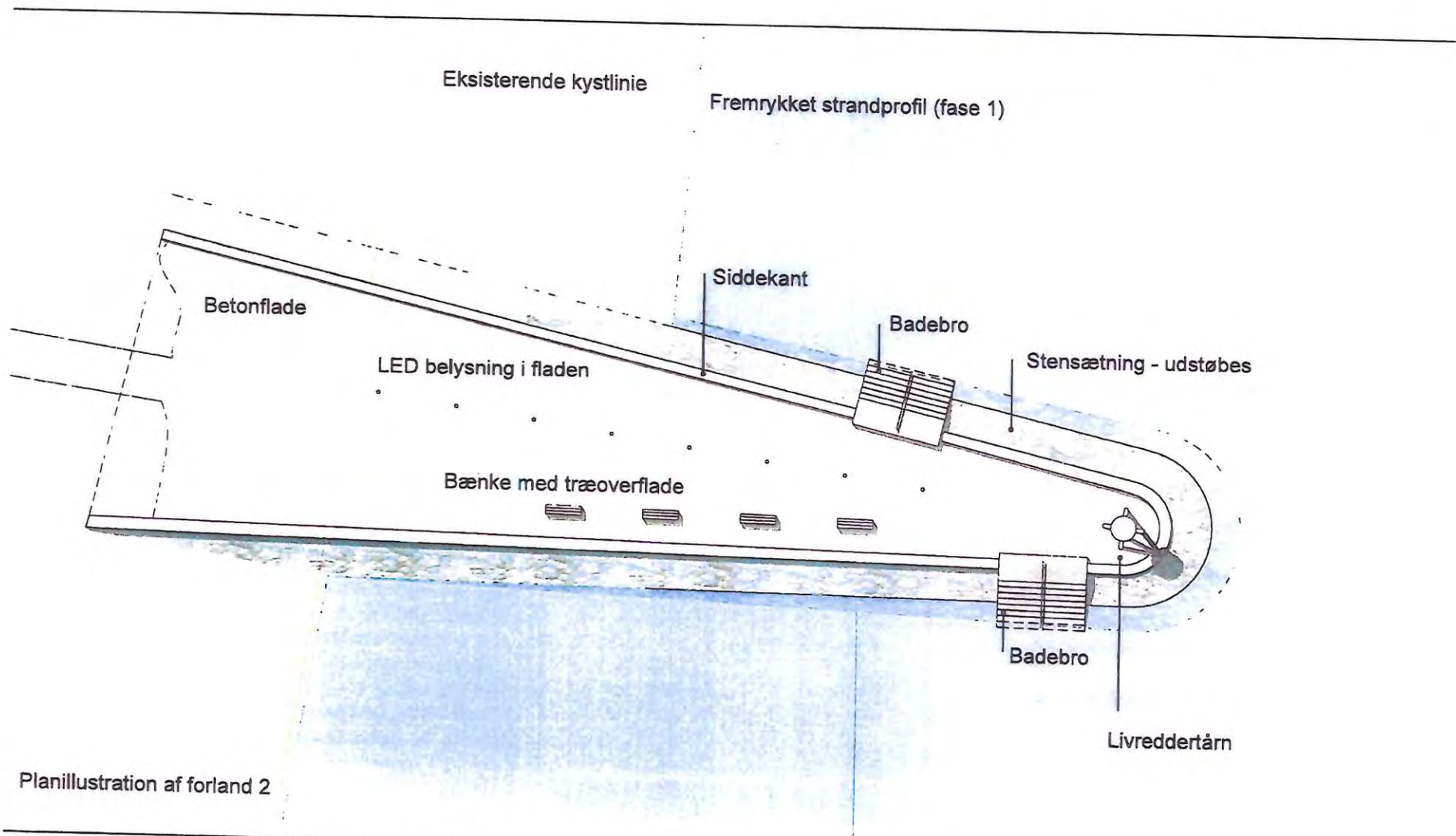
### • FASEOPDELING

Visionsplanen kan gennemføres i 6 faser. Faserne er indbyrdes uafhængige.

Det forventes, at fase 1 med etablering af stabil kystprofil og sandstrand kan igangsættes ultimo 2012 med ibrugtagning forår / sommer 2013.







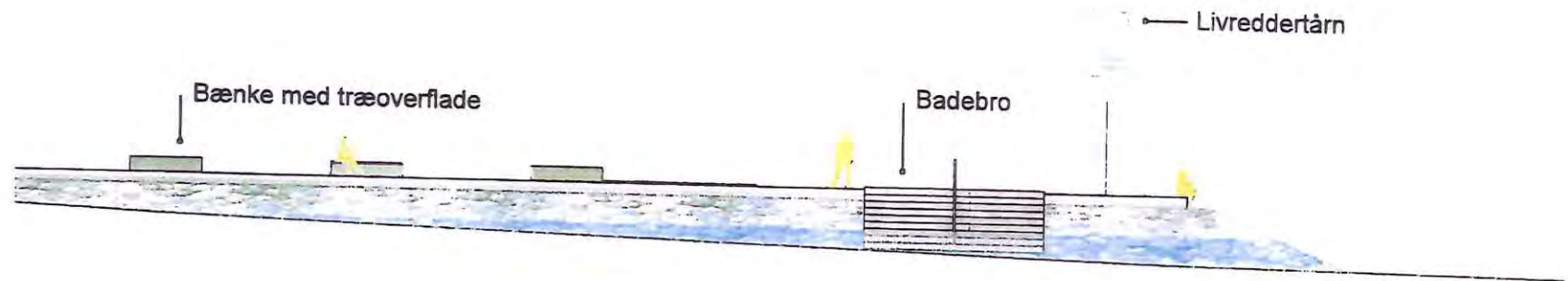


Illustration: Principssnit af forland

## • FASE 1

Fase 1 omfatter en fornyelse af stranden og etablering af forlande.

For at sikre et stabilt kystprofil ændres kystlinjen til en mere naturlig stabil retning. Dette muliggør, at de mange stensætninger, bolværker mv. fjernes, og der etableres en åben og tilgængelig strand.

De fredede livreddertårne genplaceres på Forland 2 og 3.

Se illustrationsplan s. 10 -11.

Forlandene udføres i beton. Der opstilles bænke og integreres LED belysning i belægningen. Der indrettes faciliteter til henholdsvis vinterbadere (Forland 2) og kajakroere (Forland 3).

Forslaget er forelagt og principgodkendt af Kulturarvsstyrelsen.

Bestyrelsen for IS Bellevue har principgodkendt visionsplanens fase 1 som et arbejdsgrundlag for det videre arbejde.



IS Bellevue er et interessentskab  
bestående af:

- Gentofte Kommune
- Lyngby-Taarbæk Kommune
- Frederiksberg Kommune
- Naturstyrelsen

Formand for IS Bellevue er  
Thomas Rostrup

Projektleder i Gentofte Kommune er  
Anja Josefine Mørch  
E-post: ANJM@gentofte.dk  
Telefon: 3998 8271

Visionsplan for Bellevue er udarbejdet  
i samarbejde med Gentofte Kommunes  
Arkitektur Rådgivning og Arkitektfirmaet  
Hasløv & Kjærsgaard I/S

## **I/S Bellevue Strandpark istandsættelse**

.

### **Indstilling**

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. Lyngby-Taarbæk Kommune støtter renoveringen af Bellevue Strandpark efter den eksisterende fordelingsnøgle med 2/33 del til Lyngby-Taarbæk Kommune, svarende til 139.000 kr. pr. år i 3 år (i alt 417.000 kr.), og
2. udgiften afholdes på kontoen til udvikling af udflugtsmål, i årene 2012, 2013 og 2014.

### **Sagsfremstilling**

Bellevue Strandpark er et interessentselskab bestående af Skov- og Naturstyrelsen samt Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Frederiksberg kommuner.

Anlægsudgifter fordeles med 2/33 til Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der er udarbejdet en idéskitse, Bellevue Strandpark - helhedsorienteret idéskitse: Vitalisering og istandsættelse af anlæg herunder kystlinjen. Rapporten vil blive udleveret til kommunalbestyrelsesmedlemmerne.

Forvaltningen har gennemgået rapporten og vurderet, at de påtænkte arbejder er godt begrundet. Forvaltningen har noteret sig, at Kulturarvsstyrelsen vil blive konsulteret. Anlægget indeholder betydelige arkitektoniske bygninger af Arne Jacobsen m.fl.

1. fase omfatter retablering af strandkanten med reduktion af antallet af høfder. Høftestolperne er nedbrudte.

### **Økonomiske konsekvenser**

Gennemførelse af de påtænkte arbejder beløber sig til 139.000 kr pr. år i 3 år. Der gives p.t. 90.000 kr. i årlige driftsudgifter til I/S Bellevue Strandpark efter den eksisterende driftsudgiftsfordeling med 2/33 til Lyngby-Taarbæk Kommune.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget.

### **Teknik- og Miljøudvalget den 16. august 2010:**

Punkterne 1 og 2 anbefales.

**Økonomiudvalget den 23.8.2010:**

Godkendt.

# **HANDLINGSPLAN FOR FOREBYGGELSE OG BEKÆMPELSE AF ROTTER I LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE 2013-2015**



**LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE**

## Indholdsfortegnelse:

Forord .....	3
Vision .....	4
Bekendtgørelsen om forebyggelse og bekæmpelse af rotter .....	4
Status .....	5
Budget.....	5
Kommunens målsætning for forebyggelse og bekæmpelse af rotter.....	6
Indsatsområder .....	6
Beskrivelse af indsatsområder og planlagte aktiviteter .....	7
<b>Lovpligtige tiltag i den kommunale rottebekæmpelse .....</b>	<b>8</b>
1.    Rottespærrer på kommunale institutioner .....	8
2.    Procedure for kampagnebesøg i landzonen .....	10
3.    Optimere brugen af den digitale registrering i den administrative og praktiske rottebekæmpelse.....	11
4.    Miljøansvarlig rottebekæmpelse med brug af gift.....	12
<b>Områder hvor der typisk kan være problemer med rotter .....</b>	<b>13</b>
5.    Øget kommunal indsats mod defekte kloakker .....	13
6.    Målrettet kloakrottebekæmpelse.....	14
7.    Sikre at fuglefodring, hønse- og dyrehold ikke skaber grobund for rotter .....	15
8.    Fokus på tilstrækkelig affaldskapacitet i særlige områder.....	16
9.    Bekæmpelse af rotter på særlige arealer .....	17
10.   Forebyggelse og bekæmpelse af rotter langs banestrækninger .....	18
<b>Områder til sikring af fremdrift og kvalitet i rottebekæmpelsen .....</b>	<b>19</b>
11.   Udarbejdelse af retningslinier for den forebyggende, bekæmpende og administrative rottebekæmpelse.....	19
12.   Evaluering af den kommunale rottebekæmpelse og sikring af fremdriften af planlagte aktiviteter.....	20
13.   Systematisk registrering og kontrol af sikringsordninger.....	21

## **FORORD**

Den fremtidige rottebekæmpelse skal jf. Miljøministeriets "bekendtgørelsen om forebyggelse og bekæmpelse af rotter" (lov nr. 696 af 29. juni 2012) inddrage flere forebyggende initiativer. Blandt andet derfor er kommunalbestyrelsen blevet pålagt at udarbejde en handlingsplan, som skal beskrive tiltag/initiativer i den forebyggende og bekæmpende indsats over for rotter.

**Handlingsplan om forebyggelse og bekæmpelse af rotter – 2013-2015** beskriver de tiltag, som Lyngby-Taarbæk Kommune har valgt at fokusere på i den kommende 3-årige periode.

Rækkefølgen af de udvalgte indsatsområder er ikke et udtryk for en indbyrdes prioritering af de enkelte områder.



## VISION

- At borgerne i Lyngby-Taarbæk Kommune oplever, at de er sikret en målrettet og effektiv løsning af deres rotteproblem

## BEKENDTGØRELSEN OM FOREBYGGELSE OG BEKÆMPELSE AF ROTTER

I henhold til "Bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse af rotter" nr. 696 af 29. juni 2012 - i det følgende kaldet "Bekendtgørelsen" - skal kommunalbestyrelsen foretage en effektiv rottebekæmpelse. Bekæmpelsen af rotter skal foregå i overensstemmelse med de af Naturstyrelsen udarbejdede retningslinjer.

Nogle af de væsentligste ændringer i "Bekendtgørelsen" i forhold til tidligere er;

- Anmeldelse om rotter i beboelse (indendørs) eller på fødevarevirksomheder skal have tilsyn/besøg uden ubegrundet ophold.
- Kommunalbestyrelsen skal lade bekæmpelsen varetages og udføres af autoriserede personer.
- Kommunalbestyrelsen er forpligtiget til at følge den resistensstrategi som er udstukket af Naturstyrelsen.
- Kommunalbestyrelsen skal lade en handlingsplan udarbejde minimum hvert 3. år
- Kommunalbestyrelsen skal lade rottespærrer opsætte hvor det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt:
  - Eksisterende kommunale skoler, plejehjem og dagsinstitutioner
  - I forbindelse med byggemodning af kommunale skoler, plejehjem, dagsinstitutioner og parcelhusområder
- Tilsyn (kampagnebesøg) i landzonen skal ske efter nye retningslinier (rød/grøn ordning)

## **STATUS**

Den kommunale rottebekæmpelse er i Lyngby-Taarbæk Kommune udliciteret til et private bekæmpelsesfirma, men det er kommunen, ved Center for Miljø og Plan, der er ansvarlig for en effektiv rottebekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune.

I perioden 2006 til 2010 har Lyngby-Taarbæk i gennemsnit haft ca. 680 anmeldelser pr. år. I 2011 steg dette antal til lidt over 1.000 rotteanmeldelser, hvilket svarer til en stigning på ca. 60 % i forhold til de foregående års gennemsnit. Årsager til denne stigning er ukendt. Men generelt har Lyngby-Taarbæk kommune kun haft begrænset viden om forekomst og årsager til rotte. Men med denne handlingsplan og de planlagte aktiviteter vil Lyngby-Taarbæk Kommune i de næste tre år arbejde for at skabe et overblik over netop forekomst og årsager til rotter. Derved skabes der et grundlag for at kunne målrette nye initiativer i den næste handlingsplan (2016-2018) med endnu større nyttevirkning.

Borger i Lyngby-Taarbæk Kommune kan foretage rotteanmeldelse døgnet rundt via kommunens hjemmeside. Borgere der observerer rotter indendørs får besøg af rottebekæmperen samme dag eller senest efterfølgende hverdag. Ved anmeldelse om rotter udendørs vil rottebekæmperen komme samme dag og senest to hverdage efter anmeldelsen er foretaget. Med denne service vil kommunen sikre, at borgeren hurtigt får løst sit rotteproblem.

## **BUDGET**

Den kommunale rottebekæmpelse er gebyrfinansieret og fastsættes fra år til år som en promillesats af ejendomsværdien. Gebyrets størrelse afhænger af de aktuelle og planlagte udgifter i forbindelse med rottebekæmpelsen og kan derfor variere fra år til år.

## KOMMUNENS MÅLSÆTNING FOR FOREBYGGELSE OG BEKÆMPELSE AF ROTTER

For at understøtte kommunens overordnede vision for den kommunale rottebekæmpelse har kommunen opstillet følgende mål:

- At skaffe viden om forekomst og årsager til rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune
- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk
- At holde rotterne inde i kloakken
- At kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom
- At sikre kvalitet og kontinuitet i den kommunale rottebekæmpelse
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

## INDSATSOMRÅDER

Til at understøtte de ovenstående målsætninger er der udvalgt følgende indsatsområder.

De udvalgte indsatsområder er;

### Lovpligtige tiltag i den kommunale rottebekæmpelse

1. Rottespærrer på kommunale institutioner
2. Procedure for kampagnebesøg i landzonen
3. Optimere brugen af den digitale registrering i den praktiske og administrative rottebekæmpelse
4. Miljøansvarlig rottebekæmpelse med brug af gift

### Områder hvor der typisk kan være problemer med rotter

5. Øget kommunal indsats mod defekte kloakker
6. Målrettet kloakrottebekæmpelse
7. Sikrer at fuglefodring, hønse- og dyrehold ikke skaber grobund for rotter
8. Fokus på tilstrækkelig affaldskapacitet i særlige områder
9. Bekæmpelse af rotter på særlige arealer
10. Forebyggelse og bekæmpelse af rotter langs banestrækninger

### Områder til sikring af fremdrift og kvalitet i den kommunale rottebekæmpelse

11. Udarbejdelse af retningslinier for den forebyggende, bekæmpende og administrative rottebekæmpelse
12. Evaluering af den kommunale rottebekæmpelse og fremdriften af planlagte aktiviteter
13. Systematisk registrering og kontrol af sikringsordninger

## BESKRIVELSE AF INDSATSOMRÅDER OG PLANLAGTE AKTIVITETER

Herunder er angivet en skematisk gennemgang af de fastsatte målsætninger og indsatsområder, som i perioden 2013-2015 skal være medvirkende til at give rottebekæmpelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune et målrettet og kvalitetsmæssigt løft.

INDSATSOMRÅDER		MÅLSÆTNINGER						
		At skaffe viden om forekomst og årsager til rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune	At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune	At holde rotterne inde i kloakken	At kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom	At al rottebekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune henholder sig til resistensstrategien	At sikre kvalitet og kontinuitet i den kommunale rottebekæmpelse	At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet
1.	Rottespærrer på kommunale institutioner			X				
2.	Procedure for kampagnebesøg i landzonen		X		X			X
3.	Optimere brugen af den digitale registrering i den praktiske og administrative rottebekæmpelse	X						X
4.	Miljøansvarlig rottebekæmpelse med brug af gift				X	X		X
5.	Øget kommunal indsats mod defekte kloakker		X	X				X
6.	Målrettet kloakrottebekæmpelse		X	X				
7.	Sikrer at fuglefodring, hønse- og dyrehold ikke skaber grobund for rotter	X	X		X			X
8.	Fokus på tilstrækkelig affaldskapacitet i særlige områder		X					
9.	Bekæmpelse af rotter på særlige arealer		X					
10.	Forebyggelse og bekæmpelse af rotter langs banestrækninger		X					
11.	Udarbejdelse af retningslinier for den forebyggende, bekæmpende og administrative rottebekæmpelse				X	X	X	X
12.	Evaluering af den kommunale rottebekæmpelse og sikring af fremdriften af planlagte aktiviteter				X	X	X	X
13.	Systematisk registrering og kontrol med sikringsordninger						X	X

## LOVPLIGTIGE TILTAG I DEN KOMMUNALE ROTTEBEKÆMPELSE

### 1. Rottespærre på kommunale institutioner

Den nye bekendtgørelse påbyder kommunerne at opsætte rottespærre, hvor det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt;

- På eksisterende og kommunalt ejede skoler, plejehjem og daginstitutioner (§7 stk. 1)
- I forbindelse med byggemodning på kommunalt ejede skoler, plejehjem og daginstitutioner og ved parcelhusområder (§7 stk. 2)

Som udgangspunkt skal rottespærre opsættes på alle institutioner. De institutioner, som bør have 1. prioritet, vil være;

- Institutioner som er beliggende centralt i byzonen og i tæt bebyggelse
- Institutioner med eller beliggende i områder med mange rotteanmeldelser
- Institutioner hvor der er planlagt renovering
- Ved nye institutioner

Dernæst vil rottespærre blive opsat i det omfang, det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt, på de øvrige institutioner samt i forbindelse med byggemodninger som angivet i bekendtgørelsen.

Rottespærre bør ikke opsættes steder, hvor det viser sig uhensigtsmæssigt, f.eks. hvis;

- Der stor risiko for opstuvning i kraft af ringe selvrensningseffekt
- Der tidligere har været opstuvning
- Steder hvor brøndens udformning umuliggøre opsætning

Lyngby-Taarbæk Kommune vil i forbindelse med opsætning af rottespærre, sikrer, at der vil blive foretaget en inspektion af de pågældende brønde. Steder, hvor der er synlige defekter og/eller at brønden er i generel dårlig fatning, vil der blive stillet krav om udbedring til den kommunale grundejer.

Den fremtidige vedligeholdelse af de enkelte rottespærre og ansvaret ved f.eks. opstuvning vil tilfalde de enkelte institutioner.

Forud for opsætning af rottespærre vil Lyngby-Taarbæk Kommune, i løbet af 2013, lave aftaler med relevante instanser i den kommunale forvaltning med hensyn til;

- Det økonomisk og praktiske omfang af opgaven
- Planlægning af projektforløb

Tidsrammen for aktiviteten med at opsætte rottespærre de steder, hvor det er teknisk og hensigtsmæssigt muligt er 3 år (§37 stk. 2). Lyngby-Taarbæk kommune vil sikre, at størstedelen af rottespærre er opsat, hvor det viser sig hensigtsmæssigt og teknisk muligt, inden den 1. juli 2015.

#### ***Understøtter målsætningen***

- At holde rotterne inde i kloakken

#### ***Forventede resultater***

- At de pågældende institutioner er sikret mod indtrængning af kloakrotter

**Aktiviteter**

- Afholdelse af møder med relevante forvaltninger etc. med det formål at fastlægge de økonomiske og praktiske rammer for opgaven
- Opsætning af rottespærrer
- Kloakrottebekæmpelse bag ved spærren
- Synliggørelse af brønde, hvor spærrer er opsat

**Succeskriterium**

- At der er opsat rottespærrer de steder, hvor det har vist sig tekniske og hensigtsmæssigt muligt

## 2. Procedure for kampagnebesøg i landzonen

Der er kun ca. 106 ejendomme med landzonestatus i Lyngby-Taarbæk. I henhold til den nye bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse af rotter, skal disse kampagnebesøg nu foretages hvert andet år. Lyngby-Taarbæk Kommune vælger indtil videre (perioden 2013-2015) at besøge disse ejendomme minimum én gang årligt.

For de ejendomme, hvor der konstateres rotteforekomst vil der blive fulgt op med bekæmpelse og ekstra tilsynsbesøg. For de ejendomme, hvor der er gentagende anmeldelser grundet lokale forhold, udarbejdes planer for forebyggelse i samarbejde med den enkelte grundejer.

Kampagne- og tilsynsbesøgene vil fortsat blive varetaget af det private bekæmpelsesfirma, som opgaven er udliciteret til.

### ***Understøtter målsætningen***

- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune
- At kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

### ***Forventede resultater***

- At antallet af ejendomme med gentagende rotteproblemer reduceres

### ***Aktiviteter***

- Kampagnebesøg hvert år på de ejendomme i landzonen samt landejendomme beliggende i byzonen
- Opfølgende bekæmpelse og tilsyn på ejendomme med konstateret rotteforekomst
- Sikrer at borgerne via kommunens hjemmeside bliver informeret om den nye procedure

### ***Successkriterium***

- Nedgang i andelen af ejendomme med gentagende anmeldelser

### **3. Optimere brugen af den digitale registrering i den administrative og praktiske rottebekæmpelse**

Alle rotteanmeldelser og handlinger i forbindelse med bekæmpelsen bliver i dag registreret. Kommunen vil aktivt benytte den indsamlede viden til fremover at målrette og sikre kvaliteten af den kommunale rottebekæmpelse.

Den digitale registrering sikrer;

- At den almindelige sagsbehandling i forbindelse med anmeldelsen gøres nemmere
- At rotteanmeldelser kan foretages elektronisk via kommunens hjemmeside
- At man fra administrativ side kan anvende programmets data til hurtigt og nemt at skabe overblik over den enkelte og samtlige anmeldelser

#### ***Understøtter målsætningen***

- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet
- At skaffe viden om forekomst og årsager til rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune

#### ***Forventede resultater***

- Mere effektiv sagsbehandling
- At bekæmpelsen og forebyggende indsatser løbende kan evalueres

#### ***Aktiviteter***

- Kommunen vil sikre, at det opdaterede digitale program bliver fuldt integreret i den praktiske og administrative rottebekæmpelse
- Kvartalsvis gennemgang af udvalgte anmeldelser i 2013 for at sikre at registreringen lever op til de nye krav



#### 4. Miljøansvarlig rottebekæmpelse med brug af gift

Kommunen skal jf. bekendtgørelsen henholde sig til altid at benytte det svagest af de til enhver tid tilgængelige rottebekæmpelsesmidler.

**§ 5. Kommunalbestyrelsen skal ved bekæmpelse af rotter med kemiske midler (antikoagulanter) anvende antikoagulanten med det svageste aktivstof først.**

**Stk. 2. I tilfælde af, at kommunalbestyrelsen konstaterer resistens, finder stk. 1 ikke anvendelse.**

Der er ikke tidligere konstateret resistensproblemer i kommunen, derfor vil kommune sikre, at bekæmpelsesfirmaet, som varetager den kommunale rottebekæmpelse, henholder sig til de stillede kontraktlige krav og at brug af de meget stærke gifte ikke må finde anvendelse uden kommunens tilladelse.

Kommunen vil jf. bekendtgørelsen fortsat håndhæve, at giftudlægning til bekæmpelse af rotter kun kan foretages af det autoriserede personale hos bekæmpelsesfirmaet og/eller af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Til identifikation af resistenstilfælde, vil kommunen benytte sig af de retningslinier, der er opstillet af Naturstyrelsen, til identifikation af resistens, derved sikrer kommunen sig, at der ikke anvendes stærkere gift end nødvendig i bekæmpelsen af rotter.

#### **Understøtter målsætningen**

- At al rottebekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune henholder sig til resistensstrategien
- At kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

#### **Forventede resultater**

- At der kun anvendes stærkere gifte, når der er identificeret resistens

#### **Aktiviteter**

- At medarbejdere i den administrative og praktiske bekæmpelse har viden om de anvendte bekæmpelsesmidler
- Registrering og tilsyn af giftforbrug i den kommunale rottebekæmpelse for bl.a. at sikre, at resistensstrategien følges.

## OMRÅDER HVOR DER TYPISK KAN VÆRE PROBLEMER MED ROTTER

### 5. Øget kommunal indsats mod defekte kloakker

Erfaringsmæssigt forekommer langt størstedelen (anslåede ca. 80 %) af opdagede kloakdefekter inden for skel, det vil sige på den private ledningsdel.

Grundejere skal bl.a. sikrer og vedligeholde deres stikledninger og brønde. Kommunen kan derfor, som den tilsynsførende myndighed, påbyde grundejere at udbedre defekter hurtigst muligt.

Som led i indsatsen for at holde rotterne inde i intakte kloakker, vil Lyngby-Taarbæk Kommune fokusere på effektive løsninger af enkeltstående problemer med kloakrotter ved;

- At foretage en hurtig og kvalificeret fejlfinding og årsag til rotteforekomsten ved 1. besøg, bl.a. ved gennemførelse af røgprøve på matriklens ledningssystem ved mistanke om kloakbrud
- Hurtig udbedring af fundne kloakdefekter i både det offentlige og private ledningsnet.
  - Borgere vil kunne blive mødt med henstilling og efterfølgende påbud, hvis kommunen skønner det nødvendigt
- For at sikre, at kloakdefekter udføres af autoriserede kloakmester og dermed sikrer kvaliteten af det udførte arbejde – udsteder kommunen ved fund af defekt et "færdiggørelsesdokument" sammen med varslingen til grundejer, som skal udfyldes af kloakmester og indsendes af grundejer til kommunen.

#### ***Understøtter målsætningen***

- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune
- At holde rotterne inde i kloakken
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

#### ***Forventede resultater***

- Forbedret kvalitet på den private ledningsdel
- At antallet af kloakrelaterede rotteanmeldelser falder

#### ***Aktiviteter***

- Så vidt det er teknisk muligt, skal der udføres en røgprøve ved 1. besøg ved rotteanmeldelser, hvor der er mistanke om kloakbrud
- Kommunal håndhævelse ved sager, hvor defekt ikke udbedres i henstillingsfristen
- Øget samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning med hensyn til indsatsen mod kloakrotter

#### ***Successkriterium***

- At størstedelen af konstaterede kloakdefekter udbedres inden for henstillingsfristen

## 6. Målrettet kloakrottebekæmpelse

Selvom kloakrottebekæmpelse er symptombehandling og ikke kan resultere i varige løsninger, så kan områder, som er stærkt plaget af kloakrotter have midlertidig gavn af en kloakrottebekæmpelse.

Forud for kloakreovering af den kommunale ledningsdel kan kommunen, i samarbejde med forsyningen, vælge at foretage en lokal kloakrottebekæmpelse. Formålet er at minimere de rottegener, som kan opstå, når rotterne presses ud i de private ledningsdele på grund af de generelle forstyrrelser i den kommunale ledningsdel.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning, udvælge de områder, hvor kloakrottebekæmpelse kan afhjælpe rotteproblemer midlertidig.

### **Understøtter målsætningen**

- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune
- At holde rotterne inde i kloakken

### **Forventede resultater**

- Færre anmeldelser med kloakrelation i de områder, hvor bekæmpelsen gennemføres.

### **Aktiviteter**

- Regelmæssige møder med Lyngby-Taarbæk Forsyning
- Kloakrottebekæmpelse foretages *ad hoc* i områder med særlige behov
- Gennemførelse af kloakrottebekæmpelse på udvalgte strækninger forud for reovering af den offentlige ledning. Bekæmpelse påbegyndes minimum 21 dage før igangsættelse af reovering

### **Successkriterium**

- Nedgang i andelen af kloakrelaterede rotteanmeldelser i de områder, hvor der foretages kloakrottebekæmpelse

## 7. Sikre at fuglefodring, hønse- og dyrehold ikke skaber grobund for rotter

Fuglefodring, hønse- og dyrehold er kendt for at tiltrække rotter og formentlig årsag til, at kloakrotter kan etablere sig på overfladen. Ofte er der her gentagende problemer med rotter og ofte anvendes der hyppigt gift disse steder.

Kommunen vil arbejde for at;

- Kommunens borgere får information og viden om de problemer fuglefodring, hønse- og dyrehold kan forårsage
- Informere borgerne om en mere hensigtsmæssig fodring af havens fugle
- Informere borgerne om mere hensigtsmæssig indretning af hønsehuse, kaninburer etc.
- At skaffe yderligere viden om andelen af rotteanmeldelser, der skyldes disse aktiviteter – for derved at kunne målrette den forebyggende indsats

### **Understøtter målsætningen**

- At skaffe viden om forekomst og årsager til rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune
- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune
- At kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer forbruget af gift pr. ejendom
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

### **Forventede resultater**

- Nedgang i antal anmeldelser forårsaget af hønse- og dyrehold
- Nedgang i antal anmeldelser forårsaget af fuglefodring
- Nedgang i mængden af gift på ejendomme med hønsehold etc.

### **Aktiviteter**

- Udarbejdelse af informations- og vejledningsmateriale om fuglefodring, hønse- og dyrehold;
- Offentliggørelse af informationspjecer på kommunens hjemmeside
- Udlevering af pjecer til borger der anmelder rotter på grund af disse aktiviteter
- Indsamling af data og viden - vedrørende anmeldelser forårsaget af bl.a. fuglefodring, hønse- og dyrehold
- Sagsbehandling og håndhævelse i forbindelse med særlige tilfælde med stor eller gentagende rotteaktivitet som følge af fodring og/eller hønse- og fuglehold

### **Succeskriterier**

- At der kan måles en nedgang i andelen af rotteforekomst forårsaget af fuglefodring
- At der kan måles en nedgang i andelen af rotteforekomst forårsaget af hønse- og dyrehold

## 8. Fokus på tilstrækkelig affaldskapacitet i særlige områder

Ukorrekt affaldshåndtering kan give anledning til rotteproblemer, idet spiseligt affald kan blive kilde til rottens overlevelse. Ukorrekt affaldshåndtering kan bl.a. være;

- Utilstrækkelig affalds kapacitet eller indretning af affaldsplads til håndtering af den daglige affaldsmængde
- Uhensigtsmæssig opbevaring af affald – f.eks. placering af affald i sække uden for rottesikrede stativer/containers.
- Mangel på bundpropper i større affaldscontainer, som bevirker, at rotter kan have fri adgang indtil container og deres indhold.

