

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 05-12-2023

Mødedato Tirsdag d. 05. december 2023 kl. 16:15

Mødested Mødelokale A, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
3. budgetopfølgning (Beslutning).....	4
Budgetaftalen 2023-26 - 3. status for implementeringen (Orientering).....	6
Proces for udmøntning af budgetaftalen 2024-27 (Orientering).....	8
Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024 - Anlægsbevilling (Beslutning).....	10
Tunnel mellem Baune Allé/ Gl. Bagsværdvej og Sorgenfrivej - øget tryghed (Beslutning).....	12
Arbejdsplads ved Lyngby Torv (Beslutning).....	15
Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2023 (Orientering).....	17
Indsatsplan 2024 for Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen (Beslutning).....	22
Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen (Beslutning).....	27
Restaurering af søer i Kollelev Mose (Beslutning).....	31
Takster for Vand og Spildevand 2024 (Beslutning).....	36
Lukket: Ejendomssag.....	40
Prisregulering af flexstur (Beslutning).....	41
Støjhandlingsplan 2024 - Anlægsbevilling (Beslutning).....	44
Lyngby Stadion – Udlægning af vejarealer (Beslutning).....	46
Fornyset behandling af Skovbakken som offentlig vej (Beslutning).....	49
Placering af ny kunstgræsbane i Virum-Sorgenfri (Beslutning).....	51
Kongevejen 93 - Indhentning af ideer og forslag til planlægning (Beslutning).....	56
Forslag til lokalplan 292 for boliger og erhverv på Lundtoftevej 162 m.fl. (Beslutning)(Genforelæg	61
Kommende sager.....	69
Meddelelser.....	70
Lukket:	72
Underskrift af protokol.....	73

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Godkendt.

Punkt 2: 3. budgetopfølgning (Beslutning)

00.32.10-S55-9-22

Resume

Teknikudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 3. budgetopfølgning for 2023 på udvalgets område, hvor der forventes et samlet mindreforbrug på 3,3 mio. kr. på udvalgets serviceramme.

Resultatet af Teknikudvalgets område indgår i den samlede 3. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 14. december 2023 og Kommunalbestyrelsen den 20. december 2023.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 3. budgetopfølgning 2023 på Teknikudvalgets område godkendes.

Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budgetopfølgning i den kommunale styrelseslov, i Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, samt i 'principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune'. Budgetopfølgningen forelægges med udgangspunkt heri.

Løsninger

I denne sag følges der op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget. På Teknikudvalgets område er der bevillinger på serviceområdet.

Der rammestyles på servicerammen, og udvalgene skal således - ved evt. merforbrug - skabe balance på udvalgets serviceramme via modgående initiativer. Der gives altså som udgangspunkt ikke tillægsbevillinger på service i løbet af året. En samlet overskridelse af servicerammen, kan medføre en sanktionering af Lyngby-Taarbæk Kommune. Rammestyringen er derfor en vigtig forudsætning i overholdelse af den samlede serviceramme.

Der forventes et samlet mindreforbrug på 3,3 mio. kr. på Teknikudvalget område.

I tabellen nedenfor er det forventede regnskab på aktivitetsområderne på Teknikudvalgets område specificeret:

1.000 kr. i 2023 p/l	Vedtaget budget	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Afvigelse til korr. budget
Teknikudvalget	128.868	131.770	128.438	-3.332
Vej og park	67.434	66.969	65.337	-1.632
Trafik	46.053	46.717	46.817	100
Klima, miljø og natur	15.381	18.085	16.285	-1.800
I alt	128.868	131.770	128.438	-3.332

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

På Vej og Park forventes et samlet mindreforbrug på 1,6 mio. kr., der kan henføres til Arealdrift som følge af et forventet mindreforbrug på lønmidlerne, der i mindre omfang modsvares af et forventet merforbrug på entreprenør- og håndværksydelser samt varekøb. Det forventede mindreforbrug fordeler sig på driftsområderne med mindreforbrug på vinterdriften på 4,8 mio. kr. og Vejdrift på 2,5 mio. kr., som modsvares af et merforbrug på øvrige driftsområder, med hhv. 0,9 mio. kr. på Grøn drift, 3,1 mio. kr. på Kirkegårde og 1,7 mio. kr. på Værksted og pladser.

På Trafik forventes et samlet merforbrug på 0,1 mio. kr. Merforbruget skyldes hovedsageligt et merforbrug på Flextur og busdriften på 1,1 mio. kr. Derudover er der et forventet mindreforbrug på 1,0 mio. kr. på lønbudgettet.

På Klima, Miljø og Natur forventes et samlet mindreforbrug på 1,8 mio. kr., hvoraf 0,9 mio. kr. skyldes et forventet mindreforbrug vedrørende projekterne på området (Danmarks vildeste kommune, Tilsyn svømmebade, sektorplanerne, indsatsplanerne mfl.), hvor der historisk har været forskydninger mellem årene. Derudover er der et mindreforbrug på 1,2 mio. kr. vedrørende varmeplanlægning, midlerne er først blevet udmøntet i 1. budgetopfølgning i 2023, og der er yderligere, i forbindelse med den DUT regulering, afsat cirka 0,5 mio. kr. i 2023, midlerne når ikke at finde anvendelse i 2023. Slutteligt er der et forventet merforbrug på 0,3 mio. kr. på lønnen, som forventes dækket af mindreforbruget på 'Trafik' i forbindelse med regnskabet.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

Strategisk ramme

Budgetopfølgningen er håndteret med udgangspunkt i den kommunale styrelseslov og 'Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune', der er udarbejdet med henblik på at skabe de rette incitamenter i økonomistyringen i kommunen.

Videre proces

Budgetopfølgningen på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede opgørelse af 3. budgetopfølgning, som forlægges for Økonomiudvalget den 14. december 2023 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 20. december 2023.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser af den samlede sag om 3. budgetopfølgning fremgår af bilag.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Godkendt.

Bilag

3. budgetopfølgning 2023

Punkt 3: Budgetaftalen 2023-26 - 3. status for implementeringen (Orientering)

00.30.00-S55-1-23

Resume

Det følger af procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2023-26, at der løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen. Med denne sag fremlægges forvaltningens 3. status på implementeringen af budgetaftalen 2023-26.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status på implementeringen af budgetaftalen 2023-26.

Problemstilling

Økonomiudvalget har den 17. november 2022 godkendt forvaltningens forslag til en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2023-26. Det blev i den forbindelse ligeledes godkendt, at der løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger.

På denne baggrund er 1. og 2. status forelagt henholdsvis juni og september 2023.

Løsninger

3. status for implementeringen af aftalepunkterne i budgetaftalen 2023-26 er vedlagt (bilag). Oversigten omfatter de indsatser, som skal forelægges politisk, herunder budgetaftalens hensigtserklæringer. Oversigten er opdelt på områder, som de fremgår af budgetaftalen.

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

Indsatser som er forelagt politisk, men hvor implementeringen er forsinket eller ændret væsentligt i forhold til de oprindelige forudsætninger ved budgetaftalen 2023-26, er markeret med gul. Samlet er i alt 6 indsatser markeret med gul. Det drejer sig om "Midlertidigt budgetløft sfa. stigende sagstal på specialbørne- og ungeområdet", "Indsatser for rekruttering og fastholdelse på dagtilbud", "Udbygning af Engelsborgskolen", "Lokaledeling (på skoleområdet)", "Opfølgning på omstillingsarbejde på det specialiserede børne-, unge- og voksenområde samt afsøgning af mulighed for tværkommunale tilbud" og "Rekruttering og fastholdelse på ældreområdet".

Strategisk ramme

Status på budgetaftalen 2023-26 er udarbejdet med udgangspunkt i den indgåede budgetaftale 2023-26 og procesplanen for udmøntningen af aftalen som godkendt af Økonomiudvalget den 17. november 2022.

Videre proces

Opfølgningen på elementerne i budgetaftalen 2023-26 vil fremadrettet indgå som en del af den almindelige sagsfremstilling vedrørende de respektive områder, herunder som en integreret del af de løbende budgetopfølgninger.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget,

Dagtilbudsudvalget,

Skoleudvalget,

Kultur- og Fritidsudvalget,

Byplanudvalget,

Ældre- og Omsorgsudvalget,

Forebyggelses- og Socialudvalget,

Økonomiudvalg og

Kommunalbestyrelsen orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Orientering givet.

Bilag

3. status på budgetaftalen 2023-26

Punkt 4: Proces for udmøntning af budgetaftalen 2024-27 (Orientering)

00.30.00-S55-2-23

Resume

Forvaltningen har udarbejdet en procesplan for udmøntningen af elementerne i budgetaftalen 2024-2027. Procesplanen er godkendt af Økonomiudvalget 16. november 2023 og oversendes til fagudvalgenes orientering.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2024-27.

Problemstilling

Budget 2024-2027 blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 12. oktober 2023. Det vedtagne budget for 2024-27 består af det administrative budgetforslag med tekniske ændringer og korrektioner samt budgetaftalen 2024-27. En procesplan for udmøntningen af elementerne i budgetaftalen er godkendt af Økonomiudvalget 16. november 2023 og oversendes til fagudvalgenes behandling.

Løsninger

Planen for udmøntningen af budgetaftalen 2024-27 er beskrevet i vedlagte notat om implementering af budgetaftalen (bilag). Indsatserne er opstillet i samme rækkefølge som i den indgåede aftale. Indledningsvist beskrives hensigtserklæringerne ("at-punkter"), og efterfølgende er der opstillet oversigter med de øvrige elementer i budgetaftalen opdelt på de enkelte udvalg, jf. aftalens bilag 1. Det er angivet, hvilke indsatser der skal forelægges til yderligere politisk stillingtagen, ligesom det er angivet, hvornår de enkelte punkter planlægges forelagt. I oversigterne er desuden vist de indsatser, som udmøntes administrativt uden yderligere politisk behandling.

Budgetaftalen er vedlagt (bilag).

Strategisk ramme

Procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2024-27 er udarbejdet i overensstemmelse med budget 2024-27, som er godkendt af Kommunalbestyrelsen 12. oktober 2023. Budget 2024-27 er udarbejdet med udgangspunkt i Styrelsesloven, Styrelsesvedtægten samt Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune (herunder den økonomiske politik).

Videre proces

Procesplanen behandles i fagudvalgene 5.-7. december 2023. Der fremlægges en særskilt status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med budgetopfølgningerne, som forelægges politisk. Forvaltningen vil derudover løbende følge op på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med budgetopfølgningen i øvrigt. Såfremt der sker ændringer i forudsætningerne for de aftalte indsatser, herunder budgetbesparelserne, vil der blive orienteret politisk herom.

Økonomi

Budgettilpasningerne som følge af budgetaftalen fremgår af det af Kommunalbestyrelsen godkendte budget for 2024-2027.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Dagtilbudsudvalget orienteres.

Skoleudvalget orienteres.

Kultur- og Fritidsudvalget orienteres.

Byplanudvalget orienteres.

Ældre- og Omsorgsudvalget orienteres.

Forebyggelses- og Socialudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Orientering givet.

Bilag

Notat om implementering af budgetaftalen 2024-27

Budgetaftale 2024-27

04-12-2023 Høringssvar vedr. pkt. 4 Proces for udmøntning af budgetaftalen 2024-27 - ÆOU

Punkt 5: Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024 - Anlægsbevilling (Beslutning)

05.00.00-G01-223-23

Resume

Der er i anlægsprogrammet for 2024-27 afsat en årlig anlægspulje til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag. Puljen er en fortsættelse af tidligere års anlægspulje afsat til myndighedsarbejde og trafikikkerhed på de kommunale veje. Der lægges med denne sag op til, at der gives en anlægsbevilling på 2,6 mio. kr. i 2024.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 2,6 mio. kr. til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag, finansieret af anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådgighedsbeløb)" i 2024.

Problemstilling

Der er i 2024-27 afsat en årlig anlægspulje til at tilgodese en opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav og trafikikkerhed på de kommunale veje. Der kræves en anlægsbevilling for at kunne anvende de afsatte midler i 2024.

Løsninger

Der lægges i denne sag op til, at det afsatte rådgighedsbeløb i 2024 bevilliges til opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav til blandt andet mindre projekter på den prioriterede liste i forslag til ny trafikikkerhedsplan 2023-2027, indsatser i den kommende Cykelstrategi 2023, samt som tidligere år til skiltning, afstribning, mindre anlæg, trafiktællinger, trafikikampagner og VSP-samarbejde (Vej-Skole-Politi), analyser og undersøgelser, projektstyring, eksterne konsulenter og lignende.

Ud fra tidligere beslutninger, er der konkret disponeret ca 1,2 mio. kr. af puljen. Det omfatter primært udgifter til forøget tilsyn med Letbanearbejderne som vedtaget af Kommunalbestyrelsen 15. december 2022, udgifter til drift og vedligehold af mobile fartvisere som vedtaget af Kommunalbestyrelsen 7. oktober 2021 samt udgifter til projektstyring og udvikling af projekter under puljen for "Parkerings- og Trafikikkerhedsmæssige tiltag". Derudover lægges der i sagen "Tunnel mellem Baune Allé/Gl. Bagsværdvej og Sorgenfrivej - øget tryghed", der behandles af Teknikudvalget og Økonomiudvalget i samme udvalgsrunde, op til, at der disponeres yderligere ca. 130.000 kr. i 2024 til forbedring af belysningen i tunnelen.

Forvaltningen forventer en disponering og fordeling af puljen ud fra tidligere års erfaringer og forbrug. I 2022 (bilag) fordelte forbruget sig således: 55 pct. til lønninger (inklusive øget tilsyn på letbanearbejderne), 25 pct. til trafikikkerhedsmæssige tiltag der dækker både anlæg, konsulent og drift og vedligehold af mobile fartvisere, 8 pct. til trafiktællinger, 5 pct. til skilte og afmærkning på parkeringsområdet, 4 pct. til cykelområdet herunder supercykelstisekretariat og data fra Transportvaneundersøgelsen, 2 pct. til trafikikampagner og VSP (Vej-skole-politi samarbejde).

Der har i 2022 været et mindreforbrug af midler, som er overført til 2023 (ca. 1,2 mio. kr.), og derfor har det økonomiske råderum i 2023 været større.

Der vil i første kvartal 2024 fremlægges en sag, om mulig økonomisk råderum i puljen for "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024", til at kunne gennemføre projekter og tiltag fra Trafikikkerhedsplanen 2023-2027 og den nye Cykelstrategi 2023.

Strategisk ramme

Trafikikkerhedsplan 2023 -2027, at kommunen skal holde sine veje i god og forsvarlig stand herunder skiltning og afmærkning, jf. Vejloven og ny Cykelstrategi 2023.

Videre proces

Der vil i første kvartal 2024 fremlægges en sag om mulig økonomisk råderum i puljen for "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024" til at kunne gennemføre projekter og tiltag fra Trafikkerhedsplanen 2023-2027 og den kommende Cykelstrategi 2023.

Økonomi

Der er i anlægsprogrammet for 2024-27 afsat en årlig anlægspulje til "parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag". Rådighedsbeløbet i 2024 udgør 2,6 mio. kr. Der lægges op til, at der i 2024 gives en anlægsbevilling på 2,6 mio. kr. til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag, finansieret af anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådighedsbeløb)" i 2024.

Afhængigt af om sagen vedrørende "Tunnel mellem Baune Allé/Gl. Bagsværdvej og Sorgenfrivej - øget tryghed", der behandles af Teknikudvalget og Økonomiudvalget i samme udvalgsagsrunde, godkendes, er der konkret disponeret 1,2-1,3 mio. kr. Den resterende del af bevillingen forventes anvendt som angivet i løsningsafsnittet. I 1. kvartal 2024 vil det være afklaret om der derudover vil være et yderligere økonomisk råderum til at gennemføre projekter og tiltag fra Trafikkerhedsplanen 2023-27 og den kommende Cykelstrategi 2023.

Der vil primo 2024 blive aflagt regnskab for anlægspuljen for 2023.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2024 p/l	Udvalg / Aktivitetssområde	2023	2024	2025	2026	2027	varig? Ja/nej
Park.- og trafikikkerh.mæs.tiltag (rådighedsbeløb) (0060620118)	Økonomiudvalg / Anlæg	0	-2.568	0	0	0	Nej
Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024 (Nyt bevillingsprogram)	Økonomiudvalget / Anlæg	0	2.568	0	0	0	Nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Bilag

Forbrug i puljen 'Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2022'

Punkt 6: Tunnel mellem Baune Allé/ Gl. Bagsværdvej og Sorgenfrivej - øget tryghed (Beslutning)

05.00.00-G01-232-23

Resume

På baggrund af nye skoledistrikter til Engelsborgskolen og Lindegårdsskolen er tunnelen mellem Baune Allé/Gl. Bagsværdvej og Sorgenfrivej blevet fremhævet som en utryk passage for skolebørn der går eller cykler til skole på tværs af byen. Forvaltningen fremlægger forslag til forbedringer af blandt andet belysning og udsmykning/maling af tunnelen der forventes at øge fodgængere og cyklisters oplevede tryghed.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at projekt 1, forbedring af belysning, godkendes til udførelse i 2024, finansieret via disponering af anlægsbevillingen til anlægspuljen 'Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024' under de i økonomiafsnittet nævnte forudsætninger.

Problemstilling

Skoledistrikterne til Engelsborgskolen og Lindegårdsskolen er i gang med at blive omlagt, og det kan medføre at flere børn i højere grad skal på tværs af omfartsvejen og jernbanen, som blandt andet vil foregå gennem tunnelen mellem Baune Allé/Gl. Bagsværdvej og Sorgenfrivej. Der er i forbindelse med forslag til nye skoledistrikter, blevet rejst en bekymring om, at tunnelen under omfartsvejen/jernbanen opleves utryk at færdes i. På den baggrund er forvaltningen blevet bedt om, at komme med forslag til forbedringer af tunnelen for at øge den oplevede tryghed.

I dag er der cykelforbud i tunnelen på grund af de stejle nedkørselsramper i begge ender, som ikke er cykeegnede. Tunnelen er en vigtig forbindelsesåre mellem Lyngby V og Lyngby C og bliver flittigt brugt af både fodgængere og trækkende cyklister. Den eneste alternative krydsning af jernbanen og omfartsvejen er gennem viadukten (Buddingevej/O4), som er en meget trafikeret vej at cykle ad, særligt for mindre børn.

Løsninger

På baggrund af besigtigelser af tunnelen foreslår forvaltningen følgende forbedringer i tunnelen for at øge den oplevede tryghed.

Projekt 1: Forbedring af belysning

Forvaltningen har undersøgt hvad det vil koste at forbedre belysningen i tunnelen. Der er indhentet et tilbud, som vil bestå af lyskinner med dioder i loftet, samt forbedring af lyspunkt på Baune Allé.

Forventede etableringsomkostninger ca. 130.000 kr.

Det er skønnet, at der ikke er øgede driftsomkostninger forbundet med etablering af anden belysning i forhold til den nuværende belysning.

Projekt 2: Afrensning, maling og evt. udsmykning af tunneler

De to tunneler fremstår mørke med en del graffiti på vægge mv.

Det vurderes at øge den oplevede tryghed, hvis tunnelerne fremstår mere indbydende uden graffiti og gerne med udsmykningskunst på væggene.

- Afrensning og maling i alm. grå/lys farve af tunnelerne er skønnet til at koste mellem 90.000 - 110.000 kr. Lyse vægge indbyder til at der bliver lavet ny graffiti og vil kræve en del vedligehold til afrensning, hvis man ønsker den løbende skal være uden tilfældig graffiti.
- Udsmykning med et malerikunstværk (ala gavlmalerier og anden tunneludsmykning) i dele af de to tunneler skønnes til at koste mellem 200.000 - 250.000, inkl. afrensning og klargøring af vægge til maleri samt en forudsætning at der kan arbejdes ugeneret af jernbane og omfartsvej.

