

# **REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 02-12-2020**

**Mødedato** Onsdag d. 02. december 2020 kl. 16:15

**Mødested** Skypemøde

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Proces for udmøntning af budgetaftalen 2021-24 (Orientering).....	4
Fremtidens driftsmodel for Arealdrift (Beslutning).....	6
Vand- og spildevandstakster 2021 (Beslutning).....	12
Tidsplan for udrulning af nye affaldsordninger (Orientering).....	16
Gebyrer for anvisning af jord og affald fra erhverv (Beslutning).....	19
Anlægsbevilling - Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2021 (Beslutning).....	22
Overordnet implementeringsplan for principper for busnettet (Beslutning).....	23
Anlægsbevilling - forlængelse af perrontunnel ved Lyngby St. (Beslutning).....	27
Parkeringsanalyse i Sorgenfri (Beslutning).....	29
Status for randzone i Ulrikkenborgkvarteret (Orientering).....	31
Adgang til strandbredden i Taarbæk (Beslutning).....	33
Anlægsbevilling - Bekæmpelse af Japansk pileurt på Lyngby Omfartsvej (Beslutning).....	36
Daginstitution på Nøjsomhedsvej - ideoplæg, funktionsprogram, planlægning (Beslutning).....	39
Turistskiltning i Kongens Lyngby (Beslutning).....	45
Ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (Beslutning).....	47
Udmøntning af kompensationer vedr. COVID-19 (Beslutning).....	50
Udskiftning af sendemast på Furesøvej 161 (Beslutning).....	53
Kommende sager.....	56
Meddelelser.....	57

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen**

00.22.00-A00-5-17

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Pkt. 11 Status for randzone i Ulrikkenborgkvarteret (Orientering) blev ophøjet til beslutningssag.

## **Punkt 2: Proces for udmøntning af budgetaftalen 2021-24 (Orientering)**

00.30.00-S55-1-20

### **Resume**

Forvaltningen har udarbejdet en procesplan for udmøntningen af elementerne i budgetaftalen 2021-2024. Økonomiudvalget har den 19. november 2020 godkendt den foreslåede plan, der herefter skal behandles af fagudvalgene 1.-3. december 2020.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen for 2021-2024 tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Budget 2021-2024 blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 8. oktober 2020. Det vedtagne budget for 2021-24 er sammensat af det administrative budgetforslag og budgetaftalen indgået den 1. oktober 2020.

Forvaltningen har udarbejdet procesplan for implementeringen af de enkelte indsatser i budgetaftalen fordelt på udvalg (bilag). Det er her beskrevet, hvilke indsatser der skal forelægges til politisk stillingtagen ligesom det er angivet, hvornår de enkelte punkter planlægges forelagt og for hvilke udvalg. Der er endvidere vist de indsatser, som udmøntes administrativt uden yderligere politisk behandling.

Under de enkelte udvalg indgår desuden de respektive hensigtserklæringer i budgetaftalen, samt processen for den videre behandling heraf. Processen for arbejdet med budgetaftalens anlægsinitiativer er vist sidst i notatet i en selvstændig oversigt.

Procesplanen er godkendt af Økonomiudvalget den 19. november 2020 og oversendes til fagudvalgenes behandling 1.-3. december 2020.

Forvaltningen vil løbende følge op på implementeringen af budgetaftalen, og der vil i den toårige aftaleperiode blive forelagt status på implementeringen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger.

Budgetaftalen (bilag).

### **Lovgrundlag**

Ikke relevant.

### **Økonomi**

Budgettilpasningerne fremgår af det af Kommunalbestyrelsen godkendte budget for 2021-2024.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Notat om opfølgning på budgetaftalen 2021-24

Budgetaftale 2021-24 (inkl. taloversigt)

## Punkt 3: Fremtidens driftsmodel for Arealdrift (Beslutning)

83.15.00-Ø54-1-19

### Resume

Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget blev i oktober 2020 forelagt sag om analyse af Arealdrift og samtidige analyser af maskiner og driftspladser. Opfølgende handlinger på analysens anbefalinger til en forbedret styring, organisering mv. er iværksat/iværksættes ledelsesmæssigt. Forvaltningen forelægger nu på baggrund af de politiske drøftelser af analyserne forslag til fremtidig driftsmodel for Arealdrift, forslag til maskinfornyelse samt forslag til udvikling af driftspladser. Der præsenteres en række anbefalinger til handlingsinitiativer opdelt i tre spor, som samlet set skal tilvejebringe en sammenhængende plan for kommunens optimering af budgetområdet Vej og Park.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Arealdrift organiseres som helhedsorienteret drift med egen udførelse af driftsopgaver i kombination med udførelse af driftsopgaver af private leverandører, og at følgende handlingsinitiativer i spor 1 godkendes:
  - 1a) Økonomistyringsprincippet for Arealdrift forenkles til rammebudgettering uden intern og ekstern fakturering, idet takstfinansiering fastholdes på kirkegårdsområdet.
  - 1b) Faglige strategier og serviceniveauer indenfor budgetområdet Vej og Park fastlægges.
  - 1c) Forslag til konkurrenceudsættelse besluttet opgaverelateret, og eventuelle økonomiske gevinster herved fastholdes inden for budgetrammen til nødvendige investeringer, jf. spor 2 og 3.
2. Arealdrifts maskinpark fornyes ved investeringer i de kommende år, idet investeringsbehovet vil blive dimensioneret efter Arealdrifts fremtidige driftsmodel, jf. spor 2.
3. kommunen fastholder at have egen driftspladskapacitet, de nuværende driftspladser arealoptimeres mhp. på salg af rømmede arealer, og bygninger og arealer genoprettes og suppleres med nybyggeri, jf. spor 3.

### Sagsfremstilling

Analysen af Arealdrift, som er gennemført af Implement Consulting Group, viser behov for optimering af styring, organisation mv. samt afklaring af den fremtidige driftsmodel for Arealdrift. Parallelt med analysen viser forvaltningens egne undersøgelser, at maskinparken i Arealdrift er meget nedslidt og kræver store investeringer i de kommende år. Samtidig udestår nærmere afklaring af den fremtidige lokation for Arealdrift og investeringer i fornyelse af driftspladser. Totaløkonomisk vurdering af forskellige muligheder er udarbejdet og vedlægges i ”Pixiudgave af totaløkonomisk vurdering af en fremtidig placering af Arealdrift” (bilag).