Særligt i de kommercielle områder – den centrale del af Lyngby, er der konstateret en del rotteaktivitet. Lyngby-Taarbæk Kommune vil derfor undersøge muligheder for at minimere rotternes adgang til spiseligt affald i dette område. Dette kunne bl.a. omfatte;

- Hyppigere (daglig) tømning af affaldscontainere i weekender og sommerperioder med megen udendørs aktivitet
- Indretning af området med tilstrækkelig affaldskapacitet
- Fjernelse eller mindske tæt beplantning i området
- Informationskampagne rettet mod brugere af området

I de områder, hvor affald synes at være årsagsskabende for rotteforekomst kan kommunen påbyde grundejere om at finde en løsning på problemet, idet alle er forpligtiget til at renholde og rottesikre.

### ***Understøtter målsætningen***

- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune

### ***Forventede resultater***

- At sikrer et rimeligt lavt niveau af rotter de pågældende steder

### ***Aktiviteter***

- Observationer med henblik på at fastslå problemets omfang og relevans
- Møder med relevante kommunale instanser med henblik på at finde løsningsmodeller

## 9. Bekæmpelse af rotter på særlige arealer

Med særlige arealer menes;

- Lystbådehavnen i Taarbæk
- Mølleåen-strækninger
- Omkring søer
- Have- og nytteforeninger

Dette er alle områder, hvor der foregår en del menneskelig aktivitet. Fælles for dem alle er, at rotterne typisk vil have mange muligheder for at finde leve-, skjule- og fødesteder. Der er oftest tale om offentlige arealer, hvor det er den enkelte borger, som anmelder, hvis de observerer rotter.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil igangsætte bekæmpelse, der hvor behovet skulle vise sig.

### ***Understøtter målsætningen***

- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune

### ***Forventede resultater***

- At sikrer et rimeligt lavt niveau af rotter de pågældende steder

### ***Aktiviteter***

- Bekæmpelse efter anmeldelse

## 10. Forebyggelse og bekæmpelse af rotter langs banestrækninger

På banearealer kan rotterne ofte leve i fred og ro i skjul af f.eks. vegetationen. På arealerne langs selve banen (og skråningerne) kan rotterne oftest uset have deres rottehuller. Rotterne finder typisk føde i de tilstødende områder.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der S-togsstækningen og privat banen i Kgs. Lyngby. Der er tidligere konstateret massive problemer med rotter, specielt langs privat banen.

Kommunen vil i den næste treårs periode have fokus på forebyggende og bekæmpende tiltag i disse områder.

Forebyggelsen kan f.eks. bestå i;

- Beskæring og tilpasning af vegetationen, således at rotternes skjul minimeres, men også at tilsynsbesøg gøres nemmere
- At der i de tilstødende områder er tilstrækkelig og rottesikker affaldskapacitet
- Opsætning af informationsmateriale, som skal være medvirkende til at ændre borgernes adfærd i disse områder

### ***Understøtter målsætningen***

- At nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk Kommune

### ***Forventede resultater***

- Nedbringe rottebestanden langs banearealerne

### ***Aktiviteter***

- Undersøgelser for at lokalisere, hvor de største problemer med rotter forekommer
- Gennemførelse af rottebekæmpelse med opsætning af giftstationer i områder med høj rotteaktivitet
- Foretage vegetationsbeskæring eller tilpasning af vegetationen de steder, hvor der konstateres massive rotteproblemer
- Sikring af tilstrækkelig affaldskapacitet i de kritiske områder (se også indsatsområde 8)
- Udarbejdelse af kampagne vedr. affaldshåndtering i disse områder

### ***Succeskriterium***

- At rottebestanden langs banearealerne kan holdes på et lavt niveau

## OMRÅDER TIL SIKRING AF FREMDRIFT OG KVALITET I ROTTEBEKÆMPELSEN

### 11. Udarbejdelse af retningslinier for den forebyggende, bekæmpende og administrative rottebekæmpelse

Kommunen vil sikre, at alle kommunens borgere får tilbudt den samme kvalitet i bekæmpelsen af rotter. Derfor vil kommunen tilstræbe at der opstilles nogle generelle retningslinjer og krav til den kommunale rottebekæmpelse, som skal benyttes i både den praktiske og administrative rottebekæmpelse for at sikre kvalitet i den leverede ydelse.

#### ***Understøtter målsætningen***

- At sikre kvaliteten og kontinuiteten i den gennemførte rottebekæmpelse
- At al rottebekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune henholder sig til resistensstrategien
- At kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

#### ***Forventede resultater***

- Bedre kommunal rottebekæmpelse
- Ensartede bekæmpelse og administrativ praksis

#### ***Aktiviteter***

- Sikre at al bekæmpelse foregår efter gældende forskrifter/procedurer
- Evaluering og tilretning af procedurer minimum én gang årligt
- Indarbejdelse af procedurer i kravspecifikationer i kommende udbudsmateriale

#### ***Succeskriterium***

- Procedurer som er implementeret i den praktiske og administrative rottebekæmpelse



## 12. Evaluering af den kommunale rottebekæmpelse og sikring af fremdriften af planlagte aktiviteter

Den kommunale rottebekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune er udliciteret til et privat bekæmpelsesfirma. Kommunen vil med tilsyn og dialogmøder med bekæmpelsesfirmaet arbejde for, at kommunens borger altid får den bedst mulige bekæmpelse og vejledning om forebyggelse.

For at sikre at igangsatte aktiviteter inden for bekæmpelse og forebyggelse kan rettes ind efter størst mulig nyttevirkning, vil kommunen derudover foretage en evaluering af eventuelle fremskridt eller mangel på samme minimum én gang årligt i samarbejde med involverede samarbejdspartnere.

### **Understøtter målsætningen**

- At sikre kvalitet og kontinuitet i den kommunale rottebekæmpelse
- At al rottebekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune henholder sig til resistensstrategien
- At kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

### **Forventede resultater**

- At den kommunale rottebekæmpelse til en hver tid lever op til gældende lov og vejledning
- At sikre gennemførelse af handlingsplanen 2013-2015

### **Aktiviteter**

- Gennemgang af de digitale registreringer om rotteanmeldelser
- Halvårlige møder med bekæmpelsesfirma
- Evaluering af rotteanmeldelser etc. én gang årligt
  - Indsendelse af statistik til Naturstyrelsen én gang årligt (inden 1. april)
- Evalueringsmøde minimum én gang årligt, hvor alle involverede samarbejdspartnere i den kommunale rottebekæmpelse deltager.

### **Succeskriterium**

- At der minimum én gang årligt foretages en evaluering af anmeldelser, resultater og fremdrift på de enkelte initiativer.

### 13. Systematisk registrering og kontrol af sikringsordninger

Som led i en effektiv rottebekæmpelse skal kommunen også have viden om rotteforekomst de steder, hvor de ikke selv foretager bekæmpelse (ved private sikringsordninger).

Alle private sikringsordninger skal indberettes til kommunen (jf. §17 stk. 3) og rotteforekomst skal ligeledes indberettes til kommunen (jf. §2).

For at kunne varetage denne opgave skal Lyngby-Taarbæk Kommune i første omgang sikre sig viden om de private sikringsordninger i kommunen. Ligeledes skal kommune sikre, at de fremover kan modtage og anvende de oplysninger om giftforbrug, som de enkelte bekæmpelsesfirmaer fremover skal indsende til kommunen én gang årligt:

**§ 18. Stk. 2. En autoriseret person, der anvender de i stk. 1 nævnte foderstationer, skal én gang årligt senest den 1. februar til kommunalbestyrelsen indberette type samt antal kg af de i det foregående år anvendte bekæmpelsesmidler.**

#### **Understøtter målsætningen**

- At sikre kvalitet og kontinuitet i den kommunale rottebekæmpelse
- At effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

#### **Forventede resultater**

- At kommunen forøget viden om rotteforekomst og giftforbrug i de private sikringsordninger
- At der skabes kontakt og dialog med de praktiserende bekæmpelsesfirmaer i Lyngby-Taarbæk Kommune

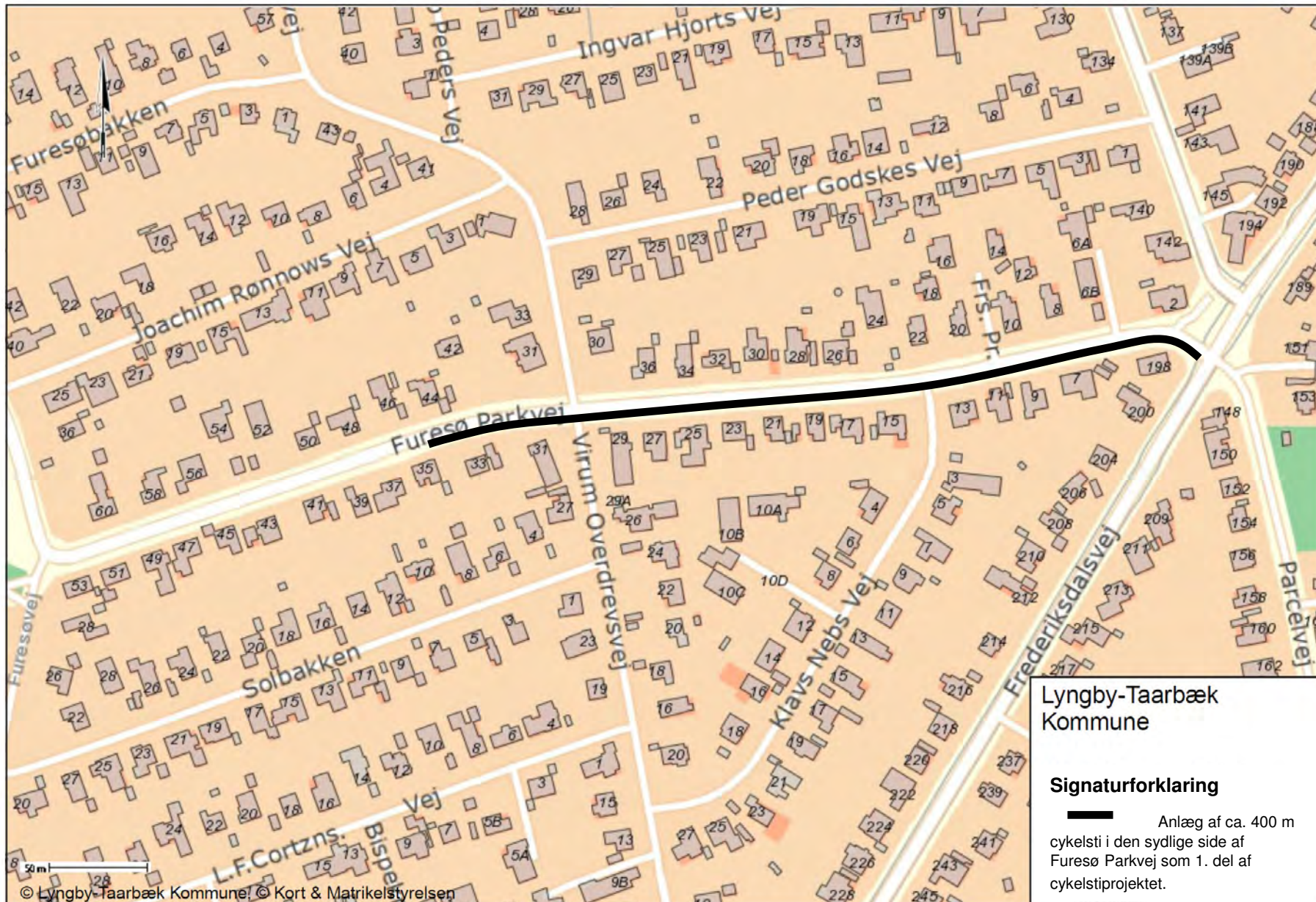
#### **Aktiviteter**

- Undersøge muligheder for etablering af et online registreringsprogram forbeholdt de private sikringsordninger, det skal være muligt at foretage tilmelding/afmelding af sikringsordninger og rotteforekomst
- Som del af kommunens tilsyn af private sikringsordninger, vil kommunen sikre, at der årligt foretages stikprøvekontrol af de eksisterende sikringsordninger – det vil bl.a. omfatte gennemgang af bygningsgennemgangsrapporter, alm. tilsynsrapporter og registreret giftforbrug.

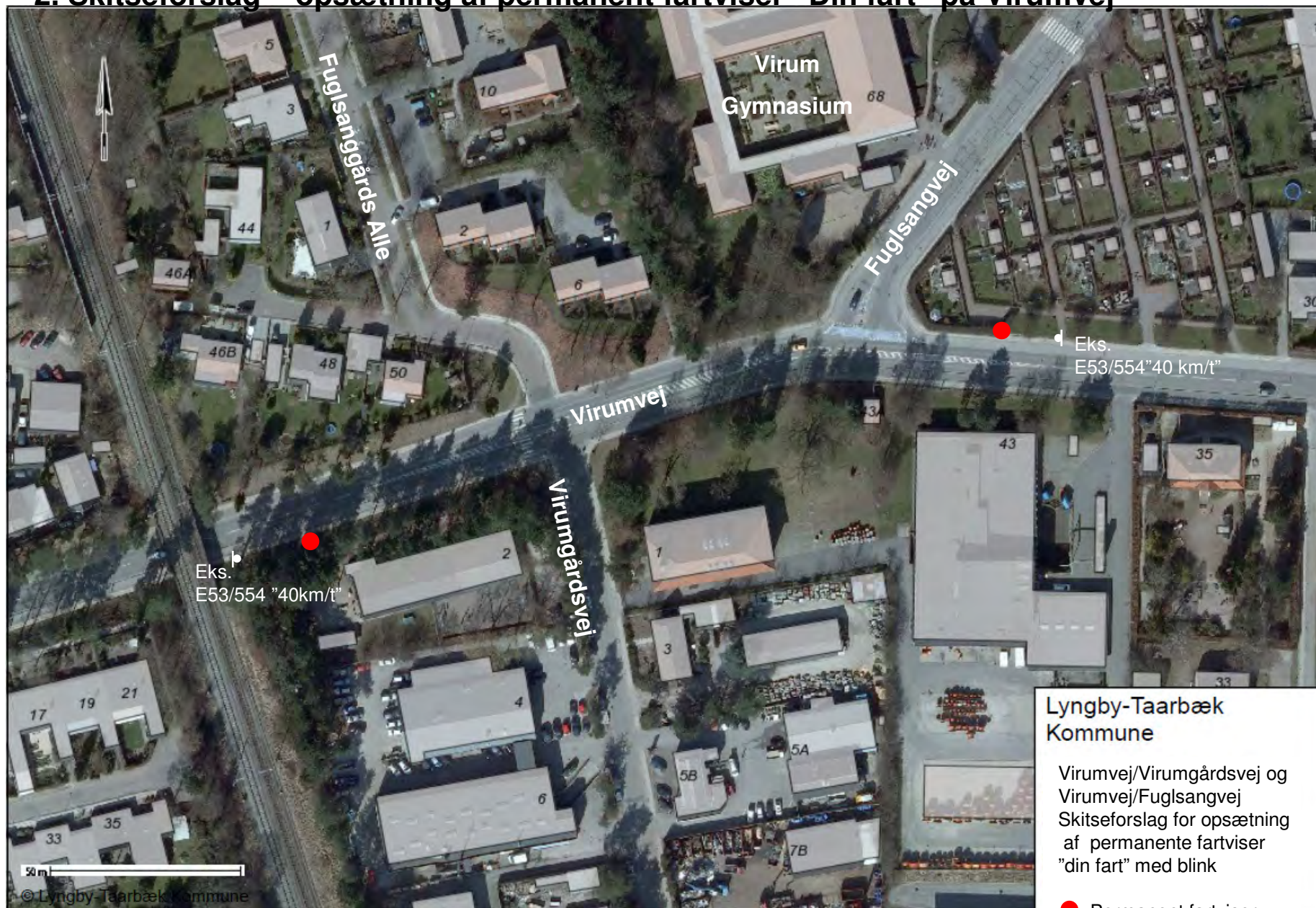
#### **Succeskriterium**

- At kommunen for kendskab til alle sikringsordninger i kommunen

# 1. Skitseforslag - Cykelsti på Furesø Parkvej, 1. del



## 2. Skitseforslag – opsætning af permanent fartviser "Din fart" på Virumvej

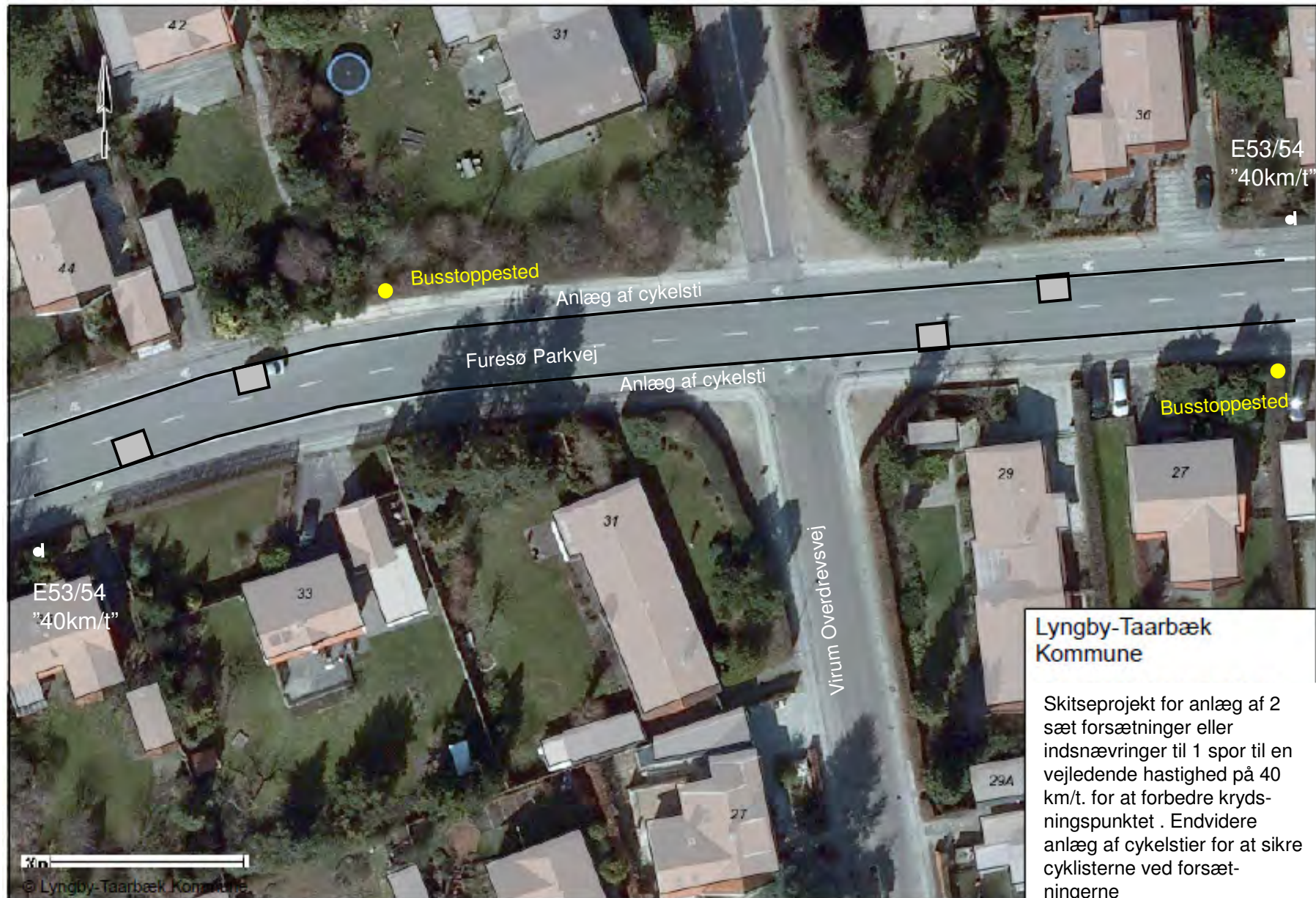


Lyngby-Taarbæk  
Kommune

Virumvej/Virumgårdsvej og  
Virumvej/Fuglsangvej  
Skitseforslag for opsætning  
af permanente fartviser  
"din fart" med blink

● Permanent fartviser



### 3. Skitseprojekt for Furesø Parkvej/Virum Overdrevsvej



## 4. Skitseforslag, Virumvej/Virum Stationsvej



### Signaturforklaring:

-  Udvidelse af cykelsti med kantstensbegrænsning
-  Overkørbar brostensbelægning

### Note:

Krydset er beliggende i byzone. Det foreslås, at opstramme krydset ved at indsnævre kørebanebredden på Virum Stationsvej. Det foreslås endvidere, at der etableres blå cykelbane på Virumvej for at tydeliggøre cyklisterne bane.

N O T A T

om

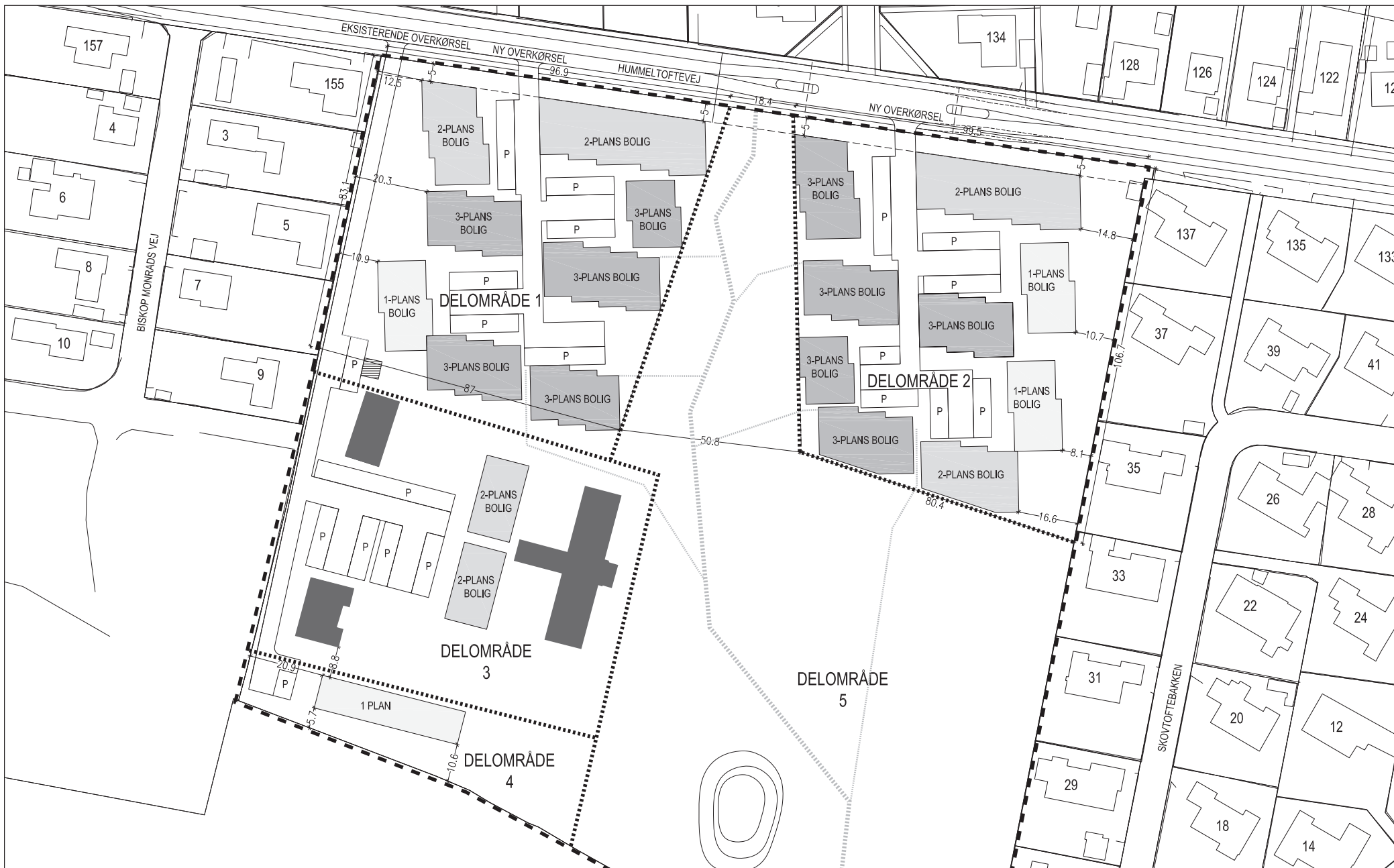
Gennemgang af projekter til "Sikre skoleveje" – disponering af fremrykket anlægsmidler

Skitseprojekt	Beskrivelse af skitseprojekterne
<p><b>1 Cykelsti på Furesø Parkvej 1. del:</b> Anlæg af ca. første 1/3 af cykelstier på Furesø Parkvej. Første del anlægges i sydlige side af vejen fra Frederiksdalsvejs og ca. 400 m mod vest.</p>	<p>Furesø Parkvej er en sekundær trafikvej med cykelbaner. I henhold til kommunens "Fokusstrategi for trafik" bør der etableres cykelstier på sekundære trafikveje, hvor det er muligt. Ifølge skolevejsanalysen er der flere en 50 elever, der har angivet, at de benytter Furesø Parkvej som skolevej, heraf har 6 – 10 elever angivet, at de føler sig utrygge ved at færdes der. Politiet har i perioden 2005 – 2012 ikke registreret uheld på strækningen. Furesø Parkvej er 600 m. lang. Det er vurderet, at cykelstier langs vejen kan anlægges uden arealerhvervelse fra grundene langs vejen. Overslagspris for anlæggelse af cykelstier i begge sider af vejen er 5,8 mio. kr, hvis cykelstierne anlægges på en gang. Den første 1/3 af cykelstien på Furesø Parkvej kan anlægges for ca. 2 mio. kr., det forudsættes, at der afsættes 4 mio. kr. på B14 til færdiggørelse af cykelstien. For at tilgodese de mange elever til skole om morgenen foreslås det, at første del anlægges i sydlige side af vejen fra Frederiksdalsvej og ca. 400 m mod vest, samt at der i krydset ved Virum Overdrevsvej etableres 2 sæt indsnævring .</p>
<p><b>Projekter fra "skolevejsredegørelse 2010 – 2013"</b></p>	
<p><b>2 Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej:</b> Opsætning af permanente standard fartvisere med "Din fart" og blink.</p>	<p>Virumvej er en sekundær trafikvej og er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/time omkring krydset Virumvej/Virumgårdsvej og Virumvej/Fuglsangvej. I krydset med Virumvej/Virumgårdsvej er der en midterhelle med fodgængerovergang og Toronto-blink. Overgangen er godt belyst. Ved trafikobservationer om morgenen er det registreret, at der bliver kørt stærkere end den vejledende hastighed på 40 km/t på Virumvej. Der er mange gymnasieelever der krydser over dette sted. Politiet har i perioden 2005 – 2012 registreret 3 uheld i krydset Virumvej/Virumgårdsvej og 2 uheld i krydset Virumvej/Fuglsangvej. Det foreslås, at der opsættes permanente fartvisere med "Din fart", som blinker ved overskridelse af gældende hastighed. Fartviseren øger trafikantens opmærksomhed og informerer om trafikantens aktuelle hastighed. Flere undersøgelser har vist, at fartvisere medfører en reduktion i hastigheden og at hastighedsreduktionen er blivende. Overslagsmæssigt koster et sæt fartvisere 100.000 kr. inkl. opsætning og strømtilslutning.</p>
<p><b>3 Krydset Furesø Parkvej/ Virum Overdrevsvej:</b> Fartdæmpning til 40km/t ved anlæg af 2 indsnævring til 1 spor og med cykelstier inden-om.</p>	<p>Det er et 4-benet vigepligtskryds med vigepligt for bilister fra Virum Overdrevsvej, markeret ved en overkørsel. Furesø Parkvej er en sekundær trafikvej, med cykelbane. Ifølge skolevejsanalysen er der mange elever (21-50 elever), der kommer fra Virum Overdrevsvej (nord) om morgenen og skal krydse Furesø Parkvej. Der er &gt;25 elever, der har udpeget krydset som utrygt. Politiet har i perioden 2005 – 2013 ikke registreret uheld i krydset. For at forbedre krydsningspunktet for eleverne og sænke hastigheden på strækningen, ønskede Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 14. juni 2010, at der i stedet for den foreslåede hævet flade i krydset anlægges 2 sæt indsnævring til 1 spor til en vejledende hastighed på 40 km/t samt anlæg af cykelsti på en strækningen på ca 160 m. Teknik- og Miljøudvalget ønsker at projektet søges gennemført i 2011.</p>






		<p>indsnævringerne skal placeres med hensynstagen til de mange indkørsler og 2 busstoppesteder på strækningen.</p> <p>Gennemførelse af projektet vurderes overslagsmæssigt at koste ca. 1,5 mio. kr.</p>
4	<p><b>Virumvej/Virum Stationsvej:</b> Opstramning af krydset og etablering af blå cykelbaner</p>	<p>Det er et 4-benet kryds mellem sekundær trafikvej (Virumvej) og lokalvej. Der er vigepligt for Virum Stationsvej. Der er cykelstier i alle 4 ben. Der er sidevejsheller på Virum Stationsvej, og oversigten er sikret ved hjørneafskæringer i alle 4 hjørner. Ved besigtigelse på stedet er det registreret, at krydset virker meget åbent, da kørebanerne på Virum Stationsvej er meget brede, og trods hjørneafskæringer er der dårlige oversigtsforhold for Virum Stationsvej.</p> <p>Fra Skolevejsanalysen ses, at der færdes mange elever (&lt;50) gennem krydset langs Virumvej. Politiet har registreret 3 uheld i krydset i perioden 2005 - 2012 med bilister, der ikke har overholdt vigepligten fra sidevejene. Det foreslås, at opstramme krydset ved at indsnævre kørebanebredden på Virum Stationsvej. Det foreslås endvidere, at der etableres blå cykelbane på Virumvej for at tydeliggøre cyklisternes bane. Beplantning og hække skal klippes ind for at sikre oversigtsforholdene.</p> <p>Forslaget har været drøftet med Nordsjællands Politi på møde den 24. marts 2010.</p> <p>Gennemførelse af projektet vurderes overslagsmæssigt at koste 350.000 kr.</p>
<p><b>Skolevejskampagne</b></p>		
5	<p><b>Skolevejskampagne "bilfri skole" ved Kongevejens Skole</b></p>	<p>På mødet den 9. april 2013 godkendt udvalget, at forvaltningen bemyndiges til at gennemføre forsøg med "bilfri skole" ved Kongevejens Skole, herunder undersøge de tekniske, økonomiske og juridiske forhold. I forbindelse med kampagnen er det foreslået, at Kongsvænget og evt. Bernhard Olsens Vej midlertidigt afspærres ved Kongevejen om morgenen kl. 7.30 – 8.30. Forældre der kører elever til skole skal benytte parkeringspladsen ved Frilandsmuseet (I.C. Modewegs Vej) Hjelpepatruljer af ældre elever følger efterfølgende eleverne de ca. 500 meter til skolen.</p> <p>Skolen har givet tilbagemelding, at de ønsker samarbejde om kampagnen, men at skolen ikke kan være ansvarlig for at følge elever til skole fra p-pladsen ved Frilandsmuseet samt at afspærre veje.</p> <p>For at kunne realiserer kampagnen, skal forvaltningen stå for afspærring af Kongsvænget og evt. Bernhard Olsensvej om morgenen, indhente politiets godkendelse til midlertidige afspærring samt udarbejde information til grundejerne på Bernhard Olsen Vej, Kongsvænget, sidevejene hertil. Forvaltningen vurderer, at det ikke er muligt at have en kampagne klar til den 1. maj. Tidspunkt for afholdelse af kampagnen aftales nærmere med Kongevejens Skole.</p> <p>Det vurderes at gennemførelse af skolevejskampagnen koster overslagsmæssigt 50.000 kr. til daglig opsætning og nedtagning af afspærring i kampagneperioden.</p> <p>Det kan oplyses, at Skolen tilsynspligt med eleverne er angivet i "Bekendtgørelse om tilsyn med folkeskolens elever i skoletiden". Skolens tilsyn omfatter i henhold til § 3 elevernes ophold og færdene i skolens bygninger og på skolens arealer. Tilsynet omfatter endvidere elevernes overholdelse af skolens forskrifter på fortov-, gade- eller vejareal umiddelbart ud for skolen. Skolen kan i den forbindelse tage initiativ til oprettelse af en skolepatrulje. Elevernes skolevej i øvrigt, herunder eventuelle befordringsordninger som benyttes af eleverne, er ikke omfattet af skolens tilsyn. Det er derfor forældrenes ansvar at bringe eleven fra hjem til skole og omvendt.</p>

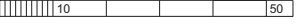
Priserne er inkl. detailprojekt, udbudsmateriale og tilsyn udført af rådgiver samt trafiksikkerhedsrevision af projekterne. Skitseprojekter for projekt 1 - 4 er vedlagt som bilag. Flere af projekterne har tidligere været drøftet med Nordsjællands Politi, men den endelige udformning samt skiltning og afmærkning skal godkendes af politiet.





