

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 16-08-2022

Mødedato Tirsdag d. 16. august 2022 kl. 16:15

Mødested Hovedstadens Letbane

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Introduktion til Hovedstadens Letbanen og letbanearbejderne (Orientering).....	4
2. Budgetopfølgning 2022 (Beslutning).....	6
Delegation af beslutningskompetence på fjernvarmeprojekter (Beslutning).....	9
Klampenborgvej byrum - igangsættelse (Beslutning).....	12
Byrum i Fæstningskanalen - Kanalparken (Beslutning).....	18
Visioner og temaer for kommunal cykelstrategi (Beslutning).....	23
Supercykelsti Lyngbyruten - Linjeføring i Mølleådal (Beslutning).....	28
Kollektiv bustrafik - Trafikbestilling 2023 (Beslutning).....	32
Ensretning og hastighedstilpasning på Skovvej og Edelslundsvej i Taarbæk (Beslutning).....	36
Reservering af parkeringspladser til el-bil på offentlige parkeringspladser (Beslutning).....	40
Regulativ for husholdningsaffald og erhvervsaffald (Beslutning).....	43
Bæredygtige maskinindkøb (Orientering).....	45
Julebelysning for Likørstræde, Jernbaneplassen og Ulrikkenborg Plads - engangsbevilling (Beslutn	50
Studietur til Odense (Beslutning).....	52
Kommende sager.....	54
Meddelelser.....	55
Underskrift af protokol.....	58

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Godkendt.

Punkt 2: Introduktion til Hovedstadens Letbanen og letbanearbejderne (Orientering)

00.00.00-A00-286-21

Resume

Som et fortsat led i at sikre den bedst mulige opstart for de nye fagudvalg, vil fagudvalgene løbende blive introduceret til udvalgets fagområde gennem en række faglige temaoplæg. Denne introduktion omhandler Hovedstadens Letbane og letbanebyggeriet. Udvalget besøger i forbindelse med mødet Hovedstadens Letbanes Kontrol- og vedligeholdelsescenter.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Problemstilling

Der er en særlig opmærksomhed, i begyndelsen af en periode, på, at det nye udvalg får et fælles vidensgrundlag om fagområdet generelt, som et godt grundlag for deres politiske samarbejde, arbejdsrum og beslutninger.

Teknikudvalget har udtrykt ønske om at blive introduceret til Hovedstadens Letbane selskab og til hvordan de arbejder med letbanebyggeriet.

Løsninger

For at sikre et fælles vidensgrundlag vil forvaltningen introducere de større fagområder særskilt for udvalget med mulighed for spørgsmål og dialog. Der sigtes efter, at der på dagsordenen også vil være en eller flere konkrete sager indenfor det forelagte fagområde.

Etablering af letbanen i Lyngby-Taarbæk Kommune udgør et stort anlægsprojekt i kommunen. Kommunen og Hovedstadens Letbane arbejder tæt sammen om at gennemføre projektet til mindst mulig gene for borgerne i anlægsfasen.

De fremviste præsentationer, vil efterfølgende vedlægges som bilag med udgivelse af referatet.

Strategisk ramme

Ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes bæredygtighedsstrategi skal kommunen styrke en grøn mobilitet. I strategien står at: Lyngby-Taarbæk skal være et bæredygtigt transportknudepunkt, der både udnytter potentialen i de gode kollektive transportmuligheder, og imødekommer de udfordringer, transportløsninger medfører i.f.t CO₂ udledning, trængsel, luftkvalitet, støj og trafiksikkerhed". Arbejdet med god kollektiv trafikbetjening understøtter således kommunens bæredygtighedsstrategi.

Videre proces

Der bliver fulgt op på eventuelt ubesvarede faktuelle spørgsmål som politikerspørgsmål.

De faglige temaoplæg fortsættes på udvalgmøderne så længe der er behov.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Taget til efterretning.

Bilag

Oplæg fra HL til Teknikudvalget

Punkt 3: 2. Budgetopfølgning 2022 (Beslutning)

00.30.14-A00-3-22

Resume

Teknikudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 2. budgetopfølgning for 2022 på udvalgets område, hvor der forventes et samlet merforbrug på 3,3 mio. kr. på udvalgets serviceramme.

Resultatet af Teknikudvalgets område indgår i den samlede 2. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 25. august 2022 og Kommunalbestyrelsen den 1. september 2022.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 2. budgetopfølgning 2022 på Teknikudvalgets område godkendes.

Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budgetopfølgning i den kommunale styrelseslov, i Indenrigs- og Boligministeriets 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.

Service

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. Rammestyrelsen er derfor en vigtig forudsætning i overholdelse af den samlede serviceramme.

Der forventes et samlet merforbrug på 3,3 mio. kr. på Teknikudvalgets område.

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

1.000 kr. i 2022 p/l	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Forventet afvigelse
Vej og Park	59.660	59.660	0
Trafik	42.229	46.087	3.858
Klima, Miljø og Natur	17.906	17.306	-600
I alt	119.795	123.053	3.258

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

På Vej og Park forventes samlet set balance. Der er et mindreforbrug på vinterdrift på 4,3 mio. kr., hvilket modsvares af et tilsvarende merforbrug på de øvrige driftsområder, hvor der forventes et merforbrug på hhv. 0,2 mio. kr. på Grøn drift, 1,6

mio. kr. på Vejdrift og 2,4 mio. kr. på Værksted og pladser.

Driftsmodellen for Arealdrift fungerer overordnet således at omkostningerne til udførerne (herunder lønudgifterne), omfordeles ("udkonteres") på baggrund af tidsregistrering af arbejdstimer og en fast timepris på mande- og maskintimer. Driftsområderne er dermed forbundne kar, idet lønudgifterne til mandskabet er konstante, så hvis der er lav aktivitet på fx Vinterdrift, så vil udførerne registrere deres tid på andre driftsområder som Vejdrift eller Grøn drift. Udgifterne til Vinterdrift består dog af både omkostninger til udfører, udgifter til indkøb af materiel og udgifter til private leverandører. Ved en mild vinter i slutningen af 2022 vil der komme mindre udgifter til indkøb fra private leverandører vedr. udkald af vinterbekæmpelse.

På Trafik forventes et merforbrug på 3,9 mio. kr. på busdriften i 2022. Movia har som følge af likviditetsproblemer behov for at fremrykke og opkræve den forventede efterregulering for 2022 allerede nu (normalt ville merudgiften først skulle betales i 2024 og indgå i den relevante budgetforhandling). Merforbruget skyldes prisstigninger på især diesel. Forvaltningen vil afklare, om kommunen er forpligtiget til at betale allerede nu.

Derudover forventes det, at der skal laves en overførsel af lønbudget mellem Aktivitetsområderne 'Trafik' og 'Klima, Miljø og Natur' som følge af et forventet merforbrug på 'Klima, Miljø og Natur' og et forventet mindreforbrug på 'Trafik'. Begge aktivitetsområder er organisatorisk placeret under Center For Trafik, Miljø og Bæredygtighed og opgaverne skal ses i tæt sammenhæng. Udgifterne kvalificeres og forventes indarbejdet i 3. budgetopfølgning.

På Klima, miljø og natur forventes et samlet mindreforbrug på 0,6 mio. kr. Der er en del projekter på området (Danmarks vildeste kommune, naturforvaltningsprojekter, Bæredygtighedspuljen mfl.), hvor der historisk har været forskydninger mellem årene. Det forventes foreløbigt, at der vil være et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. på tværs af projekterne.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte bilag '2. budgetopfølgning 2022'.

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 2. budgetopfølgning, som forlægges for Økonomiudvalget den 25. august 2022 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 1. september 2022.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser af den samlede sag om 2. budgetopfølgning fremgår af bilag '2. budgetopfølgning 2022'.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Oversendes til Økonomiudvalget, idet der ønskes nærmere afklaring vedr. omstændighederne for opkrævningen fra Movia.

Bilag

2. budgetopfølgning 2022

Punkt 4: Delegation af beslutningskompetence på fjernvarmeprojekter (Beslutning)

13.00.00-G01-301-17

Resume

Der er stor efterspørgsel på udrulningen af fjernvarmen, og der vil i de kommende år komme en række projekter om fjernvarmeudbygningen, samt miljøvurderinger heraf, som Kommunalbestyrelsen skal godkende. Med henblik på at reducere tidsperioden for godkendelse af fjernvarmeprojekter, skal der med denne sag tages stilling til, om godkendelsen skal delegeres til forvaltningen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. kompetencen til at godkende fjernvarmeprojekter efter varmforsyningsloven delegeres til forvaltningen,
2. delegationen sker i en forsøgsperiode på 2 år,
3. forvaltningen følger praksis med at træffe simple afgørelser efter miljøvurderingsloven.

Problemstilling

Klimakrisen og den geopolitiske situation har givet et behov for at accelerere omlægning fra naturgas til andre energikilder. Regeringen og KL aftalte 29. juni 2022 (bilag), at kommunerne skal arbejde for, at fjernvarmen er fuldt udrullet i 2028. Samtidigt aftaltes, at kommunerne i 2022 skal have aftalt en proces for omlægning af de naturgasforsynede områder til fjernvarme. Inden udgangen af 2022 skal borgerne modtage et brev fra kommunen, så det står klart, om de kan forvente at blive forsynet med fjernvarme, eller om de skal overveje en anden løsning, fx varmepumpe.

Kommunalbestyrelsen sendte en varmeplan i offentlig høring i perioden 3. maj - 3. juli 2022. Planforslaget viser, at over 95% af kommunens borgere kan tilbydes fjernvarme i stedet for gas. De resterende områder undersøges for muligheden for etablering af lokale, kollektive varmeløsninger. Fjernvarmeudbygningen er foreslået gennemført i to 5-årsperioder. Varmeplanen forventes forelagt Kommunalbestyrelsen til beslutning 6. oktober 2022. Varmeplanen indeholder en samfundsøkonomisk beregning af, om der er en fordel i at indføre fjernvarme. Der er anvendt varmepumper som sammenligningsgrundlag for at understøtte beslutningen om at udfase fossile brændstoffer.

I aftalen mellem Regeringen og KL lægges op til, at der indføres forenklinger i godkendelsesprocesserne. Det nævnes under overvejelse, om en godkendt varmeplan skal kunne danne grundlag for varmforsyningssselskabets udbygning af fjernvarmen, når varmeplanen indeholder en samfundsøkonomisk beregning og har været i offentlig høring. Det er Forvaltningens vurdering, at indtil en sådan retningslinje er besluttet af Regeringen, må kommunen handle efter nugældende regelsæt. Det vil dog indgå i det aktuelle løsningsforslag.

I følge den delegationsplan, Kommunalbestyrelsen besluttede i 2018, skal Kommunalbestyrelsen godkende et projektforslag, som ansøges i medfør af varmforsyningsloven (bilag). Projekterne skal samtidig ansøges efter miljøvurderingsloven, for at kommunen som myndighed kan undersøge, om der skal gennemføres en VVM-proces, inden projektet kan realiseres.

Ansøgningerne skal sendes i høring hos berørte parter, inden der træffes afgørelse. Efter den sædvanlige praksis sker dette før sagen forelægges for Kommunalbestyrelsen til beslutning.

Ansøgningerne bliver gennemgået af forvaltningen, normalt bistået af tekniske- samt juridiske rådgivere. Projektgodkendelserne er ofte meget tekniske, og forvaltningen vurderer, at der er ret snævert politisk beslutningsrum, som fx kan være at stille spørgsmål til en konkret projektafgrænsning.

Forvaltningen er blevet spurgt, om det er muligt at delegere beslutningskompetencen fra Kommunalbestyrelsen til forvaltningen for at minimere den tid, der går fra ansøgningen er modtaget i forvaltningen og til en projektgodkendelse kan meddeles. Ordningen kan indføres som en forsøgsordning på to år.

Løsninger

Det er muligt for Kommunalbestyrelsen at delegere beslutningskompetencen til enten et fagudvalg eller til forvaltningen.

Beslutningen om projektgodkendelse efter varmforsyningsloven vil således kunne afgøres af Forvaltningen, efter at ansøgningen har været i høring hos berørte parter. Det er Forvaltningens vurdering, at det ikke har væsentlig indflydelse på udfaldet, da ansøgninger fra varmforsyningselskaberne er omfattende, meget tekniske og uden oplagte frihedsgrader. Forvaltningen vurderer, at den vigtige og overordnede grænsedragning sker i varmeplanen, som for Lyngby-Taarbæk Kommune indeholder en samfundsøkonomisk beregning og har været i offentlig høring, hvilket også er nævnt i aftalen mellem Regeringen og KL som kriterium for, at en varmeplan kan danne det nødvendige projektgrundlag for at varmforsyningselskaberne kan gennemføre deres projekter.

Beslutninger efter miljøvurderingsloven er allerede delegeret til forvaltningen, når disse er afgørelser er "simple". Dette skal forstås i lighed med andre delegationer, når disse følger normal praksis, retningslinjer, regulativer mv. Forvaltningen træffer mange afgørelser om, at der ikke skal gennemføres miljøvurdering af projekter, hvor en screening af ansøgningen ikke giver anledning til at antage, at miljøet kan påvirkes væsentligt. I enkelte tilfælde forelægges en ansøgning til politisk afgørelse, når der fx er væsentlige borgerinteresser.

Forvaltningens beføjelse skal ses i modsætning til afgørelser, der udmunder i, at der skal gennemføres en miljøvurdering af en plan eller projekt. Disse processer er langvarige har mange processer og vil ofte have stor bevågenhed i omverdenen. Af delegationsplanen ses, at disse sager anbefales af fagudvalg og beslutes af Kommunalbestyrelsen.

Der har endnu ikke været tilfælde i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor en ansøgning om et varmeprojekt efter miljøvurderingsloven skulle gennemgå en miljøkonsekvensvurdering.

Forvaltningen foreslår, at den nuværende delegation i afgørelser efter miljøvurderingsloven fastholdes med den ændring i praksis, at varmforsyningsprojekter som udgangspunkt opfattes som simple afgørelser og kun forelægges til politisk afgørelse, hvis der er et væsentligt beslutningsrum.

Forvaltningen har noteret sig Kommunalbestyrelsen tilkendegivelse ifm. behandling af udkast til varmeplanen den 28. april 2022, at Kommunalbestyrelsen er villig til at acceptere trafikale gener i større omfang end hidtil som et led i at fremskynde udrulning af fjernvarme i kommunen. De væsentligst trafikale hensyn vil blive behandlet af forvaltningen i screening af projektansøgning efter miljøvurderingsloven. Øvrige trafikale hensyn vil blive behandlet af forvaltningen i sagsbehandling af gravetilladelser mv.

Med aktuelle forslag ændres ikke i høringsprocesser mv.

Strategisk ramme

Indførelse af fjernvarme i stedet for fossile brændstoffer er det vigtigste virkemiddel til reduktion af CO₂-udledning i Lyngby-Taarbæk Kommune. Målet indgår i kommunens bæredygtighedsstrategi, DK2020-klimaplan og er en del af den

strategiske energiplanlægning.

Videre proces

Såfremt delegation til forvaltningen bliver en realitet, meddeles dette til Vestforbrænding, således at det indgår i tidsplanerne.

Forvaltningen vil orientere Teknikudvalget, når beslutninger om projektkendelser og screeningsafgørelser er truffet.

Det omtalte brev til borgerne forventes forelagt i udkast for Kommunalbestyrelsen i forbindelse med godkendelse af varmeplanen i oktober 2022.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Ad 1-3) Anbefalet.

Bilag

Aftaletekst om fremskyndet planlægning for udfasning af gas til opvarmning

Delegationsplan 2018

Punkt 5: Klampenborgvej byrum - igangsættelse (Beslutning)

01.02.00-P20-10-21

Resume

Med udgangspunkt i den overordnede vision for Kongens Lyngby Centrum, samt vinderforslag fra parallelopdrag skal Kommunalbestyrelsen træffe beslutning om den videre proces for byrum på Klampenborgvej ifm. etablering af letbanestation ved Magasin. Der skal tages stilling til at igangsætte udarbejdelse af anlægsprogram, dispositionsforslag og projektforslag med udgangspunkt i Team SLAs vinderforslag til indretning og kvalitet. Det foreslås at der gives en anlægsbevilling til de første faser og godkendes, at der afsøges muligheder for at finansiere det fulde projekts gennemførelse ved enten ekstern medfinansiering. Herudover skal der tages stilling til udarbejdelse af forslag til midlertidig indretning af Klampenborgvej som kan stå klar til letbanens indvielse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. vinderforslaget fra parallelopdraget godkendes som grundlag for det videre arbejde med Klampenborgvej byrum,
2. forslag til interessentinddragelse godkendes,
3. der udarbejdes forslag til midlertidigt byrum inden for det afsatte rådighedsbeløb,
4. der udarbejdes anlægsprogram (fase 2), dispositionsforslag og projektforslag (fase 3), for det samlede byrum på Klampenborgvej,
5. der gives en anlægsbevilling på 4,5 mio. kr. til gennemførelse af fase 2 og 3 for det samlede byrumsprojekt, samt planlægning og idéoplæg af midlertidig etape, som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til "Letbane-Byrumsforskøn. ml. Lyngby hovedgade/Kanalvej" i 2022-25,
6. der afsøges mulighed for ekstern medfinansiering til gennemførelse af vinderforslaget.

