

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 15-08-2023

Mødedato Tirsdag d. 15. august 2023 kl. 16:15

Mødested Mødelokale A, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Regulativer for erhvervsaffald og husholdningsaffald (Beslutning).....	4
2. Budgetopfølgning 2023 (Beslutning).....	8
Indførelse af takster for råden over vejareal (Beslutning).....	10
Kystsikring Taarbæk - Skitseprojekt og næste skridt (Beslutning).....	13
Delegation af kompetence til godkendelse til nabokommuner ved forsyning med vand og spildevan	17
Oprettelse af energiselskab i regi af Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S (Beslutning).....	21
Udbudsgrundlag for Movias udbud af buslinje 23, 184 og 388 (Beslutning).....	24
Forslag til nyt busnet 2025 til offentlig høring (Beslutning).....	29
Projekt på Skovbrynet ved Fuglevad fra Trafiksikkerhedsplan 2023 - 2027 (Beslutning).....	35
Status vedr. træbalancen på Dyrehavegårds Jorde og i Traceet lands Helsingørmotorvejen (Beslutni	37
Toiletbygning på forpladsen til Lundtofte stationsforplads (Beslutning).....	42
Forslag til lokalplan 308 for Ringerbakken, Skolebakken og del af Virum Stationsvej (Beslutning)..	45
Forslag til tillæg 1 til lokalplan 253 - Virumvej 33-35 og Virumgårdsvej 18 samt kommuneplantilla	48
Salg af vejareal og etablering af parkeringspladser ved Taarbæk Strandvej 69 (Beslutning).....	51
Furesøhøj 6 - Dispensation for terrænregulering (Beslutning).....	54
Påklage af Fredningsnævnets afgørelse om KALC (Beslutning).....	56
Støj fra midlertidigt bygge- og anlægsarbejde (Drøftelse).....	58
Schallsvej 14 (og 16) Dobbelt garage (Beslutning).....	61
Kommende sager.....	64
Meddelelser.....	65
Lukket: Lukkede meddelelser.....	68
Underskrift af protokol.....	69

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Et enigt udvalg hævdede pkt. 18 "Støj fra midlertidigt bygge- og anlægsarbejde (Drøftelse)" samt meddelelse nr. 7 – "Støj i forbindelse med Lundtofte kunstgræsbane" til beslutningssager.

Hermed blev dagsordenen godkendt.

Punkt 2: Regulativer for erhvervsaffald og husholdningsaffald (Beslutning)

07.18.00-P24-3-23

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 25. maj 2023 at haveaffaldsordningen skal ændres til en frivillig ordning med tilkøbsydelse for etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling. Beslutningen medfører behov for ændring af kommunens regulativ for husholdningsaffald.

Samtidig foreslår forvaltningen efter samråd med Lyngby-Taarbæk Forsyning, at der vedtages en ny, frivillig ordning for virksomheder, så disse får mulighed for at benytte udvalgte affaldsordninger. Dette indebærer en ændring af kommunens regulativ for erhvervsaffald, samt en række tilføjelser i regulativet for husholdningsaffald. Begge regulativer fremlægges derfor med henblik på udsendelse i lovpligtig 4 ugers høring.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Regulativ for husholdningsaffald" og "Regulativ for erhvervsaffald" sendes i 4 ugers offentlig høring.

Problemstilling

Haveaffaldsordningen

På møde den 25. maj 2023 besluttede Kommunalbestyrelsen at ændre haveaffaldsordningen til en frivillig ordning med tilkøbsydelse for etageboliger og andre boligforeninger med fælles affaldsopsamling. Den frivillige ordning betyder, at etageboliger mv. ikke længere skal betale for haveaffaldsordningen som en del af grundgebyret. De forventede ændringer i grundgebyret er beskrevet i sagsfremstillingen fra mødet den 25. maj 2023.

Ændring af haveaffaldsordningen kræver en ændring af regulativ for husholdningsaffald, hvor ordningen i dag er beskrevet som en ordning gældende for alle husholdninger i kommunen.

Erhvervsordning

Ny lovgivning gældende fra den 1. januar 2023 medfører, at alle virksomheder skal sortere deres husholdningslignende affald i 10 affaldsfraktioner (madaffald, papir, pap, glas, plast, metal, mad- og drikkekartoner, farligt affald, tekstiler og restaffald) ligesom de private husholdninger. Virksomheder omfatter også fx foreninger og private institutioner.

Som udgangspunkt skal virksomhederne træffe aftale med en privat renovatør om opstilling og tømning af affaldsbeholdere. Alternativt kan de benytte genbrugsstationen (mod betaling) til aflevering af de fleste fraktioner, madaffald og restaffald dog undtaget.

Lovgivningen er imidlertid også ændret på det punkt, at kommunerne nu har lov til at tilbyde indsamling af genanvendeligt affald hos virksomhederne, der i art og mængde svarer til en husholdning.

Mange mindre virksomheder, foreninger mv. har ganske små affaldsmængder, og forvaltningen har oplevet interesse for at kunne benytte de kommunale ordninger som fx 4-kammerbeholderen til papir, plast (inkl. mad- og drikkekartoner), glas og metal og 2-kammerbeholderen til mad- og restaffald.

Løsninger

Haveaffaldsordningen

Som følge af Kommunalbestyrelsens beslutning om at ændre haveaffaldsordningen for etageboliger og andre boligforeninger, er der foretaget ændringer i §20 i regulativ for husholdningsaffald. Der skelnes nu mellem parcel- og rækkehuse i "haveboligordningen", og etageboliger og rækkehuse med fælles affaldsopsamling i "fællesordningen". Haveboligordningen fortsætter som hidtil, mens fællesordningen som udgangspunkt ikke omfatter indsamling af haveaffald. I fællesordningen vil det i stedet være muligt at tilkøbe ydelser i form af tømning af beholdere og grabning med kran af løst haveaffald.

Erhvervsordning

Forvaltningen foreslår at tilbyde de samme affaldsbeholdere til virksomheder, som i dag benyttes til husholdninger. Det vil sige, at ordningen tilbydes på samme betingelser og vilkår, som gælder for husholdninger fx omkring krav til adgangsveje mv. For Lyngby-Taarbæk Forsyning vil der således blot være tale om ekstra tømninger på de samme ruter, som køres i dag. Mængden af affald fra de små virksomheder forventes at være begrænset, hvorfor det ikke vil kunne betale sig at indsamle det i særskilte skraldebiler. Det betyder, at erhvervsaffaldet blandes med affald fra husholdninger i forbindelse med indsamlingen, og dermed registreres som husholdningsaffald.

Der fastsættes en pris per beholder, som godkendes af Kommunalbestyrelsen sammen med de øvrige affaldsgebyrer.

Det foreslås at tilbyde følgende beholdere:

Mad- og restaffald	Papir, plast, metal og glas	Pap
Max én beholder per virksomhed	Max én beholder per virksomhed	Max én beholder per virksomhed
<ul style="list-style-type: none">• 140 l. madaffald, ugetømning• 240 l. 2-kammer til mad- og restaffald, ugetømning• 240 l. 2-kammer til mad- og restaffald, 14 dages-tømning*• 370 l. 2-kammer til mad- og restaffald, ugetømning• 370 l. 2-kammer til mad- og restaffald, 14 dages-tømning*	<ul style="list-style-type: none">• 240 l. 4-kammer til papir, plast, metal og glas, 14 dages-tømning• 370 l. 4-kammer til papir, plast, metal og glas, 14 dages-tømning	<ul style="list-style-type: none">• 240 l. pap, 14-dages tømning

*der tømmes ugentligt i juni, juli og august

For virksomheder beliggende i ejendomme med både boliger og erhverv vil det ikke altid være hensigtsmæssigt at have sine egne beholdere, fx på grund af pladsproblemer. Her foreslår forvaltningen at tillade, at virksomheder kan benytte de

affaldsbeholdere, der er opstillet til boligerne. Ordningen må i henhold til lovgivningen stadig kun benyttes i et omfang, der svarer til en husholdning, og virksomheden skal tilmelde sig ordningen og betale gebyr for at deltage i den. Tilbuddet vil ikke være relevant for butikker, restauranter og lignende med større affaldsmængder, men kan være et godt tilbud for fx mindre kontorvirksomheder og lignende.

Tilbuddet om at kunne benytte sig af de kommunale ordninger skal ses i forlængelse af Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi (opfølgende aftale indgået i august 2022 mellem regeringen og 6 partier i Folketinget), som fastlægger, at der fra 2025 skal føres et intensiveret tilsyn med, at virksomheder lever op til kravene til affaldssortering.

Ordningen for virksomheder er indskrevet i regulativ for erhvervsaffald som en ny ordning i § 21 (bilag). Her er der primært henvist til regulativ for husholdningsaffald, hvor der under de relevante paragraffer er tilføjet afsnit om, hvad der tilbydes virksomheder.

Øvrige rettelser i regulativ for husholdningsaffald

Der er foretaget øvrige mindre rettelser og opdateringer af regulativ for husholdningsaffald.

Ændringer vedrørende haveaffaldsordningen, erhvervsordningen samt øvrige ændringer er oplistet og kommenteret i skema (bilag). Mindre rettelser uden indholdsmæssig betydning er ikke medtaget i skemaet.

Forslag til revideret regulativ for husholdningsaffald er desuden vedlagt i sin fulde form (bilag).

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. For erhvervsaffald er målet i bæredygtighedsstrategien, at øge genanvendelsen fra 40% i 2018 til 50% i 2024.

Videre proces

Regulativerne sendes via kommunens hjemmeside i 4 ugers offentlig høring, hvorefter de forelægges for Teknikudvalget samt Kommunalbestyrelsen til endelig vedtagelse.

Lyngby-Taarbæk Forsyning beregner gebyrer for affaldsordningerne, som efter vedtagelse i Forsyningens bestyrelse sendes til kommunen, hvorefter de fremlægges for Kommunalbestyrelsen til endelig vedtagelse.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Anbefalet.

Boligselskabernes samarbejdsudvalg havde foretræde for udvalget ifm. sagen. Deres oplæg er vedlagt (bilag).

Bilag

Forslag til ny ordning for erhvervsaffald

Skema over ændringer i regulativ for husholdningsaffald

Regulativ for husholdningsaffald - høringsversion 17-7-2023

Oplæg - Boligselskabernes samarbejdsudvalg ifm. foretræde for Teknikudvalget

Punkt 3: 2. Budgetopfølgning 2023 (Beslutning)

00.32.10-S55-7-22

Resume

Teknikudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 2. budgetopfølgning for 2023 på udvalgets område, hvor der forventes et samlet mindreforbrug på 0,5 mio. kr. på udvalgets serviceramme. Resultatet af Teknikudvalgets område indgår i den samlede 2. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 24. august 2023 og Kommunalbestyrelsen den 31. august 2023

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 2. budgetopfølgning 2023 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. Rammestyningen er derfor en vigtig forudsætning i overholdelse af den samlede serviceramme.

Der forventes et samlet mindreforbrug på 0,5 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	Vedtaget budget	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Forventet afvigelse
Vej og Park	67.434	66.097	66.097	0
Trafik	46.053	46.381	47.181	800
Klima, Miljø og Natur	15.381	17.399	16.099	-1.300
I alt	128.868	129.877	129.377	-500

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

På Vej og Park forventes samlet set balance. Det foreløbigt forventede mindreforbrug på vinterdriften på 4,9 mio. kr. modsvares af et tilsvarende merforbrug på de øvrige driftsområder, hvor der forventes et merforbrug på hhv. 1,3 mio. kr. på Grøn drift, 1,9 mio. kr. på Kirkegårde og 1,7 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 relativt faste, så hvis der er lav aktivitet på fx Vinterdrift, så vil de udførerne registrere deres tid på andre driftsområder som Vejdrift eller Grøn drift.

På Trafik forventes et samlet merforbrug på 0,8 mio. kr., som hovedsageligt skyldes et merforbrug på Flextur og busdriften.

På Klima, Miljø og Natur forventes et samlet mindreforbrug på 1,3 mio. kr., som hovedsageligt skyldes projekter på området (Danmarks vildeste kommune, Tilsyn svømmebade, sektorplanerne mfl.), hvor der historisk har været forskydninger mellem årene og et mindreforbrug på 1,0 mio. kr. vedrørende varmeplanlægning. Midlerne er først blevet udmøntet i 1. budgetopfølgningen i 2023 og der er yderligere, i forbindelse med den aktuelle DUT regulering, afsat cirka 0,5 mio. kr. i 2023. Det forventes ikke, at hele budgettet kan nå at finde anvendelse i den resterende del af 2023. Budgettet forventes overført til 2024.

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

Strategisk ramme

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

Videre proces

Budgetopfølgningen på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede opgørelse af 2. budgetopfølgning, som forlægges for Økonomiudvalget den 24. august 2023 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 31. august 2023.

Økonomi

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

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Godkendt.

Bilag

2. budgetopfølgning 2023

Punkt 4: Indførelse af takster for råden over vejareal (Beslutning)

05.02.15-G01-1-23

Resume

Forvaltningen oplever et stigende antal arbejder på kommunens veje, ligesom antallet af ansøgninger om materialeoplag og opstilling af containere er stigende. Det stigende antal ansøgninger medfører et stigende pres på administrationen i forbindelse med håndtering og udstedelse af tilladelserne, ligesom der kræves et stigende kontroltryk fra tilsynet med, at regler og vilkår for opstilling og nedtagning overholdes. Forvaltningen foreslår på baggrund af det sigende antal ansøgninger, og af hensyn til den generelle trafikafvikling, at ansøgerne betaler for de faktiske omkostninger ved behandling af tilladelser til råden over vej og tilsyn i marken.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. indføre gebyrer på 650 kr. for behandling og udstedelse af tilladelse, samt 50 kr. pr. dag tilladelsen løber for tilsyn med at vilkår i tilladelsen overholdes,
2. der gives en indtægtsbevilling på -15 t. kr. i 2023 på aktivitetsområdet "Trafik" til indtægterne fra brugerbetaling i den sidste del af 2023,
3. udeservering og fortovsudstilling ved butikker, cafeer og restauranter friholdes for gebyret, ligesom juletræssalg, kaffevogne og madboder friholdes.

Problemstilling

Forvaltningen oplever et stigende antal ansøgninger fra aktører, der ønsker at råde over vejarealer. Det medfører pres på forvaltningen, der behandler hver enkelt ansøgning under hensyntagen til ansøgningens formål og trafikale konsekvenser. Derudover oplever forvaltningen et stigende antal ansøgninger hvor perioden forlænges på grund af forsinkelser i arbejdet.

Det fremgår af vejlovens § 80, stk. 2, at kommunen kan opkræve betaling for brug af vejareal, når udnyttelsen sker i et forretningsmæssigt øjemed. Højesteret afsagde i april 2021 dom om, hvorvidt en kommune har hjemmel til at kræve, at ejeren af containere skal betale, når der er tale om anbringelse af containere til brug for byggearbejde på ejendomme, der grænser til vejen. Højesteret tog stilling til, at der i et sådan tilfælde er tale om, at anbringelsen sker som led i en forretningsmæssig udnyttelse.

På baggrund af dommen kan kommunen blandt andet inddrage direkte lønudgifter og/eller tilsyn, indirekte udgifter i form af lønressourcer forbundet med ledelse af bogholderi/fakturering af gebyrer samt indirekte udgifter til beregnet overhead pr. medarbejder for andel af fællesomkostninger i form af bygninger, inventar, el og lignende.

Kommunen kan altså ikke kræve en egentlig leje, men alene direkte og indirekte omkostninger, som kommunen afholder i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen. På baggrund af Højesterets dom har blandt andet Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune indført en række takster, når kommunen giver en tilladelse til at råde over offentlige vejarealer.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at der indføres betaling for de nedenfor nævnte tilladelser til råden over vej. Den foreslåede betaling er baseret på en vurdering af det ressourcetræk en godkendelse og efterfølgende tilsyn medfører. Betalingen skal tjene to formål, dels at dække de faktiske omkostninger kommunen har med at behandle ansøgninger og udstede tilladelser, og dels at indføre et incitament til at materialer mv. i videst muligt omfang placeres på egen grund. Forvaltningen forventer desuden, at betalingen vil medføre et incitament til at begrænse den periode for hvilken der søges tilladelse. Forvaltningen vil løbende genvurdere om niveauet for betalingen modsvarer de faktiske omkostninger, med henblik på en eventuelt fornyet politisk behandling.

Såfremt en aktør undlader at søge om tilladelse, kan forvaltningen, når det kommer til kommunens kendskab, lovliggøre forholdet ved at udstede påbud efter vejlovens regler og herefter eventuelt fjerne det opstillede materiel for ejerens regning.

Løsninger

Forvaltningen har på baggrund af de direkte og indirekte udgifter til administration i forbindelse med udstedelse af tilladelse, afsendelse af faktura, tilsyn og overhead til dækning af kontorhold beregnet en takst for rådighedstilladelse. Taksten er beregnet således, at den omfatter udgifter til at meddele en tilladelse, hvilket omfatter faglig sagsbehandling i forvaltningen, udgifter til afsendelse af faktura, overhead til kontorudgifter mv. herunder første dags råden i alt ca en times arbejde, til en standardberegnet pris på 650 kr. Efter første dag vil der gennemsnitligt blive gennemført et ugentligt tilsyn, udgiften til det ugentlige tilsyn beregnes ud fra ovenstående timepris til 50,00 kr. pr. dag rådighedstilladelsen rækker over.

Forvaltningen har på baggrund af Højesterets dom vurderet, at følgende typer af tilladelser til forretningsmæssig udnyttelse bør pålægges administrative udgifter:

- Opstilling af containere
- Byggepladser på vejareal
- Materieloplæg, herunder placering af lifte, kraner, skurvogne og andet lignende materiel
- Stilladser

Strategisk ramme

Indførelse af gebyrer på ansøgninger om råden over vej vil medvirke til at sikre fremkommeligheden på kommunens veje, idet gebyret vil skabe et incitament til at færdiggøre arbejder til tiden ligesom kun arbejder, hvor den fornødne plads ikke kan fremskaffes på egen grund vil blive ansøgt.

Videre proces

Forvaltningen opdaterer hjemmeside mv. således at virksomheder, der ansøger om råden over vej får oplyst gebyret. Gebyret indføres med det samme for at undgå en bølge af fremrykkede ansøgninger.

Økonomi

Med denne sag godkendes taksterne. De økonomiske konsekvenser heraf vil indgå ved behandlingen af besparelsesforslag på Teknikudvalgets område i august 2023 med henblik på efterfølgende inddragelse i budgetforhandlingerne, jf. budgetprocessen 2024-27.

På baggrund af tal fra 2022 med hensyn til antal meddelte råden over vejareal kan følgende overslag over indtægter fra rådighedstilladelserne opstilles:

Råden over vej	Antal	Tid (Dage)	Indtægter
Containeropstillinger	150	5	127.500
Materieloplæg, samt byggepladser på vejareal	20	20	32.000
Stilladser	30	20	49.500
I alt	-	-	209.000

Det skal bemærkes, at antallet af tilladelser er behæftet med stor usikkerhed, da tal fra 2022 er baseret på at det er ”gratis” at benytte vejareal, og dermed må det forventes at omfanget reduceres i forbindelse med indførelse af afgifter for brug af vejareal.

Det bemærkes, at forvaltningen forventer, at kunne indføre brugerbetaling begyndende allerede de sidste to måneder af 2023, der forventes derfor en mindre indtægt allerede i 2023, på forventeligt 15.000 kr., der gives en tilsvarende indtægtsbevilling på -15 t. kr. til aktivtetsområdet "Trafik" med modpost på kassen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget

Økonomiudvalget

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Ad 1-3) Anbefalet.