Projekt 3: Bedre afvanding

Forvaltningen vil i forbindelse med den generelle vedligeholdelse af broer i kommunen, undersøge behovet for vedligeholdelse af tunnelerne under omfartsvejen og jernbanen, hvilket også vil omfatte afvanding. Undersøgelserne forventes gennemført i 2024 og afholdes indenfor den eksisterende ramme.

Projekt 4: Undersøg forbedring af geometri og tilslutning i begge ender

En forbedring af tunnelens geometri og tilslutningsramper i begge ender har tidligere været undersøgt, men blev fravalgt på grund af økonomien, hvor et groft anlægsskøn i 2018 lå mellem 2,5 - 11 mio. kr., hvilket i sig selv er et stort spænd, der ikke er kvalificeret yderligere.

Projekt 5: Beplantning

Forvaltningen foretager desuden beskæring af beplantningen omkring tunnelen, så der kan komme, så meget lys ned, som muligt, for at øge den oplevede tryghed. Beskæring udføres indenfor den eksisterende driftsramme.

Det kan desuden oplyses, at der sat et lavt raftehegn op ved græsplænen på Baune Allé, som har forhindret cyklister i at cykle ned over skråningen og i tunnelen.

Strategisk ramme

Nye skoledistrikter som medfører nye skoleveje.

Videre proces

Forvaltningen kan gennemføre belysningsprojektet i 2024. Hvis der vælges andre projekter end det indstillede, vil forvaltningen komme tilbage med en sag.

Økonomi

Udgiften til projekt 1, forbedring af belysning, er estimeret til at udgøre ca. 130 t. kr. og foreslås finansieret via disponering af anlægsbevillingen til puljen 'Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024'. Finansieringen forudsætter samtidig godkendelse af sagen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024 - Anlægsbevilling", der behandles af hhv Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen i samme udvalgsagsrunde.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet. Udvalget ønsker desuden at forvaltningen vender tilbage med en sag, der belyser perspektiverne i at realisere forslag 4.

Punkt 7: Arbejdsplads ved Lyngby Torv (Beslutning)

05.01.25-G01-13-21

Resume

Hovedstadens Letbane planlægger opstart af skinnelægning på Lyngby Torv i løbet af foråret 2024 med opstart primo februar omkring Jernbaneplassen og derfra videre til Lyngby Torv. Der er i VVM redegørelsen for letbanen fastlagt, at en stor del af Lyngby Torv foran rådhuset anvendes i anlægsfasen. Arealet vil blive brugt til oplag af mandskabsvogne og materialer. Det forventes at byggepladsen skal anvendes frem til ultimo 2024, hvor anlægsarbejderne forventes færdige. Det er på nuværende tidspunkt planlagt at administrationen skal flytte tilbage til rådhuset i løbet af foråret 2024.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den anviste lokation til byggepladsen foran Lyngby Rådhus bibeholdes.

Problemstilling

I forbindelse med tilbageflytning på rådhuset foråret 2024 for administrationen, er der et ønske om at friholde pladsen foran rådhuset for byggeaktivitet. Der er planlagt med opstart primo februar 2024 at Hovedstadens Letbane skal anvende torvet foran rådhuset til byggeplads i forbindelse med deres næste anlægsfase. Den næste fase indebærer at der etableres skinner på strækningen og i løbet af efteråret 2024 skal der etableres master, hvor der skal ophænges kørestrøm inden anlægget kan testes.

Løsninger

Hovedstadens Letbane skal anvende en plads på ca. 1000 m² til byggeplads. Pladsen ved Lyngby Torv har været udpeget som arbejdsplads i forbindelse med VVM redegørelsen for letbanen, som blev forelagt Kommunalbestyrelsen juni 2015. Arbejdspladsen indgik derfor i processen som en forudsætning til anlægsloven samt de efterfølgende besigtigelsesplaner.

Forvaltningen har været i dialog med Hovedstadens Letbane for at undersøge et alternativt areal til placering af arbejdsplads. Der er peget på parkeringspladsen ved Lyngby Torv 11, hvor der med rydning af arealet kan fremfindes ca. det ønskede areal. Der skal ud over rydning spærres noget af cykelsti og fortov.

Hovedstadens Letbane har i den forbindelse adspurgt entreprenøren om muligheden for at flytte arbejdspladsen, hvilket entreprenøren har afvist blandt på grund af arealstørrelsen.

Lyngby-Taarbæk Kommune kan ikke bede om en flytning af arbejdsarealet med mindre Hovedstadens Letbane holdes udgiftsneutral og det derved er kommunen, der skal afholde udgifter til evt. rydning og genplantning. Dette skyldes at arealet ved Rådhuset har været en del af udbudsmaterialet for letbanen og således en del af planlægningen for anlægsarbejderne fra start. Selvom kommunen stiller alternativ lokation til rådighed er det fortsat op til bygherren i sidste ende om den øgede risiko ved at skulle planlægge/flytte arbejdsområde i projektet er værd at forfølge. Da entreprenøren har overfor Hovedstadens Letbane tilkendegivet at den alternative placering ikke er egnet vurderes det af forvaltningen ikke muligt at flytte arbejdspladsen uden en betydelig risiko for projektets tidsplan og økonomi.

Såfremt udvalget ønsker, at forvaltningen fortsat arbejder hen mod en flytning af arbejdspladsen fortsætter forvaltningen dialog med Hovedstadens Letbane, og såfremt der opnås enighed om placering af arbejdspladsen ved Lyngby Torv 11 og areal skal ryddes vil forvaltningen omprioritere midlerne jf. afsnit om økonomi.

Træer og øvrig beplantning, der er langs med parkeringspladsen i dag, skal fjernes og efterfølgende reetableres grundet arbejdspladsen. Forvaltningen har vurderet at rydning af arealerne og evt. genetablering beløber sig til ca. 250.000 kr.

Forvaltningen har undersøgt alternative placeringer af arbejdspladsen herunder parkeringspladsen ved Lehwaldsvej, hvor der hidtil har være arbejdsplads for letbaneprojektet. Det vurderes ikke muligt da dette ligger for langt fra letbanens spor.

Strategisk ramme

Anlæggelsen af Hovedstadens Letbane.

Videre proces

Arbejdspladsen bibeholdes ved Lyngby Torv foran rådhuset og der sker en orientering til naboerne inden opstart således de er orienteret omkring det kommenede arbejde i området.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser. Såfremt den alternative løsning på parkeringspladsen Lyngby Torv 11 vælges, vil der være en estimeret udgift på 0,25 mio. kr., som der ikke kan peges på finansiering til inden for eksisterende økonomiske rammer.

Såfremt det politisk ønskes at flytte byggepladsen vil det kræve en omprioritering af indsatser til øvrige formål. Fx fremlægges der i samme udvalgsagsrunde en sag vedr. anlægsbevilling til parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2024, hvor en nedprioritering af indsatser herunder vil finansiere en prioritering af flytning af byggepladsen hvis det politisk besluttet.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Ikke anbefalet. I stedet anbefales alternativ placering på parkeringspladsen ved Lyngby Torv 11, finansieret jf. sagsfremstilling.

B tog forbehold.

Bilag

Arbejdsareal ved Lyngby Torv

Punkt 8: Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2023 (Orientering)

05.01.02-G00-3-15

Resume

Med denne sag gives et samlet overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. Status over letbanens økonomi gentages hvert år. I forhold til seneste status er den væsentligste ændring, at der er udmeldt et behov for at forhøje anlægsbudgettet. I det administrative budgetforslag for 2024-27 er forhøjelsen af budgettet til kommunens årlige betaling til Hovedstadens Letbane indarbejdet som en teknisk korrektion fra 2026. Derudover er de årlige betalinger til Hovedstadens Letbane samlet på kommunens balancekonti. Med denne sag orienteres der om status for udgifter i forbindelse med projektet. Derudover orienteres der om udgifterne forbundet med Lyngby-Taarbæk Forsynings ledningsomlægninger.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status for udgifter i forbindelse med letbaneprojektet.

Problemstilling

Denne sag giver et overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. En status på letbaneprojektets økonomi blev senest fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 15. december 2022.

Det grove anlægsarbejde, hvor blandt andet vejbanerne, cykelstier og fortove bliver ombygget forventes at være færdigt 1. kvartal 2024. Derefter udestår arbejdet med etablering af skinner, master og ophængning af kørestrøm. Derefter testdrift af anlægget. Det forventes, at letbanen sættes i drift med passagerer i slutningen af 2025.

Hovedstadens Letbane har udmeldt et behov for et revideret langtidsbudget og i forlængelse heraf udarbejdet et forhøjet anlægsbudget. Der er dermed behov for, at ejerne forhøjer deres årlige indbetalinger til finansiering af anlægget. Hovedstadens Letbane begrundes med de globale udfordringer i kølvandet på Covid-19 og krigen i Ukraine.

Løsninger

Letbanens økonomi er tilrettelagt som en samlet økonomi, der inkluderer både udgifter til anlægsomkostninger (anlæg af banen), driftsrelaterede anlægsomkostninger (køb af tog, kørestrømsmaster osv.), reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter. Nedenstående tal er således en indikation for kommunens udgifter forbundet med anlægsomkostninger, reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter. Ejerkommunerne og regionen foretager allerede nu årlige betalinger til finansiering af anlægsomkostninger. Som det har været aftalt fra projektets begyndelse, skal de årlige betalinger opjusteres fra 2026, når letbanen går i drift, så de også omfatter de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, reinvesteringer samt driftsomkostningerne modregnet passagerindtægterne. De årlige betalinger er fastsat ud fra den forudsætning, at selskabets samlede gæld er tilbagebetalt i 2056.

På interessentskabsmødet i Hovedstadens Letbane den 22. juni 2023 har interessentskabet godkendt en forøgelse af anlægsbudgettet med 1,1 mia. kr. inkl. reserver. Hovedstadens Letbane har samtidig bedt interessentskabet godkende, at ejernes samlede indbetalinger til finansiering af anlægget fra og med 2025 forhøjes med 33 mio. kr. Lyngby-Taarbæk Kommune har i den sammenhæng fremsat forslag om at undersøge, hvordan projektet kan standses og afvikles, subsidiært pålægge Hovedstadens Letbane at undersøge hvordan projektets omfang kan reduceres, således at det kan holde sig indenfor det nuværende budget. Dette forslag blev ikke godkendt af interessenterne. Lyngby-Taarbæk Kommune har desuden foreslået, at indbetaling af det forhøjede anlægsbudget først igangsættes i 2026. Dette forslag blev godkendt.

Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af de forøgede udgifter andrager 4,2 mio. kr./år, idet det forudsættes, at der opnås en forlængelse af tilbagebetalingstiden. I maj 2023 har Hovedstadens Letbane på vegne af ejerne rettet henvendelse til

Transportministeriet med henblik på at få forlænget tilbagebetalingsperioden med 10 år. Transportministeren har i løbet af efteråret 2023 meddelt at dette ønske ikke kunne imødekommes. Der pågår fortsat en dialog omkring ønsket om forlænget tilbagebetalingstid.

Den endelige udregning af den varslede forøgelse af udgifterne forbundet med forhøjelsen af anlægsøkonomien er på denne baggrund ikke endelig udregnet i forhold til kommunes årlige bidrag. Udgifterne i nedenstående skema fra 2026 er derfor forvaltningens bedste bud for nuværende.

På Borgmesterforum den 24. august 2023 blev det besluttet at udgifterne for de driftsrelaterede anlægsudgifter først skal effektueres fra 2026.

Nedenfor ses de allerede godkendte udgifter, der er indarbejdet i budget 2023 og for overslagsårene 2024-2027. Forvaltningen revurderer løbende de estimerede udgifter, herunder fordelingen på de enkelte budgetår, og fremlægger justeringer hertil til godkendelse i takt med, at der opnås større indsigt i opgaver i forbindelse med letbanen og tilknyttede følgeprojekter.

Indskud til letbaneprojektet

Herunder ses det samlede budget til den årlige udgift på Lyngby-Taarbæk Kommunes indskud i letbaneprojektet efter samlingen af budgettet afsat på driften og forhøjelsen af anlægsbudgettet fra 2026.

	2024	2025	2026	2027	2028-2056 (årligt)
Indskud til letbaneprojektet	15,8	15,8	15,8	15,8	15,8
Driftsrelaterede anlægsudgifter			12,2	12,2	12,2
Ekstraudgift besluttet på interessentskabsmøde 22/6-23			4,8-6,6	4,8-6,6	4,8-6,6
I alt	15,8	15,8	32,8- 34,6	32,8- 34,6	32,8-34,6

(2023 P/L-niveau, mio. kr.)

Hovedstadens Letbane forventer, at letbanens driftsøkonomi hviler i sig selv. Der vil være et lille underskud i de første år, og senere et lille overskud (bilag). Det er der taget højde for i langtidsbudgettet (og betalingsaftalerne), som løber frem til 2056, hvor der samlet over perioden ventes et mindre overskud fra driften. Udgifterne skal ses i sammenhæng med en forventet udmøntet besparelse på busnettet, der pt. er angivet under driftsudgifterne.

Tilkøbsydelse

Letbaneprojektet består endvidere af en række tilkøbsydelse. I tabellen nedenfor ses budgettet for tilkøbsydelse. Der er indgået aftaler for tilkøbsydelse med Hovedstadens Letbane, som afregnes årligt indtil 2056.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2056 (årligt)
(Korr. budget)						
Tilkøbsaftaler	13,8	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6

(2023 P/L-niveau, mio. kr.)

Lyngby-Taarbæk Kommune har indgået otte tilkøbsaftaler, hvoraf to er delfinansieret af DTU med 50 % og to er fuldt finansieret af DTU.

- Rilleskinnespor
- Firskovvej
- P-konstruktion
- P-Søgering
- DTU-alternativet (medfinansieret af DTU med 50 %)
- Anker Engelunds Vejs alternativet (medfinansieret af DTU med 50 %)
- Rilleskinnespor i DTU (fuldt finansieret af DTU)
- Vibrationsdæmpning i DTU (fuldt finansieret af DTU)

For alle tilkøbsaftaler gælder, at der ved aftalens indgåelse er afregnet 15 % i et up-front beløb, og derefter betales en årlig afregning af det resterende aftalebeløb indtil 2056. Alle up-front beløb er afregnet med HL, og i de tilfælde hvor DTU finansierer eller medfinansierer, er der ligeledes sket afregning mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU.

I 2023 er der et akkumuleret mindreforbrug på 7,5 mio. kr. efter afregning af 2023-opkrævningerne. Mindreforbruget overføres til 2024 i forbindelse med regnskabet for 2023 og anvendes til at imødegå indekseringen af kommende års opkrævninger.

Fremadrettet er således alene budgetlagt de løbende årlige afregninger som i henhold til indgåede kontrakter fortsat afregnes til og med 2056.

Afledte anlægs- og driftsudgifter

I nedenstående skemaer er henholdsvis de afledte anlægs- og driftsudgifter indarbejdet.

Anlæg	Før 2023	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Trafiksignaler og belysningsanlæg	-	-	8,3	-	-	-	-	8,3
Stitunnel ved Lehwaldsvej (Med DSB) - Kommunal udgift efter tilskud fra DSB	2,7	-	-	-	-	-	-	2,7
Letbane - Omgivelser, cykel og bilparkering*	-	1,6	3,6	7,5	-	-	-	12,7
Letbane - Byrumsforskønnelse Lyngby Hovedgade til Kanalvej	0,2	3,1	1,2	0,7	5,3	1,0	-	11,5
Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej og lukning af Kornagervej	14,8	0,9	-	-	-	-	-	15,7
Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane**	12,2	4,0	3,1	2,8	-	-	-	22,1
I alt	29,9	9,6	16,2	11,0	5,3	1,0	0,0	73,0

(2023 P/L-niveau, mio.kr.)

*Kommunalbestyrelsen besluttede i forbindelse med sagen "toiletbygning på forpladsen til Lundtoftes stationsforplads" den 31. august 2023 (sag 11) ikke at opføre en toiletbygning på Lundtofte letbanestationsforplads, og at det til formålet afsatte rådighedsbeløb på 1,3 mio. kr. i 2024 blev overført til "anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter".

**I forbindelse med Budget 2023-2026 blev rådighedsbeløbet til projektet "Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane" forøget med 4,1 mio. kr. idet forlængelse af projektperioden for det samlede letbaneprojekt giver øgede udgifter til projektledelse, abonnementer, kommunikation mv.

Drift	2023	2024	2025	2026	2027-
Bus (omlægning og passagertab)	1,6	3,0	-	-	-
Stationsomgivelser (renhold, snerydning, vedligehold beplantning mm.)	0	0,3	0,5	0,5	0,5
Udmøntet besparelse på busnettet***	-	-	-	-3,8	-3,8
I alt	1,6	3,3	0,5	-3,3	-3,3
Ikke budgetlagt:					
Drift af nye signalanlæg****	-	-	0,7	0,7	0,7
I alt	1,6	3,3	1,2	-2,6	-2,6

(2023 P/L-niveau, mio. kr.)

***De udmøntet besparelser på busnettet afhænger af den endelige beslutning vedrørende nyt Ringnet, der træder i kraft ved letbanens idriftsættelse. Beslutning herom forventes at blive truffet foråret 2024. Der henvises yderligere til sagen, der blev forelagt KMB august 2023.

****Økonomien til drift af signalanlæg, hvor letbanen kører igennem, vil fra 2025 være 0,675 mio. kr. Beløbet indeholder et årligt administrationsgebyr til Hovedstadens Letbane, basisudgift til entreprenøren samt en variabel omkostning til at dække for skadesopretning af signalanlæg. Udgiften forbundet med drift af signalanlæg er på nuværende tidspunkt ufinansieret fra 2025 og frem. Udgiften forbundet med dette er først blevet konkretiseret i løbet af 2022. Forvaltningen vil i forbindelse med fremlæggelse af letbanens samlede driftsomkostninger afklare om udgiften kan afholdes indenfor den samlede letbaneøkonomi. Det forventes, at der fremlægges en sag omkring letbanens samlede driftsøkonomi i løbet af 2024.

Ledningsomlægninger

Forud for etableringen af Hovedstadens Letbane har Lyngby-Taarbæk Forsyning og øvrige ledningsejere omlagt og flyttet ledninger. Lyngby-Taarbæk Forsyning har i den forbindelse haft omkostninger for ca. 250 mio. kr. til flytning af regn- og spildevandsrør samt rørledninger til brugsvand. Udgifterne forbundet med Lyngby-Taarbæk Forsynings ledningsomlægninger finansieres over taksterne for området.

Øvrige ledningsejere har ikke oplyst, hvilke omkostninger, der har været i forbindelse med omlægning af deres ledninger.

Strategisk ramme

Budget 2024 – 2027 og Bæredygtighedsstrategien.

Videre proces

I løbet af 1. halvår af 2024 forventes det at der er en endelig afklaring på, hvorvidt staten accepterer en ændring af tilbagebetalingstiden. Derefter vil forvaltningen kunne præcisere anlægs- og driftsomkostningerne.

Økonomi

Nedenfor ses akkumulerede opgørelser over ovenstående tabeller:

Mio. kr.	2023	2024	2025	2026	2027	2028- 2056
Indskud til letbaneprojekt (til 2056)	15,8	15,8	15,8	32,8- 34,6	32,8- 34,6	32,8-34,6
Tilkøbsydelse årlig ydelse (til 2056)	13,8	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
Afledte anlægsudgifter	9,6	16,2	11,0	5,3	1,0	0
Afledte driftsudgifter	1,6	3,3	1,2	-2,6	-2,6	-2,6

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Økonomiudvalget orienteres.

Kommunalbestyrelsen orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Orientering givet.

