

REFERAT Klima- og Miljøudvalget d. 12-06-2024

Mødedato Onsdag d. 12. juni 2024 kl. 13:00

Mødested Kulturcenter Mariehøj - Lokale Richard Mortensen

Mødedeltagere Court Møller (B), Dorte Nørbo (F), Peter Andreas Lemmich (C), Søren Hyldgaard (UP), Christoffer Emil Jexen (Ø), Anette Maj Billesbølle (A), Anne Christiansen (L), Iben Koch, Anja Whittard Dalberg, Eva Leganger Glad

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Meddelelser.....	4
Besparelser- og Omprioriteringskatalog Budget 2025 - KMU.....	5
Kvartalsvise temamøder på STU-eftermiddage.....	7
Trafikforhold ved Holte Skole – Afdeling Rønnebærvej.....	9
Miljøvurdering af cykelsti på Hørsholm Kongevej - Anlægsbevilling.....	12
Movia – Udbud af buslinjer.....	14
Kommende arrangementer på offentligt vejareal.....	17
Støjskærm langs Helsingørmotorvejen ved Brådebæk.....	18
Støjhandlingsplan for statens veje 2024-29 - Høring.....	20
Status på delemobilitetsforsøg – Udvalgte lokationer.....	22
Status på samarbejde med NaboGo.....	26
Natura 2000-handleplan for Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov 2022-2027 – Endelig go	28
Orientering om fælles vandressourcecenter Øst.....	30
Spildevandsudledning ved Furesø Golfklub - Status.....	32
Forslag om ny badebro på Vedbæk Nordstrand.....	34
Udbud af indsamling af haveaffald.....	35
Lukket: Timeprisen Teknik og Miljø - Drift.....	39
Kohavevej 14 og 16 matr.nr. 4cp og 4be Trørød By, Vedbæk - Dispensation til udstykning.....	40
Praksis vedr. anvendelse af kunstmateriale på ridebanebunde.....	43
Beslutningsprotokol og underskriftsark.....	45

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

Punkt 2: Meddelelser

Resumé

Områdechef Anja Whittard Dalberg orienterede om:

- Tilbagebetaling af affaldsgebyrer som følge af justeret affaldstilmeldinger er forsinket.
- Ulovlig fældning af kommunale træer er anmeldt til politiet.
- Forbedring af informationsindsatsen i forbindelse med afholdelse af cykelarrangementer som følge af borgerklage.
- Elselskabet Nexel oplyser om merbetaling, hvis transformerstationer skal udføres i kommunens farver.

Punkt 3: Besparelses- og Omprioriteringskatalog Budget 2025 - KMU

24/7574

Resumé

Som varslet i forbindelse med Økonomiudvalgets vedtagelse af tidsplanen for budgetprocessen fremlægger forvaltningen hermed forslag til besparelser, som kan indgå i forhandlingerne om budgettet for 2025-2028.

Det samlede Besparelses- og Omprioriteringskatalog indeholder forslag, der kan reducere udgifterne under servicerammen med op til 296 mio. kr. i budgetperioden 2025-2028, hvilket svarer til 74 mio. kr. i gennemsnit pr. budgetår. Katalogets omfang er ikke et udtryk for et bestemt besparelseskraft, men skal ses som forvaltningens oplæg til at skabe handlerum og ruste kommunens økonomi til fremtiden.

Kataloget forelægges Arkitektur- og Byplanudvalget, Børne- og Skoleudvalget, Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalget, Klima- og Miljøudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Social- og Sundhedsudvalget samt Økonomiudvalget til drøftelse og med henblik på at genoptage sagen til august.

Sagsfremstilling

Besparelses- og Omprioriteringskataloget er et bredt katalog, der giver mulighed for at vælge mellem forskellige tiltag, når der skal indgås aftale om budgettet for perioden 2025-2028. Flere af forslagene har karakter af strukturelle ændringer eller strategiske valg, som kan danne grundlag for en mere effektiv styring af kommunens aktiviteter og økonomi på længere sigt.

De overordnede økonomiske rammer for kommunernes budgetter i 2025 fastlægges med økonomiaftalen, som blev indgået d. 31. maj mellem KL og Regeringen. De mere detaljerede rammer og konsekvenser for den enkelte kommune kendes dog først efter sommerferien. Dermed ligger det endnu ikke fast, i hvilket omfang det vil være nødvendigt at gennemføre besparelser i Rudersdal Kommune for at overholde servicerammen og øvrige økonomiske mål for f.eks. likviditet og driftsoverskud. Det er dog forventningen, at det vil være nødvendigt at gennemføre besparelser, hvilket blandt andet skal ses i lyset af, at der er et betydeligt pres på udgifterne til ældreområdet, det specialiserede voksenområde og sårbare børn og unge i både Rudersdal Kommune og på landsplan.

Forvaltningen fremlægger sin vurdering af de økonomiske rammer, herunder serviceramme, anlægsramme, driftsoverskud og likviditetsprognose med budgetforslaget som præsenteres for kommunalbestyrelsen og 1. behandles på ØU d. 28. august.

Kataloget fremlægges forud for budgetforslaget for at sikre bedre tid til inddragelse af brugere, institutioner og borgere.

Forslagene i kataloget skal først og fremmest ses som udtryk for, at der forventes at skulle gennemføres besparelser for at sikre den fornødne budgetoverholdelse fremadrettet. Lige så vigtigt er det, at kataloget ses som et omprioriteringskatalog, der kan anvendes politisk til at omprioritere og finansiere nye tiltag i budgetforhandlingerne.

Forslagene i kataloget kan reducere udgifterne under servicerammen med i alt 296 mio. kr. i budgetperioden 2025-2028, hvilket svarer til 74 mio. kr. pr. år. Flere af forslagene er som nævnt strukturelle ændringer, som kræver tid til implementering og i nogle tilfælde en investering i starten for at opnå en permanent besparelse siden hen. Det er i det lys, at kataloget i år 1 netto har en samlet provenuvirkning på 61½-68 mio.kr. med en stigende profil til 75½-82 mio. kr. ved fuld indfasning.

Nogle af forslagene forudsætter eller medfører udgifter udenfor servicerammen, f.eks. i form af anlægsudgifter, der skal sikre en besparelse på driften fremover. Den samlede likviditetsvirkning af forslagene er dermed mindre end effekten på servicerammen. Forslagene kan samlet set forbedre likviditeten med op til 263 mio. kr. i alt i perioden 2025-2028. Forslagene kan forbedre likviditeten med op til 51½ mio. kr. i 2025 stigende til 79 mio. kr. i 2028.

Besparelses- og Omprioriteringskataloget er opdelt efter udvalgsområder. På Klima- og Miljøudvalgets område fremlægges forslag, der kan reducere udgifterne under servicerammen med op til 4,5 mio. kr. i 2025 og op til i alt 17 mio. kr. i perioden 2025-2028. Derudover har flere forslag under afsnittet 'Økonomiudvalg og Tværgående' betydning for Klima- og Miljøudvalgets område.

Det skal bemærkes, at forvaltningen aktuelt også arbejder videre med større, strukturelle forslag, der vurderes at kunne bidrage ganske betydeligt til råderumsskabelsen fremadrettet. Det drejer sig bl.a. om at se på placeringen af administrative medarbejdere og en bedre udnyttelse af eksisterende bygninger som en del af en større ejendomsanalyse, der også kan bidrage til at udvikle kommunens byrum.

I forlængelse af Økonomiudvalgets møde d. 19. juni sender forvaltningen formelt Besparelses- og Omprioriteringskataloget i høring med høringsfrist d. 13. august 2024. Dermed kan høringssvarene tilgå de stående udvalg til august, hvor behandlingen af sagen genoptages.

Forvaltningen vurderer, at enkelte forslag bør udelades af offentligt høringsmateriale, fordi enkeltpersoner kan identificeres ud fra forslaget. Disse forslag er markeret med 'Lukket' i bilaget med kataloget.

Indstilling

Direktionen foreslår, at Klima- og Miljøudvalget drøfter forslag på eget område og genoptager sagen til august.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Opdateret tids- og procesplan for budget mv.

Besparelses- og Omprioriteringskatalog Budget 2025 (Åben)_rev2806.pdf

Punkt 4: Kvartalsvise temamøder på STU-eftermiddage

24/7430

Resumé

Kommunalbestyrelsen besluttede den 29. maj 2024 i en forsøgsperiode for resten af 2024, at møderne i de stående udvalg ændres, således at eftermiddagen én gang i kvartalet målrettes temadrøftelser. Konkret foreslår forvaltningen, at det sker for mødedatoerne i de stående udvalg den 11. september og 6. november 2024.

De enkelte udvalg vedtager selv deres mødekalender. Forvaltningen forelægger derfor en opdateret mødekalender for 2. halvår af 2024 til godkendelse i alle fagudvalg.

Sagsfremstilling

Udover møder i de stående udvalg er der jævnligt temamøder på tværs af flere stående udvalg eller for hele Kommunalbestyrelsen. Det sker typisk, når politiske sager vedrører flere fagudvalgs fagområde, hvor et fælles temamøde kan være med til at sikre helhed og sammenhæng. Hidtil har disse temamøder typisk været placeret kl. 8-9 på dage for stående udvalgsmøder eller sen eftermiddag/aften.

Forvaltningen foreslår, at temamøderne fremover afvikles om eftermiddagen én gang i kvartalet de dage, hvor der er planlagt møder i de stående udvalg. Det vil betyde, at der om formiddagen disse dage køres to rul med korte udvalgsmøder, forventeligt med det første rul kl. 8-10 og det andet rul kl. 10-12. Derpå er der frokost og så temadrøftelser om eftermiddagen, forventeligt kl. 13-16.

Konkret foreslår forvaltningen, at denne mødestruktur i 2. halvår 2024 bliver anvendt mødedatoerne den 11. september 2024 og 6. november 2024. Det betyder samtidig, at der som udgangspunkt ikke vil være tværgående temadrøftelser på de andre mødedage i de stående udvalg. Der kan dog være særskilte temadrøftelser i de enkelte udvalg.

Forvaltningen vil være opmærksom på at tilpasse dagsordenen til den opdaterede mødekalender.

