

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 12-06-2019

Mødedato Onsdag d. 12. juni 2019 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Budget 2020-2023 Budgetreduktions- og effektiviseringsforslag (Drøftelse).....	4
Budget 2020-2023 Budgetbehov Teknik- og Miljøudvalget 2020-23 (Beslutning).....	6
Affaldssortering på kommunens institutioner (Beslutning).....	8
Ny affaldsordning for indsamling af madaffald (Beslutning).....	12
Nye affaldsordninger for pap, tekstil og haveaffald (Beslutning).....	17
Løsning for kørestrøm på Klampenborgvej (Beslutning).....	22
Vejprojekt ifølge udbygningsaftalen omkring Skovriddergårdsvej 60 - genforelæggelse (Beslutning	27
Movias udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 (Drøftelse).....	30
Bestilling af busstrafik 2020 hos Movia (Beslutning).....	34
Ændret linjeføring, trafiksikkerhedsrevision og økonomiske konsekvenser ved Fortunbyen st. (Besl	39
Nyt kryds Jernbaneplassen/Gl. Jernbanevej (Beslutning).....	43
Placering af Musikevent for unge august 2019 (Beslutning).....	46
Fortidsmindebeskyttelseslinje for Fæstningskanalen (Beslutning).....	50
Afrapportering af ordning for vinteren 2018/2019 (Orientering).....	52
Prioritering af pulje til reovering og modernisering af legepladser (Beslutning).....	54
Ansøgning om etablering af discgolfbane i Virumparken (Beslutning).....	59
Delemner til indarbejdelse i Planstrategi 2019 (Orientering).....	62
Puljekriterier for uddeling af bæredygtighedsmidler (Beslutning).....	66
Status på Opgaveudvalg for Bæredygtighed (Orientering).....	69
Kommende sager.....	72
Meddelelser.....	73

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Godkendt.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Punkt 2: Budget 2020-2023 Budgetreduktions- og effektiviseringsforslag (Drøftelse)

00.30.10-S55-4-19

Resume

Den politiske budgetproces for 2020-23 blev godkendt af Økonomiudvalget den 24. januar 2019, herunder en økonomisk ramme for effektiviseringer i 2020 svarende til mindst 1 pct. af serviceudgifterne på alle aktivitetsområder. Fagudvalgene har i maj 2019 drøftet forvaltningens forslag til budgetreduktions- og effektiviseringsforslag parallelt med sagen om 1. anslået regnskab 2019. Efter Økonomiudvalgets samlede drøftelse af fagudvalgenes behandling fremsendes i denne sag budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene på Teknik- og Miljøudvalgets område til udvalgets fornyede drøftelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget drøfter budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene på udvalgets område og oversender forslagene til Økonomiudvalget med henblik på høring i juni 2019.

Sagsfremstilling

Den politiske budgetproces for 2020-23 blev godkendt af Økonomiudvalget den 24. januar 2019, herunder at forvaltningen udarbejder budgetreduktions- og effektiviseringsforslag i 2020 svarende til en økonomisk ramme på mindst 1 pct. af serviceudgifterne (i alt 27 mio. kr.). Rammen for forslagene er fordelt på fagudvalgene ud fra områdernes andel af de samlede serviceudgifter.

Forvaltningen har udarbejdet en række forslag til budgetreduktioner og effektiviseringer på Teknik- og Miljøudvalgets område, som blev drøftet på udvalgets møde den 16. maj 2019. Teknik- og Miljøudvalget protokollerede i den forbindelse yderligere:

Drøftet.

Oversendes til Økonomiudvalget, idet udvalget udtrykker bekymring omkring følgende forslag:

Reduktion af parkeringskontrol

Reduktion af pulje til Klima- og varmplanlægning

Reduktion af Naturforvaltningsprojekter

Set i lyset af de økonomiske udfordringer oversendes de af forvaltningen fremlagte budgetreduktions- og effektiviseringsforslag som forslag til modgående initiativer i sag nr. 3 ”1. anslået regnskab 2019”.

Fagudvalgenes behandling af budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene er forelagt Økonomiudvalget den 23. maj 2019, der besluttede følgende:

”Drøftelsen af effektiviserings- og budgetreduktionsforslag genoptages på næste fagudvalgsrunde med henblik på afdækning af fagudvalgenes spørgsmål og muligheden for at anvende de udarbejdede forslag allerede i 2019. Økonomiudvalget samler op på drøftelsen på et ekstraordinært møde d. 12. juni 2019, bl.a. med henblik på at sende de relevante forslag i høring.”

Budgetreduktions- og effektiviseringsforslagene på Teknik- og Miljøudvalgets område forelægges derfor til udvalgets fornyede behandling (bilag). Der er et yderligere forslag i forhold til udvalgs mødet den 15. maj 2019, der vedrører nedlæggelse af Flexitur.

Det vurderes at forslaget om kirkegårdstakster kan bidrage med 250.000 kr. i 2019.

Lovgrundlag

Ikke relevant

Økonomi

Der er udarbejdet budgetreduktions- og effektiviseringsforslag for i alt -2,7 mio. kr. i 2020 og -3,2 mio. kr. i hvert af årene 2021-23 på Teknik- og Miljøudvalgets område jf. vedlagte oversigt og forslag (bilag).

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget med hensyn til at sende de samlede forslag i høring. Kommunalbestyrelsen med henblik på endelig beslutning om forslag.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Drøftet.

Udvalget ønsker et notat, der beskriver en halv beskæring af parkeringskontrol.

Anbefalet, at forslagene sendes i høring.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Budgetreduktionsforslag 2020-2023 TMU 06.06.19 samlet

Punkt 3: Budget 2020-2023 Budgetbehov Teknik- og Miljøudvalget 2020-23 (Beslutning)

00.30.10-S55-4-19

Resume

Den politiske budgetproces for 2020-23 blev godkendt af Økonomiudvalget den 24. januar 2019, herunder at forvaltningen opgør nødvendige drifts- og anlægsbehov med henblik på fagudvalgenes drøftelse i juni 2019. Med denne sag fremsendes et driftsbehov på Teknik- og Miljøudvalgets område vedrørende ressourcer til kystbeskyttelse. Driftsbehovet fremlægges med henblik på udvalgets drøftelse og indarbejdelse i det administrative forslag til Budget 2020-23.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at et budgetbehov vedrørende ressourcer til kystbeskyttelse godkendes, og at der hertil indarbejdes 0,2 mio. kr. årligt i 2020 og frem i det administrative forslag til Budget 2020-23.

Sagsfremstilling

Den politiske budgetproces for 2020-23 blev godkendt af Økonomiudvalget den 24. januar 2019, herunder at forvaltningen opgør nødvendige drifts- og anlægsbehov med henblik på fagudvalgenes drøftelse i juni 2019.

De nødvendige budgetbehov indarbejdes med henblik på fortsat et kunne efterleve lovkrav, opretholde serviceniveauet eller undgå væsentlige økonomiske konsekvenser, hvis behovet ikke imødekommes. Forvaltningen har samlet opgjort nødvendige budgetbehov for 1,8 mio. kr. i 2020, 1,5 mio. kr. i 2021 og 1,2 mio. kr. i 2022 og frem.

På Teknik- og Miljøudvalgets område er der opgjort et budgetbehov på 0,2 mio. kr. årligt til administrationen af tilladelser efter Kystbeskyttelsesloven.

Forslaget er beskrevet nærmere i notat (bilag).

Lovgrundlag

Ikke relevant

Økonomi

Ved godkendelse af budgetbehovet på Teknik- og Miljøudvalgets området indarbejdes her 0,2 mio. kr. årligt i 2020 og frem i Budgetforslag 2020-23.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Godkendt.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Budgetbehov Drift 2020-2023 - TMU

Punkt 4: Affaldssortering på kommunens institutioner (Beslutning)

07.17.00-P20-42-17

Resume

Med afsæt i kommunens Affaldsplan, der sætter som mål, at der indføres affaldssortering på alle kommunens institutioner i løbet af planperioden (2019-2024), fremlægger forvaltningen forslag til ny affaldsordning for kommunens skoler, institutioner og andre enheder. Ordningen har til formål at sikre, at reglerne om affaldssortering efterleveres på institutionerne, da dette kun i begrænset omfang er tilfældet i dag. Med sagen forelægges en udvidelse af regulativet for erhvervsaffald og udsendelse i høring til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Regulativ for erhvervsaffald" udvides med en indsamlingsordning for kommunale institutioner og enheder, og sendes i 4 ugers offentlig høring.

Sagsfremstilling

Kommunens Affaldsplan sætter som mål, at der indføres affaldssortering på alle kommunens skoler og institutioner i løbet af planperioden (2019-2024).

Affaldsbekendtgørelsens krav om kildesortering af affald gælder for kommunens institutioner på samme måde som for private virksomheder, og kommunen skal som myndighed sikre, at reglerne følges. Det betyder, at genanvendeligt affald (fx pap, plast og papir) skal sorteres særskilt og ikke blandes med det affald, som sendes til forbrænding. Det samme gælder for farligt affald (fx batterier, elektronik, spraydåser). Forvaltningen har erfaret, at reglerne i dag kun efterleveres i begrænset omfang.

Der er i 2018 opstartet et pilotforsøg med affaldssortering på Trongårdsskolen, Virum Skole, daginstitutionen Bøgely og Baunehøj Plejecenter. Forsøget har vist, at institutionerne har brug for, at rammerne er på plads. Det gælder fx de udendørs forhold, som etablering af plads til og levering af containere til sortering. For institutionerne er det desuden en stor hjælp, at der tilbydes en samlet pakke, så de ikke behøver bruge tid på at arrangere opstilling og tømning af containere.

Hvad omfatter ordningen?

Forvaltningen foreslår, at der laves en kommunal affaldsordning for kommunens institutioner, samt at Lyngby-Taarbæk Forsyning forestår ordningen. Ordningen omfatter en samlet pakke, hvor der både opsættes og tømmes containere til pap, papir, glas, plast og metal, samt afhentes storskrald og farligt affald. Adgang til benyttelse af genbrugsstationen kan ikke indgå i ordningen, da der her er lovbestemt brugerbetaling for virksomheder.

Alle dele af ordningen svarer således til de ordninger, der allerede gælder for husholdninger. På denne måde skabes en genkendelighed for brugerne, fordi skilte, piktogrammer, sorteringskrav mv. er magen til det, de kender hjemmefra. Desuden er der god synergi for Forsyningen i at afhente affald fra fx en daginstitution, når de alligevel afhenter tilsvarende affald ved de omkringliggende boliger.

Ordningen foreslås at være obligatorisk for alle kommunale institutioner, herunder også kommunale idrætsfaciliteter, kulturinstitutioner og administrative enheder.

En forudsætning for, at Forsyningen kan tilbyde ordningen, er, at ordningen er beskrevet i regulativ for erhvervsaffald samt at der er vedtaget et eller flere gebyrer for ordningen. Forslag til regulativtekst er vedlagt (bilag). Hvis ordningen vedtages, vil gebyrer blive forelagt til Kommunalbestyrelsens godkendelse sammen med de øvrige affaldsgebyrer.

Alternativet til at lave en kommunal ordning for kommunens institutioner er, at institutionerne selv (eventuelt via Center for Arealer og Ejendomme) må indgå aftaler med renovationsfirmaer om opstilling og tømning af containere.

Implementering af ordningen

Pilotforsøget har bekræftet erfaringer fra andre kommuner med, at en succesfuld implementering forudsætter mere end blot at stille en ordning til rådighed dvs. opsætning og tømning af udendørs containere til sortering af affald.

Først og fremmest er det i mange tilfælde nødvendigt at gøre plads til de nye containere, fx ved at lægge fliser, fjerne beplantning eller lave en indhegning. Udgifterne varierer fra sted til sted afhængigt af de fysiske forhold. Dernæst er det nødvendigt at indkøbe spande til indendørs sortering i klasselokaler, køkkener mv. For en skole, der skal affaldssortere i alle klasselokaler og faglokaler, er udgiften hertil ca. 30.000 kr. Disse udgifter kan ikke gebyrfinansieres, og der er i hovedsagen tale om engangsudgifter.

Forvaltningen foreslår at udrulle ordningen over en 3-årig periode. Pilotforsøget har vist, at det fra forvaltningens side kræver en stor arbejdsindsats i forhold til blandt andet at tilpasse de udendørs forhold, vejlede om valg af affaldsspande og nye arbejds gange samt håndtering af de spørgsmål og udfordringer, som viser sig undervejs.

Tidsplan

Forvaltningen foreslår følgende tidsplan for implementering af affaldssortering på kommunens institutioner:

Juni 2019: TMU sender forslag til regulativ i 4 ugers høring

August 2019: KMB godkender regulativet

November 2019: KMB godkender affaldsgebyr for ordningen

2020-2022: Ordningen udrulles til alle skoler og institutioner

Regulativet skal i henhold til affaldsaktørbekendtgørelsen i 4 ugers offentlig høring. De i høringsperioden modtagne kommentarer og forslag vil blive vurderet og eventuelt indskrevet i regulativet, som forelægges Kommunalbestyrelsen til endelig beslutning.

Lovgrundlag

Virksomheder (herunder kommunale institutioner) har i henhold til Affaldsbekendtgørelsens § 49 og 51 pligt til at kildesortere deres affald og sikre, at der sker en genanvendelse af væsentlige dele af det affald, som er egnet hertil. Kommunens regulativ for erhvervsaffald fastsætter reglerne for, hvordan virksomheder og institutioner skal håndtere og bortskaffe ikke-genanvendeligt affald som fx affald til forbrænding, deponering og specialbehandling.

Kommunerne må som udgangspunkt ikke indsamle genanvendeligt affald fra virksomheder. En kommune må dog gerne indsamle genanvendeligt affald fra sine egne institutioner og virksomheder, hvis der etableres en ordning herfor.

Ordningen skal beskrives i regulativ for erhvervsaffald.

Økonomi

Økonomien til forslaget behandles i et særskilt budgetbehov i forbindelse med budget 2020. Det er en forudsætning for forslaget, at budgetbehovet godkendes og indarbejdes i det administrative budgetforslag.

Engangsudgifter

Implementering af ordningen er forbundet med engangsudgifter til etablering af affaldsgårde og tilpasning af udendørs forhold, så der er plads til containerne. Center for Arealer og Ejendomme har estimeret udgifterne til ca. 3,3 mio. kr.

Herudover er der engangsudgifter til indkøb af affaldsspande til indendørs sortering. Baseret på erfaringerne fra pilotprojektet vurderes dette at koste ca. 2.000 kr. for små institutioner, og 20-40.000 kr. for store institutioner. I alt ca. 650.000 kr. for samtlige institutioner.

Anlægsbehov, 1.000 kr.	2020	2021	2022	2023	I alt
Rådgiverudgifter					0
Entrepriseudgifter	1.098	1.098	1.098		3.294
It-udgifter/inventar	217	217	217		651
Køb af grund/ejendom					0
Salg af grund/ejendom					0
I alt	1.315	1.315	1.315	0	3.945

Der skal påregnes interne projektlederressourcer til etablering af containergårde og styring af indkøb, svarende til 0,1 mio. kr.

Afledt drift, 1.000 kr.	2020	2021	2022	2023	I alt
Løn til projektgennemførelse	39	39	39		117
Løn til løbende drift					0
Bygningsdrift					0
Øvrig drift					0
I alt	39	39	39	0	117

Løbende udgifter

Ordningens drift, dvs. opstilling og tømning af containere, afhentning af storskrald mv., skal ved en kommunal ordning finansieres af et gebyr, som skal vedtages af Kommunalbestyrelsen ligesom de øvrige affaldsgebyrer. Forvaltningen foreslår at fastsætte tre forskellige gebyrer, for henholdsvis små, mellem og store institutioner. Gebyrniveauet forventes at være i størrelsesordenen.

Små institutioner: 1.500 kr/år

Mellem institutioner: 3.200 kr/år

Store institutioner: 9.800 kr/år

Gebyrerne vil blive beregnet af Lyngby-Taarbæk Forsyning og indstillet til endelig godkendelse sammen med de øvrige affaldsgebyrer i efteråret 2019.

Samlet vil udgiften til gebyrer være ca. 350.000 kr. årligt, når alle institutioner er med i ordningen.

Derudover skal der påregnes en årlig udgift til genanskaffelse af affaldsspande til indendørs sortering. Den årlige genanskaffelsesudgift er beregnet til 0,13 mio. kr. svarende til en gennemsnitlig levetid på 5 år.

Driftsbehov, 1.000 kr.	2020	2021	2022	2023
Affaldsgebyr	100	250	350	350
Genanskaffelser af affaldsspande		65	130	130
I alt	100	315	480	480

Beløbene er i 2020-niveau (budgetreduktion angives negativt og budgetforøgelse angives positivt).

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Anbefalet og oversendes til Økonomiudvalget som grundlag for drøftelse af budgetbehov.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Økonomiudvalget, den 20. juni 2019

Udsat, idet finansieringen forventes behandlet i august 2019.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Bilag

Regulativtekst

Punkt 5: Ny affaldsordning for indsamling af madaffald (Beslutning)

07.00.03-P24-3-19

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til, hvordan kommunen kan indsamle madaffald fra husholdninger til genanvendelse. Forslaget er udarbejdet i forlængelse af kommunens Affaldsplan 2019-2030, og tager desuden udgangspunkt i, at kildesortering af madaffald skal indføres senest i 2023 i henhold til EU's affaldslovgivning. Genanvendelse af madaffald er et vigtigt led i at nå den nationale målsætning om, at vi senest i 2022 skal genanvende minimum 50 % af husholdningsaffaldet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der indføres indsamling af kildesorteret madaffald og restaffald i 2-kammerbeholdere ved villaer og rækkehuse, samt indsamling af madaffald ved etageboliger, fra enten
 - a) Foråret 2021, eller
 - b) Foråret 2022,
2. model A for tømmefrekvens godkendes,
3. vask af affaldsspande ikke er omfattet af ordningen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 22. november 2018 Affaldsplan 2019-2030, som beskriver kommunens mål og planer for udviklingen på affaldsområdet. Ifølge affaldsplanen er det kommunens mål at indføre kildesortering af madaffald fra husholdninger, så der i 2024 indsamles minimum 2.500 ton madaffald til genanvendelse. Dette er i overensstemmelse med nye, skærpede krav fra EU som betyder, at der skal indføres kildesortering af madaffald fra husholdninger inden 2023.

Beskrivelse af ordningen

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på deres møde den 6. februar 2019, at forvaltningen skulle arbejde videre med en ordning, hvor madaffald indsamles i en todelt beholder med plads til madaffald og restaffald i to adskilte rum. Beholderen er af samme størrelse som firekammerbeholderen, så det visuelle udtryk bliver ensartet. Beholderen erstatter de nuværende sækkestativer til dagrenovation, så der ikke kommer flere affaldsstativer/-beholdere ved den enkelte husstand. Beholderen er rottesikret, i modsætning til mange sækkestativer.

Ved etageboliger opsættes særskilte beholdere til madaffald, og antallet af beholdere til restaffald reduceres tilsvarende. Ejendomme med affaldsskakte beholdere disse til brug for restaffald. Kommunen kan ikke kræve affaldsskakte lukket.

Hver husstand får desuden udleveret en lille spand og plastposer til brug for sortering af madaffald i køkkenet. Der benyttes ikke poser af bioplast, blandt andet fordi poserne ikke kan omdannes biologisk med de gængse behandlingsmetoder. Vestforbrænding anbefaler, at der benyttes poser af genanvendt plast (bilag).