Problemstilling

Baggrund

I forbindelse med anlæg af letbanen etableres en letbanestation på Klampenborgvej ved Magasin og Klampenborgvej lukkes for biltrafik. Efter planen tages letbanen i brug ved udgangen af 2025. Lukningen af Klampenborgvej giver mulighed for at skabe et nyt grønt og oplevelsesrigt byrum med mulighed for ophold og aktiviteter i centrum af Kongens Lyngby.

Vision, parallelopdrag og Udviklingsplan

Kommunalbestyrelsen besluttede den 5. marts 2020 at igangsætte arbejdet med at udarbejde en vision og en udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum. For at få fastsat et ambitionsniveau for Klampenborgvej blev det besluttet i juni 2021, at der i forbindelse med det videre arbejde skulle udarbejdes egentligt skitseprojekter for Klampenborgvej. Med udgangspunkt i visionen er der gennemført et parallelopdrag med tre teams, som blev afsluttet i marts 2022, hvor et bedømmelsesudvalg udpegede team SLA som vinder.

SLAs vinderforslag til Klampenborgvej (bilag) er et samlet projekt for begge sider af Klampenborgvej som nedskalere Klampenborgvejs storskala til en grøn boulevard, hvor grøn beplantning skaber opdeling i rum, der skaber adskillelse mellem de forskellige trafikanter og overgange, opholdssteder og mulighed for at åbne facaderne mod Klampenborgvej. På Klampenborgvejs sydlige side skabes mulighed for kunststillinger på facader, enkelte plantebede og kantzoner til detailhandel.

Efter parallelopdragets afslutning er der, for SLAs forslag til Klampenborgvej, udarbejdet et anlægsbudget (bilag), en overordnet tidsplan (bilag), samt et forslag til en etapeplan for gennemførelsen af byrum på Klampenborgvej (bilag), som fremlægges med denne sag, sammen med et forudsætningsnotat (bilag).

Problemstilling ift. tid og økonomi

Letbanen forventes at gå i drift med udgangen af 2025, og der har været en ambition om at i hvert fald dele af byrummet på Klampenborgvej kan stå klar når letbanen går i drift. Der er i september 2015 afsat et rådighedsbeløb, der på nuværende tidspunkt udgør 11,1 mio. kr., til en byrumsanalyse på Klampenborgvej, med forbehold for ukendt ambitionsniveau, da de fysiske forudsætninger for byrummet ikke var kendt på daværende tidspunkt. Der er ikke siden afsat yderligere rådighedsbeløb. Forvaltningen har senest i sag på Kommunalbestyrelsesmøde 3. marts 2022 vurderet, at det afsatte rådighedsbeløb til Klampenborgvej ikke er tilstrækkeligt og det må forventes, at det kræver et forhøjet rådighedsbeløb, såfremt det skal gennemføres fuldt ud. Forvaltningen vurderede i sagen, ud fra erfaringstal og referenceprojekter, at et byrum vil koste ca. 9.000 pr. m², hvilket vil svare til at det samlede byrum på Klampenborgvej vil koste ca. 40 mio.kr.

Etablering af SLAs forslag til byrum på Klampenborgvej er udfordret både i forhold til tidsmæssig koordinering med letbanen og i forhold til den afsatte økonomi. Anlæg af et byrum på Klampenborgvej i det omfang og den kvalitet, som SLA har foreslået i forbindelse med parallelopdraget vil have en estimeret pris på ca. 52 mio.kr. Det er væsentlig mere end der er afsat af rådighedsbeløb til den kommunale investering i byrummet. Derfor har forvaltningen fået udarbejdet forslag til etapeplan, med flere scenarier for gennemførelse af byrummet. Samtidigt er der udarbejdet en overordnet tidsplan der viser at det er vanskeligt at nå at etablerer byrummet på Klampenborg inden letbanen går i drift, også selv om man dele byrummet op i etaper.

Løsninger

Forvaltningen foreslår, at Team SLAs vinderforslag danner grundlag for den videre udvikling af Klampenborgvej byrummet. Det foreslås, at der indenfor rådighedsbeløbet igangsættes udarbejdelse af anlægsprogram (fase 2), dispositionsforslag og projektforslag (fase 3), for hele byrummet på Klampenborgvej. Dette foreslås for at sikre at det kan danne grundlag for at afsøge muligheder for ekstern finansiering, og for at der kigges samlet på hele byrummet, så man kan direkte videre med etablering, når man finder finansiering. På grund af den manglende finansiering foreslås det, at der udarbejdes forslag til en midlertidig indretning af Klampenborgvej, der kan være etableret til letbanen sættes i drift. Et midlertidigt projekt kan desuden bibringe værdifulde erfaringer i forhold til en permanent indretning af byrummet. Forvaltningen foreslår, at der ikke på nuværende tidspunkt arbejdes videre med en etapedeling af projektet, da ingen af de foreslåede etaper kan etableres inden letbanens åbning, og at der ikke på nuværende tidspunkt kan peges på finansiering af etaperne inden for rådighedsbeløbet.

Forslag til et samlet byrum på Klampenborgvej, vinderforslag (samlet projekt)

Bedømmelsesudvalget vurderede, at vinderforslaget har stor kvalitet som en samlet løsning for fremtidens Klampenborgvej, der både skal være trafikrum, attraktiv handelsgade og et sted der inviterer til ophold. På grund af projektets økonomi på estimeret 52 mio. kr. anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med projektering af byrummet med udgangspunkt i vinderforslaget sideløbende med at muligheder for finansiering afklares. Det foreslås, at det samlede byrumsprojekt projekteres til og med anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3), med henblik på at afsøge mulighed for medfinansiering af det fulde anlægsbeløb, fx. ved fondsmidler, aftaler med tilgrænsende grundejere, samt evt. mulighed for salg af kommunale grunde på fx Gasværksvej, jf. ”notat om principper for kommunens ejendomsportefølje m.h.t. køb, salg og udlejning”. Det foreslås at der afsættes 4,15 mio.kr. til fase 2 og 3.

Interessentinddragelse

I den videre proces vil forvaltningen inddrage interessenter. Forvaltningen foreslår en tidlig og løbende inddragelse af de nærliggende ejere og interesseforeninger, samt en offentlig høring i forslagsfasen, der koordineres med en offentlig høring af udviklingsplanen.

Internt i forvaltningen koordineres udviklingen af ”Byrum i Fæstningskanalen – Kanalparken” med ”Byrum langs letbanen – Klampenborgvej” og den endelige udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Midlertidigt byrum – på nordsiden i hele byrummets længde

På baggrund af den uafklarede finansiering og letbanens åbning i 2025 foreslås det, at der sideløbende med projektering af det samlede byrum, udarbejdes forslag til midlertidige tiltag for hele byrummet, der kan etableres inden Letbanens går i drift og finansieres indenfor det resterende afsatte rådighedsbeløb.

Midlertidig indretning af Klampenborgvej vil udover at gøre byrummet klar til letbanen også kunne bibringe værdifulde erfaringer i forhold til en senere permanent indretning af Klampenborgvej. Forvaltningen foreslår, at udformningen af det midlertidige byrum ligeledes baseres på vinderforslaget, således at cykelstien flyttes til dens endelige placering langs letbanetracéet, enten i færdig form eller som opmaling på kørebanen og at anvende restarealet midlertidigt til de funktioner og grønne zoner, der er foreslået i det endelige projekt, men i en midlertidig udførelse, dvs. oven på eksisterende fortov, cykelsti og vejbane. Omfanget af det midlertidige byrum udgør hele den nordlige side med krydsninger af Klampenborgvej, fra Hovedgaden til Kanalvej (bilag). Arealet for den sydlige side, mod Magasin, indgår ikke i det midlertidige byrum, da det vil være genetableret af letbanen og fungere ift. infrastruktur for hhv. cykelsti og fortov. Det vil dog stadig fremstå slidt, med gamle belægninger.

Der er i SLAs etapeplaner vist et forslag til overordnet indretning af et midlertidigt byrum, samt eksempler på midlertidige byrum, som kunne finde anvendelse på Klampenborgvej.

Hvis det godkendes, at arbejde videre med et midlertidigt byrum, vil forvaltningen udarbejde et skitseprojekt samt en tidsplan og et budget for det midlertidige byrum, som fremlægges til politisk godkendelse. Forvaltningens foreslår, at der afsættes 350.000, af det afsatte rådighedsbeløb, til dette.

Etapeopdeling af byrum på Klampenborgvej

På baggrund af de begrænsede midler, har forvaltningen efter parallelopdraget fået udarbejdet forslag til etapeopdeling af anlægget af det samlede byrumsprojekt.

Rådgiver anbefaler, som udgangspunkt, at hele projektet anlægges som et samlet projekt, da det er billigste model uden dobbeltarbejder som eksempelvis flere runder med byggearbejder, byggeplads, afspærringer, udlægning af midlertidige elementer, der skal genoptages i efterfølgende etaper, samt behov for udgifter til midlertidige byrum. Der vil yderligere ved en etapeopdeling være en øget omkostning til rådgivning og intern projektledelse. Derfor vil den samlede udgift for byrummet, blive større ved etapeopdeling end ved etablering i én omgang.

Der er udover det fulde projekt (scenarie 1 til 52 mio. kr.) udarbejdet tre forslag til etapeopdeling, (scenarie 2-4). Alle forslag indeholder gennemførelse af fuld projektering. Forvaltningen har ud fra de tre forslag vurderet etapernes samlede omkostninger:

- Scenarie 2 – Nord/Syd

- Etableringen af det samlede byrum ved scenarie 2 forventes at have en omkostning på 54 mio. kr., heraf forventes første etape at koste 34,25 mio. kr.

- Scenarie 3 - Grøn kantzone og midlertidig indretning

- Etableringen af det samlede byrum forventes at have en omkostning på 56,5 mio. kr., heraf forventes første etape at koste 26,5 mio. kr.

- Scenarie 4 - Forkortet grøn kantzone og midlertidig indretning

- Etableringen af det samlede byrum forventes at have en omkostning på 58 mio. kr., heraf forventes første etape at koste 19,75 mio. kr.

Alle forslag (scenarie 2-4) vil kræve yderligere afsætning af rådighedsbeløb. I det mindste scenarie (scenarie 4) er der tale om 7,8 mio.kr., ud over det allerede afsatte rådighedsbeløb på 11,1 mio.kr. Det bemærkes, jf. sag om ”Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum, igangsættelse og sag om ”Byrum i Fæstningskanalen – Kanalparken”, at der er midler til andre projekter inden for Kongens Lyngbys afgrænsning, der kan omdisponeres.

Mulighederne for en eventuel etapeopdeling af byrummet på Klampenborgvej vil blive taget med i den videre planlægning og fremlægges til politisk beslutning, når mulighederne for finansiering er yderligere afklaret.

Minimumsscenario

Forvaltningen har som basis for arbejdet med byrummene på Klampenborgvej, Lyngby Torv og området omkring rådhuset, udarbejdet et minimumsscenario, hvor der ikke anvendes kommunale anlægsmidler i byrummene, for at skabe et overblik over hvordan Klampenborgvej efterlades efter Letbanens etablering (bilag). Der anvendes kun nødvendige midler til lovliggørelse og sikkerhedsmæssige tiltag, således at området omkring letbanen fungerer. Byrummene vil i så fald fremstå med eksisterende vej- og fortovsbelægninger og et generelt slidt udtryk.

Strategisk ramme

Projektet understøtter Kommunens strategier: Vision for Kongens Lyngby Centrum, den kommende udviklingsplan for Kongens Lyngby, samt "Sammen om et bæredygtigt Lyngby-Taarbæk. Bæredygtighedsstrategi 2020-2050.

Strategierne understøttes ved at skabe et grønt og oplevelsesrigt byrum med mulighed for ophold og aktiviteter i centrum af Kongens Lyngby.

Videre proces

Anlægsprogram (fase 2) udarbejdes og forelægges til anbefaling i fagudvalg samt godkendelse i økonomiudvalg.

Dispositionsforslag (fase 3) udarbejdes og forelægges til godkendelse i forvaltningen.

Projektforslag (fase 3) udarbejdes og forelægges til anbefaling i fagudvalg og økonomiudvalg samt godkendelse i kommunalbestyrelsen.

Ved godkendelse af projektforslag træffer bygherren beslutninger om opgavens æstetiske, funktionelle, tekniske og økonomiske løsning, drifts- og vedligeholdelsesprincipper samt om finansiering. Herefter udestår projektering, myndighedsbehandling og udbud af entreprise (fase 4) inden udførelse (fase 5).

I løbet af de næste faser vil forvaltningen afsøge muligheder for medfinansiering. Dette vil efterfølgende blive fremlagt til politisk beslutning.

Herudover udarbejdelse af idéoplæg, tidsplan og budget for et midlertidigt byrumsprojekt med henblik på etablering inden letbanens idriftsættelse ultimo 2025. Dette vil efterfølgende blive fremlagt til politisk beslutning.

Skitseforslag til et midlertidigt byrum med henblik på etablering inden letbanens idriftsættelse ved udgangen af 2025. Forvaltningen vender tilbage med idéoplæg, tidsplan og budget for et midlertidigt byrum.

Økonomi

Der blev i september 2015 afsat rådighedsbeløb til en byrumsanalyse på Klampenborgvej, med forbehold for et, på daværende tidspunkt, ukendt ambitionsniveau, da de fysiske forudsætninger ikke var kendte. Der er afsat 11,1 mio. kr. til

byrumanalyse ved Klampenborgvej (Letbane-Byrumsforskønnelse ml. Lyngby hovedgade/Kanalvej), hvoraf der endnu ikke er afgivet anlægsbevilling.

Det foreslås, at der gives en anlægsbevilling på 4,5 mio. kr., til fase 2 og 3 af det fulde byrumsprojekt, samt udarbejdelse af forslag til midlertidigt byrum på Klampenborgvej, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb på 11,1 mio. kr. til "Letbane-Byrumsforskønn.ml.Lyngby hovedgade/Kanalvej" i 2022-25. Der vil herefter restere 6,6 mio. kr. til anlæg af det eventuelle forslag til en midlertidig etape.

Forvaltningen har nu et forslag til ambitionsniveau via parallelopdraget, som er væsentligt dyrere end de afsatte midler. Det bemærkes, at der for nuværende ikke kan peges på finansiering til ambitionsniveauet. Såfremt der ikke findes medfinansiering eller rådighedsbeløbet øges, resterer muligheden for et midlertidigt byrum og forvaltningen vil vende tilbage med et nyt skitseforslag, tidsplan og budget med henblik på at projektere og anlægge det, inden for det resterende rådighedsbeløb på 6,6 mio. kr.

Afledte drifts- og vedligeholdelsesomkostninger undersøges i de kommende faser. Dette vil efterfølgende blive fremlagt til politisk beslutning.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2022 p/1	Udvalg / Aktivitetssområde	2022	2023	2024	2025	2026	Varig? Ja/nej
Letbane- Byrumsforskønn.ml.Lyngby hovedgade/Kanalvej (0060610025)	Økonomiudvalget/Anlæg	300	1.823	1.914	-4.037	0	Nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Økonomiudvalget fsva. pkt. 3-6.

Teknikudvalget fsva. pkt. 1-3.

Byplanudvalget fsva. pkt. 1-3.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Ad 1-3) Anbefalet.

B tager forbehold.

Byplanudvalget, den 17. august 2022

Ad 1-3) Anbefalet.

Udvalget lægger vægt på, at det valgte projekt på Klampenborgvej gennemføres helt eller delvist indenfor en kort årrække. Aktiviteter for på børn og unge skal prioriteres i den tidlige udvikling af Kongens Lyngby Centrum.

Hvis der ikke findes andre finansieringskilder bør det overvejes at se samlet på bevillinger til projekter i Kongens Lyngby Centrum for at omprioritere midler til Klampenborgvej.

Bilag

Klampenborgvej - vinderforslag Team SLA

BILAG C - Anlægsbudget Klampenborgvej, Lyngby torv og Rådhushaven

BILAG B - Overordnet tidsplan -Klampenborgvej, Lyngby Torv og Rådhushaven

BILAG A - Etapeplan - Klampenborgvej Lyngby Torv og Rådhushaven - Projektgrænser og etapeopdeling

Forudsætningsnotat - Klampenborgvej, Lyngby Torv og Rådhushaven

Areal for midlertidigt byrum

Minimumssceneriet for Klampenborgvej

Oversigtskort

Rettelsesblad af 12. august

Seniorrådets høringssvar om Klampenborgvej byrum

Punkt 6: Byrum i Fæstningskanalen - Kanalparken (Beslutning)

04.01.10-P20-38-22

Resume

Med udgangspunkt i "Vision for Kongens Lyngby Centrum" og vinderforslaget til Kanalparken fra Parallelopdrag for Kongens Lyngby Centrum, fremlægges et samlet idéoplæg, budget og tidsplan for anlægsprojektet "Byrum i Fæstningskanalen – Kanalparken". Med sagen skal der tages stilling til projektets indhold og omfang, kvalitet, tid, proces og økonomi samt igangsættelse af anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3). Derudover skal det tages stilling til interessentinddragelse samt afsøgning af muligheder for medfinansiering.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. vinderforslaget til Kanalparken godkendes som grundlag for det videre arbejde med anlægsprojektet "Byrum i Fæstningskanalen – Kanalparken",
2. forslag til interessentinddragelse godkendes,
3. der udarbejdes et anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3) til estimeret 2,945 mio. kr., finansieret af den afgivne anlægsbevilling til projektet "Kanalvejsgrunden - Byrumforskønnelse"
4. afsøgning af muligheder for medfinansiering til gennemførelse af vinderforslaget, godkendes.