Teknik- og Miljøudvalget den 14-05-2013  
 Bilag 9.1

	BYGGEFELT - FÆLLES SKUR		PRIVAT STI		PARKERING		BYGGEFELT - 1 PLAN
	DELOMRÅDE		OFFENTLIG TILGÆNGLIG STI		VEJ		BYGGEFELT - 2 PLAN
	BEVARINGSVÆRDIGE BYGNINGER						BYGGEFELT - 3 PLAN

MÅL 1:1000 

PLAN & BYG      TEKNISK FORVALTNING      LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE      DATO: 24.10.2011

**LOKALPLAN**  
**229**  
 BILAG 3





**Fw: Center for Miljø og Plan.MOBIL doc.doc**  
Sagsnummer: 20130430224  
Oprettet: 08-04-2013  
Dokumentejer: Sarah Rose MacPhee

Modtaget

<b>E-post</b> Emne: Fw: Center for Miljø og Plan.MOBIL doc.doc Oprettet: 08-04-2013 Dokumentdato: 21-03-2013 Fysisk placering: <b>Afsender</b>  E-post: Hanna & Ove Næshave <ove@naeshave.dk>	Journalnøgle(r): 05.14.08 - G01 Benyttelse af gade- og fortovsarealer - rådighed over vejareal, Generelle sager  Besked:
---	--

**Tekst:**

---

Fra: Hanna & Ove Næshave <ove@naeshave.dk>  
Dato: 21-03-2013 17:18:02  
Til: <srp@ltk.dk>  
Emne: Fw: Center for Miljø og Plan.MOBIL doc.doc

-----

Hvordan går det med vores ansøgning???  
Ove Næshave

----- Original Message -----

**From:** [Hanna & Ove Næshave](#)

**To:** [srp@ltk.dk](mailto:srp@ltk.dk)

**Sent:** Wednesday, January 30, 2013 1:56 PM

**Subject:** Fw: Center for Miljø og Plan.MOBIL doc.doc

TIL

MILJØ OG PLAN

----- Original Message -----

**From:** [Hanna & Ove Næshave](#)

**To:** [srp@ltk.dk](mailto:srp@ltk.dk)

**Sent:** Friday, November 16, 2012 11:52 AM

**Subject:** Center for Miljø og Plan.MOBIL doc.doc

Center for Miljø og Plan

Team vej

Lyngby Torv 7

45973852

Att, Sarah Rose MacPhee

HERMED ÆNDRET ANSØGNING PÅ Mobil Salgs vogn ( Uden motor ) ikke stationær!

Ansøgning om tilladelse om brug og drift af mobil (uden motor) salgsvogn, på Jernbanepladsen 2800 Lyngby.i forbindelse med vores Kebabforretning der, ”Jernbanepladsen 33.2800 Lyngby.”

Formålet med en mobil salgsvogn er, en service for publikum på deres færd, og ophold på Jernbanepladsen, hvor de på kort tid, kan indtage en færdig farstfood fra vores sortiment!

Vi forestiller os at bevæge salgsvognen rundt på Jernbanepladsen, uden fast studeplads, nogle timer et par gange om dagen efter behov!

Vores produkter der sælges er fremstillet i vores egen butik på ovennævnte adresse!  
Og sælges i vaccum pakning.

Vognen vi vil benytte er indrettet med thermo køleboxe for opbevaring af madvarene, samt affaldskurve for servietter.

Mål total ved udslået lad(disk)

Bredde 120cm.

Længde 160cm

Højde 100 cm

Højde med soltag (parasol)230cm

Salgsvognen ,der har 2 hjul vil blive skubbet manuelt

Med venlig hilsen

Ove Næshave

Tlf. 5538-2477

Brændte  
mandler

100 g	25,-
250 g	50,-
500 g	90,-

...ORG

... 60,-

... 45 53 07 83

## **Omklassificering af veje i Lyngby-Taarbæk Kommune efter Folketingets vedtagelse af lovforslag L48 "Forslag til lov om private fællesveje"**

### **Indstilling**

Teknisk Forvaltning foreslår, at de to scenarier for den videre proces med omklassificering og harmonisering af veje drøftes.

### **Sagsfremstilling**

Folketinget har den 16. december 2010 vedtaget lovforslag "Forslag til lov om private fællesveje". Lyngby-Taarbæk Kommunes beslutning af 5. november 2010 om at nedklassificere ca. 23 km offentlige veje til private fællesveje er omfattet af bestemmelserne i loven. Ifølge den nye lovgivning er disse veje igen blev optaget som offentlige veje den 23. december 2010 ved ikrafttrædelse af loven.

Sagen er behandlet i Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 12. april 2011. På mødet besluttede et enigt udvalg, at de ønsker en lige behandling af borgerne, og har anmodet Teknisk Forvaltning om at belyse og vurdere to scenarier for den videre proces:

1. En opklassificering af de eksisterende private fællesveje til offentlige veje
2. En gennemførelse af kommunalbestyrelsens allerede besluttede omklassificering af vejene.

Beslutningen er efterfølgende blevet godkendt af Økonomiudvalget på mødet den 26. april 2011 og af Kommunalbestyrelsen på mødet den 2. maj 2011.

Sag om omklassificering og harmonisering af veje var begrundet med, at kommunen ønskede at harmonisere vejene for at skabe lige forhold for grundejere ved veje af samme karakter og samme trafikale betydning. Kommunalbestyrelsen besluttede en række kriterier for hvilke veje, der skulle være offentlige veje og hvilke, der skulle være private fællesveje og dermed hvilke veje, der har sådan en trafikale betydning, at de bør overtages som offentlig vej. En opklassificering skal i henhold til vejloven ligeledes være begrundet i trafikale forhold. Overtagelse af samtlige private fællesveje som offentlige veje kan give et forklaringsproblem, da alle privat fællesveje i dette scenarie nu får en sådan betydning for den almene færdsel, at vejene bør overtages som offentlige veje.

### **Forslag 1: Opklassificering af eksisterende private fællesveje til offentlige veje**

Der er rejst spørgsmål om muligheden for, at kommunen overtager samtlige ca. 95 km private fællesveje som offentlige veje for at skabe lige forhold for samtlige borgere i kommunen. Det er muligt efter vejloven at optage private fællesveje som

offentlige veje, men der er en række problemstillinger og en række udgifter forbundet med denne proces.

Af kommunens 95 km private fællesveje har ca. 53 km vedligeholdelseskontrakt med kommunen, og ca. 42 km er uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen. Der er ca. 110 km offentlige veje. Ved overtagelse af de 95 km private fællesveje, vil der efterfølgende være 205 km offentlige veje, hvilket er en forøgelse af de offentlige veje med 86 %.

Kommunalbestyrelsen kan optage private fællesveje som offentlige veje, såfremt at vejene har betydning for den almene færdsel. Kommunen kan ved optagelse af privat fællesveje som offentlige veje stille krav om, at vejen skal istandsættes inden overtagelsen. Kommunen kan også vælge at optage private fællesveje som offentlige uden at stille krav. I så fald vil overtagelsen medføre betydelige udgifter til senere nødvendige istandsættelser af vejene.

På de 53 km private fællesveje, hvor kommune har indgået kontrakt om den almindelige vedligeholdelse, kan det være vanskeligt at stille krav om yderligere istandsættelse inden en evt. overtagelse, da grundejerne løbende har betalt for vedligeholdelsen.

Mange af de ca. 42 km private fællesveje, hvor der ikke er vedligeholdelseskontrakt, er i så dårlig stand, at tilstanden kan udgøre en væsentlig gene for trafikken. Det foreslås, at vejene kræves istandsat svarende til de krav, som transportministeren stiller til offentlige veje, der nedklassificeres til private fællesveje.

Neden for er der en kort gennemgang af lovgivning, konsekvenser, aktuelle problemstillinger samt proces- og tidsplan samt ressourceforbrug. Opklassificering af veje er gennemgået nærmere i vedlagte notater "Optagelse af private fællesveje som offentlige veje" af 29. maj 2011 og " Byggeret i forbindelse med optagelse af private fællesveje som offentlige veje" af 29. maj 2011.

#### *Lovgivning*

- Private fællesveje kan opklassificeres til offentlige veje i henhold til "Lov om offentlige veje". Der skal gennemføres en høring i henhold til "Forvaltningsloven". Såfremt private fællesveje i forbindelse med en opklassificering kræves istandsat, skal procedure i "Lov om private fællesveje" følges.

#### *Konsekvenser*

- Når en vej bliver offentlig vej, er det kommunen som vejejer, der varetager renholdelse og vedligeholdelse, samt snerydning og glatførebekæmpelse på kørebane og vedligeholdelse af fortove, rabatter, beplantning og vejudstyr m.v. på vejarealet. Grundejerne med ejendomme grænsende til

en offentlig vej skal kun foretage renholdelse, snerydning og glatførebekæmpelse af fortov.

- Kommunen får samtlige udgifter til vedligeholdelse af vejene ved overtagelse af private fællesveje som offentlige veje.

#### *Aktuelle problemstillinger*

- Kommunalbestyrelsen kan optage private fællesveje som offentlige veje. Der skal foretages en konkret vurdering af hver enkelt privat fællesvej, og ved beslutningen bør der ved klassificeringen lægges vægt på vejenes trafikale betydning. Det vurderes, at de fleste blinde private fællesveje ikke har en betydning for den almene færdsel, så vejene bør optages som offentlige veje. Det vil sige, at der ikke er nogen trafik begrundelse for at overtage dem som offentlige veje.
- Krav til vejenes stand i forbindelse med overtagelsen herunder forventninger og krav fra grundejerne om, at de private fællesveje, der overtages som offentlige veje, får samme standard som offentlige veje.
- Overtagelse af private fællesveje uden kontrakt og uden at kræve dem istandsat for grundejernes regning vurderes at være en krænkelse af lighedsgrundlaget.
- Private fællesveje skal udskilles i matriklen ved overtagelse som offentlig veje. Udskillelse i matriklen kan muligvis have betydning for grundejernes byggeret, og kommunen kan blive mødt af krav i den forbindelse.
- Vejbelysning på private fællesveje – manglende besparelse i budget 2011 ved ikke at nedklassificere vejbelysningen.
- Vintertjenesten – forringelse af serviceniveau for private fællesveje med aftale om vintervedligeholdelse af kørebanen.

#### *Proces- og tidsplan og ressourceforbrug*

Processen for opklassificering af private fællesveje gennemføres ved, at de ca 53 km private fællesveje med kontrakt overtages som offentlig vej, og de ca 42 km private fællesveje uden vedligeholdelseskontrakt optages som offentlige veje, efter at vejene er istandsat for grundejerne regning.

Tidsforbruget for samlet proces for forslag 1 forventes at udgøre ca. 5½ år, men processen med istandsættelse af de private fællesveje for grundejernes regning kan trække ud, da det forventes, at mange grundejere vil påklage afgørelsen til Vejdirektoratet. En istandsættelse af vejen bør først igangsættes efter en klagesag er behandlet i Vejdirektoratet. Ressourceforbruget forventes at udgøre ca. 10 årsværk, men kan medføre behov for yderligere årsværk afhængig af antallet af klagesager.

#### **Forslag 2: Omklassificering (nedklassificering) af veje**

Siden 2008 har kommunalbestyrelsen arbejdet med harmonisering og omklassificering af vejene i kommune. Det er kommunens opfattelse, at veje klassificeret som trafikveje skal være offentlige veje, og veje klassificeret som lokalveje skal være private fællesveje. Trafikvejene i kommunen er alle klassificeret som offentlige veje, mens der ikke er noget entydigt princip med hensyn til hvilke lokalveje, der er offentlige veje og hvilke, der er private



fællesveje. En omklassificering giver mulighed for at skabe lige forhold for grundejere ved veje af samme karakter og samme trafikale betydning.

Kommunalbestyrelsen besluttede en række kriterier for hvilke veje, der skal være offentlige veje og hvilke, der skal være private fællesveje, og traf en foreløbig beslutning om nedklassificering af ca. 24 km offentlige veje til private fællesveje og opklassificering af ca. 1,5 km private fællesveje til offentlige veje.

Kommunalbestyrelsen har truffet endelig beslutning om nedklassificering af ca. 0,6 km offentlige veje til private fællesveje i Taarbæk samt opklassificering af ca. 1,25 km private fællesveje til

offentlige veje. Disse beslutninger er gældende og ikke berørt af Folketingets vedtagelse af "Forslag til lov om private fællesveje".

For at gennemføre den af kommunalbestyrelsen allerede besluttede omklassificering af veje, skal der nedklassificeres ca. 23 km offentlige lokalveje til private fællesveje.

Nedklassificeringen skal gennemføres efter vedtaget "Forslag til lov om private fællesveje". Neden for er der en kort gennemgang af lovgivning, konsekvenser, aktuelle

problemstillinger samt proces- og tidsplan samt ressourceforbrug. Nedklassificering af veje er gennemgået nærmere i vedlagte notat "Nedklassificering af offentlige veje

til private fællesvej" af 29. maj 2011

#### *Lovgivning:*

- Offentlige veje kan nedklassificeres til private fællesveje efter den nye "Lov om private fællesveje". Vejbestyrelsen kan tidligst træffe beslutning om, at en offentlig vej skal nedklassificeres til privat fællesvej 4 år efter, at vejbestyrelsen har offentliggjort, at den påtænker at træffe en sådan beslutning. Kommunalbestyrelsen skal derfor først og fremmest offentliggøre, at de påtænker at nedklassificere en række veje.

#### *Konsekvenser:*

- Når en offentlig vej bliver privat fællesvej, er det ejerne af de ejendomme, der grænser til vejen, som i fremtiden skal sørge for vejens vedligeholdelse. Desuden skal ejeren sørge for snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse på kørebanen og ikke kun på fortovet som hidtil.

Kommunen tilbyder mod betaling serviceaftale om, at kommunen forestår den almindelige vedligeholdelse af kørebane og fortov,

vintervedligeholdelse af kørebane, tømning af vejbrønde og fejning af rendesten på private fællesveje. Endvidere tilbyder kommunen renholdelse og vintervedligeholdelse af fortov på både private fællesveje og offentlige veje. Samtlige servicetilbud skal være udgiftsneutrale for kommunen. Det forventes, at kommunens servicetilbud også skal tilbydes nye private fællesveje.

- Kommunen opnår tidligst en driftsbesparelse tidligst fra år 2016, når der er truffet endelig beslutning om nedklassificeringen, og når vejene er istandsat.

*Aktuelle problemstillinger:*

- Ifølge reglerne i vedtaget "Lov om private fællesveje" skal vejbestyrelsen udfærdige en tilstandsrapport, der skal dokumentere, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen. Da Transportministeriet på nuværende tidspunkt ikke har fastsat nærmere regler om tilstandsrapporters udformning og indhold, er der usikkerhed omkring udgiften til istandsættelse af de offentlige veje, der nedklassificeres.
- Ifølge reglerne i vedtaget "Lov om private fællesveje" skal kommunalbestyrelsen optage private fællesveje som offentlige veje eller gennemføre trafikreguleringer, hvis den gennemgående motorkørende færdsel på vejen udgør mere end 50 % af den samlede motorkørende færdsel. Det vurderes umiddelbart, at nogle af de udpegede 23 km veje bør undersøges nærmere med hensyn til den gennemkørende trafik for at undgå, at vejene efterfølgende evt. igen skal optages som offentlige veje. Det foreslås, at der afsættes midler til analyse og eventuelt til foranstaltninger på disse veje for at begrænse den gennemkørende trafik.

*Proces- og tidsplan og ressourceforbrug:*

Såfremt kommunalbestyrelsen beslutter at nedklassificere offentlige veje til private fællesveje, kan der først træffes endelige beslutning herom 4 år efter annonceringen. Tidsforbruget for samlet proces forventes at udgøre min. 4 år fra en offentliggørelse. Hvis Kommunalbestyrelsen annoncerer den påtænkte beslutning sommer 2011, kan der træffes endelig beslutning sommer 2015, og der kan tidligst forventes en driftsbesparelse fra 2016. Ressourceforbruget forventes at udgøre ca. 4 årsværk ekskl. rådgiverydelser.

## **Økonomiske konsekvenser**

**Forslag 1: opklassificering af eksisterende private fællesveje til offentlige veje**  
Driftsudgifterne er baseret på Vejevæsenets regnskab 2010, hvor de enkelte poster i budgettet er vurderet i forhold til en merudgift ved overtagelse af 95 km private fællesveje. Ved overtagelse af 95 km private fællesveje forøges længden af de offentlige veje med 85 %. Det er vurderet, at merudgiften kun udgør ca. 45 %, da flere af de private fællesveje er mindre lokalveje og korte blinde veje uden den store biltrafik og derfor ikke kræver den samme vedligeholdelse som trafikvejene. Det er forudsat, at vedligeholdelsen af de private fællesveje, der overtages som offentlige veje, får samme vedligeholdelsesniveau som de private fællesveje kommunen har kontrakt med, og at vintertjenesten på de private fællesveje, der overtages som offentlige veje, ikke får samme serviceniveau som de eksisterende offentlige veje.

De ca. 53 km private fællesveje med vedligeholdelsekontrakt overtages som offentlige veje, og de ca. 42 km private fællesveje uden vedligeholdelsekontrakt

optages som offentlige, såfremt at vejene istandsættes for grundejernes regning. Alle tal i skemaet er angivet i mio kr.

<b>Forslag 1- anslået driftsudgifter</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Renholdelse, vedligeholdelse, vintertjeneste og vintermateriel		10,6	15,0	17,5	20,0	23,0	23,0
Engangsudgifter: Lease af maskiner, hovedeftersyn af private fællesveje m.v, tinglysning, matrikulær berigtigelse og udmatrikulering, myndighedsbehandling, projektmedarbejder, konsulenter og div.	2,0	5,5	1,9	1,7	2,3	1,9	0,4
<b>Samlede driftsudgifter forslag 1</b>	<b>2,0</b>	<b>16,1</b>	<b>16,9</b>	<b>19,2</b>	<b>22,3</b>	<b>24,9</b>	<b>23,4</b>

Eventuelle krav som følge af begrænsninger i grundejernes byggeret, som følge af udskillelse i matriklen er ikke vurderet og medtaget i forslaget.

#### **Finansiering forslag 1:**

Den beskrevne model, hvor eksisterende private fællesveje overføres til kommunen, vil resultere i, at kommunen overtager en række udgifter fra de berørte grundejere. Et forslag til finansiering kunne være en forhøjelse af indtægterne fra grundskatter, altså en forhøjelse af grundskyldspromillen, som i dag er på 21 %.

De afgiftspligtige grundværdier i 2011 er på 17.408 mio.kr.

En forhøjelse på 1 % - fra 21,0 til 22,0 % - vil brutto give en merindtægt på 18 mio.kr. (2012-prisniveau).

Den nuværende sanktionslov vil imidlertid betyde, at Lyngby-Taarbæk Kommune det 1. år (2012) vil miste godt 75 pct. af merindtægten. I år 2 og 3 (2013 og 2014) mistes godt 50 pct., mens der i år 4 mistes godt 25 pct. Herefter mistes kun knap 1 pct. af merindtægten.

Nettogevinsten ved forhøjelse af 1 % fremgår af nedenstående skema.

	2012	2013	2014	2015	2016
Skatteprovenu:	-17,9	-18,5	-19,1	-19,5	-19,7
Sanktion	13,4	9,4	9,7	5,0	0,2
<b>I alt</b>	<b>-4,4</b>	<b>-9,2</b>	<b>-9,5</b>	<b>-14,5</b>	<b>-19,5</b>

Beløb i mio. kr. , - = merprovenu, + = mindreprovenu

Modellen er proportional, således at en forhøjelse af grundskyldspromillen på 2,0 vil give en nettomerindtægt på 8,8 mio.kr. i 2012 stigende til 39 mio.kr. i 2016

#### **Forslag 2:Omklassificering (nedklassificering) af veje:**

Driftsbesparelserne er baseret på Vejvæsenets regnskab 2010, hvor de enkelte poster i budgettet er vurderet i forhold til en besparelse ved nedklassificering af 23 km offentlige lokalveje til private fællesveje. Ved nedklassificering reduceres længden af de offentlige veje med ca. 21 %. Det er vurderet, at driftsbesparelsen udgør ca. 12 %, da flere af de offentlige veje er mindre lokalveje og korte blinde veje uden den store biltrafik, og kræver derfor ikke den samme vedligeholdelse som trafikvejene.

Alle tal i skemaet er angivet i mio kr.

<b>Forslag 2- anslået driftsbesparelser</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Renholdelse, vedligeholdelse, vintertjeneste og vintermateriel					2,9	5,7	5,7

<b>Forslag 2- anslået driftsudgifter</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Istandsættelse af 23 km offentlige veje i henhold til krav fra Transportministeriet				3,0	3,0		
Engangsudgifter: hovedeftersyn af private fællesveje m.v, tinglysning, matrikulær berigtigelse og udmatrikulering, myndighedsbehandling, projektmedarbejder og konsulenter			0,85	0,8	0,5	0,8	0,5
<b>Samlede driftsudgifter forslag</b>			0,85	3,8	3,4	0,8	0,5

#### **Finansiering forslag 2:**

Det foreslås, at driftsudgifterne - engangsudgifterne finansieres over vejbudgettet og udgiften til istandsættelse indarbejdes i anlægsbudgettet 2014 og 2015

#### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

#### **Teknik- og Miljøudvalget den 14. juni 2011:**

Sagen fremlægges som åben sag for Økonomiudvalget.

Udvalget anbefaler en borgerinddragelsesproces, hvor de to belyste scenarier fremlægges og drøftes med borgerne på møder i lokalområderne.

Derudover ønsker udvalget et notat, der nærmere redegør for mulig tilrettelæggelse af borgerinddragelsen til brug på Økonomiudvalgets møde den 21. juni 2011.

**Økonomiudvalget den 21. juni 2011:**

Besluttet at anbefale, at offentlige veje nedklassificeres i henhold til den allerede besluttede plan fra november 2010 med de fornødne tidsmæssige m.v. tilpasninger.

C tog forbehold.

**Kommunalbestyrelsen, den 27. juni 2011:**

Økonomiudvalgets anbefaling godkendt med 16 stemmer.

Imod stemte 3(C).

Morten Normann Jørgensen (F) og Søren Hoby Andersen (F) var fraværende.

### **Kriterier for hvilke veje der skal være offentlige veje og private fællesveje**

Det er kommunens opfattelse, at veje klassificeret som trafikveje, som betjener den gennemkørende trafik og trafikken mellem kommunens bydele, som udgangspunkt skal være offentlige veje. Derimod bør veje, som kun betjener den lokale trafik i et boligområde, som udgangspunkt være private fællesveje.

Nogle lokal- eller boligveje har dog en trafikal betydning eller belastning, der efter kommunens opfattelse bør føre til, at disse veje alligevel klassificeres som offentlige veje. Kommunen har derfor efter en konkret vurdering besluttet, at lokalveje, der er adgangsvej til folkeskoler, private skoler, specialskoler, offentlige parkeringspladser, kirker, rensningsanlæg og genoptræningscentre bør være offentlige veje. Også lokalveje, der er busveje, har cykelstier, er med regional cykelpendlerrute eller indgår i cykelforbindelser, som krydser motorveje, bør efter denne konkrete vurdering være offentlige veje.

Det er vigtigt at præcisere, at lokalveje er veje, der først og fremmest betjener de lokale områder og dermed de boliger og institutioner, der er beliggende i det konkrete område. Der kan derfor forekomme gennemfartstrafik på disse veje, men hovedsagligt kun trafik til lokalområdet.

## **Godkendelse af anlægsregnskab for omklassificering og harmonisering af kommuneveje**

### **Sagsfremstilling**

Sagen om omklassificering og harmonisering har været lang tid undervejs. Sagen har været behandlet siden november 2008, og der har været afholdt 2 høringer henholdsvis juli/august 2009, der berørte ca. 3500 ejendomme og juni 2010, der berørte ca. 3000 ejendomme.

Efter den seneste høring traf kommunalbestyrelsen på møderne den 13. september, 11. oktober samt 5. november 2010 endelig beslutning om at nedklassificere en række offentlige lokalveje til private fællesveje samt at opklassificere private fællesveje til offentlige veje. Som følge af Folketingets vedtagelse af lovforslag "Forslag til lov om private fællesveje" den 16. december 2010 er vejene, som kommunalbestyrelsen den 5. november vedtog at nedklassificere til private fællesveje offentlige veje igen.

Status er, at der er nedklassificeret 5 offentlige veje i Taarbæk til private fællesveje og 1 til helt privat vej (i alt 600 m. veje) og opklassificeret 4 private fællesveje til offentlige veje (i alt 1250 m. veje).

Kommunalbestyrelsen har som følge af Folketingets vedtagelse af "Forslag til lov om private fællesveje" drøftet sagen på ny, og har på mødet den 27. juni 2011 besluttet at fastholde forslaget om at omklassificere og harmonisere lokalvejene i kommunen. Den foreløbige beslutning er offentliggjort august 2011, og omklassificeringen kan efter de nye regler træde i kraft 4 år efter offentliggørelsen - det vil sige september 2015.

I perioden 2009 – 2010 er der i alt frigivet anlægsbevilling på 2.663 mio. kr. til rådgiverydelser i forbindelse med omklassificering og harmonisering af kommuneveje, og der har i perioden været et forbrug på 2.730 mio. kr.

Rådgiverydelserne har omfattet: udarbejdelse af liste med berørte ejendomme og grundejere, udarbejdelse af information til lokalavis/hjemmeside, udarbejdelse af høringsbreve, udsendelse af høringsbreve, juridisk bistand til besvarelse af borgerhenvendelser i høringsfasen, udarbejdelse af notater med svar på bemærkninger og indsigelser i høringsfasen, udarbejdelse af breve med endelig afgørelse samt juridisk bistand til udarbejdelse af notatet til politisk behandling efter Folketingets vedtagelse af "Forslag til lov om private fællesveje".

Merforbruget på 67.000 kr. til rådgiverydelser skyldes behandling af sagen i 2011, hvor kommunalbestyrelsen drøftede både en omklassificering og harmonisering af offentlige veje samt opklassificering af samtlige private fællesveje til offentlige veje inden kommunalbestyrelsen besluttede at fastholde forslaget om at omklassificere og harmonisere de offentlige veje i kommunen.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Der har været et merforbrug på 67.000 kr. svarende til 2,5 % af anlægsbevillingen.

Merforbruget er dækket af overførte uforbrugte anlægsmidler 2011 på ”Slidlag på Kommunale veje 2010 – 2011”.

#### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen ved godkendelse af anlægsregnskab.

#### **Indstilling**

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at anlægsregnskabet for omklassificering og harmonisering af kommunale veje godkendes.

#### **Teknik- og Miljøudvalget den 8. maj 2012:**

Anbefales.

#### **Økonomiudvalget den 15. maj 2012:**

Anbefales.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

#### **Kommunalbestyrelsen den 21. maj 2012:**

Godkendt.

Gitte Kjær-Westermann (V) var fraværende.



Foreløbigt udkast  
LOKALPLAN

**235** Kanalvejsområdet nord

FORSLAG

# Foreløbigt udkast



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

## Foreløbigt udkast

### Hvad er en lokalplan?

En lokalplan er en plan, der fastlægger de fremtidige forhold inden for lokalplanens område. En lokalplan kan omfatte et større område, eller blot en enkelt bebyggelse. En lokalplan kan f.eks. indeholde bestemmelser om områdets anvendelse, om udformningen og størrelsen af en bebyggelse og om opholdsarealernes placering og indretning.

### Hvorfor udarbejdes en lokalplan?

Lokalplaner udarbejdes i medfør af reglerne i Lov om Planlægning. Kommunalbestyrelsen har ret til på ethvert tidspunkt at beslutte at udarbejde et lokalplanforslag for et område, for enten at ændre en bestående plan eller at tilvejebringe en detaljeret plan for området.

I andre tilfælde har kommunalbestyrelsen pligt til at udarbejde lokalplan. Enten når det er nødvendigt for at sikre at intentionerne i kommunens overordnede planlægning gennemføres, eller når der skal gennemføres større udstykninger eller større bygge- og anlægsarbejder, herunder også nedrivning af bebyggelse.

### Hvordan er fremgangsmåden?

Når kommunalbestyrelsen har vedtaget et lokalplanforslag, fremlægges det offentligt i mindst 8 uger. Ved offentliggørelsen træder "lokalplanforslagets retsvirkninger" i kraft, se lokalplanens bestemmelser herom.

Inden for de 8 uger kan enhver fremsende bemærkninger/ændringsforslag, som behandles ved kommunalbestyrelsens vurdering af lokalplanforslaget. Først herefter kan kommunalbestyrelsen vedtage lokalplanen. Ved offentliggørelsen træder "lokalplanens retsvirkninger" i kraft, se lokalplanens bestemmelser herom.

### Dispensationer

Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i lokalplanen, og kun hvis dispensationen ikke strider mod principperne i lokalplanen – som typisk er udtrykt i formåls- og anvendelsesbestemmelserne.

### Offentliggørelse af lokalplanforslag

Lokalplanforslaget kan ses på kommunens hjemmeside [www.ltk.dk](http://www.ltk.dk), hvorfra den også kan printes ud.

Lokalplanforslaget kan derudover fås ved henvendelse i Teknisk Service, Rådhuset, eller ved at sende en mail til [miljoplan@ltk.dk](mailto:miljoplan@ltk.dk)

Bemærkninger/ændringsforslag til lokalplanforslaget kan sendes på e-mail eller brev til kommunalbestyrelsen senest **tirsdag d. 12. september 2013**.