Ændringen sker for at optimere planlægning og tid for kommunalbestyrelsesmedlemmerne. Ved systematisk placering af temamøderne bliver mødeplaceringen mere forudsigelig, og ved at reducere temadrøftelserne fra sen eftermiddag/aften vil det samtidig tilgodese hensynet til kommunalbestyrelsesmedlemmernes øvrige aktiviteter. Derudover giver placering i en samlet blok om eftermiddagen bedre tid til temadrøftelserne, hvilket har været efterspurgt af kommunalbestyrelsen, set i lyset af erfaringerne med temadrøftelserne om morgenen.

I lyset af erfaringerne med placering af temamøder om eftermiddagen og to korte møderul for de stående om formiddagen én gang i kvartalet vil denne mødetilrettelæggelse blive evalueret ultimo 2024 med henblik på tilrettelæggelse af møderne i 2025.

Indstilling

Direktionen foreslår, at den opdaterede mødekalender for udvalgsmøder i 2. halvår 2024 godkendes.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Ny mødekalender 2. halvår 2024 - Forslag om kvartalsvise temamøder på STU-eftermiddage

Punkt 5: Trafikforhold ved Holte Skole – Afdeling Rønnebærvej

24/549

Resumé

I forbindelse med implementeringen af den nye skolestruktur, forventes der et øget pres på trafiksystemet foran Ny Holte Skole, afdeling Rønnebærvej.

På Klima- og Miljøudvalgets møde den 7. februar 2024, pkt. 10, ([link](#)), blev der orienteret om mulige løsninger på trafiksikkerhed og parkering omkring skolen.

På Børne- og Skoleudvalgets møde den 7. februar 2024, pkt. 10, ([link](#)) var samme sag til beslutning. Børne- og Skoleudvalget besluttede at udskyde sagen og anmodede forvaltningen om, at undersøge flere løsningsalternativer for trafiksituationen, herunder mulighed for bilfri zoner samtidig med, at det også undersøges, hvordan personaleparkering bedre kan tilgodeses.

Det rådgivende firma LINQ har vurderet løsningsalternativer. Analysen er vedlagt sagen, og vil blive præsenteret på mødet.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til indledende drøftelse.

Sagsfremstilling

I dag er der i spidskvarteret omkring klokken 8 registreret udfordringer med afvikling af trafikken omkring skolen. I forbindelse med implementeringen af den nye skolestruktur, forventes der et øget pres på trafiksystemet foran skolen.

Det rådgivende firma LINQ har vurderet konsekvenserne ved en flytning af vejlukningen fra den nordlige side af skolen til den sydlige side af skolen samt mulighederne for at fredeliggøre området omkring skolen.

Flytning af vejlukning

Generelt vil Rønnebærvej nord for skolen blive langt mere trafikbelastet end i dag. Vejen er i dag ikke egnet til denne mertrafik, og vejmatrikeludlægget rummer ikke mulighed for trafiksikkerhedsmæssige tiltag i form af udvidelse med cykelstier eller lignende. Allerede i dagens situation vil det være en fordel for trafiksikkerheden og afviklingen af trafikken nord for skolen, at der etableres et standsningsforbud på strækningen nærmest skolen. Tiltaget vil være en absolut nødvendighed med den øgede trafik, der vil komme ved flytning af vejlukningen.

Det kan ikke anbefales at lede tung trafik som busser og lastvogne til skolen fra nord. Det vil betyde en flytning af den tunge trafik til smalle lokalveje, der ikke er egnet til den type trafik. I stedet bør den tunge trafik enten ledes til skolen fra syd ligesom i dag, eller også skal der anlægges et passende vejanlæg syd for skolen, der kan håndtere ventende busser og varelevering.

Det er imod hensigten om fredeliggørelse af skolens forareal at lede den tunge trafik igennem det fredeliggjorte område. Samtidig vil adgangen for den tunge trafik fra syd medføre, at det bliver fysisk muligt for alle køretøjer at køre på Rønnebærvej forbi skolen, og det fredeliggjorte område risikerer derfor at blive endnu mere trafikbelastet end i dag.

Modsat er det pladskrævende at etablere tilsvarende faciliteter for store køretøjer syd for skolen, ligesom afstanden mellem varelevering og busholdeplads og skolen vil blive markant større end i dag.

LINQ har vurderet, at flytningen af vejlukningen fra nord til syd ikke vil have en stor indvirkning på rutevalget for biler, der skal til og fra skolen. Årsagen er, at omvejen er for stor - særligt for beboere sydvest for skolen. I stedet forventes det samme trafikmønster bibeholdt, selv om vejen fysisk ikke er indrettet hertil. Det vil resultere i endnu ringere afvikling af trafikken end i dag, da adgangen til skolen formelt vil være lukket.

Hvis vejlukningen flyttes syd for et fredeliggjort område foran skolen, bør der etableres et nyt areal til Kys&Kør, kortidsparkering og eventuelt langtidsparkering syd for skolen.

Det betyder, at dele af skolens boldbane skal inddrages til vejareal. Eksempler på størrelsen på arealet er skitseret i notatet. Fælles for eksemplerne er, at de skal være markant større, hvis der også skal være plads til langtidsparkering – herunder dedikeret personaleparkering, busser og varelevering syd for skolen.

Bilfri zone

Forvaltningen har ydermere vurderet muligheden for en total bilfri zone omkring skolen. Hvis løsningen skal realiseres vil det indebære, at elever skal sættes af ved parkeringspladsen ved Holte Midtpunkt. Forvaltningen vurderer at det er svært realiserbart, dels grundet afstanden, og dels behovet for beboerkørsel til Ernst Bojesens vej og Sofievej samt til aktivitetscenter Rønnebærhus.

Forvaltningens anbefaling

Det er forvaltningens vurdering, at der ikke skabes en bedre trafikafvikling ved at flytte vejlukningen. Forvaltningen vurderer, at der kan skabes en fredeliggørelse foran skolen, men at det samtidig er nødvendigt at tilvejebringe yderligere parkering og afsætningsareal. Det bør ske syd for skolen, da Rønnebærvej nord for skolen ikke er egnet til yderligere trafik. Forvaltningen anbefaler, at de løsningsforslag, der tidligere er fremlagt, og som omhandler inddragelse af en del af skolens boldbane, genbesøges.

Indstilling

Direktionen foreslår, at sagen drøftes.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag med den bemærkning, at af hensyn til trafiksikkerheden og med henvisning til trafikanalysen finder udvalget det ikke hensigtsmæssigt at åbne for den nordlige adgang til parkeringsarealet.

Udvalget anbefaler skolebestyrelsen at se på de muligheder, der ligger i forskudte ringetider og adfærdsregulerende tiltag, f.eks. gå- og cykelbusser samt skoletrafikpolitik.

Forvaltningen inviterer til drøftelse med skolebestyrelsen med deltagelse af Klima- og Miljøudvalgets formand og næstformand.

Bilag

Punkt 6: Miljøvurdering af cykelsti på Hørsholm Kongevej - Anlægsbevilling

24/549

Resumé

Forvaltningen orienterede på Klima- og Miljøudvalgets møde den 17. januar 2024, pkt. 3 ([link](#)), om, at der skal gennemføres en miljøvurdering af projekt for cykelsti på Hørsholm Kongevej.

Til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten, inkl. tilhørende undersøgelser, samt færdiggørelsen af afvandings-, detail- og udbudsprojekt søges en anlægsbevilling på 1,1 mio. kr.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen til godkendelse.

Sagsfremstilling

Der skal gennemføres en miljøvurdering af projekt for cykelsti på Hørsholm Kongevej. Dette orienterede forvaltningen Klima- og Miljøudvalget om på mødet den 17. januar 2024, pkt. 3 ([link](#)). På Kommunalbestyrelsens møde den 20. marts 2024, pkt. 25, ([link](#)) blev afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten godkendt. Denne har været sendt i høring i fire uger hos relevante berørte myndigheder og offentligheden. Forvaltningen vil på det kommende møde i Klima- og Miljøudvalget orientere om resultaterne af høringen.

Til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten skal der foretages mindre undersøgelser. Endvidere ligger der et stort arbejde i at få belyst og behandlet de emner, der skal indgå i rapporten. Detailprojekt for håndtering af vejvandet skal færdigprojekteres, og endvidere skal detail- samt udbudsprojekt færdiggøres og tilrettes i forhold til de vilkår, der måtte blive stillet i miljøkonsekvensrapporten.

Til ovenstående arbejder søger forvaltningen en anlægsbevilling på 1,1 mio. kr. finansieret af rådighedsbeløbet i 2024 på projekt 152152 Etablering af cykelsti gennem Rude Skov.

Indstilling

Direktionen foreslår indstillet, at der gives en anlægsbevilling på 1,1 mio. kr. finansieret af rådighedsbeløbet i 2024 på projekt - 152152 Etablering af cykelsti gennem Rude Skov.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET indstiller Direktionens forslag tiltrådt.

Vedtagelse i Økonomiudvalget den 19-06-2024

ØKONOMIUDVALGET indstiller Klima- og Miljøudvalgets indstilling tiltrådt.

Vedtagelse i Kommunalbestyrelsen den 26-06-2024

KOMMUNALBESTYRELSEN tiltræder Klima- og Miljøudvalgets indstilling.

Bilag

Cykelstier på Hørsholm Kongevej, tidsplaner

Punkt 7: Movia – Udbud af buslinjer

24/549

Resumé

En række af kommunens buslinjer står for at skulle i udbud i 2025. Rudersdal Kommune skal derfor tilkendegive overfor Movia, hvilke krav og ønsker kommunen har til linjerne.

Der er en række valgmuligheder, herunder busstørrelse, reklamer og en række øvrige forhold, som udvalget skal vælge mellem.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Movia planlægger og udbyder kollektiv bustrafik for 45 kommuner og to regioner. De ca. 450 buslinjer drives af en række forskellige operatører gennem kontrakter, som Movia hidtil har udbudt ca. hvert 12. år.

Linjerne 193,195,196,197,198,199 og 388 skal i udbud i 2025. Linjerne er en del af en større udbudspakke A23.