Problemstilling

Baggrund

I 2013 blev der afsat et rådighedsbeløb på 16,1 mio. kr. til anlægsprojektet "Kanalvejsgrunden - Byrumforskønnelse".

Kommunalbestyrelsen godkendte d. 24. juni 2021 "Vision for Kongens Lyngby Centrum" samt igangsættelse af "Parallelopdrag for Kongens Lyngby Centrum". I begyndelsen af 2022 sluttede parallelopdraget, og Team SLA blev udpeget som vinder. Efterfølgende er vinderforslaget til Kanalparken (bilag) blevet suppleret med anlægsbudget (bilag) og tidsplan (bilag), således, at der nu forelægger et samlet idéoplæg.

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) har igennem flere år arbejdet med et projekt for klimatilpasning af det centrale Lyngby. Forsyningen er bygherre og finansierer projektet. Projektet omfatter flere nye konstruktioner i Kanalparken: et underjordisk bassin og et overfladebassin i parkens fulde længde. Klimatilpasningsprojektet er pt. i projekteringsfasen. Forsyningen forventer, at hele parken er arbejdsplads fra november 2023 til og med april 2026. Klimatilpasningsprojektet har således indflydelse på parkens udformning og anvendelse samt tidsplanen for byrumsprojektet.

Problemstilling

Klimatilpasningsprojektet vil skabe væsentlige permanente fysiske og visuelle ændringer i Kanalparken. For at disse ændringer så vidt muligt kan målrettes den ønskede fremtidige udformning og anvendelse af Kanalparken er der behov for at vinderforslaget for Kanalparken konkretiseres og detaljeres yderligere.

I forbindelse med salget af Kanalvejsgrunden godkendte Kommunalbestyrelsen d. 19. december 2013 en anlægsbevilling til skønnet afledte udgifter til byrumforskønnelse, Kanalvejspark mv. Den resterende anlægsbevilling udgør 16,1 mio. kr. Forvaltningen har senest i sag på Kommunalbestyrelsesmøde 3. marts 2022 vurderet, at de afsatte rådighedsbeløb til byrumsprojekter ikke er tilstrækkelige og det må forventes, at det kræver et forhøjet rådighedsbeløb, såfremt de skal gennemføres fuldt ud.

Omlægning af Kanalparken med det indhold, i det omfang og den kvalitet, som vinderforslaget for Kanalparken angiver, er estimeret til ca. 32 mio. kr. Det er ca. dobbelt så meget, som der er afsat.

Gennemførelse af anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3) for Kanalparken er estimeret til 2,945 mio. kr., hvilket kan afholdes inden for den afgivne anlægsbevilling.

Tidsplan

Ifølge tidsplanen forventes anlægsprogrammet godkendt primo 2023 og projektforslaget godkendt medio 2024.

Af tidsplanen fremgår det, at byrumsprojektet sættes på pause efter godkendelse af projektforslag (fase 3) og genstartes ultimo 2025 med henblik på anlægsarbejder relateret til byrummet ligger i umiddelbar forlængelse af klimatilpasningsprojektets anlægsarbejder. Tidspunktet for genstart af projektet er dog afhængigt af afsætning af yderligere økonomiske midler.

Lovgivning

Projektet er omfattet af Lokalplan 267. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at projektet overordnet set er i overensstemmelse med lokalplan 267.

Selve Fæstningskanalen er et fredet fortidsminde, der er omfattet af Museumslovens § 29e. Alle tilstandsændringer er omfattet af § 29e.

Kanalparken ligger delvist indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjerne, jf. Naturbeskyttelseslovens § 18, som afkastes fra det fredede fortidsminde, Fæstningskanalen. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at det overordnet set vil være muligt at opnå/meddele dispensation fra § 18 til de skitserede elementer i projektet.

Kanalparken er underlagt Ermelundskilefredningen under Naturbeskyttelsesloven. I fredningen bestemmes det jf. § 1. ”Fredningens formål”, at Fæstningskanalen skal bevares som fortidsminde med mulighed for, at den kan genskabes som en tør eller vandfyldt kanal. Den grønne landskabskile fra Ermelunden til Lyngby Sø skal bevares ubrudt, og dens funktion som levested og spredningskorridor for det vilde plante- og dyreliv skal bevares og forbedres. Landskabskilens rekreative funktioner skal bevares og forbedres.

Løsninger

Forvaltningen anbefaler, at vinderforslaget for Kanalparken som grundlag for det videre arbejde med anlægsprojektet ”Byrum i Fæstningskanalen – Kanalparken”, godkendes, og anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3) igangsættes med henblik på at reetableringen af Kanalparken, efter etableringen af klimatilpasningsprojektet, kan målrettes en planlagt fremtidig udformning og anvendelse af Kanalparken og der ligger et gennearbejdet projekt klar til et tidspunkt, hvor kommunen via interne og/eller eksterne midler kan finansiere en omlægning af Kanalparken.

I løbet af de næste faser vil forvaltningen afsøge muligheder for medfinansiering af dele af projektet, det være sig fonde eller lignende. I tilfælde af positive tilkendegivelser, vil dette blive fremlagt til politisk beslutning.

Ligeledes vil forvaltningen i de næste faser afsøge en detaljeret afklaring af grænseflader mellem klimatilpasningsprojektet og byrumsprojektet med henblik på at detaljere og justere anlægsbudgettet mv.

Konsekvenser

Såfremt der ikke findes medfinansiering og rådighedsbeløbet ikke øges, kan vinderforslaget for Kanalparken ikke gennemføres i fuldt omfang, og forvaltningen vil udarbejde et forslag til gennemførelse af et reduceret byrumsprojekt indenfor anlægsbevillingen, der er givet. Ved en eventuel etapeinddeling kunne f.eks. legeplads og basketbane udføres i en senere etape. Klimatilpasningsprojektet forventes gennemført og målrettet projektforslaget for Kanalparken.

Forvaltningen har udarbejdet et 0-scenarie (bilag), der illustrerer hvordan Kanalparken forventes at se ud efter etableringen af klimatilpasningsprojektet og der ikke anvendes kommunale anlægsmidler til hverken projektudvikling (anlægsprogram, dispositionsforslag og projektforslag) eller etablering.

Interessentinddragelse

I den videre proces vil Forvaltningen inddrage interessenter. Forvaltningen foreslår en tidlig og løbende inddragelse af nærliggende ejere og Lyngby-Taarbæk Forsyning samt en offentlig høring i dispositionsforslagsfasen, der koordineres med en offentlig høring af udviklingsplanen for Kongens Lyngby centrum.

Projektet koordineres løbende med udviklingen af den endelige udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum og ”Byrum langs letbanen – Klampenborgvej”.

Strategisk ramme

Projektet understøtter ”Vision for Kongens Lyngby Centrum” og den kommende udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum. Ligeledes understøttes ”Sammen om et bæredygtig Lyngby-Taarbæk. Bæredygtighedsstrategi 2020-2050” og ”Aktiviteter for alle – alle i aktivitet. Idræts- og bevægelsesstrategi” ved bl.a. at skabe et grønt og attraktivt byrum med kulturhistorisk formidling og mulighed for ophold og aktiviteter i centrum af Kongens Lyngby.

Videre proces

Anlægsprogram (fase 2) udarbejdes og forelægges til anbefaling i fagudvalg samt godkendelse i økonomiudvalg.

Dispositionsforslag (fase 3) udarbejdes og forelægges til godkendelse i forvaltningen.

Projektforslag (fase 3) udarbejdes og forelægges til anbefaling i fagudvalg og økonomiudvalg samt godkendelse i kommunalbestyrelsen.

I løbet af de næste faser vil forvaltningen afsøge muligheder for medfinansiering. Dette vil efterfølgende blive fremlagt til politisk beslutning.

Ligeledes vil forvaltningen i de næste faser afsøge en detaljeret afklaring af grænseflader mellem klimatilpasningsprojektet og byrumsprojektet med henblik på at detaljere og justere anlægsbudgettet mv.

Forvaltningen vil i de næste faser afklare behovet for dispensationer fra lokalplan 267 og fortidsmindebeskyttelseslinjer samt indlede dialog med Slots- og Kulturstyrelsen i forhold til eventuelle projektdele placeret inden for selve det fredede fortidsminde, Fæstningskanalen.

Økonomi

I 2013 blev der afsat et rådighedsbeløb på 16,114 mio. kr. til anlægsprojektet "Kanalvejsgrunden - Byrumsforskønnelse". Der er givet anlægsbevilling svarende til det fulde rådighedsbeløb, og idet der ikke er anvendt nogle midler til projektet endnu, udgør restbevillingen 16,114 mio. kr.

Det foreslås, at anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3) for "Byrum i Fæstningskanalen – Kanalparken" til estimeret 2,945 mio. kr. udarbejdes, finansieret af den afgivne anlægsbevilling til projektet. Herefter vil restbevilling til gennemførelse af projektet udgøre 13,169 mio. kr.

Der er udarbejdet et anlægsbudget for vinderforslaget for Kanalparken og på det grundlag har Forvaltningen udarbejdet et samlet budget for projektet. Det samlede estimat beløber sig til ca. 32 mio. kr. Dette resulterer i et fremtidigt budgetbehov på anslået 15,9 mio. kr. såfremt projektet skal gennemføres fuldt ud. Hvis Kanalparken skal anlægges i forlængelse af klimatilpasningsprojektet, jf. nuværende tidsplan for klimatilpasningsprojektet, vil det derfor kræves, at der senest i 2. kvartal 2025 skal være fundet en løsning ift. finansiering af det resterende beløb. Såfremt der ikke findes medfinansiering og rådighedsbeløbet ikke øges, kan vinderforslaget for Kanalparken ikke gennemføres i fuldt omfang, og forvaltningen vil udarbejde et forslag til gennemførelse af et reduceret byrumsprojekt indenfor anlægsbevillingen, der er givet.

Forudsætninger for anlægsbudgettet er beskrevet i forudsætningsnotat (bilag) og afgrænsning af projektområde (bilag). Det er bl.a. forudsat, at Forsyningen afholder omkostninger til flere rydningsarbejder samt terrænregulering i forbindelse med klimatilpasningsprojektet.

Afledte drifts- og vedligeholdelsesomkostninger undersøges i de kommende faser. Dette vil efterfølgende blive fremlagt til politisk beslutning.

Godkendelse af, at der udarbejdes et anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3) for "Byrum i Fæstningskanalen – Kanalparken" vil betyde, at der skal foretages en ændret periodisering med den konsekvens, at der flyttes 1,93 mio. kr. fra 2027 og ind i den kommende budgetperiode for 2023-26. I Budgetforslag 2023-26 (der forventes behandlet første gang på Kommunalbestyrelsesmødet 8. september 2022) er der skabt rum til, at dette kan foretages.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 20xx p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Varig? Ja/nej
Kanalvejsgrunden - Byrumsforskønnelse (0060610019)	Økonomiudvalget /Anlæg	35	1.677	218	0	0	-1.930	Nej
I alt		0	0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Økonomiudvalget fsva. pkt. 3-4.

Teknikudvalget fsva. pkt. 1-2.

Byplanudvalget fsva. pkt. 1-2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

Byplanudvalget, den 17. august 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

Udvalget lægger vægt på, at det valgte projekt på Klampenborgvej gennemføres helt eller delvist indenfor en kort årrække. Aktiviteter for på børn og unge skal prioriteres i den tidlige udvikling af Kongens Lyngby Centrum.

Hvis der ikke findes andre finansieringskilder bør det overvejes at se samlet på bevillinger til projekter i Kongens Lyngby Centrum for at omprioritere midler til Klampenborgvej.

Bilag

Vinderforslag - uddrag vedr. Kanalparken

BILAG B - Overordnet tidsplan - Kanalparken

BILAG C - Anlægsbudget Kanalparken

Kanalparken 0-scenarie

NOTAT - Forudsætningsnotat - Kanalparken

BILAG A - Kanalparken - Projektgrænse

Oversigtskort

Seniorrådets høringssvar om Klampenborgvej byrum

Punkt 7: Visioner og temaer for kommunal cykelstrategi (Beslutning)

05.00.00-G01-116-21

Resume

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 24. april 2018 en mobilitetsstrategi for kommunen. I strategien står der, at der skal udarbejdes en særskilt cykelstrategi. Forvaltningen har foretaget indledende erfaringsindsamling, databehandling og analyser i forbindelse med udviklingen af strategien. Teknikudvalget skal med denne sag tage stilling til visioner, mål, rammer og borgerinddragelse i forbindelse med den kommende cykelstrategi.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at nedenstående vision, temaer/indsatsområder, delmål og inddragelsesproces for cykelstrategien godkendes.

Problemstilling

Cykelstrategien bliver udarbejdet på baggrund af målsætningerne i kommunens Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018), Idræt- og Bevægelsesstrategi (2019) og Bæredygtighedsstrategi (2020). Derudover indeholder den elementer fra Skolevejsprojektet (2017).

I det indledende arbejde med strategien er der blevet indhentet erfaringer på cykelstrategiområdet fra andre kommuner. Der er blevet afholdt møder med cyklistforbundets lokalafdeling for at få klarlagt deres forventninger. Der er ligeledes indhentet input til strategien fra det lokale trafiksikkerhedsråd samt kommunens borgere til arrangementet Liv i Lyngby 2021.

Forvaltningen har gransket den cykeldata kommunen har til rådighed og foretaget en behandling heraf. Data stammer fra Transportvane undersøgelsen, en årlig national undersøgelse som søger at kortlægge danskernes transportvaner, Den Nationale Cyklistundersøgelse, en undersøgelse som bliver foretaget hvert andet år og som har fokus på cyklisterne vurdering af de kommunale cykelforhold, samt kommunens egne trafiktællinger.

Der er endvidere foretaget en analyse af "Udpegning af cykelpotentiale på baggrund af GPS-data" samt foretaget en kortlægning af kommunens cykelstier og missing link i det kommunale cykelstinet.

Den indledende databehandling viser at cykelandelen (cykelturenes andel af det samlede antal ture med kollektiv trafik, bil, MC, cykel og gang) af det samlede antal ture foretaget i kommunen, siden perioden 2012-2014, hvor cykelandelen var på sit højeste (21%), er faldet til 11% af den samlede turandel, jævnfør transportvaneundersøgelsen 2021 (bilag). Faldet i Lyngby-Taarbæk Kommune er i øvrigt i tråd med tal fra andre kommuner.

Erfaringsmæssigt er det kampagner og fokus på cykelbrug, der virker bedst. Et eksempel herpå er Virum Skole, som i en årrække har haft en trafiklærer, der har gjort et stort stykke arbejde med at fremme de grønne transportformer blandt elever på skolen. Det har konkret medført, at op imod 80% af eleverne transporterer sig til skole på cykel, gåben eller andre "grønne" transportformer. Syddansk universitet har i efteråret 2020 gennemført undersøgelsen "Danmark i Bevægelse", der blandt andet har haft fokus på hvorfor folk vælger cyklen som transportmiddel, resultaterne tyder på at en god sammenhængende cykelinfrastruktur særligt i byområder har stor betydning for om folk vælger cyklen til og fra arbejde.

Den Nationale Cyklistundersøgelse som indekserer landets kommuner ift. hvor tilfredse cyklisterne er med cykelstinet, fremkommelighed som cyklist, vedligeholdelse af belægning, fejning og vinterbekæmpelse, antallet af cykelparkeringspladser, muligheden for at kombinere cyklen med kollektiv transport mm., placerer Lyngby-Taarbæk Kommune på en 24. plads ud af 39. deltagende kommuner i 2020. Lyngby-Taarbæk Kommune placerer sig både under landsgennemsnittet og Regionsgennemsnittet, jævnfør Den Nationale Cyklistundersøgelse (bilag).

Løsninger

Vision for cykelområdet

På baggrund af det beskrevne forarbejde lægges der op til følgende overordnede vision for kommunens cykelstrategi:

"Det skal være attraktivt og trygt for alle at cykle i Lyngby-Taarbæk Kommune, for at styrke en grøn, sund og trængselsreducerende transportform."

Temaer/indsatsområder

For at arbejde med kommunes visioner og mål på cykelområdet, vil Lyngby-Taarbæk fokusere på en række temaer/indsatsområder.