Kommunalbestyrelsen  
Rådhuset  
2800 Kgs. Lyngby

[lokalplan235@ltk.dk](mailto:lokalplan235@ltk.dk)

## INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE 4	
Baggrund 4	
Eksisterende forhold	7
Lokalplanens indhold	8
LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING	11
Statslig planlægning	11
Kommuneplan 11	
Lokalplaner 1	2
Andre planer	12
Nedlæggelse af offentligt vejareal	12
Bygge- og beskyttelseslinjer	12
Servitutter 1	3
Museumslovgivning 13	
Udbygningsaftale 1	3
Resume af miljøvurdering	13
LOKALPLAN 235	15
§ 1. Lokalplanens formål	15
§ 2. Område og zonestatus	15
§ 3. Områdets anvendelse	16
§ 4. Vej- og adgangsforhold	16
§ 5. Parkering 17	
§ 6. Bebyggelsens placering og omfang	17
§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden	18
§ 8. Ubebyggede arealer og hegning	19
§ 9. Tekniske anlæg	20
§ 10. Regnvand 20	
§ 11. Særlige bestemmelser	21
§ 12. Grundejerforening 21	
§ 13. Forudsætning for ibrugtagen af ny bebyggelse	21
§ 14. Ophævelse af servitut / hidtil gældende lokalplan	21
§ 15. Lokalplanens retsvirkninger	21
§ 16. Vedtagelsespåtegning 22	
Bilag 1: Lokalplanområdets afgrænsning	xx
Bilag 2: Områdets anvendelse	xx
Bilag 3: Illustrationsplan	xx
Bilag 4: Snit	xx

## REDEGØRELSE

### Baggrund

HELHEDSPLAN L

okalplanforslaget giver mulighed for at realisere byggeri på Kanalvejsgrunden i overensstemmelse med principperne i "Helhedsplan for Kanalvejsområdet", der i april 2012 har været fremlagt i offentlig "forhøring", jf. Planlovens § 23c om indkaldelse af idéer og forslag. Helhedsplanen for Kanalvejsområdet omhandler hele Kanalvejsområdet både syd og nord for Kanalvej, og beskriver de overordnede intentioner og mål for områdets udvikling.

Helhedsplanen fastlægger at Kanalvejsområdet udvikles til et attraktivt område med nybyggeri, grønne områder, byrum og en åbning af Fæstningskanalen som et vandløb i byrummet, der kan lede regnvand fra omkringliggende veje og tage til Mølleåen og Lyngby Sø.

Helhedsplanen fastsætter desuden - i overensstemmelse med ambitionerne for Lyngby-Taarbæk Vidensby (se nedenfor) - at der skabes cykelpassage under lokalbanen og på tværs af Kanalvejsområdet, således at såvel de eksisterende boligområder nord for Kanalvejsområdet og DTU knyttes tættere sammen med Kgs. Lyngby og centrum.

Helhedsplanen foreslår at Kanalvej fastholdes i sit nuværende tracé og trafiksaneres for at sikre sænkning af bilernes hastighed og fredeligere passage på tværs. Nybyggeriet skal ifølge helhedsplanen anlægges med åbne, publikumsorienterede funktioner i stueetager og rummelige fortove, der kan medvirke til at gøre Kanalvej til et gaderum, der binder området sammen. Det langstrakte område tværdeles af passager / stier, vand og landskab i rekreative byrum. Med niveauforskydninger, opholdsmuligheder og beplantning skabes varierende oplevelser og et åbent, levende og trygt område.

For den nordlige del af Kanalvejsområdet, som lokalplanforslaget omhandler, foreskriver Helhedsplanen at der etableres 40.000 etagekvadratmeter nybyggeri i op til 7 etagers højde, hvor stueetagen udlægges til publikumsorienterede funktioner.

Det foreskrives desuden at den højeste bebyggelse placeres ud mod Klampenborgvej og at bebyggelsen bliver lavere mod Toftebæksvej. I helhedsplanen angives forskellige fortolkninger af byggefelter og byggemuligheder ud fra ovenstående forudsætninger. Fælles for disse er, at der angives byggefelter, der gennemskæres af landskabelige passager.

Den nordlige del af Kanalvejsområdet, anvendes i dag til parkeringsplads med ca. 450 parkeringspladser. Der gives nu mulighed for at etablere parkeringskælder med plads til nye beboere og brugere samt erstatningspladser for de eksisterende parkeringspladser på Kanalvejsgrunden - ca. 800 parkeringspladser i alt.

## Foreløbigt udkast

### VIDENSBY L

okalplanforslaget giver mulighed for at etablere et miljø, der kan medvirke til at styrke Lyngby-Taarbæk som vidensby. Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby er et lokalt initiativ, som har til formål at skabe større sammenhæng mellem virksomheder, DTU, øvrige uddannelsesinstitutioner, handel, boligsektoren og kommunen. Visionen er i 2020 at være:

- En af Nordeuropas førende videns- og universitetsbyer.
- En førende uddannelsesby med høj kvalitet, bredt udbud og et generelt højt uddannelsesniveau.
- Et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel.
- Et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.

Lokalplanforslaget tager sigte på at der opbygges et attraktivt miljø, hvor vidensvirksomheder og studerende, ansatte og forskere bl.a. tilknyttet DTU kan bosætte sig, og hvor der lægges vægt på at få skabt forbindelse mellem centrum og DTU.

### KOMMUNEPLANRAMME L

okalplanforslaget ligger indenfor de muligheder, som fremgår af den gældende kommuneplanramme 1.1.26 Kanalvejsområdet nord, der blev vedtaget i december 2012 som udmøntning af høringen omkring Helhedsplanen for Kanalvejsområdet som kommuneplantillæg 13/2009. Af kommuneplanramme 1.1.26 fremgår, at områdets anvendelse er udlagt til centerområde. Følgende anvendelser er ifølge kommuneplanrammen mulig:

- Detailhandel, anden publikumsorienteret service, offentlig service, boliger, kontor, liberalt erhverv.
- Detailhandel: dagligvarer, tekstil og beklædning og øvrige udvalgsvarer.
- Anden publikumsorienteret service: håndværkspræget detailhandel (frisør, selvbetjeningsvaskeri og lign.) anden detailhandelslignende funktion (apotek, bank og lign.) hotel, konference- / selskabslokaler, restaurant, udstilling og galleri, fitness, forsamlingssted, underholdning, kasino mv.
- Offentlig service: Kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.
- Boliger: etageboliger, kollegier mv.
- Kontor: administration og liberale erhverv samt fremstillingsvirksomhed og engroshandel, der udelukkende betjener sig af kontorlokaler.
- Liberalt erhverv: klinik (læge, tandlæge og lign.), kontor (advokat, revisor, ejendomsmægler og lign.) og tegnestue (rådgivende ingeniør, arkitekt og reklamebureau og lign.).

Inden for den samlede ramme for etageareal til detailhandel for det regionale center Kgs. Lyngby på 175.000 m<sup>2</sup> kan der inden for kommuneplanrammeområdet etableres én udvalgsvarebutik med et

## Foreløbigt udkast

etageareal på højst 15.000m<sup>2</sup>. Øvrige udvalgsvarebutikker må maksimalt være 2.000 m<sup>2</sup>. Dagligvarebutikker må maksimalt være på 3.500 m<sup>2</sup>. Stueetagerne udlægges til publikumsorienterede funktioner.

Der kan bygges maksimalt 40.000 etagemeter på terræn, samt derudover en parkeringskælder med plads til 800 biler. Lokalplanforslaget sikrer at de 40.000 etagemeter kan disponeres indenfor en fastsat ramme i de 3 delområder. Der er således fastsat bestemmelser om bebyggelsens maksimale omfang i de enkelte delområder, der tilsammen overstiger de 40.000 etagemeter, for derved at sikre fleksibilitet til tilpasning af bebyggelse indenfor det enkelte delområde. Den samlede bygningsmasse må dog ikke overstige 40.000 etagemeter i alt.

Bebyggelse skal disponeres således, at bebyggelse ud mod Toftebæksvej skal bygges i minimum 9 meter, maksimalt 16 meter og bebyggelse ud mod Klampenborgvej skal bygges i minimum 20 meter, maksimalt 30 meter, i forhold til en niveauplan for den enkelte bebyggelse.

Al bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse iht. til gældende bygningsreglement.

De eksisterende parkeringspladser skal erstattes og placeres under terræn sammen med de nye parkeringspladser. Som minimum skal der etableres 600 p-pladser. Der må ikke bygges parkeringshus.

### DETAILHANDEL L

Lokalplanforslaget giver mulighed for at etablere detailhandel i stueetagen i lokalplanområdet, svarende til i alt ca. 5.300 m<sup>2</sup> bruttoetageareal til butikformål. Dette er væsentlig lavere end de 15.000 m<sup>2</sup>, der er kommuneplanens ramme, og et relativt lille areal i forhold til det tilgrænsende Lyngby Storcenters butiksareal. Det vurderes at planforslagets detailhandelsmuligheder ikke vil påvirke den eksisterende detailhandel af betydning. Se nærmere herom i miljørapporten. xx

### TRAFIK

Et notat om trafikforhold og -afvikling er under udarbejdelse. Et resume heraf vil blive indsat her. Se nærmere herom i miljørapporten. xx

### PARKERING

Lokalplanforslaget sikrer, at der etableres parkering under terræn, ca. 800 p-pladser, og således væsentligt mere end det i kommuneplanrammen fastsatte minimum på 600 p-pladser. Lokalplanforslagets parkeringsnormer sikrer, at antallet af parkeringspladser tilpasses bebyggelsernes anvendelse inden for lokalplanforslagets rammer. Antallet af ledige parkeringspladser i parkeringskælderen vil afhænge af ugedag, tidspunktet på dagen osv. på samme måde som for den eksisterende parkering på terræn i lokalplanområdet. Selvom der etableres væsentligt flere parkeringspladser i parkeringskælderen end de eksisterende 450 p-pladser på terræn, vil der som følge af ansattes og beboeres anvendelse af parkeringspladserne være en dobbeltudnyttelse, som er med til at sikre en højere belægningsgrad over hele døgnet og ugen.

## Foreløbigt udkast

Parkeringsanalyser viser dog, at der er ledig kapacitet af parkeringspladser i centerområdet på næste alle tidspunkter. I forbindelse med etablering af parkeringskælder i lokalplanområdet vil kommunen i samarbejde med ejere af større parkeringsarealer i centrum etablere et dynamisk parkeringsvisningssystem, der anviser parkeringssøgende til ledige pladser. Parkeringsanvisningssystemet vil fortsætte efter etablering af parkeringskælder i lokalplanområdet.

I anlægsperioden vil de eksisterende 450 p-pladser på terræn være midlertidigt nedlagt. Dog vil der ved en etapevis udbygning i lokalplanområdet evt. kunne opretholdes en del af de eksisterende 450 p-pladser på terræn afhængig af muligheder for placering af skurby osv.

Et notat om parkeringsforhold, herunder erstatnings-p-pladser, er under udarbejdelse. Et resume heraf vil blive indsat her.

Se nærmere om parkering og dynamisk parkeringsanvisningssystem i både byggeperioder og efter etablering af bebyggelse i lokalplanområdet i miljørapporten. xx

**LEDNINGSOMLÆGNING** Realisering af lokalplanforslaget kræver en række ledningsomlægninger. Det undersøges i samarbejde med ledningsejere hvorledes dette kan udføres mest hensigtsmæssigt.

**FORMÅL** Kommunalbestyrelsen ønsker med lokalplanforslaget at give mulighed for at realisere principperne fra helhedsplanen, herunder opførelse af ca. 40.000 etagemeter byggeri til detailhandel, kontorerhverv- og boliger i 7-3 etagers højde, med publikumsorienterede funktioner og i mindre grad butikker i stueetagen, samt etablering af underjordisk parkeringskælder i to etager, således at det nuværende antal parkeringspladser på Kanalvejsgrunden kan forøges til ca. 800.

**BAGGRUND B** Baggrunden for lokalplanforslaget er ønsket om at udvikle lokalplanområdet i overensstemmelse med intentionerne i "Helhedsplan for Kanalvejsområdet", jf. ovenfor.

### **Eksisterende forhold**

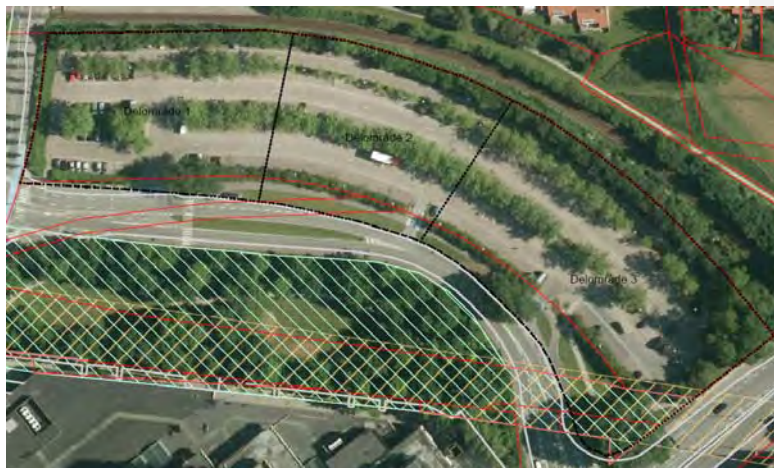
**OMRÅDET L** Lokalplanområdet omfatter det område nord for Kanalvej, som i dag anvendes til parkering på terræn.

Lokalplanområdet afgrænses mod nord af lokalbanen, mod øst af Klampenborgvej, mod syd af Kanalvej, samt mod vest af Toftebæksvej.

Området er ca. 1,75 ha (ca. 17.500 m<sup>2</sup>) og den nuværende anvendelse er offentligt parkeringsareal. Mod lokalbanen og Klampenborgvej findes beplantning med træer.

Adgangen til parkeringspladserne sker ad Kanalvej.

## Foreløbigt udkast



Lokalplanområdet udgøres af det eksisterende parkeringsareal nord for Kanalvej. Ovenstående illustration viser lokalplanens afgrænsning og delområder, udstrækning af fortidsminde og fredet areal (henholdsvis orange og blå skravering), samt matrikelkortet (rød). © COWI A/S

### Lokalplanens indhold

#### BEBYGGELSE

Intentionen med lokalplanen er at muliggøre realisering af principperne og intentionen i helhedsplanens bebyggelsesforslag. Projektets hovedidé er at skabe et nyt og levende byområde i centrum af Kgs. Lyngby, der kan medvirke til at få byen, mennesker, viden og verden til at hænge sammen. I lokalplanområdet gives der mulighed for at skabe et nyt byområde, hvor by og liv er hinandens forudsætninger, og viden er fundamentet for en bæredygtig og konkurrencedygtig udvikling. Det nye byområde vil fortætte byen og forstærke oplevelsen af Kgs. Lyngbys kulturelle og kommercielle centrum. I regional og international optik vil den målrettede og strategiske fortætning af byens centrum og kantzonen med nye forbedrede forbindelser til uddannelses- og forskningsmiljøet på DTU-Campus bevæge og supplere Kgs. Lyngby som handelscentrum til international konkurrencedygtig universitetsby i overensstemmelse med visionerne for Lyngby-Taarbæk Vidensby.

Området omkring Kanalvej er et centralt sted med stort byudviklingsmæssigt potentiale. En byudvikling i lokalplanområdet kan medvirke til at sammenbinde den bymæssige karakter i Kgs. Lyngby Centrum med Fæstningskanalens landskabelige historiske træk. Med sin samlende centrale park og tværgående forbindelser inddrages naboer, og forbindelsen til universitetscampus DTU forstærkes. Et nyt byområde vil blive en naturlig fortsættelse af Kgs. Lyngby og vil markant og positivt ændre den bymæssige "tomhed", som parkeringspladsen har skabt på stedet i dag, til et moderne, grønt og indholdsrigt byområde. Et nyt byområde, som kan skabe grundlag for et mangfoldigt og livligt byliv, som inkluderer en blanding af byfunktioner, virksomheder, kulturelle aktiviteter og attraktive byrum, samt forskellige boligtyper.

Det er endvidere hensigten at bebyggelse i området skal sikre friarealer med passager og grønne træk på tværs, ligesom der



## Foreløbigt udkast

lægges vægt på, at særligt anvendelsen i bebyggelsernes stueetager skal kunne integreres med udearealerne, således at der skabes grundlag for et levende og aktivt bymiljø bl.a. på tværs af Kanalvej, herunder sammenhæng til det grønne område og den evt. fremtidige fritlagte Fæstningskanal, samt integration af klimatilpasningstiltag som f.eks. "Lokal håndtering af regnvand" (nedsivning, fordampning, anden brug af regnvand) samt muligheden for at udnytte regnvand til rekreativ brug på egen grund eller i bymiljøet i øvrigt.

Til sikring af ovenstående fastlægger lokalplanen således bestemmelser om, at;

- Anvendelse i bebyggelsernes stueetagerne udlægges til publikumsorienterede funktioner, og skal have en åben og delvis transparent karakter,
- Bebyggelserne afbrydes af haverum og passager på tværs af området. Haverum og passager skal skabe adgange på tværs af bebyggelsen og kan evt. etableres som passage hen over eller gennem bebyggelse. Haverum og passager skal sikres sammenhæng med eksisterende/fremtidigt grønt område (Kanalvejsparken) og Lyngby Storcenter samt med det grønne område på den anden side af lokalbanen.
- Bebyggelserne samt by- og haverum skal tilføre byen en ny dimension af høj kvalitet, herunder bestemmelser om, at byrum i del af delområde 3 omfattet af fredning skal sikres en særlig sammenhæng med en nyindretning af Kanalvejsparken.
- Byrum skal indrettes til publikumsorienterede funktioner, og skal således indtænkes i byens og bebyggelsernes liv, og medvirke til at give karakter og byliv udover almindelig færdsel.
- Bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse, og såvel bebyggelse som by- og haverum skal integrere klimatilpasningstiltag.
- Bebyggelser og by- og haverum skal udføres i materialer og sammenhænge af høj kvalitet.

Samlet set skal anvendelse i bebyggelsernes stueetager og de omkringliggende byrumfunktion integreres, således at der skabes et levende og aktivt miljø.

## Foreløbigt udkast



*Illustrationen fra projektforslag, der viser mulig udformning af torv og byrum foran butikker i stueetagen på den østlige del af bebyggelsen i delområde 1. © Henning Larsen Architects*

### ADGANGSFORHOLD

Adgang til området vil også fremadrettet ske ad Kanalvej, der dog forventes trafiksaneret, således at Kanalvej fremover får karakter af en stillevej (30 km/time), hvor kørende trafik bevæger sig langsomt under hensyntagen til de tværgående passager og stier, hvor gående og cyklister bevæger sig gennem området.

Der etableres parkeringskælder til erstatning for de eksisterende parkeringspladser på terræn. Der vil dog efter etablering af parkeringskælder fortsat være enkelte parkeringspladser på terræn (handicap-p-pladser osv.), ligesom varekørsel og -levering til butikker og forretninger i stueetagerne også kan ske fra terræn. De nuværende tre ind- og udkørsler til Kanalvej begrænses til én overkørsel til området fremover som vist på bilag 2.

### KORTBILAG

Bilag 1 viser lokalplanområdets afgrænsning, samt de eksisterende matrikulære forhold.

Bilag 2 (områdets anvendelse) viser bebyggelsesplan med delområder, byggefelter, parkeringskælder og disponering af ubebyggede arealer samt vejadgang.

Bilag 3 er en illustrationsplan, der viser en mulig disponering og bebyggelse af området.

Bilag 4 viser et længdesnit gennem en mulig bebyggelse af lokalplanområdet.

## LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

### Statslig planlægning

FINGERPLAN 2007

Fingerplan 2007 indeholder bestemmelser der vedrører denne lokalplan. Fingerplan 2007 udpeger området til at være lokaliseret i stationsnært området, med kun ca. 600 meter til Lyngby Station. Lokalplanområdet er således udpeget til at være en lokalitet, hvor der fremmes lokaliseringen af domiciler og kontorvirksomheder på over 1.500 etagemeter.

FINGERPLAN 2013

Forslag til Fingerplan 2013 er blevet sendt i høring fredag d. 19. april 2013, og indeholder bestemmelser der vedrører denne lokalplan. Fingerplan 2013 udpeger, ligesom Fingerplan 2007, lokalplanområdet til at være lokaliseret i stationsnært område, og derfor velegnet til stort kontorbyggeri over 1.500 etagemeter. Endvidere er lokalplanområdet i Fingerplan 2013 udpeget til at være en del af et større byomdannelsesområde af særlig strategisk betydning.

### Kommuneplan

KOMMUNEPLANRAMME Ko

muneplan 2009 for Lyngby-Taarbæk Kommune fastsætter dels hovedstrukturen for hele kommunen, dels retningslinjer og rammer for indholdet i de fremtidige lokalplaner for de enkelte bydele og områder i kommunen. Området er omfattet af følgende kommuneplanramme: 1.1.26.

Området er udlagt til centerområde, og der må maksimalt opføres 40.000 etagemeter. Derudover fastlægges der en række anvendelsesmuligheder i området, herunder detailhandel, kontorvirksomhed, liberalt erhverv, bolig, offentlig service og anden publikumsorienteret service. Endvidere fastlægges det er at der kan etableres én udvalgsvarebutik på op til 15.000 m<sup>2</sup>, mens øvrige udvalgsvarebutikker må være op til 2.000 m<sup>2</sup>. I tillæg til dette må der opføres én dagligvarebutik på op til 3.500 m<sup>2</sup>. Stueetagerne er udlagt til publikumsorienterede funktioner.

Kommuneplanrammen fastlægger den maksimale bygningshøjde til 30 meter, hvilket endvidere skal disponeres således, at bebyggelse mod Toftebæksvej skal opføres med en bygningshøjde på mellem 9 og 16 meter, mens bebyggelse mod Klampenborgvej skal opføres med en bygningshøjde på mellem 20 og 30 meter.

Derudover fastlægges det at al bebyggelse skal opføres som lavenergi-bebyggelse, ligesom der fastlægges en række retningslinjer for trafik og parkering i området.

Rammerne kan ses i deres helhed på [www.kommuneplan.ltk.dk](http://www.kommuneplan.ltk.dk)

## Foreløbigt udkast

TILLÆG TIL PLANEN Lokalplanens gennemførelse kræver ikke, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, eftersom lokalplanforslaget lever op til den gældende kommuneplanramme.

### Lokalplaner

Det aktuelle lokalplanområde er ikke omfattet af andre lokalplaner.

Der skal derfor ikke aflyses andre lokalplaner i forbindelse med vedtagelsen af denne.

### Andre planer

AFFALDSPLAN Re gultativ for husholdnings- og erhvervsaffald for Lyngby-Taarbæk Kommune skal være opfyldt.

SPILDEVANDSPLAN Lok alplanområdet er omfattet af gældende spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune. Afvandingen skal indrettes med separatsystem, så regnvand og spildevand adskilles i separate afløbsledninger. Områdets afvandringsret er bestemt ved en afløbskoefficient (0?) der skal være i overensstemmelse med spildevandsplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune. Regnvand kan evt. afledes til faskiner på egen grund, eller via private regnvandsbassiner efter nærmere retningslinjer fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

Comment [MHJN1]: Verificeres af LTK

TRAFIKPLAN Til- og frakørsel til lokalplanområdet skal indrettes i overensstemmelse med den gældende trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune, så der allerede ved planlægningen sikres bedst mulige trafiksikkerhedsforhold.

VARMEPLAN Va rmeanlæg inden for lokalplanens områder skal godkendes af kommunalbestyrelsen efter den til enhver tid gældende varmeplanlægning. Kommunalbestyrelsen skal i henhold til Planlovens § 19, stk. 4, dispensere fra lokalplanens bestemmelse om tilslutning til kollektiv varmforsyning som betingelse for ibrugtagning, når bebyggelse opføres som lavenergiklasse.

### Nedlæggelse af offentligt vejareal

OFFENTLIG VEJ Virkeliggørelse af lokalplanen forudsætter inddragelse af vejlitra 7000bc og del af 7000d og 7000bæ, og at vejarealet dermed nedlægges som offentligt vejareal og matrikuleres. Nedlæggelse af offentligt vejareal skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 90-91 i "Lov om offentlige veje". Denne procedure pågår sideløbende med lokalplanens beslutningsproces, således at der kan træffes afgørelse om nedlæggelse af vejarealerne samtidig med at lokalplanforslaget fremlægges i offentlig høring. Endelig beslutning om vejarealernes nedlæggelse træffes i forbindelse med lokalplanens vedtagelse.

### Bygge- og beskyttelseslinjer

FREDNINGER En del af lokalplanområdet er omfattet af Ermelundsfredningen i lokalplanområdets sydøstlige hjørne. Fredningen omfatter et område hvor Fæstningskanalen tidligere lå, og fastlægger en række bestemmelser der bl.a. skal bevare en eksisterende grøn kile, sikre

## Foreløbigt udkast

områdets landskabelige værdier, samt sikre at området fortsat kan fungere som spredningskorridor. Endvidere har fredningen til formål at sikre at Fæstningskanalen kan genåbnes, enten som tør eller vandfyldt kanal.

Det påtænkes at ansøge om dispensation fra fredningens bestemmelser, til etablering af rekreative funktioner i det område af lokalplanområdet der ligger indenfor det fredede areal.

### FORTIDSMINDE

Lokalplanområdets sydøstlige hjørne indeholder udover Ermelundsfredningen også et fortidsminde, Fæstningskanalen. Fæstningskanalen er et underjordisk fortidsminde, hvorfor fortidsmindet ikke afkaster beskyttelsesline, jf. Naturbeskyttelseslovens § 18 og Museumslovens § 29e og bilag 1. Der er dog iht. Museumsloven en række begrænsninger ift. gravemulighederne i det pågældende område.

Der indledes dialog med Kulturstyrelsen om samtænkning af lokalplanens rekreative funktioner og en mulig genåbning af Fæstningskanalen.

### Servitutter

### SERVITUTTER

Der findes ingen tilstandsservitutter på lokalplanområdets berørte matr.nre. der skal ophæves som følge af lokalplanen.

### Museumslovgivning

### FORTIDSMINDER

Forud for igangsættelse af jordarbejder, skal det lokale kulturhistoriske museum inddrages efter reglerne i Museumslovens kapitel 8, således at området kan undersøges for eventuelle fortidsminder i jorden.

Comment [MHJN2]: Afventer besked fra LTK om museets skrivelse herom.

### Udbygningsaftale

### UDBYGNINGSAFTALE

Der foreligger udkast til udbygningsaftale om finansiering og etablering af infrastruktur mm. (bl.a. underføring af sti under lokalbanen).

### Resume af miljøvurdering

Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der foretages en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Der er foretaget en screening af lokalplanforslaget, og på den baggrund er det kommunalbestyrelsens vurdering at der skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen. Der er derfor udarbejdet en miljørapport som er offentliggjort sammen med lokalplanforslaget. Et resume af miljørapporten følger nedenfor.

### Trafik

Afventer miljøvurdering xxx

### Parkering

Afventer miljøvurdering xxx

## Foreløbigt udkast

### **Støj**

Lokalplanområdet er i dag påvirket af vejtrafikstøj (og evt. jernbanestøj) over gældende grænseværdier. Lokalplanen indeholder derfor bestemmelser der sikrer, at grænseværdierne for indendørs sove- og opholdsrum overholdes, og at der er tilstrækkeligt med støjsvage opholdsarealer.

(Støjberegninger er færdige i løbet af onsdag d 8/5.)

xxx

### **Indblik- og skyggeforhold**

Afventer miljøvurdering xxx

### **Detailhandel**

Afventer miljøvurdering xxx

## LOKALPLAN 235

### For Kanalvejsområdet nord

I henhold til Lov om Planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 937 af 24/09/2009 med efterfølgende lovændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2.1 nævnte område:

#### § 1. Lokalplanens formål

- 1.1. At fastlægge bestemmelser der sikrer, at bebyggelse og ubebyggede arealer i princippet opføres og disponeres i overensstemmelse med intentionerne i "Helhedsplan for Kanalvejsområdet", herunder
- At sikre områdets anvendelse til blandede centerformål.
  - At sikre området som et nyt levende og aktivt byrum med tæt integration og forbindelse med virksomheder, butikker og boliger.
  - At sikre at området kan udvikles til en vigtig strategisk og fysisk forbindelse mellem lokale og internationale vidensmiljøer.
  - At sikre mulighed for en markant bebyggelse i høj arkitektonisk kvalitet.
  - At sikre vigtige forbindelsespassager i bebyggelsen mod omgivelserne.
  - At sikre parkering til bebyggelsens og offentligheden kan ske inden for området under terræn.
  - At muliggøre en arealudnyttelse og trafikløsning, der muliggør bedre rekreativt samspil med Fæstningskanalen end i dag.

#### § 2. Område og zonestatus

- 2.1. Lokalplanområdet afgrænses som vist på bilag 1 og omfatter matrikelnumrene: 7000bc (litra "bc"), samt del af 7000d (litra "b"), 7000bæ (litra "bæ"), del af 12oz, del af 12ag, del af 12ou, og del af 15fp, alle Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.
- 2.2. Det samlede lokalplanområde er beliggende i byzone.
- 2.3. Lokalplanområdet opdeles, som vist på bilag 2, i følgende delområder: 1, 2 og 3.

## Foreløbigt udkast

### § 3. Områdets anvendelse

- 3.1. Delområde 1 og 2: Området udlægges til opførelse af bebyggelse til boligformål (etageboliger, kollegier mv.). Bebyggelsernes stueetager udlægges til detailhandel (dagligvarer, tekstil og beklædning og øvrige udvalgsvarer), anden publikumsorienteret service (håndværkspræget detailhandel (frisør, selvbetjeningsvaskeri og lign.) anden detailhandelslignende funktion (apotek, bank og lign.), hotel, konference- / selskabslokaler, restaurant, café, udstilling og galleri, fitness, forsamlingssted, underholdning mv.), og offentlig service (kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre). Bebyggelsernes 1. sal udlægges til boligformål blandet med kontorformål.
- 3.2. Delområde 3: Området udlægges til opførelse af bebyggelse til kontorformål; administration og liberale erhverv samt fremstillingsvirksomhed og engroshandel, der udelukkende betjener sig af kontorlokaler, og liberalt erhverv (klinik (læge, tandlæge og lign.), kontor (advokat, revisor, ejendomsmægler og lign.) og tegnestue (rådgivende ingeniør, arkitekt og reklamebureau og lign.)). Bebyggelsernes stueetager udlægges til detailhandel og anden publikumsorienteret service (f.eks. café, udvalgsvarebutik el. lign.).
- 3.3. Inden for lokalplanområdet kan der etableres detailhandel inden for en samlet ramme på op til i alt 5.300 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. I delområde 2 kan der etableres én dagligvarebutik på op til 2.750 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. Udvalgsvarebutikker inden for lokalplanområdet må være op til 2.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal.
- 3.4. Detailhandel og anden publikumsorienteret service skal etableres i bebyggelsernes stueetager.

### § 4. Vej- og adgangsforhold

- 4.1. Adgang til lokalplanområdet sker via overkørsel som vist på bilag 2.
- 4.2. Der udlægges areal til gang- og cykelstier / passager med en principiel beliggenhed som vist på bilag 2.
- 4.3. Der udlægges areal til torve og byrum med en principiel beliggenhed som vist på bilag 2.
- 4.4. Stiforbindelse i delområde 1 mellem Kanalvej og lokalbanestationen skal etableres med en fast belægning i en bredde på minimum 8 meter, efter principperne om tilgængelighed for alle, jf. Dansk Standard, og efter principperne vist på bilag 2.
- 4.5. Stiforbindelse i delområde 3 skal etableres med en fast belægning i en bredde på minimum 3 meter, som vist efter principperne vist på bilag 2, med mulighed for underføring under lokalbanen.
- 4.6. Rampe til parkeringskælder etableres efter principperne vist på bilag 2.



## Foreløbigt udkast

- 4.7. Der kan etableres brandveje samt veje til varekørsel og -levering, nord for bebyggelsen i delområde 1 og 2, med tilkørsel fra overkørslen vist på bilag 2. Dog ikke henover stiforbindelsen til lokalbanestationen mellem bebyggelserne i delområde 1.