Rudersdal Kommune skal tilkendegive krav og ønsker på en række områder. Jo flere specifikke krav der stilles, desto dyrere forventes prisen at blive. Der skal opnås enighed blandt de kommuner, der har busser i udbudspakken.

Kontraktlængder

Traditionelt har Movia udbudt busdriften i kontrakter på op til 12 år, hvoraf de sidste seks år har været sammensat af optionsperioder, som operatørerne har opnået ret til baseret på kvalitetsmålinger.

Siden 2017, hvor Movia har udbudt kørsel med krav om emissionsfrihed, har der været udbudt kontrakter med en længere garanteret periode for at sikre operatørerne større sikkerhed i afskrivningen af elbusserne, som er dyre i indkøb.

På baggrund af de opnåede erfaringer og den normalisering, der har været af drift med elbusser, har Movia forkortet den garanterede kontraktperiode til seks år med to optionsperioder á fire år, som operatøren kan opnå ret til, hvis der leveres tilfredsstillende kvalitet.

Det vil medføre, at kontrakter i udbud A23 kan vare op til 14 år.

Drivmiddel

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

Frem for at stille krav til elbusser stiller Movia krav til emissionsfrihed. Det indebærer, at operatørerne kan tilbyde den tekniske løsning til emissionsfri drift, som giver operatøren de bedste forudsætninger for at give det mest fordelagtige tilbud. Dermed bliver det f.eks. muligt for operatøren at vælge mellem at tilbyde elbusser og brintbusser.

Movias ejere har med Mobilitetsplan 2020 besluttet, at al rutekørsel i 2030 skal være fossilfri, og at mindst halvdelen af alle busser skal være elbusser (emissionsfri drift). De seneste udbud har vist, at det er billigere at omstille til emissionsfri drift end til fossilfri drift.

Med udkastet til Mobilitetsplan 2024 foreslår Movia, at alle nye busser som udgangspunkt bliver udbudt med krav om elbusser.

Busstørrelse

Linjerne 196,197 og 198 køres i dag med mindre busser på 10 meter.

Hvis der vælges andre busser end 12 m-standarden, gør Movia opmærksom på, at valget kan medføre lavere fleksibilitet i forhold til omplacering af busser ved ændringer i driftsomfanget, såvel i opad- som nedadgående retning.

Vælges busser kortere end 12 m, skal den begrænsede kapacitet iagttages. Den begrænsede kapacitet kan dels medføre hyppig brug af ståpladser, dels forøgede udgifter til dublering (ekstra busser på afgang med for mange passagerer til kapaciteten i en enkelt bus).

Slutteligt er antallet af leverandører i Danmark af mindre busser beskedent, hvilket Movia kan se påvirker konkurrencen og dermed prisen. Minibusser har en kortere rækkevidde end standardbusser, hvilket kan medvirke til højere priser. Således kan det af flere årsager blive dyrere at vælge en kortere bus end standardstørrelse. Movia anbefaler standardstørrelse bus på 12 meter.

Regler for reklamer

Det er som udgangspunkt busoperatørerne, der råder over reklamepladser, både udvendigt og indvendigt i bussen. Indtægten fra reklamer er indarbejdet i tilbudsprisen og busdriften bliver derfor billigere. Det er kommuner og regioner, der beslutter, om man vil fastholde muligheden. Et eventuelt fravalg vil gælde for alle reklameformer i hele kontraktperioden. Movia anbefaler en fastholdelse af, at retten til salg af reklamer ligger hos operatøren

Øvrige forhold

Movias bestyrelse har i efteråret 2022 besluttet nye standardkrav til bussernes indvendige og udvendige indretning og udseende. Standardiseringen medfører, at:

- Det bliver nemmere at anvende samme bus på flere linjer. Det giver en større fleksibilitet og mulighed for at anvende busser andetsteds
- Antallet af reservebusser bliver reduceret, hvilket giver lavere priser ved udbud

De nye standardkrav medfører:

- Ingen udvendige farvemarkeringer på bushjørner (fx. rød for A-bus)

- Aircondition
- Digitale trafikinformationsskærme
- Elektriske kørestolsramper
- Operatørejet tælleudstyr

Forvaltningens anbefaling

Forvaltningen vurderer det hensigtsmæssigt at følge anbefalingerne fra Movia. Det betyder, at forvaltningen anbefaler, at det meddeles Movia, at Rudersdal Kommune ønsker følgende udbudskrav:

Kontraktlængde: Seks år med to optionsperioder á fire år

Drivmiddel: El

Busstørrelse: Standardstørrelse på 10-12 meter

Regler for reklamer: Retten til salg af reklamer ligger hos operatøren

Indstilling

Direktionen foreslår, at ovennævnte udbudskrav meddeles Movia.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Punkt 8: Kommende arrangementer på offentligt vejareal

24/549

Resumé

Afholdelse af arrangementer, herunder cykel- og motionsløb, på offentligt vejareal kræver vejmyndighedens godkendelse. Der er ansøgt om afholdelse af en række løb over sommeren 2024, som sagen gør status over.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

Afholdelse af arrangementer på offentligt vejareal kræver vejmyndighedens godkendelse. Klima- og Miljøudvalget har den 6. marts 2024, pkt. 17 ([link](#)), godkendt afholdelse af en del af Ironman Copenhagens cykelrute på kommunens veje. Ironman afholdes den 18. august.

Foruden Ironman ansøges der løbende om afholdelse af andre arrangementer. Forvaltningen giver i sagen en status over ansøgninger og meddelte tilladelser vedr. cykel- og motionsløb.

I 2024 er der foreløbig ansøgt om tilladelse til at afholde følgende cykel- og motionsløb:

- Birkerød Cykelklub har afholdt cykelløb den 28. april.
- Der er afholdt cykelløb på dele af VM-ruten den 14. og 28. maj og 3. juni. Løbene foregik efter færdselsloven med deltagelse af politiet og uden trafikomlægninger. Ruten omfattede Ørholmvej, Skodsborgvej, Mothsvej, Søllerødvej, Attemosvej, Øverødvej og Vangebovej.
- Yderligere tre cykelløb, der primært foregår i Hørsholm Kommune og kun går gennem Rudersdal Kommune ved rundkørslen forenden af Hørsholm Kongevej, afholdes den 17. juni samt den 5. og 6. august. Cykelløbene indebærer ikke vejlukning men afvikles ved brug af trafikofficials.

Ansøgninger kommer løbende, hvorfor der over sommeren kan forekomme yderligere løb end de ovenfor nævnte.

Planlagte og igangværende arrangementer fremgår af kommunens kort her (ved at slå funktionen "arrangementer" til): <https://kort.rudersdal.dk/>. Det bemærkes, at kortet indeholder alle arrangementer på offentligt vejareal, hvor der er ansøgt om "råden over vej".

Ifølge delegationsplanen har forvaltningen bemyndigelse til at godkende ansøgningerne. Sagen forelægges derfor til orientering.

Indstilling

Direktionen foreslår, at sagen forelægges til orientering.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Punkt 9: Støjskærm langs Helsingørmotorvejen ved Brådebæk

24/548

Resumé

Rudersdal Kommune har fået Vejdirektoratets planlagte støjskærm langs Helsingørmotorvejen i Brådebæk i høring.

Projektet forventes at stå færdig i oktober 2025.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget og Arkitektur- og Byplanudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

I februar 2023 godkendte forligspartierne bag Infrastrukturplan 2035, at der etableres et projekt om støjskærm langs Helsingørmotorvejen i området ved Brådebæk i Rudersdal Kommune. Klima- og Miljøudvalget blev orienteret om projektet den 10. maj 2023, pkt. 10 ([link](#)).

Rudersdal Kommune har nu fået Vejdirektoratets planlagte støjskærm ved Brådebæk i høring.

I bilaget fremgår støjskærmens foreslåede udstrækning langs Helsingørmotorvejen. Den eksisterende støjskærm fremgår også af kortbilaget.

Der opsættes 7-8 meter høj støjskærm i østsiden af Helsingørmotorvejen fra km 23.280-24.690. Støjskærmen bliver absorberende mod vejsiden, dog med undtagelse af transparente felter. På vejsiden monteres graffitibeskyttelse på de nederste 3 meter i form af trælameller, mens nabosiden er uden lameller. På dele af strækningen vil støjskærmen bestå af transparente felter for at gøre skærmen mindre dominerende for de bagvedliggende ejendomme og give lys til disse.

Til sammenligning er den nuværende støjskærm mellem Hørsholm Kongevej og frem til rastepladsen 2,5 m, og ved rastepladsen 4 m høj.

Den planlagte støjskærm er fritaget fra krav om både byggetilladelse og landzonetilladelse, da støjskærme opfattes som vejudstyr jf. bygningsreglementets § 4, nr. 1 og planlovens § 36, stk. 1 nr. 9.

Projektets nuværende tidsplan er følgende:

Uge 19-25, 2024 – Entrepriseudbud

Uge 33-48, 2024 – Entreprenørprojektering

Uge 43, 2024 – uge 41, 2025 – Anlægsperiode

Vejdirektoratet afholdt i oktober 2023 orienteringsmøde for berørte borgere.

Indstilling

Direktionen foreslår, at kommunen svarer Vejdirektoratet, at Arkitektur- og Byplanudvalget og Klima- og Miljøudvalget tager sagen til orientering.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Bilag vedr. støjskærm

Punkt 10: Støjhandlingsplan for statens veje 2024-29 - Høring

24/549

Resumé

Vejdirektoratet gennemfører hvert femte år en kortlægning af støjen langs statens veje og udarbejder en støjhandlingsplan for det statslige vejnet.

Støjhandlingsplan 2024-29 er i offentlig høring.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Vejdirektoratet gennemfører hvert femte år en kortlægning af støjen langs statens veje og udarbejder en støjhandlingsplan for det statslige vejnet. Vejdirektoratet har den 30. april 2024 sendt forslag til støjhandlingsplanen 2024-29 for statens veje i offentlig høring. Der er mulighed for at komme med forslag og bemærkninger til støjhandlingsplanen frem til den 26. juni 2024, hvor høringsperioden afsluttes.