Bilag

Revideret driftsbudget

Punkt 9: Indsatsplan 2024 for Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen (Beslutning)

00.00.00-A00-243-23

Resume

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens godkendelse af DK2020 Klimaplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune den 3. november 2022, er det besluttet, at forvaltningen hvert år i 4. kvartal skal forelægge en indsatsplan for det kommende år. På den baggrund forelægges her status på arbejdet med Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen samt indsatsplan for 2024. I tilknytning til indsatsplanen forelægges et forslag til udmøntning af midler til implementering af Handleplan for Biodiversitet og Cykelstrategien. Desuden foreslås en pulje til støtte for lokale bæredygtighedsinitiativer samt en række kriterier for tildeling af midler fra puljen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Indsatsplanen for 2024 godkendes,
2. der på anlægspuljen "Klima og kystsikringsindsats" disponeres 0,15 mio. kr. inden for den eksisterende anlægsbevilling til at understøtte implementering af biodiversitet- og cykelindsatsen,
3. der på anlægspuljen "Klima og kystsikringsindsats" disponeres 0,15 mio. kr. inden for den eksisterende anlægsbevilling til understøttelse af lokale bæredygtighedsinitiativer,
4. forslag til kriterier for tildeling af midler til understøttelse af bæredygtighedsinitiativer godkendes.

Problemstilling

I overensstemmelse med Kommunalbestyrelsens beslutning af 3. november 2022 om godkendelse af DK2020 Klimaplanen, forelægges hvert år i 4. kvartal en indsatsplan for arbejdet det kommende år.

På Kommunalbestyrelsesmødet 31. august 2023 (sag 9), blev det besluttet, at der som en del af anlægsbevillingen på 4 mio. kr. til projektet "Klima og kystsikringsindsats" skulle anvendes 0,3 mio. kr. til klimaforebyggende indsatser. Med denne sag lægges der op til hvordan disse konkret kan disponeres.

Løsninger

Arbejdet med implementering af Bæredygtighedsstrategien og DK2020 afrapporteres kollektivt inden for fem temaer, der favner de fastlagte indsatser:

- CO₂ reduktion
- Natur og Biodiversitet
- Grøn Mobilitet
- Ansvarligt Forbrug
- Klimatilpasning og klimasikring

Afrapporteringen er delt i fire implementeringsspor:

- §17, stk. 4-udvalg om bæredygtighed
- Fyrtårns- og her-og-nu-indsatser
- Organisationsudvikling
- Kommunikation og aktørinddragelse

Arbejdet med de fastlagte indsatser har siden vedtagelsen af Bæredygtighedsstrategien vist, at flere indsatser er overlappende og med fordel kan slås sammen med henblik på at skabe en forenkling. Der er derudover tilføjet en række indsatser, der udspringer af Strategisk Energiplan, vedtaget i Kommunalbestyrelsen 6. oktober 2022 og Lyngby-Taarbæk Kommunes principper for de kommunale ejendomme, vedtaget i Økonomiudvalget 1. oktober 2020. Planerne er derved koordineret. Endelig er der tilføjet et særskilt mål om Kystsikring af Taarbæk. Én indsats er efter politisk beslutning udeladt: 2.A.6: Skolehaver.

Indsatsplan for 2024

Der vil i 2024 fortsat være fokus på fremdrift for de i Bæredygtighedsstrategien udpegede fyrtårns- og her-og-nu-indsatser. For hvert af de fem temaer kan der desuden fremhæves en række initiativer, der i særlig grad vil være i fokus i 2024. Nedenfor ses et overblik over de højest prioriterede indsatser for 2024. Af overblikket fremgår henholdsvis den milepæl, der foreslås prioriteret i 2024, hvorvidt indsatsen i Bæredygtighedsstrategien er udpeget som en Fyrtårns- eller Her-og-nu indsats og hvorvidt indsatsen kan forventes gennemført indenfor de allerede afsatte midler.

Prioriterede milepæle 2024	Fyrtårns- eller her-og-nu indsats	Kan gennemføres indenfor nuværende budgetramme	Særskilt kommunal indsats
CO₂ Reduktion			
Påbegyndelse af den fysiske udrulning af Etape 1 af varmeplanen	Nej	Ja	X
Forelæggelse af forslag om oprettelse af et energiselskab til politisk beslutning	Nej	Ja	X
Fuld implementering af energistyringssystem	Ja	Ja	X
Optimering af bygningsanvendelsen			
Sætte navn på virksomheder med tagarealer egnede til opsætning af solceller og lave indsats	Nej	Ja	
Natur og biodiversitet			
Arealer med biodiversitetsvenlig drift kortlægges ud fra kvalitetsbeskrivelser	Ja	Ja	X
Arealer med biodiversitetsvenlig drift kortlægges, og plejes efter kvalitetsbeskrivelser for arealer, ejet af kommunen og Lyngby-Taarbæk Forsyning.	Ja	Ja	X
Samlet areal (ikke-fredet eller beskyttet natur), der plejes biodiversitetsvenligt opgøres.			
Netværk under Charter for biodiversitet i arealplejen -uddannelsesforløb om biodiversitetsvenlig arealpleje afholdes.			

Udvikling af spredningskorridor gennem udpegning af arealer til biodiversitet og formidling	Ja	Ja	
Vedtagelse af kommuneplanstrategi med indsatser til sikring af grønne områder i byområdet og krav til biodiversitet i byplanlægningen	Ja	Ja	
Grøn mobilitet			
Sikre at det interne og eksterne netværk for grønne transportvaner på private og offentlige arbejdspladser bliver en succes. Kommunen begynder implementeringen af tiltag fra Charter for Grønne Transportvaner, samt behandle resultater fra transportvaneundersøgelsen	Nej	Ja	X
Grønne drivmidler i bilparken	Ja	Nej	X
		(Se bemærkning *)	
Implementering af indsatser under cykelstrategien. De konkrete indsatser er endnu ikke prioriteret idet cykelstrategien endnu ikke er endeligt besluttet.	Nej	Ja	
Udføre afledte opgaver i arbejdsgruppe for grønne transportvaner under §17 stk. 4 udvalget, herunder understøttelse af Region Hovedstadens mikromobilitetsprojekt og udmøntning af pulje for attraktive og trygge stationer på kommunens tre S-tog stationer.	Nej	Ja	
Ansvarligt forbrug			
Udvikle en bæredygtig indkøbspolitik	Ja	Ja	X
Understøtte borgerinitiativer, herunder bæredygtighedsfestival og pilotinitiativ "Bæredygtig Ulrikkenborg Plads"	Nej	Ja	
Afdække rammer og barrierer for udveksling og genbrug af byggematerialer og inventar internt i organisationer, samt på tværs af virksomheder, uddannelsesinstitutioner og den kommunale sektor - herunder søge medfinansiering til pilotprojekter og analyser.	Nej	Ja	X
Klimatilpasning			
Lokal afledning af regnvand og separatkloakering	Ja	Nej	
Afklaring af krav til udledning af overfladevand, som bl.a. er en forudsætning for igangsætning af projektering og myndighedsbehandling af Klimatilpasning af Det Centrale Lyngby (KALC) og LAR i Bondebyen.		(Takstfinansieres)	

Udvidet dialog med grundejere og boligforeninger om afkobling af regnvand og analyse af, hvor det har størst effekt.

Tilslutning til separatkloakering vil være frivilligt for den enkelte husstand, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning 3. november 2022.

Strategisk spildevandsplan, delvist i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning	Nej	Ja
---	-----	----

Klimarobusthed - der foreligger et dispositionsforslag til kystsikring i Taarbæk, der opnår bred opbakning blandt ejere af oversvømmelsestruede ejendomme, så det kan fremmes af kommunalbestyrelsen, og modnes som myndighedsprojekt.	Ja	Ja
--	----	----

* Mål: Fra 2024 er alle nye biler, som kommunen køber (personbiler, lastbiler, fejmaskiner mv.), elektriske eller drevet af andre grønne drivmidler. Kommunens køretøjer deles op i 2 typer; Personbiler og øvrige køretøjer. Indkøb af personbiler kan som udgangspunkt ske uden ekstra budget, men kræver en mindre investering i ladestandere. Indkøb af øvrige køretøjer kan være udfordret i forhold til om marked kan levere disse på el eller andre grønne drivmidler, og som kan løse opgaverne.

I bilaget udfoldes status og milepæle 2024 for alle vedtagne indsatser fra helholdsvis Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen.

Kriterier for pulje til støtte af lokale bæredygtighedsinitiativer

Der er udarbejdet en beskrivelse af hvad en pulje til støtte for lokale bæredygtighedsinitiativer kan indeholde. Kriterierne bygger på kriterier for kulturfonden og for den tidligere bæredygtighedspulje, som eksisterede under udarbejdelsen af bæredygtighedsstrategien (bilag).

Det foreslås, at der kan ydes støtte på mellem 10.000 kr. og 25.000 kr..

Strategisk ramme

Status og indsatsplan for DK2020 Klimaplanen, samt §17 stk. 4 udvalget om Bæredygtighed understøtter implementeringen af mål og initiativer i Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen. En lang række mål fastlagt i andre kommunale planer og strategier understøtter henholdsvis Bæredygtighedsstrategiens og DK2020 Klimaplanens indsatser (bilag).

Videre proces

I forlængelse af Teknikudvalgets godkendelse vil forvaltningen fortsætte implementeringen af indsatsplan 2024.

Der foretages en annoncering af puljen til lokale bæredygtighedsprojekter og udvalget orienteres om de bevilligede ansøgninger.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen besluttede den 15. december 2022 at give en anlægsbevilling i 2023-25 til det videre arbejde med klimaindsatsen og kystsikringsindsatsen på i alt 4,0 mio. kr., finansieret af uforbrugte driftsmidler til bæredygtighedsstrategien i 2022 på 1 mio. kr. og det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Pulje til klimaarbejde" i 2023-25 (3 mio. kr.). Bevillingen dækker over en udgift til en projektleder i perioden (2,1 mio. kr.), en udgift til 2 studentermedhjælpere i perioden (0,9 mio. kr.) samt rådgiverbistand til myndighedsprojekt i 2023 og 2024 (1 mio. kr.). På kommunalbestyrelsesmødet 31. august 2023 (sag 9) blev det endvidere besluttet at de 1 mio. kr. til "rådgiverbistand til myndighedsbistand" skulle fordeles på 0,7 mio. kr. til klima og beskyttelse mens de sidste 0,3 mio. kr. skulle anvendes til klimaforebyggende indsatser.

Der lægges med denne sag op til at de 0,3 disponeres på følgende måde:

- der på anlægspuljen "Klima og kystsikringsindsats" disponeres 0,15 mio. kr. inden for den eksisterende anlægsbevilling til at understøtte implementering af biodiversitet- og cykelindsatsen
- der på anlægspuljen "Klima og kystsikringsindsats" disponeres 0,15 mio. kr. inden for den eksisterende anlægsbevilling til understøttelse af lokale bæredygtighedsinitiativer

Det foreslås derudover, at de disponerede midler til understøttelse af lokale bæredygtighedsinitiativer tildeles efter de i sagen nævnte kriterier. I forbindelse med forelæggelsen af indsatsplan 2025 redegøres for de foretagne uddelinger.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter pkt. 1 og anbefaler pkt. 2-4

Økonomiudvalget beslutter pkt. 2-4

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Ad 1) Godkendt med tilføjelse jf. indstillingspunkt 2-4.

Ad 2-4) Ikke anbefalet, idet udvalget lægger vægt på at 0,3 mio. kr. bliver anvendt på klimaforebyggende indsatser, dvs. tiltag der reducerer CO2 udledningen i LTK. Forvaltningen vender tilbage med en sag, der belyser forslag til konkrete indsatser.

Bilag

Ansvarligt forbrug - afrapportering

Grøn mobilitet_ afrapportering - TEK

Klimatilpasning og klimasikring - afrapportering - TEK

Natur og biodiversitet - afrapportering

Tværgående indsatser 2024

Bæredygtighedspulje

CO2-reduktion afrapportering - TEK

Punkt 10: Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen (Beslutning)

06.01.05-G01-7-14

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. april 2019 at fortsætte arbejdet med myndighedsprojektet, detaljeprojekteringen og udarbejdelsen af udbudsmaterialet i forbindelse med regnvandshåndteringen i Bondebyen (bilag). Som en del af denne proces er der udarbejdet et anlægsoverslag for omkostningerne ved gennemførelsen af regnvandshåndteringen i Bondebyen, som udgør 26 mio. kr. Forvaltningen foreslår, at der gives politisk accept til justering af anlægsbevillingen, således at den matcher anlægsoverslaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at anlægsbevillingen til anlægsprojektet "LAR-projekt Bondebyen" forøges med 15,9 mio. kr. i 2024-2025 således, at den matcher anlægsoverslaget på 26 mio. kr., finansieret ved udvidelse af eksisterende byggekredit hos Kommunekredit

Problemstilling

Forvaltningen forelægger et anlægsoverslag for omkostningerne ved gennemførelsen af regnvandshåndteringen i Bondebyen til godkendelse (bilag 2). Det oprindelige anlægsoverslag for projektet var 21,98 mio. kr. i 2019 i forbindelse med godkendelsen af skitseprojektet. Imidlertid er der opstået en række faktorer, herunder stigninger i priserne på materialer og arbejdskraft. Disse faktorer har medført, at anlægsoverslaget nu er blevet revideret til 26 mio. kr. (bilag).

Forvaltningen har undersøgt et nyt anlægsoverslag i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning. Dette viser, at klimatilpasningsprojekt i Bondebyen er den billigste løsning i forhold til et traditionelt spildevandsprojekt, som udføres af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

De globale udfordringer med krig og inflation har givet vanskeligheder i forhold til forsyning af varer, arbejdskraft og transport, som skaber en uforudsigelig dynamik på markedet, og som gør det udfordrende at fastsætte priserne for et anlægsprojekts fremtidige udgifter og budgetter. Forvaltningen står derfor i en ekstraordinær situation og forvaltningen vil i forbindelse med entrepriseudbud og udfaldet af licitationsresultat præsentere den endelige økonomi.

Løsninger

Den tekniske løsning er gennemarbejdet

Målet med projektet er, at reducere belastningen af fælleskloaksystemet i Bondebyen ved håndtering af vejvand for sig (på terræn), og samtidig etablere et rekreativt område i Bondebyen ved etablering af et regnvandsanlæg til rensning af vejvandet, som udformes som et gadekær med en omkringliggende forte for enden af Peter Lunds Vej ved Gl. Lundtoftevej. En 'forte' er en gammel betegnelse for den grønne, åbne og græsbeklædte plads midt i landsbyen. I Klimatilpasningsprojekt Bondebyen får historien om gadekæret og forten nyt liv i en moderne fortolkning. Kvarteret får et spildevandsteknisk anlæg til rensning af regnvand - som en "moderne forte" med gadekær. Løsningen er teknisk, men målet med projektet er også, at det vil fremstå om et grønt byrum, der passer ind i Bondebyens landsbykarakter. I medfinansieringsprojektet mellem kommunen og Lyngby-Taarbæk Forsyning håndteres både hverdagsregn og skybrudsregn.

Der blev i tidligere faser af projektet undersøgt muligheden for at etablere et lokalt nedsivningsanlæg, men det blev ændret til et spildevandsteknisk anlæg på baggrund af udfordringer med dårlige nedsivningsforhold samt behovet for at sikre nabogrunde.

Medfinansieringsprojekt med kommunen som bygherre

Efter reglerne for medfinansieringsprojekter er kommunen bygherre og fremtidig anlægsejer. Lyngby-Taarbæk Forsyning afholder udgifterne til anlægget samt drift og vedligeholdelse af anlægget. Hvis medfinansieringsprojektet ikke gennemføres og må opsiges efter den indgåede samarbejdsaftale, kan Lyngby-Taarbæk Forsyning udføre en traditionel kloakudvidelse (med fx opdimensionering af eksisterende ledninger) i henhold til fastlagte servicemål i kommunens spildevandsplan. Lyngby-Taarbæk Forsyning kan alternativt udføre et anlæg med et højere serviceniveau for håndtering af regnvandet, hvis de forinden har fastsat det samfundsmæssigt optimale serviceniveau (Teknikudvalgets møde 9. juni 2021, punkt 14).

Ved ønske om at overdrage projektet til Lyngby-Taarbæk Forsyning, vil rammerne for dette skulle afklares, hvilket vil kræve tid og ressourcer. Dette vil fx omfatte at undersøges, om projektet formentlig skulle afvikles som medfinansieringsprojekt, afregnes med forsyningsselskabet og optages i forsyningsselskabets projektportefølje. Hvis det ønskes, at forvaltningen arbejder videre med et sådant scenarie, vil forvaltningen skulle vende tilbage med en sag om konsekvenser for totalrådgiveraftalen med Artelia og medfinansieringsaftalen med Lyngby-Taarbæk Forsyningen.

Forvaltningen anbefaler med henblik på at minimere konsekvenser for projektets tidsplan, økonomi og administration. at fortsætte samarbejdsaftalen og om projektet med Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Den økonomiske ramme udvides

Projektet finansieres efter reglerne for medfinansieringsprojekter og med 100 % medfinansiering fra Lyngby-Taarbæk Forsyning. Det er udgiftsneutralt for kommunen, i det årets udgifter nulstilles ved hvert års regnskabsafslutning ved udbetaling fra byggekrediten hos KommuneKredit. Der er pt. afsat 10,1 mio. kr. og der lægges med sagen op til at der gives en anlægsbevilling på yderligere 15,9 mio. kr. således, at den korrigerede anlægsbevilling herefter udgør 26 mio. kr.

Piletræer

Forvaltningen har lavet en tilstandsvurdering af piletræerne i Bondebyen. I tilstandsvurderingen af piletræerne fremgår det, at piletræerne i Bondebyen fremstår sunde med fyldige kroner og mange finkviste. Bondebyens piletræer er 68 år, og piletræer har generelt en levetid på ca. 75 år. Det betyder, at træerne nærmer sig en alder, hvor kommunen vil følge deres tilstand og planlægge udskiftning af træer.

Peter Lunds Vej er en mindre vej i den gamle bydel Bondebyen. Den betjener dels trafik til og fra Bondebyen, dels gennemkørende trafik til og fra områderne omkring Bondebyen. Da Høstvej er ensrettet i østlig retning på strækningen mellem Gl. Lundtoftevej og Peter Lunds Vej, ledes al bil- og cykeltrafik fra øst via Peter Lunds Vej. Selvom trafikken overordnet set anses at være begrænset, er Peter Lunds Vej en vigtig vejforbindelse, og er adgangsvej til Bondebyen. Vejen er udformet således, at al trafik kan køre forbi hinanden sikkerheds- og færdselsmæssigt forsvarligt. Vejlinjeføring kan ikke flyttes mod spildevandsteknisk anlæg (bassin og gadekæret), da det kan give kapacitets udfordringer for opsamling af regnvand og rensning af det før det løber ud til Mølleåen. I forbindelse med detaljeprojekteringen af krydset Peter Lundsvej og Gl. Lundtoftevej viste det sig, at der skal bruges et større areal på Peter Lunds Vej til, at renovationsbiler samt lastbiler kan køre ud ad Peter Lunds Vej (bilag).

På baggrund af ovenstående skal piletræernes fældes for at gennemføre klimasikringsprojektet, idet det vestlige træ står i det fremtidige bassin samt det østlige træ står på den kommende vej.

Konsekvenser

Såfremt udvalget ikke godkender projektøkonomien vil forvaltningen vende tilbage med en sag om konsekvenserne for de allerede indgåede aftaler.

Kommunikation

Forvaltningen orienterer løbende Bondebylauget samt berørte naboer, m.fl. om projektets forventede forløb. I forbindelse med udførsel af projektet bliver der opsat informationskilte samt inviteret til byggepladsbesøg for borgere.

Strategisk ramme

Klimatilpasningsplanen blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen i maj 2014 som tillæg 1 til Kommuneplan 2013. Retningslinjer og redegørelse for klimatilpasning - inkl. risikokort og fokusområder er indarbejdet i kommuneplanen.