Punkt 5: Kystsikring Taarbæk - Skitseprojekt og næste skridt (Beslutning)

00.16.00-P20-1-21

Resume

I forbindelse med budget 2021-24 blev der afsat midler til projektet for kystsikring i Taarbæk, som indebærer at kommunen satte sig for bordenden i arbejdet for en samlet kystsikringsløsning i Taarbæk. Der er nu udarbejdet tre forslag til skitseprojekter for kystsikring i Taarbæk samt forslag til fordeling af omkostninger til etablering og drift (bidragsfordeling). Der lægges med sagen op til en beslutning om det videre arbejde til etablering af en helhedsløsning for kystsikringen af Taarbæk.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen fortsætter arbejdet med en fælles kystsikring i dialog med de oversvømmelsestruede grundejere, dvs. dem hvis grunde ligger under kote +2,5m (grundene øst for Taarbæk Strandvej, på strækningen lige nord for Havnen til og med Bellevue i syd),
2. de udarbejdede principper for organisering og bidragsfordeling til et kystlaug er udgangspunktet for det videre arbejde,
3. forvaltningen afsøger muligheder for medfinansiering hos bl.a. Statens Kystpulje,
4. de 700.000 kr. til klima og beskyttelse i 2023 disponeres til den videre proces for kystsikringsprojektet (finansiering inden for eksisterende projekt).

Problemstilling

Kystsikringsprojekt for Taarbæk kyst blev igangsat 2021 og opnåede en fondsbevilling fra Realdania på 1 mio. kr. som en del af deres partnerskab med Miljøministeriet til støtte af pilotprojekter under programmet 'Byer og det stigende havvand'. Skitseprojektet, med 3 forslag til helhedsløsninger for en samlet kystsikring i Taarbæk blev præsenteret på Teknikudvalgs møde den 18. april 2023 i forlængelse af en drøftelse med Taarbæk Borgerforening.

Skitseforslagene, som er blevet til efter en omfattende borgerinddragelse, viser forskellige tekniske løsninger inklusiv økonomisk overslag og er suppleret med en juridisk vurdering af, hvilke grundejere, som kan indgå i et kystlaug, der skal finansiere kystbeskyttelsen. I den forbindelse er kysten opdelt i tre områder karakteriseret ved:

- Delområde 1, det sydlige lavtliggende område fra Bellevue til Bombegrunde, med de fleste huse tilbagetrukket fra havet og mange således også beliggende over kote + 2.5 m
- Delområde 2, fra Bombegrunden til og med Nordlyvej lige nord for havnen, som ligeledes er et lavtliggende område med tæt bebyggelse og med Jollehavnen midt på strækningen, og
- Delområde 3, den nordligste kyststrækning med husene liggende højt og således ikke oversvømmelsestruet, men med en kyst/eksisterende kystsikring, der er erosionstruet

De tre skitseforslag, som er mere grundigt beskrevet i det tidligere sagsfremstilling og bilag (bilag), omfatter:

1. Eksisterende mure forhøjes og sammenbindes
2. Nye mure og nye stensætninger
3. Naturligt kystlandskab (kombineret med forslag 2)

Skitseforslagene er præsenteret for borgerne i Taarbæk på et informationsmøde på Taarbæk Skole den 24. maj 2023. Forud for mødet, blev en kondenseret version af skitseprojektrapporteringen (bilag) sendt til borgernes e-boks. Mødet kunne også tilgås online. Videooptagelsen fra informationsmødet er gjort tilgængelig via kommunens hjemmeside.

Løsninger

Fælles kystsikringsprojekt med fokus på delområde 1 og 2, dvs. strækningen fra Nordlyvej i nord til Bellevue i syd

Forvaltningen vurderer, at det er for tidligt at beslutte politisk, i hvilket omfang skitseprojektets 3 forslag (i bilag), vil finde anvendelse i et kommende dispositionsforslag, da der ikke pt. er en entydig opbakning blandt Taarbækborgerne til de fremlagte skitseforslag. Forvaltningen lægger derfor ikke op til en beslutning om et konkret skitseforslag på nuværende tidspunkt. Der er dog stadig fordele ved et fælles kommunalt kystsikringsprojekt frem for individuelle eller private løsninger, da det kan sikre beskyttelsen bedre ved at alle forpligtes til deltagelse.

For at skabe lokal opbakning om et kommende dispositionsforslag foreslås den videre proces derfor at omfatte:

- En første etape som kun omfatter delområde 1 og 2 dvs. strækningen fra Nordlyvej til Bellevue.
- En møderække med dialogmøder med de berørte ejendomsjere på ovennævnte strækning med henblik på tilslutning fra størstedelen af borgerne til et dispositionsforslag.
- En afklaring af, om der skal arbejdes med sikring af hele delområde 1 eller 2, eller om der skal ske en yderligere indskrænkning, f.eks. i lyset af allerede iværksatte eller kommende private tiltag.
- Der tages udgangspunkt i Taarbæks egenart og varierende visuelle udtryk. For Taarbæk Havns vedkommende er det aftalt med havnens bestyrelse, at havnen selv skitserer et skitseforslag. Havnen er i sig selv en væsentlig del af kystbeskyttelsen og havnens rolle skal tydeliggøres frem mod en endelig beslutning.
- Der arbejdes videre med information om beredskab og handlinger i tilfælde af oversvømmelser.

Baggrunden for i første omgang kun at inddrage grundejere der er oversvømmelsestruet på en 50 års horisont, dvs. har grunde eller dele af grund, der ligger under kote +2,5, skal ses i lyset af følgende foreløbige konklusioner, som også blev præsenteret på informationsmødet den 24. maj 2023:

- Stor forskel mellem strækningen nord for havnen og fra havnen og sydpå, da det primært er erosions trussel og ikke oversvømmelse. Der er en del eksisterende sikring nord for havnen.
- Potentielle medlemmer af kystlaget vil kun omfatte oversvømmelsestruede, da værdi af eventuelle rekreative værdier ikke vurderes til at være store nok til at bidragspåligge ikke-oversvømmelsestruede.
- I forhold til de rekreative anlæg, så etablerer Taarbæk Havn som udgangspunkt selv sikring – dog fortsat sikring af bagvedliggende ejendomme. Mulighed for anlæg ved Jollehavn vil være en kommunal investering udenom kystlaug. Mens Bombegrunden vil indgå i kystsikring – udformning afhænger af valg af model.

Organisering og bidragsfordeling

Juridisk rådgiver, Horten, har udarbejdet et notat (bilag) om hvordan omkostningerne kan fordeles, kaldet bidragsfordeling, og organisering af et kystlaug. Finansieringen af et fælles kystbeskyttelsesprojekt kan ske ved bidrag fra de beskyttede grundejere og andre, som opnår en fordel ved projektet.

For strækningen Bombegrunden til og med Nordlyvej nord for Havnen anbefales en bidragsmodel, hvor der fastsættes en bidragspart for alle ejendomme under kote +2,5 og så en ekstra bidragspart for ejendomme i 1. række, der afspejler, at disse ejendomme udover oversvømmelsesbeskyttelse tillige opnår en erosionsbeskyttelse. Bidraget til beskyttelse for dem der mere udsatte fastsættes på baggrund af ejendommens længde mod kysten.

Forvaltningen anbefaler, at denne model er udgangspunktet for det videre arbejde.

I forhold til Havnen og Jollehavnen må det alt efter hvilket skitseforslag, der arbejdes videre med, forventes at det kommer til at foregå i et parallelløb med kystlaget, da dele af løsningerne for Havnen og Jollehavnen ikke tjener et snævert kystbeskyttelsesmæssigt hensyn men også har andre og bredere formål, som indebærer, at det ikke kan bidragspåliges efter kystbeskyttelseslovens krav om omkostningseffektivitet. Det vil så være mest hensigtsmæssigt, at lade løsningerne for Havnen og Jollehavnen udgå af det fælles kystbeskyttelsesprojekt, og aftale en kompensation for den beskyttende effekt som havnenes moleværker har på det bagvedliggende.

Statens Kystpulje mv.

Forvaltningen vil afsøge muligheder for medfinansiering med forbehold for Kommunalbestyrelsens beslutning. I den forbindelse skal det også nævnes at for at kunne søge midler til kommende anlægsarbejder under Statens Kystpulje (ansøgningsfrist 2. oktober 2023) er der mindst 2 forudsætningerne, som skal være opfyldt:

1. At Kommunalbestyrelsen bakker op om et projekt, der opfylder kravene til et kommunalt fællesprojekt
2. At der er på ansøgningstidspunktet er dokumentation for egenfinansiering.

I annonceringen af puljeordningen nævnes desuden, at langsigtede helhedsløsninger, der forebygger oversvømmelse og kysttilbagerykning, vil være blandt de projekter, som kan være berettigede til at modtage medfinansiering fra puljen. Kystdirektoratet oplyser, at der kan ansøges om op til 40% af anlægsomkostningerne til rene kystbeskyttelsesforanstaltninger, ikke til rekreative anlæg. Det betyder at der skal foreligge et så konkret projekt som muligt med angivelse af typen af kystbeskyttelsesløsninger der indgår og et overslag på anlægsøkonomien.

Det understreger vigtigheden af, at en konkret løsning på en første etape/den korte bane også indeholder en plan/strategi og skitse til, hvordan den føres videre på 50 års sigt. Der er ikke annonceret planer om at fortsætte med Statens Kystpulje fremover.

Havnen forventes at skulle søge finansiering fra fonde mv. for realisering af et større projekt. I det videre arbejde vil det også blive undersøgt, om der er relevante fonde til finansiering af rekreative aktiviteter i Jollehavnen og Bombegrunden.

Strategisk ramme

Skitseprojektet til kystsikring af Taarbæk er en indsats som strategisk knytter sig til Kommunens bæredygtighedsstrategi under 2. Natur og klimatilpasning, 2c Grøn klimatilpasning, der mindsker risiko for oversvømmelse. Det fremgår af Bæredygtighedsstrategien, at kommunen sætter sig for bordenden i arbejdet med at kvalificere muligheder og begrænsninger ved en eventuel kystsikring omkring Taarbæk.

Videre proces

Det foreslås, at der arbejdes videre med de berørte grundejere - grundejere under kote +2,5 på strækningen fra Havnen til Bellevue (delområde 1 og 2, som muligvis indsnævres til område 2 hvis opbakning udebliver for område 1), for at finde frem til en løsning, der er mest mulig opbakning til jf. ovenfor.

Forvaltningen skal desuden indhente en udtalelse fra Kystdirektoratet inden vedtagelse af et evt. projekt.

Det forventes, at forvaltningen i første kvartal af 2024 kan vende tilbage til Kommunalbestyrelsen med forslag til om der er grundlag for at gennemføre et kystsikringsprojekt, hvor kommunen sidder for bordenden.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen besluttede den 15. december 2022 en anlægsbevilling i 2023-25 til det videre arbejde med klimaindsatsen og kystsikringsindsatsen på i alt 4,0 mio. kr., finansieret af uforbrugte driftsmidler til bæredygtighedsstrategien i 2022 på 1 mio. kr. og det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Pulje til klimaarbejde" i 2023-25 (3 mio. kr.). Bevillingen dækker over en udgift til en projektleder i perioden (2,1 mio. kr.), en udgift til 2 studentermedhjælpere i perioden (0,9 mio. kr.) samt rådgiverbistand til myndighedsprojekt i 2023 og 2024 (1 mio. kr.). Teknikudvalget anbefalede dog Kommunalbestyrelsen, at beslutning om anvendelse af puljen til kystsikringsarbejdet (0,7 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. i 2024) afventer den politiske behandling af skitseprojekt og forslag til kystsikringslag, hvilket altså sker med denne sagsfremstilling.

Det videre arbejde med en fælles kystsikring til og med 2025 finansieres inden for den afgivne anlægsbevilling.

Der er efter 2025 ikke afsat yderligere finansiering til fortsat implementering af bæredygtighedsstrategien samt det fortsatte kystsikringsprojekt. Finansiering hertil vil fsva. drift skulle findes via modgående initiativer og fsva. anlæg via omprioritering inden for det eksisterende anlægsprogram, herunder fx via konkret disponering af relevante anlægspuljer.

I forhold til anlæg er der budgetlagt en indtægt på 2,5 mio. kr. i budgetperioden 2023-26 baseret på en forventet indtægt fra øvrige lodsejere i et fremtidigt kystlaug. Såfremt kystsikringsprojektet ikke gennemføres vil disse midler ikke tilfalder Lyngby-Taarbæk Kommune.

I forhold til anlægøkonomien for et eventuel fremtidigt kystbeskyttelses anlæg, vil de tidligere anførte økonomiske overslag for de tre skitseforslag (jvf. tabel i bilag 1) for den reducerede strækning uden rekreative anlæg, beløbe sig til henholdsvis 36,2 mio. kr., 63,7 mio. kr. og 53,3 mio. kr. for skitseforslag 1, 2 og 3. Den kommunale andel heraf udgør henholdsvis 8,3 mio. kr., 13,3 mio. kr. og 12 mio. kr. Hvis det besluttet at en ny Jollehavn skal etableres i forbindelse med kystbeskyttelses anlægget da øges de samlede omkostninger og kommunens andel med godt 10 mio. kr.

Der henvises endvidere til sag på Økonomiudvalgets møde den 24. august 2023 om "Anlægsreserve til vedligehold på fritidsområdet", hvor det foreslås at afsætte 1,8 mio. kr. til kystsikringsprojektet. Disse midler er ikke disponeret i kystsikringsprojektet.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Ad 1) Anbefalet, idet udvalget opfordrer forvaltningen til at arbejde for en bred opbakning fra de pågældende grundejere.

Ad 2-3) Anbefalet.

Ad 4) Anbefalet, idet de resterende 300.000 kr. forbeholdes klimaforebyggende indsatser.

Bilag

Skitseprojekt for kystsikring af Taarbæk (Drøftelse) - TEK 18. april 23

Pjece om Skitseprojektet til Kystsikring i Taarbæk

Notat om bidragsfordeling og organisering - 31.03.23

Punkt 6: Delegation af kompetence til godkendelse til nabokommuner ved forsyning med vand og spildevand over kommunegrænsen (Beslutning)

13.02.00-P00-5-22

Resume

Forbrugere af vand og spildevand betaler i dag samme takst i hele Lyngby-Taarbæk Kommune uanset, om de er tilknyttet Lyngby-Taarbæk Forsyning eller et selskab i en nabokommune. Forbrug af vand og spildevand skal dog afregnes direkte mellem forbrugeren og det forsyningsselskab, der leverer/modtager vandet. For at det kan ske skal Kommunalbestyrelsen godkende takster fra andre forsyningsselskaber. Der skal med denne sag tages stilling til, om Kommunalbestyrelsen ønsker at delegere denne kompetence til de pågældende kommuner, således at Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune ikke skal godkende takter, regulativer mv for alle nabokommunerne, som forsyner enkelte ejendomme i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at beslutning om godkendelse (legalitetskontrol) af takster, regulativer og betalingsvedtægter for vand og spildevand for de ejendomme, der er beliggende i Lyngby-Taarbæk Kommune, men forsynes fra et selskab beliggende i en anden kommune end Lyngby-Taarbæk, delegeres til den pågældende nabokommune.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning har på Novafos foranledning henvendt sig til Lyngby-Taarbæk Kommune for at have klare retningslinjer for håndtering af de kunder, der forsynes på den anden side af kommunegrænsen. Furesø Vand har anmodet om, at Lyngby-Taarbæk Kommune godkender Furesø Kommunes regulativ for vandforsyning eller delegerer beslutningen herom til Furesø Kommune, da Furesø Vand forsyner en ejendom i Lyngby-Taarbæk Kommune. Furesø Vand ønskede godkendelsen inden 1. juli 2023. Forvaltningen har svaret, at godkendelse eller delegation af kompetencen kræver en politisk beslutning i kommunen.

Forsyningen på tværs af kommunegrænser afspejler sig ofte i historiske og praktiske forhold og er helt almindelige.

Alle forbrugere i Lyngby-Taarbæk Kommune betaler i dag samme takst for vand og spildevand, ligesom alle forbrugere i kommunen er omfattet af Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for vand og Betalingsvedtægt for spildevand. Dette er uanset, hvilket forsyningsselskab, der leverer eller modtager vandet.

Kommunalbestyrelsen godkender Lyngby-Taarbæk Forsynings takster for vand og spildevand, Regulativ for vand og Betalingsvedtægt for spildevand.

Der ligger dog ejendomme langs kommunegrænserne i Lyngby-Taarbæk Kommune, som modtager vand eller afleder spildevand til nabokommunens forsyningsselskab, ligesom der findes ejendomme i nabokommunerne, der modtager vand eller afleder spildevand til Lyngby-Taarbæk Forsyning.

For vand drejer det sig ca. om samlet 50 ejendomme. Antallet for spildevand er under afklaring i Lyngby-Taarbæk Forsyning.

For de pågældende ejendomme afregner forsyningsselskaberne i dag indbyrdes, således at forbrugerne indenfor kommunegrænserne betaler den samme takst.

Lyngby-Taarbæk Forsyning og Novafos har bedt HORTEN om at redegøre for de juridiske rammer for forsyning af forbrugere på tværs af kommunegrænsen.

HORTEN vurderer, at det er tvivlsomt, om den nuværende model, hvor ejendomme har forbrugerstatus i vandforsyningsselskabet i deres bopælskommune og ikke i det vandforsyningsselskab, som de er fysisk tilsluttet, er i overensstemmelse med vandforsyningsloven og vandsektorloven.

Med den nuværende model afskæres borgere, der forsynes over kommunegrænsen fra services og forbrugerrettigheder i forsyningsselskaberne, da de optræder som kunde i et andet selskab end det, der reelt forsyner dem.

Kommunalbestyrelsen skal jf. vandforsynings- og spildevandslovgivningen godkende takster og regulativer/betalingsvedtægter i den eller de kommuner, hvor vandet forbruges. Det betyder, at Kommunalbestyrelsen årligt udover godkendelse af Lyngby-Taarbæk Forsynings takster skal godkende naboforsyningernes takster, hvis de leverer vand eller aftager spildevand fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Lovgivningen giver dog mulighed for at kommunalbestyrelserne kan aftale, at kun den ene kommunalbestyrelse godkender taksten/regulativet/betalingsvedtægten for de øvrige kommuner. Er der ikke indgået en sådan aftale, skal taksterne godkendes for hver af de kommuner, hvortil der leveres vand eller afledes spildevand.

Administration i nabokommuner

Novafos og deres beliggenhedskommuner oplyser til forvaltningen, at selskabet forsyner på tværs af kommunegrænserne, men at det hidtil ikke har været formaliseret.

Novafos-kommunerne ønsker i fællesskab at indgå i dialog med forvaltningen med henblik på at få en aftale på tværs af kommunegrænserne.

Umiddelbart vil Novafos-kommunerne arbejde for en model, hvor den nuværende forsyning fastholdes og godkendelse af takster mv aftales mellem kommunerne, så forsyningens beliggenhedskommuner også godkender takster for de tilknyttede kunder, der bor i nabokommunen.

Løsninger

Afregnes forbrugerens vand- og spildevandsforbrug direkte mellem forbrugeren og det forsyningsselskab, der leverer/modtager vandet, vil forbrugeren opleve en større service ved løbende at kunne følge sit forbrug via forsyningsselskabets digitale måler. Forbrugerne vil blive orienteret direkte fra forsyningsselskabet ved afbrydelse af vandtilførslen eller vandkvalitetsproblemer mv. og kan få direkte information ved beredskabssituationer.

Endvidere vil forbrugeren have forbrugerrettigheder efter vandsektorloven, fx ift. valg af forbrugerrepræsentanter mv. i det pågældende selskab.

Forsyningsselskaberne vil kunne overvåge vandspild på de ejendomme, der således både fysisk og administrativt er tilknyttet.