Beholderne indkøbes af Lyngby-Taarbæk Forsyning og stilles til rådighed for borgerne. Eventuelle løbende reparationer og udskiftning af beholdere efter behov forestås således af Forsyningen. Poser udleveres ligeledes løbende efter behov fx ved at borgeren binder en pose på affaldsbeholderens håndtag som signal til skraldemanden om, at han skal lægge et par ruller poser til borgeren.

Beholdere giver et bedre arbejdsmiljø for skraldemanden end tømning af sække. Dog er det vigtigt, at adgangsvejen (vejen fra skraldebilen til beholderen) er i orden, ellers skal beholderen trilles ud til tømning. Der vil ikke komme nye regler for, hvordan adgangsvejen skal være, men det vil blive nødvendigt med en strengere håndhævelse, fordi beholderen skal kunne køres frem og tilbage.

Madaffaldet afsættes af Vestforbrænding sammen med madaffald indsamlet af de øvrige ejerkommuner. Separat indsamling af madaffald sikrer, at affaldet kan udnyttes til produktion af biogas og kompost. Biogas afsættes til gasnettet, hvor det erstatter fossil naturgas. Komposten indeholder vigtige næringsstoffer som kvælstof, kalium og fosfor, som føres tilbage på landbrugsjorden. Vestforbrænding følger løbende markedet, og forestår udbud af affaldet efter behov, jf. vedlagte notat.

Tidsplan

Lyngby-Taarbæk Forsyning står for driften af affaldsordningerne gældende for husholdninger i kommunen, og udbyder med års mellemrum opgaven med at forestå selve indsamlingen. Forsyningens kontrakt udløber den 30. marts 2021, og skal en ny kontrakt kunne træde i kraft per 1. april 2021, skal opgaven sendes i udbud i september 2019. En politisk beslutning om indsamling af madaffald fra 2021 skal derfor tages senest i juni 2019.

Forsyningen har mulighed for at forlænge den nuværende kontrakt med op til to år. Hvis kravet om indsamling af madaffald inden udgangen af 2022 skal overholdes, skal en ny kontrakt dog senest træde i kraft i foråret 2022, svarende til at kontrakten forlænges med ét år. Forsyningen vurderer, at det vil kunne lade sig gøre at udrulle ordningen til alle husholdninger i kommunen i løbet af 2022.

Ved at forlænge kontrakten fastholdes de lave tømmepriser, som de nuværende renovatører er bundet af. Dette skal ses i lyset af, at tømmepriserne i markedet generelt er stigende.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der i 2018 blev genanvendt 30 % af husholdningsaffald i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det nationale mål er 50 %, som skal nås senest i 2022. Genanvendelsesprocenten forventes ikke at stige nævneværdigt, før der indføres indsamling af madaffald.

Forvaltningen bemærker desuden, at såfremt indsamling af madaffald udskydes til 2022, og Forsyningen som følge heraf må forlænge den nuværende kontrakt, vil dette ligeledes have betydning for, hvornår der kan foretages andre ændringer og indføres andre nye affaldsordninger, jf. dagsordenpunkt "Nye affaldsordninger for pap, tekstil og haveaffald" på nærværende dagsorden.

Hvis kontrakten forlænges til 2022, vil nedenstående tidsplan kunne udskydes med ét år. Da leveringstiden på nye rumopdelte skraldebiler er stigende, vil Forsyningen dog sende opgaven i udbud snarest muligt uanset tidspunktet for kontraktstart, og anbefaler derfor, at der træffes beslutning om ordningen i henhold til den hidtidige tidsplan dvs. i juni 2019.

12. juni: Forslag til nye affaldsordninger behandles i Teknik- og Miljøudvalget

27. juni: Endelig godkendelse af nye affaldsordninger i Kommunalbestyrelsen

Efterår 2019: Forsyningen sender affaldsindsamling i udbud

Februar 2020: Forsyningen indgår kontrakt med ny renovatør

Efterår 2020 (alternativt 2021): Affaldsordningerne beskrives i nyt regulativ, som vedtages af Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen

Efterår 2020 (alternativt 2021): Forsyningen beregner gebyrer for 2021, som vedtages af Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen

April 2021 (alternativt 2022): Igangsættelse af ordning

Borgermøde

På anmodning fra Teknik- og Miljøudvalget afholdte forvaltningen den 8. maj 2019 et borgermøde om affald, hvor ovennævnte ordning blev præsenteret. Der var stor interesse blandt de fremmødte for at høre om madaffald, og en repræsentant for Vestforbrænding fortalte om sortering, behandlingsmetoder og poser.

Modeller for tømmefrekvens

Model A - Tømning hver 14. dag, med mulighed for tilvalg af ugentlig tømning:

De fleste kommuner, der har indført kildesortering af madaffald, tømmer affaldet hver 14. dag ved husstandene. I Vestforbrændingens opland omfatter det Albertslund, Ballerup, Egedal, Frederikssund, Furesø, Gladsaxe, Gribskov, Halsnæs, Herlev, Hillerød, Ishøj og Vallensbæk Kommuner, mens Brøndby og Rødovre Kommuner har ugetømning som standard.

Forvaltningen og Forsyningen anbefaler, at der som standard tømmes hver 14. dag. Det modsvarer den kapacitet, som langt de fleste husstande har behov for, idet de todelte beholdere indeholder 240 liter, svarende til mere end det dobbelte af de nuværende sække på 110 liter, som tømmes ugentligt.

Ordningen kan kombineres med en mulighed for den enkelte husstand for at tilvælge ugentlig tømning mod betaling af et gebyr, der afspejler merprisen herfor.

Tømning hver 14. dag kan også kombineres med et tilbud til husstandene om at kunne tilmelde sig ugetømning i sommermånederne mod betaling af ekstra gebyr. Denne ordning er dog forholdsvis dyr, da renovatøren skal stille med ekstra biler og mandskab i en ferieperiode. Det er derfor Forvaltningens anbefaling, at ugetømning vælges på årsbasis, enten som tilvalg (under model A) eller som standard (model B).

Model B - Tømning ugentligt, med mulighed for valg af tømning hver 14. dag:

En alternativ model er, at beholderne som standard tømmes ugentligt ved alle husstande. Hvis denne løsning vælges, kan det forventes at en stor andel af husstandene tilmelder sig 14-dagstømning, hvis der kan opnås rabat ved dette.

Prisen for ugetømning i model A (individuet tilvalg) vil være højere end prisen for ugetømning i model B, hvor alle husstande har ugetømning. Det skyldes, at det kræver ekstra mandskab og biler til at køre ud og tømme enkelte beholdere spredt omkring i de områder, hvor der ellers ikke skal tømmes i den pågældende uge.

Vask af beholdere

I de fleste andre kommuner skal borgerne selv sørge for at vaske beholderne efter behov. Det giver incitament til at pakke affaldet i poser og slå knude på poserne inden de lægges i beholderen.

Vask kan dog også indgå i ordningen som en ekstra service til borgerne. Det foregår ved, at en vaskebil kører efter indsamlingsbilen og spuler beholderne med koldt vand. En årlig vask vurderes at koste ca. 40 kr. per husstand. Hvis vask tilbydes som noget, den enkelte husstand kan bestille mod betaling, vurderes prisen at være ca. 75 kr. per vask. Erfaringen fra andre kommuner er, at ganske få benytter muligheden for at tilkøbe vask.

Kommuner med vaskeordning oplever klager over, at beholderne ikke bliver helt rene efter en vask i koldt vand. Der opleves også problemer med, at vaskebilen ikke kan følge med skraldebilen, og at borgere derfor når at fylde nyt affald i beholderen, som dermed ikke kan vaskes. Forsyningen anbefaler på denne baggrund, at vask ikke indgår i ordningen, men at det er op til borgerne selv at rengøre beholderne.

Lovgrundlag

Kommunen skal etablere affaldsordninger for husholdninger i henhold til affaldsbekendtgørelsen. Rammerne for de kommunale affaldsordninger er den nationale affaldsplan samt affaldsdirektiver fra EU. EU's affaldsdirektiver fastsætter blandt andet, at der senest i 2023 skal være indført kildesortering af madaffald ved husholdninger. I den gældende nationale affaldsplan (ressourcestrategien) er målet, at kommunerne skal genanvende minimum 50 % af syv udvalgte affaldstyper (madaffald, papir, pap, glas, metal, plast og træ). I 2018 lå Lyngby-Taarbæk Kommune på 30 %, og det vil ikke være muligt at nå de 50 % uden sortering af madaffald.

Kommunen fastsætter i et regulativ for husholdningsaffald de nærmere detaljer for, hvordan ordningerne tilrettelægges, herunder fx krav til benyttelse af bestemte beholdere, krav til placering af beholderne og hvordan affaldet skal sorteres. Ændringer i affaldsregulativer skal godkendes af Kommunalbestyrelsen.

På baggrund af regulativet fastsættes takster for de enkelte affaldsordninger, som godkendes af Kommunalbestyrelsen. Det er Forsyningens opgave at forestå driften af affaldsordningerne, som de er beskrevet i regulativet.

Økonomi

Udgifter til nye affaldsordninger indregnes i affaldsgebyrerne, som opkræves af de enkelte husstande.

Priserne i det følgende er angivet ekskl. moms.

I 2019 er prisen for ugentlig tømning af et sækkestativ med dagrenovation 760 kr.

Såfremt Forsyningens og forvaltningens anbefalinger følges, vil prisen ved en ny ordning være 770 kr. om året for en almindelig husstand med én beholder. Når prisen er stort set lig den nuværende pris til trods for, at der kun vil blive tømt hver 14. dag, skyldes det bl.a. udgifterne til indkøb og afskrivning af beholdere, en højere behandlingspris på madaffald til bioforgasning og generelt stigende tømmepriser i markedet.

Forvaltningen har undersøgt priserne i otte omkringliggende kommuner, der har en tilsvarende ordning. Her svinger priserne for en tilsvarende ydelse fra 634 kr. til 960 kr. For enkelte af kommunerne er vask af beholderen inkluderet.

Pris pr. år pr. husstand (ekskl. moms)

	Eksklusiv en årlig vask af beholder	Inklusiv en årlig vask af beholder
Model A		
Tømning hver 14. dag	770 kr.	810 kr.
Model B		
Tømning ugentligt	960 kr.	1000 kr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1) Oversendes til Kommunalbestyrelsen efter afstemning:

- a) 2021: 3 (A (1), F (1), Ø (1))
- b) 2022: 3 (C (3))

Ad 2-3) Anbefalet.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Kommunalbestyrelsen, den 27. juni 2019

Ad1) Godkendt model 1a om, at indføre indsamling af kildesorteret madaffald og restaffald i 2-kammerbeholdere ved villaer og rækkehuse, samt indsamling af madaffald ved etageboliger fra foråret 2021.

Udvalget evaluerer på ordningen efter 12 måneder.

Ad 2-3) Godkendt.

Bilag

Behandling af Madaffald - Notat fra Vestforbrænding

Punkt 6: Nye affaldsordninger for pap, tekstil og haveaffald (Beslutning)

07.00.03-P24-3-19

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til, hvordan kommunen kan indsamle mere affald til genanvendelse ved at ændre eller indføre nye affaldsordninger. Forslagene er udarbejdet i forlængelse af kommunens Affaldsplan 2019-2030, som tager udgangspunkt i krav og mål fastlagt i den nationale ressourcestrategi og EU's affaldslovgivning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. indføre indsamling af pap i 240 liters beholdere ved villaer og rækkehuse som et frivilligt tilbud til husstandene,
2. indføre indsamling af haveaffald i sække, bundter og evt. beholdere ved alle husstande, med afhentning hver anden uge fra marts til november.
3. indføre indsamling af tekstilaffald i særlige sække, udleveret af Lyngby-Taarbæk Forsyning, sammen med storskrald.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 22. november 2018 Affaldsplan 2019-2030, som beskriver kommunens mål og planer for udviklingen på affaldsområdet. Teknik- og Miljøudvalget besluttede på deres møde den 6. februar 2019, at forvaltningen skulle arbejde videre med ordninger, som vil medføre øget husstandsindsamling af pap, tekstiler og haveaffald.

Indsamling af pap

Affaldsplanen sætter som mål at øge mængden af pap, som indsamles til genanvendelse. I dag indsamles pap i bundter via storskraldsordningen og på genbrugsstationen. Indsamling i bundter sammen med storskrald har den ulempe, at pappet risikerer at blive vådt og dermed uegnet til genanvendelse. Desuden er det primært større papkasser, som indsamles, mens mindre papæsker og småt papemballage ender i dagrenovationen.

Efter uddeling af 4-kammerbeholderen har Forsyningen oplevet en efterspørgsel på en bedre måde at komme af med pap på. Andre kommuner har gode erfaringer med at tilbyde en beholder til pap til de husstande, der ønsker det. Ved etageboliger er der allerede i dag opsat beholdere til pap.

En ordning for pap kan tilrettelægges på den måde, at villaer og rækkehuse tilbydes en 240 liters beholder til sortering af pap. Beholderen har samme størrelse som 4-kammerbeholderen. En mindre beholder vurderes ikke at være hensigtsmæssig, da pap ofte har en vis volumen og kan sætte sig fast, hvis beholderen er for lille. Beholderen sættes ud til fortov og tømmes samtidig med afhentning af storskrald.

Den ekstra beholder er frivillig og skal ses som en ekstra service til de borgere, der ønsker tilbuddet. Fordelen ved en frivillig ordning er, at man kan imødekomme et ønske om en bedre service fra et stort antal husstande, mens de borgere, der ikke ønsker flere beholdere på deres ejendom, kan fortsætte med at aflevere deres pap til storskrald eller på genbrugsstationen. Baseret på erfaringer fra andre kommuner vurderes ca. 30 % af husstandene at tage imod tilbuddet om en ekstra beholder til pap.

Beholdere vil blive indkøbt af Forsyningen og udgiften indeholdes i de opkrævede takster. Ordningen kan indføres med en begrænset stigning i gebyret til følge, og ordningen vil ligestille villaer/rækkehuse med etageboligerne.

Haveaffald

Det er et mål i affaldsplanen at øge andelen af haveaffald, som indsamles ved husstandene, med henblik på at aflaste genbrugsstationen.

I dag indsamles haveaffald i en abonnementsordning, hvor de deltagende husstande betaler et særskilt gebyr for at få tømt en 140 liters beholder med haveaffald ugentligt fra marts til november. Det er en dyr ordning, fordi der indsamles små mængder ved hver husstand meget hyppigt.

Der er potentiale for at indsamle større mængder haveaffald til en lavere pris ved at omlægge ordningen til at dække alle boliger, herunder også etageboliger, og i stedet afhente hver anden uge fra marts til november. Ved at udvide ordningen kan prisen per husstand reduceres væsentligt, idet alle er med til at betale for ordningen.

Samtidig kan ordningen udvides til at omfatte afhentning af et ubegrænset antal sække med haveaffald og grenbundter fra hver husstand. Det er op til den enkelte husstand at købe en beholder, hvis dette ønskes. Selv om der er tale om færre afhentninger, vil serviceniveauet være større, idet borgerne kan få hentet mere haveaffald ved husstanden.

Tekstilaffald

Affaldsplanen sætter som mål, at mængden af tekstilaffald, der ender i det brændbare affald, skal reduceres. I dag ender halvdelen af tekstilaffaldet til forbrænding. Der er en stor miljøgevinst forbundet med at genbruge og genanvende tekstiler. Målet er at få fat på de mængder, som i dag ender i dagrenovation eller småt brændbart, herunder fx det slidte og hullede tøj, samt sengetøj, gardiner, sko, bæltter, tasker, bamser mv. som ikke er egnede til direkte genbrug.

Forvaltningen anbefaler, at det gøres nemmere for borgerne at aflevere tekstiler til genanvendelse ved at udvide storskraldsordningen til at omfatte tekstilaffald. Der udleveres særlige poser til tekstilaffald, som borgerne kan fylde og sætte ud til fortov i forbindelse med afhentning af storskrald.

Ved etageboliger opsættes beholdere til tekstilaffald. Beholderne vil ligne almindelige affaldsbeholdere og ikke de tøjcontainere, som forskellige organisationer har opsat i kommunen.

Der vil i informationsmateriale mv. blive lagt vægt på, at det gode, genbrugelige tøj afleveres til de humanitære organisationer.

Forvaltningen har bedt Vestforbrænding redegøre for afsætningen af tekstiler. Vestforbrænding oplyser, at markedet for godt, direkte genbrugeligt tøj er mættet. Nogle af de humanitære organisationer håber, at en kommunal indsamling af tekstiler til genanvendelse vil medføre, at de fremadrettet primært modtager tøj af højeste kvalitet. Notat fra Vestforbrænding er vedlagt (bilag).

Tidsplan

For at en ny kontrakt kan træde i kraft pr. april 2021 skal Forsyningen sende affaldsindsamlingen i udbud i september 2019.

12. juni: Forslag til nye affaldsordninger behandles i Teknik- og Miljøudvalget

27. juni: Endelig godkendelse af nye affaldsordninger i Kommunalbestyrelsen

Efterår 2019: Forsyningen sender affaldsindsamling i udbud

Februar 2020: Forsyningen indgår kontrakt med ny renovatør

Efterår 2020: Affaldsordningerne beskrives i nyt regulativ, som vedtages af Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen

Efterår 2020: Forsyningen beregner gebyrer for 2021, som vedtages af Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen

April 2021: Kontraktstart

Det bemærkes, at denne tidsplan hænger sammen med, hvilken tidsplan der besluttes for opstart af kildesortering af madaffald jævnfør dagsordenpunkt "Ny affaldsordning for indsamling af madaffald" på nærværende dagsorden. Forsyningen ønsker at udbyde alle affaldsordninger samlet i én entreprise, i stedet for som i dag at have to forskellige renovatører, der kører hver deres ordninger. Dette for at opnå en bedre kundeservice og synergi mellem ordningerne. Hvis det besluttes at udskyde ordningen for madaffald til 2022, vil de nuværende kontrakter blive forlænget og ovenstående tidsplan ligeledes blive udskudt med ét år.

Uanset ovennævnte tidsplan påtænker Forsyningen at lave en forsøgsordning for papaffald i løbet af 2020, så den umiddelbare efterspørgsel kan imødekommes. En forsøgsordning kan iværksættes uden ændringer i regulativet, og kan fx indebære et tilbud om en beholder til pap til de første 500 husstande, som melder sig.

Lovgrundlag

Kommunen skal etablere affaldsordninger for husholdninger i henhold til Affaldsbekendtgørelsen.

Rammerne for de kommunale affaldsordninger er den nationale affaldsplan samt affaldsdirektiver fra EU. I den gældende nationale affaldsplan (ressourcestrategien) er målet, at kommunerne skal genanvende minimum 50 % af 7 udvalgte affaldstyper (madaffald, papir, pap, glas, metal, plast og træ). I 2018 lå Lyngby-Taarbæk Kommune på 30 %.

I 2018 præsenterede EU en revideret affaldslovgivning, der er baseret på et ønske om at fremme den cirkulære økonomi i de europæiske medlemsstater. Inden for tekstilområdet betyder de nye regler bl.a., at der senest i 2025 skal indføres separat indsamling af tekstiler, og at tekstilerne fremover vil tælle med i målsætningen om at genanvende minimum 50 % af husholdningsaffaldet. Målet stiger i øvrigt til 55 % i 2025, 60 % i 2030 og 65 % i 2035.