Med afsæt i analyserne peger forvaltningen på, at der arbejdes videre med udmøntningen af den fremtidige driftsmodel, maskinfornyelse samt udvikling af driftsplads i tre spor, jf. nedenfor.

Spor 1: Organisering af Arealdrift som helhedsorienteret drift med egen udførelse af driftsopgaver i kombination med udførelse af driftsopgaver af private leverandører

Arealdrift er reduceret med ca. 10 pct. til ca. 80 årsværk fra 2012 til 2020. Der er en oplevelse blandt medarbejdere og borgere af, at kvaliteten af opgaveløsningen er tilsvarende reduceret. Samtidig har der været tilbagemeldinger fra medarbejderne om dårlig trivsel. Ledelsesmæssigt er og vil der derfor med afsæt i analysens anbefalinger blive arbejdet med en række strukturelle ændringer i styringen af Arealdrift for at give en mere effektiv drift og et bedre arbejdsmiljø, herunder med løbende inddragelse af medarbejderne.

Forvaltningen peger på at fortsætte med en driftsmodel, hvor egen udførelse af opgaverne sker i kombination med konkurrenceudsættelse af funktioner eller opgaveområder. Knap 1/6 af driftsopgaverne i Arealdrift løses allerede i dag af

private leverandører. Det kan overvejes at konkurrenceudsætte områder, der fx virker begrænsende for en samlet effektiv opgavevaretagelse, og/eller kræver meget dyre investeringer i specialmaskiner, som Arealdrift ikke har tilstrækkeligt antal opgaver til at udnytte optimalt. Konkurrenceudsættelse og eventuelt efterfølgende udførelse af private leverandører vil i øvrigt ske i overensstemmelse med kommunens Strategi for Konkurrenceudsættelse 2020-2026.

Forvaltningen peger endvidere på, at eventuelle økonomiske gevinster af de strukturelle ændringer og eventuel konkurrenceudsættelse reserveres i en investeringspulje under budgetområdet Vej og Park, så der kan gennemføres helt basale og nødvendige investeringer i produktionsapparatet. Behovet for investeringer såvel i maskiner som i udvikling af driftspladser forventes dog at kræve yderligere særskilt finansiering. Dette vil blive forelagt til politisk stillingtagen.

De personalemæssige konsekvenser vil afhænge af omfanget af eventuelle konkurrenceudsættelser. Forvaltningen forventer umiddelbart ikke i de førstkomende år at pege på så væsentlige overdragelser af driftsopgaver til private leverandører, at det vil føre til større personalereduktioner/virksomhedsoverdragelser. Nødvendige tilpasninger vil blive søgt løst ved naturlig afgang af seniorer og den almindelige personaleomsætning.

Som grundlag for udmøntning af en beslutning om Arealdrifts fremtidige driftsmodel, er der behov for politisk stillingtagen til en række styringsprincipper, som er beskrevet i form af tre anbefalinger nedenfor.

Forvaltningen vil herefter med afsæt i den politiske stillingtagen og i analysens anbefalinger arbejde videre med en række handlingsinitiativer, som fremgår af bilaget ”Strukturelle ændringer i styringen af Arealdrift”.

#### Anbefaling 1a) Økonomistyringsprincippet for Arealdrift forenkles til rammebudgettering uden intern og ekstern fakturering, idet takstfinansiering fastholdes på kirkegårdsområdet

Der eksisterer aktuelt tre forskellige økonomiske styringsvilkår/styringsmekanismer i Arealdrift, herunder finansiering af opgaveløsningen ved rammebudget, ved fakturering for leverede ydelser ud fra timepriser samt ved opkrævning af takster på kirkegårdsområdet. Fakturering sker både for interne og eksterne kunder. Der er væsentlige potentialer i at reducere styringskompleksiteten og skabe en mere sammenhængende og enklere økonomistyring i Arealdrift med overblik over opgaver, ressourcer og finansiering af opgaver. Det kan ske ved blandt andet at operere med økonomiske rammer og en registreringspraksis, der følger samme struktur.

Forvaltningen peger derfor på at forenkle budgetstrukturen og basere budgettet på den forventede aktivitet samt skabe en tydelig kobling mellem aktiviteter og de nødvendige ressourcer i aktivitets- og ressourcestyringen. Dette kan ske ved at ændre styringsprincippet til rammebudgettering uden intern og ekstern fakturering, idet takstfinansiering fastholdes på kirkegårdsområdet. Der gennemføres en opgaveafklaring, jf. bilaget ”Strukturelle ændringer i styringen af Arealdrift”, hvorefter opgaver eventuelt flyttes, og budgetter tilpasses. Budgetopdelingen tilpasses også svarende til de justerede organisatoriske snit i Arealdrift.

- Budgetstrukturen forenkles, der foretages mindre budgettilpasninger, og der udarbejdes nødvendige styringsredskaber til forventningsafstemning og opfølgning på indfrielse af serviceniveauer.

Tidsperspektiv: 1.-4. kvartal 2021 (1a)

Beslutningstager: Kommunalbestyrelsen (1a).

#### Anbefaling 1b) Faglige strategier og serviceniveauer for budgetområdet Vej og Park fastlægges

Arealdrifts kerneopgave skal defineres, afgrænses og afstemmes, hvilket indbefatter afklaring af et tydeligt opgavesnit mellem enheder i forvaltningen. Det omfatter tillige fastsættelse af kvalitet, dvs. beslutning om serviceniveauer for opgaveløsningen i Arealdrift, både som led i skærpelsen af den opgaveløsning, som fortsat skal varetages kommunalt og som led i forberedelse af en eventuel konkurrenceudsættelse af opgaver.

- Der udarbejdes faglige strategier og serviceniveauer for budgetområdet Vej og Park på relevante opgave- og aktivitetsområder til politisk beslutning
- Der udarbejdes forslag til eventuelt nødvendig budgettilpasning.