### § 5. Parkering

- 5.1. Der udlægges areal til parkeringskælder som vist på bilag 2. P-kælder skal rumme ca. 800 p-pladser.
- 5.2. Der kan i begrænset omfang etableres parkeringspladser på terræn, hvis formålet med parkeringspladser kræver dette (handicap p-plads el. lign.). Udearealer skal etableres efter en samlet plan godkendt af kommunalbestyrelsen, jf. § 8, og særligt § 8.5.
- 5.3. Ved nybyggeri, tilbygning eller ændret anvendelse stilles følgende krav til anlæg af parkeringspladser:  
Kontorerhverv/liberalt erhverv: 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup>.  
Udvalgsvarebutikker: 1 p-plads/35 m<sup>2</sup> etageareal  
Dagligvarebutikker: 1 p-plads/35 m<sup>2</sup> etageareal  
Etageboliger: 1,5 p-pladser/bolig, dog 1 p-plads pr. 1- og 2-rumsbolig.  
Ungdoms-, ældreboliger og lignende: 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup>.

Ved bebyggelse med forskelligartet p-behov, f.eks. kontor-/boliger, detailhandel/boliger og ved sikring af en optimal udnyttelse af parkeringskapaciteten og rimelige betingelser for udefrakommendes brug af parkering på ejendommen, kan der efter ansøgning ske nedsættelse af parkeringskravet til f.eks. 1 p-plads pr. 60 m<sup>2</sup> for kontorerhverv/liberalt erhverv.

- 5.4. Ved nybyggeri, tilbygning eller ændret anvendelse stilles følgende krav til anlæg af cykelparkeringspladser:  
Etageboliger: 2,5 cykel-p-plads pr. bolig  
Ungdomsboliger: 1 cykel-p-plads pr. bolig  
Dagligvarebutikker: 1 cykel-p-plads pr. 30 m<sup>2</sup>  
Udvalgsvarebutikker: 1 cykel-p-plads pr. 40 m<sup>2</sup>  
Kontorerhverv: 1 cykel-p-plads pr. 40 m<sup>2</sup>  
Liberalt erhverv: 1 cykel-p-plads pr. 40 m<sup>2</sup>.

### § 6. Bebyggelsens placering og omfang

- 6.1. Der kan maksimalt etableres 12.000 etagemeter i delområde 1, 12.750 etagemeter i delområde 2 og 18.000 etagemeter i delområde 3.
- 6.2. Der kan maksimalt etableres 40.000 etagemeter inden for lokalplanområdet i alt. Heri indgår ikke p-kælder, elevatorer og teknikbygninger.
- 6.3. Bebyggelse skal placeres inden for byggefelter, som vist på bilag 2.

## Foreløbigt udkast

- 6.4. Bebyggelsens placering og omfang inden for byggefeltene skal ske under hensyntagen til områder til torve og byrum til publikumsorienterede aktiviteter mellem bebyggelserne og Kanalvej, jf. §§ 4.3 og 8.1 samt principperne vist på bilag 2.
- 6.5. Bebyggelse i delområde 1 må ikke opføres med mere end 5 etager.
- 6.6. Bebyggelse i delområde 2 må ikke opføres med mere end 7 etager.
- 6.7. Bebyggelse i delområde 3 må ikke opføres med mere end 7 etager. Heri indgår ikke teknikbygninger og terrasser, der kan etableres på tage. Teknikbygninger, elevatortårne og lignende skal etableres tilbagerykket min. 3 meter fra sternkant, og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. Teknikbygninger på tage skal udføres med lyse facader. Tagterrasser skal etableres tilbagerykket min 3 meter fra sternkant mod nord. Jf. i øvrigt §§ 7.7 og 7.8.
- 6.8. Bygningshøjden skal minimum være 9 meter ved Toftebæksvej, og 20 m ved Klampenborgvej.
- 6.9. Bygningshøjden må ikke overstige 16 m ved Toftebæksvej, og 30 m ved Klampenborgvej.
- 6.10. Bygningshøjden fastlægges ud fra en niveauplan, der defineres af kommunalbestyrelsen i forbindelse med byggesagsbehandling af de enkelte bebyggelser.

### **§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden**

- 7.1. Bebyggelsen skal tilføre byen en ny dimension af høj kvalitet. Bebyggelsen skal udføres i materialer og sammenhænge af høj kvalitet, herunder sammenhæng til byrum. Bebyggelsen skal integrere klimatilpasningstiltag.
- 7.2. Tagene skal udformes som flade tage.
- 7.3. Facader i stueetagen skal udformes som åbne og delvist transparente, således at ude- og indearealer får en god sammenhæng og åbenhed.
- 7.4. Facadernes materialer, udformning, farve og øvrige ydre fremtræden skal skabe en god helhedsvirkning sammen med omgivelserne, i en høj arkitektonisk kvalitet, således der skabes et harmonisk udtryk.
- 7.5. Facader må kun udformes som metalplader, betonoverflader, træflader og tegl. Der kan til dele af facader anvendes større, sammenhængende glaspartier og farvede metalplader.
- 7.6. Tagflader må kun udføres i materialer svarende til facader, med sort tagpap, eller som "grønne tage" med græstørv, sedum eller lignende.

## Foreløbigt udkast

- 7.7. Der må indbygges solfangere, solceller og lignende energibesparende installationer i såvel tagflader som facader og gavle, når dette sker så det ikke medfører alvorlige blændingsgener for naboer, genboer eller forbipasserende.
- 7.8. Tekniske installationer må ikke placeres på bygningernes facader, skal tilpasses bygningens arkitektur og placeres, så de ikke er synlige fra offentlige veje og stier. Tekniske installationer placeret på bygningens tag må ikke overstige 5 m.
- 7.9. Bebyggelsen i de forskellige delområder skal tilpasses indbyrdes ift. materialer og udseende, der skal være en god arkitektonisk sammenhæng mellem bebyggelsen i alle delområder, således der skabes et fælles harmonisk udtryk for den samlede bebyggelse i lokalplanområdet.
- 7.10. Paraboler og antenner må kun opføres på tage, såfremt de opstilles på en måde, så de ikke er synlige fra offentlig vej og friarealer, eller så de indarbejdes arkitektonisk i bebyggelsen.
- 7.11. Der må på den enkelte ejendom kun skiltes for erhverv hjemmehørende på ejendommen. Skiltning kan som hovedregel kun godkendes som almindelig navneplade og/eller som passende og arkitektonisk indarbejdet skiltning ved den enkelte virksomhed.
- 7.12. Der er mulighed for at etablere interaktiv skiltning uden reklame-formål i relation til funktioner i stueetagen. Plan for interaktiv skiltning skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

**Comment [KLW3]:** I forhold til bestemmelserne i §§ 6.7 og 6.9 om bygningshøjden kan tekniske installationer på bygningens tag overstige den maksimale bygningshøjde, hvis de tekniske installationer ikke er synlige fra offentlige veje og stier ?

### § 8. Ubebyggede arealer og hegning

- 8.1. De ubebyggede arealer, herunder beplantning, skal udformes i princippet som vist på illustrationsplan, bilag 3, efter en samlet plan for anvendelse, belægning, beplantning, hegning, belysning installationer, herunder kunst, mv. som skal tilgodese følgende:
- Bebyggelserne afbrydes af haverum og passager på tværs af området. Haverum og passager skal skabe adgange på tværs af bebyggelsen og kan evt. etableres som passage hen over eller gennem bebyggelse. Haverum og passager skal sikres sammenhæng med eksisterende/fremtidigt grønt område (Kanalvejsparken) og Lyngby Storcenter samt med det grønne område på den anden side af lokalbanen.
  - By- og haverum skal tilføre byen en ny dimension af høj kvalitet, herunder skal byrum i del af delområde 3 omfattet af fredning sikres en særlig sammenhæng med en nyindretning af Kanalvejsparken, der bør således indarbejdes et vandelement.

## Foreløbigt udkast

- Byrum skal indrettes til publikumsorienterede funktioner, og skal således indtænkes i byens og bebyggelsernes liv, og medvirke til at give karakter og byliv udover almindelig færdsel.
  - By- og haverum skal integrere klimatilpasningstiltag.
- 8.2. By- og haverum skal udføres i materialer og sammenhænge af høj kvalitet, herunder sammenhæng til bebyggelsen.
- 8.3. Den del af lokalplanområdet der er omfattet af "Ermelundsfredningen" skal beplantes således landskabskile fra Ermelunden til Lyngby Sø bevares ubrudt.
- 8.4. Ubebyggede arealer, skal ved beplantning, befæstelse eller lignende gives et ordentligt udseende, ligesom en passende orden skal overholdes.
- 8.5. Parkering af last-, flytte-, fragtbiler, busser og lignende er kun tilladt ved af- og pålæsning af varer til funktioner i lokalplanområdet. Henstilling af campingvogne, skurvogne, både og lignende er ikke tilladt inden for lokalplanområdet.
- 8.6. Udendørs oplagring må ikke finde sted.
- 8.7. Antenner og paraboler må ikke opføres på terræn.
- 8.8. Hegn i skel, mod vej, sti, nabo- eller fællesarealer skal tilpasses bebyggelsernes arkitektur samt by- og haverummenes karakter, f.eks. som levende hegn.

### § 9. Tekniske anlæg

- 9.1. Tekniske anlæg skal indarbejdes i bygningers/installationers arkitektur, jf. dog §§ 7.7 og 7.8.
- 9.2. Der kan etableres solpaneler eller solceller på flade tage, dog ikke nærmere end 1 meter fra sternkant.
- 9.3. Ny bebyggelse må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse tages i brug før bebyggelsen er tilsluttet det kollektive varmforsyningsnet.

### § 10. Regnvand

- 10.1. Tag- og overfladevand skal føres til et kommende offentligt LAR-anlæg. Såfremt LAR-anlægget ikke er etableret inden bebyggelse, skal tag- og overfladevand i stedet føres til hovedregnvandssystemet eller håndteres på egen grund. Afvandingen skal i øvrigt indrettes efter kommunalbestyrelsens anvisninger, for så vidt angår separatsystem, eventuel forsinkelse, sedimentation, rensning i olieudskillere m.v.

## Foreløbigt udkast

- 10.2. Der skal i bebyggelsens overfladematerialer tages hensyn til mulighed for nedsivning af regnvand, eller udledning til LAR-anlæg.

### § 11. Særlige bestemmelser

- 11.1. Bebyggelse i lokalplanområdet skal opføres som lavenergibebyggelse iht. til kravene i BR20.

### § 12. Grundejerforening

- 12.1. Der skal der etableres en grundejerforening for hele lokalplanområdet.
- 12.2. Der er pligt til at være medlem af grundejerforeningen for ejere af alle ejendomme i lokalplanområdet.
- 12.3. Grundejerforeningen er bl.a. forpligtet til at drive og vedligeholde parkeringskælder, samt øvrige fællesanlæg i lokalplanområdet.
- 12.4. Foreningens vedtægter skal være godkendt af kommunalbestyrelsen.

### § 13. Forudsætning for ibrugtagen af ny bebyggelse

- 13.1. Før ny bebyggelse tages i brug skal der være etableret varmforsyning, i overensstemmelse med gældende varmforsyningsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune.
- 13.2. Før ny bebyggelse tages i brug skal der minimum være etableret det antal parkeringspladser i parkeringskælder, som følger af parkeringsnormerne i § 6 for den pågældende bebyggelse.
- 13.3. Før ny bebyggelse tages i brug skal der være etableret en grundejerforening, der bl.a. er forpligtet til at drive og vedligeholde parkeringskælder, samt øvrige fællesanlæg i lokalplanområdet, jf. § 12.

### § 14. Ophævelse af servitut / hidtil gældende lokalplan

- 14.1. Der ophæves ingen servitutter inden for lokalplanområdet.

### § 15. Lokalplanens retsvirkninger

- 15.1. Den endeligt vedtagne lokalplan:
- 15.1.1. Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af denne lokalplan kun udstykkes, bygges eller i øvrigt anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

## Foreløbigt udkast

- 15.1.2. Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.
- 15.1.3. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.
- 15.1.4. Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun foretages ved tilvejebringelse af en ny lokalplan. Der henvises i øvrigt til Lov om Planlægning, § 18, om lokalplanens retsvirkninger og kapitel 14: Klage og søgsmål.
- 15.1.5. Ovennævnte retsvirkninger er først gældende efter offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsen endeligt vedtagne lokalplan.
- 15.2. Lokalplanforslaget:
  - 15.2.1. Indtil offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsens endeligt vedtagne lokalplan gælder nedenstående retsvirkninger, dog i højst 1 år efter lokalplanforslagets offentliggørelse.
  - 15.2.2. Ejendomme, der er omfattet af dette lokalplanforslag, må ikke udnyttes på en måde, der skaber risiko for en foregribelse af den endelige plans indhold, f.eks. ved udstykning, bebyggelse eller ændring af anvendelse. Den eksisterende lovlige anvendelse af ejendommene kan fortsætte som hidtil.
  - 15.2.3. Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag til lokalplanforslaget er udløbet, kan kommunalbestyrelsen give sin tilladelse til, at en ejendom bebygges og udnyttes i overensstemmelse med planen. Der er fastsat nærmere regler for, hvornår en sådan tilladelse kan gives. Ovennævnte retsvirkninger er fastsat i Lov om Planlægning, § 17.

### **§ 16. Vedtagelsespåtegning**

- 16.1. Forslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. 27. juni 2013.

Søren P. Rasmussen

/

Sids

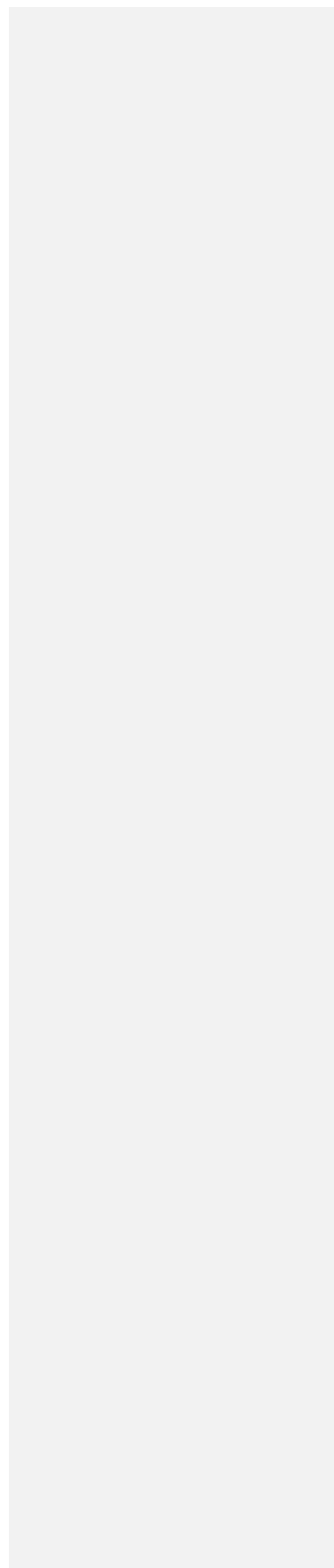
el Poulsen

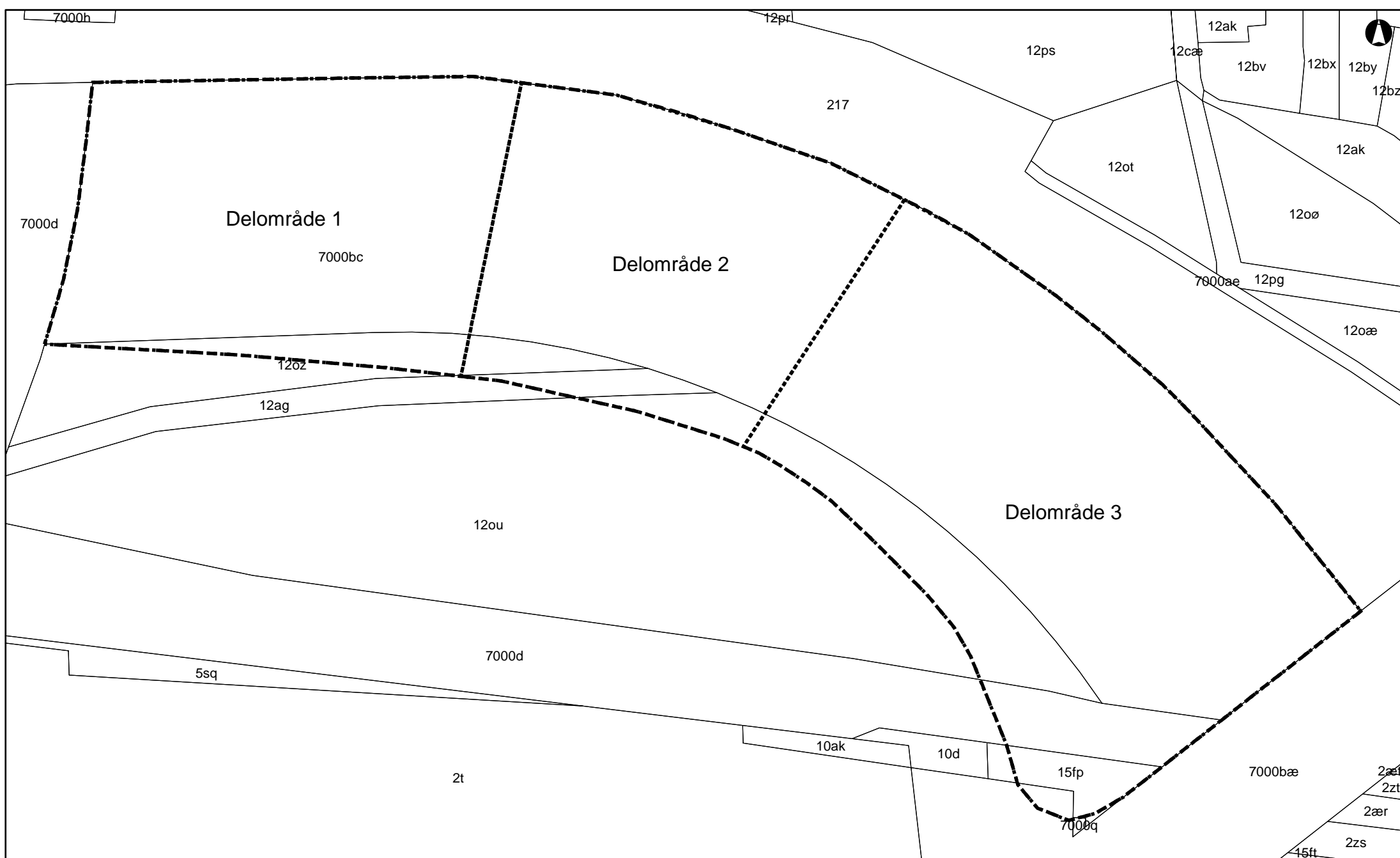
Foreløbigt udkast

LOKALPLAN

235

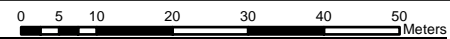
FORSLAG





LOKALPLANOMRÅDETS AFGRÆNSNING

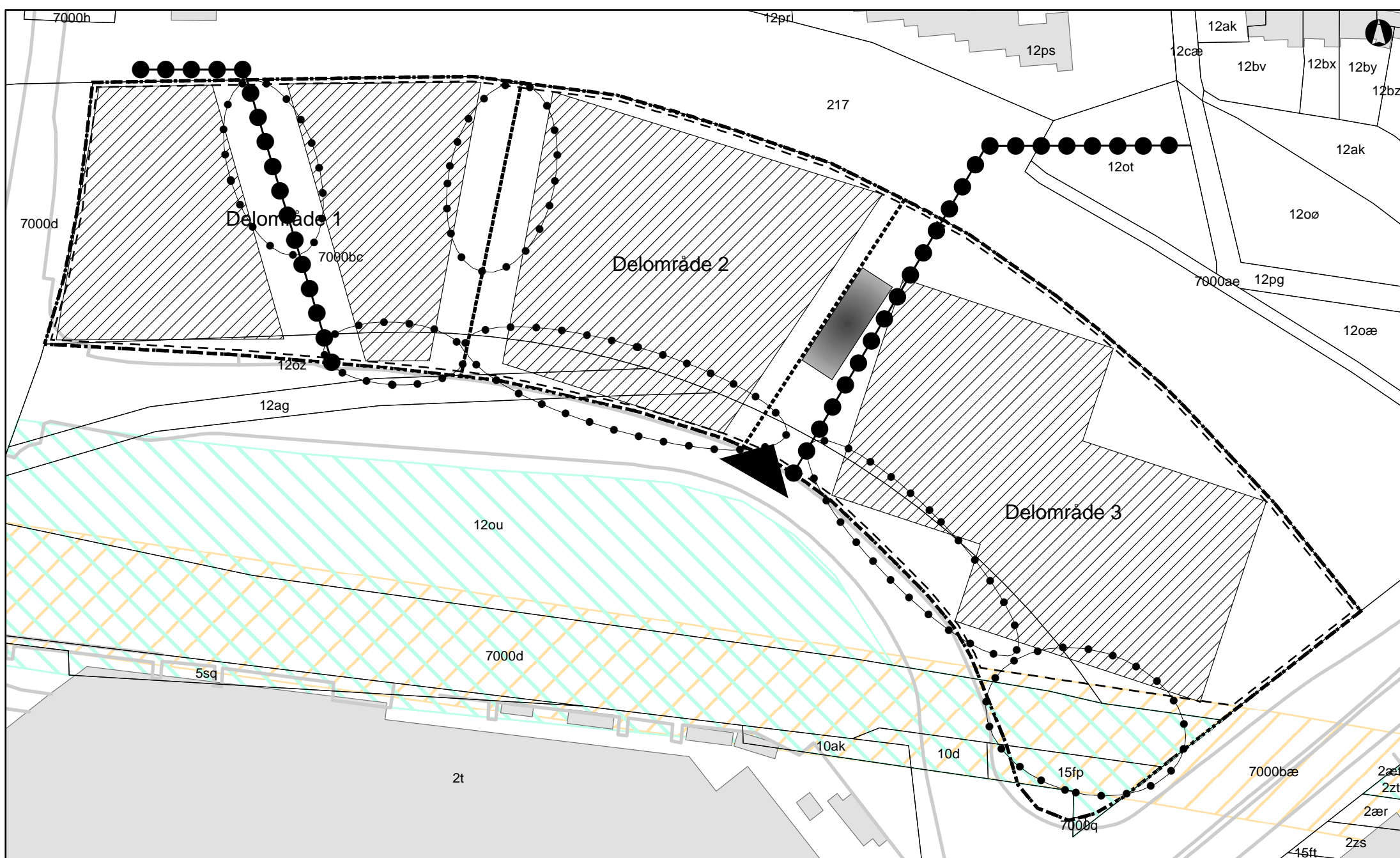
1:1.000



- Delområde
- Matrikelkort
- Lokalplangrænse

LOKALPLAN  
235  
BILAG 1



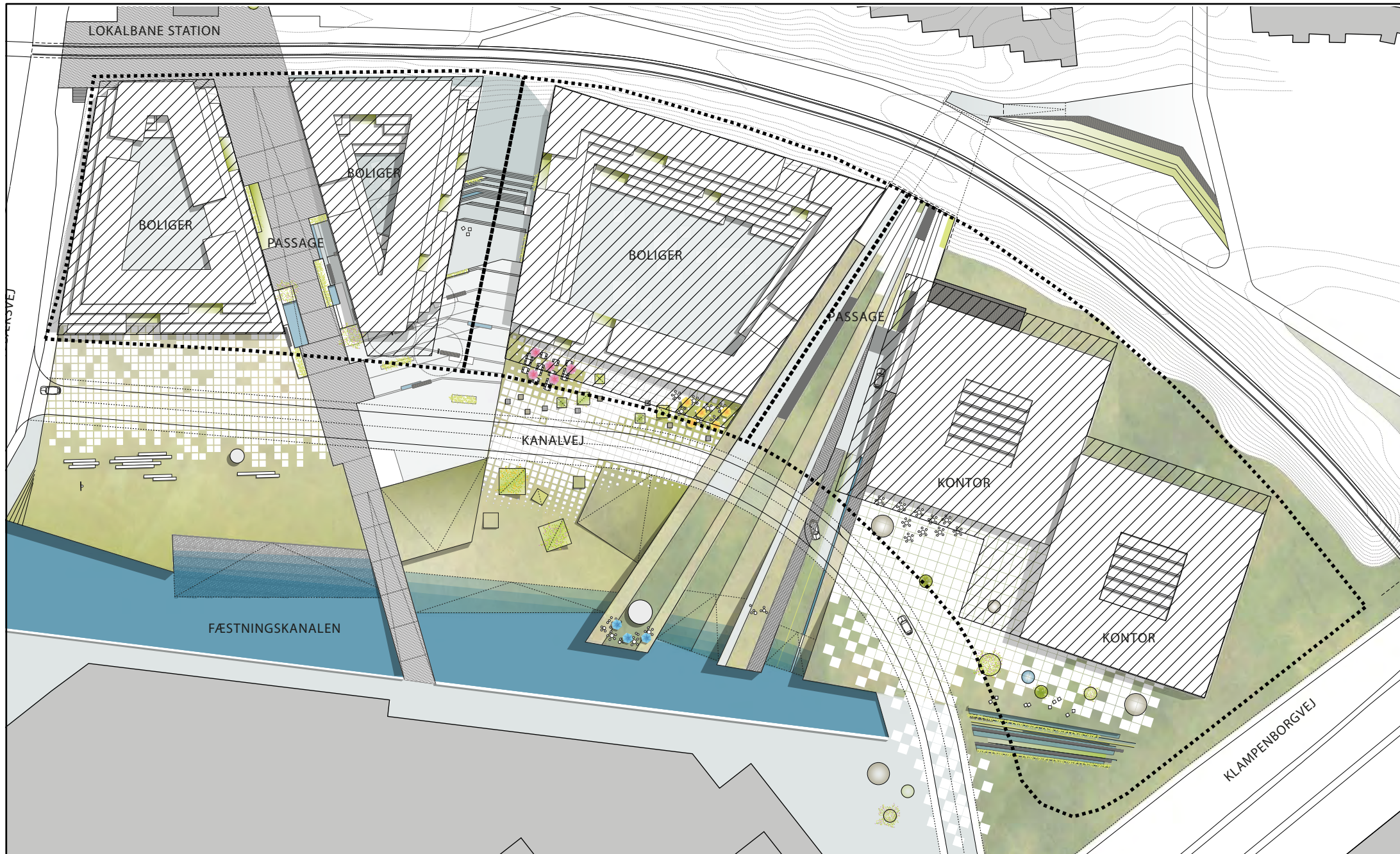


**OMRÅDETS ANVENDELSE**



- |                 |                    |                             |                            |
|-----------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Delområde       | P-kælder           | Gang- og cykelsti / passage | Fredet område              |
| Matrikelkort    | Rampe til P-kælder | Torve og byrum              | Fortidsminde - udstrækning |
| Lokalplangrænse | Overkørsel         | Eksisterende bebyggelse     |                            |

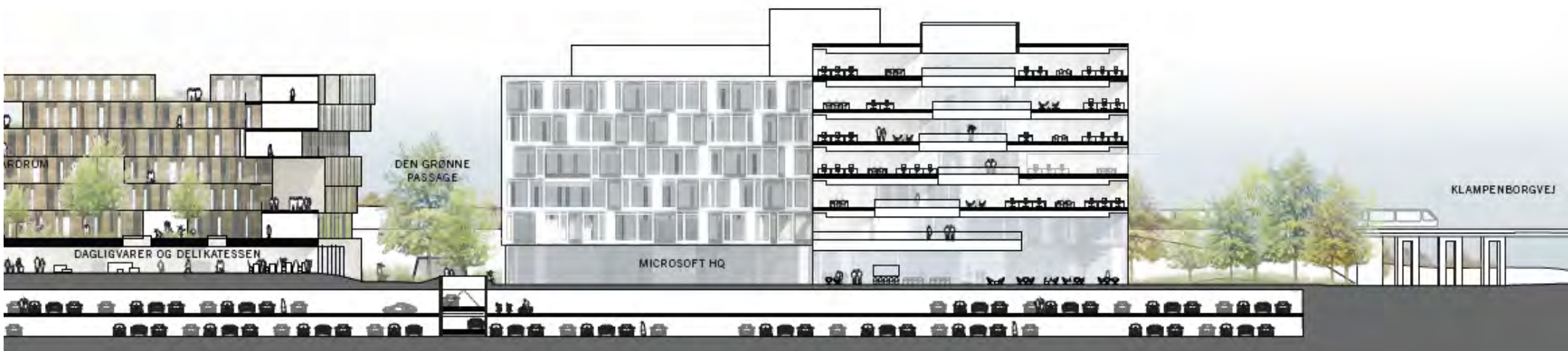
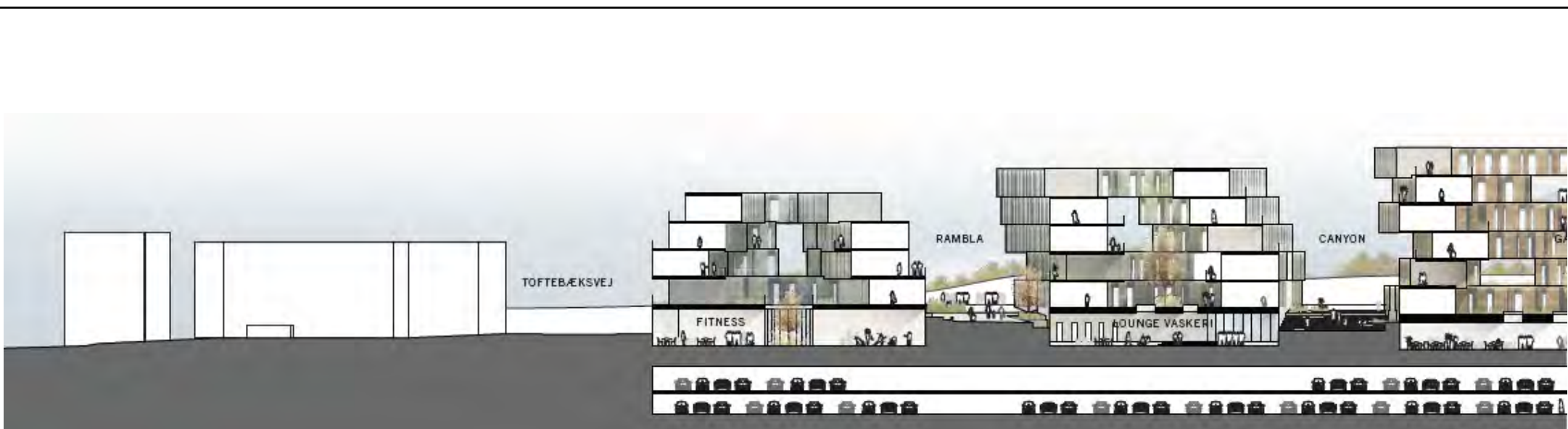
1:1.000 0 5 10 20 30 40 50 Meters

**LOKALPLAN  
235  
BILAG 2**



ILLUSTRATIONSPLAN

-  Delområde
-  Byggefelt



LÆNGDESNI

**Fra:** "Raadvad Beboerforening" <[raadvadbeboerforening@hotmail.com](mailto:raadvadbeboerforening@hotmail.com)>

**Dato:** 28. apr. 2013 09.50.53 CEST

**Til:** [ikm@ltk.dk](mailto:ikm@ltk.dk)

**Emne:** FW: Parkeringsforhold i Raadvad

Kære Liss,

Kunne du hjælpe os med at få et møde i stand med teknisk forvaltning om parkeringsforholdene i Raadvad?

God 1. maj og mange venlige hilsener

Jens

Raadvad beboerforening

From: [raadvadbeboerforening@hotmail.com](mailto:raadvadbeboerforening@hotmail.com)

To: [lyngby@ltk.dk](mailto:lyngby@ltk.dk); [teknisk@ltk.dk](mailto:teknisk@ltk.dk)

Subject: Parkeringsforhold i Raadvad

Date: Tue, 16 Apr 2013 08:03:42 +0200

Att. Lyngby-Taarbæk kommune, teknisk forvaltning

Raadvad beboerforening skal venligst anmode om et møde med teknisk forvaltning med henblik på at drøfte parkeringsforholdene i Raadvad, herunder hvordan kommunens parkeringskorps kan bistå med at håndhæve områdets parkeringsforbud og påbudsskilte om motorkørsel forbudt.