Indenfor hvert enkelt tema eller indsatsområde vil en række tiltag blive udpeget. I forbindelse med arbejdet lægges der vægt på, at forbedring af fremkommeligheden for cyklister altovervejende ikke må have negative konsekvenser for fremkommeligheden for andre trafikantgrupper. I de tilfælde hvor en negativ påvirkning af en anden trafikantgruppe ikke helt kan undgås vil de positive såvel som de negative konsekvenser blive belyst ligesom de negative effekter vil blive forsøgt minimeret mest muligt inden en politisk stillingtagen til projekternes prioritering.

1. Sammenhængende cykelstinet

Lyngby-Taarbæk Kommune har et fintmasket net af cykelstier, der både giver mulighed for interne ture i kommunen og ture på tværs af kommunegrænsen. Kommunen har allerede to supercykelstier og to mere er på vej. En kortlægning af kommunens eksisterende lokale cykelinfrastruktur viser dog at der findes missing links hvor cykelstien ophører, og cyklisten derfor blandes med den øvrige trafik. Det er med til at øge risikoen for uheld samt at reducere komforten for cyklisten.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil på baggrund af trafikale analyser, kortlægningen af missing links og udpegning af cykelpotentiale, lave et strategisk cykelstinet, som skal sikre, at der er cykelstier på alle hovedfærdselsårer i kommunen så man som cyklist hurtigt, nemt og trygt kan foretage sin rejse. Det sammenhængende cykelstinet skal samtænkes med kommende og planlagte supercykelstier, kommunens skoleveje, adgangsveje til kollektive transportknudepunkter samt eksisterende og nye rekreative cykelruter, så Lyngby-Taarbæk Kommune er med til at styrke og samtænke den regionale cykeltrafik såvel som den lokale. Planlægningen af det strategiske cykelstinet skal ske med respekt for de bymæssige såvel som grønne omgivelser stierne passerer gennem.

2. Cykelparkering

Cyklister stiller forskellige krav til, hvor de parkerer og hvilke stativer de foretrækker. I Lyngby-Taarbæk Kommune skal det være let at finde parkering til sin cykel og man skal kunne være sikker på den står der når man vender tilbage til den. Cykelparkeringsnorm i kommuneplanen skal være med til at sikre at cykelparkeringen er tidssvarende når der bygges nyt. Kommunen har tidligere været med til at anlægge en moderne, rummelig og lys cykelparkeringskælder under Lyngby Station, og arbejder i øjeblikket på at lave god og tidssvarende cykelparkering langs kommunens syv letbanestationer. Her skal cyklisterne både tilbydes overdækket parkering og parkering, der henvender sig til ladcykler.

Kommunen vil kortlægge, hvor der i dag mangler cykelparkering. På den baggrund kan den fremtidige planlægning understøtte behovet for cykelparkering. Indsatsen for tilstrækkelig, tiltalende, tør og tryk cykelparkering i kommunen skal ske i samarbejde med de kollektive transportudbydere, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser, herunder kommunens egne institutioner, og handelslivet.

3. Cyklen som First/Last Mile løsning

Cyklen skal samtænkes med kollektiv transport i kommunen. Lyngby Station er den 7. travleste station i Danmark og den næsttravleste udenfor København. Derudover har kommunens borgere mulighed for at benytte både lokal- og fjernbusser samt Nærumbanen.

Interessen for at pendle og tage fritidsture til og fra Lyngby-Taarbæk Kommune forventes kun at stige når letbanen bliver taget i brug.

På grund af det omfattende kollektive udbud i kommunen er det oplagt at samtænke cyklen med den kollektive transport. I Lyngby-Taarbæk Kommune skal cyklen fungere som first- og lastmile løsning for de pendlere, der måtte have for lagt til at gå til og fra deres endelige destination. Kommunen ønsker samtidig at undersøge hvilken rolle udlejningscykler/bycykler og løbehjul, skal spille i forhold til at understøtte kollektiv trafik.

Lyngby Station skal være kommunens mobilitets knudepunkt, hvor det gode skifte mellem transportformer skal være i fokus. Her skal overgangen mellem cykel og tog være intuitiv og nem. Kommunen skal være proaktiv og afsætte plads som kan udbydes til interesserede bycykel- og løbehjulsudbydere. Gennem en eksperimenterende tilgang skal det afdækkes hvilken rolle mikromobilitet skal spille i den kommunale mobilitetsplanlægning fremadrettet.

Tanken om mobilitetsknudepunkter skal overføres til kommunens øvrige stationer, letbanestop og busstop i det omfang det vurderes gunstigt.

4. Drift og vedligehold

For at få flere til at cykle og fastholde dem som allerede cykler, vil Lyngby-Taarbæk Kommune arbejde med at skabe følelsen af at være prioriteret på cykelstierne i kommunen.

Der skal være fokus på at eksisterende og kommende cykelstier er uden huller så de er komfortable at færdes på. Kommunens vinterregulativ sætter fokus på renhold og vinterbekæmpelse i efterårets- og vintersæsonen så blade, sne og slud bliver ryddet og stierne også er fremkommelige i denne periode.

Kommunen skal gøre en kommunikativ indsats for at alle cyklister der færdes i Lyngby-Taarbæk er opmærksomme på, at de har mulighed for at tippe kommunen angående huller i stierne, glatte blade, sne og beplantning. På den måde bliver kommunen hurtigere opmærksom på forhold der måtte hindre eller forringe færdselsforholdene på stierne.

Vejarbejder kan være til gene for alle trafikanter, men i Lyngby-Taarbæk Kommune bestræber vi os på, at det skal være så sikkert og friktionsløst som muligt for cyklister, også under vejarbejder. Trafikafviklingen for cyklister skal derfor prioriteres lige så højt som trafikafviklingen for øvrige trafikanter i forbindelse med vejarbejde og omlægninger af trafikken.

5. Pendlercykling

Som nævnt i indsatsområdet 1. Sammenhængende cykelstinet eksisterer der allerede et godt grundlag for pendlerrejser internt i kommunen og på tværs af kommunegrænsen. I dag er det 15%, der benytter cyklen ifm. pendling til uddannelse eller arbejde i Lyngby-Taarbæk. Det vurderes, at tallet godt kan blive højere, hvis arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner er med til at sætte fokus på medarbejdernes transportvaner. Kommunens egne arbejdspladser har en særlig rolle i at gå foran.

Kommunen vil samarbejde med arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, herunder DTU, om at motivere flere til at tilvælge cyklen når de pendler.

Dette sker i en indsats for at nedsætte trængslen både kommunalt og regionalt.

Denne indsats understøttes bedst muligt gennem mobility management og ved at skabe de nødvendige rammer for cykelpendling på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner såsom badefaciliteter, tørreskabe, sikker cykelparkering mv.

Kampagner som Vi Cykler til Arbejde og lignende kan ligeledes indgå som et af de redskaber skal øge pendlercyklismen i kommunen.

6. Børn og Unge

I Danmark ser man en tendens til at færre børn transporterer sig selv til skole, uddannelse og fritidsaktiviteter, og i stedet bliver kørt af deres forældre. Dette medfører både en mere inaktiv hverdag for børnene og de mange biler omkring skoler og uddannelser ved ringetid skaber farlige trafikikkerhedsmæssige situationer.

Kommunen arbejder aktivt på at gennemføre vejprojekter der skal gøre skolevejene mere sikre for de bløde trafikanter.

Samtidig skal der forsat være et tæt samarbejde kommunen, politiet og skolerne imellem for at sikre at eleverne får den obligatoriske færdselsundervisning på alle klassetrin, deltager i færdselskampagner samt lokale kampagner for at sætte fokus på fordelene ved at tilvælge aktiv transport og fravælge passiv transport.

7. Rekreative grønne cykelruter

Kommunens mange afvekslende grønne områder og geografisk overkommelige afstande ligger op til megen fritids cyklisme. Kommunen vil styrke den rekreative cykling ved at lave nye ruter der både skal henvende sig til den erfarne motionscyklist hvis formål er at få pulsen op samt til cyklister der foretrækker et lavere tempo hvor man kan fordybe sig og nyde de grønne omgivelser. Ruterne skal udarbejdes i samarbejde med brugerne, lokale foreninger og naturstyrelsen. Den rekreative cykling skal være et redskab borgerne kan bruge til at få motion ind i hverdagen til gavn for deres sundhed og velvære.

Strategiens målbare succeskriterier for den overordnede vision og temaernes delmål er uddybet i bilag 2 - målbare succeskriterier og cykelregnskab.

Strategisk ramme

Ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes bæredygtighedsstrategi skal kommunen styrke grøn mobilitet. I strategien står, at: "Lyngby-Taarbæk skal være et bæredygtigt transportknudepunkt, der både udnytter potentialet i de gode kollektive transportmuligheder og imødekommer de udfordringer, transportløsningerne medfører ift. CO₂-udledning, trængsel, luftkvalitet, støj og trafikikkerhed".

Ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes Idræts- og bevægelsesstrategi skal aktive transportformer såsom cykling fremmes. I strategien står der, at: "Vi har i disse år en unik mulighed for at tænke bevægelse ind i byudviklingen. Det kan være ved at understøtte aktive transportformer som cykling, gang og løb".

Cykelstrategien relaterer sig også til projektet om fremtidens Kongens Lyngby. Arbejdet med strategien og Kongens Lyngby- projektet afstemmes løbende for at imødekomme konflikter mellem cykelfremkommelighed og byrum/byliv.

Videre proces

Udkast til cykelstrategi drøftes med centrale interessenter, herunder relevante interesseorganisationer fx cyklistforbundet, Trafikkerhedsrådet, handicaprådet samt Handelsforeningen, vidensby netværket, § 17 stk. 4-udvalget og DTU. Inden endelig vedtagelse gennemføres en digital høring (Padlet).

Implementerings- og tidsplan

Implementeringsplanen skal bestå af en prioriteret række infrastrukturprojekter (nyanlæg af cykelsti, vedligehold af eksisterende cykelstier, cykelbane omdannet til cykelsti, etablering af cykelparkering mm.) med tilhørende anlægsoverslag.

Udvalget vil blive forelagt en sag hvor den endelige strategi med dertilhørende implementeringsplan behandles ultimo 2022.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Der er ikke afsat midler til at gennemføre eventuelle infrastrukturtiltag i forbindelse med cykelstrategien. Delfinansiering kan ske via statslige cykelpuljer, såfremt der opnås tilsagn.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Udvalget oversender sagen til drøftelse i § 17-4-udvalget om Bæredygtighed.

Udvalget ønsker cykelstrategien forelagt i Teknikudvalget i 1. halvår 2023.

Bilag

Udvikling af turandel fordelt på transportmiddel over tid

Målbare succeskriterier og cykelregnskab

Seniorrådets høringsvar om Visioner og temaer for kommunal cykelstrategi

Punkt 8: Supercykelsti Lyngbyruten - Linjeføring i Mølleådalens (Beslutning)

05.01.02-Ø39-1-15

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. oktober 2018 supercykelsti Lyngbyrutens linjeføring. Det blev besluttet at den nordlige del af supercykelstiens linjeføring mod kommunegrænsen til Rudersdal skulle ligge i Mølleådalens. Der blev i forbindelse med Byplanudvalgets behandling af høringssvar til Rudersdal Kommunes Kommuneplan 2021 udtrykt skepsis ved linjeføringen gennem skoven uden, at der dog formelt blev truffet beslutning. Der er derfor opstået uklarhed om supercykelstiens linjeføring i Mølleådalens og denne sag har derfor til formål at beslutte Supercykelsti Lyngbyrutens endelige linjeføring inden projektet anlægges.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at det besluttes om

- a. den nuværende linjeføring bibeholdes og, at Supercykelsti Lyngbyrute projektet gennemføres i hele dens planlagte længde eller,
- b. linjeføringen for Lyngbyruten afkortes således, at supercykelstien afsluttes ved Lundtofte Station.

Problemstilling

Forvaltningen har siden Kommunalbestyrelsens beslutning den 4. oktober 2018 arbejdet med planlægning og skitseprojektering af et projekt med henblik på, at få anlagt supercykelsti Lyngbyruten. Grundet detaljeniveauet i skitseprojektet og den relativt lille kompleksitet i at anlægge en cykelsti vurderes det ikke nødvendigt at udarbejde et egentligt detailprojekt. Der er på baggrund af skitseprojektet ansøgt om diverse dispensationer, herunder dispensation for Mølleåfredningen, Ermelundsfredningen og fortidsmindet fæstningskanalen. Disse dispensationer afventer Fredningsnævnet og Slots- og Kulturstyrelsens stillingtagen førend det fysiske anlæg af stien kan sættes i værk. Forvaltningen forventer, at der træffes afgørelse i efteråret 2022.

Såfremt Kommunalbestyrelsen vælger at afslutte projektet ved Lundtofte Station, vil der ikke være behov for dispensationer fra fredninger og fortidsminder, og projektet kan igangsættes med små justeringer ved overgangen til den nuværende sti.

På Kommunalbestyrelsens møde den 8. april 2021, besluttede Kommunalbestyrelsen, at der skulle sendes et høringssvar til Rudersdal Kommunes kommuneplan 2021. Byplanudvalgets skepsis omkring den valgte linjeføring gennem Mølleådalens blev ikke videreført i høringssvaret. Af høringssvaret til Kommuneplanen fremgår det, at Lyngby-Taarbæk Kommune opfordrer til, at der kommunerne imellem sker ”initiativer til at styrke og forbedre cykelforbindelser og kollektiv trafik samt øvrige trafikale forbindelser i bred forstand af interesse for ikke alene beliggenhedskommunen”.

Forvaltningen er i løbende dialog med Rudersdal Kommune i supercykelstisamarbejdet, og de tilkendegiver, at en opgradering af deres del af stien i Mølleådalens samt det videre forløb i Rudersdal mod Helsingør ikke er højt prioriteret.

I behandling af sagen op mod Kommunalbestyrelsens beslutning, havde Byplanudvalget anbefalet sagen, idet man ønskede italesat ønske om forbedrede cykelforbindelser (dog ikke supercykel igennem skoven) og kollektiv trafik.

Det fremgår ikke entydigt af protokol fra Kommunalbestyrelsen, om Kommunalbestyrelsen med beslutning af høringssvaret, stadig bakker op om den allerede besluttede linjeføring i den nordlige ende af supercykelstien i Mølleådalene, hvorfor den nærværende sag forelægges til beslutning.

Skitseprojektets udformning

Der er i skitseprojektet for supercykelstiprojektet i Mølleådalene arbejdet med at udvide den eksisterende fællessti, som i dag er 2,5 meter bred, og gøre den 4 meter bred. På den måde vil det være muligt at etablere et fortovej anlæg i en form for fast grus belægning (majsbelægning) på 1,5 meter til fodgængere og beholde den eksisterende 2,5 meter brede asfalterede fællessti og lade den overgå til dobbeltrettet cykelsti (bilag).

Derudover indgår, som en del af projektet, at der bliver etableret belysning mellem indgangen til stien på Nymøllevej til kommunegrænsen mod Rudersdal. Der vil i alt blive opsat 55 stk. en meter høje belysningspullerter for at leve op til de belysningskrav, der stilles til en supercykelsti. Pullerterne er blevet valgt, da de vurderes at være den mest diskrete løsning, for at tage mest muligt hensyn til de naturmæssige kvaliteter i Mølleådalene. Forvaltningen bemærker, at der er 4 meter høje belysningsmaster på stien vest for Haldor Topsøe som også munder ud i Mølleådalene og ligger inden for Mølleådalens fredning (bilag).

Grundet stiudvidelsen vil det på dele af stiens strækning være nødvendigt at gribe ind i landskabet. Denne indgriben gør, at det på strækningen i Mølleådalene vil være nødvendigt at fælde 10 træer. Der vil blive genplantet nye træer som en del af projektet (bilag).

Forvaltningen modtager jævnligt henvendelser fra borgere om konflikter mellem fodgængere og cyklister på fællesstien i Mølleådalene. Projektet forventes at kunne afhjælpe disse konflikter og forbedre trafikikkerheden på stien betragteligt.

Der er i 2019 foretaget en trafiktælling som viser, at der kører 647 cykler i Mølleådalene i døgnet. Erfaringer fra supercykelstisamarbejdet viser, at cykeltrafikken i gennemsnit stiger med 23% når en eksisterende cykelsti opgraderes til supercykelsti. Det øgede antal cykelture antages i nogen grad at erstatte bilture, og på den måde medvirke til at reducere emissioner, støj, trængsel og have en positiv sundhedsmæssig samfundsgevinst.

Forvaltningen har i juni på vegne af borgmesteren afsendt et brev til Vejdirektoratet, hvor der anmodes om at Vejdirektoratet udsætter fristen for færdiggørelse af Lyngbyruten. Dette blev gjort af hensyn til den stramme anlægsramme for budget 2023 samt de stigende materialepriser. På nuværende tidspunkt skal anlægget af Supercykelstien være gennemført inden 1. april 2023 for at leve op til Vejdirektoratets cykelpuljes vilkår til projektet. Vejdirektoratet har endnu ikke svaret på anmodningen om fristforlængelse af projektet.

Løsninger

Supercykelstiprojektet kan enten afsluttes ved Lundtofte station eller videreføres til kommunegrænsen. Der er forskellige fordele og ulemper forbundet med de to løsningsmuligheder.