Tidsperspektiv: Udvalgte strategier og serviceniveauer 3.-4. kvartal 2021. Øvrige strategier og serviceniveauer 1.-4. kvartal 2022 (1b)

Beslutningstager: Kommunalbestyrelsen (1b).

#### Anbefaling 1c) Forslag til konkurrenceudsættelse besluttet opgaverelateret

Arealdrifts opgaver vil løbende blive analyseret i henhold til kommunens Strategi for Konkurrenceudsættelse 2020-2026. Det sker ved at analysere opgaveområderne i Arealdrift med henblik på at vurdere hvilke funktioner og opgaver, der er egnet til konkurrenceudsættelse, en vurdering af de økonomiske konsekvenser af udbud og en vurdering af de organisatoriske konsekvenser af udbud, herunder vil der ske inddragelse af medarbejderne.

- Anbefaling til konkurrenceudsættelse på Arealdrifts område udarbejdes og behandles løbende i henhold til kommunens Strategi for Konkurrenceudsættelse 2020-2026.

Tidsperspektiv: Første vurdering 1.-2. kvartal 2021 (1c).

Beslutningstager: Kommunalbestyrelsen, jf. kommunens Strategi for Konkurrenceudsættelse 2020-2026 (1c).

Spor 2: Maskiner fornyes og dimensioneres efter Arealdrifts fremtidige driftsmodel

Maskinparken fornyes for så vidt angår alment brugbare maskiner fx ladvogne, mens omkostningstunge maskiner ikke indkøbes på kort sigt. Leasing kan benyttes fremfor køb på de områder, hvor der er akut behov for udskiftning af maskiner.

#### Anbefaling 2a) Plan for maskinfornyelse fastlægges

- Forvaltningen udarbejder en plan for indkøb af maskiner ud fra den valgte driftsmodel for Arealdrift. Der foretages en vurdering af investeringsbehov, og der fremlægges særskilt sag om finansiering til politisk stillingtagen.

Tidsperspektiv: 1.-2. kvartal 2021 (2a)

Beslutningstager: Kommunalbestyrelsen (2a).

Spor 3: Driftspladser udvikles

Driftsplads anbefales etableret med en udbygget og renoveret driftsplads på Baunegården samt med etablering af en vinterdriftsplads på Firskovvej i en reduceret størrelse. En reduktion af arealet på Firskovvej muliggør frasalg af areal, hvorved salgsindtægt kan være medfinansieringskilde til driftspladser og maskinindkøb.

#### Anbefaling 3a) Plan for udvikling af driftspladser fastlægges

- Forvaltningen analyserer hvilke konkrete driftspladsscenarioer, der bedst stemmer overens med kommunens planer for Firskovvej.
- Der indgår en analyse af i hvilken udstrækning, funktionerne kan indpasses på Baunegården under hensyntagen til de omkringliggende boliger.
- Totaløkonomien i det/de udvalgte driftspladsscenarioer og forslag til finansiering fremlægges til politisk stillingtagen.

Tidsperspektiv: 1.-2. kvartal 2021 (3a)

Beslutningstager: Kommunalbestyrelsen (3a).

Samlet overblik over handlingsinitiativer	Politisk beslutning	Forventet tidspunkt
1a Økonomistyringsprincippet for Arealdrift forenkles til rammebudgettering uden intern og ekstern fakturering, idet takstfinansiering fastholdes på kirkegårdsområdet.	Ja	1-4. kvartal 2021
1b Faglige strategier og serviceniveauer for budgetområdet Vej og Park fastlægges.	Ja	3-4. kvartal 2021 1-4. kvartal 2022
1c Forslag til konkurrenceudsættelse besluttet opgaverelateret.	Sker i henhold til Strategi for Konkurrenceudsættelse med tilhørende handleplan	1-2. kvartal 2021
2a Plan for maskinfornyelse fastlægges.	Ja	1.-2. kvartal 2021
3a Plan for udvikling af driftspladser fastlægges.	Ja	1.-2. kvartal 2021

Bemærkninger fra medarbejderne gives til de politiske udvalg i to faser  
Inddragelse af medarbejderne sker i to faser som aftalt med Hovedsamarbejdsudvalget i august 2020:

Først er Arealdriftsanalysen og bilag præsenteret og drøftet. Bemærkninger fra medarbejderne fremgår af sagen, som er fremlagt til de politiske udvalg i oktober 2020.

Forvaltningens forslag til handlingsinitiativer for fremtidens Arealdrift, som fremgår af nærværende sag, er udarbejdet på grundlag af drøftelserne i første fase. Medarbejderne inddrages efter aftalen med Hovedsamarbejdsudvalget, og bemærkninger til handlingsinitiativerne fremgår af sagen som bilag.

## **Lovgrundlag**

Lovgrundlaget på det tekniske område, hvori Arealdrift opererer, består af EU-regulativer og forordninger, national lovgivning samt lokale bestemmelser og retningslinjer og fremgår af Arealanalysens s. 9-12, se sag 2, "Analyse af Arealdrift" under Teknik og Miljøudvalget den 21. oktober 2020 og Økonomiudvalget den 29. oktober 2020. Heraf kan fremhæves forvaltningsloven, offentlighedsloven, kommunalfuldmagten, regler for indkøb og udbud af varer og tjenesteydelser, vejloven, loven om private fællesveje, lov om vintervedligeholdelse og begravellesloven. Hertil gælder tillige lokale retningslinjer som fx Klassificering af veje og cykelstier, Vinter og renholdelsesregulativ, Vedtægt for Lyngby-Taarbæk Kommunes kirkegårde, Principper for økonomistyring og Principper for indkøb og udbud.

## **Økonomi**

Totaløkonomisk vurdering af en fremtidig placering af Arealdrift er udarbejdet, og et resumé er udarbejdet, jf. bilaget "Pixiudgave af totaløkonomisk vurdering af en fremtidig placering af Arealdrift". Den totaløkonomiske vurdering af forskellige muligheder for den fremtidige lokation for Arealdrift og investeringer i fornyelse af driftspladser, der er præsenteret i det vedlagte bilag "Pixiudgave af totaløkonomisk vurdering af en fremtidig placering af Arealdrift"), er baseret på modelberegninger, og består derfor af et groft estimerede økonomiske vurderinger. Når en plan for fremtidig placering af Arealdrift er fastlagt, og forelægges til politisk stillingtagen, vil forvaltningen fremlægge den konkrete økonomiske konsekvens ved det/de enkelte driftspladsscenerier.