Videre proces

Såfremt udvalget godkender projektøkonomien, vil forvaltningen arbejde videre med projektet. Projektets tidsplan er aktuelt, at anlægget kan være udført december 2024. Forvaltningen forventer dog en forsinkelse i tidsplanen, først og fremmest begrundet i, at myndigheden i kommunen kan meddele en velbegrundet tilladelse til udledning af regnvand fra bassinet til Mølleåen. Myndigheden afventer en vejledning fra Miljøstyrelsen, som giver et handlerum efter den dom, Natur- og Miljøklagenævnet har truffet (Teknikudvalgets møde 14. marts 2023, punkt 2). Såfremt forvaltningen ikke kan meddele udledningstilladelse, vil sagen blive forelagt på ny.

Projektet er udformningsmæssigt justeret lidt i forhold til det tekniske anlæg til nedsivning af regnvand/gadekær, som lokalplan 256 giver mulighed for. Forvaltningen har vurderet, at projektet kræver dispensation fra lokalplanen, hvorfor forvaltningen har ansøgt om dispensation fra lokalplanen. Processen er herefter, at ansøgningen sendes i naboorientering, og efterfølgende forelægges Byplanudvalget til godkendelse af afvigelserne fra lokalplan 256. Indkomne indsigelser i forbindelse med naboorientering vil blive forelagt Byplanudvalget.

Økonomi

Projektet er økonomisk neutralt for kommunen. Projektet er et medfinansieringsprojekt, hvilket betyder, at Lyngby-Taarbæk Forsyning medfinansierer projektet. Projektet belaster heller ikke kommunen i forhold til den kommunale anlægsramme.

Forvaltningen foreslår, at anlægsbevillingen til anlægsprojektet "LAR-projekt Bondebyen" forøges med 15,9 mio. kr. i 2024-25 således, at den matcher anlægsoverslaget på 26 mio. kr. Projektet forudsættes finansieret ved en udvidelse af den eksisterende byggekredit hos Kommunekredit, som ved projektets afslutning konverteres til et 25-årigt lån. Udgifterne til lånet finansieres via Lyngby-Taarbæk Forsyning, hvor de indgår i taksterne og således opkræves hos borgerne.

Forvaltningen vil præsentere den endelige økonomi i forbindelse med entrepriseudbud og udfaldet af licitationsresultatet på udvalgmøde i 2024. Afhængig af udfaldet af licitationsresultatet vil der blive taget stilling til eventuel justering af anlægsbevillingen for projektet.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2024 p/l	Udvalg / Aktivitetssområde	2023	2024	2025	2026	2027	Varig? Ja/nej
LAR-projekt Bondebyen (0060830033)	Økonomiudvalget / Anlæg		15.863	2.000			Nej
Finansiering: Balancen via lånoptagelse hos Bygekredit	Økonomiudvalget / Balanceforskydninger		-15.863	-2.000			Nej
I alt			0	0			Ja

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Bilag

Bilag 1 Godkendt Projektforslag 2019

Bilag 2 Anlægsoverslagspris for Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen

Bilag 3 Geometri inkl. kørekurver og eksisterende piletræer

Punkt 11: Restaurering af søer i Kollelev Mose (Beslutning)

01.05.13-P05-4-22

Resume

Grundejerforeningerne omkring Kollelev Mose har efterspurgt en kommunal restaurering af søerne og af Den Hvide Bro i Kollelev Mose. I søerne forekommer årligt opblomstring af trådalger, som mindsker området's herlighedsværdi. De høje koncentrationer af næringsstoffer og den deraf følgende algevækst har negativ indvirkning på søens økologi. Forvaltningen har udarbejdet et katalog over mulige restaureringstiltag, som kan mindske algeopblomstringen og mængden af næringsstoffer i søerne. Med denne sag skal Teknikudvalget tage stilling til, om forvaltningens indsats for søerne og Den Hvide Bro skal fortsætte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen meddeler grundejerforeningerne, at der ikke er mulighed for kommunal oprensning eller andre restaureringstiltag,
2. forvaltningen fortsætter nuværende drift af Den Hvide Bro som hidtil.

Problemstilling

Søerne i Kollelev mose har i en lang årrække været belastet af høje koncentrationer af fosfor og kvælstof, som giver tilbagevendende problemer med algeopblomstringer. Algerne ligger som et grøn-brunt dække over søvandet i sommerperioden til gene for naboerne til og brugerne af Kollelev Mose.

Beliggenhed, ejerforhold og kommunens forpligtelser

Kollelev Mose er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune. Mosen er beliggende øst for Furesøen og ligger som tre indbyrdes forbundne søer (bassin 1-3) med et samlet areal på fem hektar i et villakvarter i Virum. Villahaverne ligger ned til søbredden, jf. oversigt over området (bilag).

Søerne i Kollelev Mose er kommunalt ejede og beskyttede efter naturbeskyttelseslovens §3, men kommunen er ikke forpligtet efter Naturbeskyttelsesloven til at fjerne alger eller lignende. Kollelev Mose er ikke med i 3. generation af vandområdeplaner 2021-2027, og der er derfor ikke miljømål og indsatser for søerne. Hidtil har kommunen ikke haft faste driftsopgaver knyttet til naturpleje af mosen, men alene til et lille parkområde mellem søerne samt to mindre matrikler, der grænser op til mosen og Den Hvide Bro.

Baggrund: Næringstilførsel til søerne

Lyngby-Taarbæk Forsyning har i de foregående år nedbragt antallet af overløb fra kloak til søerne. Der er udløb til Kollelev mose fra separatsystem med overfladevand, samt få overløb fra fællessystem med regnvandsopblandet spildevand. I 2023 har der været et enkelt overløb fra fællessystem via et brønddæksel, som skyldtes en fejl i styringen af pumpestationen. Fejlen er udbedret. Næringstilførslen fra overløb udgør en lille tilførsel, og det er derfor rimeligt at antage, at den primære kilde til opblomstring af trådalger skal findes internt i mosen, eller mere præcist i bunden af søerne i Kollelev Mose. Bunden indeholder en stor pulje fosfor fra tidligere tiders udledning af kloakvand. Store mængder næringstoffer, herunder fosfor, har i Kollelev Mose ført til algeopblomstringer senest i sommeren 2023.

Naturtilstand i søerne

Søernes økologi er præget af den høje koncentration af næringsstoffer, som sætter begrænsninger for planter og dyr, der har brug for næringsfattige og iltrige forhold. Mosens alder og nærhed til andre søer medfører et uudnyttet potentiale for flere arter.

Ved en undersøgelse i 2020 og 2021 blev søerne ud fra fiskebestanden vurderet til at have en moderat til dårlig tilstand. Ved undersøgelsen i 2021 blev der fundet en bred repræsentation af smådyr i bredzonen, som dog primært er hårdføre arter, som kan tåle de næringsrige forhold. Mere iltkrævende smådyr er kun sporadisk repræsenteret. Der er ikke fundet smådyr på den danske Rødliste eller som er sjældne. Der er fundet en mindre bestand af lille vandsalamander, og et potentiale for at andre padder (grøn frø og skrubbtudse) kan spredes til mosen.

Den Hvide Bro

Forvaltningen har i forbindelse med dialogen med borgerne om driften af Kallelev Mose modtaget forespørgsler om øget vedligehold af Den Hvide Bro, som forbinder bredderne over den største sø (bassin 1) i Kallelev Mose.

Løsninger

Tidligere tiltag og politisk behandling

Mellem 1998 og 2005 er søerne i Kallelev Mose blevet restaureret seks gange med brug af forskellige metoder (bilag). Seneste restaurering med aluminiumfældning i 2003 og biomanipulation i 2004-2005 havde en effekt i omtrent 10 år.

Teknik- og Miljøudvalget afsatte den 12. august 2020 60.000 kr. til fysisk indsats i Kallelev Mose. Sagen blev lagt op efter henvendelse fra Grundejerforeningen Kallelev Mosepark angående voldsom vækst af trådalger i bassin 2 i Kallelev Mose.

Algerne forsvandt fra overfladen på grund af ændringer i vejrforhold umiddelbart inden en oprensning kunne iværksættes. Derfor valgte forvaltningen efter dialog med grundejerforeningen Kallelev Mosepark at bruge midlerne på at udarbejde et katalog for sørestaureringstiltag, som afdækker mulighederne for en langsigtet løsning på problemet (bilag).

Søerne estimeres til at indeholde ca. 10 kg fosfor i vandfasen og 500 kg fosfor i sedimentet, som løbende frigives til vandet.

Restaureringstiltag fremlagt i restaureringskataloget

Tiltag	Anvendelse og forventede effekter	Gener for beboere i området	Estimeret pris*
Fosforfældning med aluminium	Aluminium tilsættes søvandet som salte, der binder fosfor i søvandet og falder til bunds. Mosen er i 2003 blevet behandlet med aluminium, hvilket havde en god effekt, men ikke varig.	Ud over trafik i området og i mosen i forbindelse med udlægning af aluminium vil der ikke være gener for områdets beboere.	Minimum 500.000 kr.
Fosforfældning med Phoslock	Phoslock er et modificeret lerprodukt med grundstoffet lanthan, som binder fosfor i søvandet og falder til bunds.	Samme gener som ved fosforfældning med aluminium.	Minimum 850.000 kr.

Sedimentfjernelse	Opgravning af de øverste lag af sedimentet for at fjerne tilførte næringsstoffer indlejret i sedimentet på sø-bunden.	Oppumpning i geotubes, som vil skulle ligge på bredderne i 2-4 uger. Lugt- og støjgener fra bortkørsler af sediment. Forventes at kræve omkring 1000 bortkørsler.	Minimum 12 millioner kr.
Rensning med actiflo-anlæg	Actiflo er et lille kompakt renseanlæg til rensning af søvandet for fosfor og partikler af organisk stof såsom små alger.	Støjgener i anlægsfasen. Både lugt- og støjgener skønnes at være beskedne i driftsfasen.	5-10 millioner i anlægsudgifter. 5.000-10.000 kr. per kg fosfor.
Rensning med Mecana filter	Mecana filter er et andet lille kompakt renseanlæg med samme renssegenskaber ved actiflo.	Samme forventede gener som actiflo.	Ingen eksisterende anlæg til rensning af søvand - mangler prisseksempler. Forventes at være lidt billigere end actiflo.
Oprensning af grøde	Oprensning af grøde med høj tæthed i vandoverfladen kan fjerne en lille andel af fosforen i vandet. Oprensning vil fjerne algerne midlertidigt.	Opfiskning af grøde og bortkørsel forventes at tage 3-4 dage per oprensning.	65.000-80.000 kr. per oprensning. Antal oprensninger efter behov (i Københavns indre søer fiskes trådalger op langs bredderne med 3-4 ugers mellemrum gennem sommeren).

*Estimerede priser er grove estimater.

Samlet set er fosforfældning med aluminium eller Phoslock angivet som de mest omkostningseffektive virkemidler med en kort tidshorisont, en effektiv fjernelse i alle tre bassiner sammenholdt

med prisen og med beskedne gener for lokale beboere.

Der er høje koncentrationer af næringsstoffer i flere af kommunens søer og vandløb, og der er ikke andre steder i kommunen foretaget sørestauration for at mindske algeopblemstringen. Dog er problemet med algeopblomstring særligt stort i Kollelev Mose.

Dialog med grundejerforeningerne omkring Kollelev Mose

Forvaltningen har gennem årene haft en god dialog med grundejerforeningerne omkring Kollelev Mose; Kollelev Mosepark og Kollelev Grundejerforening. Der er afholdt et fælles møde i november, hvor både driften af de grønne

arealer, tilførsel af spildevand og mosens tilstand blev drøftet. Begge grundejerforeninger har givet klart udtryk for et ønske om, at kommunen laver en indsats, som forbedrer tilstanden i søerne. Grundejerforeningerne undersøger muligheden for at søge puljer, hvilket kan kræve, at der bliver udarbejdet et forprojekt.

Der er fra grundejerforeningen Kollelev Mosepark udtrykt et ønske om en 5 års plan begyndende med aluminiumsfældning her og nu, og så igangsætning af et forprojekt på fx bassin 2. Formålet med et forprojekt er at blive helt konkrete på metoder for oprensning, pris og alle de praktiske forhold omkring tilladelser, miljø m.m. Et konkret projekt skal bl.a. bruges til efterfølgende at søge støtte hos fonde. Grundejerforeningen har foreslået, at der afsættes 200.000 kr i budgettet 2024 til en sådan foranalyse - Grundejerforeningen er villig til at spæde til.

Der er ikke inden for eksisterende budget til naturforvaltning afsat midler til restaurering eller et forprojekt på 200.000 kr.

På den baggrund anbefaler forvaltningen, at det meddeles grundejerforeningerne, at der ikke er mulighed for kommunal oprensning eller andre restaureringstiltag.

Den Hvide Bro

Den Hvide Bro blev opført i 1934, og der er foretaget større ombygning af den i 1996. Broen er 80 meter lang og 1,9 meter bred (bilag). Det samlede broareal er 152 kvadratmeter fordelt over 20 fag. Placering og fotos af broen fremgår af bilag.

Den Hvide Bro - tilstand og vedligehold

Der foretages løbende eftersyn med alle broer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Disse eftersyn foretages hvert femte år af ekstern rådgiver. På baggrund af rådgivers rapport og eventuelle anmærkninger udarbejder forvaltningen en prioriteret liste over broer, hvor der er behov for reparationer, udskiftning eller lignende.

Den Hvide Bro er pt. i en forsvarlig stand. Senest blev der udført større reparationer og maling af rækværket i sommeren 2018, hvilket havde en omkostning på 178.000 kr.. Ved seneste generaleftersyn i 2021, udført af rådgiver, blev der konstateret følgende: ”Mos og alger på det hvidmalede rækværk. Enkelte malingsafskalninger”. Forvaltningen og rådgiver vurderer, at der ikke er behov for maling i den kommende periode som eftersynet dækker over. Det næste eftersyn af Den Hvide Bro er i 2026.

Hvis der i perioden er mindre skader som fx brædder eller balustre, der udgør en fare for færdslen udbedres dette løbende.

Vedligeholdelsesarbejder prioriteres ikke ud fra æstetiske hensyn, men er derimod baseret på en faglig vurdering, der sigter mod at forlænge broens levetid mest muligt inden for de ressourcer, der er tildelt til vedligeholdelsesformål. Hovedfokus er at sikre, at færdslen over broen forbliver sikker og forsvarlig.

Konsekvenser af indstilling

Følges forvaltningens indstilling, vil der fortsat være algeopblomstringer i søerne i Kollelev mose i august til oktober, hvilket påvirker den rekreative værdi negativt i denne periode og er imod grundejerforeningernes ønske. Mosens økologiske tilstand vil ikke blive påvirket, da der ikke vil blive ændret på nuværende drift.

Strategisk ramme

Vandplan 3. Kollelev mose er ikke med i de nationale Vandområdeplanerne og der derfor ikke miljømål og indsatser for søerne.

Bæredygtighedstrategiens indsatser for natur og klimatilpasning. Mange søer og vandløb er påvirket af fortidens udledninger af spildevand. Med denne sag rettes der ikke op på fortidens synder.

Videre proces

Forvaltningen vil meddele Teknikudvalgets beslutning til grundejerforeningerne. Såfremt Teknikudvalget ikke ønsker at følge forvaltningens indstilling, og kan anvise finansiering vil forvaltningen fremlægge en ny sag med forslag til restaureringsprojekter.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Ad 1-2) Godkendt, idet udvalget dog ønsker at forvaltningen går i dialog med grundejerforeningerne mhp. at afsøge muligheder for løsning, hvor restaurering af Kollelev Mose finansieres proportionalt ift. søbredsstrækningen.

Bilag

Restaurering af Kollelev Mose

Kollelev mose - Oversigt over området

Den Hvide Bro (2021), foto

Oversigtskort Kollelev Mose

Punkt 12: Takster for Vand og Spildevand 2024 (Beslutning)

13.00.00-S29-2-23

Resume

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt godkende legaliteten af de takster, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fastsætter for vand og spildevand. Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt takster for vand og spildevand for 2024 til godkendelse. Forvaltningen vurderer, at taksterne ligger indenfor de økonomiske rammer fastsat af Forsyningssekretariatet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at takster for 2024 godkendes.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt træffe afgørelse om at godkende de takster, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fastsætter for vand og spildevand jf. vandforsyningsloven og betalingsloven.

Kommunalbestyrelsen kan alene træffe afgørelse om at godkende eller ikke at godkende taksterne - legalitetskontrol - dvs. kontrol af, at taksterne er fastsat i overensstemmelse med loven.

Lyngby-Taarbæk Forsyning orienterede Teknikudvalget om den fremtidige prognose for taksterne for vand, spildevand på det årlige møde den 7. november 2023.

Løsninger

Taksterne for 2024 fremgår af nedenstående tabel:

Kr./m ³	2022	2023	2024
Vandafgift	11,98	17,94	19,76
Statsafgift (grøn afgift)	6,37	6,37	6,37
Drikkevandsbidrag (Statslig afgift)	-	-	-
Vandafledningsafgift	26,42	28,55	45,02
Moms	11,19	13,22	17,79
Samlet vandafgift mm. pr. m ³ inkl. moms	55,96	66,08	88,94

Vandafledningsafgifter for ejendomme, hvorfra der drives erhverv på markedsvilkår er differentieret, således at omkostningerne per udledt kubikmeter husspildevand bliver lavere, jo mere der udledes fra en ejendom (trappemodell-bekendtgørelse). Ca. 90% af vandforbruget i kommunen betales efter den højeste vandafledningsafgift.

Vandafledningsafgift Spildevand A/S < 500 m ³ ekskl. moms	26,42	28,55	45,02
Vandafledningsafgift Spildevand A/S 501-20.000 m ³ ekskl. moms	21,14	22,84	36,02
Vandafledningsafgift Spildevand A/S >20.000 m ³ ekskl. moms	10,57	11,42	18,01

Lyngby-Taarbæk Forsynings revisor EY har redegjort for legalitetskontrol af taksterne. Revisoren vurderer: "At Lyngby-Taarbæk Spildevand A/S, Lyngby-Taarbæk Vand A/S og Mølleåværket A/S fastsættelse af taksterne er i henhold til principperne i de økonomiske rammer, og at taksten er korrekt fastsat."

Kommunen har til sagens behandling modtaget de nødvendige oplysninger, som omfatter følgende:

- Forsyningssekretariatets udmeldte økonomiske ramme.
- Notat vedrørende legalitetskontrol fra revisor Ernest & Young for vand, spildevand og Mølleåværket (bilag)
- Udkast til takster for Vand og Spildevand for 2024 (bilag)
- Tilslutningsbidrag for Vand og Spildevand 2024 (bilag)
- Udkast til driftsbudget for 2024
- Anlægsoversigt
- Lyngby-Taarbæk Forsynings årsrapport 2022

Taksten for Mølleåværket (bilag) er indirekte indeholdt i vandafledningsafgiften, og der er foretaget separat kontrol af denne.

Ved godkendelse af taksterne foretager kommunen en legalitetskontrol. Kommunen påser ved godkendelsen:

- at taksterne samlet set overholder, den af Forsyningssekretariatet udmeldte økonomiske ramme,
- at takstbladet er i overensstemmelse med godkendt regulativ og betalingsvedtægt,
- at selskabet hviler i sig selv,
- at der ikke sker en usaglig forskelsbehandling for brugerne imellem.

Forsyningssekretariatet træffer afgørelse om vandselskabets økonomiske ramme, som bl.a. inkluderer årlige effektiviseringskrav. Når vandselskabet afslutter et projekt fastsat af kommunalbestyrelsen i f.eks. vand- eller spildevandsplan, vil de midler, som vandselskabet har lagt ud til projektet blive indarbejdet i den fremadrettede økonomiske ramme.

Selskaberne har gennemført og vil i de kommende år gennemføre store investeringer i bl.a. nyt vandværk, udledning ved Ålebækken, ledningsrenovering, ledningsomlægninger i forbindelse med letbanen, Klimatilpasning af det Centrale Lyngby mm.