Forslag til støjhandlingsplanen 2024-29 for statens veje findes her (se s. 114-116):

[Støjhandlingsplan for statens veje 2024 - 2029 \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Støjhandlingsplanen indeholder bl.a. oplysninger om støjbelastningen fra de statslige veje, Vejdirektoratets principper for arbejdet med at forebygge og reducere støjen, samt en beskrivelse af gennemførte og mulige fremadrettede støjreducerende tiltag langs det statslige vejnet. Områder med særligt støjbelastede boliger (over 68 dB) er udpeget på baggrund af en screening af hele statsvejnettet. Vejdirektoratet prioriterer indsatserne og vurderer, hvor de støjreducerende indsatser har størst effekt.

Støjhandlingsplanen erstatter Vejdirektoratets støjhandlingsplan for 2018-2023. Planen omfatter alle statens veje og henvender sig til den almindelige offentlighed, som via denne plan har mulighed for at orientere sig om, hvordan Vejdirektoratet arbejder for at mindske støjgenerne fra statens veje.

Rudersdal Kommune

Rudersdal Kommune påvirkes af støj fra Helsingørmotorvejen. For kommunen som helhed er i alt 3.310 boliger støjbelastede, heraf er 102 boliger stærkt støjbelastede (over 68 dB). Der er tale om et lidt højere antal støjbelastede boliger end i den foregående støjhandlingsplan.

I kommunen er følgende boligområder delvist udsat for støj over 65 dB: Nærum, Buskehøj, Pilekæret, Trørød, Ubberød, Brådebæk og Sandbjergvej.

I Brådebæk etablerer Vejdirektoratet en støjskærm i løbet af 2024-25, se andet punkt på dagsordenen.

De øvrige områder indgår alle i videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Forvaltningen foreslår, at det meddeles Vejdirektoratet:

- 1) at kommunen ser frem til etableringen af den nye støjskærm i Brådebæk, og
- 2) at det er positivt, at alle støjplagede boligområder i Rudersdal Kommune indgår i Vejdirektoratets videre undersøgelser om prioritering af fremtidige midler.

Forvaltningen anbefaler, at der når resultaterne af Vejdirektoratets undersøgelser foreligger indledes forhandlinger om yderligere støjafskærmning i de mest støjbelastede boligområder. I kommunen.

Indstilling

Direktionen foreslår, at høringssvar jf. sagsfremstillingen sendes til Vejdirektoratet.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Støjhandlingsplan 2024-Rudersdal

Punkt 11: Status på delemobilitetsforsøg – Udvalgte lokationer

24/549

Resumé

Planlægningsfasen af det forestående delemobilitetsforsøg i Rudersdal Kommune er ved at nærme sig en afslutning.

Planen er, at det fra slutningen af august 2024 og ét år frem vil være muligt for borgerne at benytte sig af deleelcykler fra Tier Mobility og delebiler fra Green Mobility og Kinto Share.

I forsøget vil der være 200 eldelecykler og 32 eldelebiler. Udgangspunktet for de mange delekøretøjer vil være seks hubs henholdsvis i Birkerød, Holte, Vedbæk, Nærum og Gl. Holte.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Klima- og Miljøudvalget godkendte den 17. august 2022, pkt. 7 ([link](#)), at Rudersdal Kommune ansøgte om at blive en del af et EU-finansieret forsøgsprojekt om delemobilitet.

Ved årsskiftet samme år blev der givet tilsagn om, at Rudersdal Kommune var blevet udvalgt til at deltage i projektet, der for kommunens vedkommende er fuldt finansieret af EU gennem Horizon Europe.

Projektet er en del af et større konsortium, kaldet GEMINI, hvor byer som Paris, Amsterdam og München også deltager.

Forsøgets formål

Region Hovedstaden leder projektet. Rudersdal Kommune lægger areal til, og Green Mobility, Tier Mobility og Kinto Share opstiller forskellige typer af delekøretøjer på udvalgte lokationer.

Forsøget har til formål at undersøge interessen for og brugen af forskellige former for delemobilitet i områder udenfor tætbefolkede storbyer.

Et forsøg i tre faser

Forsøget forløber i tre faser. Siden foråret 2023 har planlægningsarbejdet været i gang. Selve forsøgsperioden vil vare i ét år – fra august 2024 til august 2025. Den resterende del af 2025 vil blive brugt på dokumentation og behandling af data i samarbejde med bl.a. DTU, der også er partner i projektet.

Planlægningsfasen

Der har været en lang række interessenter involveret i planlægningen af forsøget. De væsentligste udover Green Mobility, Tier Mobility og Kinto Share er: Politiet, DSB, DTU Science Park, DTU Lyngby, Hørsholm Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Derudover blev der i marts i år afholdt en brugerinddragelsesworkshop, hvor udvalgte, interesserede borgere blev involveret i designet af forsøget.

Forsøget

Planen er at etablere seks overordnede delemobilitetsknudepunkter i kommunen. I forsøget bliver et knudepunkt kaldt en 'hub'.

Valg af placeringen er baseret på en langvarig proces mellem forvaltningen, Region Hovedstaden, DTU Science Park og de tre delemobilitetsoperatører. Processen har resulteret i, at fem hubs foreslås placeret på offentlige vejarealer ved trafikknudepunkter, og den sjette bliver etableret i DTU Science Park. I processen er der bl.a. brugt data fra Movia, Rejsekortet og demografisk data for Rudersdal Kommune for at udvælge de bedst egnede steder.

Forvaltningen og projektgruppen anbefaler konkret, at hubs på offentligt vejareal placeres ved Birkerød Bymidte, Holte, Vedbæk Station, Nærum Station og Gl. Holte (Mariehøj Kulturcenter). Alle områder er blevet besøgt med repræsentanter fra alle parter i projektet.

Placering af hubsene på offentligt vejareal sker bl.a. med hensyntagen til at undgå belastning af parkeringskapaciteten ved Holte og Birkerød stationer. I udvælgelsesprocessen har det derfor været vigtigt for forvaltningen at undgå at placere hubsene, så de kunne være til gene for bilpendlere og erhvervsdrivende. Bl.a. derfor er Birkerød Station, Holte Station og Hovedgaden i Birkerød blevet fravalgt som overordnede hubs.

I kortbilaget til denne sag fremgår den nøjagtige placering af de seks hubs og indretningen af dem.

Ingen elløbehjul

Det var oprindeligt planen, at Tier ville bidrage til forsøget med henholdsvis 80 elløbehjul og 80 elcykler. Efter en længerevarende dialog med operatøren er det dog besluttet at droppe løbehjulene. Det skyldes en vurdering af, at de forventede gener i forbindelse med elløbehjulene kunne risikere at overskygge forsøgets eventuelle positive effekter. I stedet vil Tier bidrage med 200 elcykler.

En anden ændring til de oprindelige planer er, at Green Mobility har overtaget ShareNows rolle i projektet, efter sidstnævnte lukkede sin forretning i februar 2024.

Det betyder, at der i forsøget vil være:

- 200 elcykler fra Tier

- 20 delebiler fra Green Mobility
- 12 delebiler fra Kinto Share

Store og mindre hubs

På de seks overordnede hubs vil det være muligt at benytte sig af delekøretøjer fra de tre operatører mod betaling via deres apps.

Ud over de seks overordnede hubs vil der blive etableret en lang række mindre hubs, fortrinsvis til deleelcykler. Bl.a. har DSB givet lov til, at der etableres elcykelhubs på deres arealer med eksisterende cykelparkering ved stationerne i Holte og Birkerød.

I øjeblikket pågår der desuden en dialog med henholdsvis Hørsholm Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune om muligheden for at placere elcykelhubs nær henholdsvis Rungsted Kyst Station, DTU Lyngby og Lyngby Station. Alt dette for at skabe bedst mulig sammenhæng kommunerne imellem.

De mindre hubs til elcykler vil så vidt muligt placeres i forbindelse med eksisterende cykelstativer.

Styr på parkering

Generelt vil det kun være muligt for brugerne at parkere delekøretøjerne i de zoner, der er aftalt mellem kommunen og operatørerne. Sådelt geofencing gør, at det ikke er muligt i app'en at afslutte sin tur uden for de aftalte zoner.

Rudersdal Kommune har indgået særskilte såkaldt level agreements med operatørerne, hvor der er stillet krav og vilkår, som operatørerne skal overholde i forsøgsperioden. Region Hovedstaden og forvaltningen vil løbende holde statusmøder med operatørerne for at sikre, at alt forløber, som det skal, og at eventuelle henvendelser om uhensigtsmæssigheder fra borgerne eller forvaltningen fører til ændringer af operatørernes praksis.

I forsøgsperioden vil der desuden blive afholdt flere borgerinddragelsesworkshops.

Indstilling

Direktionen foreslår, at placering af overordnede hubs på fem offentlige vejarealer jf. sagsfremstillingen godkendes.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Præsentation af delemobilitetsforsøg

Punkt 12: Status på samarbejde med NaboGo

24/549

Resumé

Rudersdal Kommune har siden september 2022 samarbejdet med samkørselstjenesten NaboGo.

Den nuværende aftale udløber ved udgangen af august 2024. Det skal derfor besluttes, om samarbejdet med NaboGo skal forlænges.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til beslutning.

Sagsfremstilling

Klima- og Miljøudvalget besluttede den 17. august 2022, pkt. 8 ([link](#)), at indlede et samarbejde med samkørselstjenesten NaboGo.

Aftalen mellem Rudersdal Kommune og NaboGo løber over en periode på to år fra september 2022 til august 2024. Dermed nærmer afslutningen på den nuværende aftale sig.

Status på nuværende aftale

Prisen for det toårige samarbejde har været 320.000 kr. Beløbet er blevet finansieret af projekt 151558 Miljø- og klimaindsats.

I det første år af samarbejdsperioden resulterede samarbejdet med NaboGo kun i ganske få samkørsler. Det drejede sig om ca. 15 samkørsler om måneden.

Dog er der siden oktober 2023 sket en markant stigning i antallet af samkørsler med gennemsnitligt ca. 770 samkørsler om måneden.