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Anbefalingerne i spor 1-3 vil dog medføre fremtidige sager indeholdende økonomiske konsekvenser jf. beskrivelsen nedenfor:

\* Anbefaling 1a) En ændring af økonomistyringsprincippet i Arealdrift vil ikke have økonomiske konsekvenser, idet der er tale om en ændret styring af eksisterende ramme

\* Anbefaling 1b) Såfremt fastlæggelsen af faglige strategier og serviceniveauer vil medføre afvigelser fra det eksisterende serviceniveau mv., vil dette have økonomiske konsekvenser, som vil blive fremlagt i fremtidige sager.

\* Anbefaling 1c) Såfremt den opgaverelaterede konkurrenceudsættelse medfører økonomiske konsekvenser vil dette blive fremlagt i fremtidige sager, idet gevinster af konkurrenceudsættelse fastholdes inden for rammen til fremtidige investeringer jf. spor 2 og 3.

\* Anbefaling 2a) På baggrund af fastlæggelse af planen for maskinfornyelse vil det dertilhørende investeringsbehov samt finansieringsforslag blive fremlagt i en særskilt sag.

\* Anbefaling 3a) På baggrund af fastlæggelse af plan for udviklingen af driftspladser vil totaløkonomien i det/de udvalgte driftspladsscenerier og forslag til finansiering fremlægges til politisk stillingtagen.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 1-3) Anbefalet.

## **Bilag**

Pixiudgave af totaløkonomisk vurdering af en fremtidig placering af Arealdrift

Strukturelle ændringer i styringen af Arealdrift

Bemærkninger fra høring i MED-regi vedr. drøftelse af fremtidens Arealdrift

## Punkt 4: Vand- og spildevandstakster 2021 (Beslutning)

13.00.00-S29-8-20

### Resume

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt godkende de takster, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fastsætter for vand og spildevand. Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt takster for vand og spildevand for 2021 til godkendelse. Forvaltningen vurderer, at taksterne ligger indenfor de økonomiske rammer fastsat af Forsyningssekretariatet.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at takster for 2021 godkendes.

### Sagsfremstilling

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

Taksterne for 2021 fremgår af nedenstående tabel:

Kr./m <sup>3</sup>	2019	2020	2021
Vandafgift	12,47	13,48	11,90
Statsafgift (grøn afgift)	6,18	6,18	6,18
Drikkevandsbidrag (Statslig afgift)	0,19	0,19	-
Vandafledningsafgift	27,27	23,65	25,40
Moms	11,53	10,88	10,87
Samlet vandafgift mm. pr. m <sup>3</sup> inkl. moms	57,64	54,38	54,35

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

	2019	2020	2021
Vandafledningsafgift Spildevand A/S < 500 m <sup>3</sup> ekskl. moms	27,27	23,65	25,40
Vandafledningsafgift Spildevand A/S 501-20.000 m <sup>3</sup> ekskl. moms	21,82	18,92	20,32
Vandafledningsafgift Spildevand A/S >20.000 m <sup>3</sup> ekskl. moms	10,91	9,46	10,16

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

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

- Forsyningssekretariatets udmeldte økonomiske ramme.
- Udkast til driftsbudget for 2021 (bilag 1, 2 og 3)
- Udkast til takster for Vand og Spildevand for 2021 (bilag 4)
- Tilslutningsbidrag for Vand og Spildevand 2021 (bilag 5)
- Lyngby-Taarbæk Forsynings årsrapport 2019 (bilag 6, 7 og 8)
- Notat vedrørende legalitetskontrol fra revisor Ernest & Young (bilag 9, 10 og 11)
  
- Anlægsoversigt - indeholdende flere store projekter, som byggemodning i Tracéet og ledningsrenoveringer, beluftningstanke mv. (bilag 12, 13 og 14).

Taksten for Mølleåværket er indeholdt i vandafledningsafgiften, og der er foretaget separat kontrol af denne (bilag 15).

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

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

Der er et lille fald af taksterne fra 2020 til 2021. Faldet ses primært på vand, og skyldes effektiviseringer og reguleringer fra tidligere års økonomiske ramme (justering i forhold til tidligere opkrævet takst), der nu indarbejdes i taksten.

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

Forsyningen har oplyst, at taksten for Vand, Spildevand og Mølleåværket opkræves op til den økonomiske ramme fastsat af Forsyningssekretariatet på baggrund af selskabernes ønske om at finansiere planlagte investeringer mest muligt over taksterne. Selskaberne har i de kommende år planlagt at gennemføre store investeringer i bl.a. Ålebækken, ledningsomlægninger ved letbanen, udvidelsen af området ved Trongårdsvej og Tracéet, Fæstningskanal, ledningsrenoveringer, udskiftning til vandmålere, Lundtofte pumpestation samt bygge det nye vandværk.

Da der i kommunens planlægning er besluttet en række projekter via tillæg til vand- og spildevandsplanerne, forventes det, at selskabernes takster vil stige over de kommende år i takt med, at projekterne afsluttes og dermed kan indarbejdes i den økonomiske ramme og finansieres over taksterne (sag nr. 3 på Teknik- og Miljøudvalgs møde den 10. juni 2020). Med baggrund i Forsyningssekretariatets udmeldte økonomiske ramme fastsættes taksterne så jævnt som muligt over årene.

#### Vejbidrag

Kommunen betaler årligt et vejafvandingsbidrag til Lyngby-Taarbæk Spildevand. Vejafvandingsbidraget afspejler omkostningerne ved at aflede vand fra vejene til kloakkerne, men må maksimalt udgøre 8 procent af Lyngby-Taarbæk Spildevands anlægsomkostninger. Vejafvandingsbidraget for 2021 fastholdes på 3,5 procent af anlægsbudgettet for 2021. Procenten har været fastsat til 3,5 siden 2014. Højesteret har den 5. februar 2016 stadfæstet Østre Landsrets Dom i Stoplov-sagen. %-satsen fastsættes ud fra et skøn. På den baggrund er det aftalt mellem KL, DANVA og regeringen, at der skal udarbejdes en ny model for vejbidrag. Østre Landsret har den 6. december 2019 afsagt dom om, at kommunernes pligt til at betale vejbidrag ikke omfatter spildevandsledninger, der ikke optager eller afleder vejvand. En ny model for kommunernes betaling af vejbidrag er foreløbig udskudt.