Da der i kommunens planlægning er besluttet en række projekter via tillæg til vand- og spildevandsplanerne, forventes det, at selskabernes takster vil stige over de kommende år i takt med, at projekterne afsluttes og dermed kan indarbejdes i den økonomiske ramme og finansieres over taksterne. Med baggrund i Forsyningssekretariatets udmeldte økonomiske ramme fastsættes taksterne så jævnt som muligt over årene. Den store stigning på spildevandstaksten fra 2023 til 2024

skyldes primært investeringer i klimatilpasningsprojekter og ledningsomlægninger i forbindelse med letbanearbejdet samt en takstudskydelse fra sidste år. Yderligere skyldes stigningen også en betydelig høj generel prisudvikling, som følge af den høje inflation.

Vejafvandingsbidrag

Kommunen betaler årligt et vejafvandingsbidrag til Lyngby-Taarbæk Spildevand. Vejafvandingsbidraget afspejler omkostningerne ved at aflede vand fra vejene til kloakkerne, og er fastsat til at være 3,5 % af Lyngby-Taarbæk Spildevands anlægsomkostninger, jævnfør eksisterende aftale fra 2014 mellem forvaltningen og Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Ud fra gældende lovgivning må denne bidragssats maksimalt udgøre 8% af Lyngby-Taarbæk Spildevands anlægsomkostninger. Satsen skal endvidere aftales på baggrund af en konkret vurdering i fællesskab mellem kommunen og forsyningsselskabet, hvortil den eksisterende afregning på 3,5 % er besluttet.

Højesteret har den 5. februar 2016 stadfæstet Østre Landsrets Dom i Stoplov-sagen, hvorefter en fremtidig model for takstberegningen afventer ny lovgivning. På baggrund af dette, er det aftalt mellem KL, DANVA og regeringen, at der skal udarbejdes en ny model for vejbidrag. Østre Landsret har den 6. december 2019 afsagt dom om, at kommunernes pligt til at betale vejbidrag ikke omfatter spildevandsledninger, der ikke optager eller afleder vejvand. En ny model for kommunernes betaling af vejbidrag er foreløbig udskudt og Forvaltningen foreslår, at den nuværende sats fastholdes.

Konsekvenser

En gennemsnitshusstand betalte i 2023 en samlet vandafgift på 5.286 kr. og skal i 2024 betale 7.115 kr., hvilket er en stigning på 1.829 kr. svarende til 35%.

De kommunale ejendomme forbruger samlet omkring 100.000 m³ vand årligt. Stigningen i taksten betyder således en merudgift på omkring 2,2 mio. kr. for driften af de kommunale ejendomme.

Strategisk ramme

Taksterne for vand og spildevand er relateret til flere planer, regulativer, programmer og strategier, bl.a. Vandforsyningsplan, Spildevandsplan, Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, Klimatilpasningsplan, Bæredygtighedsstrategi, DK-2020 plan, Statslige Vandområdeplaner mv. Tiltag der besluttet i planerne vil udmønte sig i projekter, der har indflydelse på taksterne.

Videre proces

Når taksten for vand og spildevand er legaliseret af Kommunalbestyrelsen, kan Forsyningen opkræve afgiften hos forbrugerne. Taksterne annonceres på Forsyningens hjemmeside.

Afviser Kommunalbestyrelsen at godkende taksterne, skal Forsyningen fremsende et nyt takstblad til godkendelse. Kommunalbestyrelsens afgørelse kan ikke indbringes til højere administrativ myndighed. Kan kommunen ikke godkende taksterne kan Forsyningen opkræve et acotobeløb med udgangspunkt i tidligere godkendte takster og efterfølgende foretage en efterregulering, når taksterne er godkendt af kommunen.

Økonomi

Selskaberne er brugerfinansieret gennem vand- og spildevands-taksterne, som opkræves af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Et foreløbigt estimat for vand og vandafledningsafgiften for kommunens ejendomme forventes at ligge på omkring 8-9 mio. kr. i 2024. Vejafvandingsbidrag kan variere meget og historisk har ligget på mellem 0,5 til 7,5 mio. kr. afhængigt af, hvilke anlægsprojekter Forsyningen afslutter.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet at godkende legaliteten af takster for 2024, fastsat af Lyngby- Taarbæk Forsyning A/S.

Bilag

Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne for 2024 Lyngby-Taarbæk Vand

Legalitetskontrol af taksterne for 2024 - Lyngby-Taarbæk Spildevand

Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne for 2024 Mølleåværket

Vand og spildevand takstblad 2024

Tilslutningsbidrag Vand og Spildevand 2024

Mølleåværket takster 2024

Punkt 13: Lukket: Ejendomssag

82.16.02-Ø54-1-23

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Punkt 14: Prisregulering af flextur (Beslutning)

13.05.00-G01-1-10

Resume

Teknik- og Miljøudvalget besluttede 1. april 2014 på anbefaling fra Social- og Sundhedsudvalget, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle tilmeldes Movias Flextur ordning. Ordningen har siden vist sig ikke at balancere økonomisk. Som en del af budgetaftalen for 2024-2027 indgår, at forvaltningen skal fremlægge en model for som minimum at bringe kommunens Flextrafik tilbud budgetmæssigt i balance. Med denne sag forelægges et forslag til takstforhøjelse for at skabe bedre balance i budgettet til Flextur. Denne sag er første af to sager omkring økonomien for flextur. Således vil der i 1. kvartal 2024 blive fremlagt en ny sag om fremtidigt budget til flextur.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. taksten for flextur hæves fra 54 kr. (60 kr. pr. 1. jan. 2024) til 68 kr. (75 kr. pr. 1. jan. 2024) for de første 10 km for at begrænse brugen og nedsætte kommunens tilskudsbehov.
2. merudgiften til Flextur i 2023 forventes afholdt indenfor rammen af aktivitetsområdet 'Trafik'.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen afsatte i budget 2014-2017 årligt 1 mio. kr. til at løfte kørselsordningerne på ældre- og handicapområdet. Som led i udmøntningen heraf besluttede Teknik- og Miljøudvalget på anbefaling fra Social- og Sundhedsudvalget, at Flextur ordningen blev sat i drift den 19. maj 2014.

Flextur er et supplement til den kollektive trafik og kan benyttes af alle efter bestilling. Med Flextur kan man blive kørt fra adresse til adresse efter eget valg i de kommuner, der er tilmeldt ordningen. Brugere betaler en fast takst for de første 10 km og derefter en takst for øvrige kilometer derudover. Kørslen udføres af Movia. Flextur anvendes af mange forskellige brugere - dog med en lille overvægt af ældre. I Lyngby-Taarbæk Kommune er gennemsnitsalderen for brugerne af flextur 62 år, 54 % af brugerne er over 69 år, og 25 % har et ganghjælpemiddel med på turen. Brugen af flextur har, med undtagelse af coronaårene, været ret konstant - med omkring 7.000 årlige brugere i Lyngby-Taarbæk.

Kommunerne bestemmer selv, om de vil være en del af Flextur ordningen. Man kan kun køre Flextur til kommuner, som er med i ordningen.

Tilmeldingen til Flextur var i sin tid tiltænkt som et 1-årigt forsøg. Ordningen er af flere omgange blevet forlænget. Der blev i sin tid afsat 500.000 kr. til ordningen. Budgettet til Flextur er de sidste 8 år hvert år er blevet overskredet betydeligt – overskridelserne for de enkelte år er på mellem 100.000 - 500.000 kr.

Som en del af Budgetaftalen for 2024-2027 besluttede parterne, at forvaltningen skal fremlægge en model for som minimum at bringe kommunens Flextrafik tilbud budgetmæssigt i balance.

Løsninger

En mulighed for at opnå en besparelse på Flextur er at justere taksterne - dvs. at forhøje den brugerbetaling, som kunden betaler for den enkelte Flextur. Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. maj 2023, at Flexturtaksten for de første 10 km skulle hæves fra 41 kr. til 54 kr. For at opnå en yderligere besparelse på Flextur er det muligt igen at forhøje taksten til den højeste takst på 68 kr. for de første 10 km.

Movia er kommet med et meget forsigtigt bud på, at en takstændring fra 54 kr. til 68 kr. forventes at ville kunne reducere kommunens årlige udgift til Flextur med ca. 200.000 kr. i 2024. Besparelsen skal dog ses med forbehold for en række usikkerheder.

Movias erfaring er, at når en kommune skifter til et højere prisniveau udelukkende i byen, så reduceres antallet af ture i byen, og passagererne kører kortere ture. Derved reduceres kommunens tilskudsbehov til Flextur. Det formodes, at dette også vil gøre sig gældende, når prisen hæves i en hel kommune, men Movia har endnu ikke nået at få erfaringer fra andre kommuner, der har hævet prisen til de højeste prisniveauer i hele kommunen. Desuden har Movia oplyst, at de ligeledes ikke kender den reelle effekt på turforbruget af, at Lyngby-Taarbæk Kommune i sommeren 2023 har hævet taksten fra 41 til 54 kr. for de første 10 km. Movia gør i øvrigt opmærksom på, at det udelukkende er de ture, der starter og slutter internt i kommunen, der kan opnås en besparelse på, ved at hæve prisen til 68 kr., da alle ture, der krydser en kommunegrænse, er prissat til 41 kr. for de første 10 km. Denne takst for ture der krydser kommunegrænsen er på nuværende tidspunkt desværre ikke mulig for kommunerne at ændre - forvaltningen er i dialog med Movia om udfordringen.

Movia har i pressemeddelelse den 2. november 2023 oplyst, at priserne på Flextur stiger, så den nuværende startpris på 54 kr. stiger til 60 kr. og nuværende startpris på 68 kr. stiger til 75 kr.

Forvaltningen anbefaler, at der igen gennemføres en takstforhøjelse.

For at sikre fremtidig balance i budgettet til flextur fremlægges endnu en sag om flextur i 1. kvartal 2024. Sagen i 1. kvartal vil gå mere i dybden med det fremtidige budget til flextur, herunder brugen af flextur og samspillet mellem flextur og flexhandicap mv.

Strategisk ramme

Arbejdet med attraktiv offentlig transport understøtter kommunens Bæredygtighedsstrategi.

Videre proces

Beslattes en takstforøgelse vil Movia søge at indarbejde denne i løbet af vinteren 2023/2024.

Forvaltningen forventer, at denne sag i 1. kvartal 2024, følges op af en sag om evaluering og fremtidigt budget til flextur, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning i Budget 2024 - 2027.

Økonomi

Budgettet til Flextur er placeret under Teknikudvalget på aktivitetsområdet "Trafik". I 2024 og frem er der afsat 634 t. kr. Movia forventer på nuværende tidspunkt et forbrug på 1.068 t. kr., hvilket medfører en finansiell udfordring på 434 t. kr. i 2024. En øgning af taksten fra 54 kr. til 68 kr. vil forbedre resultatet med 200 t. kr. Nedenfor ses en tabel, der opsummerer den forventede udfordring i 2024, hvis takstændringen vedtages.

Tabel: Forventet forbrug i 2024

Budget flextur	633.820
Movia forventede udgifter (1. behandling)	-1.067.683
Øget indtægter (øget takst)	200.000
I alt (merforbrug)	-233.863

(2024 pris- og lønniveau)

Budgettet er gennem de seneste år overskredet med 100-600.000 kr. Merudgifterne er hovedsageligt dækket af den øvrige busdrift. I 2023 kan busbudgettet ikke dække merforbruget, hvilket gør, at der vil komme et merforbrug på forventet 0,5 mio. kr.

Merudgiften til Flextur i 2023 forventes afholdt indenfor rammen af aktivitetsområdet "Trafik".

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler pkt. 1-2.

Ældre- og Omsorgsudvalget anbefaler pkt. 1.

Økonomiudvalget anbefaler pkt. 1-2.

Kommunalbestyrelsen beslutter pkt. 1-2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Ad 1-2) Anbefalet.

Punkt 15: Støjhandlingsplan 2024 - Anlægsbevilling (Beslutning)

09.11.00-G01-19-23

Resume

Det er lovpligtigt for Lyngby-Taarbæk Kommune at udarbejde en støjhandlingsplan hvert 5. år. Den nuværende støjhandlingsplan er fra 2018-2023 og der skal derfor udarbejdes en ny. Der lægges med denne sag op til, at der gives en anlægsbevilling på 0,2 mio. kr. til udarbejdelse af en ny handlingsplan.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 0,2 mio. kr. til udarbejdelse af en ny støjhandlingsplan, finansieret af anlægsprojektet "Fremtidig støjhandlingsplan" i 2023.

Problemstilling

Ifølge "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" skal Lyngby-Taarbæk Kommune hvert 5. år udarbejde en ny støjhandlingsplan for trafikstøjen i kommunen. Endelig støjhandlingsplan skal være udarbejdet inden d. 18. juli 2024.

Miljøstyrelsen har i 2022 og 2023 udarbejdet en ny støjkortlægning for de kommuner som lovpligtigt skal støjkortlægge - herunder Lyngby-Taarbæk Kommune. Denne støjkortlægning danner grundlag for den nye støjhandlingsplan.

Der er i 2023 afsat et rådighedsbeløb på 0,2 mio. kr. til fremtidig støjhandlingsplan.

Løsninger

Opgaven med støjhandlingsplanen prioriterer støjreducerende projekter i kommunen ud fra Miljøstyrelsens udarbejdede støjkortlægning.

Den nye støjhandlingsplan bygger på en ny kortlægning, herunder nye baggrundstal, herunder nye trafiktal, info om nye belægninger, ændringer i trafikens sammensætning, ændrede hastigheder på Omfartsvejen og Kongevejen mv. Det er i øvrigt et lovkrav, at der skal udarbejdes ny handlingsplan på baggrund af den nye kortlægning. Støjhandlingsplanen er desuden delvist baseret på den nye støjmodel, der fremadrettet skal anvendes i EU.

Støjhandlingsplanen skal indeholde fakta om trafikstøj, herunder gældende grænseværdier, resumé af støjkortlægning 2022, udpegning af indsatsområder, virkemidler til støjbekæmpelse og forslag til prioritering af støjdæmpende tiltag i kommunen, inkl. økonomioverslag. Det er lovpligtigt for kommunerne at udarbejde støjhandlingsplanen, men kommunerne har ikke krav om handlepligt på planen.

Der lægges i sagen op til, at der gives en anlægsbevilling til udarbejdelse af planen ved ekstern rådgiver.

Strategisk ramme

Senest den 18. juli 2024 og herefter hvert 5. år skal der være udarbejdet støjhandlingsplaner beregnet på håndtering af støjproblemer og -virkninger fra de større veje, der er udarbejdet støjkort for jf. Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner.

Støjhandlingsplanen støtter op om kommunens arbejde i Bæredygtighedsstrategien.

Videre proces

Udkast til støjhandlingsplanen fremlægges politisk inden planen fremlægges i offentlig høring i 8 uger i foråret 2024. Endelig støjhandlingsplan skal være indsendt til Miljøstyrelsen inden den 18. juli 2024.

Økonomi

Der er i 2023 afsat et rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Fremtidig støjhandlingsplan" på 0,2 mio. kr. Forvaltningen foreslår, at det gives en bevilling på 0,2 mio. kr., finansieret af rådighedsbeløbet til projektet 2023.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Punkt 16: Lyngby Stadion – Udlægning af vejarealer (Beslutning)

05.01.02-G01-2-23

Resume

I forbindelse med salg af Lyngby Stadion, skal der ske en udmatrikulering af adgangsvejene i området omkring Lyngby Stadion, bl.a. for at sikre at nye matrikler får den vejadgang de har brug for. Med denne sag kan der tages stilling til et forslag om at vejene udlægges som private fællesveje.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at adgangsvejen (sydvejen) og lokalvejene (øst-, vest- og nord-vejen) omkring stadion udmatrikuleres som private fællesveje, og høring og endelig beslutning herom sker i forbindelse med høring og beslutning af ny lokalplan for området.

Problemstilling

I forbindelse med salg af Lyngby Stadion er det en forudsætning at der dannes en grundejerforening, der fremadrettet kommer til blandt andet at administrere vejanlæggene omkring Lyngby Stadion. Som en forudsætning til oprettelsen af denne grundejerforening skal der være aftalt nærmere omkring vejenes status og udlæg. I dag er området én stor samlet matrikel og der skal i forbindelse med salget ske en udmatrikulering af vejarealerne for dels at klarlægge status og udstrækningen af vejarealet samt sikre at de nye matrikler får den fornødne vejadgang. Sikring af den fornødne vejadgang sker i henhold til udstykningsloven.

Det er i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende lokalplan for området besluttet at der skal være mulighed for at ejendommene kan opdeles i seks særskilte matrikler. På den baggrund ske en udmatrikulering af adgangsvejene i området omkring Lyngby Stadion, der kan håndtere et scenarie, hvor ikke alle matrikler udskilles og et scenarie, hvor alle matrikler udskilles.

Lyngby-Taarbæk Kommune skal i forbindelse med sådanne sager sikre at der er udlagt en adgangsvej til alle matrikler. Det er ikke et krav at der skal være kørende adgang til matriklerne, men der skal være forbindelse til enten sti eller vej, der er udlagt enten i særskilt vejmatrikel eller som en del af en eksisterende matrikel og derved være udlagt i matriklen.

Vejene ved Lyngby Stadion er i dag en del af den samlede matrikel for Lyngby Idrætsby. Vejene er derfor på nuværende tidspunkt af status som private veje.

I forbindelse med salg af Lyngby Stadion er det en forudsætning at der dannes en grundejerforening, der fremadrettet kommer til blandt andet at administrere vejanlæggene omkring Lyngby Stadion. Som en forudsætning til oprettelsen af denne grundejerforening skal der være aftalt nærmere omkring vejenes status og udlæg.

Løsninger

For at sikre at de fremtidige matrikler får den fornødne vejadgang skal der udlægges vejarealer, der grænser op til de fremtidige matrikler i området.

Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til vejudlægget i henhold til privatvejsloven, da lokalplan først udarbejdes senere (lokalplan forventes vedtaget i 2024).

Forvaltningen foreslår at vejene udlægges som private fællesveje for at sikre at disse kan administreres af den fremtidige grundejerforening.

Sydvejen

Det nye stadion vejbetjenes overordnet fra Lundtoftevej. Herfra er der adgang til lokalplanområdets lokalveje, der omkranser stadion som Nord-, Syd-, Øst- og Vest-vejene (bilag). Vejen foreslås udlagt som en privat fællesvej. Denne vej kan opklassificeres til en kommunevej jf. principperne for opklassificering. Forvaltningen vurderer at trafikken til enten stadion eller Idrætsbyen vil være vedkommendefærdsel, der har et ærende i området. Derfor er der ikke et trafikalt grundlag for at vejen skal være kommunal. Vejen kan senere opklassificeres, hvis det skønnes nødvendigt. Kommunen er tilgrænsende grundejer på begge sider af vejen og det vil derfor uanset være kommunen, der skal drifte arealerne.

Østvejen

Adgang til matriklerne nord for stadion sker via østvejen. Trafikken via østvejen bliver begrænset ved bom eller anden trafikregulerende anlæg. Anlægget skal sikre at det kun vil være begrænset trafik, der kan komme til og fra den kommende bebyggelse nord for stadion. Østvejen vil derfor kun have adgang for køretøjer til afhentning af renovation, brand/redning, i forbindelse med flytning samt køretøjer med specialadgang. Der vil fortsat være offentlig adgang via fortov.

Nordvejen

Nordvejen er i dag udlagt som privat fællesvej/sti. Nordvejen tjener som adgang for gående i forbindelse med kampafvikling samt matrikulær adgangsvej til Lyngby BK Klubhus, der er placeret nordøst for stadion.

Nordvejens vejudlæg foreslås forlænget hen til de eksisterende barakker, der er placeret nordvest for stadion for at sikre at såfremt barakken på et senere tidspunkt udstykkes i sin egen matrikel er der sikret fornøden vejadgang via Nordvejen.

Vestvejen

Vestvejen er tiltænkt som en servicevej for større køretøjer, der ikke kan vende på Nordvejen. De kan således fortsætte rundt om stadion via Vestvejen.