Kommunen fastsætter i et regulativ for husholdningsaffald de nærmere detaljer for, hvordan ordningerne tilrettelægges. Ændringer i affaldsregulativer skal godkendes af Kommunalbestyrelsen. På baggrund af regulativet fastsættes gebyrer for de enkelte affaldsordninger, som godkendes af Kommunalbestyrelsen.

Det er Forsyningens opgave at forestå driften af affaldsordningerne, som de er beskrevet i regulativet.

Økonomi

Udgifter til nye ordninger indregnes i affaldsgebyrerne, som opkræves af de enkelte husstande. Priserne i det følgende er angivet ekskl. moms.

I 2019 er grundgebyret 1.186 kr. pr. husstand. Grundgebyret opkræves af alle husstande, og dækker storskrald, genbrugsstation, glas- og papirkuber, 4-kammerbeholder og øvrige beholdere til genanvendeligt affald, miljøboks samt administration.

Alle ordningerne foreslås finansieret via grundgebyret, så alle husstande betaler for ordningen uanset om de deltager eller ej.

Papaffald

Ordningen vil betyde en stigning i grundgebyret på ca. 16 kr. Prisen er baseret på, at 30 % af villaer/rækkehusene deltager i ordningen.

Haveaffald

Ordningen vil betyde en stigning i grundgebyret på ca. 120 kr. pr. husstand. I 2019 er prisen for at deltage i haveaffaldsordningen 471 kr. Da den foreslåede ordning indebærer, at udgifterne lægges ind under grundgebyret, som opkræves af alle husstande, vil der for nogle husstande være tale om en reduktion og for andre en stigning i gebyret.

Tekstilaffald

Ordningen vil betyde en stigning i grundgebyret på ca. 24 kr.

Hvis alle forvaltningens anbefalinger følges, vil grundgebyret samlet set stige med 160 kr. årligt per husstand. For husstande, der har deltaget i haveaffaldsordningen, vil udgiften på 471 kr. årligt til dette abonnement dog samtidig bortfalde.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1-3) Anbefalet.

Udvalget bemærker, at det vil være muligt at tilvælge 240 liters spand til haveaffald.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Kommunalbestyrelsen, den 27. juni 2019

Ad 1-3) Godkendt.

Bilag

Vurdering af mulighederne for at indsamle pap i kuber

Tekstilnotat fra Vestforbrænding

Punkt 7: Løsning for kørestrøm på Klampenborgvej (Beslutning)

05.01.02-G00-15-15

Resume

Hovedstadens Letbane ønsker, at Lyngby-Taarbæk Kommune tager stilling til, hvilken kørestrømsløsning der skal implementeres i det kommende byrum på Klampenborgvej. I maj forelagde forvaltningen en sag til drøftelse for Byplan- og Teknik og Miljøudvalget om mulige løsninger for kørestrømmen i området. Denne dagsorden er udarbejdet på baggrund af denne drøftelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at én af følgende løsninger for kørestrøm på Klampenborgvej anbefales:

1. Primært facadeophængt løsning
2. Primært masteophængt løsning
3. Kombinationsløsning, hvor dele af strækningen vil være masteophængt og dele af strækningen vil være facadeophængt

Sagsfremstilling

I forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for letbanen har det været en forudsætning, at køreledningsanlægget gennem det centrale Lyngby, dvs. strækningen fra Lyngby Hovedgade til Kanalvej, delvist blev ophængt/fastgjort i nabobygningerne til letbanen. Det har været en forudsætning, at løsningen skulle være facadeophængt under antagelse om, at det ville være svært at forankre kørestrømsmasterne på arealer, hvor der forefandttes parkeringsdæk under jorden. Der er ved besigtigelsesforretningen forud for ekspropriation udtrykt bekymring fra bygningsejerne for en facadeophængt løsning, som også kan have konsekvenser for drift og vedligehold af facaderne. Hovedstadens Letbane vurderer, at entreprenøren vil kunne etablere masteophængt kørestrømsløsning, hvorfor de har sendt en forespørgsel til kommunen om at tage stilling til, hvilken løsning der skal implementeres på Klampenborgvej.

Forvaltningen har tidligere drøftet muligheden for batteridrevne tog. Det er i forbindelse med letbaneprojektet besluttet at benytte et gennemtestet koncept for letbanetog og udstyr. Der fandtes på udbudstidspunktet ikke gennemtestede batteriløsninger, der fungerede på letbanestrækninger, der har samme længde 28 km og med samme klimaforhold. Derfor blev det besluttet at benytte en løsning med kørestrømsledninger. Der er nu skrevet kontrakt med leverandøren (Siemens) om levering af tog, og disse er ikke batteritog, jf. ejerkredsens ønske om at købe velafprøvet og kendt teknologi (bilag, pkt. 2.4). En ændring vil koste penge og formentlig også tid. Hovedstadens Letbane har ikke undersøgt forholdet på ny, idet ejerkredsens beslutning er blevet udmøntet ved kontraktindgåelsen.

På møde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Hovedstadens Letbane den 10. september 2018 blev det aftalt, at der skulle udarbejdes et teknisk notat med tilhørende visualiseringer, der viser den nuværende løsning med ophængning af køreledningsanlæg i nabobygningerne samt en alternativ løsning alene med brug af kørestrømsmaster. Forvaltningen har modtaget det tekniske notat fra Hovedstadens Letbane (bilag). Hovedstadens Letbane har i notatet ikke forholdt sig til den byrumsmæssige påvirkning af de forskellige løsningsforslag og har derfor bedt forvaltningen om at udarbejde en arkitektonisk vurdering af de to foreslåede løsninger i notatet (bilag). Forvaltningen foreslår, at der udover de to løsninger som notatet fra HL rummer, også overvejes en kombination af de to løsninger.

I den byrumsmæssige vurdering tages der således udgangspunkt i nedenstående 3 løsninger:

- 1. Primært facadeophængt løsning
- 2. Primært masteophængt løsning
- 3. Kombinationsløsning, hvor dele af strækningen vil være masteophængt, og dele af strækningen vil være facadeophængt.

De tre løsninger er afbildet på et oversigtskort for hver løsning (bilag) og der er ligeledes udarbejdet visualiseringer for hhv. facadeophængt og masteophængt løsning (bilag).

1. Primært facadeophængt løsning

Beskrivelse: I denne løsning etableres kørestrøm som facadeophængt på strækningen fra Lyngby Hovedgade til Kanalvej. Løsningen vil dog kræve tre master som sikkerhedsforanstaltning på strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej, så kørestrømmen kan afbrydes. HL eksproprierer retten til at ophænge køreledningsanlægget i bygningsfacaderne svarende til, hvordan gadebelysning tidligere har været ophængt. Krav til entreprenøren er, at arbejdet med facadeophænget skal gennemføres udefra. Forvaltningen har spurgt til mulighederne for at benytte de nye facadeophæng til andre ting, såsom gadebelysning og udsmykning. HL oplyser, at facadeophængene alene kan anvendes til kørestrømsledninger.

Der vil være restriktioner for bl.a. benyttelse, drift og vedligeholdelse af bygningerne ved facadeophænget. Der kan endvidere være udfordringer lokalt, hvis bebyggelsen ikke er høj nok eller konstruktionsmæssigt skal forstærkes. Restriktioner på ejendommene eksproprieres i forbindelse med "Letbaneservituten", herunder eventuelt suppleret med yderligere lokale restriktioner. Det vil typisk være restriktioner, der ikke begrænser HL's adgang til ophænget samt til udførelse af vedligeholdelsesarbejder forbundet hermed.

Fordele: Der opnås mest mulig fleksibilitet i forhold til indretningen af det kommende byrum på Klampenborgvej. Visuelt bliver rummet mere åbent, og de to sider af letbanen bindes derved visuelt bedre sammen.

Ulemper: Ejendommene pålægges flere restriktioner end ved fx en masteophængt løsning.

2. Primært masteophængt løsning

Beskrivelse: Denne løsning vil betyde etablering af 14 master på Klampenborgvej på strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej. Masterne kan efter kommunens ønske indfarves i kommunens farver for inventar i byrummet. Der vil eventuelt blive tale om en række bestemmelser i forhold til drift og vedligeholdelse af masterne ud over de almindelige bestemmelser i "Letbaneservituten".

Fordele: HL oplyser, at løsningen er teknisk lettere at etablere. Masterne vil kunne benyttes til ophæng af vejbelysning i det omfang, det er relevant og muligt ift. belysningskrav, dog under forbehold for det af HL oplyste pr. mail, se nedenfor.

Ulemper: Masterne vil være placeret relativt tæt og vil således forstyrre det visuelle udsyn i byrummet. Masterne kan forventeligt ikke placeres på en lige række, og der er derfor risiko for, at "det vil se rodet ud".

Til orientering skal forvaltningen oplyse, at HL pr. mail dateret den 29.05.2019 har oplyst, at selskabet "ikke har gennemført egentlige analyser af drift og vedligeholdelse af belysning ved kombinerede master, men der vil være restriktioner på den praktiske udførelse af vedligeholdelsesarbejder, og dermed også øgede driftsomkostninger til vedligeholdelse af armaturerne. For at udføre vedligeholdelse på belysningsarmaturer i kørestrømsmaster er det nødvendigt at etablere en kørestrømsafbrydelse. Dette vil kun kunne udføres af letbanens personale og kræver at HL kontaktes i god tid inden, da HL skal stille med mandskab til at etablere afbrydelse og jording. Vedligeholdelsesarbejder på belysningsarmaturer vil dermed have en direkte indflydelse på driften af letbanen, da driften skal indstilles i det pågældende område. Hvis det er belysning ved Lyngby Centrum vil område der vil blive påvirket vil være fra Lundtofte station til og med Lyngby station. Dette betyder at vedligeholdelsesarbejder på belysningsarmaturer forventes at skulle udføres om natten. Den økonomiske del er ikke drøftet når der ikke ligger en konkret løsning for hvem der er ansvarlig for udførelsen, ... Vedligeholdelse af belysningsarmaturer kan med fordel udføres samtidig med andre vedligeholdelsesarbejder for letbanen, og man kan forestille sig at vedligeholdelsen af de relevante belysningsarmaturer udføres af letbanens vedligeholdelses folk, og at der aftales en betaling per år eller lignende. Men det vil være op til forhandlinger mellem de involverede parter at aftale ansvarsfordeling og evt. betaling mellem parterne. Der er dermed ikke nogen klare svar på hvem der er ansvarlig for hvilke vedligeholdelsesopgaver, og heller ikke hvordan økonomien fordeles mellem parterne. Jeg håber dog at det giver dig et billede af de implikationer der er ved kombinerede master."

Forvaltningen finder på baggrund heraf, at ophængning af vejbelysning i kørestrømsmasterne ikke umiddelbart kan anbefales. Løsningen skal i givet fald drøftes nærmere med HL.

3. Kombinationsløsning, hvor dele af strækningen vil være masteophængt og dele af strækningen vil være facadeophængt

Beskrivelse: Forvaltningens forslag til kombinationsløsning er, at der bliver facadeophæng fra Lyngby Hovedgade til nedkørslen til Parkeringskælderens, og at der på den resterende del af strækningen etableres master. Det viste forslag om

placering af master er endnu ikke drøftet med HL, og antallet af master i en kombinationsløsning kan derfor afvige fra det illustrerede.

I forbindelse med den facadeophængte løsning vil der være restriktioner for bl.a. benyttelse, drift og vedligeholdelse af bygningerne ved facadeophænget. Der kan endvidere være udfordringer lokalt, hvis bebyggelsen ikke er høj nok eller konstruktionsmæssigt skal forstærkes. Restriktioner på ejendommene eksproprieres i forbindelse med "Letbaneservitutten", herunder eventuelt suppleret med yderligere lokale restriktioner. Det vil typisk være restriktioner, der ikke begrænser HL's adgang til ophænget samt til udførelse af vedligeholdelsesarbejder forbundet hermed. I forbindelse med den masteophængte løsning vil der eventuelt blive tale om en række bestemmelser i forhold til drift og vedligeholdelse af masterne ud over de almindelige bestemmelser i "Letbaneservitutten".

Fordele: Der kan opnås en høj grad af fleksibilitet i forhold til indretningen af det kommende byrum på den del af Klampenborgvej, som ligger tættest på Lyngby Hovedgade og Torvet. Der kan være mulighed for ophæng af vejbelysning på de master, som ligger nærmest krydset med Kanalvej, og hvor der pga. nedkørslen til p-kælderen ikke er de samme muligheder for indretning af byrummet, dog under forbehold for det af HL oplyste pr. mail, se ovenfor under punkt 2. Forvaltningen finder på baggrund heraf, at ophængning af vejbelysning i kørestrømsmasterne ikke umiddelbart kan anbefales. Løsningen skal i givet fald drøftes nærmere med HL.

Ulemper: Masterne kan ikke placeres på en lige række, og der er derfor risiko for, at "det vil se rodet ud".

Forvaltningen har drøftet med HL, hvorledes løsning 1 og løsning 2 påvirker muligheden for at etablere beplantning i byrummet. Der vil være restriktioner i forhold til beplantningstyper og højder herpå langs letbanen både i forbindelse med en facadeophængt og en masteophængt løsning. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere, hvordan de to løsninger konkret påvirker muligheden for fremtidig beplantning i byrummet på Klampenborgvej.

Uanset valget af kørestrømsløsning anbefaler forvaltningen, at kørestrømsmaster og lysmaster samtænkes i videst muligt omfang, så antallet af master i byrummet minimeres.

Forvaltningen vurderer, at en facadeophængt løsning er at foretrække ud fra en æstetisk og funktionel anvendelse af det nye byrum på Klampenborgvej. Alternativt kan der arbejdes videre med den omtalte kombinationsløsning, løsning 3, hvor strækningen mellem krydset Lyngby Hovedgade og nedkørslen til parkeringskælderen under Lyngby Storcenter har ophængte ledninger, og strækningen fra nedkørslen frem til Kanalvej har master. Drøftelser med HL skal i givet fald indledes herom.

Forvaltningen anbefaler derfor på baggrund af den æstetiske og visuelle påvirkning af det kommende byrum på Klampenborgvej, at der arbejdes videre med en løsning med facadeophængt kørestrøm, alternativt en kombinationsløsning.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser, idet ændringen vil være økonomisk neutral.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 12. juni 2019, pkt. 12:

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1) Godkendt efter afstemning.

For: 4 (A (1), F (1), B (1), V (1))

Imod: 3 (C)

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Sagen oversendes til Kommunalbestyrelse efter afstemning:

Ad 1) Primært facadeophængt løsning: 3 (A (1), F (1), Ø (1))

Ad 2) Primært masteophængt løsning: 3 (C (3))

Konservative ønsker en masteløsning for at minimere generne for ejerne.

Udvalget bemærker, at forvaltningen udarbejder et notat om antal og placering af master i begge scenarier (kørestrøm og gadebelysning).

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Supplerende sagsfremstilling

På baggrund af protokol fra Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 12. juni 2019 er notat om antal og placering af master vedlagt som bilag.

Kommunalbestyrelsen, den 27. juni 2019

Afstemning om model 1, primært en facadeophængt løsning.

For stemte: 11 (A (4), V (2), B (2), F (2), Ø (1))

Imod stemte: 10 (C (10))

Undlod at stemme: Ingen.

Ad 1) Godkendt.

Bilag

Notat om valg af teknologi (batteridrift) - Bestyrelsens indstilling til ejerne

Teknisk notat fra Hovedstadens Letbane om Kørestrømsløsninger

Notat - arkitektonisk vurdering af kørestrømsanlæg i kgs. Lyngby Bymidte

Oversigtskort med facadeophængt kørestrøm

Visualiseringer af kørestrøm på Klampenborgvej

Supplerende notat - master og/eller vægophæng gennem det centrale Lyngby

Punkt 8: Vejprojekt ifølge udbygningsaftalen omkring Skovridergårdsvej 60 - genforelæggelse (Beslutning)

05.01.02-G01-4-17

Resume

I forbindelse med opførelse af butiks- og boligbebyggelse på Skovridergårdsvej 60 i Virum, har forvaltningen modtaget vejprojekt for Skovridergårdsvej og Frederiksdal fra bygherre jf. udbygningsaftale. Vejprojektet omfatter cykelstier og hævet flade på Skovridergårdsvej samt højresvingsbane på Frederiksdalsvej ved Skovridergårdsvej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at skitseprojektet for vejtekniske ændringer på Frederiksdalsvej og Skovridergårdsvej godkendes.

Sagsfremstilling

I forbindelse med opførelse af butiks- og boligbyggeri på Skovridergårdsvej 60 i Virum har Rådgivende Ingeniørfirma Arne Elkjær, på vegne af bygherre, med afsæt i udbygningsaftale til Lokalplan 259, fremsendt vejprojekt for Skovridergårdsvej og Frederiksdalsvej. Det fremsendte projekt er i overensstemmelse med den vedtagne udbygningsaftale, som er indgået mellem Virum bymidte A/S og Lyngby-Taarbæk Kommune i forbindelse med lokalplan 259.

Vejprojektet omfatter:

- a) Etablering af cykelsti i begge vejsider på Skovridergårdsvej på hele strækningen ud for Skovridergårdsvej 60
- b) Etablering af hævet flade nord for den i punkt a. nævnte cykelsti
- c) Etablering af højresvingsbane på Frederiksdalsvej mod Skovridergårdsvej.

Vejprojektet (plan og snit) inkl. rådgivers beskrivelse af projektet (bilag).

Ovennævnte tiltag etableres af trafiksikkerhedsmæssige årsager, idet Skovridergårdsvej bl.a. fungerer som skolevej. Etablering af cykelsti i begge sider af Skovridergårdsvej på strækningen forbi Skovridergårdsvej 60 vil medføre, at det de fleste steder på strækningen ikke vil blive muligt at parkere langs kantstenen. Parkering bør derfor finde sted på den nye pendlerparkeringsplads, der etableres på Skovridergårdsvej 60.

Højresvingsbanen på Frederiksdalsvej mod Skovridergårdsvej etableres (jf. udbygningsaftale til Lokalplan 259), hvor den grønne skillerabat i dag er placeret, og eksisterende cykelsti bevares uændret frem til krydset.

I forbindelse med arbejdet omkring ”Helhedsplan for Virum Bymidte” har kommunen haft en ekstern rådgiver på sagen. Den eksterne rådgiver har som alternativ foreslået, at højresvingsbanen på Frederiksdalsvej etableres sammen med en afkortet cykelsti. Dette foreslås af kapacitetsmæssige årsager.

Begge forslag til udformning af højresvingsbane blev fremlagt til dialogmøde den 26. februar 2019 om handleplaner for Virum Bymidte. Forvaltningen har efterfølgende besluttet, at der arbejdes videre med den i udbygningsaftalen besluttede højresvingsbane.

De foreslåede vejprojekter på Skovridergårdsvej og Frederiksdalsvej er således koordineret med arbejdet omkring helhedsplanen for Virum Bymidte.

Forvaltningens vurdering er, at vejprojektet kan godkendes med nedenstående bemærkninger:

- På Frederiksdalsvej skal eksisterende signalanlæg og vejbelysning tilpasses de nye forhold. Der skal fremsendes nødvendig dokumentation inden arbejdernes igangsætning til forvaltningens skriftlige godkendelse.
- Materialevalg på kantsten og belægninger skal i forbindelse med detailprojekteringen drøftes med og skriftligt godkendes af kommunens Center for Arealer og Ejendomme.
- Afvandringsforholdene skal i forbindelse med detailprojekteringen drøftes med og skriftligt godkendes af kommunens Center for Arealer og Ejendomme.