#### Lovgrundlag

Forsyningssekretariatet træffer afgørelse om vandselskabets økonomiske ramme jf. bekendtgørelse om økonomiske rammer for vandselskaber (bekendtgørelse.nr. 1623 af 27/12/2019), herunder den totaløkonomiske benchmarking (bekendtgørelsens §6), som bl.a. inkluderer årlige effektiviseringskrav.

Kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om godkendelse af takster for vandforsynings- og spildevandsforsyningsanlæg, som er omfattet af vandsektorlovens §2 stk. 1, (Lov nr. 52 af 23/01/2020 om vandsektorens organisering og økonomiske forhold).

Der træffes afgørelse om godkendelse af vandafgifter jf. §53 i Lovbekendtgørelse nr. 1450 af 05/10/2020 om vandforsyning.

Der træffes afgørelse om godkendelse af vandafledningsafgifter jf. §3 i Lovbekendtgørelse nr. 553 af 24/04/2020 om betalingsregler for spildevandsforsyningsselskaber m.v., samt jf. trappemodellen, (§2 i Bekendtgørelse nr. 1327 af 10/12/2014 om fastsættelse af den variable del af vandafledningsbidraget mv.)

Kommunalbestyrelsen kan alene træffe afgørelse om at godkende eller ikke at godkende taksterne - legalitetskontrol - dvs. kontrol af, at anlægsbidrag og driftsbidrag er fastsat i overensstemmelse med loven. Afviser Kommunalbestyrelsen at godkende taksterne, skal forsyningen fremsende et nyt takstblad til godkendelse. Kommunalbestyrelsens afgørelse kan ikke indbringes til højere administrativ myndighed. Kan kommunen ikke godkende taksterne kan Forsyningen opkræve et acontobeløb med udgangspunkt i tidligere godkendte takster og efterfølgende foretage en efterregulering, når taksterne er godkendt af kommunen.

## **Økonomi**

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

Vand og vandafledningsafgiften for kommunens ejendomme har de sidste år ligget omkring 1,7 til 1,9 mio. kr. om året, mens vejafledning kan variere meget fra år til år mellem 1 til 3 mio. kr. afhængigt af hvilke anlægsprojekter forsyningen afslutter.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

eknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Anbefalet.

## **Bilag**

Bilag 1 Overblik driftsbudget 2021 Vand

Bilag 2 Overblik over driftsbudget 2021 spildevand

Bilag 3 Overblik driftsbudget 2021 Mølleåværket

Bilag 4 Udkast Takster 2021 Vand og Spildevand

Bilag 5 Tilslutningsbidrag vand og spildevand

Bilag 6 Lyngby-Taarbæk Vand årsrapport 2019

Bilag 7 Lyngby-Taarbæk Spildevand årsrapport 2019

Bilag 8 Mølleåværket årsrapport 2019

Bilag 9 Legalitetskontrol takster 2021 - vand

Bilag 10 Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne spildevand

Bilag 11 Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne Mølleåværket

Bilag 12 Anlægsoversigt Vand

Bilag 13 Anlægsoversigt Spildevand

Bilag 14 Anlægsoversigt Mølleåværket

Bilag 15 Udkast Takst 2021 Mølleåværket

## **Punkt 5: Tidsplan for udrulning af nye affaldsordninger (Orientering)**

07.00.03-P24-3-19

### **Resume**

Kommunalbestyrelsen vedtog i 2019, at der skal indføres øget kildesortering af affald ved husholdningerne, med henblik på at øge genanvendelsen af affaldet i henhold til de nationale målsætninger på området. Ordningerne vil blive udrullet i løbet af 2021-2022. Med sagen orienteres om Lyngby-Taarbæk Forsynings tidsplan og plan for kommunikation mv. for udrulningen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen vedtog den 27. juni 2019, at der skal indføres nye affaldsordninger for indsamling af madaffald, papaffald, tekstilaffald og haveaffald fra husstande i kommunen. Efter udbud af affaldsindsamlingen har Lyngby-Taarbæk Forsyning indgået kontrakt med firmaet Urbaser, som fra den 1. april 2021 skal stå for indsamlingen af alt affald fra husholdninger i kommunen.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har oplyst følgende om deres plan for udrulningen:

#### Ny haveaffaldsordning

Ordningen for indsamling af haveaffald ændres i 2021 fra en abonnementsordning til en ordning, som alle husstande kan benytte. Sæsonen for indsamling af haveaffald starter normalt den 1. marts, og Forsyningen vil derfor starte den nye ordning på samme tidspunkt i 2021. Da det er firmaet Urbaser, som også i dag indsamler haveaffald (og storskrald), vil det således blot være den samme renovatør, der fortsætter indsamlingen, når den nye kontrakt træder i kraft den 1. april.

Forsyningen vil informere om den nye ordning via husstandsomdelt informationsmateriale, på hjemmeside og Facebook, samt i Det Grønne Område.

#### Indsamling af madaffald fra villaer og rækkehuse

Inden nytår udsendes et informationsbrev via e-Boks til ejere af villaer og rækkehuse, som skal have 2-delte beholdere til sortering af mad- og restaffald. I brevet informeres om ordningen, samt om kravene til adgangsvejen dvs. vejen fra det sted, hvor affaldsbeholderen er placeret, til det sted skraldebilen kan holde. Kravene fremgår af regulativ for husholdningsaffald og er ikke ændret, men der vil komme øget fokus på overholdelsen af kravene, da fx et par trappetrin er en større arbejdsmiljømæssig belastning, når der skal tømmes en beholder frem for en affaldssæk.

Forsyningen har pt. ca. 300 sager liggende omkring adgangsveje, der ikke lever op til kravene. Disse husstande skal enten ændre på forholdene eller sætte den nye affaldsbeholder frem til tømning på afhentningsdagen. Forsyningen har en konsulent fra Vestforbrænding til at kontakte de borgere, der er berørt.