Såfremt Kommunalbestyrelsen beslutter, at Supercykelsti Lyngby Ruten gennemføres med stiføring gennem Mølleådalene forventes anlægsarbejdet igangsat umiddelbart efter at Fredningsnævnet måtte give dispensation til projektet. Supercykelstien vil i det tilfælde forventes færdiganlagt og klar til indvielse 1. april 2023. Fordelen ved beslutning om at gennemføre anlægget i Mølleådalene er, at forholdene for fodgængere og cyklister forbedres på den pågældende strækning.

Såfremt Kommunalbestyrelsen beslutter, at Supercykelsti Lyngbyrutens linjeføring skal stoppe ved Lundtofte Station, vil det være nødvendigt at ansøge Vejdirektoratets cykelpulje om en projektændring. Herefter vil det være op til Vejdirektoratet at vurdere om der kan gives tilladelse til en sådan projektændring. I en sådan ansøgning kan der argumenteres for at Lundtofte Station vil være et naturligt slutpunkt for Lyngby Ruten, da der på dette tidspunkt ikke er konsensus om at føre ruten helt til Helsingør som først planlagt, blandt rutens ejerkommuner. Det, at strækningen i Mølleådalene udgår, skaber derfor ikke et missing link på den samlede strækning i øjeblikket.

Hvis der ansøges om projektændring til Vejdirektoratet, hvor strækningen i Mølleådalens udgår, kan der være risiko for, at Vejdirektoratet vurderer, at projektet afviger så meget fra det oprindeligt ansøgte projekt, hvor rutens samlede linjeføring gik helt til Helsingør, at det ikke længere vil være muligt at opnå støtte fra cykelpuljen. Dette vil medføre at de 2,7 mio. kr., som cykelpuljen støtter projektet med bortfalder. Hvis støtten fra cykelpuljen bortfalder, ændres forudsætningerne for projektet i en sådan grad, at der vil blive lagt en ny sag for Kommunalbestyrelsen, hvor projektets fremtid skal besluttes.

Strategisk ramme

Supercykelstierne er et sammenhængende net af cykelstier i hovedstadsregionen, hvor cykelforholdene er prioriteret højt for at skabe bedre forhold for cykelpendlere og gøre cyklen til et konkurrencedygtigt transportmiddel til den daglige pendling.

Lyngby-Taarbæk Kommune er en af de 31 kommuner, som i samarbejde med Region Hovedstaden arbejder sammen om at etablere gode cykelforbindelser på tværs af kommunegrænser, der skal gøre det nemmere og mere sikkert for pendlere at vælge cyklen som transportmiddel.

I dag forbinder supercykelstinet 19 kommuner via 12 etablerede supercykelstier, men nettet udvides hvert år. Visionen for samarbejdet er at skabe et net, der binder kommuner og regionen sammen med over 60 supercykelstier – svarende til mere end 850 kilometer supercykelsti.

En supercykelsti er en cykelsti, hvor kvaliteten har fået et løft, så det er nemt og sikkert at vælge cyklen som transportmiddel, uanset hvilken kommune pendleren cykler igennem. Supercykelstierne er planlagt så de forbinder arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og boligområder i et sammenhængende net, der forbinder kommuner og er lette for pendlere at orientere sig på.

Kommuneplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune udpeger Mølleådalens som et område med stor værdi for kommunens attraktivitet og identitet. Det er Kommunalbestyrelsens ønske, at der værnes om kommunens grønne værdier og enestående naturkvaliteter. Disse værdier er vigtige for fortsat at være en attraktiv kommune.

Linjeføringen af Supercykelsti Lyngbyruten er vedtaget i Kommuneplan 2021, herunder linjeføringen i Mølleådalens.

Videre proces

Såfremt Kommunalbestyrelsen ønsker, at Supercykelsti Lyngby Ruten stopper ved Lundtofte Station vil forvaltningen ansøge Vejdirektoratet om en projektændring, der understøtter denne beslutning. Hvis Kommunalbestyrelsen derimod træffer beslutning om at gennemføre den fulde linjeføring gennem Mølleådalens, afventer forvaltningen de ansøgte dispensationer hvorefter projektet umiddelbart kan igangsættes.

Økonomi

Den samlede projektøkonomi for supercykelstien udgør ca. 10,7 millioner. Heraf er de 3,7 millioner tilskud fra Vejdirektoratets cykelstipulje. Der er udarbejdet et anlægsoverslag for projektet, og strækningen i Mølleådalens udgør ca. 1,8 mio. kr. heraf udgør Lyngby-Taarbæk Kommunes andel ca. 60%.

Såfremt Kommunalbestyrelsen beslutter at gå videre med den fulde linjeføring gennem Mølleådalens vil anlægsarbejdet forventeligt blive igangsat ultimo 2022 og forventes færdigt til indvielse april 2023. Såfremt Kommunalbestyrelsen beslutter at afslutte projektet ved Lundtofte Station, forventes det ikke at have væsentlig indflydelse på projektets tidsplan.

Der har indtil nu været et samlet forbrug på 0,337 mio. kr. på projektet som er brugt på forundersøgelser samt udarbejdelse af skitseprojekt. Det er ikke muligt at udskille forbruget for arbejdet med stiføring i Mølleådalens fra det samlede supercykelstiprojekt ift. skitseprojektet.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Afstemning om ”a”:

For stemte: 2 (F (1), B (1))

Imod stemte: 5 (C (3), Ø (1), A (1))

Afstemning om ”b”:

For stemte: 5 (C (3), Ø (1), A (1))

Imod stemte: 2 (F (1), B (1))

Anbefalet, at linjeføringen for ”Lyngbyruten” afkortes således, at supercykelstien afsluttes ved Lundtofte Station.

Dertil ønsker et samlet udvalg en sag omkring skiltning og trafiksikkerhed på strækningen gennem Mølleådal.

Bilag

Kortbilag - Lyngbyrutens forløb gennem Lyngby-Taarbæk Kommune

Punkt 9: Kollektiv bustrafik - Trafikbestilling 2023 (Beslutning)

13.05.00-G01-9-21

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune afgiver hvert år en bestilling af bustrafik til Trafikselskabet Movia. Trafikstillingen for 2023 skal fremsendes til Movia inden den 31. oktober 2022. Der skal med denne sag tages beslutning om, eventuelle busændringer i Lyngby-Taarbæk Kommune – herunder interne ønsker til busnettet og forslag om ændringer fra Gladsaxe Kommune.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Movias forslag til ændringer på buslinje 191 (indenfor nuværende økonomiske ramme) ikke gennemføres, idet det vurderes at omlægningerne vil medføre for store ændringer på den øvrige del af ruten,
2. Gladsaxes forslag om udvidet aftenbetjening på buslinje 68 til 0,2 mio. kr./år ikke tilvælges, idet behovet ikke efterspørges i Lyngby-Taarbæk Kommune,
3. trafikbestilling 2023 sendes til Movia som en genbestilling af eksisterende busdrift (afhængig af beslutning i 1-2).

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2023 hos Movia inden den 31. oktober 2022. Busbestilling 2023 er den sidste ordinære busbestilling, der afgives inden der i efteråret 2023 skal tages stilling til det kommende busnet fra 2025 (Nyt Ringnet).

Forvaltningen har modtaget et notat fra Movia (bilag) med forslag til eventuelle ændringer til trafikbestilling 2023. Forslaget omhandler både interne ændringsforslag og ændringsforslag fra Gladsaxe Kommune.

Denne sag omhandler således ikke arbejdet med bustilpasningerne til letbanen i 2025 (Nyt Ringnet). Arbejdet med Nyt Ringnet fortsætter sideløbende i samarbejde med Movia bl.a. ud fra de fem retningsgivende principper, som blev godkendt i Kommunalbestyrelsen 26. november 2020.

Historik

I forbindelse med trafikbestilling 2021 blev det besluttet at sammenlægge buslinjerne 170 og 191 til en linje, den nuværende linje 191. Sammenlægningen medførte, at den direkte forbindelse (uden skift) fra Sorgenfri/Virum til den nordlige del af Lyngby (Lyngby Kirke, biblioteket, Møllebo mv) blev ændret, således at kunderne nu skal foretage et skift mellem buslinjer på rejsen.

Sammenlægningen af de to buslinjer har i efteråret 2021 affødte en større underskriftsindsamling ift. at få genetableret den direkte busforbindelse fra Sorgenfri til det nordlige Lyngby. Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om underskriftindsamlingen i december 2021.

Movia har med baggrund i ovenstående set nærmere på, om betjeningen kan justeres med henblik på, at genetablerer en direkte busforbindelse fra Virum og Sorgenfri til det centrale Lyngby via Kongevejen/Lyngby Hovedgade.

Busomlægninger i forbindelse med anlæg af letbanen

Arbejdet med letbanen vil fortsat påvirke busdriften i kommunen, og medføre behov for busomlægninger i kortere og

længere perioder. Løbende ændringer i bustrafikken, som følge af arbejdet med letbanen, indgår ikke i de årlige busbestillinger, men behandles løbende i forbindelse med ansøgning om gravetilladelse i vejareal.

For at søge at skabe så meget ro, overblik og genkendelighed i busnettet for buskunderne som muligt, lægger forvaltningen ligesom tidligere år op til at busnettet så vidt muligt bevares uden større ændringer.

Løsninger

Movias notat om Trafikbestilling 2023 beskriver nedenstående forslag til busændringer i Lyngby-Taarbæk Kommune:

Mulig ændring af buslinje 191

Movia har vurderet mulighederne for at genetablere en direkte busforbindelse fra Virum og Sorgenfri til det centrale Lyngby via Kongevejen/Lyngby Hovedgade.

Movia fremlægger i notatet 2 mulige løsninger. Begge løsninger går ud på at fjerne bus 191 fra dele af Nybrovej og vende bussen ved Nybrogårdkollegiet i Gladsaxe Kommune samt omlægge buslinjen flere steder i Virum/Sorgenfri. Forslagene og tilhørende kort kan ses i Movias notat. I begge løsningsforslag fastholdes buslinjens eksisterende serviceniveau (antal afgang pr time) og økonomiske ramme. Overordnet ses vil forslagene betyde fjernelse af busdrift på flere veje, for at tilgodese busdrift ad Kongevejen/Lyngby Hovedgade.

- Forslag A: Her fjernes bussen fra dele af Frederiksdalsvej, Grønnevej, Virumvej (bl.a. ved gymnasiet), Kongevejen (ved Frilandsmuseet), Nybrovej og Virum Station.
- Forslag B: Her fjernes bussen fra dele af Grønnevej, Virumvej (ved gymnasiet), Kongevejen (ved Frilandsmuseet), Frederiksdalsvej og Nybrovej. Til gængæld kommer der busdrift på Virum Stationsvej, hvor der i dag ikke er busdrift.

Gennemførelse af forslagene kræver enighed med berørte kommuner - herunder Gladsaxe Kommune.

Genskabelsen af den direkte forbindelse fra Sorgenfri til det nordlige Lyngby vil i de to forslag medføre omfattende ændringer på den øvrige del af buslinje 191's rute.

Forvaltningen vurderer, at de foreslåede ændringer er så omfattende, at de vil have store negative konsekvenser for mange af rutens øvrige brugere. Med baggrund i dette og set i lyset af, at busnettet forventes at gennemgå en større omlægning i 2025 anbefaler forvaltningen ikke, at de foreslåede ændringer gennemføres på nuværende tidspunkt. I stedet foreslås det, at ønsket om en direkte forbindelse uden skift mellem Sorgenfri og det nordlige Lyngby søges indarbejdet i forslagene til det fremtidige busnet 2025.

Såfremt der vurderes behov for en ny direkte forbindelse mellem Sorgenfri og det nordlige Lyngby inden 2025 kan dette naturligvis ske ved direkte tilkøb af ny buslinje.

Ønske fra Gladsaxe Kommune om styrket aftenbetjening på buslinje 68

Gladsaxe Kommune har sammen med København bestilt en styrket betjening mellem Bellahøj og Gladsaxe Trafikplads, der giver høj frekvens ind mod det centrale København. I forlængelse af den bestilling har Gladsaxe Kommune bedt

Movia undersøge hvad det vil koste at styrke aftenbetjeningen fra 1 til 2 gange i timen mellem Gladsaxe Trafikplads og Lyngby St.

Den øgede aftendrift på alle ugens dage, vurderes at give en merudgift 0,2 mio. kr. i Gladsaxe Kommune og 0,2 mio. kr. i Lyngby-Taarbæk Kommune, i alt 0,4 mio. kr. pr. år. Passagermæssigt forventes den forbedrede aftenbetjening at kunne tiltrække 15.000 passagerer pr. år.

Den øgede aftenfrekvens har ikke umiddelbart været efterspurgt i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen ser derfor på nuværende tidspunkt ikke behov for den foreslåede udvidelse af aftenbetjeningen.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Movia netop har offentliggjort resultatet af udbud A21 som bl.a. omfatter buslinje 68. Udbuddet betyder, at der fra efteråret 2023 skal køres med emissionsfrie busser på buslinjen. Movia har tidligere oplyst, at de forventede en ekstraudgift for Lyngby-Taarbæk Kommune på 0,1 mio. kr. ved dette udbud. Resultatet af udbuddet for buslinje 68 viser nu, at Lyngby-Taarbæk opnår en besparelse på 0,3 mio. kr. Dele af dette overskud kan naturligvis anvendes til at imødekomme Gladsaxe Kommunes ønske om styrket aftenbetjening til 0,2 mio. kr, således at Lyngby-Taarbæk kun opnår en besparelse på 0,1 mio. kr. på udbud A21. Forvaltningen anbefaler dog, at besparelsen på 0,3 mio. kr. bliver på aktivitetsområdet "Trafik" til at imødekomme fremtidige effektiviseringer.

Således anbefaler forvaltningen, at trafikbestilling 2023 til Movia afgives som en genbestilling af eksisterende busdrift.

Strategisk ramme

Ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes bæredygtighedsstrategi skal kommunen styrke grøn mobilitet. I strategien står, at: "Lyngby-Taarbæk skal være et bæredygtigt transportknudepunkt, der både udnytter potentialet i de gode kollektive transportmuligheder og imødekommer de udfordringer, transportløsningerne medfører ift. CO₂-udledning, trængsel, luftkvalitet, støj og trafikikkerhed". Arbejdet med et godt kollektivt busnet understøtter således kommunen bæredygtighedsstrategi.

Arbejdet med de årlige busbestillinger understøtter desuden arbejdet i Movias Mobilitetsplan 2020.

Videre proces

Busbestilling 2023 afgives til Movia inden 31. oktober 2022.

Økonomi

Movias 1. behandling af budget 2023 (bilag) for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2023 forventes at ligge på 33,2 kr. (inkl. administrationsudgifter og eksklusiv eventuelle ekstraudgifter til Corona). Disse udgifter indeholder ikke ekstraudgifter til omlægninger af busser i forbindelse med anlægsarbejdet af letbanen. Dette er særskilt budgetteret. I Movias budgetoversigt står, at kommunens tilskudsbehov inkl. coronaudgifter er 41,9 mio. kr. Der gøres opmærksom på, at dette tal indeholder handicapkørsel, elevbefordring, flextur m.m., som alle finansieres særskilt og ikke indgår i dette busbudget.

Priserne i 1. behandlingen af budget 2023 viser en meromkostning i forhold til budget 2022 (på 1,5 mio. kr. for den almindelige busdrift) primært som følge af væsentligt stigende udgifter til energi, rente og lønninger.

Movia vedtager først deres endelige budget for 2023 i december 2022, hvilket kan medføre ændringer til budget 2023 for Lyngby-Taarbæk Kommune. Her tænkes særligt på de ekstraudgifter, der skyldes den 20% solidariske hæftelse for busudgifter i Movias øvrige kommuner.

Forskellen imellem budgetoverslaget og det endelige budget kan derfor blive forstærket yderligere, hvis der foretages nye trafikbestillinger efter udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget. Historisk set er udsving på 5% almindeligt.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2023 afsat 31,6 mio. kr. til den kollektive busbetjening v/ Movia. Bus budgettet for 2023 og frem tilrettes i det administrative budgetforslag 2023-2026 på baggrund af estimatet i Movias 1. behandling af budgettet 2023. Princippet er, at et eventuelt mer- eller mindreforbrug, reguleres over kassen. Alle priser er i 2023 pris-/lønniveau.

Derudover er der afsat en pulje på 1,6 mio. kr. til effektiviseringer og fremtidige udbud på busområdet. Puljen blev besluttet på Kommunalbestyrelsen den 7. oktober 2021. Puljen forventes at indgå i budgetforhandlingerne.

Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om, at der i 2022 udbetales kompensation til de regionale trafikselskaber for merudgifter og mindreindtægter, som direkte følger af COVID-19 restriktioner inklusive en overgangsperiode i februar 2022. Derudover er parterne enige om at drøfte håndtering af de regionale trafikselskaber for 2022 i september 2022, når der er større klarhed om selskabernes situation i lyset af udfasningen af COVID-19-restriktioner. Hvis Regeringen, KL og Danske Regioner ikke ved forhandlinger i september aftaler andet, oplyser Movia, at der er risiko for, at der i regnskab 2022 vil være et underskud på ca. 100 mio. kr., som opkræves sammen med øvrige efterreguleringer januar 2024.