Forbrugerne vil blive opkrævet den forsynings takst, hvis ledningsnet de er tilsluttet. Naboforsyningernes takster kan være lidt højere eller lavere end Lyngby-Taarbæk Forsynings (bilag).

For at undgå, at Kommunalbestyrelsen skal godkende takster/regulativer/betalingsvedtægter for flere forsyningsselskaber, anbefaler forvaltningen, at Kommunalbestyrelsen delegerer godkendelseskompetencen til nabokommunerne, hvor forsyningsselskaberne primært leverer vand og spildevand.

Delegation af kompetencen vil ske til Gentofte, Gladsaxe, Rudersdal og Furesø Kommuner.

Udgangspunktet er, at der ikke ændres på de fysiske forhold, da ejendommene allerede er en del af forsyningsselskabernes naturlige forsyningsområde. Der sker alene administrative ændringer, således at ejendommene bliver kunder i det selskab, de er tilknyttet.

Lyngby-Taarbæk Forsyning meddeler, at det vil være en administrativ lettelse, at kunderne fremefter både er administrativt og fysik tilknyttet selskaberne.

Flytning af den enkelte borger fra det ene forsyningsselskab til det selskab, der står for servicen, vil blive foretaget af de enkelte forsyningsselskaber. Lyngby-Taarbæk Forsyning vil varsle forbrugeren 3 måneder før ændringen.

Bestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Forsyning er orienteret om sagens indhold den 21. juni 2023.

Strategisk ramme

For den gældende vandforsyningsplan er forsyningsforholdene allerede nævnt og giver ikke anledning til fremadrettede ændringer.

I det omfang, at det ikke fremgår af den gældende spildevandsplan, hvilken forsyning, ejendommen er tilknyttet, vil det give anledning til justeringer i spildevandsplanen, hvilket kan ske samlet og efter forsyningsselskabernes implementering. Ændringen i spildevandsplanen skal i 8 ugers offentlig høring. Høringen kan ske ved offentlig annoncering på kommunens hjemmeside.

Videre proces

Såfremt Kommunalbestyrelsen kan godkende indstillingen, vil forvaltningen træffe aftale med nabokommunerne om delegering af kompetencen vedrørende godkendelse af takster/regulativer/betalingsvedtægter.

Aftale om delegering af godkendelseskompetencen bør være på plads inden behandling af næste års takster, som behandles af Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune på møde i december.

Forvaltningen vil i dialog med nabokommunerne og forsyningsselskaberne afdække omfanget af omfattede ejendomme og aftale en proces for de nødvendige justeringer af spildevandsplanerne.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Anbefalet, idet Lyngby-Taarbæk Forsyning vil sende et orienteringsbrev til de berørte boliger.

Bilag

Vand- og spildevandstakster

Punkt 7: Oprettelse af energiselskab i regi af Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S (Beslutning)

00.00.00-A00-65-17

Resume

Kommunalbestyrelsens besluttede i 2022 en Strategisk Energiplan, som omfatter en indsats for at etablere solceller på tagflader i kommunen. Desuden omfatter den Strategiske Energiplan en indsats, hvor kommunen vil arbejde for partnerskaber for at fremme solceller på erhvervsbygninger fx gennem et partnerskab med Lyngby-Taarbæk Forsyning. En realisering af solcelleindsatsen som egentlig forretningsmæssig koncept kræver, at kommunen enten etablerer et selskab, som opstiller og driver solcelleanlæggene, eller at kommunen lader en anden operatør producere strøm til kommunen gennem at udnytte tagfladerne på kommunale ejendomme til formålet. Med denne sag skal der tages stilling til, om man ønsker at tilkendegive overfor Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse, at kommunen ser positivt på at undersøge forretningsgrundlaget for at oprette et energiselskab under Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det tilkendegives overfor Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S bestyrelse at kommunen ser positivt på at oprette et energiselskab under Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 3. november 2022 en klimaplan (DK2020 Klimaplan), der indeholder et mål om at reducere CO₂ udledningen med 90% inden 2030. Desuden vedtog Kommunalbestyrelsen den 6. oktober 2022 en strategisk energiplan, som indeholder en indsats for at etablere solceller på tagflader i kommunen. Samt en indsats, hvor kommunen vil arbejde for partnerskaber for at fremme solceller på erhvervsbygninger fx gennem et partnerskab med Lyngby-Taarbæk Forsyning. En realisering af solcelleindsatsen kræver, at en sådan strømproduktion sker gennem en selskabskonstruktion, jf. energiforsyningsloven.

Kommuner kan som alle andre opsætte solcelleanlæg og bruge strømmen til eget formål; elproduktionen skal i henhold til lovgivningen udskilles i et særskilt selskab med begrænset ansvar, jf. herved elforsyningslovens § 4. En kommune kan som udgangspunkt etablere et solcelleselskab i kommunens forsyningskoncern, men kommunen kan også være forbruger af strøm fra solcelleanlæg via en tredje part – dvs. et eksternt selskab, der opsætter og driver det solcelleanlæg, som kommunen benytter.

Kommunen benytter i forvejen strøm produceret af tre egne solcelleanlæg (Lindegårdsskolen, Virum Skole og Lyngby Idrætsby), hvorom der årligt sker indberetning til Energistyrelsen således, jf. bekendtgørelse om kommuners indberetninger og erklæringer efter elforsyningsloven §§ 37 og 37 a og varmforsyningslovens §§ 23 l og 23 m (indberetningsbekendtgørelsen).

Således at det er lagt til grund hidtil, at de tre solcelleanlæg er fritaget fra kravet om selskabsmæssig udskillelse enten fordi anlæggene var opført i forbindelse med nybyggeri eller større ombygninger og er en del af den energirammeberegning, der lå til grund for byggetilladelsen, eller var opført før den 28. juni 2013, hvorefter visse kommunale solcelleanlæg er undtaget fra kravet om selskabsmæssig udskillelse.

Såfremt der imidlertid skal udarbejdes en egentlig forretningsplan for en konsolideret benyttelse af tagfladerne på kommunale ejendomme til elproduktion via solcelleanlæg, må der udarbejdes en beskrivelse af modeller, der forretningsmæssigt hænger sammen og derved kan muliggøre en sådan elproduktion, der understøtter målet i klimaplanen. I en sådan analyse bør de eksisterende solcelleanlæg på kommunens tage medtages.

Løsninger

Der er to veje at gå til at realisere ønsket om at gå ind i en egentlig produktion af strøm til eget brug via solcelleanlæg opsat på tage af kommunalt benyttede ejendomme: Strømproduktion via etablering af eget selskab og/eller strøm leveret fra en tredjepart, produceret gennem solcelleanlæg, som tredjeparten opsætter på tage af kommunalt benyttede ejendomme.

Såfremt kommunen måtte vælge at etablere eget produktionsselskab, forekommer det umiddelbart oplagt at benytte egen forsyningskoncern til formålet, henset til den synergieffekt, der formodningsvis er til stede gennem forsyningskoncernens erfaring med øvrig forsyningsproduktion. Selskabet vil da indgå i forsyningskoncernen og til kommunen levere solcelleproduceret strøm gennem opsætning af solcelleanlæg mod betaling af leje kommunens tagarealer.

I den samlede tilrettelæggelse af en konsolideret virksomhed kan eventuelt tillige indgå, at kommunen via ejerskabet af forsyningskoncernen kan inkludere andre produktionsmidler såsom varmepumper til lokal varmeproduktion.

Der vil imidlertid ikke blive tale om at udbetale et eventuelt årligt overskud til kommunen, idet der da der blot vil ske en tilsvarende reduktion i bloktilskuddet. Det er dog tilladt at opbygge en likviditet i selskabet, som kan bruges indenfor selskabets formål, til at investere i andre grønne tiltag inden for energiproduktion fx som nævnt ovenfor varmepumper til lokal varmeproduktion.

Såfremt kommunen måtte vælge at modtage strøm fra en tredjepart, der efter aftale med kommunen opsætter solcelleanlæg på kommunalt benytte ejendomme, har kommunen ikke en ejermæssig risiko for selskabskapitalen eller hæftelse for gæld til långivere, men vil omvendt ikke have anden indflydelse på producentens forhold end det, der følger af aftaleforholdet.

Uanset model vil der imidlertid blive tale om, at alle aftaleforhold skal være markedsbaserede – f.eks. vil etablering af solceller på kommunale tage skulle ske i henhold til betaling af leje til kommunen på markedsvilkår, ligesom kommunens køb af den producerede strøm vil skulle ske på markedsvilkår.

Låntagning kan ikke foretages hos kommunekredit, hvorfor der skal ske henvendelse til det private lånemarked. Kommunen kan dog over for eget selskab stille garanti med op til 80% af anlægsinvesteringen.

Forvaltningen har ikke kapacitet til selvstændigt at foretage en udredning af etablering af et energiselskab både i regi af Lyngby-Taarbæk Forsyning og i forhold til tredjepart. Derfor har forvaltningen været i dialog med Lyngby-Taarbæk Forsynings direktion om mulighederne for at etablere et energiselskab under Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S, hvilket forvaltningen anser som en mulighed for at komme i gang med indsatsen. Der er behov for en principiel stillingtagen til, om man politisk ønsker at se nærmere på disse muligheder. Det vil dog ikke være en endelig stillingtagen til om selskabet i sidste ende oprettes. Dette vil først ske, når der forelægges en nærmere analyse.

Såfremt forvaltningens indstilling godkendes, vil forvaltningen arbejde sammen med Lyngby-Taarbæk Forsyning om at tilvejebringe de nødvendige analyser til brug for en endelig stillingtagen til, hvorvidt der skal oprettes et energiselskab i regi af Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S.

Strategisk ramme

Arbejdet med at fremme udbygningen af solceller understøtter målene i Bæredygtighedsstrategien, DK2020 Klimaplan-Lyngby-Taarbæk Kommune og Strategisk Energiplan.

Videre proces

Forvaltningen forventer at kunne vende tilbage med resultatet af en nærmere analyse omkring medio 2024.

Først og fremmest skal hele økonomien ved selskabets etablering og drift belyses – herunder finansieringen samt de nærmere kommercielle vilkår m.v., som en selskabsetablering vil skulle hvile på – herunder f.eks. de beskrevne hensyn til leje af relevant tagareal hos kommunen egent til solcelleanlæg og kommunens køb af el m.v. Hertil kommer andre juridiske forudsætninger såsom etablering af selskabet (f.eks. ejeraftale og vedtægt) samt rammevilkår (som vil variere fra projekt til projekt) omkring drift og vedligeholdelse for arealer, selskabet lejer af kommunen.

Økonomi

Sagen indebærer i sig selv ikke økonomiske konsekvenser, idet forvaltningen anvender interne ressourcer. Forvaltningen vil i givet fald vende tilbage med en sag vedrørende bevillingsmæssige behov som led i at foretage den beskrevne nærmere analyse.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Anbefalet, idet udvalget ønsker denne sag fremmet.

Punkt 8: Udbudsgrundlag for Movias udbud af buslinje 23, 184 og 388 (Beslutning)

13.05.00-G01-5-23

Resume

Movia er i gang med at forberede udbud A23 for flere af deres buslinjer, herunder buslinje 23, 184 og 388 i Lyngby-Taarbæk Kommune. De nye kontrakter forventes at træde i kraft i 2025/2026, og kommunerne skal senest den 31. oktober 2023 meddele Movia, hvilke ønsker/krav kommunerne har til det kommende udbud.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der for buslinje 23 og 184 stilles krav om emissionsfrihed med en kontraktlængde på op til 14 år og at øvrige vilkår følger Movias anbefalinger,
2. der for buslinje 388 vælges en 1-årig fossilkontrakt.

Problemstilling

Movia udbyder på vegne af kommuner og regioner løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører. I forbindelse med udbuddet definerer Movia i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne betjener, en række funktionskrav. Kommunerne skal senest den 31. oktober 2023 afgive ønsker/krav til Movia for det kommende udbud.

Det kommende udbud A23 har forventet driftsstart i perioden oktober 2025 – sommer 2026. Buslinje 23, 184 og 388 i Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af udbuddet. Buslinjerne er alle tværkommunale linjer der betjener flere kommuner - hvorfor der kræves enighed mellem kommunerne om kravene til udbuddet.

Kommunerne skal tage stilling til følgende forhold i forbindelse med det kommende udbud:

- Miljøkrav (diesel, el)
- Positiv vægtning af livcyklusanalyse
- Buslængde
- Kontraktlængde
- Reklamer på/i bussen

Movia har fremsendt information og anbefalinger om udbuddet "Udbudsgrundlag A23" (bilag). Desuden har Movia fremsendt bilag til udbudsgrundlag A23 (bilag).

I Movias Mobilitetsplan 2020 er målene at opnå fossilfrihed i 2030 og at mindst halvdelen af busdriften i 2030 er el-busser.

Løsninger

Miljøkrav

Movia stiller krav til bussernes miljøydelse og ikke til specifikke tekniske løsninger. Der skelnes mellem tre miljøydelsesniveauer:

- Fossil drift, hvor der anvendes dieselbusser
- Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afvikling af busdriften, og at driften gennemføres uden nettoudledning af drivhusgasser (CO₂). Fossilfri busdrift kan fx afvikles med busser, som anvender biogas, biodiesel eller HVO-biodiesel.

- Emissionsfrihed betyder, at der ingen udledning er af CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler) fra bussens motor. Emissionsfri drift kan afvikles med elbusser eller brintbusser. Det er Movias erfaring, at operatørerne foretrækker at tilbyde depotopladte elbusser som emissionsfri løsning.

Omstillingen til emissionsfri drift (bl.a. elbusser) er i fuld gang. I Movias forrige udbud A22, var der krav om emissionsfrihed for 121 ud af 123 udbudte driftsbusser, og andelen af elbusser i Movia øges hastigt.

Elbusser koster omtrent det dobbelte af en dieselbus i indkøb, men det opvejes af lavere driftsudgifter. Således vil intensiv busdrift typisk blive billigere med elbusser, mens lavintensiv kørsel, eksempelvis skolebusser, typisk vil blive dyrere.

Movia anbefaler, at buslinje 23 og 184 udbydes som emissionsfri.

Derimod anbefaler Movia, at kontrakten på 388 udbydes som en ny 1-årig kontrakt med dieselbusser, hvorefter buslinjen igen lægges i udbud i 2024. Movia har fremsendt særskilt information om dette forslag (bilag).

Både i forhold til den ordinære trafikbestillingsproces og tilpasninger til letbanen, ses der ind i besparelser på busdriften. Besparelser, der kan ligge ud over rammerne for, hvor meget der kan reduceres i de enkelte kontrakter, uden det medfører kompensation til operatørerne.

For at begrænse risikoen for betaling af kompensation, anbefaler Movia, at linje 388 udbydes i en 1-årig kontrakt med fossilt brændstof.

Mulighed for genudbud af linjen med større fleksibilitet i Udbud A24. I 2024 kendes desuden bestillingen af Nyt Ringnet, som udbuddet kan tilpasses.

Desuden passer linje 388 geografisk dårligt ift. de øvrige linjer der udbydes i Udbud A23, hvorfor den driftsmæssigt dårligt kan optimeres med anden drift i udbuddet, hvilket kan gøre linjen dyr at drifte og dermed medføre højere priser. Linjen kan ved genudbud og pakning med andre buslinjer i Udbud A24, blive mere attraktiv at byde på for flere operatører, hvormed øget konkurrence kan opnås.

I forhold til elbusser indgås kontrakterne på nogle vilkår bl.a. at kommuner og regioner bærer ansvaret for ændringer i den nuværende ordning, hvor operatørerne frem til 2030 betaler en særlig lav elafgift. Ophører denne ordning, skal operatøren kompenseres tilsvarende.

Positiv vægtning af livcyklusanalyse

Movia kender i dag ikke den samlede miljøpåvirkning og CO₂-udledning for busserne set fra ”vugge-til-grav”. Movia har i samarbejde med en række nordiske trafikskelskaber udviklet et spørgeskema vedrørende miljø- og klimapåvirkninger fra emissionsfri bussers produktion, anvendelse og bortskaffelse. Med en livcyklusanalyse (LCA) vil Movia opnå kendskab til den samlede miljøpåvirkning. Derigennem vil operatørerne tilskyndes til at vælge busløsninger som er mere bæredygtige i et vugge-til-grav-perspektiv.

Tilbud fra operatører som byder med LCA kan tillægges en værdi på 5.000 kr. pr. driftsbus pr. år, når tilbuddene evalueres. På den måde tilskyndes operatørerne til at udføre en LCA, men det er ikke en forudsætning for at vinde udbuddet.

Dette kan medføre mindre ekstraudgifter i udbuddet. Ekstraudgifterne er kun vurderet for hele udbuddet - og vurderes umiddelbart som små og med mindre betydning for den enkelte kommune.

Movia anbefaler tilvalg af viden om bussernes klima- og miljøpåvirkninger i form af en Livscyklusanalyse (LCA). En LCA vil øge transparens om miljøpåvirkninger og muligheden for genanvendelse af komponenter og materialer i elbusser.

Buslængde

Kommuner og regioner skal for de enkelte linjer vælge, hvilken busstørrelse driften ønskes udført med. Beslutningen træffes bl.a. på baggrund af linjens forventede/kendte antal passagerer på linjen.

Movia anbefaler at der køres med normale busstørrelser på 12 meter (11,9 – 12,2m) for alle 3 buslinjer i Lyngby-Taarbæk.

Kontraktlængde

Traditionelt har Movia udbudt busdriften i kontrakter på op til 12 år, hvoraf de sidste 6 år har været sammensat af optionsperioder, som operatørerne har opnået ret til baseret på kvalitetsmålinger.

Siden 2017, hvor Movia har udbudt kørsel med krav om emissionsfrihed, har der været udbudt kontrakter med en længere garanteret periode (10 år), og færre optionsperioder, for at sikre operatørerne større sikkerhed i afskrivningen af elbusserne, som er dyre i indkøb.

På baggrund af de opnåede erfaringer, og den normalisering der har været af drift med elbusser, planlægger Movia at forkorte den garanterede kontraktperiode til 6 år med 2 optionsperioder á 4 år, som operatøren kan opnå ret til, hvis der leveres tilfredsstillende kvalitet. Det vil medføre, at kontrakter i A23 kan blive op til 14 år.

For buslinje 23 og 184 anbefaler Movia en kontraktlængde på op til 14 år. I forbindelse med Nyt Ringnet lægges der ikke op til ændringer på buslinje 23 og 184 – hvorfor der ikke umiddelbart ses udfordringer med at vælge en almindelig lang kontrakt på disse buslinjer.

For buslinje 388 anbefaler Movia - som tidligere beskrevet - en kontrakt på kun 1 år.

Reklamer på/i busserne

Det er som udgangspunkt busoperatørerne, der råder over reklamepladser, både udvendigt og indvendigt i bussen. Indtægten fra reklamer er indarbejdet i tilbudsprisen og busdriften bliver derfor billigere.

Det er kommuner og regioner, der beslutter om man vil fastholde denne mulighed. Et eventuelt fravalg vil gælde for alle reklameformer i hele kontraktperioden.

Vælger man at fastholde muligheden for reklamer, vil det være muligt at vælge det fra mod en kompensation til operatøren. Kompensationen afhænger af, hvor driften udføres, men ligger mellem 7.500 til 25.000 kr. pr. bus pr. år ekskl. moms.

Det er muligt for kommuner og regioner at købe reklamepladserne af operatørerne. Movia anbefaler en fastholdelse af, at retten til salg af reklamer ligger hos operatøren.

Strategisk ramme

Arbejdet med grøn offentlig transport (som godt alternativ til privatbilisme) understøtter kommunens strategiske energiplan, hvor der arbejdes på at "den kollektive transport skal både være grøn og attraktiv". Arbejdet bakker ligeledes op om kommunens Bæredygtighedsstrategi.