Den nye 2-delte beholder vil blive udstillet på bl.a. genbrugspladsen, borgerservice og bibliotek sammen med information om ordningen.

I perioden 1.-19. marts 2021 leveres de ca. 10.500 nye 2-delte beholdere til villaer og rækkehuse. Sammen med beholderne leveres en køkkenspand og poser til den indendørs sortering i køkkenet. Desuden leveres informationsmateriale med vejledning i sortering mv. Generelt vil der i forbindelse med opstarten blive informeret på hjemmeside, Facebook og i Det Grønne Område.

Fra den 1. april 2021 træder kontrakten med den nye renovatør i kraft, og tømningen af de nye 2-delte beholdere starter.

I april tilbyder Forsyningen at afhente de gamle sækkestativer ved husstanden. Hver husstand modtager et skilt, som sættes på stativet for at indikere, at stativet skal afhentes.

#### Indsamling af pap, tekstiler og elektronikaffald

I efteråret 2021 vil Forsyningen udrulle følgende nye ordninger:

- Indsamling af tekstilaffald via storskraldsordningen. Der uddeles poser med tryk til alle husstande, til brug herfor.
- Indsamling af elektronikaffald ved etageboliger og lignende, der har fælles affaldsløsninger. Der leveres affaldsbeholdere til dette.
- Indsamling af pap i beholdere ved villa og rækkehuse. Beholderen tilbydes som supplement til den eksisterende ordning, hvor pap kan sættes ud til storskrald

Der vil i forbindelse med opstarten blive informeret bl.a. på Forsyningens hjemmeside og Facebookside, samt via annoncer på Facebook og i Det Grønne Område.

#### Indsamling af madaffald fra etageboliger og lignende med fælles affaldsløsninger

I starten af 2022 vil også etageboligerne blive omfattet af ordningen med sortering af madaffald. Forsyningen oplyser, at de ikke har ressourcer til at udrulle madaffaldsordningen for etageboligerne allerede i 2021. Det kræver en stor indsats, idet der skal tages kontakt den enkelte boligforening for dialog om, hvor mange og hvor store beholdere, der er behov for, samt placering af disse. Desuden skal indkøb af beholdere med i budgettet, og der skal beregnes nye gebyrer. Udrulningen kommer til at køre i etaper, hvor der udsendes informationsmateriale til de omfattede husstande i hver etape, ligesom der leveres køkkenspande og poser til den indendørs sortering. Der er i alt ca. 15.000 husstande i etageboliger i kommunen.

Institutioner og øvrige kommunale enheder vil blive omfattet af ordningen samtidig med etageboligerne.

#### Klimaplanen og kravet om indsamling af 10 affaldsfraktioner

Regeringen indgik den 16. juni 2020 en bred politisk aftale "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi", som bl.a. omfatter et krav om, at kommunerne senest fra 1. juli 2021 skal indsamle 10 forskellige fraktioner fra husholdninger. Med de nye ordninger for madaffald, papaffald og tekstilaffald vurderer forvaltningen, at Lyngby-Taarbæk Kommune vil være godt med i forhold til kravene.

Forvaltningen er pt. ved at få afklaret, hvilke yderligere tiltag der er nødvendige for at leve op til aftalen. Det undersøges blandt andet, hvordan vi indpasser indsamling af drikke- og fødevarerkartoner i vores nuværende affaldssystem, herunder om dette affald fx kan indsamles sammen med andre affaldstyper, så det ikke er nødvendigt med flere affaldsbeholdere ved husstandene. Da Vestforbrænding står for afsætningen af alt affald indsamlet fra husholdninger i kommunen, såvel som fra de øvrige ejerkommuner, er det vigtigt at finde en ensartet måde at sortere affaldet på tværs af kommunerne.

Så snart der foreligger scenarier for, hvordan kommunen kan leve op til klimaplanen, vil disse blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget.

## **Lovgrundlag**

Ikke relevant.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Taget til efterretning.

# Punkt 6: Gebyrer for anvisning af jord og affald fra erhverv (Beslutning)

07.00.10-S29-220-20

## Resume

Der er forventninger om ny lovgivning om gebyrer for anvisning af jord og affald fra erhverv. Reglerne forventes at træde i kraft pr. 1. januar 2021. Forvaltningen fremlægger på den baggrund forslag til nye gebyrer for anvisning af jord og affald fra erhverv.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. gebyr for anvisning af jord fra erhverv fastsættes for 2021 til:
  - 612 kr. for mindre sager
  - 2.142 kr. for mellemstore sager
  - For større sager (over fem timer) opkræves efter medgået tid per påbegyndt time, til en timepris på 612 kr.
2. gebyr for anvisning af affald fra erhverv fastsættes for 2021 til en timepris på 612 kr., og opkræves efter medgået tid pr. påbegyndt time.

## Sagsfremstilling

Den 12. oktober 2020 udsendte Energistyrelsen et udkast til en ny affaldsaktørbekendtgørelse i høring. Af høringsudkastet fremgår, at kommunerne fra den 1. januar 2021 skal opkræve gebyrer for henholdsvis anvisning af jord og affald fra virksomheder.

Da bekendtgørelsen forventes at træde i kraft i løbet af december, fremlægger forvaltningen gebyrerne til godkendelse under den forudsætning, at bekendtgørelsen vedtages med de omtalte bestemmelser og med ikrafttrædelse per 1. januar 2021.

### Anvisning af jord

Kommunen foretager årligt ca. 500 anvisninger af jord fx i forbindelse med byggeri, renovering og vejarbejde. Anvisningen sikrer, at der tages de nødvendige analyser for jordens forureningsgrad og at jorden i forlængelse heraf køres til et modtageanlæg, der kan håndtere jorden korrekt.

For ca. halvdelen af anvisningerne stammer jorden fra en erhvervsejendom. De resterende sager vedrører jord, der anvises fra en privatejet ejendom fx i forbindelse med renovering eller opførelse af et parcelhus. Anvisning af jord fra private dækkes af et jordgebyr, som opkræves af alle husholdninger i kommunen sammen med øvrige affaldsgebyrer. Gebyrer på affaldsområdet for 2021 er forelagt Kommunalbestyrelsen til godkendelse den 26. november 2020.