Projektet har været sendt til godkendelse hos Nordsjællands politi. Politiet har den 8. april 2019 fremsendt deres samtykke til projektet.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser. Alle udgifter til det ovenfor beskrevne vejprojekt dækkes af bygherre.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021, 15. maj 2019, pkt. 6:

Teknik- og Miljøudvalget, den 15. maj 2019

Udsat, idet de fulde konsekvenser for Helhedsplan for Virum belyses i sagen.

Supplerende sagsfremstilling

Udvalget ønsker, at de fulde konsekvenser for helhedsplanen for Virum belyses i sagen.

Projekter omfattet af Virum helhedsplan er vist på oversigtsplan (bilag). I den forbindelse kan det oplyses, at trafikanalyse for Virum er blevet forelagt for Teknik- og Miljøudvalget den 19.9.2018, hvor de har besluttet at:

1. trafikanalyse for Virum Bymidte tages til efterretning
2. forvaltningen indkalder Virum/Sorgenfri Handels- og Borgerforening samt forretningerne til dialogmøde og evt. byvandring med henblik på drøftelse af trafikanalysen samt at få deres kommentarer dertil
3. efter dialog fremsættes sag som beslutningsgrundlag for udarbejdelse af konkrete handleplaner i Virum bymidte, herunder prioritering og afklaring af anlægsøkonomi.

Der har været afholdt dialogmøde i Virum 26. februar 2019. Det forventes, at opsamling fra dialogmøde og konkrete handleplaner i Virum Bymidte forelægges Teknik- og Miljøudvalget i august 2019.

I helhedsplanen for Virum samt i udbygningsaftalen for Skovridergårdsvej anbefales etableret en højresvingsbane på Frederiksdalsvej ved Skovridergårdsvej. Udformningen af svingbanen (med eller uden fremført cykelsti) er drøftet på dialogmøde den 26.2.2019. Efter dette dialogmøde modtog Forvaltningen en enkelt tilkendegivelse, hvor der peges på, at cykelstien ønskes bevaret helt frem til krydset. Netop denne løsning er også den, der er beskrevet i udbygningsaftalen, og den som Forvaltningen, jf. ovenstående sagsfremstilling, har besluttet at arbejde videre med. Således er projektet med højresvingsbane på Frederiksdalsvej i overensstemmelse udbygningsaftalen og koordineret med projektet for helhedsplanen.

I helhedsplanen for Virum er der ikke peget på vejtekniske ændringer på Skovridergårdsvej. Cykelstierne på Skovridergårdsvej og den hævede flade på Skovridergårdsvej etableres af trafikikkerhedsmæssige årsager, idet vejen anvendes som skolevej.

Forvaltningen vurderer, at der er en god sammenhæng mellem det foreslåede vejprojekt i udbygningsaftalen (med cykelstier/hævet flade på Skovridergårdsvej og højresvingsbane på Frederiksdalsvej) og projekterne i Virum Helhedsplan.

For at tilgodese sikkerheden på vejen bedst muligt under anlægsarbejdet planlægges arbejdet på Skovridergårdsvej udført i skolernes sommerferie 2019.

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Godkendt.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Vej- og belyningsplan

Snit A-A (Skovridergårdsvej)

Snit B-B (Frederiksdalsvej)

Beskrivelse af vejprojekt

Oversigt over projekter i Virum Helhedsplan

Punkt 9: Movias udbud af buslinje 179, 180, 181, 182 og 183 (Drøftelse)

13.05.00-G01-1-14

Resume

Movia er i gang med at forberede udbud af flere af deres buslinjer - herunder buslinje 179, 180, 181, 182 og 183, som kører i Lyngby-Taarbæk Kommune. De nye kontrakter forventes at træde i kraft i vinteren 2021, og kommunerne skal senest den 30. oktober 2019 afgive ønsker/krav til Movia om indholdet af det kommende udbud. Som udgangspunkt er kommunen derfor fra dette tidspunkt bundet af den afgivne bestilling med tilhørende økonomi.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det drøftes, hvorvidt Lyngby-Taarbæk Kommune vil stille krav om fossilfrihed for buslinje 179, 180, 101, 102 og 183,
2. det drøftes, om øvrige krav til kontrakterne om tilvalg af information i busserne, reklamer på busserne, korte tilpassede kontrakter og buslængder på 12 meter for 179, 182 og 183 samt buslængder på 12 – 13,7 for buslinje 180 og 181 skal fremsættes til Movia.

Sagsfremstilling

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 30. oktober 2019 afgive ønsker/krav til det kommende udbud til Movia. Som udgangspunkt er kommunen derfor fra dette tidspunkt bundet af den afgivne bestilling med tilhørende økonomi.

I Movias Trafikplan 2016 er der opstillet en målsætning om, at busdriften skal være fossilfri senest i 2030. Fossilfriheden skal opnås ved at stille krav om nuludledning af CO₂ i de løbende udbud fra og med december 2018, dog således at kommunerne kan tage stilling fra udbud til udbud. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 8. november 2016 Movias Trafikplan 2016, herunder at Lyngby-Taarbæk støtter op om Movias anbefaling om fossilfri bustrafik i 2030.

Movia gennemfører udbud A19 med forventet driftsstart i vinteren 2021. Buslinjerne 179, 180, 181, 182 og 183 i Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af udbuddet. Af disse buslinjer deles buslinje 179 med Gentofte Kommune, hvorfor der kræves enighed mellem kommunerne om kravene til udbuddet. De øvrige 4 linjer er lokale Lyngby-Taarbæk linjer. På disse linjer kan Lyngby-Taarbæk umiddelbart vælge kravene selv.

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

- Bussernes drivmidler
- Trafikinformation i busserne og reklamer på/i busserne
- Busstørrelser og kontraktlængder

Kommunens valg af ovenstående forhold vil således være gældende fra udbuddets driftsstart i 2021 og derefter i kontraktlængdens periode - som hovedregel 5+2 år (jf. skema 1). Således vil et eventuelt fravalg af fossilfri drift ved dette udbud betyde, at en overgang til fossilfri drift/nulemission først vil kunne tilvælges i 2024/2026, med efterfølgende ikrafttræden i 2026/2028.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune fravælger fossilfri drift vil det desuden have betydning for Gentofte Kommune for buslinje 179, idet der skal opnås enighed om krav til udbuddet. Således kan Lyngby-Taarbæk Kommune i værste fald

påtvinge Gentofte Kommune at fravælge den fossilfri drift.

Movia har fremsendt deres anbefalinger til ovenstående i notatet "Anbefalinger og nøgletal for linje 179, 180, 181, 182 og 183" inkl. bilag 2 om tilskudsbehov (bilag). Desuden har Movia fremsendt "Udbudsgrundlag A19" med tilhørende bilag 1(bilag).

Valg af drivmidler:

Fossilfrihed: Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afviklingen af busdriften, og at driften gennemføres uden udledning af CO₂. Krav om fossilfrihed forventes løst ved brug af biogas eller syntetisk biodiesel.

Nulemission: Såfremt der ønskes busser, som er fri for både CO₂ og lokal luftforurening (NOX og partikler), og som har betydelig lavere støjpåvirkning, kan der stilles krav om nulemission. Vælges nulemission bliver kørslen udført med enten el- eller brintbusser.

Movia fremfører, at et eventuelt valg af nulemission for Lyngby-Taarbæk Kommune kan være udfordrende grundet anlægget af letbanen. Dette skyldes, at der (ofte ved endestationer som Lyngby st.) skal opsættes ladestander, som busserne skal have adgang til i hele kontraktperioden. En ladestander vil således binde en buslinje til et fast stoppested, hvorved fleksibiliteten i at flytte og tilpasse busserne under anlægsarbejdet vanskeliggøres. En flytning af en ladestander vil medføre væsentlige omkostninger.

Movia oplyser samtidig, at teknologien nu er i en overgangsfase, hvor nulemission på kort sigt er dyrere, erfaringerne få, og hvor storskalaudrulningen først lige er begyndt. Dette samt arbejdet med letbanen og en tilpasning af busserne hertil allerede i 2025 betyder, at Movia anbefaler, at der vælges korte kontrakter med fossilfrihed på de 5 buslinjer i Lyngby-Taarbæk. Forvaltningen er enig i Movias anbefaling. Forvaltningen har drøftet kravene til udbud med Gentofte Kommune, som har oplyst, at Kommunen forventer at følge Movias anbefalinger om bl.a. fossilfrihed (sagen skal ligeledes behandles politisk i Gentofte Kommune).

Valg af trafikinformation og reklamer:

Informationsskærme i busserne sikrer passagererne opdateret trafikinformation under rejsen. Mange buslinjer har allerede denne type information. Udgiften ligger mellem 5.000-20.000 kr. pr. buslinje pr. år for Lyngby-Taarbæk for de fem buslinjer.

Reklamer på busserne, som vi kender det i dag, sikrer en indtægt til buslinjen. Fravælges reklamerne vil det således fordyre buslinjen med op til 40.000 kr. pr. buslinje pr. år. for de fem buslinjer. Movia anbefaler, at Lyngby-Taarbæk tilvælger både trafikinformation og reklamer på alle 5 buslinjer.

Buslængder og kontrakter:

Efter forespørgsel fra forvaltningen har Movia vurderet mulighederne for at anvende små busser på buslinje 182/183 udenfor myldretiden - den nuværende buslængde på 12 m er dog fortsat nødvendig at anvende i myldretiden grundet de høje passagertal. Linje 182 og 182 betjenes i dag med 4 driftsbusser. Hvis de to ringlinjer ønskes betjent med forskelligt busmateriel alt efter tidspunkt på dagen, vil det betyde, at der skal indkøbes 8 driftsbusser i stedet for de nødvendige 4 busser, hvilket samlet set giver en øget omkostning for kommunen på mellem 2,8-3,2 mio. kroner. Det kan derfor ikke anbefales at arbejde videre med et scenarie med anvendelse af små busser udenfor myldretiden. Movia anbefaler derfor, at der fortsættes med busser på 12 meter på buslinje 182, 183 og busser i størrelsen 12 – 13,7 meter på 179, 180 og 181.

Med hensyn til kontraktlængder anbefaler Movia set i lyset af en tilpasning til letbanen i 2025, at der vælges forholdsvis korte kontrakter som 5 + 2 år. Ofte anvender Movia kontrakter på op til 12 år, hvilket dog ikke anbefales i dette udbud.

Skema 1: Opsamling på Movias anbefaling:

Buslinje	Drivmiddel	Trafikinformation	Reklamer på busserne	Buslængde	Kontraktlængde
179	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år
180	Fossilfrihed	Ja	Ja	12-13,7 m	Kort udbud tilpasset letbanens åbning i 2025
181	Fossilfrihed	Ja	Ja	12-13,7 m	Kort udbud tilpasset letbanens åbning i 2025
182	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år
183	Fossilfrihed	Ja	Ja	12 m	5+2 år

Såfremt der stilles krav om fossilfrihed og korte kontrakter, forventer Movia en ekstraudgift til Lyngby-Taarbæk til de fem buslinjer på mellem 0,7 og 2,9 mio. kr. pr. år.

Til sammenligning vil ovenstående buslinjer ved fortsættelse med fossildrift forventeligt i forbindelse med udbuddet have en beregnet ekstraudgift på op til 0 - 1,2 mio. kr. grundet almindelige prisstigninger på diesel, løn, materiel mv.

Årsagen til det store spænd i økonomioverslaget for fossilfri drift skyldes flere forhold. Dels er de korte kontrakter (5+2 år) dyrere end de længere på op til 12 år - idet busoperatøren ikke er sikret kørsel i så lang en periode. Dels er erfaringerne med fossilfrihed begrænsede. Den høje ende af intervallet for økonomien skyldes risikoen for, at operatøren er nødt til at indkøbe nye busser, som der vil være væsentlig kortere tid til at afskrive, grundet en kortere garanteret kontraktperiode. Movia har oplyst, at der dog er en vis sandsynlighed for, at operatøren vil kunne byde med brugte busser, især for de korte kontrakter tilpasset letbanens åbning.

Lovgrundlag

Ifølge "Bekendtgørelse af Lov om Trafikselskaber" træffer kommunerne beslutning om kollektiv bustrafik.

Økonomi

Movia skønner, at Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov fra 2022 vil blive øget med 0,7 - 2,9 mio. kr. pr. år som følge af krav om fossilfri drift. I trafikbestillingsgrundlaget for 2020 udgør Kommunens tilskudsbehov til de fem linjer, jf. det fremsendte bilag, ca. 14,3 mio. kr. (uden merpriser for fossilfrihed/nulemission). Udgifterne til trafikinformation og indtægterne for reklamer indgår allerede i udgifterne til buslinjerne og indregnes således ikke igen.

De endelige priser for de nye kontrakter kendes først i løbet af efteråret 2020. Udgiften forventes indarbejdet i budget 2022.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1-2) Drøftet.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Anbefalinger og nøgletal for linje 179, 180, 181, 182 og 183

Bilag 2 - Tilskudsbehov ved forskellige miljøkrav og kontraktlængder

Udbudsgrundlag A19

Bilag 1 - Udbudsgrundlag A19

Punkt 10: Bestilling af bustrafik 2020 hos Movia (Beslutning)

13.05.00-G01-101-18

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2020 hos Movia inden den 31. oktober 2019. Det fremtidige behov for kollektiv trafikbetjening af Trongårdens byområde er blevet vurderet, og der peges på indsættelse af ekstrakørsler til H.C. Ørsted Gymnasiet. Arbejdet med letbanen forventes de kommende år at medføre en række løbende ændringer/tilpasninger i busnettet. Sidste år besluttede Teknik- og Miljøudvalget derfor, at busnettet bør opretholdes så intakt som muligt i den kommende periode, indtil letbanen er etableret.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det drøftes, hvorvidt der skal indsættes ekstrakørsel mellem Lyngby st. og H.C. Ørsted Gymnasiet for at sikre tilstrækkelig buskapacitet til det nye H.C. Ørsted Gymnasiet, hvor den forventede årlige ekstraudgift på 0,3 mio. kr. fra 2020 og 0,6 mio. kr. fra 2021 søges finansieret indenfor den eksisterende bevilling,
2. den øvrige del af busbestilling 2020 afgives til Movia, som en genbestilling af det eksisterende busnet.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune skal inden den 31. oktober 2019 afgive trafikbestilling 2020 til Trafikselskabet Movia. Movia har besluttet, at trafikbestillingerne fremover afgives om efteråret. Fra en bestilling om ændring til effektivering er der typisk en planlægningshorisont på knapt 2 år.

Busbetjening af byudviklingsområder:

I forbindelse med forarbejderne til busbestilling 2020 har Forvaltningen og Movia vurderet de mange udviklingsområder i kommunen med henblik på den kollektive trafikbetjening. I den forbindelse har Movia peget på, at det er nødvendigt at udvide busdriften til det kommende H.C. Ørsted Gymnasiet, idet eksisterende buslinjer ikke har tilstrækkelig kapacitet til at kunne klare de mange nye gymnasieelever. Movia forestiller sig, at den foreslåede busbetjening til H.C. Ørsted Gymnasiet skal være en permanent løsning, som senere skal indgå i tilpasningerne af busnettet til letbanen.

Movia har gennemgået forskellige forslag til fremtidig busbetjening af Trongårdens Byområde - vurderingen "Busbetjening af byudviklingsområder" (bilag). Movia fremlægger fire mulige tilpasninger med tilhørende økonomi. I nedenstående skema er tilskudsbehovet anført pr år. - idet HCØ planlægger at starte op i sommeren 2020, vil udgifterne til supplerende busbetjening i 2020 derfor kun have halvårseffekt.

Buslinje	Forslag	Økonomi – årlig ekstraudgift
A 190	Forslag om udvidelse fra 2 til 3 afgang i timen i myldretiderne samt en ruteændring i Rudersdal Kommune på den ene afgang. Udvidelsen kræver enighed med Rudersdal Kommune.	0,8 mio. kr.
B 182/183	Forslag om udvidelse fra 3 til 4 afgang i timen i myldretiderne samt at betjeningen af Raadvad tages ud af linjerne og fremover betjenes af flextur, flexrute mv.	2,0 mio. kr.

C 388	Forslag om udvidelse fra 2 til 3 afgange i timen i myldretiderne mellem Lyngby st. og Taarbæk Havn.	0,6 mio. kr.
D	Ekstrakørsel på udvalgte tider fra Lyngby st. til HCØ gymnasiet – ligesom der i dag er ekstrakørsel til bl.a. K Nord.	0,6 mio. kr.

Movia anbefaler forslag A (udvidelse af 190) eller D (ekstrakørsel).

Udvidelse af buslinje 190 kræver enighed med Rudersdal Kommune, idet buslinje 190 kører i begge kommuner. Rudersdal Kommune ønsker at arbejde med busbestilling 2020 indenfor nuværende budget, hvorfor der ikke arbejdes videre med en udvidelse af buslinje 190.

Forvaltningen vurderer ikke at der er behov for at se nærmere på forslag B (182/183), dels pga. den store ekstraomkostning, dels pga. de forringede vilkår denne løsning medfører for Raadvad.

Forvaltningen ser positive tiltag i både forslag C (388) og D (ekstrakørsel).

Forslag C (388) vil have en positiv effekt for Taarbæk-borgernes kollektive trafikbetjening. Dog er en udvidelse af buslinjen forbundet med nogle betænkeligheder, idet det – grundet kontraktforholdene – senere kan være vanskeligere at tilpasse antallet af afgange på linjen til det faktuelle behov, der kommer, når HCØ åbner. Et passagerbehov som først reelt kendes, når eleverne er startet.

Forslag D (ekstrakørsel) er en meget fleksibel løsning, der løbende kan tilpasses behovet både mht. tilkøb og opsigelse. Forvaltningen vurderer derfor, at dette er den bedste løsning på nuværende tidspunkt.

For den resterende del af busbestilling 2020 anbefaler forvaltningen, at principperne i tidligere års busbestillinger opretholdes, hvor det er blevet besluttet at bevare eksisterende busnet uændret de kommende år, og at der så vidt muligt kun foretages ændringer/omlægninger af busserne som følge af arbejdet med ledningsomlægninger og anlæg af letbanen.

Busomlægninger i forbindelse med anlæg af letbanen

I de kommende år vil arbejdet med letbanen uundgåeligt påvirke busdriften i kommunen, dels som følge af ledningsomlægninger, dels som følge af anlægsarbejder. Der vil således blive behov for en række busomlægninger i kortere og længere perioder. Løbende ændringer i bustrafikken, som følge af arbejdet med letbanen, vil ikke indgå i de årlige busbestillinger, men behandles løbende i de kommende år. For at sikre en optimal tilpasning til letbanen anbefaler Movia, at en grundig screening af busnettet igangsættes indenfor et til to år.

Vurdering af henvendelse om ”Forslag til bedre busbetjening” ifm. sidste års busbestilling

I forbindelse med den politiske behandling af busbestillingen 2019 i foråret 2018 fik udvalget fra en borger tilsendt forslag til ændringer af mange buslinjer i kommunen. Forslaget gik ud på at styrke den kollektive trafik i kommunen bl.a. i Virum og Sorgenfri samt at styrke den tværgående forbindelse mellem Virum/Sorgenfri og DTU. På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. februar 2018 blev det godkendt, at der senere skulle fremlægges en sag om bedre busforbindelser. Henvendelsen har derefter været analyseret hos Trafikselskabet Movia som har vurderet forslagene (bilag). Movia anbefaler – set i lyset af de mange omlægninger grundet letbanearbejdet – at der på nuværende tidspunkt ikke arbejdes videre med forslaget, men at elementer i forslagene indgår i det kommende arbejde med tilpasning af busdriften til den nye letbane.