Arbejdet understøtter desuden arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2020.

Videre proces

Kommunerne afleverer deres krav til udbudsgrundlaget i efteråret 2023 - hvorefter Movia i løbet af vinteren og foråret gennemfører udbudsprocessen. Kontrakterne tildeles de nye operatører i august 2024.

Driftsstart i oktober 2025 til sommeren 2026.

Økonomi

Movia har tidligere udarbejdet økonomiske beregninger på, hvor meget dyrere det ville blive at gå fra kontrakter med dieselbusser til kontrakter med emissionsfrie busser. Denne beregning udarbejdes ikke mere idet Movia ikke forventer at udbyde længerevarende kontrakter med dieselbusser.

I stedet ved Movia af erfaring, at eventuelle merudgifter fra dieselkontrakt til elbuskontrakt normalt ligger i området 0-7% stigning.

De seneste udbud i Lyngby-Taarbæk har faktisk vist, at overgangen til el-busser har medført besparelser på busbudgettet.

Tages der udgangspunkt i Movias 2. behandling af budget 2023 vil ekstraudgiften til emissionsfrihed på op til 7 % for de to buslinjer blive højest 115.000 kr. pr. år. for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Movia vurderer, at genudbud af linje 388 i en 1-årig fossil kontrakt vil medføre en ny kontraktpris på niveau med den nuværende, da flere operatører vil have ledige brugte dieselbusser, der kan indgå i driften på linjen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Udbudsgrundlag A23

Bilag til udbudsgrundlag A23

Genudbud af 388 i 1-årig kontrakt - forklaring fra Movia

Punkt 9: Forslag til nyt busnet 2025 til offentlig høring (Beslutning)

13.05.00-G01-2-23

Resume

Når letbanen idriftsættes i 2025 er der behov for, at det eksisterende busnet gentænkes og justeres, således at den samlede kollektive transport opleves som sammenhængende og attraktiv. Teknikudvalget drøftede på udvalgsrådet den 9. maj 2023 første udkast til et nyt busnet for Lyngby-Taarbæk Kommune. Oplæg til busnet 2025 med tilkøbsmuligheder fremlægges til politisk behandling med henblik på at sende forslaget i offentlig høring.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til et nyt busnet i Lyngby-Taarbæk Kommune (bestående af basisnet inklusive tilkøb af øget frekvens på 182 og tilkøb af tværforbindelsen) til en samlet pris på op til 24,2 mio. kr. lægges i offentlig høring i efteråret 2023,
2. høringen foregår digitalt i 4 uger via kommunens hjemmeside.

Problemstilling

Med etableringen af letbanen er det nødvendigt, at gentænke og justere busnettet i kommunen for fremadrettet at sikre optimalt samspil mellem de forskellige kollektive trafiktilbud.

Den 25. januar 2023 godkendte Kommunalbestyrelsen en fremtidig økonomisk ramme til den kollektive bustrafik i Lyngby-Taarbæk på 25 mio. kr. om året.

Første udkast til et nyt busnet 2025 (Nyt Ringnet) blev derfor fremlagt for Teknikudvalget til drøftelse den 9. maj 2023. På udvalgsrådet fremkom forskellige ønsker og kommentarer til busnettet som nu er søgt indarbejdet eller vist som mulige tilkøb til nettet. Movia har efterfølgende genberegnet udgifterne til busnettet, hvorfor tallene i denne sag kan afvige lidt i forhold til tidligere oplysninger.

Løsninger

Movia har fremsendt opdateret notat med forslag til høringsudkast til et nyt tilpasset busnet (bilag). Med forslaget vil alle buslinjer i Lyngby-Taarbæk kommune fremover vil være tværkommunale linjer. Lyngby-Taarbæk Kommune skal således blive enige om med det fremtidige busnet med bl.a. nabokommunerne Rudersdal, Gladsaxe og Gentofte.

Movia har som udvalget ønskede opbygget forslag til høringsversionen af busnettet omkring et basisnet med tilkøbsmuligheder. Som ønsket har Movia desuden uddybet mulighederne for at etablere en ny tværgående forbindelse fra Virum til Lundtofte.

På udvalgsrådet i maj viste Movia en mulig tværlinje som en selvstændig buslinje der bl.a. skulle deles med Gentofte - denne løsning var meget bekostelig for Lyngby-Taarbæk Kommune (3-4 mio. kr). Movia har efter mødet revurderet mulighederne for en tværforbindelse og anbefaler nu en løsning, hvor den nye buslinje 182 forlænges fra Kulsviervej til Virumhallen. Denne forlængelse vil bl.a. sikre forbindelse fra Teknikerbyen til Virum Station. Linjen skaber den efterspurgte tværforbindelse i kommunen - dog uden at få direkte forbindelse til Lyngby Stadion.

Movia har beregnet, at denne tværforbindelse (forlængelse af 182) vil kunne udføres for et øget tilskudsbehov for Lyngby-Taarbæk på 0,6-0,7 mio. kr.

Det samlede forslag til et nyt busnet vil grundet et reduceret tilskud til busnettet medføre nedsat frekvens på nogle strækninger og mistet busbetjening på nogle strækninger. I bilaget er vist et kort over strækninger, der mister betjeningen.

I notatet lægges op til mulige tilkøb af højere frekvens på buslinje 182 og 191 samt mulighed for at opnå en yderligere besparelse, hvis frekvensen på 388 nedsættes.

Forslaget er drøftet på administrativt niveau med Rudersdal, Gentofte og Gladsaxe Kommuner.

I nedenstående skema er vist forslagene til Nyt Ringnet:

Buslinje	Forslag til ny betjening	Basis Ændring i tilskud i forhold til nuværende mio. kr/år + er ekstraudgift, - er besparelse	Tilvalg mio. kr/år + er ekstraudgift, - er besparelse
23	Uændret		
68	Uændret		
179	Uændret		
180/181	Nedlægges	-2,9	
182	I dag: Lokal ringlinje i Hjortekær og Lundtofte. Forslag: 1. Linjen kører fremover mellem Lundtofte og Holte. Fortsat mulighed for betjening af Raadvad på udvalgte ture. 2. Linjen forlænges fra Lundtofte til Virumhallen	1,2 til 1,3	Forslag 1: 0,3 til 0,4 Forslag 2: 0,6 til 0,7
183	I dag: Lokal linje ringlinje i Hjortekær og Lundtofte. Forslag: Linjen kører fremover mellem Lyngby St. og Vedbæk St.	-1,9 til -2,0	
184	Uændret		
190	Nedlægges i LTK	-3,0	
191	I dag: Rute mellem Lyngby st. og Holte st.	-0,8 til -0,7	Øget frekvens i myldretiderne og

	Forslag: Linje 191 sammenlægges med 199 i Rudersdal så den kører mellem Lyngby st. og Vedbæk. Ruten genskaber bl.a. den direkte forbindelse mellem Sorgenfri og det nordlige Lyngby		weekenden 1,8 til 2,0
192	I dag: Kører nu mellem Lyngby st. og Charlottenlund Fort. Forslag: Mindre omlægning så denne linje også betjener den nye letbanestation ved Gammellosevej.	-0,1 til -0,0	
194	Nedlægges i LTK	-1,4 til -1,3	
388	I dag: Kører 388 mellem Lyngby st. og Helsingør st. 1 gang i timen. Mellem Lyngby og Taarbæk er indsat ekstra betjening så linjen har halvtimesdrift. Forslag: Der er mulighed for at fjerne den lokale forstærkning som sikrer halvtimesdrift mellem Lyngby og Taarbæk så bussen kun kører hver time.		Fravælges nuværende forstærkning kan der spares. -1,1 til -1,0
I alt		-8,9 til -8,6	Tilvalg: 2,3 til 2,5 Fravalg: -1,1 til -1,0

Priserne i ovenstående skema tager udgangspunkt i Budget 2022, 2. behandling, hvor tilskuddet til busdriften var 31,7 mio. kr.

Med basisnettet - som beskrevet ovenfor spares mellem 8,6 og 8,9 mio. kr. - dvs. den forventede udgift til det nye busnet 2025 med udgangspunkt i 2022 vil være 22,8 - 23,1 mio. kr. (uden til eller fravalg)

Frekvenser (tilkøb og reduktioner):

Hertil kan opnås yderligere besparelse på op til 1,1 mio. kr. ved nedsættelse af frekvensen på 388 fra halvtimes drift til timesdrift. For at sikre, en god kollektiv betjening mellem Lyngby og Taarbæk bl.a. af hensyn til de ældste skolebørn, som bor i Taarbæk og går i skole i Lyngby, anbefaler forvaltningen, at forstærkningen på 388 mellem Taarbæk og Lyngby St opretholdes og at ændringer på denne buslinje ikke tilvælges. For at ændre frekvensen på 388 skal der desuden være enighed blandt berørte kommuner. Forstærkningen af buslinjen kører kun i Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommune. Gentofte har på administrativt niveau oplyst, at de ikke ønsker frekvensen på buslinjen nedsat.

Øvrige tilkøb af øget frekvens på 182 og 191 skal aftales med berørte kommuner dvs. Rudersdal og Gladsaxe.

Movia fremviste på udvalgsrådet hvad frekvensforslagene har af betydning for antallet af passagerer. Seneste opdatering af tallene viser følgende:

Tilkøb/fravalg	Passagermæssig betydning på år	Økonomi (mio. kr. pr. år)
	- er passagerfald	- Besparelse
	+ passagertilvækst	+ Ekstraudgift
182		
1. Øget weekendfrekvens	+ 120.000	0,3 til 0,4
2. Forlængelse til Virum (tværforbindelse)	+ 115.000	0,6 til 0,7
191	+ 280.000	1,8 til 2,0
388	- 50.000	- 1,1 til -1,0

På trods af eventuelle reduktioner i bus 388 forholdsmæssigt medfører et mindre passagerfald end tilkøbene på de andre buslinjer anbefaler forvaltningen fortsat at frekvensen på 388 opretholdes.

På udvalgsrådet i maj blev behovet for buskørsel til Raadvad drøftet. Forvaltningen har efterfølgende undersøgt, at der er krav om at Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem skole og hjem (jf. Folkeskoleloven). En yderligere reduktion af busserne til Raadvad vil derfor ikke kunne anbefales. Fjernes den offentlige bustrafik til Raadvad vil der stilles krav om skolebus i stedet. Forvaltningen anbefaler derfor, at bustrafikken opretholdes på samme niveau som i dag til Raadvad (i forslaget med den nye buslinje 182).

Forvaltningen anbefaler, at der lægges et entydigt net i borgerhøring. Forvaltningen anbefaler således ud fra ovenstående passagermæssige betragtninger, at øget frekvens på buslinje 182 og tværforbindelsen bør indgå som en del af basisnettet i høringen. Basisnettet inklusive disse to tilvalg ved deres maksimale pris vil i alt give udgifter til den kollektive bustrafik på 23,9 - 24,2 mio. kr - dvs. under den afsatte ramme på 25 mio. kr.

Sideløbende med denne sag fremlægges en sag om Movias udbud A23 af 3 buslinjer i Lyngby-Taarbæk. Behovet for større justeringer som beskrevet i ovenstående har Movia søgt at tage hensyn til i forbindelse med udbuddet.

Ovennævnte busomlægninger vil medføre nogle fysiske ændringer på eksisterende vejnet. Flere af disse er af mindre karakter og nogle er allerede i anden forbindelse besluttet gennemført. Forvaltningen vil arbejde videre med at undersøge disse tiltag.

Endeligt kan det oplyses, at forvaltningen er bekendt med, at Gentofte Kommune er i gang med at evaluere busnettet efter det i 2019 blev tilpasset åbningen af Cityringen i København. Eventuelle forslag til ændringer er endnu ikke politisk behandlet i Gentofte. Forvaltningen vil løbende følge arbejdet.

Borgerhøring:

Der lægges op til, at letbanekommunerne i efteråret 2023 gennemfører en høring af forslaget til det kommende busnet.

Oplæg til borgerhøring vil blive koordineret af Movia i de enkelte kommunegrupper – her er Lyngby-Taarbæk i gruppe med Gladsaxe, Rudersdal og Gentofte. Kommunerne og Movia tilrettelægger således en proces, der tilpasses de enkelte

kommuner i samarbejde med teknikdirektørgruppen.

I juni 2021 blev mulige scenarier for høring af det fremtidige busnet i Lyngby-Taarbæk lagt frem til politiske beslutning. Kommunalbestyrelsen besluttede den 24. juni 2021, at der skulle arbejdes videre med en traditionel høring via kommunens hjemmeside – og at der ikke skulle bruges personalemæssige og økonomiske ressourcer på borgermøder, følgegrupper, mobility management mv.

Forvaltningen arbejder ud fra ovenstående beslutning om, at borgerhøringen kun sker digitalt via hjemmesiden.

Den digitale borgerhøring via hjemmesiden vil kunne suppleres med et borgermøde, såfremt der politisk vurderes behov for det.

Efter endt høring vil det blive vurderet, om der er indkommet kommentarer som medfører at der er behov for at justere forslag til busnettet. Busnettet vil derefter blive fremlagt til endelig politisk godkendelse i 1. kvartal 2024 og bestilling hos Movia i april 2024.

Strategisk ramme

Arbejdet med attraktiv offentlig transport (som godt alternativ til privatbilisme) understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi. Arbejdet med nyt ringnet understøtter desuden arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2020.

Videre proces

Det fremlagte busnet forventes lagt i borgerhøring i 3. kvartal 2023. Borgerhøringen vil blive koordineret af Movia i de enkelte kommunegrupper. Movia tilrettelægger således en proces, der tilpasses de enkelte kommuner i samarbejde med teknikdirektørgruppen.

Der skal tages endelig politisk beslutning til Nyt Ringnet i foråret 2024 – med bestilling hos Movia i april 2024.

Økonomi

Priserne i ovenstående skema tager udgangspunkt i Movias Budget 2022, 2. behandling, hvor tilskuddet til busdriften var 31,7 mio.kr. (uden Coronaregning).

Movia har valgt at fastholde benyttelsen af Budget 2022, 2. behandling, idet de vurderer, at dette udgangspunkt i højere grad vil ligne den økonomiske situation vi forventer i 2025 end Budget 2023, 2. behandling, der er præget af de store indeksstigninger.

Movia vil genberegning økonomien for Nyt Ringnet i PL 2024. Dette gør de når 1. behandlingen for Budget 2024 er på plads.

Kommunens løbende betalinger til de driftsrelaterede anlægsudgifter til letbanen er fra 2025 estimeret til 11,9 mio. kr. Der er i budget 2022 – 2025 budgetteret med 8,2 mio. kr. til kommunens løbende betalinger til de driftsrelaterede anlægsudgifter fra 2025. Estimaterne er baseret på Hovedstadens Letbanens tidligere vurdering af driftstilskuddet fra 2018, og de foreløbigt forventede bustilpasninger som følge af letbanen.

En del af udgifterne til letbanen forventes finansieret over reduktioner i busdriften svarende til 11,9 mio. kr. – 8,2 mio. kr. = 3,7 mio. kr. Kommunalbestyrelsen godkendte den 25. januar 2023, at den fremtidige økonomiske ramme til kollektiv trafik skulle sættes til 25 mio. kr. Eventuelt frigivne midler ud over de 3,7 mio. kr. vil kunne anvendes som en buffer i

forbindelse med senere justeringer af busnettet eller vil kunne frigives til øvrige prioriteter i budgettet. De eventuelle frigivne midler er endnu ikke indarbejdet i budgettet.

Med basisnettet - som beskrevet ovenfor spares mellem 8,6 og 8,9 mio. kr. - dvs. den forventede udgift til det nye busnet 2025 med udgangspunkt i 2022 vil være ca. 22,8 - 23,1 mio. kr. En del af udgifterne til letbanen ønskes finansieret over reduktioner i busdriften.

Tilvælges, som anbefalet, øget frekvens på 182 samt tværforbindelsen vil de samlede udgifter til busnettet være 23,9 - 24,2 millioner - hvilket ligger under den afsatte ramme til kollektiv trafik.

Budgettet angående Letbanen forventes tilpasset i forbindelse med budgetforslaget.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Movias notat om Nyt Ringnet

Punkt 10: Projekt på Skovbrynet ved Fuglevad fra Trafiksikkerhedsplan 2023 - 2027 (Beslutning)

05.00.00-G01-171-22

Resume

Der er et udisponeret beløb på anlægsbevillingen for "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023". Anlægsbevillingen kan blandt andet anvendes til anlæg af projekter fra Trafiksikkerhedsplan 2023 -2027. Med denne sag fremlægger forvaltningen forslag til at projekt på Skovbrynet ved Fuglevad udføres for det udisponerede beløb under anlægsbevillingen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at projekt 1 fra Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 under utrygge lokationer - Skovbrynet ved Fuglevad - igangsættes og der disponeres 660.000 kr. fra anlægsbevilling til "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023" til projektet.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen har på mødet 15. december 2022 pkt. 15. givet anlægsbevilling på 2,348 mio. kr. til "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023". Der er efterfølgende overført restbevilling på 1.241.651 fra "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2022" i forbindelse med 2. budgetopfølgning.

I sagsfremstillingen fremgår det at rådighedsbeløb i 2023 bevilliges til implementering af nødvendigt budgetbehov fra budgetaftalen til opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav til blandt andet mindre projekter på den prioriterede liste i forslag til ny trafiksikkerhedsplan 2023-2027, samt som tidligere år til skiltning, afstribning, mindre anlæg og trafiktællinger, trafik kampagner og VSP-samarbejde (Vej-Skole-Politi), analyser og undersøgelser, projektstyring, eksterne konsulenter og lignende. Disponering af "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023" til mindre og større projekter vil løbende blive forlagt til politisk behandling efterfølgende.

Forvaltningen har registreret, at der på nuværende tidspunkt er udisponeret beløb på ca. 660.000 kr. på anlægsbevilling "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023", hvorfor der fremlægges sag om disponering af beløbet til projekt fra Trafiksikkerhedsplan 2023 - 2027

Løsninger

Trafiksikkerhedsplan 2022-2027 blev godkendt af Teknikudvalg den 9. maj 2023.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder løsningsforslag for 32 anlægsprojekter til forbedring af trafiksikkerheden i Lyngby-Taarbæk Kommune. Projektlokaliteterne er opdelt ud fra, om det er ulykkesbelastede lokaliteter (5 projektforslag) eller lokaliteter som opleves som utrygge (27 projektforslag). Kommunalbestyrelsen har på mødet den 25. maj 2023 pkt. 9 givet anlægsbevilling til de første 3 skolevejsprojekter fra planen, som er projekt 3, 4 og 7 fra lokaliteter, som opleves utrygge.

Forvaltningen foreslår, at projekter fra lokaliteter forbundet med utryghed, og som ikke er skolevejsprojekter, udføres i prioriteret rækkefølge, for at opnå mest for pengene ift. den "oplevede utryghed". Skovbrynet er prioriteret højt blandt de utrygge projekter i trafiksikkerhedsplanen, blandt andet fordi, Skovbrynet har en væsentlig hastighedsoverskridelse. Samlet set er projektet vurderet til at have en høj effekt både for utrygheden og sikkerheden særligt ved at få reduceret hastigheden, der hvor fodgængerne krydser vejen tæt ved jernbaneloverskæringen. Derfor foreslår forvaltningen at projekt 1 " Skovbrynet ved Fuglevad og Fuglevadsvej" udføres som projekt for udisponeret anlægsmidler.

Projektet omfatter anlæg af hævet flade på Skovbrynet ved Møllevej samt at eksisterende 40 km/t hastighedszone forlænges mod vest ad Skovbrynet, så den starter umiddelbart før den hævede flade (bilag).