Anvisning af jord fra erhvervsejendomme blev indtil 2019 dækket af et generelt jordgebyr for erhverv, som blev opkrævet af ca. 2.000 virksomheder i kommunen i henhold til de dagældende regler herom. Fra 2019 har der ikke været hjemmel til at gebyrfinansiere opgaven, og kommunerne er blevet kompenseret med DUT-midler for de manglende indtægter.

Det fremgår af udkastet til den nye affaldsaktørbekendtgørelse, at kommunen fra 1. januar 2021 skal opkræve et gebyr, der skal dække kommunens omkostninger i forbindelse med anmeldelse og dokumentation ved flytning af jord, som er

erhvervsaffald. Gebyret skal differentieres, så det afspejler tidsforbruget ved den enkelte anmeldelse, dog således at gebyrstørrelsen kan inddeles i faste gebyrtrin.

Størstedelen af sagerne vurderes at kunne håndteres på ca. én time inkl. fakturering og administration af gebyret. Forvaltningen foreslår derfor en model, hvor de små, simple sager (under 1 times sagsbehandlingstid) opkræves det laveste gebyrtrin, mellemstore sager (1-5 timers sagsbehandlingstid) et lidt højere gebyr, mens alle større sager (over 5 timers sagsbehandlingstid) opkræves per medgået tid per påbegyndt time.

#### Anvisning af affald

Anvisning af affald fra erhvervsejendomme blev indtil 2019 dækket af et generelt erhvervsaffaldsgebyr, som blev opkrævet af ca. 2.000 virksomheder i kommunen i henhold til de dagældende regler herom. Fra 2019 har der ikke været hjemmel til at gebyrfinansiere opgaven, og kommunerne er blevet kompenseret med DUT-midler for de manglende indtægter.

Det fremgår af udkastet til den nye affaldsaktorbekendtgørelse, at kommunen fra 1. januar 2021 skal opkræve et gebyr hos virksomheder, der skal dække de omkostninger, konkrete anvisninger giver anledning til, efter kommunen har foretaget en eventuel forudgående klassificering. Bestemmelsens ordlyd er uklar, og det har indtil videre ikke været muligt at få en skriftlig fortolkning fra Energistyrelsen. Foreløbige udtalelser fra Energistyrelsen peger dog i retning af, at det kun bliver meget få sager, der er omfattet af bestemmelsen. Dermed bliver det kun en ganske lille del af forvaltningens tidsforbrug til ovennævnte sagsbehandling, som vil kunne gebyrfinansieres.

Som følge af de nævnte uklarheder og de foreløbige udmeldinger om, at det kun er ganske få sager, som der vil kunne opkræves gebyr for, foreslår forvaltningen, at der for anvisning af affald opkræves gebyr i form af en timepris, som opkræves efter medgået tid per påbegyndt time.

Fremadrettet vil gebyrerne blive fastlagt én gang årligt sammen med de øvrige affaldsgebyrer. Inden gebyrfastsættelsen for 2022 vil forvaltningen evaluere ovennævnte gebyrstruktur og vurdere, om den skal justeres på baggrund af de erfaringer, der bliver gjort i praksis.

### **Lovgrundlag**

Bekendtgørelse om affaldsregulativer, -gebyrer og -aktører mv. fastsætter regler for kommunernes opkrævning af gebyrer på affaldsområdet. Ifølge høringsudkast til ny bekendtgørelse, skal kommunerne pr. 1. januar 2021 opkræve nye gebyrer for anvisning af jord og affald fra erhverv.

Gebyrerne skal differentieres, så de afspejler tidsforbruget ved den enkelte konkrete anvisning, dog således at gebyrstørrelsen kan inddeles i faste gebyrtrin fastsat af kommunalbestyrelsen.

### **Økonomi**

Taksten er fastsat på baggrund af de faktiske lønudgifter tillagt overhead og ledelse.

Det er uklart om gebyropkrævningen vil medføre en eventuel efterregulering af DUT på dette område.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 1-2) Anbefalet.

# Punkt 7: Anlægsbevilling - Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2021 (Beslutning)

05.00.00-G01-136-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede med budget 2021 - 2024 at afsætte et rådighedsbeløb til at tilgodese en opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav og trafikikkerhed på de kommunale veje. Der skal tages stilling til anlægsbevilling til puljen til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2021.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2021 på 2.052.500 kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i budget 2021-2024.

## Sagsfremstilling

Af budgetbogen 2021 - 2024 fremgår, at der er afsat et årligt beløb på 2.052.500 kr. Midlerne skal tilgodese en opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav til opretning, ændring og nedtagning af skilte, beskæringsopgaver ved skilte samt opstregning af parkeringsbåse, handicappladser, parkeringsbaner, cykelbaner, spærreflader/-linjer samt generelt til at imødegå trafikikkerhed på det kommunale vejnet. Der vil samtidig forekomme konsulent- eller administrationsomkostninger. Ressourceanvendelsen omfatter de mange mindre projekter.

Forvaltningen anbefaler, at puljen fordeles til skiltning, afstribning, mindre anlæg og trafiktællinger, trafik kampagner og VSP-samarbejde (VejSkolePoliti), analyser og undersøgelser, projektstyring og lignende. Den nærmere fordeling af puljen sker på baggrund af tidligere års erfaring, således de hovedaktiviteter, som bedst fremmer de myndighedsmæssige krav og trafikikkerheden på de kommunale veje, kan bringes i anvendelse.

Til orientering kan det oplyses, at puljen i 2019 er anvendt til skiltning/afstribning/mindre anlæg/trafik tællinger (47%), trafik kampagner og VSP-samarbejde (2 %), analyser og undersøgelser (6%) og løn (45%) jf. Kommunalbestyrelsens godkendelse af anlægsregnskab for puljen den 27. august 2020. I 2020 er omkostninger til løn reduceret til ca. 20%, hvilket ligeledes vil være gældende for 2021. I forbindelse med aflæggelse af anlægsregnskab redegøres der for de nærmere konkrete initiativer.

## Lovgrundlag

Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

Lyngby-Taarbæk Kommunes anlægsstyringsregler.