Fortsætter tendensen de næste måneder, vil der ved udgangen af samarbejdsperioden i slutningen af august 2024 være ca. 8.700 samkørsler. Det svarer til, at hver samkørsel har kostet Rudersdal Kommune ca. 37 kr.

Tilbud om fortsættelse af samarbejdet

Forvaltningen har modtaget tilbud fra NaboGo om en étårig forlængelse af samarbejdet. Tilbuddet er vedlagt som bilag. Prisen for det kommende år afhænger af antallet af samkørsler.

Baseret på kommunens indbyggertal skal der betales et fast beløb på 55.000 kr. Det faste beløb dækker over optimering af app, afrapportering og samarbejde med interesserede virksomheder og foreninger i kommunen. Derudover vil det koste kommunen 25 kr. pr. samkørsel.

Hvis der foretages ca. 10.000 samkørsler, som NaboGo estimerer, vil prisen for Rudersdal Kommune være sammenlagt 355.000 kr.

Det svarer sammenlagt til en pris pr. samkørsel på 36 kr.

Erfaring fra andre kommuner

Rudersdal deltager i et fælleskommunalt klimanetværk om bl.a. samkørsel. I netværket deltager en række andre kommuner, der har erfaring med både nabogo, men også den konkurrerende samkørselstjeneste fra FDM, Ta' Med.

Størstedelen af kommunerne i netværket fortæller om lille effekt af samkørsel, særligt prisen taget i betragtning. Der er også tvivl om, hvilke andre transportformer samkørslen 'stjæler kunder' fra.

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at samarbejdet med NaboGo bør afsluttes, når den nuværende aftale udløber til august.

Det skyldes, at prisen pr. samkørsel er høj, samtidig med at cykel-, bus- og togmulighederne er gode i kommunen.

Af nabogos afrapportering fremgår det, at mange af samkørslerne i kommunen sker mellem Nærum Gymnasium og Holte. Her er det eksempelvis både muligt at cykle (5 km) eller at tage bussen (20 minutter) i stedet for at køre i bil.

Indstilling

Direktionen foreslår, at der ikke indgås en forlængelse af den nuværende aftale med NaboGo.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Tilbud om fortsættelse af NaboGo

Punkt 13: Natura 2000-handleplan for Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov 2022-2027 – Endelig godkendelse

24/549

Resumé

Forslag til handleplan for Natura 2000-område nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov har været i høring. Der er kommet fire høringssvar.

Rudersdal Kommune har sammen med Miljøstyrelsen og Allerød, Furesø, Egedal, Lyngby-Taarbæk og Frederikssund kommuner behandlet høringssvarene og udarbejdet den endelige handleplan. I planen beskrives de indsatser, der skal igangsættes inden udgangen af 2027.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Klima- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 7. februar 2024, pkt. 5 ([link](#)), udkast til Natura 2000-handleplan 2022-2027 for område nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov for udsendelse i offentlig høring. Høringen fandt sted i perioden den 29. februar – 25. april 2024.

Der er modtaget fire høringssvar, som stammer fra henholdsvis Miljøstyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Egedal (DN), Dansk Ornitologisk Forening, Nordsjællandsafdeling (DOF) og fra en privat borger i Lyngby.

Opsummering af høringssvar

Både Miljøstyrelsen og DOF efterlyser tydeligere redegørelse for de forvaltningsindsatser, der er foretaget for både skovnaturtyper og arter som rørhøg og plettet rørvagtel i den foregående planperiode 2016 – 2021.

DOF efterspørger, om indsatserne har givet de forventede resultater, og savner præcise mål for indsatserne og en tilstrækkelig detaljeringsgrad i naturovervågning gennem det statslige program NOVANA (statens nationale overvågningsprogram for natur og vandmiljø).

DOF påtaler endvidere, at det ikke er muligt at gennemskue, hvor de kommende indsatser vil finde sted, og derfor er umuligt at vurdere de konkrete indsatser.

Høringssvaret fra Danmarks Naturfredningsforening, Egedal retter sig primært mod forhold i Egedal Kommune, men også om mere overordnede forhold vedr. økonomiske rammer og frivillige aftaler med lodsejere.

Høringssvar fra privat person i Lyngby handler om forhold i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Behandling af høringssvar

I bilag 'hvidbog for Natura 2000-handleplanen for N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov' er oplistet uddrag af høringssvarene, den ansvarlige myndigheds bemærkninger, og om høringssvaret medfører ændring i handleplanen (angivet med fed).

Høringssvarene har givet anledning til enkelte præciseringer og tilretninger af forslaget til Natura 2000-handleplan. For Rudersdal Kommunes vedkommende er der således tilføjet indsatser for den foregående planperiode 2016 – 2021 til tabel 1. Herunder skal særligt bemærkes, at nettoarealet af de sjældne naturtyper rigkær og hængesæk er udvidet i Vaserne med mere end 0,5 ha. Det skyldes primært indsatsen med græsning i området gennem mange år.

Plejeindsatser for de sjældne vandinsekter lys skivevandkalv og stor kærguldsmed er udbygget i tabel 4 idet indsatsen er omfattet af en plejeanvisning, som gælder for perioden 2022 – 2032. Se også orientering af Klima- og Miljøudvalget på mødet den 11. januar 2023 pkt. 4 ([link](#)).

Endvidere er indsatser for levesteder for de to fuglearter på udpegningsgrundlaget, rørhøg og plettet rørvagtel, præciseret, og der er i bilag 1 indsat resumé af forvaltningsplan for kommunens egne skovarealer i Natura 2000-området.

Forvaltningen har endvidere udbygget beskrivelsen af indsatsen vedr. forbedret hydrologi i Malmmosen, så det fremgår at en grundlæggende forudsætning for eventuel indsats er at en vandstandshævning ikke medfører gener for omkringboende.

Den videre proces

Den nye handleplan afløser den eksisterende Natura 2000-handleplan 2016-2021, som kan findes på kommunens hjemmeside via dette [link](#). Handleplanen skal ifølge Miljømålsloven vedtages af de pågældende kommuner senest et år efter vedtagelsen af den statslige Natura 2000-plan. I dette tilfælde er det den 4. juli 2024.

Natura 2000-handleplanen 2022-2027 forventes ikke at medføre øgede udgifter i forhold til allerede afsatte midler. Om kommunerne tildeles yderligere midler via DUT (Det udvidede Totalbalanceprincip) vides endnu ikke.

Indstilling

Direktionen foreslår, at handleplanen godkendes og offentliggøres på kommunens hjemmeside.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Hvidbog for Natura 2000-handleplanen for N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov

Natura 2000-handleplan 2022-2027 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov

Punkt 14: Orientering om fælles vandressourcecenter Øst

24/549

Resumé

Klima- og Miljøudvalget blev på mødet d. 6. marts 2024, pkt. 9 ([link](#)) orienteret om status og procesplan for det videre arbejde med etablering af fælles vandressourcecenter Øresund. Novafos, Fredensborg Forsyning og ejerkommunerne arbejder sammen om et beslutningsgrundlag for Fælles Vandressourcecenter Øresund.

Beslutningsgrundlaget skal bruges af de fem kommuner og de to forsyningsbestyrelser, når de i december 2024 skal træffe beslutning om gå videre med næste fase i projektet og tiltræde ejeraftalen for det nye, fælles selskab for vandressourcecenteret.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

Eksisterende og fremtidig lovgivning som f.eks. EU's byspildevandsdirektiv peger i samme retning – det er nødvendigt at forberede spildevandsrensningen for at kunne sikre en lavere miljøpåvirkning og understøtte den grønne omstilling.

Novafos og Fredensborg Forsyning arbejder derfor sammen med Fredensborg, Allerød, Furesø, Hørsholm og Rudersdal Kommuner om at etablere et nyt fælles vandressourcecenter. Det fælles vandressourcecenter skal sikre en robust og forbedret rensning af spildevandet på tværs af kommunegrænser og skal erstatte 11 renselanlæg i kommunerne. Derudover skal det nye anlæg producere bæredygtig fjernvarme ved at udnytte varmen og kulstoffet i spildevandet.

Forsyningernes fælles udkast til Planen for den nye rensestruktur, miljøvurdering og økonomi omfatter to scenarier. Dels et nyt, fælles vandressourcecenter og dels referencescenarie opgradering af de eksisterende renselanlæg. Planen og miljøvurderingen viser, at et fælles vandressourcecenter er den bedste løsning både i forhold til økonomi og miljøpåvirkning.

Anlægsudgifterne til de to scenarier vil være stort set ens, men driftsomkostningerne for et fælles vandressourcecenter er markant lavere. Det vil desuden være både billigere og lettere at etablere nye rensemetoder på vandressourcecenteret frem for på flere renselanlæg. Miljøvurderingen viser overordnet set, at der er flere fordele for miljøet i forhold til vandkvalitet, klima og energi, mens det vil kræve et særligt fokus at sikre, at berørte vandløb ikke tørrer ud, fordi de ikke længere vil modtage rensed spildevand fra de nuværende renselanlæg.

Med denne orientering gives en status på arbejdet med beslutningsgrundlaget. Orienteringen er vedhæftet som bilag og indeholder følgende emner:

- Udkast til plan for fælles rensestruktur og referencescenarie
- Takstpåvirkning for scenarierne
- Miljøvurdering af planen

Lokaliseringsanalyse

Der er endnu ikke truffet beslutning om en konkret lokalisering i Fredensborg Kommune. Lokaliseringsarbejdet i Fredensborg Kommune forløber parallelt med udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget for de fem kommuner og

forsyningernes bestyrelser. Forsyningerne har derfor udarbejdet et udkast til en plan for den fælles rensestruktur uden en konkret placering.

Processen frem mod en beslutning om igangsættelse er som følger:

Juni 2024	Orientering af udvalg i de fem kommuner om plan for den nye rensestruktur og referencescenarie, takstpåvirkning og miljøvurdering af plan for ny rensestruktur.
Juli – september 2024	Offentlig høring af plan for ny rensestruktur og miljøvurdering og evt. afholde borgermøde.
Oktober 2024	Orientering af udvalgene om ejeraftalen og selskabsstruktur for det fælles selskab for vandressourcecenteret.
December 2024	Byrådene/kommunalbestyrelserne godkender igangsættelse af projektets næste fase på baggrund af beslutningsgrundlaget og tiltræder samtidig ejeraftalen for det fælles selskab for vandressourcecenteret. Novafos' og Fredensborg Forsynings bestyrelser godkender igangsættelse af projektets næste fase ved tiltrædelse af ejeraftalen.