Baggrund: Byen har dagligt mange gæster, lige fra skovgæster til golfspillere, der alle gerne vil parkere på beboernes få parkeringspladser. Dette er naturligvis til gene for beboerne, og der er derfor i samarbejde med Nordsjællands politi, Naturstyrelsen og kommune blevet opsat et motorkørselsforbudsskilt ved indgangen til byen (ærindekørsel undtaget), hvorefter ikke-beboere fremover skal benytte den offentlige parkering ved Raadvad Kro. Vi er glade for denne nye regulering, men frygter, at det ikke vil blive respekteret, hvorfor vi gerne vil drøfte spørgsmålet om håndhævelsen med kommunen. Vi har allerede erfaring med flere udefrakommende bilister, der tager beboernes parkeringspladser, hvorved disse er tvungen til at finde anden parkering. Senest betød det, at to beboere mandagen den 15. april modtog bødeforlæg for at have holdt, hvor parkering var forbudt.

Vi vil derfor gerne drøfte, hvorledes man opnår den bedst mulige og effektive håndhævelse af parkerings- og indkørselsforbuddet samtidig med, at beboerne selv undgår bødeforlæg.

Med venlig hilsen

Raadvad beboerforening v. Jens Chr. Andersen  
Raadvad 10 st.tv  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf.nr. 25267675



## Notat af møde med nabo Dyrehavegårdsvej 2

Sagsnummer: 20110430116

Oprettet: 21-03-2013

Dokumentejer: Dorte Holm

Andet

<b>§6-notat</b>	Journalnøgle(r):	01.02.03 - P21 Kommuneplanlægning, Regler og principielle afgørelser
Emne:	Notat af møde med nabo Dyrehavegårdsvej 2	01.02.05 - P21 Lokalplanlægning, Regler og principielle afgørelser
Dato:	21-03-2013	02.00.00 - P21 Bygningsregulering i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Organisation:	Dyrehaven 1	
Navn:		
ID-nummer:	152116	
	Besked:	

Der er den 21.03.2013 afholdt møde med ejer af Dyrehavegårdsvej 2 Jonas Milan (JM) og dennes advokat Jens Christian Dreyer. Fra Center for Miljø og Plan deltog centerchef Sidsel Poulsen, Miljøogsagsbehandler Elin Andersen og byggesagsbehandlere Louise Buhelt og Dorte Holm (ref.)

Mødet var indkaldt på anmodning af JM, der ønsker at forelægge en række problemstillinger/udfordringer på ejendommen Ved Fortunen 33 som han er nabo til og oplever gener af. Hovedproblemstillingerne er for JM at

- han oplever lugtgener fra mødding. Han oplyser at containeroverdækningen i pressening er hullet. JM er uenig i at den udførte og godkendte containerløsning er i orden
- Der er 2 små stalde i skelzone bygget op ad hegnet mod Dyrehavegårdsvej 2 med afvanding ind mod naboen. JM oplever gene af at dyrene sparker på hegnet om natten. JM mener at de 2 stalde/bokse er ulovlige.
- JM mener at raftehegn mellem skovløberbolig og Dyrehaven skal udskiftes med et trådhegn, da det faste hegn tager hans udsigt til Dyrehaven

Dertil nævner JM at også hegnet mellem hans ejendom og parkeringspladsen og ponycenteret er meget dårligt og hullet. JM angiver at p-pladsen delvist anvendes som losseplads op mod hans ejendom, at der er parkeret campingvogne, og at der er halmoplæg, samt at der er støjgener fra brug af bobkat, som JM oplyser kører på uhensigtsmæssige tidspunkter

JM ønsker p-pladsen inddraget til brug for hestene så de får mere plads. JM giver udtryk for at han ikke ønsker Fortunstalden lukket, men ønsker sine problemer løst. JM's egen prioritering er at de små stalde op ad hans ejendom kommer væk, at raftehegnet mellem skovløberbolig og dyrehaven skal væk af hensyn til hans udsigt, samt at lugten af lort ophører.

Det blev af kommunen foreslået, at kommunen inviterer til et fælles møde på stedet med deltagelse af nabo Jonas Milan, Forpagter, ejer Naturstyrelsen og kommunen for videre drøftelse.

JM oplever at forløbet og løsningen tager meget lang tid. Det er besvaret at Naturstyrelsen er bedt gæntænkte projektet i forhold til den bevaringsværdige bygning og at der er en mængde hensyn, der

skal indtænkes i løsningen.



**Status marts 2013 på sag om Fortunens Ponycenter - Til borgmester**

Sagsnummer: 20110430116

Oprettet: 06-03-2013

Dokumentejer: Dorte Holm

Andet

<b>Notat</b>		Journalnøgle(r):	01.02.03 - P21 Kommuneplanlægning, Regler og principielle afgørelser 01.02.05 - P21 Lokalplanlægning, Regler og principielle afgørelser 02.00.00 - P21 Bygningsregulering i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Emne:	Status marts 2013 på sag om Fortunens Ponycenter - Til borgmester		
Dato:	21-03-2013		
Organisation:	Dyrehaven 1		
Navn:			
ID-nummer:	152116	Besked:	

Fortunens Ponycenter - Redegørelse for sagsstatus.

*Sagsbehandlingsstatus*

Der er ikke i sagsforløbet modtaget en konkret byggeansøgning, men alene principielle skitseforslag, der ikke kan danne grundlag for en egentlig byggesagsbehandling. Skitseforslagene har medvirket til at kvalificere af en forhåndsdialog/afklaringsproces, som er meget relevant i en kompleks sag som denne. Det senest fremsendte har været et forslag med helt nye bygningsanlæg og nedrivning af rejsestalden, og et alternativt forslag, hvor rejsestalden bibeholdes og indrettes som løsdriftsareal.

Der er i den pågående forhåndsdialog med ejer, Naturstyrelsen, senest afholdt møde vedr. udviklingen af Fortunens Ponycenter i december 2012. Mødet tog udgangspunkt i de seneste skitser samt afholdt besigtigelse. På mødet drøftedes en række af de udfordringer, som er forbundet med en modernisering af ponycenteret, se endvidere uddybning herunder i afsnittet "sagens indhold". Tingene skal ses i en helhed, og der skal findes løsninger, der er holdbare i forhold til de adskillige hensyn og lovkomplekser, der er i spil. Referat af mødet er vedlagt.

Det aftales, at Naturstyrelsen tænker nyt og udarbejder et revideret skitseprojekt, hvor den eksisterende staldbygning indgår i løsningen på anden måde, end som løsdriftsareal, da den anvendelse kræver nye, store åbninger i langfacaden. Et revideret skitseprojekt skal medvirke til at afklare om rejsestalden kan:

- bevares, således at bevaringsværdierne bibeholdes
- bringes til at opfylde hestelovens krav
- samtidig indgå på meningsfuld måde i det samlede ponycenter.

Endvidere skal de øvrige udfordringer besvares, herunder de miljømæssige.

Der pågår således en dialog med Naturstyrelsen, og der er modtaget skitseforslag til, hvordan ejer helt overordnet ønsker at placere funktionerne og en angivelse af volumenstørrelser, samt ønske om inddragelse af eksisterende p- plads til udvidelse af centrets løsdriфт-foldareal.



Der er den 21.03.2013 afholdt møde med nabo, Dyrehavegårdsvej 2, Jonas Milan og dennes advokat. Ved mødet forelagde nabo en række problemstillinger ved Fortunens ponyudlejning, som naboen føler sig generet af. Kommunen er sindet at arbejde hen imod en løsning af forholdene på stedet. Det aftaltes, at kommunen inviterer til et fællesmøde med nabo, forpagter, ejer Naturstyrelsen og kommunen på stedet i april 2013, for videre drøftelse.

#### *Forudgående historik*

Ejer, Naturstyrelsen rettede i april 2011 henvendelse til kommunen idet man var i gang med at se på en forbedring af forholdene for overholdelse af hesteloven. I den forbindelse ønskede styrelsen en dialog med kommunen om de mange forskellige hensyn, der er at tage inden et sådant projekt kan realiseres. Vedhæftet var en skitse, der viste bl.a den eksisterende staldbygning bevaret, suppleret med nybyggeri placeret ved vej udformet som adskilte bygninger.

Herefter modtog kommunen skitseforslag fra maj 2011 der indebar nedrivning af rejsestalden og etablering helt nye bygningsanlæg i træ, udformet som randbebyggelse mod vej i op til to etager med facadehøjder på 6-8 m. Forslaget var i modstrid med kommuneplanens rammebestemmelser om maks. 1 etage.

På baggrund af den principielle anmodning om nedrivning af den bevaringsværdige bygning blev nedrivningen offentliggjort i juni 2011. Der indkom en række indsigelser.

Samtidig forelagdes forslaget Byplanudvalget og Teknisk Udvalg i juni 2011. Udvalgene tilkendegav ønske om fortsatte hesteaktiviteter på stedet og udbad sig alternative projektforslag, herunder forslag med bevaring af eksisterende bygninger, før endelig stillingtagen.

Naturstyrelsen afholdt i november 2011 et informationsmøde for borger og foreninger og indsendte i december 2011 to alternative skitseforslag, hvor konklusionerne fra borgermødet var søgt indarbejdet. Et forslag indebar en nedrivning af rejsestalden og det andet forslag indebar en ombygning af den eksisterende stald. I forslaget var rejsestalden bevaret som en skal, indrettet til løsdriftstald med nye brede åbninger i langfacaden. Fælles for forslagene var, at nybyggeri var placeret som lav randbebyggelse i en etage mod nabo med tage med ensidig hældning med tegl og facader i sortmalet træ.

De to reviderede skitseforslag forelagdes Byplanudvalget og Teknisk udvalg i februar 2012. Teknisk udvalg fandt, at der skulle arbejdes videre med det forslag, der indebar et helt nyt anlæg. Byplanudvalget besluttede, at der skulle arbejdes videre med det skitseforslag, der indebar bevaring og genanvendelse af den eksisterende staldbygning.

I forlængelse af Byplanudvalgets beslutning varslede bygningsmyndigheden i februar 2012 nedrivningsforbud jf. planlovens § 14.

Som følge af det varslede nedrivningsforbud anmodede Naturstyrelsen i marts 2012 kommunen om at overtage ejendommen mod erstatning (planlovens § 49). Anmodningen skete med henvisning til, at der vil være et væsentligt misforhold mellem ejendommens anvendelsespotentiale og afkastningsgrad i forhold til anvendelsespotentiale og afkastningsgrad for ejendomme med lignende benyttelse og beliggenhed, der ikke er omfattet af nedrivningsforbudet.

Anmodningen om overtagelse mod erstatning samt naboklage over staldbygninger i skel forelagdes Byplanudvalget i maj 2012. Sagen udsattes idet udvalget ønskede, at der afholdtes møde med ejer om helheden i området.

I september 2012 afholdt Teknisk Forvaltning møde med Naturstyrelsen og forpagteren for ponycenteret og foretog en besigtigelse af rejsestaldbygningen og de nærliggende udearealer. Teknisk Forvaltning foretog en vurdering af bygningens overordnede tilstand og muligheden for at bringe bygningen i overensstemmelse med hestelovens krav. I forlængelse af besigtigelsen afholdtes møde med Naturstyrelsen i december 2012 (som beskrevet øverst).

Sagen har senest været forelagt Byplanudvalget i januar 2013 som en orienteringssag.

#### *Sagens indhold*

Som udgangspunkt er eksisterende lovlige forhold lovlige, men når der sker ændringer, f.eks. ændringer, der foretages for at opfylde kravene i lov om hold af heste (fra 2008), træder forpligtelsen til at opfylde gældende lovgivning i kraft.

Ejendommen er beliggende i byzone, på kanten af et parcelhuskvarter, og der har været klager fra nabo, f.eks. over lugtgener fra mødding. Nyetablering og ændringer i eksisterende lovlige husdyrbrug beliggende i byzone er som udgangspunkt ikke tilladt. Kommunen har dog kompetencen til at meddele dispensation til hestehold (§§ 6, 8, 9 i husdyrbrugsloven).

Desuden er ejendommen omfattet af fredskov og skovbyggelinje (Naturbeskyttelseslovens § 17).

Rejsestalden er vurderet med en bevaringsværdi på 4 og er jf. kommuneplanen derved udpeget som bevaringsværdi. Kulturarvsstyrelsen har dog ikke ønsket at frede bygningen.

Den fortsatte eksistens af hestedrift på ejendommen Ved Fortunen 33 er således knyttet til en afklaring/løsning af en række forhold ud over de bygnings- og bevaringsmæssige aspekter, f.eks. nedsvivning af forureningsstoffer (urin mv.) til grundvand, lugt, støv, støj, fluer, mange heste på et forholdsvist lille areal. Det kræver forventeligt dispensationer fra miljølovgivningen.

Der er fra forskellige interessenter, f.eks. Grundejerforeningen Fortunen, forældre til hestepiger, Danmarks Naturfredningsforening, bygningskulturforeningen mv. stor opmærksomhed om, at Fortunen og miljøet omkring ponycenteret er værdifuldt og bør bevares.

Det overordnede ønske om at bevare Fortunens særlige miljø vil for nogle måske være begrænset til alene at være et spørgsmål om, hvorvidt der er hesteaktiviteter.

Efter forvaltningens vurdering er miljøet og stedets særlige karakter/sjæl et resultat af et fint og sårbart samspil mellem indhold og rammer:

De forskellige typer af aktiviteter, der i dag er på stedet: trækponyer, turhesteudlejning, teambuildingarrangementer, polterabendture, rideskole, rideklub og ridelejre i skoleferier, giver stedet liv og attraktionsværdi gennem dagen, ugen og året.

Men stedets særlige karakter og tiltrækningskraft som familieudflugtssted m.m. er ikke alene knyttet til aktiviteterne (der i sig selv ikke er unikke og kunne foregå i ethvert ridecenter), men også i høj grad til *stedets* oplevelsesmæssige og visuelle værdier. Bygningernes placering omkring Fortunporten til Dyrehaven udgør et trefløjet anlæg, hvor bygningsvoluminernes samspil og deres indbyrdes placering i forhold til hinanden skaber et intimt rum mellem bygningerne. Foruden bygningernes placering og størrelse består stedets harmoniske visuelle værdi og helhedsvirkning bl.a. i at bygningerne har fælles karakter: i etagehøjde, tagfladernes vinkling, den overordnet materialekarakter, det røde farveudtryk, stil og detaljering. Dertil kommer placeringen på kanten af Dyrehaven og den omgivende skovbevoksning. Det hele er, sammen med stedets fortællerværdi og patina, med til at give stedet dets særlige "sjæl" og atmosfære. Det er altså kombinationen af aktiviteterne og stedets kvaliteter, der gør, at Fortunen er noget unikt.

Sagen er således kompleks og handler ikke alene om forbedring af hestevelfærden og, hvorvidt reglerne i Lov om hold af heste (hesteloven) kan opfyldes med eller uden den eksisterende rejsestald, men altså også om en række miljømæssige og bygningsbevaringsmæssige forhold.

#### *Videre sagsforløb*

Det er i den igangværende proces ejer, der har initiativretten i forhold til at fremkomme med forslag til, hvordan arealerne indrettes, også i forhold til, hvornår ejer vælger at indsende en ansøgning. Bygningsmyndigheden kan for så vidt angår projektudviklingen af ponycenteret ikke stille tidsfrister for indsendelse af en ansøgning eller for ejers afklaring af finansieringsmuligheder, sådan som det er foreslået af grundejerforeningen.

Hensynet til hestens velfærd er som udgangspunkt varetaget i anden lovgivning og ligger ikke i kommunens regi. I forhold til hestelovens bestemmelser er det Fødevarestyrelsen, der administrer loven. Også i den sammenhæng er det ejeren, der vælger om der skal træffes foranstaltninger for opfyldelse af lovens bestemmelser, inden de træder i kraft i 2016.

Det er af Naturstyrelsen oplyst, at der skal søges penge til at gå videre med projektet.

Kommunens kan på det foreliggende projektstade hovedsageligt bidrage med afklaring af lovgivningen på det tekniske område, herunder afklaring af dispensationsbehovet. Først når der er modtaget en ansøgning, kan en sådan bygge- og miljö-sags behandles.

### *Muligheder*

I forbindelse med Naturstyrelsens anmodning om kommunes overtagelse ejendommen mod erstatning, har Teknisk Forvaltning foretaget en besigtigelse, som havde til formål at afklare, hvilke bygningsmæssige tiltag, der knytter sig til en fortsat brug af rejsestalden.

Der har ikke været foretaget en egentlig byggeteknisk gennemgang af bygningen, men alene en overordnet besigtigelse. Det er Teknisk Forvaltnings vurdering, at tagbelægningen i skiffer er udtjent og bør skiftes. Den eksisterende tagkonstruktion bør dog kunne oprettes og forsynes med nye lægter. Facader står afskallede og bør kalkes. Det er af forpagter vurderet, at gulvbelægningen også bør skiftes. Den nuværende boksindretning vil forventeligt skulle ændres. Afhængig af løsningsmodel kan der være behov for ændret indretning af tagetage og fjernelse af knopskydningsbyggeri langs østfacade og evt. udskiftning af vinduer for opnåelse af lidt større glasareal, men det må undersøges nærmere.

Det var ved besigtigelsen tydeligt, at der på ejendommen er et større, længerevarende vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Hertil var Naturstyrelsens udmelding, at man igennem længere tid ikke har villet bruge penge på vedligehold eller renovering, f.eks. skiftning af den udtjente tagbelægning, da ejer ikke mener, at bygningen er værd at bevare.

Naturstyrelsens forslag til indretning af rejsestalden til løsdriftsstald blev udfordret i forhold til andre mulige anvendelser og indretninger af den eksisterende rejsestald. Den foreslåede indretning til løsdriftsstald medfører store facadeændringer, som forringer bevaringsværdierne. Fordele og ulemper ved forskellige brugssituationer: hestebokse, ladeformål, rideklub og ridelejrformål, evt. i kombination, blev kort diskuteret.

Et aspekt er at den eksisterende bygning udgør et stort volumen. Bygningens størrelse alene gør, at den kan rumme en del af de funktioner, der ønskes indeholdt i det nye ponycenter.

Det har ved ejers vurdering af, om bygningen kunne bringes i overensstemmelse med hestelovens krav til staldindretning, været vægtet, at det ville kræve meget mere vinduesareal i form af udvidelse af eksisterende vinduer/nye vinduer, at leve op til dagslyskravet til stalde i hesteloven. Det er af Teknisk Forvaltning på det foreliggende grundlag fundet, at dagslyskravet er meget tæt på at kunne opfyldes (der mangler ca. 12 cm<sup>2</sup> pr. vindue) såfremt man fjerner en række påbygninger, der over tid er kommet til langs østfacaden, og som dækker for vinduerne, således at der bliver mulighed for dagslys fra begge sider via de eksisterende vindueshuller.

Såfremt den eksisterende bygnings volumen blev udnyttet fuldt (i dag henligger en stor del af tagetagen uudnyttet) vil det forventeligt medføre et mindre behov for opførelse af nybygninger og følgelig mere plads på terræn for hestene.

Det kan diskuteres, hvilke funktioner der vil kunne placeres på 1. sal af stalden, såfremt der er dyr i stueetagen (risiko for lugtgener). Dog er det af forpagteren oplyst, at det for f.eks. ridelejrdeletagere er en del af attraktionen at være så tæt på hestene som muligt og ikke ønskeligt at soverum placeres væk fra hestene. Det er sandsynligt at ridelejr-funktioner, dele af administrationen og rideklubbens arealbehov fortsat vil kunne placeres i 1. sals niveau, sådan som det er tilfældet i dag. Der vil være behov for etablering af en ekstra flugtvej (trappe) ved en nyindretning til personophold.



## Projektet

		Dato: 11-04-2013
Ansøger:	*	Lyngby-Taarbæk Kommune
Projektets titel:	*	By- og pendlercykelsystem - Lyngby-Taarbæk Kommune
Projektets hovedformål:	*	Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at fremme brug af cyklen i samspil med offentlig transport som cykelpendling til arbejde og uddannelsesinstitutioner samt til rekreativ cykling og cykelturisme. Cykelsystemet kan være med til at gøre den offentlige transport mere konkurrencedygtig i forhold til transport i bil. Systemet er tiltænkt turister, borgere og rejsende med kollektiv trafik i kommunen. Målsætning for kommunen er endvidere at etablere og forstærke cykelsamarbejdet mellem kommunen, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i kommune. Kommunen forventer, at et større by- og pendlercykelsystem løbende kan sikres ved at udvide systemet til private virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der f.eks. kan købe bcykelstativer til at stå på deres egne arealer.
Overordnet beskrivelse af projektet: (Uddybes i bilag 1)	*	Københavns og Frederiksberg Kommune har i samarbejde med DSB foretaget EU-udbud af et nyt by- og pendlercykelsystem, hvor Gobike blev vindere. På baggrund af udbuddet indføres der i sommeren 2013 by- og pendlercykler i Frederiksberg og Københavns Kommune. Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, at aftalen om By- og pendlercykelsystemet udvides til også at dække Lyngby-Taarbæk Kommune. By- og pendlercykelsystemet er tænkt som et ekstra ben i den kollektive trafik og kan på sigt udstrækkes til hele landet og navnlig tilbyde de togrejsende en mulighed for at leje en cykel i forlængelse af deres rejse. Det vurderes, at der er et stort potentiale i Lyngby-Taarbæk Kommune til implementering af et by- og pendlercykelsystem i forbindelse med dels cykelpendling til og fra arbejde og uddannelsesinstitutioner i forlængelse af bus og togrejser, og dels til rekreativ cykling og

	<p>cykelturisme. Lyngby Station er den største station udenfor de centrale stationer i Hovedstaden, og det skønnes, at der er op mod 35.000 passagerer, der pendler dagligt. Der er et blomstrende erhvervs- og handelsliv i kommunen og også et af Europas førende tekniske universiteter, DTU samt handelsskolen og erhvervsakademiet K-nord. Kommunen har endvidere attraktive natur, kultur- og fritidstilbud som Mølleådalene med Furesø, Lyngby Sø og Bagsværd Sø. Desuden findes moseområder som Lyngby Åmose, Tordals Mose og Kollelev Mose med et interessant plante- og dyreliv. Ligeledes præges kommunen af Ermelundskilen, Dyrehaven med Eremitagesletten og af Øresundskysten, hvor især Springforbi Strandpark har stor rekreativ og landskabelig værdi. Disse steder er inden for en afstand af 5 km fra enten Lyngby Station eller Klampenborg Station. I Lyngby-Taarbæk Kommune indeholder forslaget 40 by- og pendlercykler fordelt på 3 trafikale knudepunkter i Kommunen Lyngby Station, Klampenborg Station og DTU.</p>
<p>Forventede resultater og effekter: (Uddybes i bilag 2)</p>	<p>* By- og pendlercykerne placeres, så de er let tilgængelige, og hvor det vurderes, at der er størst potentiale for, at de benyttes. Cyklerne placeres dels ved Lyngby Station, som er et trafikalt knudepunkt. Det kan oplyses, at Lyngby Station ifølge oplysninger fra seneste østtælling fra 2008 benyttes af knap 25.000 af og påstigninger på S-togsstationen. Dertil kommer de ca. 20.000 passagerer, der anvender busstoppestederne til af- og påstigning samt busskift mellem de 23 buslinier, der betjener stationen, samt personer der kommer til området i bil og anvender p-pladserne i området. Lyngby Station er således den største station udenfor de centrale stationer i hovedstaden, og det skønnes, at der er op mod 35.000 passagerer, der pendler dagligt. Cyklerne placeres dels ved DTU, hvor der er mange studerende og vidensvirksomheder m.m, og dels ved Klampenborg Station som er udgangspunktet for mange rekreative ture i naturen. Cykelsystemet kan være med til at gøre den offentlige transport mere konkurrencedygtig i forhold til transport i bil. Systemet er tiltænkt turister, borgere og rejsende med kollektiv trafik i kommunen. Der er ikke foretaget en konkret vurdering af potentialet i Lyngby-Taarbæk Kommune ved at indføre 40 bycykler, men erfaringer fra andre internationale</p>

		løsninger viser, at der er flere fordele ved by- og pendlercyklersystemet i reaktion til andre transportmidler på de korte distancer. På landsplan er det 20% af passagererne, der cykler fra hjemmet til stationen, mens kun 5% cykler videre til målet (arbejdsplads- og studieplads) . Dermed er det et stort potentiale i at få flere til også at cykle fra stationen og tilbage igen. Da projektet indeholder lanceringskampagne er det Lyngby-Taarbæk Kommunes mål, at der skal være 600 udlejninger de første 6 måneder.
Km ny cykelsti/cykelbane:	*	0 Km
Projektets startdato, forudsat at evt. tilsagn er trådt i kraft:	*	ultimo2013
Projektets slutdato:	*	2017

**Opgørelse af forventede effekter (udfyldes for de effekter hvor det er relevant, uddybes i bilag 2) jf. tabellen i ansøgningsvejledningens afsnit 6**

Effekt	Forventning	Valgt evalueringsmetode
Øgning af cykeltrafik:	Udlejning af cyklerne 600 gange de første 6 mdr.	Analyse af adfærdsmønstre samt statistik for udlejning af cyklerne
Mindskning af biltrafik:	Begrænset	Interviewa med brugerne om tidligere transportform
Effekt på tryghed:	-	
Reduktion af uheld:	-	
Effekt på fremkommelighed:	-	
Øvrige effekter:		
Etablere og forstærke cykelsamarbejdet mellem kommunen, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i kommunen	Udvidelse af by- og pendlersystemet til også at omfatte uddannelsesinstitutioner og private erhvervsvirksomheder	Optælling af by- og pendler cykler samt beskrivelse af cykelsamarbejdet

**Ansøger**

Ansøger (kommune, organisation mv.):	*	Lyngby-Taarbæk Kommune
Adresse:	*	Lyngby Torv 17
Postnr:	*	2800
By:	*	Kgs. Lyngby
E-mail:	*	jyt@ltk.dk
Telefonnr.:	*	45973584
Ansøger type:	*	Kommune

Projektet søges i fællesskab med: | |

**Projektets budget eks. moms (udfyldes i bilag 3), jf. ansøgningsvejledningens afsnit 6**

Postering	Projektgennemførelse	Projektervaluering	
Ansøgers egne lønudgifter	110000 Kr	30000 Kr	
Evt. overhead	22000 Kr	6000 Kr	
Ekstern leverance	3897000 Kr	110000 Kr	
Øvrige omkostninger	0 Kr	20000 Kr	<b>Samlet budget</b>
<b>Samlet</b>	<b>4029000 Kr</b>	<b>166000 Kr</b>	<b>4195000 kr</b>

**Moms**

Ikke-refunderbar moms i budgettet, hvis højere end 0 0 Kr  
(Dokumenteres i bilag 3, 4 eller 5):

**Tilskudsandel der søges**

Ansøgt tilskudsandel:	*	40 %
Eventuelle bemærkninger til ansøgt tilskudsandel:		
Er der søgt/opnået tilskud til delprojekter der kan have relation til projektet, fra anden tilskudsordning under Transportministeriet?:	*	Nej
Hvis ja, hvilket beløb:		0 Kr
Hvis ja, hvilken pulje:		

**Supplerende bemærkninger**

Supplerende bemærkninger, f.eks. evt. kontaktperson:	Kontaktperson Jytte Olander
--	-----------------------------

**Bilagene må samlet maksimalt fylde 20 MB og samlet udskrevet maksimalt fylde 25 A4 sider**

Bilag 1 (Nærmere beskrivelse af projektets indhold)	*	
Bilag 2 (Redegørelse for forventede effekter og evalueringsplan)	*	
Bilag 3 (Specifikation af projektets samlede budget opdelt på delposter)	*	
Bilag 4 (Andet)		
Bilag 5 (Andet)		

## Bilag 1 By- og pendlercykelsystem Beskrivelse af projektets indhold

---

### Baggrund

Københavns og Frederiksberg Kommune har i samarbejde med DSB foretaget EU-udbud af et nyt by- og pendlercykelsystem, hvor Gobike blev vindere. På baggrund af udbuddet indføres der i sommeren 2013 1.260 by- og pendlercykler i Frederiksberg og Københavns Kommune.

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, at aftalen om By- og pendlercykelsystemet udvides til også at dække Lyngby-Taarbæk Kommune.

By- og pendlercykelsystemet er tænkt som et ekstra ben i den kollektive trafik og kan på sigt udstrækkes til hele landet og navnlig tilbyde de togrejsende en mulighed for at leje en cykel i forlængelse af deres rejse.

Cykelsystemet kan være med til at gøre den offentlige transport mere konkurrencedygtig i forhold til transport i bil. Systemet er tiltænkt turister, borgere og rejsende med kollektiv trafik i kommunen.

Det vurderes, at der er et stort potentiale i Lyngby-Taarbæk Kommune til implementering af et by- og pendlercykelsystem i forbindelse med dels cykelpendling til og fra arbejde og uddannelsesinstitutioner i forlængelse af bus og togrejser, og dels til rekreativ cykling og cykelturisme.

Lyngby Station er den største station udenfor de centrale stationer i Hovedstaden, og det skønnes, at der er op mod 35.000 passagerer, der pendler dagligt.

Der er et blomstrende erhvervs- og handelsliv i kommunen og også et af Europas førende tekniske universiteter, DTU samt handelsskolen og erhvervsakademiet K-nord.

Kommunen har endvidere attraktive natur, kultur- og fritidstilbud som Mølleådalene med Furesø, Lyngby Sø og Bagsværd Sø. Desuden findes moseområder som Lyngby Åmose, Tordals Mose og Kollelev Mose med et interessant plante- og dyreliv. Ligeledes præges kommunen af Ermelundskilen, Dyrehaven med Eremitagesletten og af Øresundskysten, hvor især Springforbi Strandpark har stor rekreativ og landskabelig værdi.

Disse steder er inden for en afstand af 5 km fra enten Lyngby Station eller Klampenborg Station.

I Lyngby-Taarbæk Kommune indeholder forslaget 40 by- og pendlercykler fordelt på 3 trafikale knudepunkter i Kommunen Lyngby Station, Klampenborg Station og DTU.

Kommunen forventer, at udbredelse af by- og pendlercykelsystemet løbende kan sikres ved at udvide systemet til private virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der f.eks. kan købe bycykelstativer til at stå på deres egne arealer. Disse cykler vil være tilgængelige for alle, og dermed udvides det samlede system uden ekstra omkostninger.



### **Aktører og samarbejdsmodel**

Omdrejningspunktet for samspillet er rammeaftalen mellem Cykel DK og Gobike samt samarbejdsaftalerne mellem Cykel DK, DSB og Kommunerne.

Cykel Dk varetager samarbejdet mellem vinderen af udbuddet, Gobike og interesserede kommuner.

### **By- og Pendlercykelsystemet**

By- og pendlercykelsystemet baseres på udstyr i form af cykel med tablet-pc, cykellader (dockingstationer) og understøttes af en række serviceelementer som booking, betaling, kundeservice, rengøring, vedligeholdelse, fejlmelding mv.

Der er 2 typer cykler, en manuel og en hybrid variant (el-cykel) begge med en forventet levetid på 10 år. På el-cyklen aktiveres el-motoren ad hoc, når behovet opstår ved et tryk på tablet-pc'en. Alle cykler kan opgraderes til el-cykler.

Cyklerne er udstyret med tablet-pc, der konstant er på Internettet og endvidere er udstyret med GPS. På den måde kan brugerne løbende få relevant information og oplevelser. Det vil være muligt at reservere en cykel på forhånd, og der kan betales med enten sms, kreditkort eller med abonnements-kode. Prisen for brug af cyklen fastlægges af Cykel DK i samarbejde med kommunen. Kommunen har ønske om, at prisstrukturen er ensartet på tværs af kommunegrænser.