De årlige efterreguleringer fra Movia håndteres over driftsbudgettet til busser. Dette betyder at mer- eller mindre forbrug angående Flex-handicap, Flex-tur, Flex-kommune og Flex-rute reguleres over driftsbudgettet til busser - selvom der er i øvrigt arbejdes med separate budgetter til de enkelte busprodukter. Busdriften er langt største post og udgør historisk over 90 % af den samlede efterregulering.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Ad 1-3) Anbefalet.

B tager forbehold for ad 2.

Bilag

Notat fra Movia om Trafikbestilling for 2023

Movias 1. behandling af budget 2023

Seniorrådets høringssvar om kollektiv bustrafik

Punkt 10: Ensretning og hastighedstilpasning på Skovvej og Edelslundsvej i Taarbæk (Beslutning)

05.13.10-P00-4-22

Resume

Den 7. oktober 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen arbejder videre med parkeringsløsninger af større og mindre karakter i Taarbæk. Et af løsningsforslagene af mindre karakter var, at ensrette Skovvej for at muliggøre anlæggelse af parkering langs vejen. Forvaltningen har på den baggrund undersøgt, hvordan der kan opnås flere parkeringspladser på Skovvej, og det har resulteret i et forslag, der har været i høring hos de berørte parter, som et led i politiets samtykke. Langt de fleste høringssvar er imod forslaget. Borgerne peger på en række problemstillinger, og forvaltningen har undersøgt disse og opstillet forslag til afhjælpning af dem. Med sagen skal der tages stilling til, om forvaltningen skal udvide projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at projektet udvides med ensretning på Edelslundsvej samt at ensretningen på Taarbækdalsvej vendes, og at der etableres en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/time på Skovvejen, Edelslundsvej og Taarbækdalsvej.

Problemstilling

Parkeringsanalysen fra 2019 beskriver, at der er for få parkeringspladser i Taarbæk i forhold til efterspørgslen. Teknik- og Miljøudvalget bad den 4. december 2019 forvaltningen om at undersøge mulighederne for at tilvejebringe flere parkeringspladser. På den baggrund indgik forvaltningen i en dialog med Taarbæk Borgerforening om at forbedre mulighederne for parkering i Taarbæk. På baggrund af blandt andet en fælles besigtigelse i Taarbæk udpegede forvaltningen en række potentielle projekter til forbedring af forholdene. Den 7. oktober 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen arbejder videre med løsningsforslag af større og mindre karakter. Et af løsningsforslagene af mindre karakter var, at ensrette Skovvej for at muliggøre anlæggelse af parkering langs vejen.

Forslaget går ud på, at ensrette Skovvej mellem Taarbæk Strandvej og Taarbækdalsvej og ændre vejen til en parkeringsgade, hvor der kan holde 8-9 personbiler langs den nordlige side af vejen.

Skovvej er for smal til både parkeringsbane og dobbeltrettet trafik, derfor er det en forudsætning for forslaget, at vejen ensrettes.

Selvom forslaget vurderes at være forholdsvis billigt at gennemføre, og derfor betragtes som et løsningsforslag af mindre karakter, så har forslaget betydning for mange mennesker, og derfor skal forslaget evalueres efter to år for at se, om der er grundlag for ændringer.

Som anført i sagen til Kommunalbestyrelsen den 7. oktober kræver ændringen politiets samtykke, og i den forbindelse er der gennemført en høring af de umiddelbart berørte naboer. Forslaget har således været i partshøring fra den 5. - 28. april 2022 (bilag). Forvaltningen modtog 11 høringssvar fra vejere, beboere og grundejere langs Skovvej (nr. 1-8A) og Taarbækdalsvej (nr. 1-2), der betragtes som parter i sagen. De 11 partshøringssvar svarer til 5 % af de adspurgte. Desuden har forvaltningen modtaget 23 høringssvar fra øvrige interesserede beboere i Taarbæk, disse betragtes ikke som parter i sagen. Det skal i den forbindelse noteres at omkørsel eller øget trafik på en kommunevej ikke gør brugere af vejen til parter. Forvaltningen foreslår dog på baggrund af høringssvarene at udvide projektet så problemstillingerne håndteres.

Langt de fleste høringssvar er imod forslaget, og der peges bl.a. på følgende problematikker ved forslaget:

1. Flere parkeringspladser giver mere trafik - biler skal parkeres rundt om Taarbæk i stedet for i Taarbæk. Ønsker ordentlige, belyste parkeringspladser på Strandvejen.
2. Forslaget vil reducere antallet af parkeringspladser på Edelslundsvej. Store køretøjer har svært ved at svinge fra Taarbækdalsvej til Edelslundsvej. Der vil komme mere trafik på Edelslundsvej og Taarbækdalsvej, hvor der færdes mange bløde trafikanter. Ensretning vil få chaufførerne til at køre hurtigere.

3. Forslaget giver mange gener for få ekstra parkeringspladser, der ikke vil gøre en forskel. Adgangen til ejendommene i området bliver besværliggjort.

Nedenfor er gennemgået ovenstående tre problemstillinger.

Løsninger

Teknik- og Miljøudvalget bad forvaltningen om at arbejde for flere parkeringsmuligheder i Taarbæk, og derfor har forvaltningen undersøgt, hvordan problematikkerne ved forslaget kan håndteres. Nedenfor beskrives de løsninger, som forvaltningen har fundet ift. de problematikker høringsvarene beskriver:

Punkt 1:

Forslaget skal hjælpe på et eksisterende problem, fordi med forslaget etableres de fysiske rammer, der kan understøtte, at nogle af de uhensigtsmæssige parkeringer i Taarbæk kan undgås. De nye parkeringspladser kan evt. forsynes med restriktioner, så pladserne kan anvendes af alle trafikanter i løbet af dagen, men fra om eftermiddagen reserveres pladserne til folk med beboerlicens. Der er også mulighed for at anvende nogle af pladserne til offentligt tilgængelige el-ladestander.

Forbedring af den eksisterende parkeringsmulighed langs Strandvejen er et af løsningsforslagene med et længere aftræk, som vil indgå i kommunens kommende parkeringsstrategi jf. dagsordenspunkt fra den 7. oktober 2021.

Punkt 2:

Via høringen er forvaltningen blevet opmærksom på, at der i dag er en række trafikale problemer på Edelslundsvej: 1) To biler ikke kan passere hinanden, når der holder biler langs vejen, og derfor bakker nogle tilbage i rundkørslen. 2) Når der holder biler i overliggeren i T-krydset mellem Edelslundsvej og Taarbækdalsvej, så kan store køretøjer ikke komme rundt i krydset. 3) Der er uoverensstemmelse mellem eksisterende færdselstavler og afmærkningen på kørebanen.

Uanset om forslaget vedr. Skovvej gennemføres, bør trafikale problemer på Edelslundsvej håndteres. Det foreslås på den baggrund at projektet udvides med en ensretning af den østlige del af Edelslundsvej, så parkeringsmuligheden fastholdes, dog således at der skiltes for at præcisere parkeringsforbuddet i T-krydsets overligger.

Forslaget vedrørende Skovvej vil give mere trafik på Edelslundsvej og Taarbækdalsvej og mindre på Skovvej. Hvis Edelslundsvej også ensrettes, er der chance for, at trafikmængderne på Edelslundsvej og Skovvej bliver uændrede.

De tre veje er klassificeret som "lokalveje", fordi det udelukkende er trafikanter med et ærinde i området, der kører på vejene, og det har betydning for, hvordan vejene kan indrettes hensigtsmæssigt. Der er fortove langs vejene, så der burde være plads til fodgængerne.

Forvaltningen foreslår desuden at sænke den lokale hastighedsbegrænsning til 40 km/t for at skærpe opmærksomheden på de bløde trafikanter og minde chaufførerne om, at de ikke må køre hurtigt, selvom der ikke er modkørende trafik.

Punkt 3:

Kommunen skal sikre, at almene offentlige hensyn tilgodeses på vejene. Hvis forslaget kan begrænse nogle ulovlige/uhensigtsmæssige parkeringer i området, så kan trafiksikkerhed og fremkommelighed forbedres, og det kan opveje omkørsel. Færdselsloven skal overholdes ved ind- og udkørsel fra ejendommene langs vejene, og der findes mange eksempler på indkørsler, hvor der ikke er et 7 m langt manøvreareal på vejarealet ud for indkørslen, forvaltningen oplever ikke, at dette forhold giver problemer.

Det fremgår af Kommunalbestyrelsens beslutning 7. oktober 2021, at forslaget skal evalueres efter to år, så fordele og ulemper kan opvejes.

Den samlede vurdering er, at fordelene ved at regulere parkering og kørselsretningerne på vejene opvejer ulemperne ved de ulovlige/uhensigtsmæssige parkeringer, der både forekommer på Skovvej og Edelslundsvej i dag.

Derfor anbefaler forvaltningen, at projektet udvides således, at Skovvej og Edelslundsvej ensrettes og ensretningen vendes på Taarbækdalsvej, så der kan etableres parkeringsmuligheder langs Skovvej og Edelslundsvej, der ikke hindrer fremkommeligheden (bilag). Ensretningen på den østlige del af Edelslundsvej skal endeligt godkendes af politiet i sammenhæng med projektet med ensretning af Skovvejen.

Strategisk ramme

Forbedringen af parkeringsforholdene i Taarbæk hænger sammen med kommunens kommende parkeringsstrategi. Via strategiens indledende analysearbejde er det dokumenteret, at der er for få parkeringspladser i Taarbæk i forhold til efterspørgslen.

Videre proces

Godkendes anbefalingen om projektets udvidelse vil forvaltningen endeligt ansøge politiet om godkendelse af det udvidede projekt med 40 km/time zone for området og samtykke til ændringerne på Edelslundsvej. Der vil ikke blive foretaget en høring af beboere og grundejere langs Edelslundsvej, fordi omkørsel eller øget trafik på en kommunevej gør ikke brugere af vejen til parter.

De berørte parter vil modtage Kommunens afgørelse i e-boks. De øvrige interesserede beboere i området, der har indsendt høringssvar, vil modtage afgørelsen på e-mail til orientering.

Hvis ensretningen af Edelslundsvej ikke godkendes, vil forvaltningen arbejde videre med det oprindelige projekt, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 7. oktober 2021.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Der er afsat finansiering til tavler og vejafmærkning i forbindelse med godkendelse af sagen vedrørende parkeringsløsninger i Taarbæk, som blev behandlet af Kommunalbestyrelsen den 7. oktober 2021. Projektudvidelsen forventes at kunne afholdes indenfor den oprindelige bevilling.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Radikale stiller forslag om, at den nye løsning afventer en høring hos Borgerforening og naboer.

Afstemning om forslaget:

For stemte: 1 (B)

Imod stemte: 6 (C (3), A (1), Ø (1), F (1))

Konservative stiller forslag om at forvaltningens indstilling godkendes med ændring om at forsøgsperioden reduceres, så den udløber ved udgangen af 2023, samt at der etableres 30 km/t zoner i stedet for 40 km/t zoner.

Afstemning:

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

Imod stemte: 1 (B)

Godkendt.

B Stemmer imod idet der ønskes en forudgående høring.

Udvalget har noteret sig høringssvarene og behovet for flere parkeringspladser i Taarbæk jf. parkeringsanalysen. Og ønsker fortsat en parkeringsløsning på strandvejen.

Radikale ønsker sagen indbragt til afgørelse i Kommunalbestyrelsen

Bilag

Høringsbrev

Høring - parkering på Skovvej - samlet dokument

Kørselsretninger og afmærkning

Punkt 11: Reservering af parkeringspladser til el-bil på offentlige parkeringspladser (Beslutning)

05.09.00-G01-11-16

Resume

Kommunalbestyrelsen har på møde 31. marts 2022 bedt forvaltningen udarbejde en sag, der beskriver muligheden for at anlægge delebil/el-bil/bybils-pladser. Forvaltningen fremlægger med denne sag forslag til reservering af eksisterende parkeringspladser til el-biler (uden mulighed for opladning) for at fremme grøn mobilitet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der reserveres parkeringspladser til el-biler (uden mulighed for opladning) i eksisterende p-båse på henholdsvis Stades Krog, Likørstræde samt Engelsborgvej/Lehwaldsvej ved Lyngby Station,
2. 28.000 kr. til skiltning og afmærkning af reservation af elbil-pladser finansieres af puljen til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2022.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen har på møde 31. marts 2022 bedt forvaltningen om at udarbejde med en sag, der beskriver muligheden for at reservere eksisterende parkeringspladser til el-biler.

Løsninger

Der er ønske om at reservere parkeringspladser til delebil, elbil og bybil på henholdsvis Stades Krog, Likørstræde samt Engelsborgvej ved Lyngby Station.

Eksisterende forhold og beslutninger om delebiler og bybiler

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 31. marts 2022 pkt 18 (bilag) behandlet evaluering af etårige forsøgsordning for bybiler og delbiler. Det er på mødet godkendt, at bybils- og delebilsordningen gøres permanent, administrationsgrundlaget opdateres, samt at der skal arbejdes for at bybilerne får mulighed for at parkere ubegrænset i 2 timers zoner andre steder end Lyngby Centrum.

Delebiler defineres som biler, der skal hentes og afleveres på en fast parkeringsplads, og bybiler defineres som biler, der kan hentes og afleveres, hvor der er passende for brugeren.

Der er med administrationsgrundlaget givet fordelagtige parkeringsmuligheder for bybiler og delebiler. Bybiler med licens har ret til at parkere ubegrænset på p-pladser i Lyngby Centrum, hvor der for øvrige bilister er ca. 2-timers parkering. Der er etableret 3 faste stampladser for delebiler på Lehwaldsvej ved Lyngby station og evalueringen viser, at Lyngby Delebil er glad for disse pladser.

Beslutninger om elladestander og pladser til elbiler

Kommunen har haft udbud af el-ladestander på offentlige parkeringspladser. Der er indgået aftale med 3 ladeoperatører om opsætning af el-ladestander på 8 offentlige parkeringspladser: Stades Krog, Ulrikkenborg Plads, og Sorgenfri Station - bag Netto, Jernbanepladsen/Likørstræde, Jernbanevej 4, og Taarbæk Strandvej 59 O-P, Nørgaardsvej 8 og Virumhallerne. Der vil blive etableret 4-6 parkeringspladser forbeholdt opladning af elbiler på de enkelte parkeringspladser.

De 8 lokationer er kun første skridt i at sikre, at der er lademuligheder for nuværende og kommende elbil-ejere. I aftalerne med ladeoperatørerne er der mulighed for udvidelser, da der er en option i udbudet, at de 3 ladeoperatører kan opsætte flere elladestandere på de parkeringspladser, der har været i udbud.

Skiltning af reservering for el-biler

Det er muligt at eksisterende parkeringsbåse, kan skiltes med reservation for el-biler, også uden, at der er opsat ladestander. Benzin- og dieslbiler må altså hverken standse eller parkere på disse pladser. Skiltningen er anvendt på Frederiksberg.

Da største del af bybiler (mere en 75%) er elbiler foreslås, at der skiltes med reservering for el-biler. El-biler og dele- og bybiler, som er elbiler, kan således parkere på disse pladser i henhold til skiltet tidsbegrænsning. Såfremt disse biler har en licens, kan de fortsat parkere tidsbegrænset i på parkeringspladser med tidsbegrænsning på 2 timer eller mere.

Det foreslås, at skiltene med reservation for el-biler opsættes i sammenhæng med parkeringsbåse til el-ladestander, således vil de være forberedt på en udvidelse i forbindelse med at ladeoperatører opsætter flere elladestandere.

Skiltning med reservation for el-biler opsættes i forbindelse med anlæg af ekstra parkeringspladser på de pågældende pladser, og der informeres herom på hjemmeside og Facebook.

Strategisk ramme

Sagen hænger sammen med bærdygtighedstrategiens mål 1d styrket grøn mobilitet herunder fossilfri transport sektor og alternativer til benzinbil

Videre proces

Forvaltningen igangsætter arbejdet med at etablere parkeringspladser på Stades Krog og Likørstræde som umiddelbart kan anlægges. Forvaltningen har indgået aftale med Ejerforeningen Lehwaldsvej 3 om magelæg og igangsætter landinspektør til udarbejdelse af de matrikulære ændringer førend at parkeringspladser på Engelsborgvej/Lehwaldsvej ved Lyngby Station kan etableres. Magelæg med med Ejerforeningen Lehwaldsvej 3 omfatter også nedlæggelse af vejareal og forvaltningen igangsætter samtidig høring om nedlæggelse af vejareal jf. vejloven §124 stk 7, hvorefter at endelig beslutning forelægges Kommunalbestyrelsen. Skiltning med reservation for elbiler etableres i forbindelse med at de nye parkeringspladser anlægges.

Økonomi

Skiltning og afmærkning af reservation af elbil-pladser forventes overslagsmæssigt at koste 28.000 kr. for skiltning af 14 parkeringspladser. Skiltning finansieres af "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2022"

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 31. marts 2022 pkt. 22 besluttet, at der anlægges 8 ekstra pladser på kommunens eksisterende parkeringspladser og eventuelt yderligere 6 parkeringspladser på Stades Krog.