Indstilling

Direktionen foreslår, at udkast til plan for fælles rensestruktur og referencescenarie, takstpåvirkning for scenarierne og miljøvurdering af planen forelægges til orientering.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Orientering om Fælles vandressourcecenter Øresund

Punkt 15: Spildevandsudledning ved Furesø Golfklub - Status

24/549

Resumé

I en periode på minimum tre uger er der løbet urensset spildevand via det regnbetingede udløb UA16 på Furesø Golfklubs areal til en række småsøer og Hesselbækken. Novafos har forklaret, at overløbet er sket som følge af et nødoverløb fra en pumpestation.

Novafos har oplyst, at forureningen er bragt til ophør, at der er sket afpropning efter de tre første søer, og at tømning og rensning for slam er igangsat for at stoppe videre forurening i dræn- og søsystemet.

Novafos deltager i udvalgets behandling af sagen.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

Rudersdal Kommune har den 8. april 2024 modtaget en melding fra Novafos om, at der er ledt spildevand ud i en række småsøer på Furesø Golfklubs område. Forvaltningen og Novafos har sammen med ekstern rådgiver foretaget tilsyn og d. 11. april 2024 gennemgået og undersøgt tilstanden småsøerne i området.

Undersøgelserne dækker over vandkemiske prøver, og rådgiver konkluderer på den baggrund, at fem småsøer, som munder ud i Hesselbækken, er stærkt påvirket af forureningen. Der er observeret slam i småsøerne, og iltindholdet er generelt lavt, hvilket indikerer en stærk belastning over længere tid.

Forvaltningen har orienteret Miljøstyrelsen om hændelsen den 12. april 2024 og afklaret, at det er Rudersdal Kommune, som er tilsynsmyndighed, da der er tale om et nødoverløb.

Novafos har redegjort for, hvordan aflastningen er sket. Der er anlagt en regnvandsledning til den første sø placeret på golfbanens nordlige del. Ledningen udleder regnvand fra det lille separatkloakerede boligområde, der grænser op til golfklubben. Ved siden af regnvandsledningen ligger en spildevandsledning, der alene afleder husspildevand fra området til renseanlæg.

Husspildevandet pumpes fra boligområdet op til en større ledning anlagt i Birkerød Parkvej. Pumpen har været ude af drift i en ukendt periode, dog minimum tre uger. Når pumpen ikke fungerer, sker der nødoverløb fra spildevandsledningen til regnvandsledningen med udløb i golfbanens ene sø. Ved nødoverløb vil en alarm give Novafos besked og aflastningen registreres, men grundet en fejl i styringssystemet, er alarmen ikke aktiveret, og derfor er der sket afledning af spildevand uden registrering.

Forvaltningen er bekendt med denne type nødoverløb i kloaksystemet i kommunen. De er etableret for at sikre imod opstuvning af spildevand i kældre og på terræn i tilfælde af strømsvigt, defekt pumpe eller andre nødstilfælde. Den type hændelser kan derfor ikke forhindres, men kan registreres ved et alarmsystem ligesom det, Novafos har haft på deres pumpe.

Furesø Golfklub dræn- og søsystem kan opdeles i to delområder, en vestlig og en østlig del – begge med afledning til Hesselbækken. Til begge delområder afledes der dræn- og regnvand via et internt drænsystem samt via rørlagte vandløb. Spredningen af urent husspildevand er sket via de rørlagte vandløb i området. Novafos har den 12. april 2024 afproppet sø- og drænsystemet ved søerne, så spredningen blev mindsket mest muligt.

Forvaltningen har varslet et påbud til Novafos, om at Novafos skal genoprette den hidtidige tilstand ved at oprense slamaflejringer og tømme søerne for vand i det omfang, det er vurderet nødvendigt.

Der er siden den 11. april 2024 ført en række tilsyn, taget vand- og faunaprøver i søerne samt i Hesselbækken og afrapporteret til forvaltningen og Novafos om status i vandområderne.

Rådgiverne har på deres seneste tilsyn den 17. og 21. maj 2024 konstateret, at oprensningen af de fem søer går som planlagt. Fire af de fem søer er helt tømt for vand, mens den femte sø er halvt tømt. Der er fjernet sediment i den første sø, da forvaltningen, i samarbejde med Niras, har vurderet det nødvendigt. Efter nedbør er den første sø, som er den mest belastede sø, fyldt med regn- og drænvand igen.

Det er vurderet, at afproppingen af dræn- og søsystemet kan fjernes, så søerne kan fyldes med regnvand og aflede som hidtil til Hesselbækken. Det er ikke vurderet nødvendigt med yderligere tiltag i Hesselbækken.

Indstilling

Direktionen foreslår, at sagen forelægges til orientering.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Punkt 16: Forslag om ny badebro på Vedbæk Nordstrand

24/549

Resumé

Forvaltningen har fået et ønske fra Vedbæk Vikingelaug om en ny badebro ved Vedbæk Nordstrand som erstatning for den nuværende.

Vikingelaug har fået udarbejdet et prospekt på en ny badebro, der forelægges i sagen.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget og Arkitektur- og Byplanudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har fået et ønske fra Vedbæk Vikingelaug om en ny badebro ved Vedbæk Nordstrand som erstatning for den nuværende. Vikingelaug har udarbejdet et prospekt på en ny badebro, der er vedlagt som bilag.

Ønsket bunder i, at man mener, at en opdateret bro vil give bedre forhold for de mange brugere.

Forslaget indebærer bl.a., at det eksisterende rækværk udskiftes, skjulet for enden udvides og gøres rund, så der bliver plads til flere brugere, og trapperne bliver mindre stejle. I det nuværende prospekt er platformens diameter udvides til 6 m, hvilket indebærer, at platformen bliver 28 m² modsat de nuværende 9 m².

Vikingelaug ønsker at arbejde videre med en diameter på 10 m og ønsker at udarbejde et for-projekt samt et økonomisk overslag. Bygges platformen op som i dag, koster for-projekt samt overslag i alt 58.650 kr. Ønskes platformen opbygget som et molehoved, vil et for-projekt samt økonomisk overslag koste i alt 76.500 kr.

Forvaltningen estimerer, at etableringen af badebroen vil koste ca. 1,5-2,0 mio. kr. Forvaltningen bemærker, at der ikke er afsat midler i budgettet til finansiering af en ny badebro eller til udarbejdelse af prospekter.

En opdateret badebro med en større platform forudsætter tilladelse fra hhv. kommunen og Kystdirektoratet. Ansøgningen vil blive forelagt Arkitektur- og Byplanudvalget med henblik på godkendelse og udtalelse til Kystdirektoratet, der træffer afgørelse i sagen ift. ændring af læskærme mv. samt evt. ændringer i broens konstruktion, der hindrer vandets frie gennemstrømning.

Indstilling

Direktionen foreslår, at sagen forelægges til orientering.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Vedbæk Vikingelaug Ny badebro og vartegn i Vedbæk Strandpark beskrivelse fra Dan Hasløv

Punkt 17: Udbud af indsamling af haveaffald

24/549

Resumé

Rudersdal Kommunes kontrakt med en ekstern leverandør om indsamling og transport af haveaffald udløber med udgangen af marts 2025 og kan ikke forlænges yderligere. Indsamling af haveaffald skal derfor udbydes i 2024, hvis indsamling forsat skal tilbydes efter den 1. april 2025.

Forvaltningen foreslår, at der gennemføres et nyt udbud af indsamling af haveaffald med mindre justeringer i kravspecifikationen med fokus på at sikre en stabil drift af ordningen, høj service samtidig med, at der skal være opmærksomhed på at mindske kørsel på villavejene. Forvaltningen har udarbejdet tre modeller for serviceniveau samt et forslag om at ændre sæsonen for afhentning af haveaffald.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Den nuværende kontrakt på indsamling af haveaffald udløber den 31. marts 2025. Kontrakten er indgået efter udbud i 2021, og den kan ikke forlænges yderligere, da alle optioner er brugt. Allerød og Hørsholm Kommuner har ikke ordninger for indsamling af haveaffald, og de ønsker heller ikke at indgå i et samarbejde om en.

Da haveaffaldsordningen ikke er en af de ti fokusfraktioner, som kommunerne skal etablere henteordning for, er det valgfrit for kommunen at tilbyde afhentning af haveaffald, og hvordan serviceniveauet skal være.

Den nuværende haveaffaldsordning er ikke obligatorisk og er dermed valgfri at tilmelde. Der afhentes haveaffald én gang om ugen for tilmeldte adresser i sæsonen. Sæsonen løber fra 1. april til 30. november. Kun de tilmeldte betaler et årligt gebyr, der afhænger af størrelsen på haveaffaldsbeholderen. Beholderne skal stilles frem til vejskel på tømmedagen.

Per 1. maj 2024 er der tilmeldt 6.500 haveaffaldsbeholdere i ordningen. Langt de fleste, som benytter ordningen, har tilmeldt én beholder på 140 liter (én enhed).

Den nuværende renovatør Remondis A/S oplyser, at borgerne er flittige til at bruge ordningen, og de vurderer, at de tilmeldte stiller beholderne frem til tømning 80-90 % af gangene.

Serviceniveau i nyt udbud

Forvaltningen foreslår, at indsamling af haveaffald udbydes igen med mindre justeringer i kravspecifikationen, der skal sikre en stabil drift af ordningen, høj service og opmærksomhed på at mindske kørsel på villavejene.

Forvaltningen vurderer, at der er tre modeller for serviceniveauet i udbuddet:

- a) Afhentning en gang om ugen af én enhed (fastholdelse af det nuværende serviceniveau)

- b) Afhentning hver 14. dag med mulighed for afhentning af to enheder (beholder og bundt grene)
- c) Afhentning hver 14. dag af én enhed (beholder eller bundt grene).