Med projektet vil der ske en forbedring af trygheden, da hastigheden vil blive reduceret, hvor den offentlige sti langs lokalbanen krydser Skovbrynet.

Alternativ kan forvaltningen pege på, at udføre de 2 første projekter fra Trafiksikkerhedsplan 2023 - 2027, under uheldsbelastede lokationer, dels projekt 1 "Kongevejen/Frederiksdalsvej/Skodsborgvej" og dels projekt 2 "Klampenborgvej v/Enghavevej", med samlet anlægsskøn på 560.000 kr. Se side 34 i bilag 2.

Projekt 1 omfatter ændring af signalprogram med førgrønt og førødt for cyklister på Kongevejen, stoplinje for biler trækkes 5 m bagud samt analyse af højresvingsulykker og bunden venstresving. Projekt 2 omfatter etablering af lokal hastighedszone til 40 km/t med anlæg af 2 pudebump. Begge projekter anlægges for at undgå flere uheld af samme type som er registreret på lokaliteterne.

Strategisk ramme

Trafiksikkerhedsplanen underbygger Lyngby-Taarbæk Kommunes Mobilitetsplan fra 2018, Bæredygtighedsstrategien samt en kommende cykelstrategi.

Videre proces

Det forventes, at projektet anlægges i efteråret 2023.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen har på mødet 15. december 2022 pkt. 15. givet anlægsbevilling på 2,348 mio. kr. til "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023". Der er efterfølgende overført restbevilling på 1.241.651 kr. fra "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssig tiltag 2022" i forbindelse med 2. budgetopfølgning. Der på nuværende tidspunkt er udisponeret beløb på 660.000 kr.

Anlægsoverslag for projekt 1 - Skovbrynet ved Fuglevad - under utrygge lokaliteter er 660.000 kr. Prisoverslagene for anlægsprojekterne i Trafiksikkerhedsplan 2023 - 2027 er baseret på grove anlægsskøn, hvilke betyder, at der kan være usikkerhed om det præcise anlægsoverslag. Beregningerne er lavet i overensstemmelse med kommunens anlægsstyringsregler.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Udvalget afviser forvaltningens indstilling.

Udvalget beslutter i stedet at prioritere følgende projekter:

- Kongevejskrydset (140.000)
- Klampenborgvej v. Enghavevej (320.000)
- Toftebæksvej/Lyngbygårdsvej (30.000)

Desuden ønsker udvalget forelagt en sag om etablering af 40 km /zone på Caroline Amalievej og Fuglevadsvej/Skovbrynet.

Bilag

Projekt 1- skovbrynet ved fuglevad - skitse

Trafiksikkerhedsplan_Populærversion_23052023

Punkt 11: Status vedr. træbalancen på Dyrehavegårds Jorde og i Traceet langs Helsingørmotorvejen (Beslutning)

01.02.00-G01-15-19

Resume

I forbindelse med vedtagelse af budget 2019-2022 besluttede kommunalbestyrelsen bl.a. en ambition om, at træbalancen i kommunen skulle fastholdes og i den forbindelse, at der udarbejdes et årligt træregnskab for plantede og fældede træer. I nærværende sag orienteres om arbejderne med træbalancen på Dyrehavegårds Jorde og i Traceet langs Helsingørmotorvejen. Der gives bl.a. en opdateret status over antallet af fældede træer og over hvilke nyplantninger, der er foretaget/forventes foretaget. Status viser, at der er plantet/ forventes plantet flere træer, end der er/ forventes fældet træer. Derudover stiller forvaltningen forslag om, at der ikke længere foretages registreringer af træbalancen, og at der som følge heraf ikke udarbejdes politiske opfølgninger vedrørende træbalancen.

Indstilling

1. Forvaltningen orienterer om arbejderne med og status for træbalancen på Dyrehavegårds Jorde og i Traceet langs Helsingørmotorvejen.
2. Forvaltningen foreslår, at der af ressourcemæssige årsager ikke længere foretages registrering af fældede og plantede træer, og at der som følge heraf ikke udarbejdes politiske opfølgninger vedr. træbalancen.

Problemstilling

Ved realisering af bl.a. udviklings-, infrastruktur- og klimatilpasningsprojekter sker der ofte fældning af træer, hvilket også er og har været tilfældet for en række af projekterne beliggende på Dyrehavegårds Jorde og i Traceet langs Helsingørmotorvejen.

Historik vedr. arbejdet med træbalancen

I forbindelse med vedtagelse af "Budget 2019-2020" var forligsparterne enige om følgende hensigtserklæring: "Lyngby-Taarbæk Kommune har en ambition om at fastholde træbalancen i kommunen. I forlængelse af kommunens træplantningsstrategi søges derfor samarbejde med grundejere, og der udarbejdes et årligt træregnskab for plantede og fældede træer". Budgetbeslutningen blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 04. oktober 2018 (sag nr. 1). Ved sag til Teknik- og Miljøudvalget den 12. august 2020 (sag nr. 11) redegjorde forvaltningen for hvilke tiltag, der gøres i regi af Dyrehavegårdprogrammet til håndtering af træbalancen (bilag – Oversigtskort). Forvaltningen arbejder ud fra følgende principper:

- Ved udbud skal der sikres et størst muligt antal træer på det udbudte areal – enten ved bevarelse af eksisterende træer eller ved nyplantning. Antallet af træer skal vurderes under hensyntagen til en fornuftig udnyttelse af det solgte areal.
- Ved inddragelse af arealer til fx vejprojekter, som kræver fældning af eksisterende træer, skal det sikres, at et størst muligt antal træer indtænkes i vejprojektet. Antallet af træer skal vurderes under hensyntagen til fx trafikikkerheden og æstetik i vej- og byrummene.
- Dyrehavegård-programmet omfatter også ejendomme, som ikke ejes af kommunen. Det drejer sig om ejendomme i Traceet langs Helsingørmotorvejen CM1, CM2, CN5 og CN6, som tilhører Danmarks Tekniske Universitet (DTU). Som udgangspunkt stilles de samme vilkår om fastholdelse af træbalancen, som vil være gældende på de kommunalt ejede ejendomme. Sikringen af træbalancen vil f.eks. kunne ske ved lokalplanudarbejdelsen
- I optællingen af træer er alene talt træer med en stammediameter på min. 20 cm (målt 1,5 over terræn), dvs. at der ikke holdes et regnskab for mindre træer og buske. Til opfyldelse af 1:1 princippet er det ikke som udgangspunkt forudsat, at der skal plantes træer af samme størrelse som de fældede træer. Dette vurderes fra projekt til projekt
- Træbalancen vurderes under et i Dyrehavegård-programmet.

Forvaltningen har forudsat, at arbejderne med principperne for træbalancen alene gælder for projekter i Dyrehavegård-programmet, som igangsættes efter budgetbeslutningen om træbalancen. Det betyder, at salg, der er sket inden oktober 2018, ikke skal håndteres og vurderes ud fra ovennævnte principper. Forvaltningen har dog uanset ovenstående også opmærksomhed på de træfældninger og -plantninger, der fx. sker hos Hempel, Novozymes, LIFE, TEC og Trongårdens Byområde.

Træfældninger og -plantninger

I området ved Dyrehavegårds Jorde og Traceet langs Helsingørmotorvejen (Dyrehavegård-programmet) sørger forvaltningen for at registrere fældede og plantede træer for at have et overblik over træbalancen. Status for gennemførte fældninger og forventede fremtidige fældninger fremgår af bilaget ”Trænotatet” (bilag). I Trænotatet fremgår det bl.a. også, hvor der er foretaget/forventes træplantninger. Der er plantet/forventes plantet ca. 400 flere træer, end der er/forventes fældet jf. principperne for hvilken størrelse træer, der registreres ved fældning. Samlet set vurderes der således at være god balance i antallet af fældede og plantede træer, også når der henses til, at der især ved plantning af mindre træer (fx 40-60 cm) forventes at være en del, der går ud.

Løsninger

Status for træbalancen på Dyrehavegårds Jorde og i Traceet langs Helsingørmotorvejen

Arbejdet med træbalancen indebærer indsatser på mange forskellige områder, fx konkret i forbindelse med anlægsarbejder (både i forhold til at bevare træer eller til at tilføje yderligere træer), i lokalplanarbejdet, i dialogen med grundejere, nye beplantningsprojekter samt opfølgning på beplantninger fastlagt i lokalplan. I nedenstående gives eksempler på ovenstående indsatser. Eksemplerne fremgår også af bilaget ”Trænotatet”, hvortil der er henvisninger.

A. Dialog med grundejere (se pkt. E i ”Trænotatet”)

Forvaltningen har siden foråret 2022 været i dialog med DTU Science Park om projektforslag for etablering af erhvervsdomicil, forskerpark og parkeringshus på et område øst for DTU i Traceet Midt mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen. Området afgrænses mod Lundtoftegårdsvej af 2 rækker af egetræer og der er ikke fortov. Ved en traditionel udbygning af området vil etablering af fortov ske i direkte forbindelse med cykelsti og kørebane, hvilket vil bevirke, at de eksisterende 2 rækker af egetræer mod Lundtoftegårdsvej med rimelig sandsynlighed vil blive fældet. I forvaltningens dialog med DTU Science Park har der været fokus på at bevare så mange af egetræerne som muligt. Ved vedtagelse af lokalplangrundlaget blev det derfor besluttet at placere fortovet på østsiden af rækkerne med egetræer, som så kan bevares. I forvaltningens dialog med DTU Science Park har det ligeledes - bl.a. med afsæt i principperne for Traceet - været italesat, at der skal ske nyplantninger inden for lokalplanens område mellem bygningerne. Lokalplanforslaget afspejler drøftelserne.

Ovenstående projektforslag samt lokalplangrundlag forventes ændret, idet DTU nu ønsker, at hele Traceet Midt omfattes af en samlet lokalplan. Forvaltningen vil fortsætte den konstruktive dialog ift. at få sikret flest mulige træer samt nyplantninger.

B. Anlægsprojekt med fældning og delvis tilføjelse af træer (se pkt. H i ”Trænotatet”)

For at gøre plads til letbanen og for at gøre plads til svingbaner mv. på den vestlige side af Lundtoftegårdsvej var det nødvendigt at fælde en række træer. KMB godkendte den 25.06.20 (sag nr. 20) et justeret skitseprojekt for Lundtoftegårdsvej, som betød, at en række træer, der var planlagt fældet langs den vestlige side af Lundtoftegårdsvej, kunne blive stående. I alt var det nødvendigt at fælde 65 træer på arealer hørende til DTU, Hempel Fonden og Tryg Real Estate Invest A/S. Forvaltningen indgik efterfølgende endelige aftaler med ovennævnte grundejere om genplantning af en del af træerne på den vestlige side af Lundtoftegårdsvej. I alt blev der genplantet 40 egetræer. Plantningerne kan ses i POLWEB-sag fra april 2021.

Forvaltningen har fulgt med i de plantede træers udvikling. Hvor der har været indgået aftale om grogaranti med entreprenøren, er denne ved behov blevet benyttet, og træerne er blevet genplantet. Aftalegrundlaget med de tre

grundejere har imidlertid ikke været ens. Fx var DTU selv med til at udvælge træerne og havde selv ansvaret for plantning og efterfølgende drift. Nogle af de plantede træer er gået ud og forvaltningen har alene haft mulighed for at kommentere dette overfor DTU med ønske om, at træerne genplantes [TORST m.fl. skal verificere]. Forvaltningen har noteret erfaringerne fra den situation.

C. Anlægsprojekt med tilføjelse af træer (se pkt. B i "Trænotatet"):

Lyngby-Taarbæk Forsyning anlægger i 2023 et grønt regnvandsbassin i den sydligste del af Traceet. Der etableres en afskærmende beplantning mod bl.a. Lundtoftegårdsvej, som skal bidrage til det grønne udtryk i området og sikre, at der ikke er direkte adgang til regnvandsbassinet. Der er fokus på at skabe gode betingelser for biodiversiteten i og omkring regnvandsbassinet ved at anvende danske hjemmehørende arter, som fx hvidtjorn, vildæble, slåen, hassel og syren. Herudover plantes 5 solitære egetræer, som på sigt skal fungere som overstandere for den øvrige beplantning og være karakterskabende i området. Egetræet er bl.a. valgt, fordi det harmonerer med de øvrige egetræer langs Lundtoftegårdsvej, ligesom der til ældre egetræer er tilknyttet mange arter af svampe, insekter og andre dyr, som er godt for biodiversiteten. Etableringen af regnvandsbassinet forudsætter ikke fældning af eksisterende træer.

D. Lokalplanarbejde (se pkt. L i "Trænotatet"):

Arealerne i Trongården, omfattet af lokalplanerne for H.C. Ørsted Gymnasiet og Trongårdens Boligområde, er blevet solgt inden vedtagelse af budgetbeslutningen i oktober 2018. Fældning og plantning af træer indgår derved ikke den samlede træbalance i Dyrehavegårdprogrammet jf. ovenfor. Områderne nævnes dog alligevel her som et eksempel på, at forvaltningen i lokalplanarbejdet sikrer plantning af et væsentligt antal træer og buske. Forud for etableringen af gymnasiet, blev den eksisterende jordvold med beplantning fjernet. Træerne blev ikke optalt inden fældning. Begge lokalplaner indeholder bestemmelser om beplantning. Til trods for at der ikke er foretaget en forudgående optælling af de fældede træer i de to områder, vurderer forvaltningen, at træbalancen under eet for de to områder er positiv. Forvaltningen har bl.a. konstateret, at allébeplantningen (røn) langs Paul Fennebergs Allé samt den ensidige allébeplantning (lind) vest for Trongårdsparken er sund og trives. Forvaltningen har i forbindelse med arbejderne med endelig ibrugtagningstilladelse foretaget besigtigelse af beplantningen i byområdet og har generelt fokus på, at beplantningen er etableret i henhold lokalplanens bestemmelser og de godkendte beplantningsplaner.

E. Nyt beplantningsprojekt (se pkt. K i "Trænotatet"):

I motorvejssløjfen nord for Klampenborgvej har kommunen i foråret 2022 plantet ca. 1.350 træer og buske, som skal være med til at sikre det grønne udtryk og styrke biodiversiteten. Beplantningen er etableret som et bredt bælte længst mod vest svarende til ca. 1/3 af arealet. Den resterende del af arealet er åbent areal med vilde urter og enkelte solitære egetræer. Der er bl.a. blevet plantet eg, fuglekirsebær, lind og navr og hvidtjorn, rød kornel, gedeblad, kvalkved og æblerose, som alle er danske hjemmehørende arter. Det er forventeligt, at ca. 20-30 pct. af beplantningen går ud, hvilket bl.a. skyldes ukrudtstryk og generel konkurrence mellem beplantningen på sigt. I vinteren 2022/2023 vil der ske en mindre efterplantning. Før etableringen af beplantningen i motorvejssløjfen var der ikke træer eller buske på området. Beplantningsprojektet blev godkendt af KMB 27.08.2020 (sag nr. 20). Orientering om beplantningsprojektet 22.09.2021 (sag nr. 5).

Forvaltningen vurderer, at der er flere måder, hvorpå der kan sikres flere træer på Dyrehavegårds Jorder og i Traceet langs Helsingørmotorvejen. Fx er der arealer i Traceet langs Helsingørmotorvejen, som vil kunne benyttes til plantning af træer og buske med en størrelse på fx 40-60 cm, og hvor det vil være passende, at udtrykket af beplantningen får en vildere karakter, hvor det er de stærkeste træer, der overlever (i modsætning til egentlige vejtræer og parkbeplantning). "Notat vedr. plantning af træer på Dyrehavegårds Jorder og i Traceet langs Helsingørmotorvejen" gennemgår på helt overordnet og generelt plan, hvilke faktorer der med fordel kan iagttages, inden der plantes træer (bilag).

F. Opfølgning på beplantning fastlagt i lokalplan (se pkt. C i "Trænotatet"):

Kommunen solgte i januar 2015 efter udbud et areal til Benjamin Capital med henblik på opførelse af bilhus og hotel. Salget skete inden vedtagelse af budgetbeslutningen i oktober 2018, jf. ovenfor og fældning og plantning af træer indgår

derved ikke den samlede træbalance i Dyrehavegårdprogrammet. Området nævnes dog alligevel her som et eksempel på, at forvaltningen følger op på den udførte beplantning.

Lokalplan 265 indeholder bestemmelser om beplantning, herunder at der mod Lundtoftegårdsvej, ved parkeringsareal og på øvrige ubebyggede arealer skal plantes egetræer. Der er ved bilhus og hotel i alt plantet 51 egetræer. Forvaltningen har konstateret, at egetræerne og den øvrige beplantning ved hotellet er misvedligeholdt og størstedelen af egetræerne er gået ud. Enkelte af egetræerne ved bilhuset er gået ud. Forvaltningen har derfor ultimo februar 2023 bedt ejerne af hotel og bilhus om at forholde sig til, om beplantningen er som godkendt.

Ophør med registrering af fældede og plantede træer

Forvaltningen anbefaler, at der ikke længere foretages en registrering af fældede og plantede træer, og der som følge heraf ikke udarbejdes politiske opfølgninger vedr. træbalancen. Forvaltningen vil fortsat i forbindelse med fx lokalplanarbejdet og udbud/salg af kommunale ejendomme have fokus på at sikre flest mulige træer.

Strategisk ramme

Bæredygtighedsstrategien, der bl.a. har fokus på at styrke biodiversiteten.

Videre proces

Forvaltningen vil i forbindelse med lokalplanarbejde og udbud/slag af kommunale ejendomme fortsat have et fokus på sikre træbalancen. Det beror på den endelige politiske beslutning, hvorvidt forvaltningen fremadrettet fortsat skal udføre en egentlig registrering mhp. politisk afrapportering.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Opmærksomheden henledes dog på, at bl.a. registreringen/håndteringen af fældede træer samt den politisk afrapportering vedr. fældede og plantede træer er ressourcekrævende.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Ikke anbefalet, idet udvalget ønsker at træbalancen fortsat kan følges.

Byplanudvalget, den 16. august 2023

Der er modtaget bemærkninger af 15. august 2023 fra Bygningskultur Foreningen (bilag).

Ad 1) Orientering givet

Ad 2) Radikale, Nye Borgerlige og Socialdemokratiet stiller forslag om, at sagen oversendes til budget set i lyset af kommunens ressourceforbrug og økonomiske situation, idet træbalancen alternativt kan tænkes ind i lokalplaner og byggetilladelser m.v.

Afstemning om forslaget:

For stemte: 3 (B (1), D (1) og A (1)).

Imod stemte: 4 (C (3) og F (1)).

Forslaget blev hermed afvist.

Afstemning om ad 2:

For stemte: 3 (B (1), D (1) og A (1)).

Imod stemte: 4 (C (3) og F (1)).

Hermed ad 2) Ikke anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Trænotatet

Notat vedr. plantning af træer på Dyrehavegårds Jorde og i Traceet langs Helsingørmotorvejen

Bygningskultur Foreningens kommentar til træbalancen

Punkt 12: Toiletbygning på forpladsen til Lundtofte stationsforplads (Beslutning)

04.01.10-P20-54-22

Resume

Der er afsat midler til opførelse af en offentlig toiletbygning på den kommende forplads til letbanens endestation i Lundtofte som besluttet af Kommunalbestyrelsen den 2. september 2021 (sag 16). Den 4. maj 2023 godkendte Kommunalbestyrelsen en række budgetbesparelser, herunder at spare driften af kommunens offentlige toiletter. På baggrund heraf skal der tages stilling til, om toiletbygningen på Lundtofte stationsforplads skal opføres eller ej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at toiletbygningen på Lundtofte letbanestationsforplads ikke opføres, og at det frigjorte rådighedsbeløb på 1,3 mio. kr. overføres til anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter i 2024.