Kommunen har efterfølgende fået bekræftet af Lyngby-Taarbæk Forsyning, at det er muligt at anlægge parkeringspladser oven på deres bassin. Der kan således i alt etableres ialt 14 parkeringspladser (bilag).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

KMB 31.3.2022 pkt 18 . Delebilsordning, evaluering og videreførelse (Beslutning)

Forslag til parkeringsoptimering Engelsborgvej Likørstræde og Stades Krog

Punkt 12: Regulativ for husholdningsaffald og erhvervsaffald (Beslutning)

07.18.12-P24-4-21

Resume

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at der skal indsamles mad- og drikkekartoner fra husstande i kommunen. Kommunalbestyrelsen har desuden besluttet, at papaffald fra villaer og rækkehuse kan indsamles i plastsække i storskraldsordningen, som alternativ eller supplement til en frivillig ekstra beholder til papaffald. Efter Kommunalbestyrelsens godkendelse har et revideret regulativ for husholdningsaffald været i fire ugers offentlig høring og kan endeligt vedtages. Det samme gælder for regulativ for erhvervsaffald. Der er ikke indkommet høringsvar i høringsperioden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. "Regulativ for husholdningsaffald" godkendes,
2. "Regulativ for erhvervsaffald" godkendes.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 3. marts 2022, at der skal indsamles mad- og drikkekartoner fra husstande i kommunen. Mad- og drikkekartoner skal indsamles sammen med plastaffald i 4-kammerbeholdere ved villa og rækkehuse, samt i beholdere til plastaffald ved boligforeninger med fælles affaldsbeholdere.

Den 28. april 2022 vedtog Kommunalbestyrelsen, at papaffald fra villaer og rækkehuse kan afleveres i plastsække i storskraldsordningen, som alternativ eller supplement til en frivillig ekstra beholder til papaffald.

Løsninger

Forvaltningen har revideret regulativ for husholdningsaffald, og indskrevet den nye ordning for mad- og drikkekartoner, samt muligheden for at aflevere pap i plastsække i storskraldsordningen (bilag).

Regulativ for erhvervsaffald henviser til regulativ for husholdningsaffald, fx under ordning for kommunale institutioner og enheder. Forvaltningen har derfor ligeledes opdateret dette regulativ (bilag).

Regulativerne har i henhold til affaldsaktørbekendtgørelsen været i 4 ugers offentlig høring i perioden den 2.-31. maj 2022. Der er i høringsperioden ikke modtaget kommentarer.

Strategisk ramme

Øget indsamling af affald til genanvendelse understøtter målet i kommunens affaldsplan 2019-2024 om at øge andelen af husholdningsaffald, som genanvendes. Ligeledes opstiller kommunens Bæredygtighedsstrategi et konkret mål om, at andelen af kommunens husholdningsaffald som genanvendes skal øges fra 46% i 2018 til minimum 57% i 2024.

Videre proces

Indsamling af mad- og drikkekartoner udrulles af Lyngby-Taarbæk Forsyning i efteråret 2022. For etageboliger sker det samtidig med, at der udrulles indsamling af madaffald, småt elektronikaffald og farligt affald, som tidligere er vedtaget af Kommunalbestyrelsen. Som en del af denne udrulning får de omfattede etageboliger (hver husstand) informationsmateriale om affaldssortering, ligesom alle affaldsbeholdere opstillet ved etageboliger forsynes med de nye nationale piktogrammer i henhold til kravene i Affaldsbekendtgørelsen.

Ved villaer og rækkehuse vil Lyngby-Taarbæk Forsyning i efteråret 2022 uddele informationsmateriale om dels sortering af mad- og drikkekartoner, herunder muligheden for at vælge en større 4-kammerbeholder, og dels mulighederne for at sortere pap i plastsække eller tilvælge en papbeholder. Piktogrammer på beholdere ved villaer og rækkehuse udskiftes/monteres i 2023, da der ikke er budgetteret hertil i 2022.

Dermed forventes kravet om indsamling af 9 affaldsfraktioner ved alle husstande at være opfyldt inden fristen den 31. december 2022. Fristen var oprindeligt den 1. juli 2021, men Miljøstyrelsen har givet dispensation til kommunen og forlænget fristen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Regulativ for husholdningsaffald til endelig godkendelse efter høring

Regulativ for erhvervsaffald - endelig version efter høring

Punkt 13: Bæredygtige maskinindkøb (Orientering)

88.00.00-Ø54-10-22

Resume

Den 1. december 2021 ønskede Teknik- og Miljøudvalget, at forvaltningen præsenterede muligheden for bæredygtige indkøb i maskinparken. I forlængelse af denne blev Teknikudvalget orienteret den 11. januar 2022 om bæredygtige maskininvesteringer. Med nærværende sag orienteres om status for maskininvesteringerne, herunder den aktuelle markedssituation, som nødvendiggør justeringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om maskininvesteringerne tages til efterretning.

Problemstilling

Den 17. december 2020 godkendte Kommunalbestyrelsen "Fremtidens driftsmodel for Arealdrift" samt beslutningen om etablering af anlægsprogrammet "Maskininvesteringer i Arealdrift" og siden har forvaltningen arbejdet på fornyelse af den udtjente maskinpark. Forud for gennemførelse af udbudsprocesserne ifm. hver enkelt indkøb gennemføres en markedsundersøgelse af de mulige nyindkøb. Heri indgår afdækning af mulighederne for at investere i biler og køretøjer på fossilfrie drivmidler ud fra målsætningen om en udfasning af de fossildrevne biler og køretøjer.

Det kan, på baggrund af de allerede gennemførte markedsundersøgelser konkluderes, at:

- i mange tilfælde findes ikke fossilfrie alternativer, fordi de endnu ikke er udviklet.
- i de fleste tilfælde, hvor der findes fossilfrie alternativer, er det generelt maskiner/køretøjer med for lille kapacitet (reduceret lastevne og/eller reduceret rækkevidde/reduceret arbejdstid).
- prisniveauet ligger på et væsentligt højere niveau end ikke fossilfrie.
- i de få tilfælde, hvor der findes fossilfrie alternativer med tilstrækkelig kapacitet og et acceptabelt prisniveau, er der opstået store udfordringer med levering. Produktionen er så stærkt forsinket, at det ikke er muligt for sælger at levere varen.

Løsninger

På baggrund af markedsundersøgelser og dialog med andre kommunale driftsafdelinger, må det erkendes, at målsætningen om udfasning af fossildrevne biler og køretøjer til fordel for fossilfrie alternativer udfordres af, at der kommer til at gå flere år endnu, før udviklingen af de fossilfrie alternativer er langt nok fremme. De typer af biler og maskiner, der er behov for til den kommunale drift, omfatter ikke almindelige personbiler eller varevogne, hvor der findes en række forskellige fossilfrie muligheder. De få "almindelige" biler der rådes over til tilsynsopgaver, bliver selvfølgelig valgt i fossilfrie versioner ved udskiftning.

Udvikling af fossilfrie maskiner til kommunal brug

Når det gælder helt almindelige basisladbiler, som er det mest udbredte køretøj i driften, findes der pt. ikke fossilfri alternativer. Situationen er uændret iht. den tidligere orientering til udvalget i januar 2022. Dette skyldes krav til ladbilernes lastevne, rækkevidde og kraftig opbygning, der muliggør montering af kran. I følge de markedsundersøgelser der er gennemført, vil der gå 2-3 år, før der findes et udvalg af ladbiler til rådighed, som er baseret på fossilfrie drivmidler. Når det gælder specialmaskiner, som eksempelvis grave- og læsemaskiner, er tilbagemeldingen fra markedet, at der vil gå over 5 år, før disse er til rådighed. Derfor er det nødvendigt at se langsigtet på skiftet fra fossildrevne biler og køretøjer til de fossilfrie alternativer. Forvaltningen vil derfor igangsætte et arbejde med at lave en langsigtet plan for skiftet til fossilfrie maskiner.

Når det gælder almindeligt håndværktøj og småmaskiner (hækkeklippere, løvblæsere, buskryddere etc.) er vilkårene i markedet helt anderledes. Her findes i langt højere grad fossilfrie alternativer i form af batteridrevne enheder. Det er

realistisk, at indfri målsætningen om et skifte til fossilfrie enheder, efterhånden som de eksisterende enheder skal udskiftes. Med ganske få undtagelser, er det muligt at alle nyindkøb bliver fossilfrie.

Akutte udfordringer med at skaffe ladbiler

I Arealdrift er der brug for ca. 26 stk. ladbiler. For den type ladbiler, som er nødvendige til udskiftning af de udtjente ladbiler, blev der i 2. halvår 2021 gennemført udbud og afgivet ordrer på indkøb af 5 stk. nye ladbiler (alm. fossilbaseret). Handlen er nu desværre annulleret, da leverandøren har meddelt, at den pågældende type ladbil, alligevel ikke kommer på det danske marked. Dette nødvendiggør, at der forberedes et nyt udbud, desværre med lave forventninger til, at der pt. findes leverandører, der er i stand til at levere pga. mangel på komponenter.

Udover at Arealdrift råder over ladbiler, der er udtjente og som grundet kørselsforbud står til akut udskiftning, så er der også en problemstilling med indlejede biler. Igennem de senere år, er der som alternativ til udskiftning, indgået aftale om leje af 10 stk. ladbiler. Det har den uheldige konsekvens, at udgiften til lejeaftalerne lægger beslag på en del af det almindelige årlige budget til maskininvesteringer. Samtidig er den midlertidige løsning med leje af biler en dyr løsning, især hvor der er tale om lejeaftaler med kort løbetid. Som en yderligere ny og overraskende udfordring, så er biludlejningsfirmaerne også ramt af en øget efterspørgsel efter ladbiler, og det betyder at de ikke ønsker at forlænge korttidslejemålene. Samlet set udfordrer det driften i hverdagen i kritisk grad.

For akut at håndtere den del af maskininvesteringsprogrammet, der vedrører nødvendige indkøb af basisladbiler, er det derfor nødvendigt at tænke alternativt. Når markedet for nye ladbiler pt. er udfordret, vurderes mulighederne for indkøb af brugte basisladbiler. Indkøb af brugte ladbiler kan løse flere udfordringer:

1. Det er reelt den eneste identificerede mulighed for at løse den akutte og kritiske mangel på ladbiler.
2. Indkøb af brugte ladbiler vil sprede tidspunktet for næste udskiftningsbehov, idet de brugte ladbiler vil have forskellige alder. Det vil medvirke til at udjævne den næste investering over flere år, hvilket letter udfordringen med finansieringen.
3. Ser man få år længere frem, så vil tidspunktet for udskiftning af fossildrevne ladbiler passe bedre med, at der til den tid forventes at være fossilfrie alternativer til rådighed i markedet. Hvis alle ladbiler tænkes udskiftet til nye ladbiler nu, er udskiftning først realistisk om ca. 10-12 år, hvilket unødigt vil forsinke skiftet til fossilfrie ladbiler.
4. Indkøb af brugte ladbiler medvirker til at frigøre kommende års budget til maskinindkøb idet udgiften til indlejede ladbiler bortfalder.

Baseret på ovenstående og tvunget af det akutte behov, er der allerede igangsat indkøb af brugte ladbiler.

Status på maskininvesteringer

Siden orienteringen om bæredygtige maskininvesteringer tilbage den 11. januar 2022 har det været nødvendigt at justere indkøbene og foretage de nødvendige tilpasninger til markedssituationen. I 1. og 2. kvartal 2022, har forvaltningen arbejdet med følgende større maskininvesteringer:

Bil / maskine	Specifikation	Status i indkøbsproces
Ladbil til affaldshåndtering i midtbyen	Elektrisk ladbil, monteret med elektrisk affaldskomprimator	Udbudsproces gennemført, ordrer afgivet. Levering er flere gange udskudt af leverandøren. Den seneste melding er, at leveringen igen er udskudt med ca. 1 år, og i det hele taget forbundet med meget

stor usikkerhed. Handlen er annulleret.

Indkøb ikke muligt

Der gennemføres et nyt udbud, hvor det er nødvendigt at skifte til fossil drevet ladbil.

Drift replanlægges i ventetiden.

5 stk. ladbiler basis, hovedsageligt til udskiftning af udtjente køretøjer i Team Grøn

Alm. diesel drevne ladbiler, da der ikke findes fossilfri alternativ på markedet

Udbudsproces gennemført, ordrer afgivet.

Leverandør har meddelt at pågældende type ladbil ikke længere forhandles på det danske marked. Handlen er annulleret.

Indkøb ikke muligt

Nyt udbud forberedes.

8-10 stk. brugte ladbiler basis, hovedsageligt til erstatning for leaseede ladbiler som ønskes udfaset

Alm. diesel drevne ladbiler, da der ikke findes fossilfri alternativer

Udbudsprocesser vanskeliggøres af, at markedet er ekstremt volatilt grundet generelle og store problemer leveringsproblemer af nye ladbiler. Derfor "støvsuges" brugt bil markedet pt.

Indkøb igangsat, og forsøges gennemført henover 2022

Løbende markedsafsøgning og rådføring med Udbuds- og Indkøbskontoret.

Gravemaskine

Elektrisk mini gravemaskine 2,5 tons

Maskine vurderet ud fra specifikationer og kontakt til andre kommunale driftsafdelinger, samt afprøvet ved demonstration.

Maskinen har begrænset batterikapacitet til 2,5 times arbejde, og den er ca. 100% dyrere end dieseldreven alternativ.

Samlet vurdering er, at maskinen ikke lever op til de behov driftsafdelingen har.

Indkøb ikke muligt

Kravspekifikation på traditionel gravemaskine er under forberedelse.

Profihopper

Alm. diesel drevet multifunktionel maskine til pleje af græs- og

Udbudsproces gennemført, ordrer afgivet, maskine leveret og betalt

Indkøb gennemført

	naturarealer. Der findes ikke fossilfri alternativ.	
3 stk. Farmertrucks	Elektriske klargjort med forskellig montering	Udbudsproces gennemført, ordrer afgivet, maskiner leveret og betalt Indkøb gennemført
Tilsyns-/vagtbil	Elektrisk varevogn, hvor værktøj og afspærringsmateriel er klar til akuthændelser	Udbudsproces gennemført, ordrer afgivet. Leveringstidspunkt er uklart, besked fra leverandør afventes (pt. antages forsinkelse til 2023) Indkøb forsinket
Græsklipper	Dieseldrevet specialmaskine. Der findes ikke fossilfri alternativ	Udbudsproces gennemført, ordrer afgivet, maskine leveret og betalt Indkøb gennemført
Saltspreder	Til vinterbekæmpelse på cykelstier, ingen drivmidler da maskinen monteres på køretøj	Udbudsproces gennemført, ordrer afgivet Indkøb forventes gennemført

Den aktuelle markedssituation giver ikke grundlag for, at der kan ske en hurtig udfasning af driftsafdelingens forskellige specialmaskiner og ladbiler til fordel for fossilfrie alternativer. Markedet for fossilfrie alternativer er i stærk udvikling, men der vil stadig gå, år før krav kan opfyldes i markedet. I de få tilfælde, hvor muligheden allerede foreligger, er leverancen desværre kraftigt udfordret af manglen på komponenter. Det medfører at skiftet til fossilfrie løsninger skal ses i et længere perspektiv over de næste 10 år. Det er desuden en udfordring, at de fossilfrie alternativer er langt dyrere at anskaffe end de traditionelle fossildrevne, hvilket yderligere udfordrer budgettet til maskininvesteringerne.

For de dele af maskinparken, hvor akutudskiftninger er nødvendige, gennemføres indkøb baseret på det etablerede maskininvesteringsprogram. Som en del af dette arbejde er der fokus på at komme ud af den nuværende situation, hvor store årlige udgifter til leasing af maskiner og leje af ladbiler lægger beslag på det almindelige maskininvesteringsbudget. Indenfor rammerne af maskininvesteringsprogrammet indgår således en prioritering af frikøb af leasede maskiner. Det er maskiner der ved anskaffelsen for år tilbage er sket en finansiering via aftaler med Kommune Leasing. Her i blandt er der aftaler som udløber i 2022, og andre aftaler hvor det uden øgede omkostninger er muligt at foretage frikøb og komme ud af aftalen.

Strategisk ramme

Lyngby-Taarbæk Kommunes vision om at gå foran i den bæredygtige omstilling er udtrykt i "Bæredygtighedsstrategi 2020-2050". Det betyder, at maskininvesteringer i Arealdrift som følge heraf, undergår en grundig vurdering for at leve op til visionen. Helt konkret medfører dette et fokus på at sænke CO₂-udslippet, som følge af transport og kørselsopgaver ved øget brug af biler og maskiner, der drives af fossilfrie drivmidler. Dette er omtalt i Bæredygtighedsstrategien, som øget brug af "Grønne drivmidler i transportsektoren".