Lovgrundlag

Ifølge "Bekendtgørelse af Lov om Trafikselskaber" træffer kommunerne beslutning om kollektiv bustrafik.

Økonomi

Movias trafikbestillingsgrundlag 2020 for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2020 forventes at ligge mellem 33,5 og 37,0 mio. kr. (inkl. administrationsudgifter). Disse udgifter er i samme størrelsesorden som tidligere års budgetter. Derudover er den anslåede ekstraudgift til ekstrakørsel på 0,6 mio. kr. pr. år. (dog kun halvårseffekt i 2020 - dvs. 0,3 mio. kr.). Ekstraudgiften søges finansieret indenfor eksisterende bevilling.

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2020, hvorfor det ikke kan betragtes som et egentligt budget. Der kan således ske ændringer i budgetforudsætningerne i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget bliver udarbejdet til budgettet vedtages endeligt. Det skal derudover bemærkes, at Movia har ændret deres interne budgetproces, hvilket medfører, at Movias 1. behandling af busbudgettet ikke indeholder Kommunernes ønsker til busbestilling. Forvaltningen skal således selv skønsomt tillægge eventuelle ekstraudgifter i egen kommune til 1. behandlingen af budgettet. Movia vedtager først deres endelige budget for 2020 i december 2019, hvilket kan medføre ændringer til budget 2020 for Lyngby-Taarbæk Kommune. Her tænkes særligt på de ekstraudgifter, der skyldes den 20 % solidariske hæftelse for busudgifter i Movias øvrige kommuner.

Historisk set er udsving på 5 pct. almindeligt, og forskellen imellem trafikbestillingsgrundlag og det endelige budget kan blive forstærket yderligere, hvis der foretages nye trafikbestillinger efter udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2020-2023 afsat 34,0 mio. kr. årligt til den kollektive busbetjening/Movia. Budgettet for 2020 og frem tilrettes på baggrund af Movias 1. behandling af busbudgettet (i juni 2019) i det administrative budgetforslag 2020-2023. Alle priser er i 2020 pris-/lønniveau.

Forvaltningen vil løbende følge budgetposten.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1) Drøftet.

Ad 2) Udsat mhp. på at udvalget får lov at se et Mulighedskatalog fra Movia.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Supplerende sagsfremstilling

Udvalget ønskede på mødet i juni en yderligere vurdering af mulighed A (buslinje 190) og D (ekstrakørsel). Forvaltningen har efterfølgende igen drøftet sagen med Rudersdal Kommune. Rudersdal har drøftet deres busbestilling 2020 på Miljø-

og Teknikudvalget den 12/6. Rudersdal Kommune arbejder i deres trafikbestilling indenfor eksisterende budget, og Rudersdal Kommune har p.t. ikke planer om at ændre på buslinje 190. Lyngby-Taarbæk Kommune kan ikke påtvinge Rudersdal Kommune en økonomisk ekstraudgift grundet Lyngby-Taarbæk Kommunes ønske om frekvensudvidelse. Forvaltningen vurderer derfor ikke, at der på nuværende tidspunkt kan arbejdes videre med forslag A. Forvaltningen anbefaler dog, at der i løbet af efteråret 2019 igangsættes et samarbejde med Rudersdal Kommune om eventuelle justeringer og besparelser på fælles buslinjer i de to kommuner. Eventuelle ændringer som følge af dette arbejde vil kunne medtages i forbindelse med Trafikbestilling 2021, som afgives i efteråret 2020.

En udvidet busbetjening på Lundtoftegårdsvej bør vurderes nærmere, idet Hovedstadens Letbane i deres vejprojekt for Lundtoftegårdsvej (den sydlige ende) ikke muliggøre plads til de eksisterende busstoppesteder, som netop skal betjene H. C. Ørsted Gymnasium. Eventuelle muligheder for at etablere busstoppesteder på Lundtoftegårdsvej umiddelbart nord for Akademivej bør i stedet undersøges. Netop pga. mange ubekendte omkring busbetjeningen på Lundtoftegårdsvej de kommende år, anbefaler Forvaltningen at se på at styrke busbetjeningen i området omkring H. C. Ørsted Gymnasiet fra Klampenborgvej.

Mulighedskatalog

I forbindelse med kommunens budgetarbejde for de kommende år er der fremført ønske om at opnå besparelser på busdriften. Derfor har forvaltningen anmodet Movia om at udarbejde et mulighedskatalog (bilag), som gennemgår mulige besparelser og konsekvenser for busdriften i kommunen. Mulighedskataloget viser forslag til ændringer på lokale og tværkommunale linjer. I kataloget fremføres bl.a. forslag til frekvensjusteringer, afkortning af buslinjer og sammenlægning af buslinjer.

Ændringer på de tværkommunale linjer (dvs. linjer der deles med andre kommuner) er på nuværende tidspunkt ikke realistisk at inddrage i det videre arbejde på grund af tidsperspektivet for afgivelse af busbestilling senest 31. oktober 2019, idet eventuelle ændringer fordrer enighed mellem de berørte kommuner. Ændringer på de tværkommunale linjer foreslås derfor vurderet i forbindelse med den kommende busbestilling 2021.

Ændringer på de lokale buslinjer vil principielt kunne medtages allerede i busbestilling 2020. Idet mulighedskataloget dog kun lægger op til en enkelt meget omfattende ændringer på de lokale linjer 182/182 som både indeholder frekvensjustering og nedlæggelse af betjeningen til Rådvaad (hvorved der kun opnås en forholdsvis lille besparelse i forhold til konsekvensen) vurderer Forvaltningen, at der på nuværende tidspunkt (til busbestilling 2019) ikke arbejdes videre med forslagene fra mulighedskataloget. I lighed med de tværkommunale linjer anbefales det derfor, at vurdere forslagene nærmere i efteråret 2019 i forbindelse med arbejdet med busbestilling 2020.

Movia anbefaler, at Lyngby-Taarbæk Kommune overvejer nødvendigheden af at spare på busdriften i en periode, hvor busdriften står overfor en betydelig trafikal påvirkning, som følge af de omfattende arbejder i forbindelse med anlægget af letbanen.

Forvaltningen anbefaler, at Movias mulighedskatalog vurderes nærmere i løbet af efteråret 2019 og, at udvalgte elementer efter nærmere analyser eventuelt søges indarbejdet i busbestilling 2021 (som afgives i efteråret 2020).

Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der bestilles en indsættelse af ekstrakørsel mellem Lyngby st. og H.C. Ørsted Gymnasiet for at sikre tilstrækkelig buskapacitet til det nye H.C. Ørsted Gymnasiet, hvor den forventede årlige ekstraudgift på 0,3 mio. kr. fra 2020 og

- 0,6 mio. kr. fra 2021 søges finansieret indenfor den eksisterende bevilling,
2. den øvrige del af busbestilling 2020 afgives til Movia, som en genbestilling af det eksisterende busnet.

Bilag

Busbetjening af byudviklingsområder

Vurdering af - Forslag til bedre busbetjening

Mulighedskatalog for LTK (Movia)

Punkt 11: Ændret linjeføring, trafikikkerhedsrevision og økonomiske konsekvenser ved Fortunbyen st. (Beslutning)

05.01.25-G01-6-16

Resume

Efter Kommunalbestyrelsens beslutning om at arbejde videre med Letbanens ændrede linjeføring ved Fortunbyen Station (ved Circle K) har Hovedstadens Letbane fået udarbejdet en trafikikkerhedsrevision for at belyse de trafikale konsekvenserne af flytningen. Hovedstadens Letbane anmoder om officiel godkendelse af ændringen, således at projektændringen kan implementeres i Letbaneprojektet, idet Kommunalbestyrelsen tidligere har tilkendegivet, at der arbejdes videre med denne løsning. Kommunalbestyrelsen skal endvidere tage stilling til, hvordan følgevirkninger af linjeføringsændringen skal håndteres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ændringen af letbanelinjeføringen og placeringen af letbanestationen Fortunbyen godkendes,
2. der ikke etableres stationsplads ved Fortunbyens Station,
3. forvaltningen optager dialog med AKB om indgåelse af en frivillig aftale om permanent afståelse af areal til etablering af cykelparkeringspladser nord for stationen,
4. busstoppestedet på Klampenborgvej mod Lyngby Centrum nedlægges,
5. busruterne flyttes fra Klampenborgvej til Lyngbygårdsvej samt Sorgenfrigårdsvej, herunder at der som følge heraf afsættes yderligere 300.000 kr. til busdrift årligt, som indarbejdes i budgettet fra 2024 og frem,
6. forvaltningen bemyndiges til at igangsætte ekspropriation af gangsti med hjemmel i vejloven, såfremt HL ikke foretager ekspropriation med hjemmel i anlægsloven.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 5. marts 2018 (bilag) at Hovedstadens Letbane (HL) skulle arbejde videre med en ændret linjeføring ved Fortunbyen st., så tankdrift fortsat var muligt samt, at der på baggrund af ændringsforslaget skulle udarbejdes en trafikikkerhedsrevision. HL har anmodet Lyngby-Taarbæk Kommune om godkendelse af den ændrede linjeføring ved det nordvestlige hjørne af Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej, hvor letbanestationen er flyttet mod vest, således tankdrift fortsat er en mulighed (bilag). Kommunalbestyrelsen har tidligere tilkendegivet at forvaltningen skulle arbejde videre med denne linjeføring. Idet der skal ske ekspropriation af de arealer berørt af letbanen i efteråret 2019, skal der træffes en endelig afgørelse inden sommerferien, således de respektive ledningsejere kan blive anvist en placering. Såfremt der ikke træffes en beslutning nu, vil dette have konsekvenser for letbanens idrifttagningstidspunkt.

I forlængelse af HL's indledende orientering om ændringen og konsekvenserne for Lyngby-Taarbæk Kommune i 2018 har HL gennemført en række undersøgelser og været i dialog med Circle-K for afklaring af, hvorledes funktionen, som tankstation kan opretholdes. Endvidere har HL fået gennemført en trafikikkerhedsrevision (bilag) af de trafikale konsekvenser ved flytningen af Fortunbyens St. og den ændrede linjeføring.

Trafikkerhedsrevisionen peger på nogle udfordringer, som fremhæves herunder:

Placering af vejvisningsportalen på Lundtoftegårdsvej

Ulempe: Placering af vejvisningsportalen på Lundtoftegårdsvej ud for tankstationen bliver vanskeliggjort af ny sportracé.

Løsning: Det er aftalt, at HL flytter vejvisningsportalen, således at den kommer til at stå lidt nord for krydset Lundtoftegårdsvej/ Lyngbygårdsvej.

Trafik på Lyngbygårdsvej

Ulempe: Der er en risiko for, at trafik på Lyngbygårdsvej blokerer for biler, der skal ind og ud til/fra tankstationen.

Bemærkning: Adgangsforhold til tankstationen må accepteres, som de er, under hensyn til den generelle trafikafvikling på det offentlige vejnet. På et senere tidspunkt skal det overvejes, om Lyngbygårdsvejs indretning kan optimeres for at fremme trafikafviklingen generelt og særlig for busser i rute. Dette afventer også busdriften efter letbanens sættes i drift.

Tankstation

Ulempe for tankstationsdriften: Overkørslen syd for bygningen ud mod Klampenborgvej begrænses af letbanespor, hvorfor den nedlægges. Der vil kun være indkørsel fra Lyngbygårdsvej, hvilket vanskeliggør tilgangen for biler. Minimum en vaskehal skal nedlægges. Tankanlægget skal modificeres, da manøvremulighed for tankbiler vil være mærkbart reduceret i forhold til i dag.

Bemærkning: Ovenstående ulemper følger af ønsket om at sikre en fortsat drift af tankstationen.

Plads og cykelparkering i forbindelse med Fortunbyens St.

Ulempe: Velegnet areal til stationsplads og cykelparkering findes ikke i nærheden af stationen.

Bemærkning: Kommunen kan igangsætte en undersøgelse om arealerhvervelse til etablering af stationsplads, alternativt kan kommunen beslutte, at der ikke etableres stationsplads til denne station. AKB er positiv overfor at finde et areal på deres areal hvor der kan etableres cykelparkering. Kommunen kan vælge at sikre arealet med arealerhvervelse, idet det af vejlovens § 61, hvor det fremgår at vejmyndigheden skal sørge for at offentlige veje udskilles i matriklen, som offentlige vejarealer. Idet arealet skal sikre cyklisternes omstigningsmulighed til letbane, er det forvaltningens vurdering at det er nødvendigt at erhverve arealet af hensyn til almenvellet.

Løsning: Forvaltningen har været i dialog med AKB om etablering af 75 cykelparkeringspladser på AKBs matrikel. Der blev foreslået et areal lige nord for placeringen af Fortunbyens st. Det foreslåede areal, ejet af AKB, ligger terrænmæssigt højt i forhold til stationen, hvilket betyder, at der kan forventes betydelige anlægsudgifter til terrænregulering samt belægningsarbejder, såfremt det besluttes at arbejde videre med denne placering.

Det anbefales, at forvaltningen optager dialog med AKB om indgåelse af en frivillig aftale om arealafståelse til etablering af offentlige cykelparkeringspladser. Såfremt grundejer ikke er indstillet på at indgå i en aftale, anbefaler forvaltningen, at der bemyndiges til at ekspropriere med hjemmel i vejloven. Herefter forelægger Teknik- og Miljøudvalget et anlægsoverslag på baggrund af et dispositionsforslag. Dispositionsforslaget udarbejdes med midler fra letbanens driftsbudget reserveret til "nye stationer". Omkostningerne forbundet hermed vurderes overslagsmæssigt at udgøre ca. 50.000 DKK.

Busstoppested

Ulempe: Busstoppested ud for tanken på Klampenborgvej i retning mod Lyngby Centrum er ikke mulig med den denne placering af Fortunbyens st.

Løsning: Forvaltningen har undersøgt, hvordan busdriften kan opretholdes i området.

Hovedstadens Letbane har foreslået, at busdriften mod Lyngby Centrum kan flyttes fra Klampenborgvej til Lyngbygårdsvej og Sorgenfrigårdsvej, således at linje 182/183 samt 388 benytter de eksisterende busstoppesteder på Lyngbygårdsvej. Movia har vurderet denne løsning, og såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at flytte linjerne 182/183 og 388 ind på Lyngbygårdsvej, har Movia forudsat, at de to stoppesteder på Lyngbygårdsvej ved Lundtoftegårdsvej ikke påvirkes af letbanens ændrede tracé. Det er Movias vurdering, at der fra stoppestederne vil være god tilgængelighed til letbanestationen forudsat, at den skitserede gangsti på vestsiden af tankstationen mellem Lyngbygårdsvej og Letbanestationen opretholdes. Forslaget om omlægning af linjerne vil indgå i det fremtidige arbejde med at tilpasse busnettet til Letbanen, og vurderes at medføre en øget udgift på ca. 0,1 mio. kr. år pr. buslinje.

Gangstien på vestsiden af tankstationen mellem Lyngbygårdsvej og Letbanestationen

Ulempe: Stien er i dag ejet af Boligselskabet AKB-Lyngby og driftes dermed af ejer. Kommunen kan have en interesse i, at stien bliver offentlig for at sikre adgang til stationen i fremtiden.

Løsning: Kommunen afsøger, om Hovedstaden letbane kan ekspropriere til sikring af gående adgang til den kommende letbanestation eller, om kommunen har ansvaret herfor. Såfremt det er kommunens ansvar at erhverve areal til dette formål, anbefaler forvaltningen, at der søges indgået en aftale med ejeren om afståelse af arealet, alternativt at arealerhvervelsen sker ved ekspropriation med hjemmel i vejloven.

Andre forhold i forbindelse med ændringen af linjeføringen

Forvaltningen har fået en bekræftelse fra HL på, at ændring af linjeføringen samt placeringen af Fortunbyens St. er omfattet af den udarbejdede eksisterende VVM for projektet. HL har oplyst, at Letbanens hastighed bliver 15 km/t i svinget, således den mindre radius ikke medfører skinneskrig i svinget ved den nye linjeføring ved overholdelse af hastigheden.

Såfremt udvalget ikke træffer en endelig beslutning inden sommerferien, vil den manglende afklaring have direkte konsekvenser for letbanens udførelsestidsplan.

Lovgrundlag

Vejlovens § 8; "Det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver."

Økonomi

Grundet forøgede driftsomkostninger til omlægning af buslinjerne 182/183 og 388 til Lyngbygårdsvej, skal der afsættes 0,3 mio. DKK fra 2024 og frem til aktivitetsområdet Trafik under Teknik og miljøudvalget.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Varig
Omlægning af busruter sfa. Letbane	Teknik- og Miljøudvalget / Trafik						300	Ja
I alt (kassen)		0	0	0	0	0	300	

(2019 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1-6) Anbefalet.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Økonomiudvalget, den 20. juni 2019

Ad 1-6) Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 27. juni 2019

Ad 1-6) Godkendt.

Bilag

KMB beslutning om circle K - 5. marts 2018

Ændret linjeføring ved Circle K

Tillægsrevision TSR Lundtoftegårdsvej 2019_kommenteret og besvaret

Movia stoppesteder ved letbanestationen

Punkt 12: Nyt kryds Jernbaneplassen/Gl. Jernbanevej (Beslutning)

05.01.25-G01-26-19

Resume

Den 2. maj 2019 godkendte Kommunalbestyrelsen, at der udarbejdes et skitse- og detailprojekt med opdateret anlægsforslag samt afledt drift for det nye kryds ved Jernbaneplassen/Gl. Jernbanevej. Etablering af et nyt kryds på Jernbaneplassen/Gl. Jernbanevej er væsentlig i forhold til afvikling af Movias busser via alternative ruter, når Klampenborgvej lukkes. Projektet vil betyde rejsetidsbesparelser for passagerer, minimering af driftsomkostningerne til busserne og aflastning af kryds på parkeringssøgeringen. Forsyningens arbejder på Lyngby Torv syd for Klampenborgvej forventes påbegyndt december 2019, hvilket medfører behov for at forcere tidsplanen for projektet i krydset Jernbaneplassen/Gl. Jernbanevej. Såfremt kommunen skal undgå yderligere forøgelse af omkostningerne til busdriften, skal projektet være færdigetablet november 2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at skitseprojekt for et nyt kryds på Jernbaneplassen/Gl. Jernbanevej godkendes.

Sagsfremstilling

Gl. Jernbanevej er i dag en blind vej, der skal ombygges, således nord-/østgående busser igennem Lyngby Centrum ledes ad Gl. Jernbanevej og videre ad Nørngaardsvej. Dette medfører, at der i døgnnet vil køre ca. 800 busser via Gl. Jernbanevej. Gl. Jernbanevej har ikke tilstrækkelig opbygning til at håndtere den øgede belastning. Det forventes derfor, at vejkaassen skal opbrydes til under eksisterende asfalter for at genopbygge en stærkere bundopbygning.

Mellem Jernbaneplassen og Gl. Jernbanevej er der i dag en niveauforskel på ca. 80 cm. For at optage dette niveauspring etableres der en rampe, således busserne kan komme fra Jernbaneplassen til Gl. Jernbanevej. Når anlægget står færdigt, vil det alene være lovligt for busser at køre fra Jernbaneplassen til Gl. Jernbanevej. Dog vil det være muligt for bl.a. varekørsel til Menu at ankomme fra krydset Lyngby Hovedgade/Nørngaardsvej og til eksisterende vareindlevering på Gl. Jernbanevej. Udkørsel vil ske ad samme rute (illustreret i bilag).