Fordele og ulemper ved de tre modeller handler primært om antal afhentninger og deraf mængde af kørsel. Ønskes der færre kørsler på vejene, taler det for model c), hvorimod model a) har det højeste serviceniveau.

Pris forventes at være lidt forskellig alt efter model. Model c) forventes at være billigst, da der her forventes at være mindst kørsel, og idet kørsel er en væsentlig del af den samlede pris, vil det påvirke prisen positivt.

Der forventes ikke at være en væsentlig prisforskel mellem model a) og b), da den samlede mængde af haveaffald forventes at være næsten den samme. Renovationsbilen forventes derfor også at skulle aflæse affaldet det samme antal gange ved begge modeller, hvilket formentlig vil give samme niveau af kørsel samlet set. Model b) forventes dog at give mindre kørsel på villavejene.

Haveaffaldsordningen kræver tilmelding, og de tilmeldte betaler for en sæson ad gangen. Man er tilmeldt, indtil man afmelder sig. De tilmeldte husstande får i dag hentet haveaffaldet i haveaffaldssæsonen fra 1. april til 30. november. Forvaltningen anbefaler, at haveaffald i den nye kontrakt hentes allerede fra 1. marts, da havesæsonen starter tidligere end 1. april.

Udbud

Kontrakten på indsamling af haveaffald skal udbydes i et EU-udbud. Erfaringsmæssigt er der ikke mange bydere, og der forventes 2 – 4 bydere på en indsamlingskontrakt som denne. Kontraktens varighed er på to år med mulighed for forlængelse på to gange ét år, dvs. en samlet kontraktlængde på op til fire år.

Forventet tidsplan for udbudsprocessen:

Tidsplan

	Opgave
Maj – juni 2024	Markedsdialog og ordningsbeskrivelse
Juni – september 2024	Udarbejdelse af udbudsmateriale og kravspecifikation
Primo oktober 2024	Bekendtgørelse af udbud
Primo november 2024	Tilbudsfrist
Medio december 2024	Kontraktindgåelse
Februar 2025	Orientering af KMU om vindende byder
1. marts/1. april 2025	Kontraktstart – indsamling af haveaffald

Forvaltningen er i gang med at afdække mulighederne for at kunne stille krav om brug af renovationsbiler på alternative drivmidler fx el, i kommende affaldsudbud. Det vurderes dog først at være muligt i forbindelse med næste udbud af den fælles kontrakt på indsamling af rest/madaffald og genanvendeligt affald i samarbejde med Allerød og Hørsholm Kommuner.

Fravalg af krav om brug af renovationsbiler på alternative drivmidler skyldes bl.a., at der er mindst et års leveringstid på el-renovationsbiler, og at der kræves en etableret infrastruktur med opladeplads til renovationsbilerne, hvilket der pt. ikke findes i kommunen eller i nærområdet. Det tager erfaringsmæssigt 1-1,5 år at etablere den nødvendige ladeinfrastruktur. Det er derfor ikke muligt at kræve elbiler, når kontrakten starter.

Det forventes at give en væsentlig prisstigning, hvis der stilles krav om elbiler, og det kan give begrænset antal bydere på kontrakten bl.a. grundet kontraktens længde. Forvaltningen vurderer, at det ikke er sikkert, at en leverandør ønsker at løbe den økonomiske risiko ved at investere i elbiler. Forvaltningen foreslår derfor, at arbejdet med en fremtidig haveaffaldsordning i stedet igangsættes allerede umiddelbart efter opstart af den nye kontrakt, hvor det undersøges, hvad der skal til for at næste kontrakt kan indeholde krav om brug af biler på alternative drivmidler.

Næste skridt

Forvaltningen udarbejder udbudsmateriale med det beskrevne serviceniveau. En eventuel revidering af kapitel om haveaffald i regulativ for husholdningsaffald, forventes at blive udarbejdet i løbet af efterår/vinter. Regulativændringerne skal sendes i fire ugers offentlig høring og efterfølgende godkendelse politisk.

Det er forventningen, at Klima- og Miljøudvalget kan orienteres om den vindende byder i februar 2025.

Indstilling

Direktionen foreslår,

- 1) at Klima- og Miljøudvalget vælger mellem model a), b) og c) ift. serviceniveau for haveaffaldsordningen,
- 2) at ordningen udbydes, så sæsonen for afhentning af haveaffald løber fra den 1. marts til den 30. november, og
- 3) at haveaffaldsordningen udbydes med en kontraktperiode på to år med mulighed for forlængelse på to gange ét år.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

Ad. punkt 1)

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag, ad. punkt 1) model c) med fire stemmer for Court Møller (B), Dorte Nørbo (F), Christoffer Emil Jexen (Ø) og Anette Maj Billesbølle (A), to imod Søren Hyldgaard (UP) og Peter Andreas Lemmich (C) og en undlod at stemme Anne Christiansen (L).

Forinden bortfaldt ad. punkt 1) model a) med fem stemmer imod Court Møller (B), Dorte Nørbo (F), Christoffer Emil Jexen (Ø), Anette Maj Billesbølle (A) og Anne Christiansen (L) og to stemmer for Søren Hyldgaard (UP) og Peter Andreas Lemmich (C).

Ligeledes bortfaldt ad. punkt 1) model b) med fire stemmer imod Søren Hyldgaard (UP), Christoffer Emil Jexen (Ø), Dorte Nørbo (F) og Anete Maj Billesbølle (A), to stemmer for Court Møller (B) og Anne Christiansen (L) og en undlod at

stemme Peter Andreas Lemmich (C).

Søren Hyldgaard (UP) afgav følgende stemmeforklaring:

'Den nuværende ordning om afhentning af haveaffald er populær og velfungerende til glæde for 6.500 af kommunens husstande. En lavere afhentningshyppighed vil medføre større kørsel til kommunens genbrugsstationer, som i forvejen er belastet af tilkørsel af haveaffald. Jeg ønsker genindførsel af gratis afhentning af muld fra genbrugsstationer til glæde for borgernes haver og grønne områder'.

Ad punkt 2)

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltrådte følgende ændringsforslag stillet af Christoffer Emil Jexen (Ø), Dorte Nørbo (F), Anette Maj Billesbølle (A) og Anne Christiansen (L): 'Afhentningsperiode fastholdes at gå fra 1. april til 30. november' med fem stemmer for Court Møller (B), Anne Christiansen (L), Dorte Nørbo (F), Christoffer Emil Jexen (Ø) og Anette Maj Billesbølle (A) og to stemmer imod Søren Hyldgaard (UP) og Peter Andreas Lemmich (C).

Herefter bortfaldt Direktionens forslag, ad. punkt 2).

Ad. punkt 3)

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag punkt 3).

Herudover anmoder udvalget forvaltningen om at undersøge muligheden for at indarbejde krav om emissionsfrie biler. Forvaltningen giver en tilbagemelding på et kommende møde.

Punkt 18: Lukket: Timeprisen Teknik og Miljø - Drift

09/15428

Punkt 19: Kohavevej 14 og 16 matr.nr. 4cp og 4be Trørød By, Vedbæk - Dispensation til udstykning

24/7069

Resumé

Ejere af Kohavevej 14 og 16, 2950 Vedbæk, søger om dispensation til udstykning af ejendommene.

Udstykningen af de to ejendomme forudsætter dispensation fra Lokalplan 156 for et område omkring Krogholmgård, da den maksimale bebyggelsesprocent ikke overholdes, jf. § 7.1, samt til slutning til den private fællesvej i henhold til lov om private fællesveje § 26, stk. 2, 2). punktum.

Sagen forelægges Arkitektur- og Byplanudvalget samt Klima- og Miljøudvalget til beslutning.

Sagsfremstilling

Ejere af Kohavevej 14 og 16 har indsendt ansøgning om dispensation fra Lokalplan 156 for et område omkring Krogholmgård til udstykning Kohavevej 14 og 16, til tre ejendomme.

Ejerne har siden været i dialog med forvaltningen om ansøgningen.

Ejendommene Kohavevej 14 og 16 er beliggende ud til Kohavevej med vejfacade og bag koteletben. Nabo til ejendommene er yderligere to koteletben til villaerne på Kohavevej 12A og 12B. Begge koteletben er sammen med del af Kohavevej 10, udlagt som privat fællesvej til ejendommene 10, 12A og 12B.

Plangrundlag

Lokalplan 156 er vedtaget for at kunne udvide Krogholmgård med nye boliger og omfatter, ud over Krogholmgård, naboejendommene mod vest (område A). Lokalplanen har blandt andet til formål at give mulighed for at opføre ny boligbebyggelse, at sikre at fremtidige udstykninger bliver af rimelig størrelse og form samt at give mulighed for, at en fællesvej erstatter flere koteletben og overkørsler til Kohavevej med henblik på at forbedre trafiksikkerheden.

Lokalplanen fastsætter herudover følgende relevante bestemmelser:

- ”§ 4.1 Udstykning og arealoverførsel indenfor område A skal i princippet ske i henhold til tegningsbilag 3 efter kommunalbestyrelsens godkendelse.
Der må ikke foretages yderligere udstykning bortset fra mindre skelreguleringer. Der kan foretages en opretning af skellet mellem matr.nr. 4 bd og 4 au.”
- Tegningsbilag 3 viser bl.a. forslag til nye skel ved Kohavevej 14 og 16 med angivelsen ”Grundstørrelse min. 1000 kvm.”
- ”5.3 Vejadgang til lokalplanområdet må kun ske fra eksisterende overkørsel ved Krogholmgårdsvej, og fra Kohavevej via ny fællesvej x-y, som vist på tegningsbilag 2. Note (se side 14).”
- Tegningsbilag 2 viser bl.a. placering af fællesvej x-y samt placering af overkørsel fra Kohavevej.
- ”7.1 Bebyggelsesprocenten indenfor område A må ikke overstige 22.”

Der er søgt om dispensation fra Lokalplan 156, § 7.1, idet den fremtidige bebyggelsesprocent for Kohavevej 16 vil overstige 22 %, da grundens størrelse reduceres fra 1.092 m² til 1.000 m². Der ansøges om dispensation til en

bebyggelsesprocent på 23,7 %.