Vestvejen vil under afvikling af kampe på stadion blive spærret ved hjælp af port. Vestvejen kan under afvikling af kampe anvendes som holdeplads for sendevogne og andre servicevogne, der er nødvendige for at afvikle fodbold på højt niveau på Lyngby Stadion.

Vestvejen vil i dagligdagen benyttes til kørsel med mindre maskiner, der sikrer driften af de omkringliggende grønne arealer.

Inden der træffes endelig beslutning om vejudlægget og tildeling af vejrettigheder skal det offentliggøres, og berørte grundejere skal informeres herom. Der vil være en frist på mindst 6 uger til at komme med indsigelser og ændringsforslag.

Høringsperioden indarbejdes når udkast til lokalplanen sendes i 8 ugers høring forventeligt i løbet af 2. kvartal 2024.

Hvis der ikke modtages væsentlige indsigelser og ændringsforslag vil forvaltningen træffe endelig afgørelse om vejudlæg. Alternativt vil sagen blive forelagt til behandling, samtidig med at høringssvar til lokalplanen forelægges.

Strategisk ramme

Fremtidig Lokalplan 307 for Lyngby Stadion.

Videre proces

Såfremt forvaltningens indstilling godkendes vil forvaltningen indarbejde beslutningen i det videre arbejde med de matrikulære ændringer, der er planlagt i forbindelse med lokalplan 307.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Proces omkring udmatrikulering af arealerne håndteres som en del af salget af stadion.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Bilag

Kort over foreslået vejudlæg ved stadion

Oversigtskort

Punkt 17: Fornyset behandling af Skovbakken som offentlig vej (Beslutning)

05.00.05-P20-1-22

Resume

Kommunalbestyrelse overtog den 1. april 2023 60 km privat fællesvej. I forbindelse med taksationssagen om erstatning og erstatning for optagelse af Skovbakken som kommunevej, blev det af boligforeningen sandsynliggjort, at 11 af 18 parkeringspladser på vejen ligger delvist på privat grund og dermed ikke kan optages med hjemmel i vejloven. Forvaltningen vurderer, at dette betyder, at forudsætningerne for optagelse af vejen dermed ikke længere er til stede. Forvaltningen ønsker derfor at genoptage sagen med forventning om, at vejen ikke optages.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at tage sagen om optagelse af Skovbakken til fornyet behandling og afgørelse.

Problemstilling

Skovbakken er en mindre blind vej, der betjener to boligforeninger. Der er i alt 18 parkeringspladser på Skovbakken (bilag). Da vejen blev gjort til en kommunevej, mente forvaltningen, at alle 18 pladser var en del af den private fællesvej. A/B Geels Skovbryn klagede over denne beslutning til Vejdirektoratet, men direktoratet vurderede, at kommunens afgørelse var lovlig.

Efterfølgende indbragte A/B Geels Skovbryn spørgsmålet om erstatning til taksationskommissionen. Under taksationsbehandlingen blev det anført af andelsboligforeningen, at dele af de 11 parkeringspladser ikke var en del af den private fællesvej. Taksationskommissionen gav foreningen ret i, at dele af disse pladser lå på andelsboligforeningernes private grund, som ikke officielt var udlagt som vejareal. Dette betyder, at kommunen ikke kan optage de nævnte parkeringspladser i deres fulde længde. Ifølge vejloven kan kun 2/3 af hver parkeringsbæres optages, og hvis den resterende del skal gøres til offentlig vej, kræver det en almindelig ekspropriation. Dette indebærer, at grundejerne skal modtage fuld erstatning for den del af arealet, der ikke er vejareal.

Optagelsen af de private fællesveje blev foretaget under forudsætning af, at det ikke krævede erstatning til grundejerne, da kun veje udlagt som private fællesveje blev optaget, og at optagelsen skete med hjemmel i vejloven.

Grundlaget for at optage Skovbakken var, at vejen har mange etageejendomme og er tæt på Virum Station og dermed anvendes til pendlerparkering (bilag)

Løsninger

På grund af taksationskommissionens vurdering af, at kun en del af parkeringspladserne kan indgå til pendlerparkering, hvilket var en af forudsætningerne for at optage vejen som kommunevej, og da andelsboligforeningen ønsker at bevare kontrollen over 11 af parkeringspladserne, vurderer forvaltningen, at sagen bør genoptages med forventning om at træffe ny afgørelse om, at Skovbakken fortsat skal være en privat fællesvej.

I forbindelse med genoptagelse af sagen skal forvaltningen genoptage sagen og partshøre de involverede parter med henblik på at vurdere, om der er grundlag for at opretholde kommunens afgørelse om at optage vejen som kommunevej, eller om der er grundlag for at træffe fornyet afgørelse, hvorefter vejens status gøres tilbage som privat fællesvej.

En ny afgørelse om at tilbageføre vejens status til privat fællesvej kan ske med den begrundelse, at der er fremkommet nye oplysninger i sagen, som betyder, at forudsætningerne for den oprindelige afgørelse ikke længere er til stede.

Såfremt forvaltningen træffer afgørelse om at lade Skovbakken være privat fællesvej, vil vejens øvrige 7 p-pladser stadig kunne benyttes til udefrakommende parkering. Vejens vedligeholdelse vil gå tilbage til de tilstedende grundejere.

Hvis det vurderes, at vejen fortsat skal have status som kommunevej i henhold til den oprindelige afgørelse vurderes det, at kommunen kan optage den del af vejen som utvivlsomt er udlagt til privat fællesvej med henblik på at undgå at betale erstatning. Det vil betyde, at af de oprindelige 11 parkeringspladser vil en plads helt udgå, mens de resterende 10 pladser vil blive reduceret med 1/3. På grund af krav til parkeringspladsers udformning, vil det kun være muligt at anlægge langsgående parkeringspladser, hvilket betyder, at der kun vil blive 4 pladser. Dette vil være en de facto reduktion af parkeringspladser i området. Dette er ikke ønskværdigt. Derfor foreslår forvaltningen, at såfremt der er begrundelse for at genoptage sagen, så vil forvaltningen foreslå en berigtigelse af matrikelskel.

Strategisk ramme

Optagelse af veje er en del af kommunens beslutning vedrørende budget 2021-24.

Videre proces

Bemyndiges forvaltningen til at genoptage sagen, vil forvaltningen høre de relevante parter om optagelsen på baggrund af de nye oplysninger, og træffe fornyet afgørelse.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Idet der er tale om et kort vejstykke, vil det, at vejen ikke optages, have en så begrænset effekt, at det ikke giver anledning til en justering af driftsbudgettet til drift af de kommunale veje.

Hvis sagen skal fortsætte i takssationskommissionen risikere kommunen at skulle betale erstatning for de tabte P-pladser. Erstatningsbeløbet kendes ikke.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Afgørelse skovbakken

Punkt 18: Placering af ny kunstgræsbane i Virum-Sorgenfri (Beslutning)

04.00.00-P20-14-23

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede i forbindelse med budgettet for 2021-2024, at der skal etableres en kunstgræsbane i Virum eller Sorgenfri. Der er behov for at tage beslutning om den konkrete placering af den nye kunstgræsbane, inden at forvaltningen kan arbejde videre med projektering. På baggrund af politiske drøftelser arbejder forvaltningen ud fra en minimumsløsning, så banen kan anlægges inden for den økonomiske ramme og med kortest mulig anlægsperiode med henblik på, at banen kan være klar til brug i 2. halvår 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der placeres en kunstgræsbane i Sorgenfri på Virumgårds Jorder.

Problemstilling

I forbindelse med budget 2021-2024 blev der afsat et rådighedsbeløb til anlæg af en kunstgræsbane i Virum eller Sorgenfri. Rådighedsbeløbet blev senere forhøjet, jf. økonomiafsnittet nedenfor. Efterfølgende har forvaltningen udarbejdet grundlag for beslutning om placering af kunstgræsbanen, som kan rummes indenfor bevillingen.

Forvaltningen har arbejdet med to placeringer (bilag):

- Placering 1 - Ved Virumgårds Jorder, hvor der i dag er udlagt tre 11-mands fodboldbaner, hvoraf den ene, bane 1, allerede er omlagt til kunstgræs. Lyngby-Taarbæk Kommune ejer lokaliteten.
- Placering 2 - Ved Virum Gymnasium og Fuglsanggårdsskolen, hvor der i dag er udlagt et areal til boldspil svarende til knap to 11-mands fodboldbaner. Virum Gymnasium ejer lokaliteten.

Vurderingskriterier

Forvaltningen har undersøgt og vurderet de to placeringer ud fra følgende vurderingskriterier:

- Ejerforhold
- Planforhold
- Miljømæssige forhold - Afledning af drænvand
- Miljømæssige forhold - Støj
- Miljømæssige forhold - Lys
- Trafikale forhold
- Banesystemer
- Driftsmæssige forhold
- Brugeraktivitet
- Økonomiske forhold.

Vurderingen af de to placeringer fremgår af afsnit om Løsninger nedenfor.

EU-lovgivning om mikroplast, herunder gummigranulat

Kunstgræsbaner har en levetid på gennemsnitligt 10 år. EU har vedtaget et markedsføringsforbud mod mikroplast som infillmateriale (fyld) i syntetiske sportsbaner - herunder kunstgræsbaner - gældende fra 17. oktober 2023. Loven indeholder en overgangsperiode på 8 år, hvilket betyder, at det fortsat er lovligt at anlægge kunstgræsbaner med

gummigranulat indtil oktober 2031. Efter 17. oktober 2031 er det lovligt at drifte banerne med tilføring af infillmateriale, såfremt materialet, fx gummigranulat er købt og hjemtaget inden 17. oktober 2031.

Lyngby-Taarbæk Kommune har været i dialog med Københavns Kommune om hvilken type infillmateriale, de benytter i anlæg af deres fremtidige kunstgræsbaner. Københavns Kommune har haft en politisk drøftelse og har ikke fraskrevet sig muligheden for at anlægge baner med mikroplast som infillmateriale. Spilleegenskaberne er således endnu ikke helt optimale ved alternative infillmaterialer, hvilket er nærmere beskrevet i bilag "Forhold vedr placering af kunstgræsbanen enten på Virumgårds Jorder eller ved Virum Gymnasium og Fuglsanggårdskolen" (bilag). Der findes flere forskellige tilgange til EU's kommende markedsføringsforbud mod mikroplast i kommunerne.

Det er forventningen, at der vil komme flere og bedre alternativer til baneløsninger på markedet, forinden EU's markedsføringsforbud træder i kraft, der både opfylder miljøkrav samt opretholder en høj spille- og banekvalitet i kunstgræsbanerne.

Støjforhold

Støj fra organiserede fritidsaktiviteter på en kunstgræsbane er omfattet af reglerne om støjgener i Miljøbeskyttelsesloven. Udgangspunktet er Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for virksomheder, men støjen er ikke sammenlignelig med virksomhedsstøj, hvorfor andre erfaringer på området kan inddrages f.eks. fra "Kløvermarksrapporten". Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser om aftenen (kl. 18-22) er op til højst 40-45 dB i naboskel, og Kløvermarksrapporten lægger op til støj i niveauer 50-55 dB. I en lignende sag, Lundtofte kunstgræsbaner, afventer forvaltningen en afgørelse fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet vedrørende klage over støj. I Lundtoftesagen har naboers klager over støj fra kunstgræsbane ført til et påbud fra den 31. august 2023 med begrænsning af spilletider, hvilket naboerne har påklaget til nævnet.

Som forudsætning for at afklare de tekniske løsninger for de to placeringer har forvaltningen på den baggrund fastsat en målsætning om maksimal støj i niveau 55 dB om aftenen svarende til Kløvermarksrapporten.

Generelt kan støjgener fra kunstgræsbaner søges minimeret ved at øge afstand til naboer, begrænse spilletider eller opsætte en støjreducerende afskærmning, f.eks. et støjhegn. At ændre afstand er dog ikke muligt efter etablering uden væsentlige ekstra omkostninger.

Løsninger

Minimumsløsning

Den 19. april 2023 behandlede Kultur- og Fritidsudvalget "Budget for ny kunstgræsbane i Virum-Sorgenfri" med henblik på at drøfte en fortsat ønsket prioritering samt at sikre forudsætningen med et tilstrækkeligt rådighedsbeløb til gennemførelse af anlæg. Drøftelsen medførte en skærpelse af projektet til en minimumsløsning. På denne baggrund har forvaltningen arbejdet videre med minimumsløsningen, som indebærer en nedprioritering af etablering af ikke nødvendige bygningskonstruktioner som fx er etablering af ekstra toiletter, ligesom der peges på banesystemer, der forventes at være økonomisk fordelagtige i levetiden (ca. 8-10 år afhængig af brugen og driften).

Vurdering af de to placeringer

Forvaltningen og eksternt rådgiver har igangsat en registrering og analyse af forhold, der vurderes at have indflydelse på valg af placering. Dette arbejde er igangsat medio 2023 og forventes afsluttet ultimo 2023.

Ud fra de foreløbige registreringer, beregninger og analyser har forvaltningen foretaget en vurdering med tre mulige vurderinger: Høj vurdering, middelhøj vurdering og lav vurdering. Følgende forhold er medtaget i registrering og analyse (se sammenfattende bilag): Ejerforhold, planforhold, miljømæssige forhold, herunder afledning af drænvand, støj (se

særlige bilag) og lys, trafikale forhold, driftsmæssige forhold, banesystemer, brugeraktivitet (se særligt bilag) samt økonomiske forhold.

Tabel: Sammenfatning af vurderingerne ved de to placeringer

Forhold	Boldbaner	Boldbaner
	på Virumgårds Jorder	ved Virum Gymnasium og Fuglsanggårdsskolen
Ejerforhold	Høj vurdering	Lav vurdering
Planforhold	Middelgod vurdering	Middelgod vurdering
Miljømæssige forhold - Afledning af drænvand	Middelgod vurdering	Middelgod vurdering
Miljømæssige forhold - Støj	Middelgod vurdering	Middelgod vurdering
Miljømæssige forhold - Lys	Høj vurdering	Høj vurdering
Trafikale forhold	Høj vurdering	Høj vurdering
Banesystemer	Høj vurdering	Middelgod vurdering
Driftsmæssige forhold	Middelgod vurdering	Middelgod vurdering
Brugeraktivitet	Høj vurdering	Middelgod vurdering
Økonomiske forhold	Høj vurdering	Middelgod vurdering
Samlet vurdering	Højere vurdering	Middel-lav vurdering

Uddybning af vurdering og vurderingskriterier forefindes i bilag (bilag).

Anbefaling ud fra den samlede vurdering

På baggrund af vurdering af de to placeringer, herunder økonomiske forhold og konsekvenser, anbefaler forvaltningen at placere en ny kunstgræsbane på Virumgårds Jorder.

Kommunikation med foreninger, institutioner og borgere

Forvaltningen igangsætter inddragelse af berørte foreninger, institutioner og borgere, når der er truffet beslutning om baneplacering. I forbindelse med ansøgning om byggetilladelse vil bygningsmyndigheden foretage en høring af naboer til baneplaceringen, når der gennemføres VVM-screening.

Bæredygtighedsaspekter vil blive afklaret i den videre proces

Bæredygtighed for kunstgræsbaner er en vurdering, der baseres på miljømæssige, økonomiske og sociale aspekter.

Eksempler på miljømæssige aspekter er:

- at begrænse mulige støj- og lysgener samt udvaskning og spredning af uønskede stoffer til det omgivende miljø
- at anvende materialer, der ikke er mangelvare, ikke skal transporteres over store afstande og som efter endt levetid kan genanvendes
 - Kork (infillsmateriale) er en mangelvare
 - Gummigranulat (infillsmateriale) begrænses af et EU-markedsføringsforbud pr. 17. oktober 2031

Et eksempel på økonomisk aspekt er:

- at sikre kunstgræsbaner lang levetid ved at drifte og bruge banerne optimalt

Et eksempel på socialt aspekt er:

- at skabe gode rammer for idræt og bevægelse og således medvirke til at højne sundhed og trivsel for flest mulige borgere.

På nuværende tidspunkt har det ikke været muligt at skabe fuldt overblik over berørte bæredygtighedsaspekter. Løsninger i forhold til bæredygtighed indgår i det videre samarbejde med rådgiver.

Strategisk ramme

Med anlæg af ny kunstgræsbane understøtter forvaltningen Lyngby-Taarbæk Kommunes Idræts- og bevægelsesstrategi ved at udvikle idrætsanlæg, så der bliver plads til flere brugere og dermed kommer flere borgere til gode. Dette gøres yderligere ved at forbedre mulighederne for udendørs aktivitet, herunder boldspil i vinterhalvåret.

Videre proces

På baggrund af beslutningen vil forvaltningen og ekstern rådgiver arbejde videre med planlægning og anlæg af kunstgræsbane.

Økonomi

I forbindelse med budget 2021-2024 blev der afsat 8 mio. kr. til anlæg af kunstgræsbane på en lokation i Virum eller Sorgenfri. Budgettet kunne ikke dække udgiften til et sådant anlæg, hvorefter Kommunalbestyrelsen afsatte yderligere 3,0 mio. kr. i forbindelse med budget 2024-27. Rådighedsbeløbet til kunstgræsbanen udgør herefter 11,8 mio. kr. i 2024 pris- og lønniveau. I forbindelse med budget 2024-27 er der givet en anlægsbevilling svarende til det fulde rådighedsbeløb.

Teknisk løsning

Budgetbehov er beregnet ud fra anlæg af enten en 3. eller 4. generationsbane med nødvendige teknisk afledning af vand samt belysning.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler

Kultur- og Fritidsudvalget anbefaler

Økonomiudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Bilag

Kunstgræsbanepacering på Virumgårds Jorder

Kunstgræsbanepacering ved Virum Gymnasium og Fuglsanggårdskolen

Forhold vedr. placering af kunstgræsbane enten på Virumgårds Jorder eller ved Virum Gymnasium og Fuglsanggårdsskolen

Støjberegning for Virumgårds Jorder

Støjberegning ved Fuglsanggårdskolen og Virum Gymnasium

Notat vedr. banebrug i Virum Sorgenfri-området ifm ny kunstgræsbane

Punkt 19: Kongevejen 93 - Indhentning af ideer og forslag til planlægning (Beslutning)

01.02.00-G01-144-23

Resume

I forbindelse med færdiggørelse af byggeri i området, herunder den foretagne omlægning af Frilandsmuseets parkeringsplads, resterer et område uden egentlig anvendelse. Naboen mod syd, Classic Car House, ønsker at udvide virksomheden og har derfor udvist interesse for at erhverve arealet. En ændring af anvendelsen af arealet på Kongevejen 93 med eventuel byggemulighed forudsætter en ændring af kommuneplanen og en lokalplan for området. Kommunalbestyrelsen besluttede ved møde den 12. oktober 2023, at igangsætte en offentlig indhentning af ideer og forslag til kommuneplanændring. Muligheden for at komme med ideer og forslag sluttede den 14. november 2023. Der er indkommet 55 hørings svar. Hørings svarene omfatter bl.a. ideer og spørgsmål vedr. emnerne: Anvendelser, parkeringspladser, naturarealer, herunder naturlegeplads, hotel, rampereservation, trafikstøj, publikumsorienterede formål, sport og motion, daginstitution og seniorboliger. Kommunalbestyrelsen skal med denne sag tage stilling et plangrundlag i det videre arbejde med at ændre planlægningen for området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at følgende vedtages som grundlag for ny planlægning for området:

1. Anvendelse: Der arbejdes videre med forslag til hhv. kommuneplanrammer og lokalplan, der giver mulighed for fortsættelse af anvendelser mv. som naboejendommen (Classic Car House), dog således at der også kan arbejdes med en anvendelse til hotel,
2. Trafik: Der arbejdes videre med nedlæggelse af reservation til motorvejsrampe, opretholdelse af parkeringspladser til Frilandsmuseet og tilpasning af byggelinjer,
3. Byggeriets omfang: Bebyggelsesprocent på 60, maksimal bygningshøjde 12 m, dog hotel op til 25 m
4. Byggeriets placering: Overordnet bygningsplacering parallelt med Omfartsvejen, sådan at bebyggelsen skærmer for vejstøj, og
5. Der udarbejdes miljøvurdering i forbindelse med planlægningen.