Det kommende kryds mellem Jernbaneplassen og Gl. Jernbanevej bliver signalreguleret. Designet af krydset bliver atypisk, da højresvingende busser fra Jernbaneplassen bliver placeret til venstre for de ligeudkørende. Dette skyldes bussernes pladsbehov ved svingning. Der bliver i denne forbindelse etableret helleanlæg, der fungerer både som naturlig guideline til de svingende busser, og hvor det samtidig er muligt at placere det nødvendige signaludstyr på. For de bløde trafikanter etableres der både cykelbane og fodgængerfelt ved det nye kryds.

Svingende busser til/fra Gl. Jernbanevej medfører en indskrænkning af den brede midterhelle på Jernbaneplassen. Der skal i den forbindelse fjernes 3-4 træer. Disse vil ikke blive genetableret i umiddelbar forlængelse af anlægsprojektet.

Der er i projektet gjort plads til 2 busser inden krydsning af det store fodgængerfelt ved stationen. Dette har medført at fodgængerfeltet er blevet forskudt, og der skal i forbindelse med dette projekt fjernes noget hækbeplantning, 2-3 "glassøjler" og evt. noget af cykelparkeringen for at gøre området mere tilgængeligt for fodgængerne.

Der vil blive indledt dialog med berørte grundejere omkring midlertidige arbejdsarealer samt brug af arealer under anlægsperioden ved godkendelse af projektet.

Vedlagt til sagen er skitsetegningen af det foreslåede løsningsforslag (bilag).

Tidsplan

Projektets overordnede tidsplan er vedlagt (bilag).

Grundet projektets optimerede tidsplan er der løbende med denne sag arbejdet videre med udarbejdelsen af detailprojektet.

Forvaltningen forventer at kunne offentliggøre udbuddet umiddelbart efter industriferien (uge 31) og afholde licitation omkring uge 34. Dermed vil der forventeligt være opstart af anlægsprojektet omkring uge 35. Anlægsarbejdet forventes afsluttet ultimo november 2019.

Der er en stor afhængighed mellem den foreliggende udførelsetidsplan for anlægsarbejdet og de mulige meromkostninger til busdriften i tilfælde af, at projektet ikke kan overholde tidsplanen. En konsekvens af udskydelse af projektet vil således betyde, at anlægget ikke kan udføres i 2019, men må afvente frostfrit vejr marts/april 2020. Realiseres dette scenarie vil kommunen ikke opnå den forventede besparelse på busdriften ved en omlægning af busruterne.

Forvaltningen foreslår derfor, at skitseforslaget og afledte årlige driftsudgifter ved anlægsprojektet godkendes.

Lovgrundlag

Lov om Offentlige veje §8 fastlægger, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forbedrende foranstaltninger, anlæg og drift og vedligeholdelse af disse veje.

Økonomi

Der er til projektet afsat i alt 3.2 mio. kr. Dette er afsat til at dække rådgiverhonorar samt anlægsbudget. Rådgiver har overslagsmæssigt vurderet, at de samlede udgifter for at udføre nyt kryds ekskl. belysningsprojekt udgør ca. 4.2 mio. kr. Forvaltningen har gode erfaringer med at det reelle tilbud fra entreprenøren for anlæg bliver mindre end den indledende overslagspris fra rådgivere.

Skulle der ved tilbudsindhentning være et merforbrug på anlægget, overføres der midler fra puljen til p-søgeringsprojekter. Der lægges i så fald en meddelelsessag frem til politisk orientering.

Den afledte drift på forventeligt 50.000 kr. årligt afholdes indenfor rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Anbefalet.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Økonomiudvalget, den 20. juni 2019

Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 27. juni 2019

Godkendt.

Bilag

Adgangsforhold til Gl. Jernbanevej efter ombygning

Skitsetegning

Gl. Jernbanevej - Overordnet tidsplan

Punkt 13: Placering af Musikevent for unge august 2019 (Beslutning)

01.02.00-P16-3-19

Resume

Kultur- og Fritidsudvalget har besluttet, at der i sommeren 2019 skal afholdes et musikevent for, med og af unge. Ungerådet er derfor i samarbejde med Templet m.fl. i gang med at planlægge et udendørs musikevent, som forventes afholdt den 31. august 2019. Arrangørerne har undersøgt en række forskellige lokationer og ansøger på den baggrund om anvendelse af Badeparken v. Idrætsbyen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der tages beslutning om, hvor musikeventet kan afholdes ud fra de foreslåede lokationer,
2. det tages til efterretning, at støj fra midlertidige events ikke reguleres af forvaltningen.

Sagsfremstilling

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede i november 2018, at der i sommeren 2019 skal afholdes et musikevent for, med og af unge. Ungerådet bakker op om forslaget og bidrager med 145.000 kr. af Ungekulturpuljen til afviklingen. Kommunalbestyrelsen godkendte i december 2018 den foreslåede finansiering. Derudover er der indtil videre opnået eksterne fondsmidler på 25.000 kr. Ungerådet er – sammen med Templet og Ungdomsskolen – hovedarrangør. Indtil videre indgår 10-15 unge fra Ungerådet, Templet, Musikskolen og Ungdomsskolen i en planlægningsgruppe, som afklarer og planlægger eventets afvikling, herunder scene/lyd, kunstnere, markedsføring, salg af mad/drikke mv.

Af ansøgningen fra arrangørerne (bilag) fremgår, at arrangementet planlægges afholdt den 31. august 2019 forventeligt i tidsrummet fra kl. 15 til kl. 02. Arrangørerne har besigtiget og undersøgt muligheden for afvikling på en række lokationer, herunder A: Idrætsbyen - "Badeparken" og B: Furesøparken. Begge lokationer vil være mulige. Arrangørerne har dog oplyst, at de foretrækker afholdelse i Badeparken i Idrætsbyen. Dette hænger i høj grad sammen med mulighederne for at sikre den nødvendige infrastruktur, logistik, adgangsforhold mv. (bilag).

I forbindelse med arrangementet kan der være forhold, der kræver en byggetilladelse: Det kan for eksempel være større telte og scenekonstruktioner.

Planforhold

Arrangøren har foreslået to forskellige lokationer. Disse er herunder gennemgået i forhold til de gældende planforhold for områderne.

Badeparken (bilag) kan anvendes til offentlig service, fritidsformål, tæt-lav boliger, etageboliger og kontor, jævnfør lokalplan 247. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; fritidsformål og kan som udgangspunkt tillades.

Furesøparken (bilag) kan anvendes til offentlige formål; park, jævnfør Lokalplan 195. Musikeventet er som udgangspunkt ikke omfattet af anvendelsen offentlige formål; park, men forvaltningen vurderer, at der ville kunne gives tilladelse til et musikevent, da det ikke er i modstrid med parkens anvendelse. Furesøparken er omfattet af Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om beskyttede naturtyper (§ 3), skovbyggelinje (§ 17) og delvis af søbeskyttelseslinje (§ 16). Forvaltningen vurderer umiddelbart at inden for disse bestemmelser kan denne type kortvarige enkeltstående events afholdes uden dispensationer fra Kommunen.

Der er flere andre offentlige områder i kommunen, som også kan overvejes i forhold til afholdelse af musikevents. Herunder oplistede tre mulige alternativer.

Trekantgrunden ved Kongevejen 79-85 (bilag) kan anvendes som rekreativt område jævnfør kommuneplanramme 8.5.44. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; rekreativt område og kan som udgangspunkt tillades. Afholdes på arealet kan kræve at hundetræning den pågældende weekend må aflyses.

Cirkuspladsen (bilag) kan anvendes som rekreativt område jævnfør kommuneplanramme 8.4.41. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; rekreativt område og kan som udgangspunkt tillades. Cirkuspladsen er endvidere omfattet af fredningen af Ermelundskilen, forvaltningen skønner, at der inden for fredningsbestemmelserne kan afholdes denne type kortvarige enkeltstående events på arealet, men det skal afklares om det er Fredningsnævnet, der skal tage endelig stilling hertil.

Folkeparken ved Lyngby sø (bilag) kan anvendes som park og fritidsformål jævnfør lokalplan 5. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; park og fritidsformål og kan som udgangspunkt tillades. Folkeparken er omfattet af Naturbeskyttelseslovens skovbyggelinje (§ 17) og søbeskyttelseslinje (§ 16). Folkeparken er endvidere omfattet af "Fredningen af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser". I medfør af fredningens § 2 stk. 3 kan kommunen som tilsynsmyndighed give tilladelse til kortvarige arrangementer. Forvaltningen vurderer umiddelbart at inden for disse bestemmelser kan denne type kortvarige enkeltstående events afholdes uden dispensationer fra Kommunen.

Støj

Forvaltningen regulerer i udgangspunktet kun støj fra virksomheder og ikke fra enkelte arrangementer. Det er derfor op til ejeren (her Kommunen) af arealet / stedet at beslutte, hvor meget og hvor længe, der må støj til denne type events.

I Kommuneplan 2017 arbejdes der med en vision om en levende videns- og universitetsby med et attraktivt byliv og et varieret og spændende udbud af handels- og kulturliv. Lokalteter i og omkring Kgs. Lyngby støtter især op om visionen om den tætte by med liv efter lukketid. Forvaltningen er i gang med at udarbejde forslag til planstrategi 2019. I planstrategien er et af de overordnede emner Byliv. Byliv af forskellig karakter understøtter handelslivet og de øvrige attraktioner i kommunen. Koncerter indgår desuden i Turismestrategi 2018-2022, som et af flere emner under "Kulturliv for alle" (ét af fire styrkepositioner). Livemusik forskellige steder i kommunen er således med til at udvikle styrkepositionen beskrevet i Turismestrategien, ligesom det kan understøtte ønsket om mere byliv i kommunen. Musikeventet imødekommer også de målsætninger, der er formuleret i Kulturstrategien (KMB, maj 2019) om i højere grad at bringe kulturoplevelser ud i byens rum samt understøtte kultur for/med/af unge. Afholdelse af denne type musikevents i det offentlige rum ligger derfor i tråd med Kommuneplan 2017, Turismestrategi 2018-2022, Kulturstrategien samt med temaet om byliv i den kommende planstrategi.

Forvaltningen foreslår, at arrangørernes forslag til lokationer samt øvrige mulige lokationer drøftes, og at det besluttet, hvor der kan afholdes et musikevent af denne type. Forvaltningen vil herefter i dialog med arrangørerne sikre, at de nødvendige tilladelser indhentes. Det vil være en forudsætning, at de nærmeste naboer orienteres af arrangørerne i god tid inden eventet, og at arrangørerne sørger for den nødvendige oprydning efter eventet.

Forvaltningen foreslår også, at det tages til efterretning, at miljømyndigheden ikke regulerer støj fra enkelte events, og det derfor er op til ejeren (Kommunen) evt. at fastsætte støjgrænser for denne type event på kommunale arealer.

Lovgrundlag

Lokalplan 247 Lyngby Idrætsby.

Lokalplan 195 for Furesøkysten i Virum.

Lokalplan 5.

Kommuneplan 2017.

Økonomi

Eventuel afledt drift af arealerne skal afholdes af arrangørerne.

Der er i 2019 afsat 145.000 kr. fra Ungekulturpuljen til afholdelse af eventet. Der er samtidig opnået ekstern finansiering på indtil videre 25.000 kr.

Arrangørerne vurderer, at eventet kan afholdes i Badeparken indenfor rammerne af det afsatte budget. Såfremt eventet ikke kan afholdes i Badeparken, hvor der i forvejen er de helt nødvendige infrastrukturelle faciliteter, såsom adgang til strøm, toiletter og lignende, må eventet forventes tilpasset/nedskaleret tilsvarende.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 2.

Beslutning

Byplanudvalget 2018-2021, 12. juni 2019, pkt. 16:

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1) Afholdelse af musikevent i Badeparken godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 2) Taget til efterretning.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Ansøgning fra Ungeråd om Musikevent

Planskitse af pladsen

idrætsbyen - badeparken

Furesøparken

Trekantgrunden v kongevejen 79-85

Cirkuspladsen

Folkeparken v. Lyngby sø

Punkt 14: Fortidsmindebeskyttelseslinje for Fæstningskanalen (Beslutning)

01.05.02-G01-118-18

Resume

I forlængelse af Fæstningskanalsprojektet ønskes en reduktion af 100 m fortidsmindebeskyttelseslinjerne afkastet fra Fæstningskanalen. Forvaltningen har udarbejdet forslag hertil, som forlægges til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjen afkastet fra Fæstningskanalen godkendes som grundlag for dialog med Miljøstyrelsen.

Sagsfremstilling

I forlængelse af klimasikringsprojektet Fæstningskanalen, herunder udarbejdelse af lokalplan 267 for Fæstningskanalen (vedtaget december 2017), ønsker forvaltningen at indlede dialog med Miljøstyrelsen med henblik på reduktion af de fortidsmindebeskyttelseslinjer, som bliver afkastet fra den synlige fredede Fæstningskanal på strækningen Lyngby Sø til Toftebæksvej, samt de fortidsmindebeskyttelseslinjer der vil blive afkastet fra den fredede Fæstningskanal på strækningen Toftebæksvej - kommunegrænsen til Gentofte, når kanalen på denne strækning bliver frilagt (synlig). Miljøstyrelsen er myndighed med hensyn til reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Efter bestemmelserne i naturbeskyttelsesloven afkaster fortidsminder, der er beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven fortidsmindebeskyttelseslinjer. Overordnet gælder det, at synlige fortidsminder afkaster beskyttelseslinjer på 100 m, mens ikke synlige fortidsminder ikke afkaster beskyttelseslinjer. Når Fæstningskanalen på strækningen Toftebæksvej - Helsingørmotorvejen genskabes (frilægges) til brug som regnvandsbassin i forbindelse med klimasikring, vil der langs strækningen afkastes en fortidsmindebeskyttelseslinje. Lyngby-Taarbæk Forsyning forventer på nuværende tidspunkt, at anlægsarbejdet med frilægning af kanalen opstartes i 2022.

Det er hensigten, at dialogen med Miljøstyrelsen skal resultere i en afgørelse om reduktion af beskyttelseslinjen for strækningen Lyngby Sø - Toftebæksvej og en sinded skrivelser om fremtidig mulig reduktion af beskyttelseslinjen for strækningen Toftebæksvej - kommunegrænsen. Når kanalen på strækningen Toftebæksvej - kommunegrænsen frilægges, kan den sinnede skrivelser danne grundlag for en afgørelse om endelig reduktion.

Fæstningskanalen på strækningen Lyngby Sø - Toftebæksvej består af 6 synlige fredede fortidsminder:

- Stemmeværk under jernbanebroen ved Mølleåens indløb fra Lyngby Sø, Frednings nr. 3030161
- Vandfyldt kanal (Lyngby Sø - Lyngby Hovedgade), Frednings nr. 3030125
- Bro over Fæstningskanalen, Frednings nr. 3030163
- Skelsten på sydside af den vandfyldte Fæstningskanal, Frednings nr. 3030182
- Lyngby Stemmeværk under Kirkepladsen, Frednings nr. 3030177
- Tørlagt Fæstningskanal (Lyngby Stemmeværk - Toftebæksvej), Frednings nr. 3030162

Fæstningskanalen på strækningen Toftebæksvej - kommunegrænsen består af 2 fredede fortidsminder:

- Tildækket kanal (Toftebæksvej - Klampenborgvej), Frednings nr. 3030164
- Tildækket kanal (Klampenborgvej - kommunegrænse Gentofte), Frednings nr. 3030176

Forslag til reduktion er baseret på 4 overordnede reduktionsprincipper:

- Skal medføre administrative lettelser

- Større vej- og trafik anlæg undtages
- Tæt bymæssig bebyggelse undtages
- Reduktionsprincip langs Vestvolden

Forvaltningens forslag til reduktion fremgår af bilag 1 (Lyngby Sø- Toftebæksvej) og bilag 2 (Toftebæksvej - kommunegrænsen), mens de overordnede faglige begrundelser for den foreslåede reduktion er beskrevet i bilag 3 (Lyngby Sø - Toftebæksvej) og bilag 4 (Toftebæksvej - kommunegrænsen).

Lovgrundlag

Naturbeskyttelsesloven:

- §18, stk. 1 fastsætter, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af arealer beliggende inden for 100 m fra et fortidsminde, der er beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven. Der må ikke etableres hegn, placeres campingvogne og lignende. Formålet er at sikre fortidsmindernes værdi som landskabselementer og monumenter, herunder sikre ind- og udsyn samt sikre eventuelle arkæologiske anlæg under terræn.
- §18, stk. 3 fastsætter, at stk. 1 ikke gælder for fortidsminder, der ikke er synlige i terrænet.
- §69, stk. 1 giver Miljø- og Fødevarerministeren mulighed for at bestemme, at bestemmelserne i §18 ikke skal gælde for nærmere angivne områder.

Museumsloven:

- §29e, stk. 1 fastsætter, at der ikke må foretages ændring i tilstanden af fortidsminder, og stk. 2 fastsætter de typer af fortidsminder, som er omfattet af stk. 1.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Godkendt.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Bilag 1 - Lyngby Sø - Toftebæksvej

Bilag 2 - Toftebæksvej - Kommunegrænsen

Bilag 3 - Lyngby Sø til Toftebæksvej

Bilag 4 - Toftebæksvej til kommunegrænsen

Punkt 15: Afrapportering af ordning for vinteren 2018/2019 (Orientering)

05.02.02-Ø54-1-19

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 1. november 2018 at tilbyde grundejerne langs de private fællesveje vintervedligeholdelsesordning efter privatvejlovens §83. Desuden besluttede Kommunalbestyrelsen den 22. november 2018, at forvaltningen medio 2019 forelægger status for ordningen og herunder den opgjorte økonomi.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I starten af november 2018 fik grundejerne på de ca. 90 km private fællesveje i kommunen et tilbud om en vintervedligeholdelsesordning efter privatvejlovens §83. Heraf modtog grundejerne på 29 private fællesveje påbud om vintervedligeholdelse for 2018/2019 som følge af 100% interessetilkendegivelse pr. 15. november 2018. Grundejere på 4 private fællesveje havde tilkendegivet 100% interesse, men vejen som helhed opfyldte ikke betingelserne for, at kommunen kunne varetage vintervedligeholdelsen for vinteren 2018-2019 som følge af dårlig fysisk tilstand, manglende vejbredde o.l.

Den kommunale vintervedligeholdelse dækkede perioden fra den 15. december 2018 til den 15. april 2019. Grundejerne betaler først for vintervedligeholdelsen, når sæsonen er ovre, og kommunen lægger derfor ud for betalingen til entreprenøren.

Lovgrundlag

Lov om private fællesveje § 83.

Økonomi

Til gennemførelse af vintervedligeholdelsesordningen er der afsat en udgiftsbevilling på 1.200.000 kr. og indtægtsbevilling på 1.200.000 kr., idet grundejerne skal afholde udgifterne til vintervedligeholdelsen. Kommunens udgifter til administration dækkes af afregningsprisen, idet administrationsomkostninger til etablering af ordning er betalt af særskilt bevilling.

Grundejerne langs de private fællesveje, hvor kommunen har varetaget vintervedligeholdelsen, skal betale en afregningspris, der består af to prislelementer: (a) et variabelt bidrag til betaling af leverandør/entreprenør og (b) et fast administrationsbidrag.

Leverandøren/entreprenøren betales pr. udkald for glatførebekæmpelse (saltspredning) og snerydning med samtidig glatførebekæmpelse.