Vejadgang

Udstykningen forudsætter, at de nye ejendomme sikres vejadgang via privat fællesvej, jf. lokalplanens § 5.3. Det er i forbindelse med ansøgningen oplyst, at der ikke er sikret vejadgang til de fremtidige, udstykkede ejendomme, idet vejere ikke har ønsket at give vejret. Ansøger har i stedet anmodet om, at kommunen som vejmyndighed skal tiltvinge vejadgang for de udstykkede grunde til den private fællesvej med hjemmel i lov om private fællesveje, § 26, stk. 2, 2).

Bestemmelsen giver kommunalbestyrelsen mulighed for, i særlige tilfælde, at tildele vejret. Med særligt tilfælde sigtes i bestemmelserne på tilfælde, hvor en tildeling af vejrettighed(er) sker med henblik på at sikre en hensigtsmæssig byggemodning af et område i vejmessig henseende eller i øvrigt at tilgodese almene, offentligretlige hensyn.

Gennemtvangelse af vejret er et tvangsindgreb og skal derfor bruges med særlig overvejelse og dokumenteret afvejning af bl.a. saglige, offentlige hensyn, trafiksikkerhed, parkering og forsyningsledning m.v. i lighed med anvendelse af ekspropriation, men ikke privatretlige hensyn. Vejens ejer kan ved tildeling af vejretten blive påført et tab, hvorpå kommunalbestyrelsen skal sikre, at dette tab modregnes. Spørgsmålet kan i sidste ende skulle afgøres ved taksationskommissionen.

Ejere i ansøgningen henvist til deklaration om privat fællesvej tinglyst på naboejendommene Kohavevej 10 og 12B.

Forvaltningen vurderer, at deklarationen har haft til formål at sikre privat fællesvej som frivillig aftale for at muliggøre vejadgang til udbygningen af Krogholmgård. Forvaltningen vurderer, at deklarationen ikke er relevant for nærværende ansøgning.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen kan ikke anbefale, at der dispenseres fra hverken bebyggelsesprocent eller fremtidig vejadgang.

I forhold til bebyggelsesprocent vurderer forvaltningen, at det eksisterende byggeri må kunne reduceres, uden at det medfører en væsentlig økonomisk belastning for ejere. Forvaltningen kan tilsvarende ikke anbefale, at der tinglyses en deklaration som foreslået, hvor den samlede bebyggelsesprocent holdes samlet under 22 % for flere ejendomme, da kontrol af deklarationer ikke er en del af byggesagsbehandlingen, og da kommunen ikke har praksis for dette. Ændring af praksis vil kunne medføre utilsigtede forventninger om tilsvarende i lignende sager under henvisning til ligebehandlingsprincippet.

I forhold til vejadgang vurderer forvaltningen, at løsningen med privat fællesvej, som muliggjort i lokalplanen, netop sikrer trafikale hensyn ved at samle vejadgange fra flere ejendomme.

Forvaltningen anbefaler, at ansøger sikrer vejadgang til den private fællesvej ved frivillig privatretlig aftale.

Endelig kan forvaltningen ikke anbefale, at der sikres vejadgang med hjemmel i privatvejslovens § 26, stk. 2, 2), idet det ikke findes godtgjort, at der er tale om et særligt tilfælde, der kan begrunde, at ejendommene skal tildeles vejrettigheder til den private fællesvej på bekostning af de øvrige.

Indstilling

Arkitektur- og Byplanudvalget

Direktionen foreslår, at der meddeles afslag på dispensation til overskridelse af maksimal bebyggelsesprocent, jf. § 7.1, i Lokalplan 156.

Klima- og Miljøudvalget

Direktionen foreslår, at det meddeles, at der ikke vil blive tildelt vejadgang efter privatvejslovens § 26, stk. 2, 2).

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET besluttede at udsætte sagen til næstkommende møde.

Bilag

Ansøgning om godkendelse af matrikulær sag - Arealoverførsel Kohavevej 14-16

Tillæg til ansøgning

Skematisk redegørelse

Punkt 20: Praksis vedr. anvendelse af kunstmateriale på ridebanebunde

24/549

Resumé

Forvaltningen oplever stigende brug af kunstmaterialer i ridebanebunde. Kunstmaterialer er produceret af plastaffald og kan give anledning til forurening i form af nedsivning af miljøskadelige stoffer til jord og grundvand samt spredning af mikroplast i naturen.

Forvaltningen orienterer i sagen om den administrative praksis på området og om kommende lovliggørelsessager.

Sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

I forbindelse med miljøtilsyn på hestehold oplever forvaltningen, at der i stigende grad etableres kunstfiberridebaner, se bilag med fotos. Banerne består af grus iblandet syntetiske produkter (fibre og granulater) lavet af plastaffald såsom fx tekstiler, tæpperester og kabelgranulat. Materialerne anvendes som erstatning for naturmaterialer som fx flis, spåner, grus eller sand, der traditionelt har været anvendt på ridebaner.

Fiberbanerne etableres for at skabe bedre affjedring og frostsikring, underlaget er skridsikkert, og samtidig har materialet en god holdbarhed sammenlignet med naturmaterialer, da det ikke nedbrydes på samme måde som fx træflis.

Forureningsproblematikker ved brug af kunstmateriale på ridebaner

Brug af kunstmaterialer på ridebaner kræver, ligesom ved kunstgræsbaner, en nedsivningstilladelse, da ridebaner også er omfattet af EU-forbuddet mod kunstmaterialer i sportsbaner, som træder endeligt i kraft fra 2031.

Kunstfiberen til ridebaner er, til forskel fra materialet i kunstgræsbaner, produceret af blandet affaldsplast. De enkelte batch'es kan derfor indeholde mange forskellige typer plast, og dermed varierer mængden og typen af miljøskadelige stoffer samt indholdet af PFAS. Undersøgelser viser, at det er en stor udfordring at stille passende krav til dokumentation af nedsivningstest for ridebaner med kunststofmaterialer pga. de mange forskellige miljøskadelige stoffer, som materialet potentielt kan indeholde.

Forvaltningen har fået analyseret en prøve fra en kunstfiberbane i Rudersdal Kommune med henblik på at klarlægge:

- om der var flere forskellige typer plast i materialet
- om der var PFAS i materialet
- om materialet blev nedbrudt til mikroplast

Prøven viste, at der var plasttyper af forskellig oprindelse med bl.a. teflon og ftalater, som ved mekanisk slid vil nedbrydes til mikroplast og frigives til miljøet ved nedsivning. Der blev endvidere fundet PFAS-stoffer i prøven.

Størstedelen af Rudersdal Kommune er udlagt til 'Område med særlige drikkevandinteresser'. Områderne skal sikre en tilstrækkelig, uforurennet og velbeskyttet vandressource. Det er derfor vigtigt, at nedslivning af regnvand ikke sker igennem materialer, der kan afgive stoffer, der kan forurene grundvandsmagasinerne. Det er der en stor risiko for ved kunstfibermaterialer i ridebaner, når indholdet af miljøskadelige stoffer varierer så meget.

Derudover er spredning af plast fra kunstfiberbaner et problem. Forvaltningen har udført tilsyn på de baner, der er etableret i kommunen, og her ses stor spredning af synlige kunstfibre til omgivelserne. Kunstfibre ender også i møddingerne, fordi materialet sidder fast i hovene på hestene, og fordi der samles gødning på fiberbanerne. Gødningen bliver kørt til en affaldsmodtager og spredes bl.a. på marker.

Brug af kunstmaterialer på ridebaner kræver dispensation

Det er ulovligt at etablere kunstfiberbaner uden dispensation fra Miljøbeskyttelseslovens § 19, og der skal ansøges hver gang, der skal blandes nyt kunststofmateriale i banen.

Forvaltningen har kun modtaget en enkelt ansøgning om dispensation fra Miljøbeskyttelseslovens § 19 fra hestehold med kunstfiberridebaner i kommunen. Forvaltningen har derfor kortlagt omfanget af kunstfiberbaner i kommunen. Der er tale om 11 hestehold, hvoraf nogen har op til tre kunstfiberridebaner.

Forvaltningen har i sommeren 2023 udsendt breve, der oplyser om, at kunstfiberbanerne er ulovlige. Der vil i 2024 være fokus på lovliggørelse af ridebanerne. Lovliggørelsessagerne vil indebære, at kunstfiberbanerne enten fjernes til deponi, eller at der søges om dispensation fra miljøbeskyttelseslovens § 19, som forvaltningen skal vurdere i hvert konkret tilfælde.

I de få sager, hvor kommuner har givet dispensation til kunstfiberbaner, bliver afgørelserne ofte påklaget til Miljøklagenævnet. I Miljøklagenævnet ses en tendens til, at kommunernes afgørelser om dispensation bliver ophævet. I nævnets afgørelser lægges især vægt på særlige drikkevandsinteresser, der skal beskyttes, og vurdering ift. beskyttelsen af Natura 2000-områder.

Forvaltningen vurderer derfor, at der skal lægges stor vægt på beskyttelsen af særlige drikkevandsinteresser i kommunen og på ikke at sprede mikroplast fra kunstfiberbanerne til den omkringliggende natur.

Forvaltningen vil som konsekvens heraf derfor anlægge en restriktiv tilgang til ansøgninger om dispensation til kunstfiberbaner. Forvaltningen vurderer derfor, jf. praksis i Miljøklagenævnet, at ridebaner med kunstfiber i udgangspunktet ikke fremover vil kunne få dispensation, da de kan etableres ved brug af naturmaterialer. Praksis vil gælde alle ansøgninger om dispensation samt lovliggørelserne af de allerede etablerede kunstfiberridebaner i kommunen. Eventuelle dispensationsansøgninger vil blive vurderet individuelt jf. forvaltningsloven.

Indstilling

Direktionen foreslår, at sagen forelægges til orientering.

Vedtagelse i Klima- og Miljøudvalget den 12-06-2024

KLIMA- OG MILJØUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Fotos fra ridebane med flokker

Punkt 21: Beslutningsprotokol og underskriftsark