Når cyklen ikke anvendes af brugeren, parkeres den i en cykellader, som både fungerer som batterioplader og "stativ". Det er ikke muligt at parkere andre former for cykler i dem. Alle cykelladere er, ligesom cyklerne, konstant tilsluttet Internettet og kan levere informationer om, hvor der er ledige cykler og ledige cykelladere. Gobike's system indeholder endvidere et incitamentsprogram, der aktivt vil opfordre brugere til at returnere cykler på lokationer, hvor det for ordningen er mest hensigtsmæssigt.

Se nærmere beskrivelse af By- og pendlercykelsystemet ved følgende link:

<http://www.silverflip.net/view/b82e488da42f9bc00fe8130069de245c/gb#1>  
[www.gobike.dk](http://www.gobike.dk)

### **Formål**

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at fremme brug af cyklen i samspil med offentlig transport som cykelpendling til arbejde og uddannelsesinstitutioner samt til rekreativ cykling og cykelturisme. Cykelsystemet kan være med til at gøre den offentlige transport mere konkurrencedygtig i forhold til transport i bil. Systemet er tiltænkt turister, borgere og rejsende med kollektiv trafik i kommunen.

Konkret ventes resultatet af projektet at være en lille reduktion i antallet af bilpendlere, og en tilsvarende reduktion af energiforbruget til transport og af CO<sub>2</sub>-emission samt forbedring af luftkvaliteten og en forøgelse af befolkningens sundhed

Målsætning for kommunen er endvidere at etablere og forstærke cykelsamarbejdet mellem kommunen, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i kommune. Kommunen forventer, at et større by- og pendlercykelsystem løbende kan sikres ved at udvide systemet til private virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der f.eks. kan købe bycykelstativer til at stå på deres egne arealer.

En nærmere vurdering og kvantificering af formålet er beskrevet under forventede effekter i bilag 2.

### **Beskrivelse af projektets aktiviteter**

By- og pendlercykelsystemet i Lyngby-Taarbæk Kommune vil i første omgang bestå af 40 hybrid cykler (el-cykel) med tablets samt 60 cykelladere (1,5 pr cykel), som gør det muligt

for borgerne eller besøgende i kommunen at leje en cykel for en kortere eller længere periode.

Kommunen indgår en samarbejdsaftale med CykelDK om rettigheden til at bruge cykelsystemet. Samarbejdsaftalen strækker sig over 8 år.

Operatøren Gobike's ydelse er levering, etablering og vedligeholdelse af cykelsystemet samt hotline og kundeservice. Gobike er ansvarlig for, at cyklerne bliver vedligeholdt. Cyklerne overvåges via Falck (som er en del af konsortiet), der sikrer at servicemedarbejdere rykker ud, hvis der registreres fejl. Gobike er endvidere ansvarlig for udbedring af hærværk på cyklerne.

### **Kommunens involvering**

Kommunen kan vælge at høj eller lav involveringsgrad i projektet. Operatøren kan tilbyde at stå for redistribution af cyklerne, fjernelse af graffiti og renholdelse. Lyngby-Taarbæk ønsker en høj involvering i projektet og undersøger muligheden for selv at stå for redistribution af cyklerne, fjernelse af graffiti og renholdelse eventuelt i form af seniorjob.

Det forventes, at der skal foretages en fast redistribuering 1 til 2 gange om dagen, således, at cyklerne om morgenen står, hvor brugeren ønsker det. Systemet er udviklet, så der kan indføres adfærdsregulerende gebyrer f.eks. ved aflevering uden for cykellader. Gebyrstørrelsen fastsættes af Cykel DK i samarbejde med kommunen, og beløbet tilfalder det udførende team for redistribuering. Tilsvarende kan systemet også håndtere en evt. belønning til kunderne f.eks. ved aflevering på et sted, der mangler cykler.

I forbindelse med redistribution mellem lokationer renholdes disse ligeledes. Området vil således holdes ryddeligt – og konstateres der graffiti eller anden hærværk, vil dette blive udbedret.

### **Placering af cyklerne**

Ca. halvdelen af cyklerne og cykelladerne placeres ved Lyngby Station, da den er det største trafikknudepunkt i kommunen. Cyklerne placeres enten i fremtidig cykelparkeringskælder ved Lyngby Station (andet projekt som Lyngby-Taarbæk Kommune ansøger Cykelpuljen om) eller på arealer mod Jernbaneplassen. Den fremtidige cykelparkeringskælder vil også kunne rumme en udvidelse til et større by- og pendlercykelsystem ved at udvide systemet til private virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Cyklerne vil i begge tilfælde blive placeret, så de er let tilgængelige for pendlere med skift fra S-tog eller busser.

Ca. en fjerdedel af cyklerne og cykelladerne placeres ved Klampenborg Station, da den er udgangspunkt for mange af kommunens attraktive natur, kultur- og fritidstilbud.

Den sidste fjerdedel af cyklerne og cykelladerne forslås placeret på DTU som introduktion af systemet til uddannelsesinstitutionen.

Den foreslåede placering er vist i bilag 5.

### **Lanceringskampagne med lokal involvering**

For at by- og pendlercyklen kan blive et seriøst alternativ til andre tilbud om transport til og fra arbejde, studie eller rekreative formål, er det nødvendigt, at kommunens borgere og andre besøgende kender til by- og pendlercyklerne. Derfor afsættes der midler til at gennemføre oplysningskampagner.

En væsentlig del af kampagneindsatsen fokuserer på lokal forankring og involvering.

I Lyngby er der mange erhvers- og handelsvirksomheder samt uddannelsesinstitutioner. Det vurderes derfor, at der er stort potentiale for at private ønsker selv at deltage i ordningen.

### **Tidsplan**

Det samlede projekt, fra tilsagn fra *cykelpuljen* til færdiggørelse af de anlægstekniske arbejder samt evaluering, vil tage ca. 4 år

Politisk behandling	2013
Underskrivning af kontrakt	2013
Projektering	2014
Anlægsperiode (afhænger af placering ved Lyngby Station)	2014/2015
Kampagne	2014/2015
Evaluering	2016/2017

Som udgangspunkt forventes, at projektet kan igangsættes ultimo 2013. Det forventes, at projektet er afsluttet og evalueret senest 2017 og senest 2 år efter, at projektet er implementeret. Tidspunkt for tilsagn fra *cykelpuljen* i forhold til de kommunale beslutninger om frigivelse af anlægsmidler kan påvirke disse tidspunkter.

**Bilag 2**  
**By- og pendlercykelsystem**  
**Forventede effekter og evalueringsplan**

---

**Forventede effekter og evalueringsplan**

By- og Pendlercykelsystemet er tænkt som et ekstra ben i den kollektive trafik og kan på sigt udstrækkes til hele landet og navnlig tilbyde de togrejsende en mulighed for at leje en cykel i forlængelse af deres rejse.

Der er gennemført en vurdering af mulige effekter ved realisering af by- og pendlercykler-systemet.

**By- og pendlercyklernes tilgængelighed og potentiale**

By- og pendlercyklerne placeres, så de er let tilgængelige, og hvor det vurderes, at der er størst potentiale for, at de benyttes.

Cyklerne placeres dels ved Lyngby Station, som er et trafikalt knudepunkt. Det kan oplyses, at Lyngby Station ifølge oplysninger fra seneste østtælling fra 2008 benyttes af knap 25.000 af og påstigninger på S-togsstationen. Dertil kommer de ca. 20.000 passagerer, der anvender busstoppestederne til af- og påstigning samt busskift mellem de 23 buslinier, der betjener stationen, samt personer der kommer til området i bil og anvender p-pladserne i området. Lyngby Station er således den største station udenfor de centrale stationer i hovedstaden, og det skønnes, at der er op mod 35.000 passagerer, der pendler dagligt.

Cyklerne placeres dels ved DTU, hvor der er mange studerende og vidensvirksomheder m.m, og dels ved Klampenborg Station som er udgangspunktet for mange rekreative ture i naturen.

Alle målene er inden for en afstand af 5 km fra enten Lyngby Station eller Klampenborg Station.

Kommunen forventer, at en udvidelse af by- og pendlercykelsystem løbende kan sikres ved at udvide systemet til private virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der f.eks. kan købe bycykelstativer til at stå på deres egne arealer. Disse cykler vil være tilgængelige for alle, og dermed udvides det samlede system uden ekstra omkostninger.

### **Mere cykeltrafik og ændring af transportmiddelvalg**

Cykelsystemet kan være med til at gøre den offentlige transport mere konkurrencedygtig i forhold til transport i bil. Systemet er tiltænkt turister, borgere og rejsende med kollektiv trafik i kommunen.

Der er ikke foretaget en konkret vurdering af potentialet i Lyngby-Taarbæk Kommune ved at indføre 40 bycykler, men erfaringer fra andre internationale løsninger<sup>1</sup> viser, at der er flere fordele ved by- og pendlercyklersystemet i reaktion til andre transportmidler på de korte distancer. By- og Pendlercykelsystemet er hurtigere end at gå, billigere end at tage en taxi og mere fleksibel end bil. I Holland flytter brugere af by- og pendlercykelsystemet 10 – 15% fra bil til kollektiv trafik. Systemet er endvidere mere tilgængeligt end egen cykel og kan kombineres med andre typer af transportmidler.

På landsplan er det 20% af passagererne, der cykler fra hjemmet til stationen, mens kun 5% cykler videre til målet (arbejdsplads- og studieplads)<sup>2</sup>. Dermed er det et stort potentiale i at få flere til også at cykle fra stationen og tilbage igen.

Odense Kommune har implementeret 120 bycykler. Der var 288 udlejninger på de første 5 måneder<sup>3</sup>.

Da projektet indeholder lanceringskampagne er det Lyngby-Taarbæk Kommunens mål, at der skal være 600 udlejninger de første 6 måneder.

### **Mindre biltrafik**

Konkret ventes resultatet af projektet at være en lille reduktion (da det som opstart kun er tale om 40 by- og pendlercykler) i antallet af bilpendlere, og en tilsvarende reduktion af energiforbruget til transport og af CO<sub>2</sub>-emission, samt forbedring af luftkvaliteten og en forøgelse af befolkningens sundhed.

### **Forbedret tryghed og sikkerhed, reduktion af uheld og forbedret fremkommelighed**

Det vurderes ikke, at projektet har en effekt på forbedret tryghed og sikkerhed, reduktion af uheld og forbedret fremkommelighed, da projektet ikke er omfattet af forbedringer på cykelstinet.

### **Etablere og forstærke cykelsamarbejdet**

Målsætningen for kommunen er endvidere at etablere og forstærke cykelsamarbejdet mellem kommunen, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i kommune. Kommunen forventer, at udbredelsen af by- og pendlercykelsystemet løbende kan sikres ved at udvide systemet til private virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der f.eks. kan købe bycykelstativer til at stå på deres egne arealer samt i den evt. fremtidige cykelparkeringskælder på Lyngby Station eller placeret på Jernbanepladsen.

---

<sup>1</sup> Internationale analyser/kilde 2012:OBIS handbook (optimising Bike Sharing in European Cities), Præsentation fra OV-fiets, Præsentation fra DB, Dataark fra Homeport

<sup>2</sup> Idekatalog for Cykeltrafik 2012 s. 138

<sup>3</sup> Idekatalog for Cykeltrafik 2012 s. 136

## Opsamling og evalueringsplan

De forventede effekter er opsummeret i skemaet:

Effekt	Forventning	Evalueringsmetode
Mere cykeltrafik	Udlejning af cyklerne 600 gange de første 6 måneder	Analyse af adfærdsmønstre samt statistik for udlejning af cyklerne
Mindre biltrafik	Begrænset på grund af at det som opstart kun er tale om 40 by- og pendlercykler	Interviews med brugerne om tidligere transportform
Forbedret tryghed og sikkerhed	-	
Reduktion af uheld	-	
Forbedret fremkommelighed	-	
Øvrige effekter:		
Etablere og forstærke cykelsamarbejdet mellem kommunen, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i kommunen	Udvidelse af by- og pendler-systemet til også at omfatte uddannelsesinstitutioner og private erhvervsvirksomheder	Optælling af by- og pendlercykler samt beskrivelse af cykelsamarbejdet

Inden evalueringen igangsættes udarbejdes en evalueringsplan koordineret med tidsplanen for realisering af projektet.

**Bilag 3**  
**By- og pendlercykelsystem**  
**Specifikation af projektets samlede budget**

Skemaet er en oversigt over udgifterne til projektet dels til etablering og drift og dels til evaluering. De konkrete tiltag og aktiviteter uddybes nedenfor.

<b>Budget for By- og pendlercykelsystem i Lyngby-Taarbæk kommune – etablering og drift</b>						
Enheden er i tusind kroner (tkr) og uden moms		Opdelt på regnskabskategorier				
		Projekt gennemførelse				
Projekt dele	Pris	Løn egne timer	Overhead	Eksterne leverance	Uforudsete udgifter (10 %)	Øvrige omkostninger
1. By- og pendlercyklesystem med 40 elcykler- tilbud fra Cykel DK med "up front" betaling for samarbejdsaftale på 8 år	3035	50	10	2.699	276	
2. Redistribution af cykler 1. gang om dagen og fjernelse af graffiti de første 2 år	843	30	6	730	77	
3. Lanceringskampagne	151	30	6	100	15	
<b>Projektbudget</b>	<b>4029</b>	<b>110</b>	<b>22</b>	<b>3.529</b>	<b>368</b>	<b>0</b>
Egen andel (60%)	2417 tkr					
Cykelpulje andel (40%)	1612 tkr					

Note: Ved beregning af egne timer er timelønnen sat til 380 kr.

Ad. 1: Tilbud fra Cykel DK er vedlagt som bilag 6.

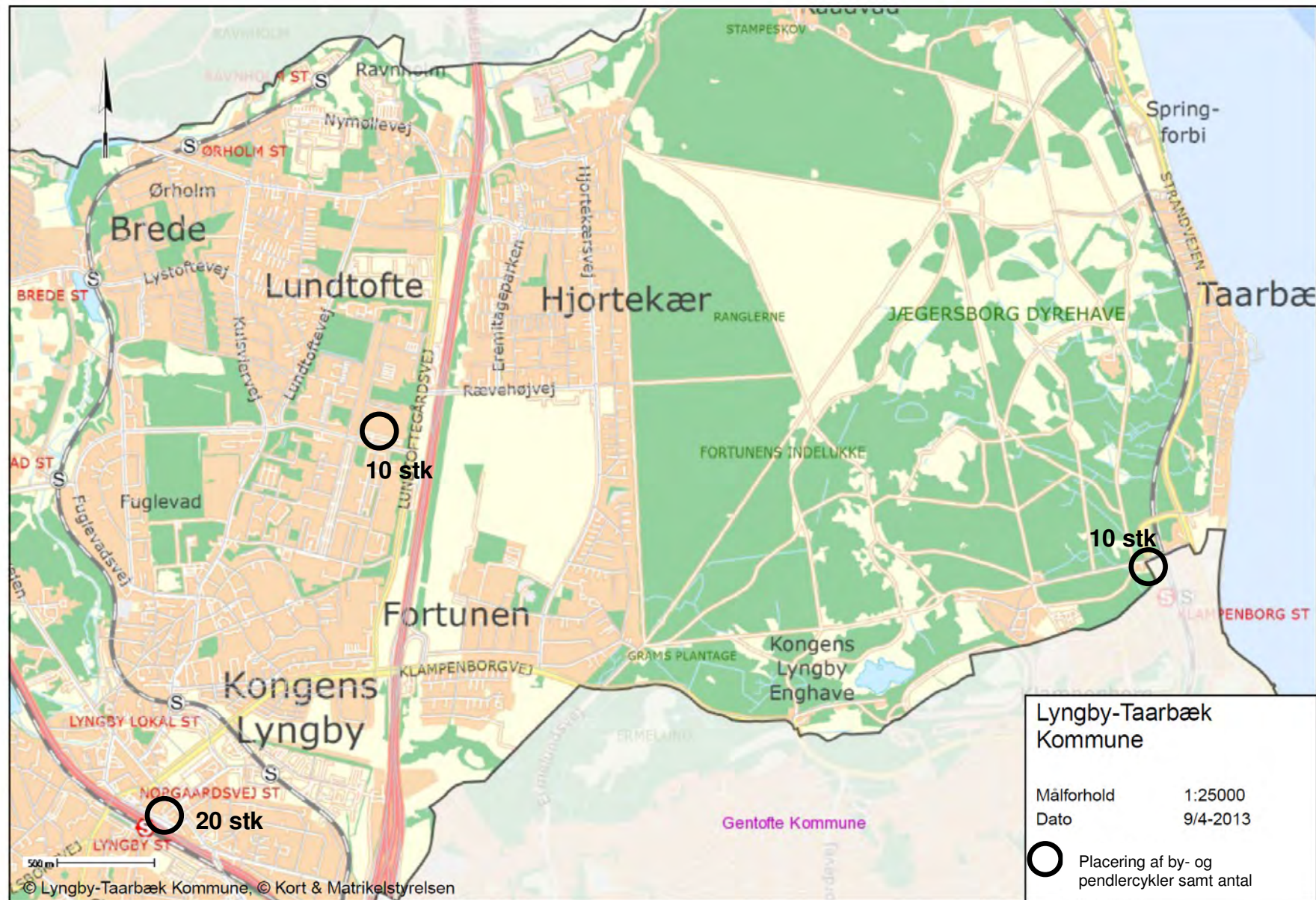
Ad 2: Tilbud fra Cykel DK på 730.000 kr for 2 år for serviceelementer som redistribution af cyklerne 1 gang dagligt, fjernelse af graffiti fra cykler samt renholdelse af arealer. Kommunens ønsker en øget involvering i projektet og undersøger muligheden for selv at stå for denne del eventuelt i form af seniorjob eller ligenden. Der ansøges om puljemidler til driften til de første 2 år.

Ad3: En væsentlig del af kampagneindsatsen fokuserer på lokal forankring og involvering, for at få flere til at bruge by- og pendlercykelløsningen.

Budget for By- og pendlercykelsystem i Lyngby-Taarbæk kommune - evaluering						
Enheden er i tusind kroner (tkr) og uden moms		Opdelt på regnskabskategorier				
		Projekt gennemførelse				
Projekt dele	Pris	Løn egne timer	Overhead	Eksterne lev.	Uforudsete udgifter (ca.15 %)	Øvrige omkostninger
Analyse af adfærdsmønstre samt statistik for udlejning af cyklerne	47	10	2	30	5	
Interviews med brugerne om tidligere transportform	72	10	2	50	10	
Optælling af by- og pendlercykler samt beskrivelse af cykelsamarbejdet	47	10	2	30	5	
Budget for evaluering	166	30	6	110	20	0
Egen andel (60%)	100 tkr					
Cykelpulje andel (40%)	66 tkr					

Note: Ved beregning af egne timer er timelønnen sat til 380 kr.





**By- og pendlercykeltilbud fra Cykel DK**

**T2: Hybridcykler uden SLA**

Tilbud til Lyngby-Tårnbæk                      Udarbejdet af kristine Hauge langelund  
Dato    2: april 2013

**Løsningslementer i tilbuddet**

Antal cykler:	40	Antal cykelladere: 60	Antal cykellokationer: 2	
Rabat	34%			
<b>Cykeltypfordeling</b>		<b>Valgte typer cykellokationer</b>	<b>Fordeling</b>	<b>Cykellader pr cykellokation</b>
Alm cykler	0%	Lille cykellokation	0	0
Hybridcykler	100%	Mellem cykellokation	2	30
		Stor cykellokation	0	0

**Servicelementer i tilbuddet**

Drift og vedligeholdelses af systemet:	Altid inkluderet i tilbuddet		
Redistribution af cykler:	Kommunen kan fravælge redistribution eller selv vælge at udføre opgaven		
	Årlig omkostning såfremt der ønskes redistribution fra Cykel DK		FRAVALGT
Graffiti og rengøring af arealer:	Kommunen kan fravælge rengøring/graffitifjernelse eller selv vælge at udføre opgaven		
	Årlig omkostning såfremt opgave skal udføres af Cykel DK		FRAVALGT
	Der afgives ikke bindende tilbud på redistribution på løsninger der har mindre end 50 cykler Her skal redistributionsløsninger etableres i samarbejde med kommunen		

**Betalingsplan**

A) Løbende betaling

	År 1	År2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	
Initialbetaling og ekstra tilkøb	1.389.696								
Årlige driftsbetalinger	136.488	136.488	136.488	136.488	136.488	136.488	136.488	136.488	
Administrationsbetalinger	52.000	52.000	52.000	52.000	52.000	52.000	52.000	52.000	
<b>Total</b>	<b>1.578.184</b>	<b>188.488</b>	<b>188.488</b>	<b>188.488</b>	<b>188.488</b>	<b>188.488</b>	<b>188.488</b>	<b>188.488</b>	<b>2.897.600</b>

Depositum ved kontraktunderskrivels  
(modregnes i efterfølgende betalinger)      496.320

B) Up-front betaling

	År 1	År2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	
Up- front betaling	2.699.072								
Årlige driftsbetalinger									
Administrationsbetalinger									
<b>Total</b>	<b>2.699.072</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.699.072</b>

Depositum ved kontraktunderskrivels  
(modregnes i efterfølgende betalinger)      456.614

Alle priser er eks moms  
Alle priser vil blive korrigeret årligt med inflationsrate



**Ansøgning om cykelpulje**  
Jytte Olander til: Jytte Olander

15-04-2013 12:23

Fra: Fra Cykelpuljen <cykelpuljen@vd.dk>  
Til: "odm@ltk.dk" <odm@ltk.dk>  
Dato: 11-04-2013 16:34  
Emne: Ansøgning om cykelpulje

**Projektet**

		Dato: 11-04-2013
Ansøger:	* Lyngby-Taarbæk Kommune	
Projektets titel:	* Lyngby Station - ny cykelparkeringskælder	
Projektets hovedformål:	* Projektets formål er at skabe flere og bedre cykelparkeringspladser ved Lyngby Station og at skabe bedre forhold for cykelpendling til arbejde og uddannelsesinstitutioner i samspil med offentlig transport. Målsætning for kommunen er endvidere, at medvirke til en langsigtet og effektiv løsning på tilbagevendende problemer med cykelparkering ved Lyngby Station.	
Overordnet beskrivelse af projektet: (Uddybes i bilag 1)	* Lyngby-Taarbæk ønsker at anlægge ny og fremtidssikret cykelparkeringskælder i DSB's eksisterende stationsbygning. Kommunen samarbejder med DSB, og parterne ønsker at forbedre cykelparkeringsforholdene ved Lyngby Station i almindelighed og i forbindelse med anlæg af letbanen, herunder at skabe bedre forhold for cykelpendling i sammenhæng med bus, S-tog og Letbane. De eksisterende cykelparkeringsforhold foran Lyngby Station er præget af cykelkaos, da der mangler centralt beliggende cykelparkeringer på by-siden både til brug for buspassagerer og S-togspassagerer. Når letbanen anlægges, vil behovet stige yderligere, samtidig vil ca. 300 af de by-vendte cykelparkeringer forsvinde pga. Letbanens stoppested, hvilket vil forværre situationen yderligere. Ved anlæg af cykelparkeringskælder tilføres godt 1.000 centralt beliggende cykelparkeringer ved Lyngby Station. For at være beredt på den fremtidige situation, ønsker Kommunen at cykelparkeringskælder er klar til brug inden anlægget af Letbanen påbegyndes forventeligt i 2017.	
Forventede resultater og effekter:	* Ved at anlægge cykelparkeringskælder og tilføre	

(Uddybes i bilag 2)	ca. 740 centralt beliggende cykelparkeringer opnå en langsigtet og effektiv løsning på tilbagevendende problemer med cykelparkering ved Lyngby Station. Det forventes, at resultatet af projektet vil være flere cykelpendlere og en reduktion i antallet af bilpendlere, en tilsvarende reduktion af energiforbruget til transport og af CO <sub>2</sub> -emission, samt forbedring af luftkvaliteten og en forøgelse af befolkningens sundhed. Øvrige effekter vil være at cyklisterne får en mere tryk og god oplevelse ved at parkere ved stationen.
Km ny cykelsti/cykelbane:	* 0 Km
Projektets startdato, forudsat at evt. tilsagn er trådt i kraft:	* ultimo2013
Projektets slutdato:	* 2017

**Opgørelse af forventede effekter (udfyldes for de effekter hvor det er relevant, uddybes i bilag 2) jf. tabellen i ansøgningsvejledningens afsnit 6**

Effekt	Forventning	Valgt evalueringsmetode
Øgning af cykeltrafik:	Stigning på 25 % i antal parkerede cykler	Før- og eftertællinger af parkerede cykler ved stationen
Mindskning af biltrafik:	Et lille fald i biltrafikken i området	Interviews med brugerne om tidligere transportform
Effekt på tryghed:	Øget tryghed ved brug af cykelparkeringskælderens	Interviews med brugerne om indretningen og brugen af cykelkælderens
Reduktion af uheld:	-	
Effekt på fremkommelighed:	-	
Øvrige effekter:		
Visuelt miljø	Ordne cykelparkeringsforhold vil forbedre det visuelle miljø i området	Interviews med pendlere og forretningsdrivende i området
Oplevelse	Mere positiv oplevelse at parkere sin cykel ved Lyngby st.	Interviews med brugerne af cykelkælderens

**Ansøger**

Ansøger (kommune, organisation mv.):	* Lyngby-Taarbæk Kommune
Adresse:	* Lyngby Torv 17
Postnr:	* 2800
By:	* Kgs. Lyngby
E-mail:	* odm@ltk.dk

Telefonnr.:	* 45973612
Ansøger type:	* Kommune
Projektet søges i fællesskab med:	

**Projektets budget eks. moms (udbydes i bilag 3), jf. ansøgningsvejledningens afsnit 6**

Postering	Projektgennemførelse	Projektevaluering	
Ansøgers egne lønudgifter	100000 Kr	30000 Kr	
Evt. overhead	20000 Kr	6000 Kr	
Ekstern leverance	7072332 Kr	114000 Kr	
Øvrige omkostninger	0 Kr	0 Kr	<b>Samlet budget</b>
<b>Samlet</b>	<b>7192332 Kr</b>	<b>150000 Kr</b>	<b>7342332 kr</b>

<b>Moms</b>	
Ikke-refunderbar moms i budgettet, hvis højere end 0 (Dokumenteres i bilag 3, 4 eller 5):	0 Kr

**Tilskudsandel der søges**

Ansøgt tilskudsandel:	* 40 %
Eventuelle bemærkninger til ansøgt tilskudsandel:	
Er der søgt/ opnået tilskud til delprojekter der kan have relation til projektet, fra anden tilskudsordning under Transportministeriet?:	* Ja
Hvis ja, hvilket beløb:	15547444 Kr
Hvis ja, hvilken pulje:	DSB påregner at søge midler i pulje til investering i parkeringsfaciliteter jf. tillægskontrakt mellem Transportministeret og DSB

**Supplerende bemærkninger**

Supplerende bemærkninger, f.eks. evt. kontaktperson:	Ole Dam Mortensen
--	-------------------

**Bilagene må samlet maksimalt fylde 20 MB og samlet udskrevet maksimalt fylde 25 A4 sider**

Bilag 1 (Nærmere beskrivelse af projektets indhold)	*
Bilag 2 (Redegørelse for forventede effekter og evalueringsplan)	*

Bilag 3 (Specifikation af projektets samlede budget opdelt på delposter)	*	
Bilag 4 (Andet)		
Bilag 5 (Andet)		

## Bilag 1: Lyngby Station - ny cykelparkeringskælder

### Beskrivelse af projektets indhold

#### Indledning

Lyngby-Taarbæk ønsker at anlægge ny og fremtidssikret cykelparkeringskælder i DSB's eksisterende stationsbygning. Kommunen samarbejder med DSB, og parterne ønsker at forbedre cykelparkeringsforholdene ved Lyngby Station i almindelighed og i forbindelse med anlæg af letbanen, herunder at skabe bedre forhold for cykelpendling i sammenhæng med bus, S-tog og Letbane.

De eksisterende cykelparkeringsforhold foran Lyngby Station er præget af cykelkaos, da der mangler centralt beliggende cykelparkeringer på by-siden både til brug for buspassagerer og S-togpassagerer. Når letbanen anlægges, vil behovet stige yderligere, samtidig vil ca. 300 af de byvendte cykelparkeringer forsvinde pga. Letbanen's stoppested, hvilket vil forværre situationen yderligere.

Ved anlæg af cykelparkeringskælderens tilføres godt 1.000 centralt beliggende cykelparkeringer ved Lyngby Station.

For at være beredt på den fremtidige situation, ønsker Kommunen at cykelparkeringskælderens er klar til brug inden anlægget af Letbanen påbegyndes, forventeligt i 2017.

#### Formål

Projektets formål for Lyngby-Taarbæk Kommune er at skabe flere og bedre cykelparkeringspladser ved Lyngby Station og for at skabe bedre forhold for cykelpendling til arbejde og uddannelsesinstitutioner i samspil med offentlig transport.

Konkret ventes resultatet af projektet at være en reduktion i antallet af bilpendlere, og en tilsvarende reduktion af energiforbruget til transport og af CO<sub>2</sub>-emission, samt forbedring af luftkvaliteten og en forøgelse af befolkningens sundhed

Målsætning for kommunen er endvidere, at medvirke til en langsigtet og effektiv løsning på tilbagevendende problemer med cykelparkering ved Lyngby Station.

En nærmere vurdering og kvantificering af formålet er beskrevet under forventede effekter i bilag 2.

#### Baggrund

Siden Lyngby Station blev opført i 1959 er en række af de funktioner, som tidligere var på stationen ophørt, således at DSB's lokalebehov fremadrettet vil være en servicebutik, samt en kiosk, der også sælger kort og billetter. Det betyder at hele kælderens i stationsbygningen vil kunne frigøres til andre formål, og at en betydelig del af arealerne i stueplan kan overgå til anden byvendt anvendelse.

Derfor er der opstået den mulighed, at der på by-siden af Lyngby Station kan etableres en stor moderne cykelkælder, der vil kunne rumme godt 1.000 cykelparkeringspladser. DSB kan derfor vederlagsfrit stille et ryddet kælderrum til rådighed, således at Kommunen kan etablere selve cykelkælderens. Forbindelserne mellem cykelkælderens og stationen - trapper og ramper - er DSB indstillet på at etablere, således at der kan skabes en sammenhængende terminal med gode omstigningsforhold for cyklister, buspassagerer, s-togpassagerer, og forventeligt kommende letbanepassagerer. Kælderens forbliver DSB's ejendom, men brug og drift af cykelkælderens fastlægges i overenskomst mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og DSB.

Grænsefladen mellem DSB's projekt og Lyngby-Taarbæk Kommunes projekt er illustreret på tegning vedhæftet som bilag 4

I bilag 3 ses endvidere specifikation af projektets samlede budget, hvor økonomien også er nærmere beskrevet.

### **Eksisterende og fremtidige trafikforhold**

Lyngby Station benyttes ifølge oplysninger fra seneste Østtælling fra 2008 af knap 25.000 af- og påstigende på S-togsstationen. Dertil kommer de ca. 20.000 passagerer, der anvender busstoppestederne til af- og påstigning samt buskift mellem de 23 buslinjer, der betjener stationen, samt personer, der kommer til området i bil og anvender p-pladserne. Lyngby station er således den største station udenfor de centrale stationer i hovedstaden, og det skønnes at der er op mod 35.000 passagerer, der pendlere dagligt.

Flowmønsteret på Lyngby Station forventes i fremtiden at ændre sig betydeligt. Det forventes, at Letbanen etableres med ibrugtagning i 2020, hvorfor stationen ændres fra at have to tyngdepunkter (bus og tog) til tre (bus, tog og letbane). Letbanens stoppested ved Lyngby Station forventes placeret nærmest Buddingevej-broen. Grundet det forventede store antal passagerer, der vil foretage skiftet mellem tog og letbane vil der i forbindelse med letbaneprojektet blive etableret en ny tunnel under spor med adgang til perronernes vestlige ender i form af trapper og elevatorer.