Afrapportering

Entreprenørerne er blevet kaldt ud 14 gange for glatførebekæmpelse (saltspredning) og 3 gange for snerydning med samtidig glatførebekæmpelse. Afregningen for dette er illustreret i nedenstående tabel:

Samlet afregning for vinterbekæmpelse vinter 2018/2019	Ekskl. Moms	Inkl. Moms
Afregning for glatførebekæmpelse (saltspredning), alle veje	76.405	95.506
Afregning for snerydning med samtidig glatførebekæmpelse, alle veje	26.622	33.278
Administrationsomkostninger, alle grundejere (280 kr. pr. grundejer)	161.280	161.280
Samlet afregning for alle veje	264.307	290.063

De anførte beløb i tabellen er i kroner.

Dette giver en afregningspris beliggende i intervallet 297,58 kr. til 1.218,38 kr. pr. grundejer inkl. moms. Den enkelte grundejers endelige pris afhænger af ejendommens antal skelmeter i forhold til den totale mængde skelmeter, der har vejret til den pågældende vej. Grundejerns afregningspris er herved lavere end det tidligere udmeldte, da vinteren har været mild, mens den tidligere oplyste pris i intervallet 352,16 kr. til 5.824,11 kr. pr. grundejer inkl. moms var baseret på en normal vinter (45 glatførebekæmpelse (saltspredning) og 20 snerydninger med samtidig glatførebekæmpelse).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Taget til efterretning.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Økonomiudvalget, den 20. juni 2019

Taget til efterretning.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Kommunalbestyrelsen, den 27. juni 2019

Taget til efterretning.

Punkt 16: Prioritering af pulje til renovering og modernisering af legepladser (Beslutning)

82.20.00-P20-40-18

Resume

I budgetaftale 2019-2022 er afsat et 4,057 mio. kr. til legepladser i byrum eller ved institutioner. Forvaltningen har med afsæt i gennemførte legepladssyn på kommunens legepladser, input fra skolernes elevråd samt fra skole- og dagtilbudsledelser identificeret de legepladser på skoler, dagtilbud samt i offentlige byrum, som har det største renoverings- og moderniseringsbehov. Med baggrund heri lægges op til en prioritering og udmøntning af de afsatte midler.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der træffes beslutning om, hvilke legepladser, der skal prioriteres i forhold til den afsatte anlægspulje til legepladser og med hvilke beløb,
2. der gives en anlægsbevilling på 4,057 mio. kr., som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til "Etablering legepladser - i byrum eller ved institutioner" på 1,5 mio. kr. i 2019 og 2,557 mio. kr. 2020,
3. orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der kommunalt drevne legepladser på 11 kommunale folkeskoler, 38 kommunale daginstitutioner samt syv selvejende daginstitutioner. Derudover er det fem offentlige kommunalt drevne legepladser. Forvaltningen har udarbejdet en oversigt over legepladser på de kommunale skoler, de offentlige legepladser samt af forvaltningen fem prioriterede legepladser på daginstitutioner, som er udpeget til at have det mest påtrængende renoverings- og moderniseringsbehov, jf. bilag med fotobeskrivelse.

Legepladstilsyn

Forvaltningen gennemfører et eksternt legepladstilsyn af legepladserne på skoler og daginstitutioner (både kommunale og selvejende) med en certificeret legepladsinspektør hvert tredje år. I de to mellemliggende år gennemfører forvaltningen et årligt tilsyn med legepladserne med en intern legepladsinspektør.

De eksterne legepladstilsyn er senest gennemført i oktober 2017 for daginstitutionerne og i februar 2019 for skolerne og offentlige legepladser.

Med afsæt i det eksterne legepladstilsyn og rapporteringen heraf udarbejder forvaltningen en prioriteret vedligeholdelsesplan for den enkelte legeplads, hvor fejl og mangler bliver håndteret løbende i en prioriteret rækkefølge (det kritiske først osv.). Der bliver fulgt op på vedligeholdelsesplanen ved de efterfølgende interne legepladstilsyn for skoler og daginstitutioner.

De offentlige legepladser driftes i dag af Arealdrift i Center for Arealer og Ejendomme. I 2018 blev Den Grønne Legeplads flyttet organisatorisk til Ejendomsdrift i Center for Arealer og Ejendomme, der har ansvaret for legepladser på skoler og daginstitutioner. Planen er, at tilsynet for de fire øvrige offentlige legepladser, også flyttes til Ejendomsdrift i løbet af 2019. Med denne flytning af ansvaret for tilsyn vil de offentlige legepladser blive omfattet af den samme tilsynskadence som legepladser på skoler og daginstitutioner.

Kriterier for vurdering af legepladser med størst renoverings- og moderniseringsbehov

Forvaltningen har med afsæt i de gennemførte legepladssyn foretaget en prioritering af de legepladser, der har det største renoverings- og moderniseringsbehov. Derudover har forvaltningen lagt vægt på input fra skolernes elevråd samt input fra brugermøder med ledelsen af skoler og daginstitutioner.

Legepladser på kommunale skoler

Forvaltningen peger ud fra de nævnte kriterier på følgende prioritering af legepladser på skolerne:

1. Virum Skole
2. Taarbæk Skole
3. Fulgsangårdsskolen
4. Heldagskolen
5. Kongevejens Skole

Der er ikke peget på Lundtofte Skole og Engelsborgskolen, da disse skoler forventes renoveret indenfor en årrække. Budget til udearealer på Lundtofte Skole er dog meget begrænset i renoveringsprojektet, ligesom der ikke specifikt er afsat midler til udearealer på Engelsborgskolen endnu. På Lindegårdsskolen er der afsat særskilt anlægsbudget til etablering af nye udearealer, hvorfor Lindegårdsskolen heller ikke fremgår af den prioriterede liste. Taarbæk Skole er forlods prioriteret med op til 1,3 mio. kr., jf. særskilt sag herom.

Generelt er der legepladser og/eller legeredskaber på kommunens skoler, der virker slidte og mindre inspirerende til leg og bevægelse. Ovenstående prioritering er sket med afsæt i de legepladsområder, der således samlet set trænger mest til renovering og modernisering på skoleområdet.

Som nævnt har forvaltningen indhentet input fra skolernes elevråd og skoleledelser. Inputtet omfatter konkrete forslag og ønsker i relation til forskellige aldersgrupper. Der er generelt et ønske om, at legepladserne retter sig mod brede målgrupper af eleverne, der kan inspirere til både leg og bevægelse i alle aldersgrupper, og ikke kun til de yngre elever, som det ofte er i dag.

Et helt nyt legepladsareal på en skole vurderes ud fra projekterne på Lindegårdsskolen og Taarbæk Skole at koste i omegnen af 3-4 mio. kr. For ca. 1 mio. kr. er det muligt at udskifte en del af det eksisterende legepladsareal med flere større legeredskaber på en skole. Der vil med 1 mio. kr. alene være tale om en 1 til 1 udskiftning af eksisterende legeredskaber uden ændring den samlede helhedsplan for legepladsen.

Legepladser på dagtilbudsområdet

Forvaltningen peger ud fra de nævnte kriterier på følgende prioritering af legepladser på daginstitutionerne:

1. Børnehuset Carlshøj
2. Mælkevejen
3. Kastaniehuset
4. Papillon
5. Stoppestedet

Legepladstilsynene viser, at legepladserne på kommunale og selvejende daginstitutioner generelt er slidte, og flere legepladser trænger til en nytænkning i forhold til leg og bevægelse.

Ovenstående fem legepladser er vurderet som de mest trængende.

Et helt nyt legepladsareal på en større daginstitution vurderes at koste i omegnen af 1,0 mio. kr. For ca. 0,5 mio. kr. er det muligt at udskifte en del af det eksisterende legepladsareal med flere større legeredskaber, udskiftning af dele af underlaget samt sandkasser.

Offentlige legepladser

Blandt de offentlige legepladser peger forvaltningen på renovering og modernisering af Den Grønne Legeplads, hvis den fortsat skal fungere som offentlig legeplads.

Den Grønne Legeplads er klart den offentlige legeplads i kommunen, der har flest besøgende fra både borgere og andre institutioner i kommunen.

En nyetablering af Den Grønne Legeplads vurderes at koste i omegnen af 2-3 mio. kr. afhængig af ambitionsniveau. For ca. 1,0 mio. kr. er det muligt at renovere eller udskifte en del af de eksisterende legeredskaber, underlag samt sandkasser. Der vil med 1,0 mio. kr. primært være tale om en 1 til 1 udskiftning af den eksisterende legeplads og legeredskaber. Der skal afsættes yderligere 1-2 mio. kr., hvis legepladsen skal nytænkes med et nyt udtryk og design.

Såfremt den Grønne Legeplads ikke skal fortsætte som offentlig legeplads (er peget på som muligt budgetreduktionsforslag), så peger forvaltningen på legepladserne ved henholdsvis Lindevangen, Pipers Park og Sophienholm Park i prioriteret rækkefølge. Alternativt peger forvaltningen på at anvende det resterende anlægsbudget på de øvrige skoler og daginstitutioner. Legepladserne på skolerne er offentlige tilgængelige udenfor skolernes åbningstid.

Mulig fordeling af anlægspuljen til legepladser

Med afsæt i ovenstående kan en fordeling af anlægspuljen til legepladser være:

- Taarbæk Skole, havnelegeplads: 1,3 mio. kr. (er besluttet)
- Virum Skole: 1,1 mio. kr.
- Børnehuset Carlshøj: 0,5 mio. kr.
- Den Grønne Legeplads: 1,1 mio. kr.

Samlet prioritering i alt 4,0 mio. kr. Såfremt Den Grønne Legeplads ikke prioriteres, peger forvaltningen på, at de 1,1 mio. kr. i så fald prioriteres til enten Fuglsangårdsskolen eller til daginstitutionerne Mælkevejen og Kastaniehuset.

Orientering af Teknik- og Miljøudvalget

Sagen forelægges til orientering i Teknik- og Miljøudvalget, da udvalget varetager den umiddelbare forvaltning af de grønne områder.

Lovgrundlag

Alle legepladser skal overholde Dansk Standard normerne, DS/EN 1176 for legeredskaber og DS/EN 1177 for faldunderlag.

Ombygninger, herunder evt. som følge af ændrede anvendelser af lokaler/lokaliteter skal følge Bygningsreglementets regler.

Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret, i hvilken forbindelse branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB18, ABT18 og ABR18).

Økonomi

Der er i budget 2019-2022 afsat et rådighedsbeløb på 2,536 mio. kr. i 2019 og på 1,522 mio. kr. i 2020 til legepladser.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 2. maj 2019 at reservere 1,3 mio. kr. til delvis finansiering af en havnelegeplads i Taarbæk. Dette er betinget af, at Foreningen Taarbæk Byrum tilvejebringer den resterende del af det samlede budget til anlæg af havnelegepladsen.

Forvaltningen peger på, at der afsættes 1,3 mio. kr. i 2019 til medfinansiering af legeplads ved Taarbæk Skole, 0,2 mio. kr. i 2019 til rådgivning m.m. til igangsættelse af de øvrige legepladsprojekter, samt 2,557 mio. kr. i 2020 til gennemførelse af de øvrige legepladsprojekter.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen fsva. indstillingspunkt 1-2.

Børne- og Ungdomsudvalget fsva. indstillingspunkt 1-2.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 3.

Beslutning

Børne- og Ungdomsudvalget 2018-2021, 6. juni 2019, pkt. 15:

Børne- og Ungdomsudvalget, den 6. juni 2019

Udsat, idet forvaltningen vender tilbage med en ny sag i efteråret, hvor en samlet løsning for fordelingen af anlægspuljen til legepladser indgår som mulighed.

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Udsat med henvisning til protokol fra Børne- og Ungdomsudvalget, den 6. juni 2019.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Oversigt over legepladser på skoler

Oversigt over offentlige legepladser

Forvaltningens prioritering af renoverings- og moderniseringsbehov af legepladser på skoleområdet

Forvaltningens prioritering af renoverings- og moderniseringsbehov af legepladser på dagtilbudsområdet

Punkt 17: Ansøgning om etablering af discgolfbane i Virumparken (Beslutning)

04.00.00-G01-3-19

Resume

Forvaltningen har modtaget ansøgning fra to borgere om etablering af en Disc golfbane i Virumparken. Forslaget er behandlet i Folkeoplysningsudvalget, som bakker op om forslaget og den 28. maj 2019 har bevilget 68.180 kr. fra Start- og udviklingspuljen til den del af etableringen, der vedrører indkøb af udstyr, kurve mv. Bevillingen er givet under forudsætning af, at banen kan placeres i Virumparken. Med denne sag skal der tages stilling til etablering af en discgolfbane i Virumparken med henblik på at lade udgifter til etablering af banen indgå i Handleplan for Idræts- og Bevægelsesstrategien 2019-21.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. etablering af en discgolfbane i Virumparken godkendes,
2. etableringsudgifter på 9.800 kr. finansieres af puljen til udmøntning af Handleplan for Idræts- og Bevægelsesstrategi.

Sagsfremstilling

Forslaget om etablering af discgolfbane i Virumparken er fremsat af to initiativtagere, som begge spiller disc golf (bilag). Disc golf er en aktivitet, der udøves med en specialdesignet freesbee, hvor man skal ramme en opsat kurv. Aktiviteten dyrkes typisk af selvorganiserede brugere og er ikke en traditionel foreningsaktivitet. Af ansøgningen fremgår, at det er en god aktivitet for skoler, fritids- og ungdomsklubber samt idrætsforeninger. Derudover erfarer andre kommuner, at aktiviteten tiltrækker selvorganiserede brugere. Der findes ikke en bane til aktiviteten i kommunen.

Ansøgerne bidrog til skolernes Forårsfestival den 9. maj 2019, hvor 6.-7. klasser fra tre forskellige skoler afprøvede aktiviteten. Derudover har ansøgerne afprøvet arealet i Virumparken med transportable kurve, og flere forbipasserende viste interesse fra aktiviteten.

Både ansøgerne og Folkeoplysningsudvalget peger på Virumparken til etablering af banen. Dels fordi arealet er velegnet i forhold til størrelse, bevoksning osv., dels fordi mange børn, unge og familier i forvejen færdes i parken. Området er let at komme til og er en del af byrummet i Virum. Samtidig er flere skoler placeret i umiddelbar nærhed.

Forslag til etablering og indkøb af udstyr er forelagt Folkeoplysningsudvalget den 28. maj 2019, som har imødekommet forslaget og bevilget midler fra Start- og Udviklingspuljen under forudsætning af, at banen kan etableres i Virumparken. Tilbud på udstyr er på 68.180 kr. inklusiv moms.

Etablering af banen, i form af nedgravning/opsætning af kurve mv. er anslået til 9.800 kr. på grundlag af indhentet tilbud. Forvaltningen foreslår, at udgifterne til etablering finansieres af puljen afsat til Handleplan for Idræts- og Bevægelsesstrategien. Etablering af en discgolfbane er helt i tråd med Handleplanen, hvor det vil understøtte fokusområdet "Attraktive idrætsanlæg og uderum" samt indsatsen "Flere bevægelsesmiljøer på eksisterende grønne områder".

Placering af banen i Virumparken

Forvaltningens vurdering er, at placeringen af banen i Virumparken ikke kræver myndighedsgodkendelse, da der ikke ændres på, at området fortsat er en park. Etableringen af banen vil ikke kræve ændring af det nuværende ordensreglement, jf. vedhæftede (bilag).

Forvaltningen har undersøgt, at kurvene kan nedgraves i parken.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten, idet Kommunen varetager opgaver inden for fritids-, kultur- og idrætsområdet i om kommunalfuldmagtsreglerne.

Økonomi

Indkøb af udstyr til banen svarende til 68.180 kr. finansieres af Start- og udviklingspuljen (Folkeoplysningsrammen) under forudsætning af etablering i Virumparken. Bevillingen er godkendt af Folkeoplysningsudvalget den 28. maj 2019.

Udgifter til etablering (nedgravning af kurve mv.) på 9.800 kr. foreslås finansieret af Kultur- og Fritidsudvalgets pulje til udmøntning af handleplaner for Idræts- og Bevægelsesstrategien.

Forslaget forventes ikke at medføre afledt drift.

Beslutningskompetence

Kultur- og Fritidsudvalget fsva. indstillingspunkt 1-2.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 1.

Beslutning

Kultur- og Fritidsudvalget 2018-2021, 6. juni 2019, pkt. 12:

Kultur- og Fritidsudvalget, den 6. juni 2019

Ad 1-2) Godkendt.

Kasper Langberg (B) var fraværende. I stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1) Godkendt.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Ansøgning om etablering af Disc golfbane i Virumparken

Ordensreglement for Virumparken

Punkt 18: Delemner til indarbejdelse i Planstrategi 2019 (Orientering)

01.02.03-P22-1-18

Resume

På Byplanudvalgets møde den 15. maj 2019 godkendte Byplanudvalget en række delemner og -strategier til indarbejdelse i Planstrategi 2019. Forvaltningen har arbejdet videre med delemner og -strategier, der ikke indgår direkte i de fem overordnede emner: Byliv, bydele, boliger, arkitektur og det grønne. Delemner og -strategier fremlægges på Byplanudvalgets møde i juni til godkendelse til indarbejdelse i forslag til Planstrategi 2019. Teknik- og Miljøudvalget orienteres hermed om forvaltningens forslag til delstrategier og -strategier for en række delemner.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at delemner og -strategier for stier, vejnet, parkeringsnormer, kollektiv trafik, stationspladser og Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen skal i første halvdel af valgperioden udarbejde en planstrategi forud for revision af kommuneplanen. Planstrategien skal som minimum indeholde oplysning om hidtidig planlægning, vurdering af og strategi for udviklingen samt beslutning om enten hel eller delvis revision af kommuneplanen. Som led i dette arbejde har Kommunalbestyrelsen arbejdet med fem overordnede emner. Idet kommuneplanen indeholder flere emner, der skal revideres af forskellige årsager, vil der i processen med udarbejdelse af Planstrategi 2019 være flere delemner, der skal vurderes og fastlægges strategier for. Byplanudvalget besluttede den 13. marts 2019 en proces for udarbejdelse af Planstrategi 2019 herunder behandling af delemner på møder i maj og juni 2019.

Udover delemnerne og -strategier vil de fem overordnede emner også indgå i Planstrategi 2019. De overordnede emner, der også blev drøftet på åbent hus-arrangementet den 30. marts, er:

- Boliger
- Bydele
- Byliv
- Arkitektur
- Det Grønne

På mødet den 15. maj 2019 godkendte Byplanudvalget delemner og -strategier for Anvendelse af stueetage mod Lyngby Hovedgade, Lyngby Torv m.fl., Forebyggelse af oversvømmelser og erosion, Grønt Danmarkskort - anbefalinger fra lokalt naturråd, Produktionserhverv og Erhverv til indarbejdelse i forslag til Planstrategi 2019. Forvaltningen har efterfølgende arbejdet med følgende delemner og -strategier:

- a. Stier (supercykelstier, rekreative stier mv.)
- b. Vejnet
- c. Parkeringsnormer
- d. Kollektiv trafik
- e. Stationspladser
- f. Anvendelse af uudnyttede tagrum til boliger i Kgs. Lyngby
- g. Detailhandel
- h. Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed.