Problemstilling

Kongevejen 93, matr.nr. 9b Virum by, Kgs. Lyngby, er omfattet af kommuneplanramme 3.3.41 for Virumgård Nord, som udlægger området til offentlige formål, trafik anlæg, herunder reservation til nordgående frakørselsrampe fra Lyngby Omfartsvej og tekniske anlæg. Der kan bygges maks. 15% beregnet ud fra området som helhed. Der er ingen lokalplan for området. Kongevejen afkaster 17,5 vejbyggelinje målt fra vejmidten. Såfremt området sælges til anden anvendelse, vil det blive være nødvendigt at ændre kommuneplanrammen ved kommuneplantillæg og udarbejde en ny lokalplan for området. Arealet andrager 8616 m2 hvoraf 4.500 m2 er reserveret til etablering af frakørselsrampe fra Lyngby Omfartsvej. Der er ikke med denne sag ikke taget endelig stilling til at nedlægge rampen. Rampen er udlagt i kommuneplanen og en nedlæggelse vil kræve en ændring af kommuneplanen.

Indhentning af ideer og forslag til kommuneplanlægningen er gennemført i perioden 17. oktober til 14. november 2023. Høringsdokumentet (bilag) opsummerede kommunalbestyrelsens forslag således:

"Lyngby-Taarbæk Kommune vil foreslå, at der i fremtidige disponering af området vil blive lagt væk på følgende:

- Anvendelsen af grunden fastlægges til publikumsorienterede erhverv som udstilling, hotel, lager samt administration.
- Parkeringsareal til Frilandsmuseet opretholdes og der kan etableres yderligere parkeringspladser i forbindelse med publikumsorienterede erhverv.
- Der gives mulighed for at bebygge arealet med en bebyggelsesprocent på 60 Svarende til 3 ud af 4 erhvervsarealer i Sorgenfri bydelen.
- Der gives mulighed for at opføre nyt byggeri i op til 12 meters højde svarende til 3 etager, dog mulighed for op til 25 meters højde for hotel.

- Ny bebyggelse placeres overvejende parallelt med Lyngby Omfartsvej, så bebyggelsen skærmer for vejstøj fra Lyngby Omfartsvej".

Der er indkommet 55 høringssvar (bilag). Høringssvarene grupperer sig omkring følgende: Anvendelser, parkeringspladser, naturarealer, herunder naturlegeplads, hotel, rampereservation, trafikstøj, publikumsorienterede formål, sport og motion, daginstitution og seniorboliger. I forhold til bebyggelse af arealet er den overvejende tendens i høringssvarene, at arealet skal forblive ubebygget og enten udlægges som parkeringsareal, eller anvendes til grønt område.

Parkeringsarealer

En stor del af høringssvarene herunder høringssvar fra Nationalmuseet, omhandler parkering. Det påpeges af flere, at der er gæster til Frilandsmuseet og Classic Car House, der parkerer på de omliggende villaveje, når der bliver fyldt op på de to eksisterende parkeringspladser. Det giver gener, når der parkeres foran indkørsler og på smalle boligveje.

Grønt areal

Der stilles forslag om at arealet udlægges til forskellige rekreative formål, legeplads, park, sansehave, kolonihaver etc. Arealet er belastet af trafikstøj fra især omfartsvejen. Medmindre der etableres støjafskærmning mod omfartsvejen – og muligvis mod Kongevejen, vil arealet ikke kunne udlægges til rekreative formål da Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på 40 dB i dagtimerne ikke kan overholdes.

Hotel

Selve hotelfunktionen anfægtes kun sporadisk, men det anføres, at et 25 meter højt hotel vil kunne ses vidt omkring og vil give anledning til indbliksgener og udsynsgener hos de omboende.

Trafikstøj

Det påpeges at området er belastet af trafikstøj og ny bebyggelse langs omfartsvejen vil tilbagekaste trafikstøj til boligområdet vest for omfartsvejen.

Rampereservation

Den altovervejende del af høringssvarene der omhandler rampereservationen, anbefaler at rampereservationen opretholdes med henblik på at fastholde mulighed for på et senere tidspunkt, at aflaste ramperne til Skovbrynet.

Der pågår i øjeblikket trafikundersøgelser af hvordan trafikken fordeler sig på de omliggende veje, når der køres fra ved ramperne ved Skovbrynet.

Publikumsorienterede formål

Der er forslag om at anvende arealet til musikkens hus, iværksætterhus, udstillingsformål eller andre offentligt finansierede formål. Classic Car House som nabo foreslår at området anvendes til kontorer, undervisningsfaciliteter, udstillingslokaler, pladskrævende varegrupper, motel, værksted, publikumsorienterede og serviceområder. Hensigten med en ændret planlægning for området er at sælge området.

Seniorboliger eller tilsvarende

Kun få foreslår at området kan anvendes til boligformål. Området er belastet af trafikstøj, hvis området skal anvendes til boliger uanset boligens art, vil boligbebyggelsen skulle placeres så den i sig selv skærmer mod støj fra omfartsvejen. Da grunden i forvejen er smal er der også et støjbidrag fra Kongevejen som gør at det vil være vanskeligt at opnå til strækkelig støjreduktion på friarealer.

Miljøvurdering

Samtidig med ideindhentningen er der foretaget miljøscreening. Resultatet af screeningen er, at der skal udarbejdes miljøvurdering omhandlende følgende emner: Støjforhold, trafikstøj genereret af trafik til, fra og internt i området, trafikforhold, sikkerhed, afvikling og mønstre, grundvand, overfladevand og spildevand, bebyggelsens visuelle påvirkning af omgivelserne og forekomsten af beskyttede arter.

Løsninger

Forvaltningens anbefaling

Forvaltningen finder at der er mange gode forslag og pointer i høringssvarene, og mange af disse vil således skulle tages med i det videre arbejde, som punkter til undersøgelse mv.

Samlet set finder forvaltningen imidlertid, at området og kommunen oplevelses- og turismemæssigt vil have størst gavn af at koncentrere anvendelsen, sådan at de etablerede kulturinstitutioner i området kan styrkes, og at der således arbejdes videre med anvendelse som hos Classic Car House og til parkering også til Frilandsmuseet.

Forvaltningens overordnede kommentarer til høringssvarene:

Parkeringsarealer

Der pågår i øjeblikket undersøgelse af trafikken i området herunder parkeringstællinger. Disse undersøgelser samt de påpegede gener mv. i høringssvarene, vil indgå i det videre arbejde henimod forslag til kommuneplanrammer mv.

Grønt areal

Arealet er belastet af trafikstøj fra især omfartsvejen. Medmindre der etableres støjafskærmning mod omfartsvejen – og muligvis mod Kongevejen, vil arealet ikke kunne udlægges til rekreative formål i det Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på 40 dB i dagtimerne skal overholdes ved udlægning af nye arealer til rekreative formål.

Hotel

Arbejdet med et signaturelement skal konkretiseres nærmere i den videre proces. Det er vigtigt, at der med den høje hotelbygning skabes en balance med de eksisterende kvaliteter i bygninger og beplantning i nærområdet. Herunder skal der arbejdes med arkitekturen og skala, således at signaturelementet opfattes som en positiv indgang til Lyngby. Det kan f.eks. undersøges om et nyt hotel skal holdes i max. 20 meter højde, således at det spejler max. højden på det nuværende Classic Car House (lanternen). Desuden skal fjernvirkningen af et højt hotel vurderes. Indbliksgener skal søges minimeret i den kommende proces. Dog anses allerede afstanden til de nærmeste boliger af mindske indbliksgener væsentligt.

Trafikstøj

I forbindelse med det videre arbejde med arkitektur, bebyggelsens struktur mv. tages hensyn til at mindske de støjgener der sker som refleksion af støj i forbindelse med ny bebyggelse. Dette forhold vil også indgå i miljøvurderingen.

Rampereservation

Der pågår i øjeblikket undersøgelse af trafikmønstre i området når der køres fra til og fra ved ramperne ved Hummeltoftevej/Skovbrynet. Disse undersøgelser samt de påpegede gener mv. i høringssvarene, vil indgå i det videre arbejde henimod forslag til kommuneplanrammer, miljørapport mv.

Publikumsorienterede formål

Forvaltningen finder at der peges på mange gode formål/anvendelser. Samlet er forvaltningen dog af den opfattelse, at området vil have størst gavn af at koncentrere anvendelsen, sådan at de etablerede kulturinstitutioner i området kan styrkes, og at der således arbejdes videre med anvendelse som hos Classic Car House og til parkering.

Seniorboliger eller tilsvarende

Området er belastet af trafikstøj, hvis området skal anvendes til boliger uanset boligens art, vil boligbebyggelsen skulle placeres så den i sig selv skærmer mod støj fra omfartsvejen. Da grunden i forvejen er smal er der også et støjbidrag fra Kongevejen som gør at det vil være vanskeligt at opnå til tilstrækkelig støjreduktion på friarealer til boligerne.

Alternativt til forvaltningens indstilling, kan kommunalbestyrelsen beslutte at bevare det nuværende plangrundlag, eller beslutte at der skal udarbejdes plangrundlag med alternative anvendelser og bebyggelsesregulerende bestemmelser.

Strategisk ramme

Kommunens Turismestrategi

Videre proces

På baggrund af ideindhentningsprocessen udarbejdes der forslag til kommuneplantillæg og lokalplanforslag med tilhørende miljøvurdering. Endvidere udarbejdes ny spildevandsplan.

Forslagene fremlægges til politisk behandling, hvorefter der sker offentlig fremlæggelse af forslagene i minimum 8 uger. Der vil blive afholdt borgermøde under den offentlige fremlæggelse.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler pkt. 2 og 5

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1-4

Kommunalbestyrelsen beslutter pkt. 1-5

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Ad 2) Anbefalet, idet det understreges, at der ikke er truffet endelig beslutning om nedlæggelse af rampereservation.

Ad 5) Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Høringssvar samlet i et dokument

Notat høringssvar ideindhentning endelig version

Ideindhentning kommuneplantillæg pr 20. september 2023

Byplanudvalgets møde 6.12.2023 pkt 7

Rettelsesblad til sag om Kongevejen 93 - indhentning af ideer og forslag til planlægning

Punkt 20: Forslag til lokalplan 292 for boliger og erhverv på Lundtoftevej 162 m.fl. (Beslutning)(Genforelæggelse)

01.02.05-P16-7-18

Resume

På baggrund af Pension Danmarks ønske om at udvikle den del af deres ejendom, matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte, som ligger lige øst for ungdomsboligerne på Lundtoftevej 162 (Lokalplan 270), besluttede Byplanudvalget den 6. april 2022, at der skal udarbejdes lokalplan for et forskerbolig- og erhvervsprojekt. Lokalplanforslaget, som lægges frem, omfatter både lokalplanområde 270 (etape 1) og det nye projekt (etape 2), da der anvendelsesmæssigt, funktionelt og arkitektonisk er tætte sammenhænge mellem de to etaper. Sagen forelægges med henblik på, at der tages stilling til offentliggørelse af forslag til lokalplan og tilhørende miljørapport.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 292 for boliger og erhverv på Lundtoftevej 162 m.fl. godkendes og sendes i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde,
2. der afholdes borgermøde i løbet af høringsperioden,
3. miljørapporten godkendes og fremlægges i høring samtidig med lokalplanforslaget.

Problemstilling

På baggrund af lokalplan 270 har grundejer Pension Danmark opført 500 ungdomsboliger. Pension Danmark, som ligeledes ejer den ubebyggede grund lige øst for ungdomsboligerne, ønsker nu at udvikle denne del af grunden. Hermed tages hul på 2. etape af udvikling af deres ejendom.

Lokalplanområdet ligger syd for Lundtofteparken, nord for DTU og øst for Ungdomsboligerne på Lundtoftevej 162. Området ligger centralt i forhold til DTU og den kommende letbanestation i Lundtofte. Arealet ligger i kommuneplanramme 5.3.91, der fastlægger, at en del af det eksisterende erhvervsområde må anvendes til blandet bolig- og erhvervsområde, herunder maks. 20 meter bebyggelsehøjde.

Lokalplanforslaget forelægges på baggrund af Byplanudvalgets beslutning fra den 6. april 2022 om udarbejdelse af en lokalplan for området. I den mellemliggende periode har forvaltningen og bygherre været i dialog om, at lokalplanområdet skal omfatte etape 1 de eksisterende ungdomsboliger samt etape 2 det nye projekt, da dette giver bedst mening både med hensyn til arkitektur og parkering i området. Anvendelsesmæssigt bliver der tale om et sammenhængende blandet bolig- og erhvervsområde. Der er tilstræbt et sammenhængende arkitektonisk udtryk. De to etaper bliver herudover bundet sammen af et fælles byrum "strædet" og stiforbindelser på tværs af områderne. Ligeledes vil bil- og cykelparkering i området også blive set under et, da der er tale om et fysisk og funktionelt sammenhængende område.

Det nye projekt, 2. etape af udviklingen af Pension Danmarks ejendom, omfatter et boligbyggeri på 11.100 m² svarende til 180 boliger, og kontorerhverv på 1.400 m². DTUs boligfond har på grund af områdets nære beliggenhed til DTU, efterspurgt flere ungdomsboliger samt større og mere familievenlige boliger til brug for forskere, phd.-studerende og lignende med tilknytning til DTU og vidensbysamarbejdet. Pension Danmark oplyser, at det også vil være muligt andre borgere at søge bolig i bebyggelsen.

Historik

Pension Danmark har arbejdet med projektet de seneste par år, og der er sket en løbende bearbejdning af projektet. Sagen har været forelagt udvalg af flere omgange: Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget den 22. september 2021 (Udsat), den 17. marts 2021 (Udsat idet projektet tilpasses så gårdrummet udvides, og den samlede disposition ift. højder vurderes. Det dokumenteres, at byggeriet ikke fordyrer oprensning af grunden, Byplanudvalget 2. december 2020 (Udsat), Byplanudvalget 11. november 2020 (Udsat), Byplanudvalget den 10. juni 2020 (Udsat med de faldne bemærkninger, Byplanudvalget den 13. maj 2020 (Udsat), Teknik- og Miljøudvalget den 13. maj 2020 (Godkendt, idet udvalget ønsker en skriftlig vurdering af miljøforholdene fra Regionernes videnscentre for Miljø og Ressourcer).

I april 2022 blev plangrundlag godkendt med følgende bemærkninger:

- der indarbejdes runde hjørner på begge vestlige hjørner mod strædet,
- der undersøges en løsning, hvor det sydøstlige hjørne rundes via en skærmteglsbeklædt facade evt. i samspil med altaner,
- der skal i det videre arbejde fokuseres på, at facaden mod øst ikke kommer til at fremstå ensformig og afvisende, evt. med afrunding af hjørne/knæk midt på facaden
- P-normen fastholdes, jf. kommuneplanen.

Siden plangrundlagssagen blev forelagt i april 2022, er projektet blevet viderebearbejdet.

- Etagearealet er reduceret med ca. 1.000 m²
- Antallet af boliger er justeret fra ca. 160 forskerboliger til 100 forskerboliger og 80 ungdomsboliger.
- Der er tilføjet runde hjørne flere steder i bebyggelsen.
- Der er arbejdet med parkeringsforholdene af flere omgange, senest er der skabt mulighed for et øget antal p-pladser i kældere.

Lovgrundlag

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

Lov om miljøvurdering § 32 om høring af offentligheden i forbindelse med miljøvurdering af planforslag, herunder udarbejdelse af miljørapport.

Løsninger

I forhold til de faldne bemærkninger på udvalgsmødet i april 2022, er der i det fremlagte lokalplanforslag arbejdet med følgende:

Indarbejdet flere runde hjørner i bebyggelsen, herunder også på vestlige hjørner mod strædet.

Det sydøstlige hjørne på karrébebyggelsen rundes via en skærmteglsbeklædt facade i samspil med altaner.

Der er arbejdet videre med facaden mod øst, karreen er opdelt i to bebyggelser som forbindes med gangbroer og der arbejdes med forskellige materialer og geometrisk variation.

P-normen er fastholdt.

Lokalplanforslaget fremlægges med følgende indhold.

Formål

At sikre anvendelsen af området til blandet bolig- og erhvervsområde.

At give mulighed for nybyggeri til etageboliger; forskerboliger, ungdomsboliger og kontorerhverv samt anden publikumsorienteret service i form af cafe.

At sikre et varieret nybyggeri med høj arkitektonisk kvalitet.

At sikre fastholdelse af sti igennem lokalplanområdet, der forbinder lokalplanområdet med områderne mod nord og syd samt forbinder delområde 1 og 3.

Områdets anvendelse

Lokalplanen fastlægger anvendelsen til et blandet bolig- og erhvervsområde. Lokalplanen indeholder tre delområder. Delområde 1 omfatter de allerede opførte ungdomsboliger. Delområde 2 omfatter det mellemliggende byrum (strædet). Delområde 3 omfatter det nye projekt for forskerboliger, ungdomsboliger og erhverv.

Bebyggelsens omfang og placering

Lokalplanen viderefører de bestemmelser for ungdomsboligerne i delområde 1, som er fastlagt i Lokalplan 270.

I delområde 3 giver lokalplanen mulighed for at opføre bebyggelse i op til 20 meters højde, inkl. tagteknik, og op til 12.500 m² ny bebyggelse. Lokalplanen giver mulighed for ca. 1.400 m² erhverv og ca. 11.100 m² boliger. Der er tale om en karrebebyggelse mod syd, vest og nord og et punkthus placeret i gårdrummet. Karrestrukturen giver et gårdrum, som fungerer som bebyggelsens primære opholdsareal. Bebyggelsen indrettes som en karrébebyggelse med åbninger i facaden mod både øst og vest, hvilket giver adgang til "strædet" vest for bebyggelsen. Bebyggelsen opdeles dermed i en nordlig og en sydlig blok, samt et punkthus i midten. Den maksimale bygningshøjde er op til 20 m, aftrappende til 17 m mod nord og syd, og 13,75 m mod vest. Punkthusene er angivet med en højde på ca. 11 m. Bebyggelsen trappes ned højdemæssigt mod Lundtofteparken og mod de opførte ungdomsboliger. Karréstrukturen brydes op mod vest af et punkthus, hvilket skaber variation i bebyggelsen. Seneste ændring er en bearbejdning af facadeudtrykket, hvor der er arbejdet med afrundede hjørner på bebyggelsen.

Bebyggelsens ydre fremtræden

Formmæssigt arbejdes der med varierende gesimshøjder internt i bebyggelsen, hvilket kan danne en kobling til ungdomsboligerne, hvor der ligeledes optræder varierende gesimshøjde. Dette sker via recesser i bygningskroppen bl.a. mod "strædet" mellem de to lokalplanområder. Samtidig vil de forskellige bygningsudtryk medvirke til en bygningsmæssig variation, med bl.a. skalaskift, samtidig med at der findes genkendelige motiver og karaktertræk på tværs af byggefeltet. De forskellige typologier i området medvirker til at der opleves forskellige typer uderum med forskellig karakter, så det samlede område ikke bliver for forudsigeligt, men giver mulighed for at 'gå på opdagelse'. Samtidig tilføres et enkelt punkthus af lignende karakter som ved de eksisterende studieboliger, for derved at sikre en arkitektonisk sammenhæng mellem de to områder. Tilsvarende arbejdes med nogle af de samme typer facadeelementer og udtryk som på ungdomsboliger i form af teglskaller, dog således der stadig sikres en variation i området. Karrébebyggelsen giver endvidere en smallere bygningskrop, hvorfor det er muligt at etablere boliger med facadeåbninger både mod gården og mod omgivelserne. Dermed optimeres lysforholdene i bebyggelsen med mulighed for gennemlyste boliger, ligesom hver bolig sikres mindst én facade uden støjpåvirkninger. Derudover vil karréstrukturen skabe et indvendigt gårdrum, med afgrænsede og overskuelige udearealer, som skaber rum for familievenlige omgivelser.