Endvidere ventes det, at S-togets standsningsplacering ændres, således at dette rykkes mod vest, hvorved der skabes optimale forhold for skift mellem tog og letbane.

### **Eksisterende cykelparkeringsforhold**

Der er i dag cirka 1.100 cykelparkeringer i området ved Lyngby Station, som vist i bilag 5, side 2.

De eksisterende cykelparkeringsforhold på by-siden er præget af cykelkaos, idet der parkeres uhenigtsmæssigt, primært fordi der ikke er nok cykelparkeringspladser, og fordi cykelpassagen, hvor der både er aflåst og almindelig cykelparkering, i ringe grad udnyttes, da passagen er mørk, utryk og præget af affaldscontainere og emballage fra butikkerne.

Det overordnede billede af cykelparkeringen er, at kapaciteten er beliggende på uhenigtsmæssige steder. Der mangler centralt beliggende cykelparkeringer tæt ved hovedindgangene på by-siden. Når den nye adgang fra Letbanen til S-banen etableres og når Letbanen-stoppestedet anlægges, vil der være en betydelig del af de byvendte cykelparkeringer der forsvinder, i alt ca. 300 pladser.

### **Ny cykelparkeringskælder**

Den eksisterende kælder under stationsbygningen har en rumhøjde på 2,5 – 3,5 m, hvorfor kælderens kan omdannes til ny cykelparkeringskælder.

For at imødekomme Lyngby Stations store cykelparkeringsproblemer og for at skabe bedre mulighed for cykelpendling i samspil med kollektiv trafik skal der etableres en fremtidssikret og velfungerende løsning, hvorfor der ønskes etableret en ny stor cykelkælder. Cykelkælderens skal være nem at komme til og fra og dens synlighed skal være stor. Den skal være indbydende og tryk, hvilket stiller krav til både udformning og efterfølgende vedligeholdelse og niveauet for renhold. Derudover skal både dag- og natsituationen gennemtænkes i forhold til belysning og orientering, og kameraovervågning samt musik kan overvejes.

Ydermere kan der overvejes en række cykelfremmende funktioner som for eksempel aflåst parkering, cykelpumpe, vand, cykelværksted, realtidsinformation i kælderens m.fl.

### **Indretning af cykelparkeringskælder**

Den anbefalede løsning for cykelparkeringskælderens er et stort rum, der indordner sig under stationens eksisterende konstruktive struktur. Der skabes adgang fra den eksisterende tunnel samt en ny rampe i den vestlige ende af cykelkælderens. Derudover etablerer DSB tre nye udgange fra cykelkælderens til perron via trapper og ramper. Antallet af udgange fra cykelkælderens opfylder krav til flugtveje, samtidig med at der skabes naturligt flow fra kælderens til perron. Via lysskakte ved trappeadgange kommer der lys og luft til cykelkælderens, således den opleves tryk og behagelig.



Der skabes muligheden for at etablere over 1.000 cykelparkeringspladser. Primært etableres parkering som 45 graders skråparkering. Stativprincippet svarer til den kommende løsning på Nørreport Station, hvor forhjulene overlapper hinanden så der skabes flest mulige cykelparkeringer og mere manøvreplads for brugerne. Langs nordlige væg er der mulighed for at etablere parkering i to etager. Cirka en tiendedel af cykelparkeringspladserne udformes som aflåste og to zoner indrettes til specialcykler - for eksempel ladcykler og by- og pendeler cykler.

Derudover etableres zone med pumpe og vand hvor de rejsende kan reparere deres cykler.

Kælderplan med ideoplæg til indretning af parkeringskælderens og illustrationer er vedlagt i bilag 5, side 3.

### **Tidsplan**

Det samlede projekt, fra tilsagn fra *cykelpuljen* til færdiggørelse af de anlægstekniske arbejder samt evaluering, vil tage ca. 4 år

Politisk behandling	2013
Førmåling	2013
Projektering og indhentning af tilbud	2014
Anlægsperiode	2015
Eftermåling og evaluering	2017

Som udgangspunkt forventes, at projektet kan igangsættes ultimo 2013. Det forventes, at projektet er afsluttet og evalueret senest 2017 og inden anlæg af Letbanen. Det vurderes, at være hensigtsmæssigt at foretage evaluering af projektet inden anlæg af Letbanen, da det ellers kan være svært at vurdere, om den ændret brug udelukkende skyldes Letbanen. Tidspunkt for tilsagn fra *cykelpuljen* i forhold til de kommunale beslutninger om frigivelse af anlægsmidler kan påvirke disse tidspunkter.

## Bilag 2, Lyngby Station - ny cykelparkeringskælder

### Forventede effekter og evalueringsplan

Formålet med anlæg af cykelparkeringskælder er for Lyngby-Taarbæk Kommune er at skabe flere og bedre forhold for cykelparkering ved Lyngby Station for at skabe bedre forhold for cykelpendling til arbejde og uddannelsesinstitutioner i samspil med offentlig transport.

Det forventes, at resultatet af projektet vil være flere cykelpendlere og en reduktion i antallet af bilpendlere, en tilsvarende reduktion af energiforbruget til transport og af CO<sub>2</sub>-emission, samt forbedring af luftkvaliteten og en forøgelse af befolkningens sundhed.

Ved at anlægge cykelparkeringskælder og tilføje ca. 740 centralt beliggende cykelparkeringer er målsætningen for kommunen endvidere at medvirke til en langsigtet og effektiv løsning på tilbagevendende problemer med cykelparkering ved Lyngby Station.

Der er gennemført en vurdering af mulige effekter ved realisering af cykelparkeringskælder.

### Cykelparkeringskapacitet

De eksisterende cykelparkeringsforhold foran Lyngby Station er præget af cykelkaos. Da der ikke er nok cykelparkering de rigtige steder, parkerer folk uhensigtsmæssigt over det hele. Det overordnede billede af cykelparkeringen er, at kapaciteten er beliggende på uhensigtsmæssige steder. Der mangler centralt beliggende cykelparkeringer tæt ved hovedindgangene på bysiden. Når den nye adgang etableres, og når Letbanen kommer, vil der være en betydelig del af de byvendte cykelparkeringer, der forsvinder, i alt ca. 300 pladser.

I skemaet nedenfor er vist cykelparkeringskapaciteten før og efter anlæg af ny cykelkælder. Ved anlæg af cykelparkeringskælder tilføjes ca. 740 overdækkede og centralt placerede cykelparkeringer.

Cykelparkeringskapacitet						
sted	Før		efter		Ændring	
	Overdækket	uoverdækket	overdækket	uoverdækket	overdækket	uoverdækket
Syd for spor	336	233	336	233	0	0
Nord for Jernbanepladsen	0	214	0	214	0	0
Butiksarkaden	146	20	0	0	-146	-20
Cykelpassagen	170	0	0	0	-170	0
cykelkælder	-	-	1.059	0	+1.059	0
<b>I alt</b>	<b>652</b>	<b>467</b>	<b>1.395</b>	<b>447</b>	<b>+743</b>	<b>-20</b>

### Mere tryghed ved brug af cykelkælder

Med anlæg af cykelkælder skabes et lyst, indbydende og trygt cykelparkeringsmiljø med gode forbindelser til perron og tunneler. Cykelkælder skal være nem at komme til og fra og dens synlighed skal være stor. Den skal være indbydende og tryk, hvilket stiller krav til både udformning og efterfølgende vedligeholdelse og niveauet for renhold. Derudover skal både dag- og natsituationen gennemtænkes i forhold til belysning og orientering, og kameraovervågning samt musik kan overvejes.

Det skal være en god oplevelse for cyklisten at bruge cykelkælder.

### Mere cykeltrafik og ændring af transportmiddelvalg

Lyngby Station er et trafikalt knudepunkt. Stationen er den største station udenfor de centrale stationer i Hovedstaden, og det skønnes, at der er op mod 35.000 passagerer, der pendler dagligt.

Ved forventet ibrugtagning af letbanen i 2020, ændres stationen fra at have to tyngdepunkter (bus og tog) til tre (bus, tog og letbane), hvorfor der forventes endnu flere passagerer og mulige cykelpendlere.

Ved at etablere ca. 740 ekstra centralt placerede og overdækkede cykelparkeringer ved Lyngby Station, forventes det, at flere cyklister vil benytte cykelkælderens enten med egen cykel eller eventuelle by- og pendlercykler.

På landsplan er det 20 % af passagererne, der cykler fra hjemmet til stationen, mens kun 5 % cykler videre til målet (arbejdsplads- og studieplads)<sup>1</sup>. Dermed er der et stort potentiale i at få flere til også at cykle fra stationen og tilbage igen.

### **Mindre biltrafik**

Det forventes, at resultatet af projektet er en reduktion i antallet af bilpendlere, og en tilsvarende reduktion af energiforbruget til transport og af CO<sub>2</sub>-emission, samt forbedring af luftkvaliteten og en forøgelse af befolkningens sundhed.

### **Forbedret sikkerhed, reduktion af uheld og forbedret fremkommelighed**

Det vurderes ikke, at projektet har en effekt på forbedret trafiksikkerhed og -tryghed, reduktion af uheld og forbedret fremkommelighed, da projektet ikke omfatter forbedringer på cykelstinetet.

### **Evalueringsplan**

De forventede effekter er opsummeret i skemaet:

Effekt	Forventning	Evalueringsmetode
Mere cykeltrafik	Stigning på 25 % i antal parkerede cykler	Før- og eftertællinger af parkerede cykler ved stationen
Mindre biltrafik	Et lille fald i biltrafikken i området	Interviews med brugerne om tidligere transportform
Forbedret tryghed	Øget tryghed ved brug af cykelparkeringskælderens	Interviews med brugerne om indretningen og brugen af cykelkælderens
Reduktion af uheld	-	
Forbedret sikkerhed	-	
Forbedret fremkommelighed	-	
Visuelt miljø	Ordrede cykelparkeringsforhold vil forbedre det visuelle miljø i området	Interviews med pendlere og forretningsdrivende i området
Oplevelse	Mere positiv oplevelse at parkere sin cykel ved Lyngby st.	Interviews med brugerne af cykelkælderens

Det vurderes, at være hensigtsmæssigt at foretage evaluering af projektet inden anlæg af Letbanen, da det ellers kan være svært at vurdere, om den ændrede brug udelukkende skyldes Letbanen.


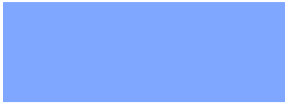

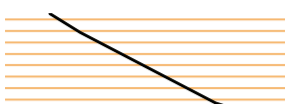
Inden evalueringen igangsættes, udarbejdes en evalueringsplan koordineret med tidsplanen for realisering af projektet.

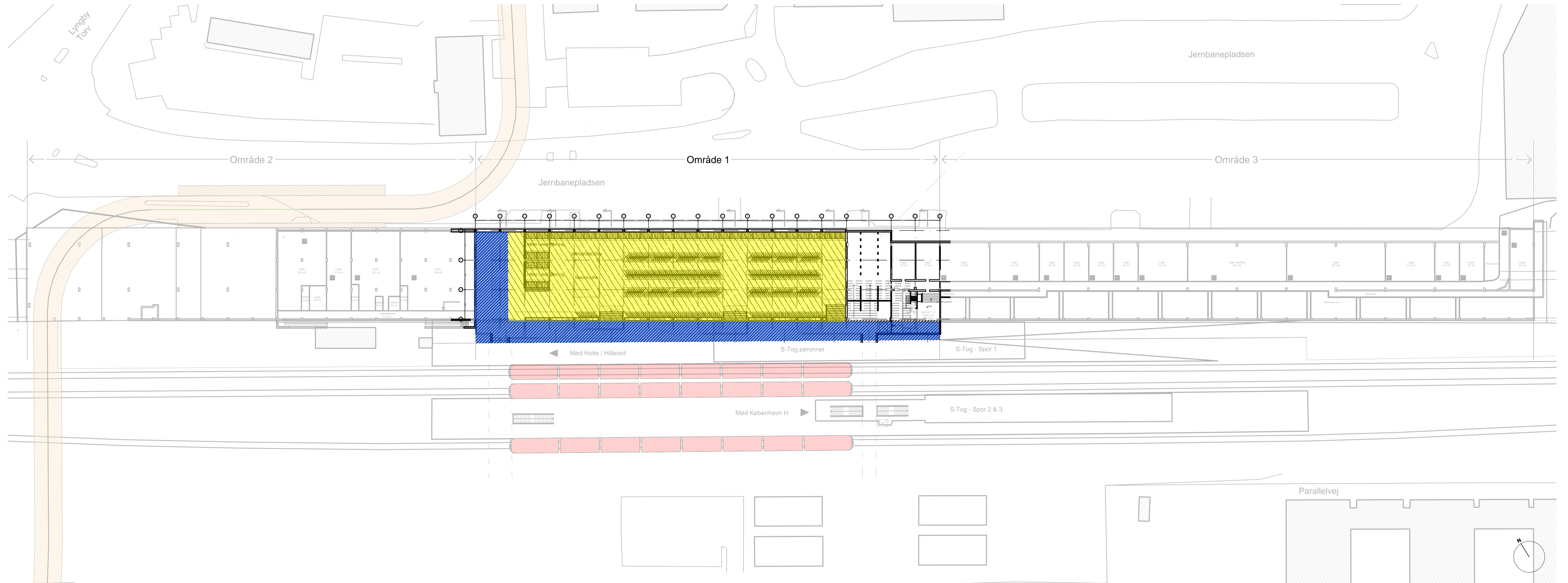
<sup>1</sup> Idekatalog for Cykeltrafik 2012 s. 138

### Bilag 3 - Projektets budget

Postering	Projektgennemførelse	Projektervaluering
Ansøgers egne lønudgifter	100.000	30.000
Overhead	20.000	6.000
<b>Ekstern Leverance</b>		114.000
- Bortskæring og bortskaffelse af tunge konstruktioner	647.700 kr.	
- Etablering af cykelrampe til cykelkælderen	1.061.700 kr.	
- Installationer, el-forsyning, belysning, vand, afløb, ventilation m.v. i cykelkælderen	832.000 kr.	
- Istandsættelse af gulve, vægge og lofter	808.600 kr.	
- Indretning. Cykelstativer og andet inventar	1.273.950 kr.	
Delsum	<u>4.623.950 kr.</u>	
- Uforudseelige omkostninger (25 %)	1.155.988 kr.	
- Byggeplads (8 %)	369.916 kr.	
Delsum	<u>6.149.854 kr.</u>	
- Arkitekt, ingeniør m.v. (15 %)	922.478 kr.	
Sum etablering af cykelkælder	<u><b>7.072.332 kr.</b></u>	
Øvrige omkostninger	0	
<b>Samlet</b>		<b>Samlet budget</b> <b><u><u>7.342.332 kr.</u></u></b>

Teknik- og Miljøudvalget den 14-05-2013  
Bilag 15.2.11

-  Lyngby-Taarbæk Kommunes projekt
-  DSB's projekt
-  Eksisterende bygninger
-  Kommende forventet stoppested for letbane



Tegning  
**SK-001** Rev.

**GOTTLIEB  
PALUDAN**  
ARCHITECTS

SKITSEFORSLAG

Projekt  
**DSB Ejendomsudvikling A/S**  
**Ny Lyngby Station**

Emne  
**Situations plan / Kælder**  
**Fremtidig forhold**

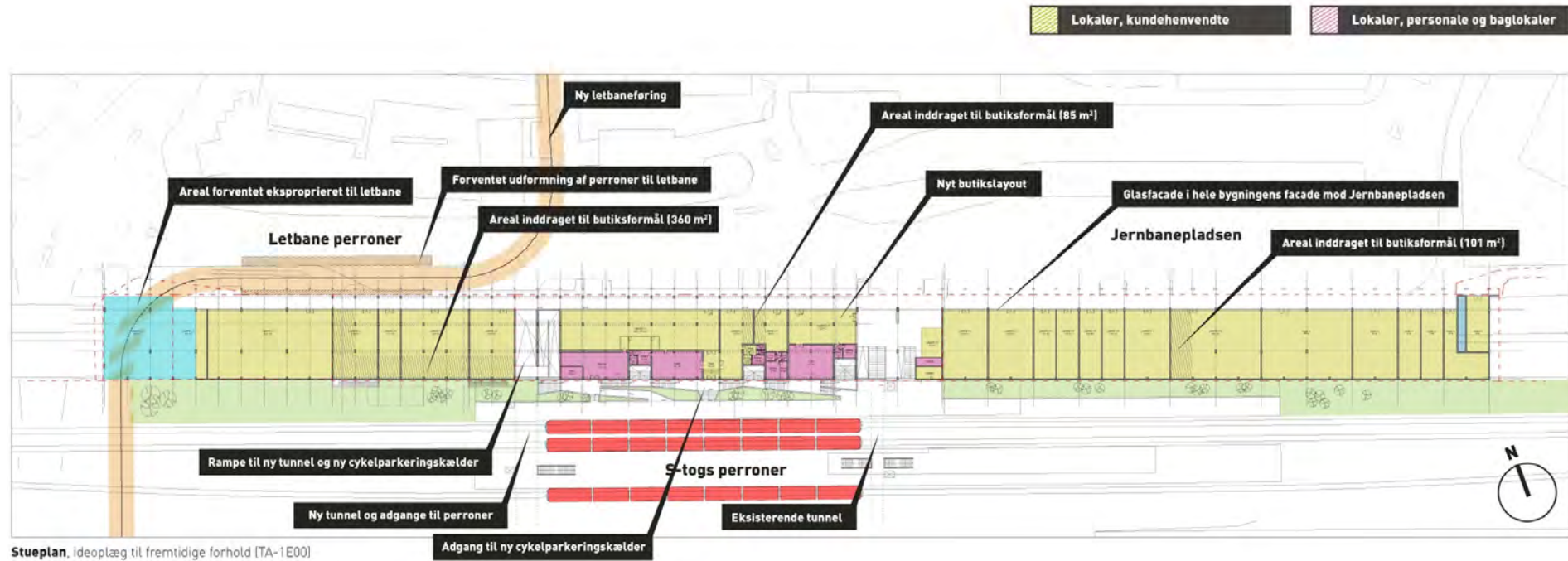
1 cm Format 60x84 Skala 1:500

Ansv. GP/hn  
Sag 1764:030  
Dato 2013-04-10

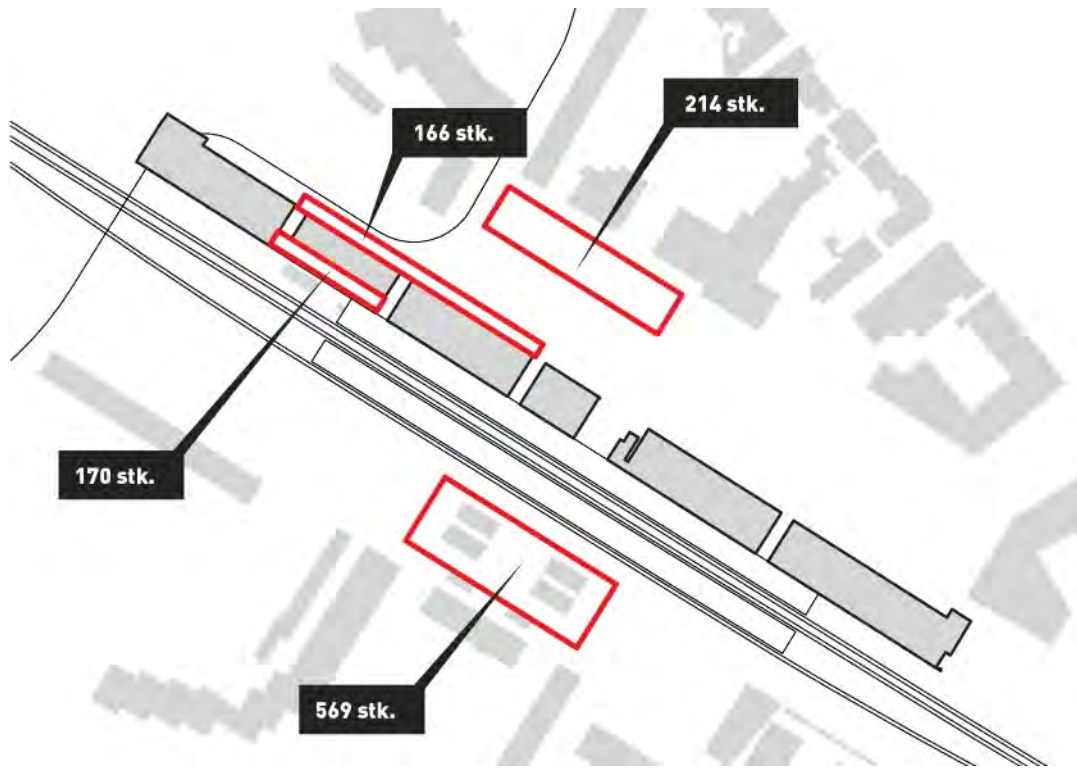
Tegning  
**SK-001** Rev.

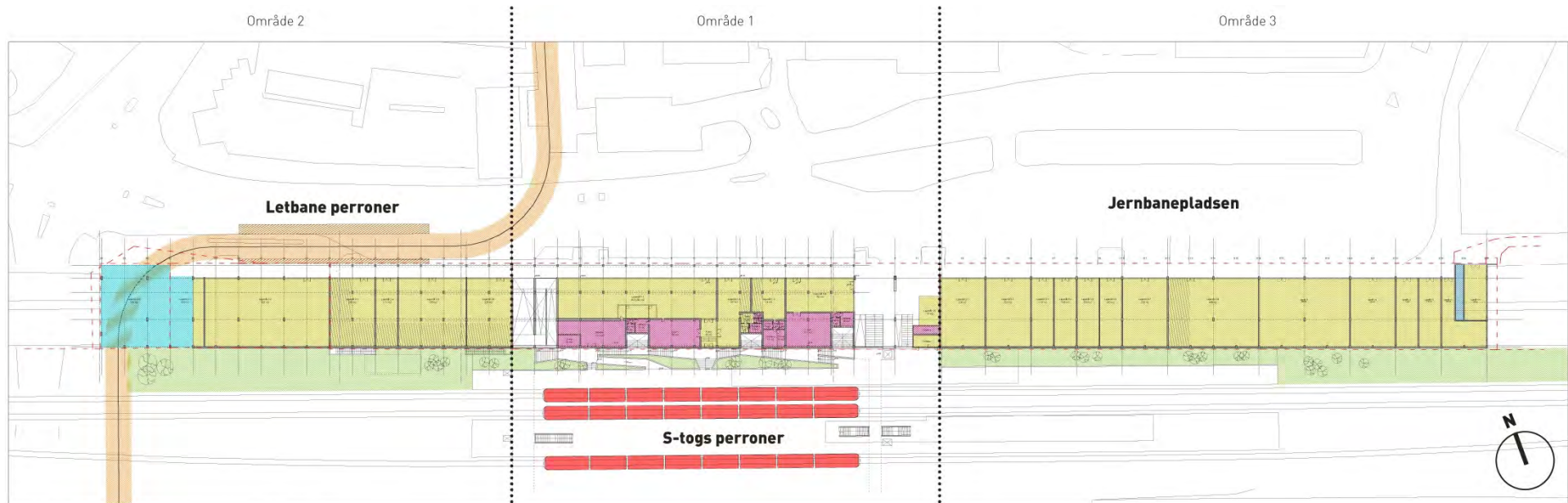
Gottlieb Paludan Architects - Kalvebod Brygge 30 - DK 1500 København V  
gp@gottliebpaludan.com - Phone +45 4171 8200

## Bilag 5

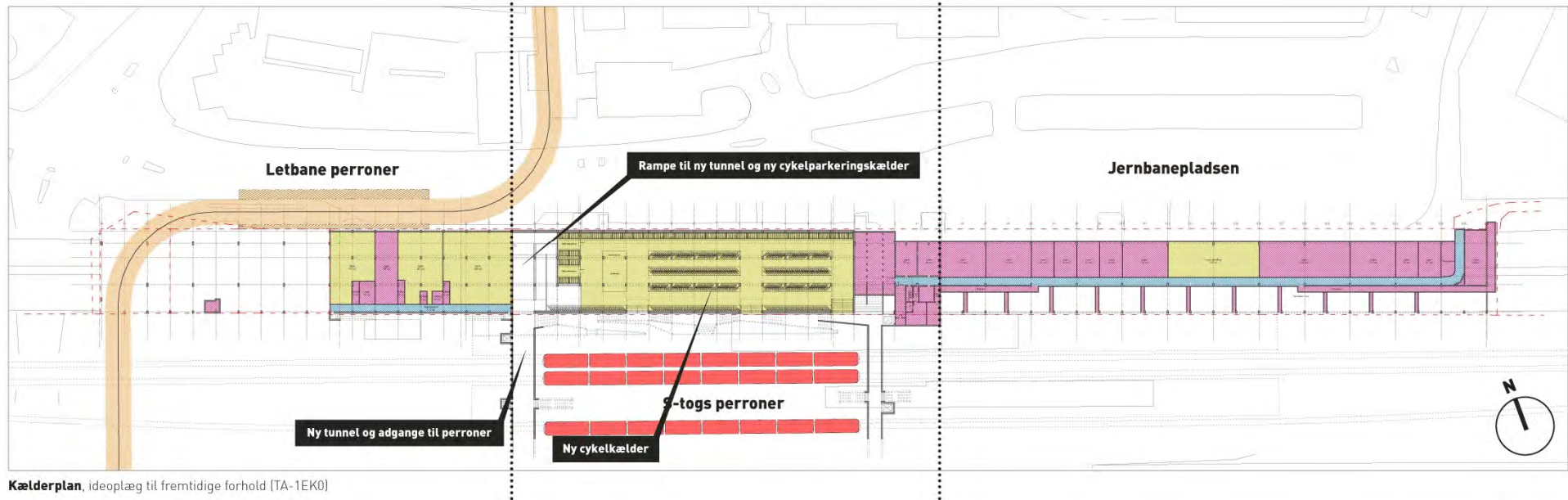


Stueplan, ideoplæg til fremtidige forhold (TA-1E00)





**Stueplan,** ideoplæg til fremtidige forhold (TA-1E00)



**Kælderplan,** ideoplæg til fremtidige forhold (TA-1EK0)











Borgmestre/kommunaldirektører i KKR Hovedstaden

■■■■■■■■■■  
HOVEDSTADEN

## Elbils partnerskab

På KKR's møde den 16. april blev der informeret om muligheden for at kommuner og region m.fl. indgår i et strategisk partnerskab om elbiler med Energistyrelsen. Et partnerskab vil sikre 10 mio. kr. yderligere til hovedstadsregionens elbilsudrulning, i form af tilskud til ladeinfrastruktur.

### *Strategi for energieffektive køretøjer*

Af den nationale energiaftale fra marts 2012 fremgår, at der er afsat en pulje på 70 mio. kr. i årene 2013 – 2015 til understøttelse af udrulningen af lade-standere til elbiler, infrastruktur til brint samt infrastruktur til gas i tung transport.

Klima-, energi- og bygningsministeriet har meldt ud at de i løbet af foråret 2013 vil indgå en række strategiske partnerskaber, der skal fremme gas, brint og elbiler. Alle relevante partnere, blandt andet kommuner, regioner, operatører og større flådeejere, vil blive inviteret til at deltage i partnerskaberne. Formålet er alt skabe størst mulig effekt og få flere energieffektive køretøjer på vejene.

Konkret betyder det, at klima-, energi- og bygningsministeriet her i foråret 2013 søger efter parter, som er interesseret i at indgå partnerskaber for elbiler, der skal arbejde for, at der kommer flere både offentlige og private flåder af elbiler. Partnerskaberne for elbiler vil i alt få 40 millioner kroner over de kommende tre år. Det er ministeriets umiddelbare vurdering, at de 40 mio. kr. skal fordeles på 5-7 partnerskaber. Det er muligt at læse mere om *Strategi for energi effektive køretøjer* her under partnerskaber her:

<http://www.ens.dk/DA-DK/KLIMAOGCO2/TRANSPORT/STRATEGIFORENERGIEFFEKTIVEKOEJER/Sider/Forside.aspx>

*Forslag til partnerskab*

Den 17. april 2013

Sags ID: SAG-2013-02153  
Dok.ID: 1682772

AFP@kl.dk  
Direkte  
Mobil 2443 7906

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

[www.kl.dk/kkr-hovedstaden](http://www.kl.dk/kkr-hovedstaden)  
Side 1/3

Regionen har henvendt sig til KKR om, hvorvidt kommunerne har interesse i at gå med i et strategisk partnerskab om elbiler. Etableringen af et strategiske elbils-partnerskab understøtter Klimastrategiens strategiske satsning på elbiler, hvor vi i hovedstadsregionen arbejder for at vi skal være den førende elbilregion.

Energistyrelsen har oplyst, at det særligt er indkøb af biler og antal kørte elbil-kilometer, som interesserer dem i forhold til partnerskaber.

Et partnerskab kunne omfatte Region Hovedstaden (leadpartner), kommuner, private flådejere og Statens indkøb (SKI). Konceptet for et partnerskab vil bero på, at et antal kommuner, hospitaler og private selskaber forpligter sig til at købe 2-3 elbiler hver. Herved vil der opnås et større volumen ift. indkøb af elbiler på én gang, som SKI ville kunne indgå en fordelagtig rammeaftale om.

Energistyrelsen vil i partnerskabet bidrage med op til 10 mio. kr., og for disse midler kan der opsættes offentlig ladeinfrastruktur på strategiske steder (i partnernes fysiske omgivelser).

Det er vurderingen at partnerskabet skal omfatte ca. 20 kommuner, 5 hospitaler og en række private partnere. Forventningen er at kunne opnå et volumen på 65-100 elbiler alt afhængig af antallet af partnere..

#### *Hvad skal kommunen forpligte sig til*

Ved deltagelse i partnerskabet skal kommunen forpligte sig til at indkøb 2-3 elbiler.

Kommunerne vil – ved at indgå i dette partnerskab:

- få ladeinfrastruktur opstillet vederlagsfrit i kommunen (10. mio.kr for partnerskabet samlet)
- kunne opnå billigt indkøb af 2-3 elbiler, der kan anvendes som ”demonstration”/ ”smagsprøve” inden kommunerne tage hul på at omlægge hele/dele af den kommunale flåde.
- give mulighed for at medarbejdere kan introducere brugen af elbiler i dagligdagen. Undersøgelser viser, at medarbejdernes øvelse i at bruge elbiler er af afgørende betydning for en senere overgang til drift.

#### *Elbilssekretariat og Elbilsrejsehold*

Som bekendt har regionen afsat midler over tre år til et elbilssekretariat og et rejsehold, som kan understøtte kommunernes arbejde med flådeanalyser og omlægning af bilparken til elbiler. Elbilssekretariat og rejsehold forventes at være i funktion fra 1. juni og placeres fysisk på Scion DTU i Lyngby.

Såfremt partnerskabet med Energistyrelsen bliver en realitet, kan projektet placeres i det regionale elbilssekretariat. Projektet vil spille fint sammen med sekretariatets øvrige opgaver – og projektets primære fokus vil være på at få en kommende omstilling skudt i gang (en forberedelse til en langsigtet om-lægning af de offentlige flåder i hovedstadsregionen) samt på at udbygge den strukturelle infrastruktur i regionen.

Tilbage melding om hvorvidt kommunen har ønske om at indgå i et strategisk partnerskab sendes til KKR sekretariatet ([afp@kl.dk](mailto:afp@kl.dk)) **senest den 29. april 2013.**

Med venlig hilsen

Steen Christiansen  
Formand for KKR Hovedstaden