Delemner og -strategier til indarbejdelse i forslag til Planstrategi 2019 - punkterne a, b, c, d, e, og h

Delemner og -strategier beskrives herunder. Der vil kunne forekomme redaktionelle og mindre indholdsmæssige ændringer i det endelige udkast til forslag til Planstrategi 2019.

a. Stier (supercykelstier og rekreative stier)

Baggrund: Kommuneplanen indeholder retningslinjer for stier. Stier dækker såvel cykelstier som rekreative stier. I Trafik og Mobilitetsstrategien (april 2018) er det fastlagt, at kommunen skal udarbejde en cykelstrategi. Cykelstrategien skal give et samlet strategisk grundlag for, hvordan cyklisme kan fremmes. På baggrund af en vedtaget cykelstrategi, der har været i 8 ugers offentlig høring via Plandata (planportal), kan der ske ajourføring eller revision af kommuneplanens retningslinjer for cykelstier – herunder supercykelstinetet.

Fingerplan 2019 fastlægger linjeføringen m.v. af overordnede cykelstier og rekreative stier. På den baggrund skal disse stier fra Fingerplanen indarbejdes i kommuneplanen.

Delstrategi:

- Der udarbejdes en cykelstrategi. Eventuelle konsekvensrettelser – herunder ajourføring af tekster om stier - vil indgå i revision af kommuneplan.
- På baggrund af retningslinjer og kort i Fingerplan 2019 indarbejdes overordnede cykelstier og rekreative stier på kort under retningslinjer for stier ved revision af kommuneplan.

b. Vejnet

Baggrund: Kommuneplanen indeholder retningslinjer for vejnettet. I Trafik og Mobilitetsstrategien (april 2018) er det fastlagt, at kommunen skal udarbejde en strategi for vejnettet. Strategien for vejnettet skal anvendes som prioriteringsredskab til at sikre trafikafviklingen i kommunen. På baggrund af en vedtaget strategi for vejnet, der har været 8 uger i offentlig høring via Plandata (planportal), kan der ske ajourføring eller revision af retningslinjer for vejnettet i kommuneplanen.

Delstrategi:

- Der udarbejdes en strategi for vejnettet. Eventuelle konsekvensrettelser – herunder ajourføring af tekster om vejnettet - vil indgå i revision af kommuneplan.

c. Parkeringsnormer

Baggrund: Kommunalbestyrelsen er optaget af at sikre en attraktiv og velfungerende by. Som led heri ønskes en hensigtsmæssig parkering - både antals- og placeringsmæssigt. Parkeringsnormer er beskrevet i de generelle rammer i kommuneplanen og regulerer antallet af parkeringspladser på ejendomme/matrikler i forbindelse med nybyggeri eller ændret anvendelse. Kommunalbestyrelsen har iværksat en parkeringsanalyse, der skal danne baggrund for en parkeringsstrategi for vejarealer og matrikler (bilag).

Delstrategi:

- På baggrund af analysen kan kommunalbestyrelsen vurdere, om de nuværende parkeringsnormer for såvel cykel- og bilparkering skal ændres i forbindelse med revision af kommuneplan. Tekster om parkering vil blive ajourført/revideret.

d. Kollektiv trafik

Baggrund: Kommuneplanen indeholder retningslinjer for kollektiv trafik anlæg. Kollektiv trafik består af lokale og regionale tog, busser og letbane. I Trafik og Mobilitetsstrategi (april 2018) er det besluttet, at der skal udarbejdes en strategi for kollektiv trafik. Strategien skal primært anvendes til målrettet at gøre den kollektive trafik til et attraktivt alternativ til bilen for at fremme bæredygtig byudvikling. Der vil ske en tilpasning af busbetjeningen både under og efter etablering af letbanen. Og det kan for eksempel overvejes, hvorvidt kommunalbestyrelsen ønsker at tilkendegive en overordnet strategi for eksempel videreførelse af letbanen mod nord i et nyt samarbejde med nordfor liggende kommuner samt for eksempel ny letbane-linjeføring langs Lyngbyvejen til Nørre Campus i København.

Delstrategi:

- Kommunalbestyrelsen vil afvente udarbejdelse af kommunens strategi for kollektiv trafik – herunder overvejelser om for eksempel yderligere udvikling af letbanen i fremtiden.

e. Stationspladser

Baggrund: Kommunen får fra 2025 syv nye stationer langs letbanen. Heraf vil to af dem være placeret på DTU. Selve stationerne anlægges og er fastlagt i anlægsloven for letbanen. Stationspladserne er de såkaldte resterende byrum, der omkranser en letbanestation for eksempel Jernbaneplassen og Klampenborgvej. Kommunalbestyrelsen kan overveje, hvorvidt der skal sættes fokus på og udarbejdes fælles tiltag/design af belægnings-, cykelparkerings-pladser, adgangsveje/stier, beplantning, plakatsøjler eller særligt inventar, der støtter op om sundhedsstrategi og/eller idræts- og bevægelsesstrategi eller andet, der kan kendetegne og vær identitetsskabende for kommunens stationspladser. Der skal i den forbindelse også tages stilling til en geografisk afgrænsning af sådanne stationspladser. Disse vil givet vis være forskellige, idet letbanens stationer er placeret i meget forskellige byrum. For at fremme et fælles arbejde om kommunens stationspladser bør der indledes en dialog med DTU og de øvrige aktører omkring stationspladserne langs letbanen om udvikling af kommunens syv stationspladser.

Delstrategi:

- Kommunalbestyrelsen ønsker at arbejde med stationspladserne i et samarbejde med DTU og øvrige aktører. I det omfang et sådant samarbejde får betydning for rammer og retningslinjer i kommuneplanen, vil dette blive indarbejdet heri ved revision.

h. Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed

Baggrund: De 4 ovennævnte emner hænger på forskellig vis sammen i forbindelse med planstrategi og kommuneplanrevision (bilag). Planloven fastlægger, at kommunalbestyrelsen inden udgangen af første halvdel af valgperioden skal have offentliggjort en redegørelse for Agenda 21-strategi. Lyngby-Taarbæk har siden kravet om lokal Agenda 21 koblet denne redegørelse sammen med planstrategi og sendt i 8 ugers høring samtidigt. Forvaltningen anbefaler denne fremgangsmåde genvedtaget.

Retningslinjer for klimatilpasning indgår allerede i kommuneplanen. Under delemne om forebyggelse af oversvømmelse og erosion tages der stilling til eventuel revision heraf. Emnet er derfor ikke yderligere behandlet under dette delemne.

Bæredygtighedsudvalget arbejder bredt med bæredygtighed. Arbejdet skal blandt andet resultere i en bæredygtighedsstrategi. Dette arbejde er planlagt tilendebragt marts/april 2020. Forvaltningen anbefaler, at der efter vedtagelse af bæredygtighedsstrategi igangsættes revision af kommunens øvrige strategier herunder den gældende klimastrategi med tiltag fra bæredygtighedsstrategien tilføjet - for eksempel FN's 17 verdensmål. I arbejdet med Planstrategi 2019 samt ved revision af kommuneplan anbefaler forvaltningen, at de relevante elementer fra verdensmålene også indarbejdes. Det skal vurderes, om der skal ske enten en 8 ugers høring af bæredygtighedsstrategien via Plandata eller en foretages forhøring, inden der kan ske indarbejdelse i kommuneplan.

Selve klimastrategien har i flere år været en del af planstrategien. Forvaltningen anbefaler afsnittet taget ud og revideret i selvstændigt forløb efter vedtagelse af bæredygtighedsstrategi.

Delstrategi:

- Ved revision af kommuneplan vil det fremgå, at de fem Agenda 21-emner fortsat skal vurderes og målsættes i det løbende strategiarbejde i kommunen.
- Relevante FN-verdensmål indarbejdes ved revision af kommuneplan.
- Handlinger i en vedtaget bæredygtighedsstrategi, der påvirker rammer og retningslinjer i kommuneplanen, indarbejdes ved revision af kommuneplan.
- Afsnit om klimastrategi indgår ikke i Planstrategi 2019. Revision af klimastrategi vil ske i selvstændigt regi efter planlagt vedtagelse af bæredygtighedsstrategi.

Videre proces

De beskrevne delemner og delstrategier indarbejdes i forslag til Planstrategi 2019, der er planlagt behandlet i august 2019 med efterfølgende høring i 8 uger inden endelig vedtagelse december 2019.

Lovgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Taget til efterretning.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Notat om parkering

Notat om Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed

Punkt 19: Puljekriterier for uddeling af bæredygtighedsmidler (Beslutning)

00.22.04-A00-1-19

Resume

I forbindelse med godkendelsen af budget for bæredygtighedsstrategi, Kommunalbestyrelsen 30. august 2018, er der afsat 2 mio. kr. til en bæredygtighedspulje, der skal medfinansiere bæredygtighedsinitiativer.

Opgaveudvalg for Bæredygtighed har, som angivet i kommissorium for Opgaveudvalg for Bæredygtighed, udarbejdet forslag til puljekriterier for tildeling af medfinansiering.

De udarbejdede kriterier forelægges her til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kriterier for ansøgning til bæredygtighedspuljen godkendes.

Sagsfremstilling

I forbindelse med godkendelsen af budget for bæredygtighedsstrategi, Kommunalbestyrelsen 30. august 2018, er der afsat 2 mio. kr. til medfinansiering af bæredygtighedsinitiativer, således at:

- 500.000 kr. er afsat til medfinansiering af bæredygtighedsinitiativer på op til 50.000 kr., der kan godkendes af Opgaveudvalg for Bæredygtighed
- 1,5 mio. kr. er afsat til medfinansiering af større bæredygtighedsinitiativer, som først behandles i Bæredygtighedsudvalget og derefter godkendes i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget.

Opgaveudvalg for Bæredygtighed har, som angivet i Kommissorium for Opgaveudvalg for Bæredygtighed, udarbejdet forslag til puljekriterier (bilag).

Formålet med Bæredygtighedspuljen

Bæredygtighedspuljen støtter bæredygtige initiativer, der demonstrerer bæredygtighed eller understøtter bæredygtige løsninger overfor en bred målgruppe og gerne med bidrag til FN's Verdensmål. Støtte fra Bæredygtighedspuljen kan søges af alle i Lyngby-Taarbæk, og der gives tilskud til bæredygtige aktiviteter eller indsatser der finder sted i Lyngby-Taarbæk Kommune. Borgere, virksomheder, institutioner og forvaltning har mulighed for at ansøge om medfinansiering til bæredygtighedsinitiativer.

Forslag til ansøgningskriterier

Ansøgningskriterierne lægger op til at der kan tildeles midler til projekter og indsatser indenfor en bred bæredygtighedsdefinition. Bæredygtighed omfatter i denne sammenhæng således både miljømæssig-, social- og økonomisk bæredygtighed.

Med den brede definition skal puljekriterierne invitere til tværgående og helhedsorienterede forslag og til nytænkning i forhold til formidling, forankring og implementering af bæredygtige initiativer.

Ansøgning, dokumentation og evaluering

Ansøgning foregår digitalt. Der stilles krav om at ansøgninger skal have klart beskrevne mål og forventede effekter, og forholde sig til hvordan indsatsen bidrager til bæredygtighed.

Ansøgninger på op til 50.000 kr. behandles løbende af Bæredygtighedsudvalget, mens større ansøgninger har en længere behandlingsplan, da de først behandles i Bæredygtighedsudvalget og derefter godkendes i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget.

Ansøger skal dokumentere og evaluere indsatsen, i et omfang der for ansøgeren gør det administrative arbejde overkommeligt, men som også sikrer at forvaltningen kan opsamle og sprede den viden der skabes gennem puljeprosjekterne samt dokumentere deres effekter. Efter at et projekt er gennemført, skal ansøger således udfyldes et evalueringsskema. Ved bevillinger på over 50.000 kr. tilbageholdes 10% af bevillingen, som udbetales efter godkendt dokumentation og evaluering.

Lyngby-Taarbæk kommune og Bæredygtighedsudvalget skal krediteres ved offentliggørelse og formidling af aktiviteten.

Bæredygtighedspuljen stiller krav om minimum 10% egenfinansiering, enten i form af timer eller af dokumenterede udgifter i forbindelse med ansøgte initiativer. Der er ikke et minimumsniveau for medfinansieringen.

Offentliggørelse af puljen

Bæredygtighedsmidlerne skal medvirke til at aktivere og motivere borgere til at arbejde med bæredygtighed, og til at resultaterne af aktiviteterne høstes inden for budget- og strategiperioden. På det grundlag planlægges puljen offentliggjort i august 2019.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Anbefalet.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Økonomiudvalget, den 20. juni 2019

Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Bilag

Kriterier for bæredygtighedspuljen

Punkt 20: Status på Opgaveudvalg for Bæredygtighed (Orientering)

00.22.04-A00-3-19

Resume

Som angivet i Kommissorium for Opgaveudvalg for Bæredygtighed, orienteres løbende om Opgaveudvalgets arbejde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om Opgaveudvalgets arbejde tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Opgaveudvalget har, siden udvalgets konstituering i marts 2019, holdt tre udvalgmøder og en række arbejdsgruppemøder om hhv. 1) byudviling, 2) mobilitet, vand og energi, 3) affald og genanvendelse og 4) social bæredygtighed. Der afholdes desuden et arbejdsgruppemøde om 5) økonomisk bæredygtighed den 18/6.

På møderne er Opgaveudvalget blevet klædt på til at varetage arbejdet som rådgivende udvalg. Fokus har således været på at give udvalget en forståelse for hvordan og inden for hvilke rammer, forvaltningens fagcentre arbejder med bæredygtighedsrelevante aktiviteter. Derudover har udvalget skabt et samarbejdsgrundlag ved at lære hinandens udgangspunkter og visioner at kende.

Udkast til bæredygtighedsstrategi og handleplan

Ifølge Kommissorium for Opgaveudvalg for Bæredygtighed skal udvalget udarbejde et udkast til en bæredygtighedsstrategi, som Kommunalbestyrelsen skal godkende. Første skridt i det arbejde har været at udvalgsmedlemmerne har udarbejdet en række strategiske pejlemærker (bilag), der guider udvalgets arbejde frem mod det endelige udkast til en bæredygtighedsstrategi.

Udvalget har derudover drøftet kommunens strategimodel, der også bliver skabelon for bæredygtighedsstrategien. Udvalget lægger vægt på, at strategimodellen skal nuanceres, så den sigter mod korte (2024), mellemlange (2030) og lange (2050) målsætninger.

Udvalgets anbefaling er derudover, at bæredygtighedsstrategien får en overordnet status i forhold til øvrige strategier i Lyngby-Taarbæk kommune og bruges til at guide udarbejdelser og revideringer af kommunens strategier.

De konkrete kort- og langsigtede tiltag skal samles i en prioriteret handlingsplan. Udvalgets ideer foreligger på nuværende tidspunkt som en foreløbig bruttoliste (bilag).

Foredrag med Steen Hildebrandt 18. juni

Næste skridt i strategiarbejdet bliver at arbejde med visionen for bæredygtighed, samt relatere den til FNs Verdensmål, hvilket sker på udvalgs møde den 18. juni. Som optakt holder Steen Hildebrandt foredrag om FNs verdensmål, og Kommunalbestyrelsens medlemmer er inviteret til foredraget (bilag).

Borgerinddragelse og kommunikation

Ifølge Kommissorium for Opgaveudvalg for Bæredygtighed skal udvalget inddrage eksterne og interne aktører i arbejdet med bæredygtighed. For at understøtte inddragelsen, og på grundlag af udvalgets input, har forvaltningen igangsat en række kommunikationsindsatser og defineret fire formål, som kommunikationen tilrettelægges efter (bilag).

En arbejdsgruppe under udvalget kommer til at deltage i den videre planlægning af kommunikation og borgerinddragelse.

Følgende kommunikationsindsatser understøtter (eller kommer til at understøtte) borgerinddragelsen:

- Opslag på facebook og LinkedIn der dokumenterer udvalgets arbejde og inviterer borgere til dialog
- Mailadressen bæredygtighed@ltk.dk hvor borgere og andre aktører kan indsende ideer og feedback til udvalget
- Subsite om bæredygtighed på ltk.dk (under udarbejdelse)
- Oplæg og stande om bæredygtighed på borgermøder (fx på borgermødet om affald og åbent hus om kommuneplanstrategien)
- Omtale i Det Grønne Område
- Grafisk illustration om bæredygtig omstilling i Lyngby-Taarbæk (bruges som e-flyer og kan trykkes bæredygtigt som plakat og postkort)
- Opslag på sociale medier
- Visuelt til stede på biblioteket

Fokus i borgerinddragelsen er:

- At de eksterne aktører og samarbejdspartnere, der skal inddrages, både er borgere, virksomheder, institutioner og foreninger
- At etablere en referencegruppe som løbende giver sparring på strategien og inviteres til aktiviteter i regi af udvalget. Referencegruppen består af borgere der tidligere har vist interesse for bæredygtighedsarbejdet samt Vidensby-medlemmer
- At kommunikation og borgerinddragelse integreres med eksisterende arrangementer i Lyngby-Taarbæk (fx Naturvidenskabsfestival, Liv i Lyngby, bæredygtighedsfestival samt aktiviteter på skole- og institutionsområdet)
- At bruge Vidensbyen som en central platform for dialogen med virksomheder og erhvervsnetværk
- At inddragelsen sigter mod at opdyrke samarbejde med de frivillige organisationer, foreninger og netværk i kommunen

Opgaveudvalget, som selv udgør et borgernetværk, understøttes via:

- LinkedIn gruppe, som udvalget bruger til at dele viden internt og i deres eksterne netværk
- "Formidlingskit" som medlemmerne kan bruge, når de tager ud som rejsehold og præsenterer udvalgets arbejde og går i dialog med foreninger og netværk.

Puljekriterier for Bæredygtighedspuljen

Udvalget har desuden udarbejdet puljekriterier og givet input til hvordan puljeansøgere bedst mobiliseres. Bæredygtighedspuljen, der retter sig mod både borgere, virksomheder, institutioner og foreninger, igangsættes umiddelbart efter sommerferien. Puljekriterierne behandles som særskilt dagsordenspunkt på hhv. Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalgets udvalgsmøder i juni.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Tages til efterretning.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Økonomiudvalget, den 20. juni 2019

Taget til efterretning.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Bilag

10 Strategiske pejlemærker for Bæredygtighedsstrategien

Oversigt over alle indsatser_handleplans ideer

Opgaveudvalg for Bæredygtighed - Kommunikationens formål

Invitation til foredrag med Steen Hildebrandt

Punkt 21: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

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:

- Orientering om DTU Strategisk Campusplan
- VVM-afgørelse om vandindvindig på fire kildepladser
- Tøjcontainere på vejarealer i kommunen
- Endelig vedtagelse af Støjhandlingsplan 2018-2023
- Evaluering af krydsene Klampenborgvej/Hjortekærvej og Klampenborgvej/Ermelundsvej - det videre arbejde efter møde med grundejerforeninger
- Frigivelse af anlægsbevilling til ombygning af Virum Bymidte
- Endelig godkendelse af vandforsyningsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune
- Forurening på tidl. køleskabsgrund (anmodningssag)

Lovgrundlag

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Taget til efterretning.

Magnus Von Dreiager (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Punkt 22: Meddelelser

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Taget til efterretning.

Forvaltningen orienterede desuden om støjende arbejder fra den 22. juni - december 2019, pba. tidligere beslutninger i udvalget i 2016 (støjregulativ) og 2017 (anlægsarbejder) vedr. særlig støjregulativ og anlægsarbejder på Letbanen.

Udvalget ønskede i den forbindelse en nærmere drøftelse snarest mulig vedr. definition og omfang af ”udenfor normal arbejdstid”. Dertil kom tilkendegivelse fra enkelte af udvalgets medlemmer om en sag vedr. forvaltningens bemyndigelser ifm. letbanearbejdet.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).