Videre proces

Der gennemføres yderligere markedsundersøgelser. Forvaltningen forventer at komme med en opfølgende sag primo 2023, som præsenterer en langsigtet plan for skiftet til en fossilfri maskinpark, her forventes også at indgå en estimering af de nødvendige økonomiske ressourcer forbundet med maskininvesteringerne.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Taget til efterretning.

Punkt 14: Julebelysning for Likørstræde, Jernbaneplassen og Ulrikkenborg Plads - engangsbevilling (Beslutning)

24.00.00-G01-31-22

Resume

Handelsforeningen har ansøgt Lyngby-Taarbæk Kommune om en engangsbevilling til supplerende julebelysning, som man ønsker at etablere i Likørstræde samt på Jernbaneplassen og Ulrikkenborg Plads i forbindelse med julen 2022. Med denne sag skal udvalget tage stilling til, hvorvidt en engangsbevilling kan gives til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en engangsbevilling på 35.000 kr. i 2022 på aktivitetsområde 'Vej og Park' til supplerende julebelysning for Likørstræde samt på Jernbaneplassen og Ulrikkenborg Plads i forbindelse med julen 2022. Bevillingen finansieres inden for aktivitetsområde 'Fritid, Kultur og Idræt'.

Problemstilling

Den eksisterende julebelysning i Kgs. Lyngby finansieres i et samarbejde mellem Handelsforeningen og kommunen med en fordeling af udgifterne på 50/50.

På kontaktrådsmøde med Handelsforeningen i Kgs Lyngby den 12. maj 2022 drøftede man under mødets pkt. 8 muligheden for at udvide aftalen om den fælles finansiering af julebelysningen mellem Handelsforeningen og kommunen, således at den også omfatter Likørstræde samt Jernbaneplassen og Ulrikkenborg Plads. Udvidelsen af julebelysningen er et ønske fra detailhandlen.

Som følge af nethandlen, corona-nedlukningerne og den efterfølgende økonomiske krise er detailhandlen under pres. Netop julehandlen udgør for mange af de små specialbutikker en vigtig del af årsomsætningen. Derfor er det afgørende for dem, at der skabes en stemningsfuld iscenesættelse af byen, der kan understøtte initiativet "Lyngby - din Juleby".

Løsninger

På grund af letbanearbejderne og Kgs. Lyngbyprogrammet er det usikkert, hvordan byens endelige fysiske rammer vil blive. Derfor er det ikke hensigtsmæssigt at få designet en permanent udvidet løsning på nuværende tidspunkt. Derfor forslås der i første omgang tilvejebringelse af en engangsbevilling til julebelysningen på ovennævnte områder i 2022.

Alternativt kan udvalget beslutte ikke at imødekomme Handelsforeningens anmodning.

Strategisk ramme

Handelslivet er en af fire styrkepositioner i kommunens turismestrategi. Nærværende ansøgning knytter sig til strategispor 5/Udvikling af det unikke by- og handelsmiljø, hvoraf det fremgår, at kommunen skal søge løbende "at understøtte udvikling og livet i byen."

Videre proces

Såfremt Kommunalbestyrelsen tiltræder forvaltningens anbefaling til finansiering af engangsbevillingen, vil Handelsforeningen foretage de nødvendige aftaler med Juleministeriet.com, der forestår julebelysningen i Kgs. Lyngby.

Økonomi

Handelsforeningen søger 35.000,- i en engangsbevilling til dækning af 50 % af udgifterne til øget julebelysning.

Eksisterende julebelysningen finansieres af midler afsat på aktivitetsområdet 'Vej og Park'. Dette område kan ikke umiddelbart pege på en finansiering af det ansøgte.

I 2022 kan udgifterne til julebelysning dækkes indenfor rammen af turismeområdet på aktivitetsområdet 'Fritid, Kultur og Idræt'. Der er ikke finansiering til udgiften fremadrettet.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2022 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2022	2023	2024	2025	2026	Varig? Ja/nej
Julebelysning	Vej og Park	35	0	0	0	0	Nej
Turismeområdet	Fritid, Kultur og Idræt	-35	0	0	0	0	Nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Anbefalet.

Kultur- og Fritidsudvalget 17. august 2022

Afvist, idet udvalget gerne ser at julebelysning finansieres, men ikke ser midlerne prioriteret fra aktivitetsområdet 'Fritid, Kultur og Idræt'.

Casper Strunge (C) og Charlotte Shafer (C) var fraværende.

Punkt 15: Studietur til Odense (Beslutning)

00.22.00-A00-11-21

Resume

På baggrund af tilkendegivelse fra Teknikudvalget foreslås en éndagsstudietur til Odense, dels med fokus på Odense Letbane, dels med fokus på letbanens betydning for byudviklingen i Odense. Turen kan med fordel være en fælles tur for Byplanudvalget og Teknikudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Byplanudvalget sammen tager på en endagsstudietur til Odense.

Problemstilling

Letbanen i Odense blev sat i drift den 28. maj 2022. Siden indvielsen og gennem testfasen har Odense Letbane og Odense Kommune indhentet en række erfaringer omkring driften af letbanen. Letbanen i Odense løber tæt forbi en række beboelsesejendomme, og der har derfor været stort fokus på blandt andet støj og vibrationer. Letbanen i Odense er desuden et væsentlig nyt element i gadebilledet, og har haft stor betydning for byens udvikling, bl.a. omkring omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade.

Det må antages at erfaringerne fra Odense kan være af værdi for arbejdet med letbanen i Lyngby-Taarbæk kommune.

Løsninger

Forvaltningen foreslår, at der rettes henvendelse til Odense Kommune med henblik på at arrangere et éndagsbesøg for udvalgene i Odense med fokus på Odense Letbane og dens betydning for borgerne og for byens udvikling. Forvaltningen foreslår, at besøget afvikles det sene efterår 2022 eller i begyndelsen af 2023. Forvaltningen foreslår endvidere, at turen afvikles som en fælles tur for Teknikudvalget og Byplanudvalget.

Strategisk ramme

-

Videre proces

I forlængelse af beslutningen vil forvaltningen udarbejde udkast til brev fra udvalgsformændene til Odense Kommune, By- og Kulturudvalget, Søren Vindell med henblik på at arrangere et éndagsbesøg for udvalgene.

Økonomi

Finansiering af turen sker indenfor udvalgenes budgetramme.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Byplanudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Godkendt.

Byplanudvalget, den 17. august 2022

D forslår, at der arrangeres et Teams-møde i stedet.

Afstemning:

For stemte: 1 (D)

Imod stemte: 6 (C (3), B (1), A (1), F (1))

Forslaget hermed afvist.

Afstemning om indstilling:

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

Imod stemte: 1 (D)

Hermed godkendt, at der arrangeres en studietur.

D stemmer imod. Jeg har svært ved at se, hvilken ny viden en studietur til Odense vil bringe. Set med mine øjne, så er Letbanen i Odense en katastrofe – det samme bliver Letbanen ved Ring 3. Et møde over Teams vil spare både tid og ressourcer.

Punkt 16: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

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 det kommende møde:

- DK2020 klimaplan, herunder vurdering af mulighederne for CO₂ -neutralitet i 2030
 - Varmeplan 2022-2030
 - Strategisk energiplan
 - Delegationsplan 2022
 - Cykelpulje 2022 - cykelsti på Grønnevej
 - Øget biodiversitet - status
 - Status for forsøgsordning med 40 km/t zone i området ved Virum Skole og Lindevangen
 - Vejklasser og Vinter- og renholdelsesregulativ
 - Optagelse af private fællesveje
 - Administration af ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje
 - Budgetaftalen 2021-24 - Implementering - 5. status
 - Kunstgræsbane Lundtofte, regulering af støj
 - Nedklassificering af Lyngby Omfartsvej
-
- Revision af lokal bekendtgørelse om standsning og parkering

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Taget til efterretning.

Punkt 17: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

Sagsfremstilling

1. Orientering om udskiftning af træer på Frederiksdalsvej i Virum

På strækningen Frederiksdalsvej (fra Kongevejen til Geels Plads) er der i alt 36 træer langs vejen. Det har været nødvendigt at udskifte 12 ud af de 36 træer. Træerne er blevet erstattet ud fra et vigtigt hensyn om at bevare trærækken i fremtiden.

Træerne er udskiftet primært af tre grunde:

1. Trafiksikkerhed: sikring af lys på vejbanen og cykelsti. Flere steder står lygtepæle inde i trækronerne. Det er ikke muligt ved beskæring at sikre vejbelystningen. Manglende lys på vejbane/cykelsti giver hvert år klager fra starten af efteråret til vinteren slutter.
2. Bestandspleje: Nogle steder står træerne uhensigtsmæssigt tæt, og kan derfor ikke udvikle sig harmonisk. Træerne strækker sig efter lys udover vejbanen, det er uheldigt. For at bevare trærækken på sigt, er det nødvendigt at justere.
3. Sikkerhed: Mange af træerne har en dårlig kronestruktur og store sår i barken, det er følger af tidligere års beskæringer og påkørsler. Træerne er af arten rødege, og denne art er ikke velegnet som vejtræ i forhold til råd og sikkerhed pga. dårlig resistens mod råd. Træerne vil komme til at udgøre en risiko.

Da fældningen var foretaget, blev en mere hensigtsmæssig placering af de træer vurderet, som plantes til erstatning for de fældede træer. Endvidere blev et skifte til stilkeg påbegyndt, som er en hjemmehørende robust træart, der egner sig bedre som vejtræ. Der genplantes til efteråret med store træer på 4-5 m. højde. Det sikrer en flot vej med vejtræer i fremtiden, samtidig med at der tages hånd om at få løst de sikkerhedsudfordringer, der er pt.

Udskiftningen af vejtræer indebærer, at der først fældes 12 træer, og arbejdet var planlagt til gennemførelse den 8. juni 2022 om aftenen. Samtidig med træerne blev fældet, blev vigtige driftsopgaver gennemført, som normalvis er meget svære at komme til at udføre grundet parkerede biler. Det drejer sig om beskæringsarbejde, tømning af vejnedløbsbrønde, total fejning af vej og cykelsti.

Borgere i området er varslet med brev i e-Boks. Der er opsat skiltning i området og arbejdet indledes med tydelig afspærring af området. Projektet er godkendt af myndighed, politi og beredskab. Projektet har affødt debat på sociale medier. Fra beboere i området er modtaget anerkendelse for at arbejdet har forskønnet vejen, givet lys til boliger og gjort trafikskilte synlige.

2. Skel mellem private grundejere og kommunen

Forvaltningen har på baggrund af henvendelser fra blandt andet Dansk Naturfredningsforening og Miljømyndigheden gennemgået en række områder, hvor borgere tilsyneladende har inddraget kommunal jord til privat have.

Forvaltningen går i dialog med de pågældende borgere med henblik på en afklaring. Såfremt der ikke opnås enighed, tager forvaltningen kontakt til en landinspektør for rådgivning og eventuelt skelforretning. Skulle nogle af sagerne udvikle sig til hævdsager, vil udvalget blive orienteret.

3. Exmoor Ridecenter ny lokalplan for udvidelse

Som en del af arbejdet med en ny lokalplan for udvidelse af Exmoor rideskolen, er der den 20. maj 2022 sendt en miljøscreening i høring hos eksterne myndigheder, herunder Bolig-og Planstyrelsen, der påser at planforslag er i overensstemmelse med den statslige planlægning. Exmoor rideskolen er beliggende inden for de grønne kiler i landsplandirektivet Fingerplan 2019.

Bolig og Planstyrelsen har den 13. juni 2022 udtalt sig vejledende til Lyngby-Taarbæk Kommune.

”Kommunes planlægning skal være i overensstemmelse med Fingerplanens bestemmelser for grønne kiler. Kommuneplanlægning omfatter både planlægning på kommuneplanniveau og lokalplanlægning. Efter fingerplanens § 18 skal kommuneplanlægningen i de indre grønne kiler sikre, at områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse. Det skal også sikres, at områderne friholdes for yderligere etablering og udvidelse af store areal- og bygningskrævende anlæg til fritidsformål, herunder anlæg som har en lukket karakter i forhold til almen brug. Jf. bemærkningerne til § 18, stk. 1, nr. 4 vurderes det, at der ikke i indre grøn kile er plads til flere store areal- og bygningskrævende anlæg, der har lukket karakter, hvis muligheden for almen rekreativ anvendelse ikke skal udelukkes eller begrænses yderligere. Det drejer sig navnlig om golfbaner, ridecentre, kolonihaveområder og idrætsanlæg.

4. Orientering om forskydning af tidsplanen for Klimatilpasning af det centrale Lyngby (KALC)

Lyngby- Taarbæk Forsyning (Forsyningen) har besluttet at forskyde tidsplanen for Klimatilpasning af det centrale Lyngby (KALC). Forsyningen har i den forbindelse fremsendt en ny projekt- og myndighedstidsplan til forvaltningen.

Den miljøkonsekvensrapport (VVM), Forsyningen skal udarbejde for projektet, er styrende for tidsplanen, da de fleste øvrige tilladelser ikke kan gives, før VVM-processen er afsluttet. I den opdaterede plan fremgår det overordnet, at aflevering af forslag til miljøkonsekvensrapporten til projektet vil ske til Lyngby-Taarbæk Kommune midt december 2022 modsat den aktuelle tidsplan, hvor afleveringen skulle ske før sommeren 2022. Forvaltningen skal gennemgå rapporten og kan bede om eventuelt supplerende informationer, hvorefter rapporten kan politisk behandles og sendes i offentlig høring. Som en konsekvens af dette forventes det, at den politiske behandling og endelige afgørelse i forhold til miljøvurdering af projektet vil ske i juli 2023.

Spildevandstillægget der skal indgå i det planmæssige grundlag for projektet følger tidsplanen for VVM og vil derved være politisk behandlet og endelig afgjort samtidig med denne.

Forsyningen havde planlagt etablering af to bassiner i et moseområde syd for det gamle Dybendal vandværk ved Mølleåen. Det har vist sig, at dette område er beskyttet i henhold til Naturbeskyttelsesloven. Derfor har Forsyningen måtte foretage en større projektændring, da bassinerne ved Dybendal skal erstattes af bassiner andetsteds. Denne store projektændring er årsagen til forskydning i tidsplanen.

5. Orientering om brev fra Mølleåværkets bestyrelse

Lyngby-Taarbæk Forsyning står til at skulle renovere deres MBBR-anlæg, som bruges til at rense vandet i højere grad end kravene for udledt rensset spildevand. Dette ekstra rensede vand er indtil nu blevet brugt på anlægget eller udledt til Øresund sammen med det almindeligt rensede vand fra renseanlægget. Den oprindelige plan med det ekstra rensede vand var at det kunne ledes til Mølleåsystemet, og formanden for Mølleåværkets bestyrelse, Niels Haxthausen, har den 28. juni 2022 sendt et brev til kommunerne med et forslag om at genoverveje muligheden for udledning af ekstra rensset vand til Mølleåsystemet.

Forvaltningen er i samarbejde med Rudersdal Kommune ved at klarlægge mulighederne og udfordringerne ved anvendelsen af vandet fra MBBR-anlægget i Mølleåsystemet. I overvejelserne vil det bl.a. vurderes, om vandkvaliteten i

Mølleåsystemet forbedres af udledningen, hvor i systemet udledningen vil gavne bedst, samt at det almindeligt rensede vand fra renselanlægget skal kunne overholde udledningskravene uden fortynding af vand fra MBBR-anlægget.

6. DK2020 - vurdering af mulighed for CO₂-neutralitet i 2030

På Teknikudvalgets møde 10. maj 2022 bad udvalget om en vurdering af, hvad der skal til, hvis Lyngby-Taarbæk kommune skal være CO₂-neutral allerede i 2030 i stedet for 2050.

Forvaltningen har bedt konsulenterne Viegand & Maagøe vurdere muligheden, og det er deres konklusion, at det ikke anses for muligt at opnå CO₂-neutralitet i 2030. Især transportområdet forventes ikke at kunne bidrage nok til, at kommunen samlet vil kunne nå i mål i 2030, da al transport så skal være fossilfri. Restriktioner kan bringe os nærmere, men ikke helt i mål.

Konsulenterne mener ikke, at compensation ved at investere i skovrejsning eller energianlæg uden for kommunegrænsen accepteres af DK2020 (CONCITO/C40) (bilag). På den måde vil tiltag med de nuværende retningslinjer ikke kunne måles i regnskabet i kommunen, selvom det kan have effekt på den samlede udledning.

Andre kommuner har vurderet, at CO₂-fangst på Vestforbrænding kan bidrage til en negativ CO₂-udledning på energisiden, og på den måde opveje en del af CO₂-udledningen og opnå CO₂-neutralitet. Dette tiltag vurderes ikke til at have samme effekt i den analyse Viegand & Maagøe har udført for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen har bedt konsulenterne undersøge disse problemstillinger, og om det kan medføre ændringer i kommunens DK2020 scenarie-analyser. Konklusioner vil blive fremlagt i forbindelse med drøftelse og godkendelse af DK2020-klimaplanen i september/oktober 2022.

7. Orientering om letbanen

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Taget til efterretning.

Bilag

Notat muligheder for CO₂ neutralitet i 2030

Punkt 18: 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 16. august 2022

Godkendt.