Trafikale forhold, herunder parkering.

Lokalplanen som omfatter etape 1 og den nye etape 2 har en naturlig sammenhæng med fælles adgangsarealer og funktioner. Begge områder har samme ejer (Pension Danmark) og administrator (DTU boligfond), hvorfor parkeringspladserne ved ungdomsboligerne og forskerboligerne forventes benyttet af beboere fra begge bebyggelser, således der opnås en samlet fællesmængde af parkeringspladser. I 2020 har Pension Danmark fået foretaget parkeringsundersøgelser for at fastlægge, hvor mange af de 127 anlagte parkeringspladser til de 500 ungdomsboliger, der benyttes. Der er foretaget registrering af parkerede biler med drone i april/maj 2022 og september/oktober 2022.

Undersøgelserne viser, at udnyttelsesgraden ligger på 25-30%. Der er gennemsnitligt 93 ledige pladser i dagtimer/hverdag. Gennemsnitligt er der 104 ledige pladser aften/weekend. Der er således en væsentlig ledig parkeringskapacitet. Undersøgelserne viser et billede af, at beboerne i ungdomsboligerne har en lav bilejerandel, og at transporten til DTU Campus foregår på cykel eller til fods.

På baggrund af den naturlige sammenhæng mellem etape 1 og 2, fælles tilkørselsforhold, ens funktioner, samme ejer og administrator samt resultatet af parkeringsundersøgelsen ses parkeringsforholdene i området under et. Parkeringsnormen for de allerede opførte 500 ungdomsboliger er sat til 0,25 p-plads pr. bolig. Denne norm blev anvendt i lokalplan 270 (fra 2020), på et tidspunkt hvor daværende Kommuneplan 2017 ikke havde en p-norm for ungdomsboliger. Parkeringsnormen i indeværende lokalplan 292 for de 80 nye ungdomsboliger følger parkeringsnormen på 1 p-plads pr. 100 m², som det er fastlagt i Kommuneplan 2021. Parkeringsnormen for forskerboliger er fastsat til 1,5 p-plads på boliger som er større end 65 m² og 1 p-plads pr. bolig for boliger som er 65 m² og derunder. Parkeringsnormen for erhverv er fastsat til 1 p-plads pr. 50 m² erhverv.

I Kommuneplan 2021 er det fastsat, at ved placering i stationsnært kerneområde kan parkeringskrav reduceres med op til 10 % for boliger og 25 % for erhverv (kontor, detailhandel m.m.). Dette for bl.a. at kunne fremme bæredygtighed ved at støtte brugen af kollektiv trafik og undgå etablering af unødvendige p-pladser og dermed give mulighed for opholds- og byrum til blandt andet byliv.

Det samlede p-krav i indeværende lokalplan er 271 p-pladser. Der anlægges med lokalplanen 227 p-pladser, hvoraf 127 p-pladser allerede er etableret i forbindelse med lokalplan 270. Af det samlede parkeringskrav på 271 p-pladser, skal der udlægges arealer til 44 p-pladser, såfremt der ved ændret anvendelse eller andre væsentlige ændringer, skulle blive brug for supplerende parkeringspladser i lokalplanområdet. Dette parkeringsudlæg på 44 p-pladser tinglyses i servitut, så krav om 271 p-pladser opfyldes hvis behov opstår. Udlægget skal ses i sammenhæng med at der i dag er ledige parkeringspladser i delområde 1, og at der ikke anlægges flere p-pladser i lokalplanområdet end der vil blive efterspurgt.

Ovenstående parkeringskrav er fastsat med baggrund i, at beboerne primært vil være studerende eller ansatte på DTU Campus, og at lokalplanområdet ligeledes ligger tæt på den planlagte letbanestation i Lundtofte og tæt på DTU Campus, hvorfor behovet for en bil vurderes at være mindre end ved boliger, som ikke har samme geografiske nærhed til en uddannelsesinstitution og letbanestation.

Der er foretaget en analyse af lokalplanprojektets trafikale konsekvenser (miljørapport). Disse analyser viser, at den begrænsede øgede trafikmængde ikke vil påvirke vejnettet i en grad, der volder problemer ift. trafikafviklingen.

Miljøvurdering

Lyngby-Taarbæk Kommune har i forbindelse med screeningen af lokalplanen truffet afgørelse om, at lokalplanen er omfattet af krav om miljøvurdering, jf. § 8, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 4 af 1. marts 2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven). Der er derfor gennemført en miljøvurdering af planen og udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten omhandler bl.a. påvirkning af trafikale forhold, støjforhold samt påvirkningen af bymiljøet samt håndtering af generationsforureningen i området.

Forurening

Ejendommen er en del af generationsforureningen på Lundtoftevej 160. Ligesom ved den nylige opførelse af ungdomsboliger på den vestlige del af grunden (Lokalplan 270), skal ejer derfor forholde sig til hvordan et nyt projekt indvirker på muligheden for oprensning mv. Pension Danmarks rådgiver har udarbejdet et notat om sikring af mulighed for fremtidig oprensning af jordforurening under planlagt byggeri på den østlige del af grunden. Heraf fremgår, at ved etableringen af de planlagte boliger og erhverv skal det sikres, at bygningerne ikke vil forhindre eller væsentligt fordyre

oprydningen af den del af forureningen, der ligger under Lundtoftevej 160 arealet. Det er op til Region Hovedstaden at vurdere, hvorvidt dette er en væsentlig fordyrelse af oprensningen, og hvorvidt boringerne og tilhørende installationer skal etableres samtidig med opførelsen af byggeriet og dermed betales af bygherre. Som ved ungdomsboligerne vurderes det i notatet, at det ikke muligt at oprense forureningen ved bortgravning under de planlagte bygninger, idet forureningen består af flygtige klorerede stoffer fra terræn og til/i grundvandet. Udformning og omfang vedrørende sikring af muligheden for en senere oprensning kræver en §8 tilladelse jf. Jordforureningsloven, inden en byggetilladelse kan gives. §8 tilladelsen udstedes af kommunen efter høring hos Region Hovedstaden, der kan stille vilkår ift. den offentlige indsats. Generationsforureningen på Lundtoftevej 160 er prioriteret til yderligere offentlige undersøgelser og oprensning jævnfør Danske Regioners "Opdateret plan for generationsforureninger" af 8. februar 2021. Her fremgår det, at der for Lundtoftevej 160 indtil videre i fase 1 planlægges undersøgelser og forberedelse af afværgeforanstaltninger frem til og med 2023. Regionen oplyser pr. mail af 24. maj 2023, at de fortsat er i gang med at vurdere hvilke afværgeløsninger der kan være relevante. Regionen er ved at færdiggøre undersøgelser og tests (ventilation og pumpe-test), der skal give yderligere viden mht. forureningsbilledet inkl. risikoen for vandindvinding, samt bidrage til en mere detaljeret vurdering af relevante afværgestrategier. Da det er en generationsforurening, skal regionen søge om de økonomiske midler hos Miljøstyrelsen. Etablering af afværgeforanstaltninger forventes at ske tidligst i 2024-2025.

Borgerinddragelse

Forslag til lokalplan 292 offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger sammen med tilhørende miljørapport for lokalplanforslaget. Der sendes orienterende brev til ejere, lejere og grundejerforeninger mv. inden for høringsområdet (bilag). Det foreslås samtidig, at der afholdes borgermøde om planforslaget samt den tilhørende miljørapport i høringsperioden.

Strategisk ramme

Projektforslagene er i overensstemmelse med Kommuneplanstrategi og Kommuneplan 2021, hvor området er omtalt som og udlagt til blandet bolig- og erhvervsområde.

Videre proces

Når den offentlige høring er slut, forelægges sagen på ny sammen med de indkomne høringssvar.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Projektet vurderes at medføre en positiv økonomisk effekt for kommunen pga. tilførsel af mindre boliger til studerende, og derved effekt på bl.a. udligning.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkterne 1-2.

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, 26. september 2023

Ad 3) Anbefalet.

Martin Vendel (C) var fraværende. I stedet deltog John Tefke (C).

Byplanudvalget, den 27. september 2023

Sagen udsat til ekstralordinært møde den 4. oktober 2023.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Christian Winther (C).

Byplanudvalget, den 4. oktober 2023

B stiller forslag om, at parkeringsnormen ikke fastholdes grundet det store antal ubrugte parkeringspladser.

For stemte: 1 (B)

Imod stemte: 6 (C(3), A(1), D(1) og F(1)).

Forslaget hermed afvist.

Ad 1) Udsat, idet Byplanudvalget bemærker, at den fremlagte parkeringsløsning er acceptabel, samt det foreslåede volumen ligeledes som udgangspunkt kan accepteres, men at der bør ske en yderligere bearbejdning af den østlige facade, så den fremstår mere varieret. Udvalget ønsker desuden at se et alternativt med en anden eller større variation i farveholdning.

Ad 2) Udsat.

Bodil Kornbek (A) var fraværende. I stedet deltog Simon Pihl Sørensen (A).

Supplerende sagsfremstilling

Byplanudvalget behandlede forslag til lokalplan på sit møde 4. oktober 2023, hvor sagen blev udsat med den bemærkning, at den fremlagte parkeringsløsning er acceptabel, samt det foreslåede volumen ligeledes som udgangspunkt kan accepteres, men at der bør ske en yderligere bearbejdning af den østlige facade, så den fremstår mere varieret. Udvalget bemærkede desuden, at man ønsker at se et alternativt med en anden eller større variation i farveholdning.

På baggrund af Byplanudvalgets bemærkninger den 4. oktober 2023, har Pension Danmark foretaget en række yderligere bearbejdninger af facaderne. Bygningshøjden er desuden reduceret på det sydøstlige hjørne, fra 6 til 5 etager. For at fastholde det samlede bygningsvolumen, fordeles ca. 170 m² på de øverste etager. Dette påvirker ikke bebyggelsens fodaftryk og derved heller ikke gårdrummets areal.

For at sikre en stor variation i bebyggelsens udtryk er der anvendt en række forskellige virkemidler. Der er arbejdet med forskellige facadeudtryk mod henholdsvis gårdrummet og mod omgivelserne. Bebyggelsens ydre facader i stueetagen er rykket tilbage, ligesom der er en tilbagerykning af tagetagen, hvor der indrettes tagterrasser. Desuden er der arbejdet med at en af de gennemgående vinduestyper trækkes tilbage i facaden, hvilket giver en større lys- og skyggevirkning i facaden.

For at opnå en større variation arbejdes der samtidig med 3 forskellige facadematerialer. Basen i stueetagen pudses i en teglrød nuance, de overliggende etager beklædes med en teglrød skærmtegl, mens tagetagen beklædes med en profileret metalplade med en bølgedybde på ca. 5 cm i en teglrød nuance. Der er ligeledes arbejdet med vinduernes udtryk, placering og dybde, samt med synlige nedløbsrør for at bryde facaden op.

Der anvendes forskellige udtryk på vinduespartierne for at en større detaljering og differentiering af vinduerne, samtidig sikres det at vinduer skal fremstå i en teglrød nuance med vinduesrammer i lakeret metal for at opnå et godt helhedsudtryk.

Lokalplanen fastlægger placering og udformning af vinduer, herunder at de kvadratiske vinduesfelter varieres mellem to typer, med og uden fransk altan. For vinduespartier med fransk altan bestemmes, at de skal placeres tilbagetrukket minimum 15 cm fra facade, og der skal etableres altanværn omtrent i facadeflugt. For vinduespartier med sideparti i metalplade gælder, at sidepartiet skal fremstå i en småprofileret stålplade med vandrette profiler og en bølgedybde på ca. 2 cm. De to forskellige vinduestyper skaber variation i facaden og den ovenfor nævnte lys- og skyggevirkning.

Stueetagen mod Lundtoftevej åbnes op mod omgivelserne og får derfor store vinduespartier, da der indrettes kontorerhverv og evt. cafe. Brystningshøjden varieres, og der etableres evt. faste siddepladser som del af brystningen og/eller der placeres bænke langs facaden.

Karréens gårdfacader adskiller sig fra gadefacaderne i materialitet og geometrisk variation. Mod gårdrummet fremstår bebyggelsen primært af en facadebeklædning af teglrøde profilerede stålplader med en bølgedybde på ca. 5 cm. Bebyggelsen har forskellig dybde, forskydninger og etagefremspring, hvilket giver variation og samtidig giver mulighed for tagstier og tagterrasser. Nogle af fremspringene opstår ved at der etableres karnapper på facaderne. Der arbejdes også med lejligheder i 2 etager, hvilket også giver variation i facaden. Basen i stueetagen adskiller sig fra de overliggende etager ved primært at have en træbeklædning af facaden i en teglrød eller rødbrun nuance. De overliggende facader udføres i en teglrød metalplade med en lodret profil.

Bygherrer har ligeledes set på muligheder for bebyggelse i en alternativ farvesætning. Gennem facadestudier er der kigget på brug af teglrøde facadesten sammen med sorte metalplader. Det har også været undersøgt om der kan anvendes en gul skærmtegl. Inden for denne type af skærmtegl, findes der imidlertid kun en gul maskinsten uden variation i farver. Det har ligeledes været undersøgt at anvende aluminiumsfarvede plader som et alternativ til teglrøde metalplader, hvilket er vist i bilag (Facadestudie - Aluminium). Forvaltningen anbefaler dog ikke disse alternativer, men den i lokalplanforslaget beskrevne farvesætning.

Forvaltningen vurderer samlet set, at de fremsendte facadebearbejdnings, giver et øget lys og skyggespil i facaden, og at den bedste farvekomposition opnås ved den teglrøde skærmtegl og teglrøde metalplader, og at bebyggelsen derved får et samlet udtryk med høj arkitektonisk kvalitet.

Bygningshøjden reduceres fra 6 til 5 etager på det sydøstlige hjørne. Dette vil betyde et let ændret lydbillede. Pension Danmark og deres rådgiver COWI forventer dog ikke en mærkbar ændring. Ændring i lydbilledet belyses i et revideret støjnotat, som vil indgå i en opdateret miljørapport som fremlægges i høring sammen med lokalplanforslaget.

Ny indstilling:

Forvaltningen foreslår, at

1. det reviderede lokalplanforslag 292 (dateret november 2023) for boliger og erhverv på Lundtoftevej 162 m.fl. godkendes og sendes (når støjforhold er opdateret jf. indstillingspunkt 3) i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde,
2. der afholdes borgermøde i løbet af høringsperioden,
3. den godkendte miljørapport opdateres fsva. ændrede støjforhold og fremlægges i høring samtidig med lokalplanforslaget.

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Ad 3) Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

LP292 høringsområde

Lokalplanforslag 292, inkl bilag 20.09.2023

LP292_Miljørapport_20_09_2023_inkl_bilag

Lundtoftevej 162 m.fl. - Parkering

Præsentation Lundtoftevej

Lokalplanforslag 292_LTK_29.11.2023 revideret nov. 2023

Facadestudie - Aluminium - November 2023

Punkt 21: Kommende sager

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Forskønnelse af adgange til Dyrehaven (Beslutning)
- Cykelstrategi endelig vedtagelse (Beslutning)
- Boelvej 8 - Etablere seks nye lysmaster
- Parkeringsstrategi - Vision og indsatser (Beslutning)
- Evaluering af Flextur (Beslutning)
- Langs Hegnet 30 - Nyt enfamiliehus delvis indenfor skovbyggelinje (Beslutning)
- Bæredygtighedsprincipper for kommunens bygninger (Beslutning)
- Ændringer af vandstanden i Lyngby Sø (Beslutning)
- Lokationer for projekt om delemobilitet (Beslutning)
- Etablering af 40 km/t zoner (Beslutning)

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Orientering givet.

Punkt 22: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Orientering om letbanen

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

2. Status for Movias økonomi

Movia har den 6. november 2023 sendt brev til kommunaldirektører, regionsdirektører, tekniske direktører og udviklingsdirektører i kommuner og regioner i Movias område omkring status på Movias økonomi.

Movias udgifter har de seneste år været stærkt stigende, hovedsageligt grundet stigende priser på diesel og elektricitet, men også stigende rente- og lønniveau, som har betydet stigning i betalinger til operatører af bus-, bane- og flextrafik.

Denne gang er der dog positive nyheder fra Movia, idet de oplyser, at Movias bestyrelse netop har behandlet estimat 2 (2. forventede regnskab) for 2023, og samlet er der en forbedring på 112 mio. kr. i forhold til estimat 1 før sommerferien. Samtidig er passagertallene nu stabiliseret.

Årsagen til det positive resultat skyldes bl.a., at prisstigningerne er klinget af og forventningen for i år er ca. 30 mio. kr. lavere end skønnet i juni. Næste år vil der være den allerede kendte besparelse på godt 60 mio. kr. som følge af mere gunstige kontrakter efter Movias nyeste udbud. Dertil kommer løbende ikrafttrædelse af besluttede besparelser på busdriften.

Movia oplyser desuden om at der gennemført en genberegning af statskompensationen i forbindelse med Covid-19 fra Trafikstyrelsen for de første 2 måneder i 2022, hvilket medfører et ekstra tilskud fra Trafikstyrelsen på 18 mio. kr., der positivt vil påvirke regnskabet for 2023.

Movia oplyser også, at Movia sammen med Metroselskabet og DSB har besluttet en takststigning i januar 2024 som følge af inflationen de seneste år.

Endeligt oplyser Movia at de budgetterede stigninger i flextrafikken desuden ikke forventes realiseret, hvilket skønnes at medføre besparelser på ca. 56 mio. kr. i 2023 i forhold til estimat 1/2023. Særligt er de forventede stigninger i flexpatient ikke realiseret.

Movias brev er lagt som bilag på sagen.

3. Orienteringssag om CO2-fangst på Vestforbrænding

Vestforbrændings bestyrelse har i samarbejde med ejerkommunerne tidligere besluttet, at Vestforbrænding skal være CO2-neutral inden 2030. Et virkemiddel til dette er CO2-fangst i forbindelse med affaldsforbrænding.

Vedstforbrændingen orienterer ejerkommunerne om arbejdet med etablering af CO2-fangst (bilag).

4. Salg af fyrværkeri på Cirkuspladsen mellem jul og nytår 2023

Virksomheden "Krudtteltet" har søgt om tilladelse til at bruge Cirkuspladsen til salg af fyrværkeri. Kommunen ejer arealet som desuden er omfattet af fredning. I fredningen bestemmes at Cirkuspladsen må anvendes som hidtil. Salg af fyrværkeriprodukter mellem jul og nytår afviger fra hidtidig anvendelse af Cirkuspladsen. Den hidtidige anvendelse har været til cirkuslignende arrangementer i sommerhalvåret og derfor vurderer fredningstilsynet at det ansøgte kræver en dispensation fra Fredningsnævnet.

Forvaltningen har givet ejerfuldmagt til at Krudtteltet kan søge Fredningsnævnet om dispensation - hvilket de efterfølgende har gjort. Fredningsnævnet har sendt ansøgningen i høring hos de klageberettigede - herunder kommunen.

Kommunen har som fredningstilsyn ikke taget stilling til det ansøgte udover at vurdere at ansøgningen kræver dispensation. Tilsynet har vurderet, at der ikke foreligger retningslinjer i kommunen, som det kan støtte sig til i denne konkrete sag.

Kommunen har som grundejer bemærket, at der er risiko for at græsarealet på Cirkuspladsen bliver ødelagt og at en reetablering kan strække sig ind i den sæson, hvor arealet skal udlejes til cirkus.

Hvis Fredningsnævnet giver dispensation kræves der fortsat en specifik tilladelse fra grundejer.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Orientering givet.

Bilag

Status for Movias økonomi.pdf

Orientering om CO2-fangst

Punkt 23: Lukket:

00.01.00-A00-103-21

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Orientering givet.

Punkt 24: Underskrift af protokol

00.01.00-A00-10-22

Sagsfremstilling

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. november 2023

Godkendt.

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Godkendt.