Problemstilling

I regi af Dyrehavegård-programmet blev der afsat 1,271 mio. kr. i 2024 på bevillingsprogrammet "Letbane endestation-P-plads, toilet mv. afl. byudv DHG" til opførelse af toiletbygning ved letbanens endestation i Lundtofte.

Den 2. september 2021 (sag 16) godkendte Kommunalbestyrelsen, at midlerne til toiletbygningen blev overført til programmet "Letbane-Omgivelser, cykel- og bilparkering v/stati" til anlæg af Lundtofte og Fortunbyen stationsforpladser. Rationalet var, at etablering af toiletbygningen skulle ske sammen med øvrige anlægsarbejder på Lundtofte stationsforplads.

I forbindelse med budgetbesparelser 2023 blev det besluttet på Kommunalbestyrelsens møde den 4. maj 2023 at spare driften af kommunens offentlige toiletter (varigt budgetforslag) (bilag s. 149-150).

Den offentlige toiletbygning indgår i skitseforslaget til Lundtofte letbanestationsforplads (godkendt af Kommunalbestyrelsen 15. december 2022, sag 21) (bilag 2). Videre projektering af stationsforpladsen forestår.

Det eneste offentlige toilet på letbanestrækningen igennem Lyngby-Taarbæk Kommune er beliggende på Lyngby Station, og hører under DSB's driftsforpligtelse.

Løsninger

På baggrund af ovenstående budgetbesparelser er det forvaltningens vurdering, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at opføre en toiletbygning på Lundtofte stationsforplads.

Såfremt det senere besluttet at prioritere drift af offentlige toiletter i kommunen igen, vil det være muligt at opføre en toiletbygning på stationsforpladsen efterfølgende. Det forventes dog, at ville blive ca. 0,1 mio. kr. dyrere at skulle tilkoble ledninger til et nyt toilet på et senere tidspunkt (i nuværende pris- og lønniveau).

Konsekvenser

Der ventes ikke at være konsekvenser af beslutningen.

Strategisk ramme

Budget 2024-2027.

Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes, vil midlerne til toiletbygningen blive overført til "Anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter".

Økonomi

Den 15. december 2022 (sag 21) godkendte Kommunalbestyrelsen en anlægsbevilling på det samlede beløb på 11,4 mio. kr. til programmet "Letbane-Omgivelser, cykel- og bilparkering v/stati" – således inklusiv 1,271 mio. kr. til toiletbygningen.

Såfremt forslaget godkendes, overføres 1,271 mio. kr. fra "Letbane-Omgivelser, cykel- og bilparkering v/stati" til "Anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter" i 2024.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2023 p/l	Udvalg / Aktivitetssområde	2023	2024	2025	2026	2027	Varig? Ja/nej
Letbane- Omgivelser, cykel- og bilparkering v/stati (60620102)	Økonomiudvalg/Anlæg	0	-1.271	0	0	0	Nej
Anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter (60830008)	Økonomiudvalg/Anlæg	0	1.271	0	0	0	Nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Afstemning om indstillingen:

For stemte: 4 (C (4)).

Imod stemte: 3 (B, F, Ø) idet vi ønsker at oversende sagen til budgetforhandlingerne.

Hermed blev indstillingen godkendt.

Bilag

Oversigter over alle forslag måltal samt nærmere beskrivelse - Bilag fra KMB 4 maj 2023

Skitseforslag til Lundtofte letbanestationsforplads

14-08-2023 Høringssvar vedr. Toiletbygning på forpladsen til Lundtofte - TU

Punkt 13: Forslag til lokalplan 308 for Ringerbakken, Skolebakken og del af Virum Stationsvej (Beslutning)

01.02.05-P16-7-22

Resume

Forvaltningen fremlægger Forslag til lokalplan 308 for Ringerbakken, Skolebakken og del af Virum Stationsvej. Lokalplanforslaget er opfølgning på § 14-forbud, der blev varslet overfor borgerne i lokalplanområdet den 3. oktober 2022 og har blandt andet til formål at bevare bebyggelsernes originale arkitektur og helhed. Planforslaget foreslås fremlagt i offentlig høring i 8 uger med et borgermøde i høringsperioden. Planforslaget vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor det foreslås, at der ikke udarbejdes en miljørapport.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 308 for Ringerbakken, Skolebakken og del af Virum Stationsvej godkendes og sendes i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde,
2. der afholdes borgermøde i løbet af høringsperioden,
3. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget.

Problemstilling

Byplanudvalget besluttede på sit møde den 17.08.2022 (pkt. 7) at varsle et § 14 forbud mod bygningsændringer inden for lokalplanområdet. Varslingen var foranlediget af to grundejeres ønske om at inddrage 1. salen til beboelse og opføre kviste og en tredje grundejers ønske om at opføre en tilbygning og carport. Forbuddet blev varslet hos grundejerne inden for lokalplanområdet den 3.10.2022, hvorefter kommunalbestyrelsen har ét år til at udsende et lokalplanforslag i høring. Det er uden en lokalplan ikke muligt for kommunen at stille krav til fx udseende, farve- og materialevalg, fordi der ikke er en lokalplan eller regulerende servitutter for området til at regulere bebyggelsen.

Løsninger

Formålet med lokalplanen

Det er lokalplanens formål at:

- udlægge den generelle anvendelse til helårsbeboelse i form af tæt-lav (dobbelthuse) og åben-lav (villabebyggelse)
- at bebyggelsernes helhed bevares
- at sikre områdets grønne karakter
- at ophæve servitutter

Bebyggelsens udseende og omfang

Lokalplanområdet (bilag) opdeles i 3 delområder, hvor delområde 1 omfatter en række villaer ud mod Virum Stationsvej, delområde 2 de mere ensartede villaer på Ringerbakken og endelig delområde 3, som består af dobbelthusene på den ene side af Ringerbakken og begge sider af Skolebakken.

Lokalplanforslaget (bilag) regulerer delområde 1 en smule mindre restriktivt end delområde 2 og 3, dels fordi de ikke er så synlige fra vej og dels fordi de er blevet ændret en del gennem tiden. I delområde 2 har det været vigtigt at bevare ensartetheden primært som den opleves fra vejsiden, hvor husenes fine indgange er meget karakteristiske. I delområde 3 er det vigtigt at regulere antallet af kviste og ovenlysvinduer, da de afvalmede tage er karakterfulde. Men også de fremtrukne vinduespartier mod vej er værd at bevare intakte.

Overordnet sikrer lokalplanen, at alle husene fortsat fremstår med samme slags mursten, tagsten og facadeudtryk. Der åbnes dog mulighed for at etablere tilbygninger i delområde 1 og 2, ligesom der også må etableres solceller på udpegede tagflader inden for alle delområder. Lokalplanen indeholder bestemmelser vedrørende antal og placering af ovenlysvinduer og kviste - igen for at sikre at disse elementer udformes og placeres hensigtsmæssigt i forhold til helheden.

Der fastsættes desuden byggelinjer inden for delområderne. Byggelinjerne skal sikre, at garager, carporte mv. trækkes tilbage på grunden. Ved dobbelthusene ses en tydelig skiftevis frem- og tilbagerykning af husene, hvilket lokalplanen søger at fastholde.

Ubebyggede arealer

For at sikre det grønne udtryk i området skal hegn mod vej være levende hegn. Området rummer ikke væsentlig beplantning, der vurderes at være bevaringsværdig.

Servitutter

Lokalplanforslaget oplister en række tilstandsservitutter. Når lokalplanen er endeligt vedtaget vil disse servitutter blive afløst, og det vil alene være lokalplanens bestemmelser, der gælder.

Miljøscreening

Planforslaget er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering (bilag). Da det ikke vurderes at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, foreslår forvaltningen, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Afgørelse om, at der ikke udarbejdes miljørapport bliver annonceret samtidig med planforslaget.

Proces for borgerinddragelse

Forvaltningen foreslår, at planforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger inden for det viste høringsområde samt Virum Grundejerforening, som området er omfattet af (bilag). Forvaltningen foreslår, at der afholdes et borgermøde i løbet af høringsperioden.

Strategisk ramme

Lokalplanen understøtter Lyngby-Taarbæk Kommunes Plan- og Agenda 21 - Strategi, som blandt andet har som mål at værne om kommunens kulturhistoriske miljøer, og at boligområderne i de enkelte bydele er af høj kvalitet. Det indgår desuden som et mål i den kommende arkitekturpolitik at sikre bevaringsværdig bebyggelse og at fremhæve de enkelte områders identitet.

Videre proces

Lokalplanforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger. Der afholdes borgermøde i løbet af høringen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1-2.

Teknikudvalget anbefaler pkt. 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Ad 3) Anbefalet.

Byplanudvalget, den 16. august 2023

Byplanudvalget vurderer, at Martin Vendel Nielsen (C) – der bor i lokalplanområdet – ikke er inhabil, da bopæl i lokalplanområdet ikke i sig selv medfører inhabilitet, og da der ikke i øvrigt ses at foreligge særlige interesser eller omstændigheder, der begrundet inhabilitet.

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Lokalplanforslag 308 for Ringerbakken, Skolebakken og Virum St.Vej

Miljøscreening

Høringsområde Lokalplanforslag 308

Punkt 14: Forslag til tillæg 1 til lokalplan 253 - Virumvej 33-35 og Virumgårdsvej 18 samt kommuneplantillæg 6/2021 (Beslutning)

01.02.05-P16-6-23

Resume

Forvaltningen fremlægger Forslag til tillæg 1 til Lokalplan 253 samt forslag til kommuneplantillæg 6/2021. Lokalplanforslaget har til formål at give mulighed for at anvende Virumgårdsvej 18 til daginstitution samt at reducere udlæg til beplantningsbælte på denne ejendom samt på ejendommen Virumvej 33 - 35. Kommuneplantillægget har til formål at kunne reducere udlæg til beplantningsbælte på de nævnte ejendomme. Planforslagene foreslås fremlagt i offentlig høring i 8 uger, og det foreslås at der afholdes borgermøde i høringsperioden. Planforslagene vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor der ikke foreslås udarbejdet en miljørapport.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Forslag til tillæg 1 til Lokalplan 253 og forslag til kommuneplantillæg 6/2021 godkendes og sendes i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde (bilag),
2. der afholdes borgermøde i løbet af høringsperioden,
3. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslagene.

Problemstilling

Byplanudvalget godkendte den 10. maj 2023 (sag 5) plangrundlaget for et lokalplantillæg til den gældende Lokalplan 253 for et erhvervsområde ved Virumgårdsvej. Lokalplantillægget skal give mulighed for at afhjælpe kommunens manglende dagtilbudskapacitet, idet tillægget vil give mulighed for at indrette en daginstitution i eksisterende erhvervsjendom på Virumgårdsvej 18. Derudover vil tillægget indeholde mulighed for at reducere det udlagte beplantningsbælte på Virumgårdsvej 18 og Virumvej 33 - 35, så udearealerne kan udnyttes optimalt.

Byplanudvalget besluttede også, at der skal udarbejdes et kommuneplantillæg til gældende ramme 3.4.90 Virumgårdsvej med henblik på at skabe overensstemmelse mellem lokalplanens mulighed for at reducere beplantningsbæltet på de pågældende ejendomme og kommuneplanrammens krav herom.

Løsninger

Forvaltningen fremlægger Forslag til tillæg 1 til Lokalplan 253 for et erhvervsområde på Virumgårdsvej (bilag) samt Forslag til kommuneplantillæg 6/2021 - Virumgårdsvej (bilag).

Anvendelse

Forslag til tillæg 1 giver mulighed for, at Virumgårdsvej 18 kan anvendes til lettere industri, håndværk og serviceprægede erhverv, kontor samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne samt til offentlig service defineret som skole, uddannelse samt institutioner for børn, unge og ældre.

Beplantningsbælte

Lokalplantillægget ændrer § 8 og del af bilag 2 i gældende Lokalplan 253, i det udlæg til beplantningsbælte på Virumvej 33 – 35 og Virumgårdsvej 18 reduceres fra henholdsvis 6 m og 10 m til mindst én meters bredde. På Virumvej 33- 35 vil et beplantningsbælte på mindst én meter være tilstrækkeligt til dels at fastholde, dels at udbygge den nuværende række af bøggehæk og på Virumgårdsvej 18 vurderes det også, at én meters beplantningsbælte sammen med banearialets eksisterende beplantning er tilstrækkeligt til at sikre et grønt udtryk.

Tillægget præciserer desuden, at der er mulighed for, at der kan foregå legeaktiviteter i beplantningsbælterne. Det forudsættes hermed, at der ikke etableres legepladsfaciliteter såsom gynger, overdækninger mv. inde i

beplantningsbælterne. Der er mulighed for at opsætte et trådhegn inde i beplantningsbæltet i hele området, ligesom det er også er muligt at supplere beplantningsbæltet med et støjhegn mod banen såfremt der opstår et behov for det. Der skal dog fortsat sikres et grønt udtryk mod banen.

Støj fra jernbane, vej og virksomheder

Der er foretaget støjberegninger på Virumgårdsvej 18 med henblik på at afklare, om Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser på 64 dB fra jernbanen og 58 dB fra vej kan overholdes. Beregningerne viser, at begge støjgrænser er overholdt. Lokalplanen giver dog mulighed for at det levende hegn på Virumgårdsvej 18 også kan suppleres med et støjhegn såfremt der opstår et fremtidig behov for støjreduktion.

I forbindelse med miljøgodkendelse til Virum Produkthandel (Virumgårdsvej 7A og B), blev der lavet støjberegninger, som viste, at støjpåvirkningen på Virumgårdsvej 18 er under 35 dB. Virumvej 33 – 35 har i gældende Lokalplan 253 allerede mulighed for at anvendes til daginstitution. Der er dog i forbindelse med dette tillæg også set på, om en ny daginstitution her vil blive påvirket af støj fra Virumgårdsvej 7A og B. Samme støjberegninger viser, at støjpåvirkningen på Virumvej 33 – 35 ligger under 35 dB.

Ifølge Miljøstyrelsens opfattelse er det rimeligt at fastsætte en støjgrænse ved børnehaver og lignende institutioner på 45-50 dB. Forvaltningen vurderer, at støjbelastningen ved den nye børnehave fra de omkringliggende virksomheder er under 45-50dB. En støjgrænse på 45-50dB kan betyde en begrænsning for de omkringliggende ejendomme, hvis anvendelsernes ændres til mere støjbelastende end det nuværende.

Kommuneplantillæg

Kommuneplantillæg 6/2021 - Virumgårdsvej indeholder mulighed for, at udlæg til beplantningsbælter på Virumgårdsvej 18 og Virumvej 33 - 35 reduceres til mindst én meter. Kommuneplanrammen giver i forvejen mulighed for at både Virumgårdsvej 18 og Virumvej 33 - 35 kan anvendes til offentlig service.

Miljøscreening

Planforslagene er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering (bilag). Da de ikke vurderes at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, foreslår forvaltningen, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Afgørelse om, at der ikke udarbejdes miljørapport bliver annonceret samtidig med planforslaget.

Strategisk ramme

Indsatsen er en del af den prioriterede politiske indsats omkring at sikre det korrekte antal dagtilbudspladser i Lyngby-Taarbæk Kommune (Kommunalbestyrelsen 22. juni 2023).

Videre proces

Lokalplanforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger. Der afholdes borgermøde i løbet af høringen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1 og 2.

Teknikudvalget anbefaler pkt. 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Ad 3) Anbefalet.

Byplanudvalget, den 16. august 2023
Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Forslag til Tillæg 1 til lokalplan 253

Høringsområde tillæg 1

Kommuneplantillæg 6

Miljøscreening tillæg og kommuneplantillæg

Oversigtskort

Punkt 15: Salg af vejareal og etablering af parkeringspladser ved Taarbæk Strandvej 69 (Beslutning)

05.00.00-G01-59-23

Resume

Ejerne af Taarbæk Strandvej 69A-B ønsker at købe det vejareal, der kan blive i overskud, hvis fortovet flyttes tættere på ejendommene og der anlægges en lille offentlig parkeringsbane mellem fortov og kørebane. Med denne sag skal der tages stilling til, om parkeringsbanen skal anlægges og det resterende vejareal skal nedlægges og sælges til de tilgrænsende grundejere.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at nedlæggelse og salg af ca. 54 m² vejareal godkendes med en prissættelse på 9.893 kr./m², samt at der anlægges en offentlig parkeringsbane mellem fortov og kørebane ved Taarbæk Strandvej 69A-B under de i økonomiafsnittet nævnte forudsætninger.

Problemstilling

Ejerne af ejendommene på Taarbæk Strandvej 69A-B har tilkendegivet, at de ønsker at købe det areal, der kan blive i overskud, hvis fortovet foran ejendommene rykkes ind og der anlægges en lille offentlig parkeringsbane mellem fortov og kørebane. Grundejerne har fået en rådgiver til at skitsere, hvordan fortovet kan rykkes, så der bliver plads til en lille parkeringsbane til 2 biler, og et vejareal bliver i overskud (bilag). Der er ingen trafikal begrundelse for at opretholde overskudsarealet som et vejareal.

Vejarealets anvendelsesmuligheder

Forvaltningen har set på, om arealet kan indrettes på andre måder, så der opnås flere parkeringspladser på vejarealet foran Taarbæk Strandvej 69. Men vejmatiklen er ikke bredt nok til skråparkering eller vinkelretparkering, og derfor vurderer forvaltningen, at der kun er plads til en lille parkeringsbane.

Tidligere har vejarealet været anvendt til parkering, men på nuværende tidspunkt er det ikke fysisk muligt at parkere på arealet. I forbindelse med byggeriet på Taarbæk Strandvej 69 blev vejarealet reetableret, men træerne blev placeret så centralt mellem bygning og fortov, at der ikke længere kan holde biler på arealet. Desuden blev der ikke sikret vejadgang med sænket kantsten, da kommunen renoverede fortovet langs Taarbæk Strandvej i 2019. Derfor henligger arealet i dag med en belægning af skærver og 4 mindre træer. Arealets nuværende udformning er besværlig for kommunen at vedligeholde.

Skal arealet igen anvendes til parkering vurderer forvaltningen, at det er mest hensigtsmæssigt at anlægge parkeringsbanen mellem fortov og kørebane. Derved skal bilerne ikke køre ind over fortovet og forringe trafikikkerheden. Desuden ligger parkeringsarealet også mellem fortov og kørebane andre steder på Taarbæk Strandvej, fx foran Taarbæk Strandvej 57-59.

Løsninger

Taarbæk Strandvej er en offentlig vej hvor vejlovens bestemmelser gælder. Vejen er klassificeret som en sekundær trafikvej og hastighedsbegrænset til 40 km/t. Trafiktallene viser, at den kørte hastighed er lav (gennemsnitshastigheden blev målt til 29,1 km/t i 2022).

Det er forvaltningens vurdering, at den skitserede parkering langs Taarbæk Strandvej 69 ikke er atypisk for Taarbæk, hvor der forekommer lignende situationer flere steder. Der forekommer endda vejadgange og mindre sideveje, hvor bilisterne er nødsaget til at bakke ud på Taarbæk Strandvej. Tidligere har det været muligt at parkere på vejarealet.

Samlet set betyder disse forhold, at den skitserede parkering er i tråd med trafikken i området, den lave hastighed og vejens øvrige udformning. Derfor vurderer forvaltningen, at den skitserede parkeringsbane vil kunne anlægges uden at gå på kompromis med trafiksikkerhed eller fremkommelighed.

Forvaltningen vurderer, at lokalplan 233 ikke forhindrer fældning af de 4 træer på vejatriklen.

Pris

Overskudsarealet vil starte ca. 50 cm fra fortovets bagkant og vurderes at være ca. 54 m². En del af dette areal skal også fremadrettet anvendes som en del af den private fællesvej og den private fællessti, der giver adgang til rækkehusene på Taarbæk Strandvej 69A-F. Overskudsarealets eksakte størrelse vil blive fastlagt såfremt denne sag godkendes.

Lyngby-Taarbæk Kommune gav i 2020 ejeren af Taarbæk Strandvej 102 (Taarbæk Kro) lov til at købe 8 m² vejareal mod Havnevej til 9.893 kr./m². Vejarealet var prissat efter den offentlige grundværdi af ejendommen.

Hvis vejarealet ved Taarbæk Strandvej 69A-B prissættes på samme måde som vejarealet ved Taarbæk Kro, vil overskudsarealet foran Taarbæk Strandvej 69A-B koste grundejerne omkring 534.000 kr. Indtægten fra overskudsarealet skal anvendes til at realisere vejprojektet, så overskudsarealet på ca. 54 m² opnås. Forvaltningen har lavet et anlægsoverslag på vejprojektet og vurderer, at der er et samlet budgetbehov på 227.500 kr. I tallet er der afsat uforudsete udgifter, intern projektledelse og evt. rådgiver til endelig tegning af projektet. Til dette beløb skal tillægges omkostninger til ændring af de matrikulære forhold.

Uforbrugte midler kan anvendes til at forbedre den eksisterende parkeringsløsning langs Strandvejen eller blive tilført kommunekassen.

Forvaltningen forventer, at driften af den nye parkeringsbane vil kunne dækkes inden for den nuværende ramme, sammenholdt med at der udgår et areal på ca. 54 m² med udefinerbar drift.

Det er op til grundejerne at bestemme ejerforhold og matrikulering af overskudsarealet, hvis de køber det -fx om vej- og stiarealer skal ejes af grundejerforening eller den tilgrænsende grundejer.

Kommunikation

Planlagte beslutninger om nedlæggelse af et vejareal skal offentliggøres.

Strategisk ramme

Den 22. september 2021 behandlede Teknik- og Miljøudvalget en sag om parkeringsløsninger i Taarbæk, og det blev besluttet, at de mere omfattende løsningsforslag, skal indgå i det videre arbejde med parkeringsstrategien. Et af de mere omfattende løsningsforslag var, at anlægge parkering foran Taarbæk Strandvej 69.

Videre proces

Hvis sagen godkendes af Kommunalbestyrelsen, vil forvaltningen udarbejde et forslag til købsaftale mellem kommunen og de tilgrænsende grundejere. Efterfølgende kan skel fastsættes og den matrikulære forandring igangsættes. Dernæst skal den nye parkeringsbane og fortovet detailprojekteres, og endelig kan anlægsarbejdet begyndes på vejareal, og de tilgrænsende grundejere kan omdanne overskudsarealet til forhavn.

Økonomi

Salget af vejareal vil samlet udgøre en indtægt på 534.222 kr. mens udgiften til etableringen af anlæggelsen af den offentlige parkeringsbane vil udgøre 227.500 kr.

Det foreslås, at der gives en nettoanlægsbevilling på -0,307 mio. kr. Nettobevillingen dækker over en indtægtsbevilling på -0,534 mio. kr. til salg af 54 m² offentlig vej samt en udgiftsbevilling på 0,228 mio. kr. til anlæg af en offentlig parkeringsplads. Der lægges op til, at provenuet herfra tilgår anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter i 2023.

t. kr. i 2023 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2023	2024	2025	2026	2027	Varig? Ja/nej
Salg af vejareal, Taarbæk Strandvej 69 (netto) (nyt bevillingsprogram)	Økonomiudvalget / Anlæg	-307	0	0	0	0	Nej
Anlægspuljen til uforudsete anlægsudgifter (0060830008)	Økonomiudvalget / Anlæg	307	0	0	0	0	Nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Anbefalet.

Bilag

Taarbæk Strandvej 69

Punkt 16: Furesøhøj 6 - Dispensation for terrænregulering (Beslutning)

02.00.00-P19-173-23

Resume

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om terrænregulering på Furesøhøj 6. Terrænreguleringen kræver en dispensation fra søbeskyttelseslinjen mod Furesøen samt dispensation fra Lokalplan 195 for Furesøkysten. Med denne sag skal der tages stilling til, om forvaltningen kan bemyndiges til at meddele tilladelse til terrænregulering i forhold til lokalplan og i forhold til søbeskyttelseslinje.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til terrænregulering indenfor søbeskyttelseslinjen,
2. forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til terrænregulering i forhold til lokalplanen.

Problemstilling

Ejendommen Furesøhøj 6 ligger i første række ud til Furesøen. Kommunalbestyrelsen har tidligere behandlet dispensation til terrænregulering på ejendommen. Dette skete i forbindelse med tilladelsen til at opføre et nyt arkitekttegnet enfamiliehus på ejendommen i 2021. Huset er netop færdigmeldt og taget i brug til beboelse. Ejer har efterfølgende udarbejdet en ny haveplan for ejendom, hvor der ønskes yderligere terrænregulering.

Ansøgning

Der er i forbindelse med haveanlægget opstået behov for at regulere terrænet på den del af grunden, som befinder sig tættest på det nye hus. Behovet opstår et sted på matriklen, hvor forrige ejer har haft et hævet terrasseplateau, som har været afsluttet i form af en lodret støttemur. Den nuværende ejer ønsker at anlægge en ny have, der designes og udføres af professionelle aktører, således at der på meget kort tid skabes et gennemført og velvokset havemiljø, som ellers ville tage mange år at opnå. Der ønskes et mere organisk og naturligt forløb i haven. Derfor søges der dispensation til at fylde jord på, for på den måde at skabe en blødere overgang fra plateauet og ned til resten af haven (bilag). Største jordpåfyldning er lige over en meter i højden, men den del af terrænreguleringen sker tæt ind til facaden af det nyopførte hus.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 195 for Furesøkysten, der fastsætter at terrænreguleringer på mere end +/- 30 skal godkendes af kommunalbestyrelsen. Ejendommen er ydermere omfattet af en søbeskyttelseslinje for Furesøen. Naturbeskyttelseslovens § 16 fastlægger, at terrænregulering i udgangspunktet ikke er tilladt i forhold til søbeskyttelseslinjer.

Løsninger

Forvaltningens vurdering

Forrige ejere har tidligere foretaget terrænregulering på ejendommen. Det er forvaltningens vurdering, at den nuværende ejer søger at landskabsforbedre den tidligere ejers noget "ufølsomme" terrænreguleringer, således at der opnås et langt mere naturligt terrænforløb i havemiljøet.

Det er forvaltningens samlede vurdering, at der kan meddeles dispensation fra både lokalplan og søbeskyttelseslinjen til terrænreguleringen. Forvaltningen lægger herudover vægt på, at terrænreguleringen sker i området tættest på huskroppen, og at det i forhold til søbeskyttelseslinjen tillige sker længst væk fra søen, i kanten af beskyttelseslinjen.

Ansøgningen har ikke været i naboorientering, da det er forvaltningens vurdering, at naboerne ikke er part i sagen, da det ikke har væsentlig individuel interesse for den enkelte.

Strategisk ramme

Lokalplan 195, der blandt andet til formål at sikre områdets landskabelige karakter og områdets grønne karakter.

Videre proces

Hvis udvalgene godkender den ansøgte terrænregulering, udfærdiger forvaltningen efterfølgende en skriftlig afgørelse herom. Grundet naturbeskyttelsesloven kan afgørelsen tidligst udnyttes af ejer 4 uger efter at den har været i høring hos relevante instanser, og på vilkår at der ikke er indgået bemærkninger til afgørelsen.

Godkender udvalgene ikke terrænreguleringen, vil ejer skulle føre terrænet tilbage til senest godkendte forhold. Det fremgår dog ikke entydigt, hvad det sidste godkendte terræn for ejendommen er, da tidligere ejer af ejendommen har foretaget terrænreguleringer, som kommunen ikke har været bekendt med.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter pkt. 1.

Byplanudvalget beslutter pkt. 2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Ad 1) Sagen udsættes, idet udvalget afventer drøftelsen i Byplanudvalget.

Byplanudvalget, den 16. august 2023

Ad 2) Godkendt.

Bilag

Plantepan og terrænregulering - Furesøhøj 6

Forklarende principskitse.pdf

Oversigtskort

Punkt 17: Påklage af Fredningsnævnets afgørelse om KALC (Beslutning)

01.05.10-K08-12-22

Resume

Fredningsnævnet har den 10. juli 2023 meddelt afslag på Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S (Forsyningen) ansøgning om dispensation fra gældende fredning til klimatilpasningsprojektet i det centrale Lyngby (KALC-projektet). Forvaltningen har sammen med Forsyningen vurderet, at det centrale i afgørelsen bør påklages blandt andet på baggrund af Slots- og Kulturstyrelsens dispensation til projektet. Forvaltningen har klaget inden fristen udløb den 7. august 2023. Udvalget skal tage stilling til om klagen skal opretholdes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at klagen til Miljø- og Fødevarerklagenævnet fastholdes.

Problemstilling

På mødet den 18. april 2023 vedtog Teknikudvalget at sende positive bemærkninger til Fredningsnævnets høring af Forsyningens fredningsdispensationsansøgning til KALC-projektet.

Den 15. juni 2023 afholdt Fredningsnævnet besigtigelse. Udover Fredningsnævnet deltog Forsyningen sammen med deres rådgiver, DN-Lyngby-Taarbæk, Bygningskulturforeningen og forvaltningen.

Kommunen har store interesser i denne sag, og KALC-projektet har været politisk behandlet flere gange. Kommunens interesse er, at få reduceret overløbene til Mølleåen, minimere antallet af oversvømmelser, forbedre den kulturhistoriske oplevelse af Fæstningskanalen og skabe rekreative og attraktive byrum. Desuden er der vedtaget en lokalplan for gennemførelse af KALC-projektet. Projektet indgår endvidere i sin ansøgte form i byrumsprojektet for det centrale Lyngby.

Et enigt Fredningsnævn for København har den 10. juli 2023 meddelt afslag på ansøgning fra Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S om dispensation fra "fredning af Den grønne landskabskile mellem Ermelunden og Lyngby Sø" til KALC-projektet (bilag).

Det skal bemærkes, at Fredningsnævnet vurderer, at gennemførelse af det ansøgte projekt vil kræve en revision af den eksisterende fredning. Det vil sige, at der skal rejses ny fredning, hvor formålet ændres til, at kunne indeholde det ansøgte KALC-projekt.

Løsninger

Forvaltningen har klaget til Miljø- og Fødevarerklagenævnet over afslaget inden klagefristen udløb, som var den 7. august 2023. Klagen indeholder de væsentligste klagepunkter (bilag), og derudover forbeholder kommunen sig ret til at komme med uddybende og supplerende bemærkninger på grund af blandt andet sagens omfang og kompleksitet.

Der klages især over Fredningsnævnets afgørende vurdering i afgørelsen - KALC-projektet er i strid med fredningens formål.

Fredningsnævnet vurderer, "...at en realisering af det ansøgte projekt i realiteten vil være til hinder for, at Fæstningskanalen på et tidspunkt kan genskabes som en tør eller vandfyldt kanal. En realisering af projektet strider derfor mod fredningens formål. Det følger derfor at ... Fredningsnævnet ikke kan give dispensation til det ansøgte."

Forvaltningen er ikke enig i denne vurdering. Forvaltningen vurderer, at den oprindelige Fæstningskanal vil kunne genskabes selvom det ansøgte projekt gennemføres, uagtet at dette sandsynligvis vil blive økonomisk ressourcekrævende.

Desuden støtter forvaltningen sig til Slots- og Kulturstyrelsens vurdering i styrelsens dispensation til KALC-projektet (bilag). Fæstningskanalen er et fortidsminde, som er beskyttet mod tilstandsændringer af Museumslovens § 29e. Slots- og Kulturstyrelsen er dispenserende myndighed. I deres afgørelse om dispensation til det samme projekt vurderer de, at projektet vil forstærke formidlingen af den historiske Fæstningskanal.

I styrelsens afgørelse fra den 8. november 2022 om dispensation til KALC-projektet skriver de blandt andet at, "Vi har i vores vurdering lagt særlig vægt på, at forholdet sikre og styrker fortidsmindets bevaring ..." og "Vi har i vores vurdering

lagt særlig stor vægt på, at den nye funktion er sammenlignelig med den oprindelige funktion som kanal, hvorfor fortællingen om fortidsmindet som kanal er bibeholdt i den nye funktion."

Disse vurderinger er forvaltningen enig i. Forvaltningen mener endvidere, at styrelsens afgørelse om dispensation skal betragtes som de anvisninger, der kræves i fredningens § 7: "Der kan efter Slots- og Kulturstyrelsens anvisning foretages genskabelse af Fæstningskanalen...". Forvaltningen undrer sig over, at Fredningsnævnet ikke inddrager Slot- og Kulturstyrelsens afgørelse i deres vurdering af ansøgningen.

Derudover vurderer Forvaltningen, at det ansøgte KALC-projekt vil sikre de landskabelige-, rekreative og naturmæssige værdier inden for det fredede område og forbedre kvaliteten af byrummene i det centrale Kongens Lyngby.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af ovenstående, at klagen indsendt til Miljø- og Fødevareklagenævnet fastholdes.

Kommunen kan alternativt vælge at acceptere Fredningsnævnets afgørelse og trække klagen tilbage. Dette vil betyde, at hvis der skal gennemføres et klimatilpasningsprojekt inden for Ermelundsfredningen, så skal Forsyningen revidere det ansøgte KALC-projekt således, at det kan indeholdes i den eksisterende fredning. Det skal bemærkes, at Forsyningen pt. arbejder på at finde reviderede løsninger for KALC-projektet, som følge af en afgørelse fra Klagenævnet jf. sag på Teknikudvalget den 14. marts 2023.

Desuden kan der ses på at følge Fredningsnævnets forslag om at rejse en ny fredning herunder sagsprocedurer og tidsplan. Det skal bemærkes, at dette forventes at ville blive en lang proces, og det kan ikke forventes, at der kan vedtages ny fredning, hvor det ansøgte KALC-projekt vil kunne indeholdes, idet den nye fredning i princippet skal indeholdes i rammerne fra den eksisterende fredning.

Strategisk ramme

Lokalplan for Fæstningskanalen

Byrumsprojektet for det centrale Lyngby

Spildevandsplan 2014 – 2018.

Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes vil forvaltningen meddele klagenævnet eventuelle uddybende og supplerende informationer.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Godkendt.

Bilag

Afgørelse FN-KBH-56-2022

Klage over Fredningsnævnets afgørelse i sag FN-KBH-56-2023

Afgørelse om dispensation til genåbning af dele af fæstningskanalen_9 1

Punkt 18: Støj fra midlertidigt bygge- og anlægsarbejde (Drøftelse)

05.01.25-G01-51-20

Resume

Naboer til letbanen har været plaget af støjgener, hvilket har afstedkommet spørgsmål om kommunens regler og forvaltningens praksis i administrationen af reglerne. Forvaltningen regulerer og giver tilladelser til arbejderne efter vejloven, og hvad angår støjgener efter miljøbeskyttelsesloven og med udgangspunkt i kommunens forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder. Forvaltningen ønsker en afklaring af, hvorvidt forvaltningens praksis skal ændres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunens praksis vedrørende midlertidige bygge- og anlægsarbejde drøftes.

Problemstilling

Letbanens anlægsarbejder på blandt andet Lyngby Torv er beliggende tæt på ejendomme med boliger. Det medfører, at når der arbejdes i aften- og nattetimerne bliver en række beboere påvirket af støj og blinkende lys i forbindelse med anlægsarbejdet. Ved nødvendige natarbejder har forvaltningen givet dispensation efter kommunens forskrift for midlertidigt bygge- og anlægsarbejde til at selve anlægsarbejdet kunne foregå udenfor normal arbejdstid (bilag). Arbejderne er blevet varslet i samarbejde med Hovedstadens Letbane.

Den 9. juni førte overtrædelse af arbejdstiden for natarbejde uden dispensation til, at forvaltningen valgte at politianmelde Hovedstadens Letbane (HL) for overtrædelse af kommunens forskrift for bygge- og anlægsarbejde.

Den 5. juli blev der aflæst maskiner uden for almindelig arbejdstid. Forvaltningen gjorde derefter HL opmærksom på at det fremover vil være hensigtsmæssigt at varsle naboerne uanset om det ikke er bygge- og anlægsarbejde. Den 2. august foregik levering af maskiner samt omlægning af trafikken på Lyngby Torv uden for almindelig arbejdstid. Levering af maskiner blev flyttet til Jernbanepladsen fremfor Lyngby Torv efter dialog med borger. Forvaltningen var dog ikke opmærksom på at afspærringen fortsat fandt sted aften/nat, hvorfor naboerne ikke blev varslet herom.

I forbindelse med af- og pålæsning af maskiner og omlægning af trafikken vurderede forvaltningen dette som et arbejde, der ligger udenfor kommunens forskrift for midlertidigt bygge- og anlægsarbejde. Der skal derfor ikke udstede dispensation til, at af- og pålæsning samt trafikomlægninger kan foregå udenfor normal arbejdstid.

Dette følger normal praksis og har ikke tidligere givet anledning til klager. Men ovenstående praksis er svær at forstå som nabo, der bliver forstyrret sen aften og nat, hvor der kan forekomme støj i forbindelse med af- pålæsning af maskinerne samt trafikomlægninger, særligt når der er tale om et flerårigt anlægsarbejde.

Løsninger

Forvaltningen giver som vejmyndighed tilladelse til råden over vej ved anlægsarbejde efter vejloven, og regulerer desuden miljøforhold efter bygge- og anlægfskriften efter miljøbeskyttelsesloven.

Regulering efter vejloven

Forvaltningen giver tilladelse til råden over vejareal og gravearbejder ved bygge- og anlægsarbejde. Forvaltningen vil i forbindelse med myndighedsbehandlingen af enten råden over vejareal eller gravearbejde kunne indsætte skærpede vilkår. Der vil kunne stilles skærpet krav om varsel af blandt andet trafikomlægninger og af- og pålæsning af maskiner, der ikke tidligere er blevet varslet til nærmeste naboer.

I forbindelse med det skærpede vilkår har kommunen ikke yderligere sanktionsmuligheder over for entreprenøren end dem, der allerede er i dag.

Regulering efter miljøbeskyttelsesloven

Kommunens forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder blev vedtaget i Teknikudvalget den 22. februar 2017 og tager udgangspunkt i miljøbeskyttelsesloven og muligheden for at vedtage kommunale forskrifter. De andre letbanekommuner fx Gladsaxe har enslydende forskrifter. Forskriften beskriver, at bygge- og anlægsarbejde må finde sted i tidsrummet kl. 7-18 på hverdage og 7-14 på lørdage. Såfremt der skal foregå arbejder udenfor dette tidsrum pga. trafik, byggeteknik eller andet nødvendigt, skal der ansøges om dispensation. I den forbindelse skal beboerne så vidt muligt varsles minimum 1 uge inden opstart af arbejderne. Overtrædelser af reglerne kan medføre en politianmeldelse, hvor forvaltningen kan anmode om at der rejses tiltale. Det er dog op til anklagemyndighed og en dommer at vurdere om der idømmes en bødestraf.

I forskriften er bygge- og anlægsarbejde ikke defineret nærmere, men det fremgår, at kommunen i tvivlstilfælde afgør om arbejde er omfattet. Forvaltningen vurderer, at bygge- og anlægsarbejder omfatter fx jordarbejder, spuns, fundering, montering på bygninger mv. Forvaltningen vurderer samtidig, at forskriften ikke omfatter fx træfældning og -beskæring, brøndsugning mv. Forvaltningen har, som beskrevet ovenfor, hidtil heller ikke tolket opsætning af byggepladshegn, levering af maskiner mv. som byggearbejde, mens levering af byggematerialer, som kan støje, har været omfattet.

Det er forvaltningens vurdering, at det kun er arbejder, hvor virksomheder har den fulde råden over arealet er omfattet af forskriften. Støj mv. på offentligt tilgængeligt areal og eventuelle gener forbundet hermed skal anmeldes til Nordsjællands Politi. Miljøstyrelsen har i flere sammenhænge præciseret, at hvis ikke der er mulighed for indhegning eller lignende har kommunerne ikke mulighed for at regulere støj fra et areal.

Forvaltningen forsøger i samarbejde med Hovedstadens Letbane samt øvrige entreprenører, der udfører arbejder i kommunen som fx fjernvarme og øvrige forsyningsselskaber, at begrænse mængden af natarbejde samt går i dialog med aktørerne i forhold til, hvor og hvordan aflæsning af maskiner skal finde sted.

Forvaltningen vil desuden øge kommunikationen til naboer omkring Lyngby Torv om Hovedstadens Letbanens aktiviteter. I den kommende tid vil der ikke opleves gener fra bygge- anlægsaktiviteter, der går ud over almindelig arbejdstid.

Muligheder for ændret praksis

Som nævnt er det i den gældende forskrift for bygge- og anlægsarbejde bestemt, at kommunen i tvivlstilfælde afgør, om arbejde er omfattet af forskriften.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at ændre praksis fremadrettet, så levering af maskiner og alle materialer til byggeaktiviteter samt opsætning af hegn også omfattes af definitionen på bygge- anlægsarbejde. Dette kræver ikke en ændring af selve forskriften, men at forvaltningen ændrer praksis for håndtering af tvivlstilfælde. En praksisændring vil indebære, at der ikke kan leveres maskiner eller materialer på byggepladsen udenfor normal arbejdstid, uden forudgående dispensation. Det er dog ikke sikkert, at kommunen vil få medhold, hvis denne tolkning udfordres af bygherrer eller entreprenører.

Det vurderes ikke muligt helt at forbyde anvendelsen af bygge- og anlægsarbejder udenfor normal arbejdstid. Der vil være områder, hvor det af trafiksikkerhedsmæssige grunde samt af hensyn til den generelle færdsel ikke er muligt at udføre bygge- og anlægsarbejder på andre tidspunkter. Der kan ligeledes være tekniske årsager som fx ved større betonstøberi, hvor det ikke er muligt at standse processen efter den er igangsat.

Konsekvensen af at mere omfattes af forskriften er forhåbentlig mindre støj og færre natlige aktiviteter. Det kan dog også give mere administration og risikere at forsinke byggeaktiviteter.

Det bemærkes, at en praksisændring, der særligt vil påvirke anlægsarbejder (primært vejarbejde), også vil få konsekvenser for kommunens egne vejarbejder, samt udrulning af fjernvarme.

Strategisk ramme

Forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder.

Videre proces

Den videre proces afhænger af Teknikudvalgets drøftelse. Forvaltningen vil dog i samarbejde med graveaktører sikre at der i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder bliver varslet i et større omfang end der tidligere har været. Dette indebærer orienteringer til nærmeste naboer omkring de ændringer, der vil være på vejarealerne i forbindelse med trafikomlægninger og/eller maskinel af- og pålæsning.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Et enigt udvalg hævdede sagen til beslutning.

Besluttet at skærpe praksis, således at aktiviteterne nedenfor fremover skal være omfattet og en del af håndhævelsen af kommunens ”Forskrift for midlertidigt bygge- og anlægsarbejde”, og derfor ikke kan ske uden forudgående dispensation herfra, hvis det foregår udenfor almindelig arbejdstid.

1. Opsætning af byggepladshegn og afspærringer.
2. Levering af maskiner.
3. Al materialelevering knyttet til den regulerede bygge- og anlægsaktivitet.

Denne praksis kommunikeres via kommunens hjemmeside og til større bygge- og anlægsaktører, der arbejder i kommunen. Udvalget ønsker i den forbindelse i øvrigt at sende et signal om, at støjende arbejder ved større længerevarende bygge- og anlægsprojekter fx letbanebyggeriet begrænses mest muligt i kommunens boligområder.

Forvaltningen oplæg er vedlagt (bilag).

Bilag

Miljø - Forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder m.m.

Oplæg - Praksis for BA-arbejde

Punkt 19: Schallsvej 14 (og 16) Dobbelt garage (Beslutning)

02.34.02-P19-7-23

Resume

Ejer har ansøgt Fredningsnævnet om dispensation fra Mølleåfredningen til opførelse af ny dobbelt garage til Schallsvej 14. Fredningsnævnet har meddelt dispensation fra fredningen. Forvaltningen har påklaget afgørelsen, og udvalget skal beslutte om klagen skal fastholdes. Fredningsnævnet har endvidere meddelt, at ændret anvendelse af Musikhuset på Schallsvej 16 fra sommerhus til advokatkontor ikke er reguleret af fredningsbestemmelserne. Forvaltningen har påklaget afgørelsen, og udvalget skal beslutte om klagen skal fastholdes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. klage over Fredningsnævnets afgørelse vedrørende ændret anvendelse af Musikhuset fastholdes,
2. klage over Fredningsnævnets afgørelse vedrørende dobbelt garage ikke fastholdes.

Problemstilling

Ny garage Schallsvej 14

Ejer har søgt om tilladelse til etablering af ny garage til Schallsvej 14, som erstatning for eksisterende carport, der nedrives. Arealet, hvor garagen ønskes placeret, er omfattet af Mølleåfredningen fra 2001. Fredningsnævnet har den 19. juni 2023 meddelt dispensation til opførelse af den ansøgte garage (bilag).

Fredningsnævnet har lagt vægt på, at det ansøgte ikke strider mod fredningens formål, at den nye garage er i neutrale farver og placeret meget lidt synbart, at eksisterende bygning er nedrivningsmoden, og at ejeren i følge fredningens § 4 er berettiget til at opføre en ny bygning svarende til den eksisterende. Fredningsnævnet har ikke tillagt det betydning, at den nye bygning har et areal på 48 m², hvor den eksisterende bygning har et areal på 42 m² eller at der er mørke brædder på den nye bygning i stedet for de eksisterende gule.

Udvalget behandlede ansøgningen den 9. februar 2023 (punkt 9) og udvalget besluttede, at kommunen som fredningstilsyn ikke skulle anbefale fredningsnævnet at meddele dispensation til den ansøgte nye garage.

Den nye garage kræver endvidere dispensation fra åbeskyttelseslinje, og der er en hovedkloakledning, som ligger, hvor den nye garage ønskes placeret. Hovedkloakledningen er sikret ved tinglysning med Lyngby-Taarbæk Forsyning som påtaleberettiget (i det Lyngby-Taarbæk Forsyning ved selskabsførelsen har overtaget kommunens påtaleret på deklARATIONEN) (bilag), det må således antages, at Lyngby-Taarbæk Forsyning vil kunne sige nej til byggearbejdet/aftale ændringer inden ansøgning til kommunen.

Ændret anvendelse sommerhus Schallsvej 16

Ejer har søgt om lovliggørende tilladelse til ændret anvendelse af Musikhuset fra sommerhus til helårserhverv i form af advokatkontor. Arealet, hvor Musikhuset er placeret, er omfattet af Mølleåfredningen fra 2001.

Fredningsnævnet har den 19. juni 2023 (bilag) meddelt, at fredningsnævnet finder, at Mølleåfredningens § 2: ”det fredede område skal bevares i dets nuværende tilstand” som altovervejende hovedregel vedrører områdets fysiske udformning og ikke anvendelsen af eksisterende bygninger. Fredningsnævnet finder det derfor ikke godtgjort, at ejerens anvendelse af sommerhuset til advokatkontor vil medføre aktivitet af et sådant omfang og en sådan karakter, at det påvirker områdets

tilstand, hvorfor fredningsnævnet ikke finder, at brug af sommerhuset til advokatkontor er i strid med fredningsbestemmelserne. Af disse grunde afviser fredningsnævnet at tage stilling til dispensationsansøgningen.

Løsninger

Ny garage Schallsvej 14

Forvaltningen har på baggrund af udvalgets beslutning den 9. februar 2023 påklaget Fredningsnævnets dispensation. Forvaltningen foreslår imidlertid, også grundet Fredningsnævnets meget klare stillingtagen, at klagen trækkes tilbage.

Placering af den ansøgte nye garage i forhold til hovedkloakledningen må løses i fællesskab af ejer og Forsyningen, idet der er tale om et privat retlig forhold, som kommunen ikke har hjemmel til regulere. Forvaltningen har gjort ejer opmærksom på, at deklARATIONEN er gældende.

Forvaltningen vil derfor foreslå, at forvaltningen, såfremt ejer sender ansøgning med accept fra Forsyningsselskabet i forhold til deklARATIONEN, meddeler dispensation fra åbeskyttelseslinjen.

Ændret anvendelse sommerhus Schallsvej 16

Forvaltningen har påklaget Fredningsnævnets afgørelse, dels fordi forvaltningen vurderer, at en ændret anvendelse fra sommerhus til helårserhverv er en væsentlig anvendelsesændring og derved en tilstandsændring, som er i strid med fredningens § 2, dels af hensyn til præcedens, og dels på baggrund af udvalgets beslutning den 9. februar 2023.

På baggrund af forvaltningens påklage af Fredningsnævnets afgørelser, har Teknikudvalget den 21. juli 2023 modtaget brev fra ejendommens ejer (bilag).

Strategisk ramme

Området er udlagt til rekreativt område, den konkrete ejendom er en eksisterende beboelsesejendom (Schallsvej 14) og sommerhus (Schallsvej 16).

Videre proces

Garage:

Den nye dobbelte garage kræver foruden byggetilladelse ligeledes dispensation fra åbeskyttelseslinje.

Sommerhus:

Anvendelsen til sommerhus er tinglyst på ejendommen, med mulighed for at det kan anvendes det til kreativt værksted. Håndhævelse kan alternativt ske ved den tinglyste deklARATIONEN.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Ad 1-2) Godkendt.

Bilag

Afgørelse FN-Dobbelt garage

Afgørelse FN-Musikhuset

Deklaration spildevandsledning

Henvendelse fra ejer

Punkt 20: Kommende sager

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Budgetaftalen 2023-26 - 2. status for implementeringen
- Toftebæksvej 9 - Ny pavillon til Paradiset
- Kornagervej - Revurdering af trafikale forhold
- Mulige lokaliteter til ladestandere på kommunale arealer
- Springforbi - Parforce - Dispensation lokalplan og skovbyggelinje
- Forslag til lokalplan 292 for boliger og erhverv på Lundtoftevej 162 m.fl. og Kommuneplantillæg 7/2021
- Ansøgning om råden over del af p-arealet i Hovedgaden i perioden 2024 - 2026
- Status på den grønne omstilling af varmforsyningen
- Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2023
- Handleplan for Biodiversitet - Fremlæggelse af høringsvar
- Restaurering af søer i Kollelev Mose

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Orientering givet.

Punkt 21: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Letbanens langtidsekonomi

Hovedstadens Letbane har i juni 2023 udmeldt et behov for et revideret langtidsbudget og i forlængelse heraf udarbejdet et forhøjet anlægsbudget. Der er dermed behov for, at ejerne forhøjer deres årlige indbetalinger til finansiering af anlægget. Hovedstadens Letbane begrundede forhøjelsen med de globale udfordringer i kølvandet på Covid-19 og krigen i Ukraine.

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

Materiale fra seneste afholdt Kvartalsmøde, Borgmesterforum og det ekstraordinære interessentskabsmøde afholdt den 22. juni 2023 i Hovedstadens Letbane er vedhæftet som bilag. Referaterne fra møderne fremgår ligeledes af vedlagte dokumenter.

Der forventes at blive fremlagt en samlet sag omkring letbanens økonomi herunder status for 2023 samt beslutning om at tiltræde den godkendte forøgelse af anlægsbudgettet.

2. Justeringer i Vinter- og renholdelsesregulativ 2023

I Vinter- og renholdelsesregulativet 2023 har forvaltningen præciseret, hvordan snerydning af smalle veje med parkerede biler kommer til at foregå. Følgende sætning er tilføjet på side 6 i regulativet: "Hvis parkerede biler forhindrer snerydningskøretøjer i at komme frem, vender kommunen først tilbage ifm. næste udkald, medmindre vejen er af afgørende betydning for trafikafviklingen i kommunen."

Edelslundsvej og den blinde ende på Taarbæk Strandvej er faldet ud af det nyeste kort over vintervejklasser, der ligger som bilag til Vinter- og renholdelsesregulativ 2023. Dette er rettet, så vejene igen fremgår under klasse C på kortet over den kommunale vinterservice.

3. Statens vandområdeplaner og Natura 2000-planer er offentliggjort

Den 23. juni 2023 offentliggjorde Miljøstyrelsen vandområdeplanerne for 2021-2027 efter endt høring. Desuden er de endelige Natura 2000-planer 2022-2027 offentliggjort den 3. juli 2023. Forvaltningen vil beskrive kommunens forpligtelser og indsatser for både vandløb og naturområder i efteråret 2023 mhp. at udarbejde de konkrete handleplaner, som forelægges politisk.

4. Dispensation fra strandbeskyttelseslinje til informationsbygning mv. ved Springforbi Port til Dyrehaven

Kystdirektoratet har givet Naturstyrelsen dispensation fra strandbeskyttelseslinjen (Naturbeskyttelseslovens § 15) til:

- opførelse af en informationsbygning ved indgangen til Jægersborg Dyrehave i Springforbi samt opstille borde-bænke sæt og enkelte skulpturelle oplevelseselementer i tilknytning til bygningen.
- ændring af sti- og vejforløb og parkeringsarealer i tilknytningen til indgang til Dyrehaven og informationsbygningen

Det ansøgte projekt er beskrevet i dispensationen fra Kystdirektoratet:

- Informationsbygning i én etage med fladt bestående af 42 m² udstillings og 165 m² overdækket areal.
- Nyt stiforløb, som forbinder eksisterende parkeringsplads og toiletbygning med informationsbygningen indgangsporten til Dyrehaven.
- Fritstående bord-bænkesæt og enkelt skulpturelle oplevelseselementer i tilknytning til informationsbygningen.
- Flytning af ca. 16 parkeringspladser (nærmest forgængertunnel under kystbanen) til nord-vest for eksisterende toiletbygning i forlængelse af eksisterende parkeringsplads.
- Lukning af gennemkørende trafik forbi nedgangen til forgængertunnel under kystbanen

Projektet i Springforbi er ét ud af fem planlagte offentlige frilufts- og infofaciliteter ved velkomstindgange til det historiske Parforcejagtslandskab i Jægersborg Dyrehave og Hegn, der er udpeget som UNESCO verdensarv i 2015. Det statslige, kommunale og museale partnerskab bag det UNESCO udpegede Parforcejagtslandskab i Nordsjælland ønsker at fremme formidlingen af verdensarven - Parforcejagtslandskabets historie - til offentligheden, stimulere til besøg og øge folks mulighed for at opleve dette på deres tur i Dyrehaven. Initiativet er økonomisk støttet af A.P. Møller Fonden.

Forvaltningen har vurderet, at der ikke er anledning til at kommunen påklager Kystdirektoratets afgørelse.

Forvaltningen vurderer, at etablering af informationsbygning kræver dispensation fra § 6.1 i lokalplan 129, dispensation fra skovbyggelinje (Naturbeskyttelseslovens § 17) samt byggetilladelse. Dette gælder muligvis også med hensyn til oplevelseselementerne, men dette kan ikke vurderes på det foreliggende grundlag. Derudover bemærkes, at i følge § 5.1 i lokalplan 129 skal flytning af parkeringspladser og ændring af sti- og vejforløb ske i overensstemmelse med "Springforbiplan 1995". Forvaltningen vurderer, at parkeringspladser og ændring af sti- og vejforløb ikke kræver godkendelse efter vejlov, idet der tale om private veje og stier.

Forvaltningen forventer, at forelægge konkret ansøgning om dispensation fra lokalplan 129 og skovbyggelinje for henholdsvis Byplanudvalget og Teknikudvalget i september 2023.

5. PFAS-undersøgelse af Mølleåen

Miljøstyrelsen og Københavns Universitet har på kommunernes opfordring undersøgt indholdet af PFAS i sediment og vand. Resultaterne viser PFAS både i sediment og i vandfasen, som tidligere analyser også viste. Miljøstyrelsen forventer at offentliggøre resultaterne i august.

6. Undersøgelse af tungmetaller i Øresund

Gentofte Kommune har bevilget 210.000 kr. til et analyseprogram for at undersøge forekomsten af tungmetaller i Øresund. Der analyseres bl.a. ved Bellevue, hvorfor forvaltningen vil følge med i resultaterne og risikoen for tungmetaller ved Taarbæk. Forvaltningen har i forbindelse med, at der blev lavet badevandsanalyser i juli 2023 fået analyseret en stikprøve, hvor der ikke var alarmerende indhold af tungmetaller.

7. Påbud om støjforhold ved kunstgræsbanen i Lundtofte

Påbud om støjforhold for kunstgræsbanen i Lundtofte har været i høring blandt de omkringboende. Det har givet anledning til en række høringssvar og kritik (bilag). Forvaltningen påtænker ultimo august 2023 at meddele det påbud som udvalget vedtog 14. marts 2023.

8. anbefalinger til en mere attraktiv kollektiv trafik

Region Hovedstaden har fremsendt brev til Sofia Osmani om anbefalinger til en mere attraktiv kollektiv trafik fra Marianne Frederik (Ø), formand for opgaveudvalget "Rejsen med bus, tog og cykel i Region Hovedstaden" og Region Hovedstadens Udvalg for Trafik og Regional Udvikling. Brev og anbefalinger fremgår af bilag.

9. Støjkortlægning for Lyngby-Taarbæk Kommune

Miljøstyrelsen har fremsendt resultatet af Nord2000 støjkortlægningen for Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag). Sammenlignet med den tidligere kortlægning fra 2017 afviger tallene i nogen grad. I den nye kortlægning 2022 er antal boliger påvirket over 58 dB lidt højere end det var i 2017, hvorimod antal personer påvirket over 58 dB er noget lavere end det var i 2017.

Forvaltningen er i gang med at gennemgå resultaterne af støjkortlægningen med henblik på at afklare forskelle mellem 2017 og 2022 tallene. På baggrund af kortlægningen udarbejder forvaltningen forslag til støjhandlingsplan, som forelægges politisk i første halvår af 2024.

Beslutning

Teknikudvalget, den 15. august 2023

Meddelelse 7) Sagen løftes til beslutning og fremmes til den 22. august. Ekstraordinært møde.

Øvrige orientering givet.

Bilag

Samlede indsigelser, overstreget

Anbefalinger til en mere attraktiv kollektiv trafik - Sofia Osmani, Lyngby-Taarbæk

De 6 anbefalinger

Kvartalsmøde den 22. juni 2023 - Samlet materiale med mellemrum

Referat fra kvartalsmøde den 22. juni 2023

Borgmesterforum den 22. juni 2023 - Dagsorden

Referat fra borgmesterforumsmøde den 22. juni 2023

Interessentskabsmøde den 22. juni 2023 - Samlet materiale med mellemrum

Referat fra ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. juni 2023

Støjkortlægning 2023 - Kortlægning af vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune

Punkt 22: Lukket: Lukkede meddelelser

00.01.00-A00-103-21

Teknikudvalget, den 15. august 2023
Orientering givet.

Punkt 23: 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

Godkendt.