## Økonomi

Kommunalbestyrelsen tildelte med budget 2021 - 2024 et rådighedsbeløb på 2.052.500 kr. til opprioritering af Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag. Beløbet er fremskrevet til 2021-priser. Med denne sag oprettes der et separat bevillingsprogram Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2021, budgettet overføres hertil, og der gives anlægsbevilling til rådighedsbeløbet.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Anbefalet.

# Punkt 8: Overordnet implementeringsplan for principper for busnettet (Beslutning)

13.05.00-G01-7-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen har den 26. november 2020 godkendt nogle retningsgivende principper for det fremtidige busnet i kommunen. På baggrund af disse principper fremlægges et forslag til en implementeringsplan for det videre arbejde med henblik på at tilrettelægge busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune således, at der sikres brugerne den bedst mulige sammenhæng af den kollektive transport på tværs af bus, tog og letbane. Under punktet tages stilling til, om implementeringsplanen skal danne rammen for den fremtidige planlægning af busnettet. Desuden drøftes niveauet for inddragelse af borgere og virksomheder i den fremtidige proces.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. implementeringsplanen godkendes som værktøj for det videre arbejde med busnettet i kommunen,
2. niveauet for borger- og virksomhedsinvolvering drøftes.

## Sagsfremstilling

Den 26. november 2020 godkendte Kommunalbestyrelsen fem retningsgivende principper for det videre arbejde med tilrettelæggelsen af busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune således, at der sikres brugerne den bedst mulige sammenhæng af den kollektive transport på tværs af bus, tog og letbane.

I forlængelse af principperne fremlægger forvaltningen i denne sag et forslag til en overordnet implementeringsplan med tilhørende økonomi og forslag til borgerdialog.

Lyngby-Taarbæk Kommune har med godkendelsen af principper for busdriften et stærkt fundament at stå på ind i det forestående arbejde med tilpasning af busnettet.

Implementeringsplanen foreligger på nuværende tidspunkt på et overordnet niveau, hvilket skyldes, at arbejdet på buslinjeniveau endnu ikke er opstartet. Implementeringsplanen indeholder i forhold til de godkendte principper en beskrivelse af, hvilken betydning det enkelte princip vil have for busnettet.

### Implementeringsplan

I det følgende gennemgås de godkendte principper, betydningen af disse og den overordnede implementeringsplan.

Princip 1: Koncentrer busdriften der, hvor der er størst passagerpotentiale

- Planlægningsmæssigt vil princippet betyde, at der udpeges primære korridorer, hvilket samtidigt betyder udpegning af områder med lave potentialer (fx den østlige del af Virum og Raadvad). Der foreligger endnu ikke de analyser og data, der skal bidrage til denne udpegning, hvorfor udpegningen vil ske frem mod slutningen af 2021.
- Princippet vil indgå i eksempler på busnettet (4. kv. 2021) forud for fastlæggelse af den økonomisk ramme og i arbejdet med det samlede Busnet 2025, der skal endeligt besluttes i oktober 2023.

Princip 2: Øg fleksibiliteten med fokus på kundernes behov, fx gennem anvendelse af forskellige busprodukter (ex kommunebus), materiel (store og små busser) og forskydning af spidsbelastningstider ("peak-tider").

- Muligheden for at benytte kommunebussen til fladedækning og events vil indgå i det videre arbejde, hvilket vil øge anvendelsesmulighederne.
- Der ses på muligheder for forskydning af mødetider på uddannelsesinstitutioner og i større virksomheder for at modvirke og mindske ”peak-tider”.
- Fleksibiliteten på kontraktsiden omkring muligheden for reduktioner er ganske stor; 50-60%, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt i forhold til planlægningen af Busnet 2025.
- Den indledende analyse viste, at anvendelsen af små busser betyder, at der skal bruges op mod 70% flere busser på de mest relevante linjer i det nuværende busnet. I planlægningen af Busnet 2025 vil materielstørrelsen blive vurderet i forhold til den forventede benyttelse på de enkelte linjer.
- Princippet vil indgå i arbejdet med det samlede Busnet 2025, der skal endeligt besluttes i oktober 2023.

### Princip 3: Skab gode forbindelser til Lokalbanen, Letbanen og S-togsstationer.

- Der kan med fordel arbejdes med en korridor-tankegang, fx:
  - En øst-vest-gående korridor mellem Virum (Virum St. og/eller Sorgenfri St.) og DTU. Denne korridor har tidligere været drøftet. Presset på Lyngby St. som centralt knudepunkt kan herved reduceres.
  - Sikring af adgangsforhold nord fra (Nærum) til Letbanen. I dag er der direkte forbindelse med 300S. Ved letbanens ibrugtagning er dette ikke længere en realitet.
  - Fastholdelse af korridoren mellem Lundtoftevej (stadionområdet) og det centrale Lyngby (Lyngby St.), da denne korridor i dag er central for benyttelse af fritidsaktiviteter, uddannelsesinstitutioner mv.
- Der bør arbejdes med gode skifteforhold mellem lokalbanen og letbanen ved Klampenborgvej.
- Planlægningen af gode skifteforhold og forbindelser i et sammenhængende kollektivt net vil indgå i planlægningen i sammenhæng med princip 1.
- Princippet vil indgå i eksempler på busnettet (4. kv. 2021) forud for fastlæggelse af den økonomiske ramme og i arbejdet med det samlede Busnet 2025, der skal endeligt besluttes i oktober 2023.

### Princip 4: Gør den kollektive trafik mere attraktiv gennem gode skifteforhold og synlig trafikinformation (bl.a. bedre cykelparkeringsforhold, sikring af last mile mm.).

- Der foretages en kortlægning af, hvor der er potentiale for forbedringer. Det videre arbejde skal herefter bl.a. koordineres med "Puljen til etablering af cykelparkering ved letbanens stationer".
- En netop gennemført screening og kortlægning v/ Movia af stoppesteder og benyttelsen af disse afdækker muligt potentiale for etablering af bedre trafikinformation og tilgængelighed, som fx cykelparkering, hvilket har betydning for gode last-mile løsninger i store dele af geografien. Analysen udpeger en række stoppesteder i Lyngby-Taarbæk Kommune og kan være udgangspunkt for en nærmere potentialeanalyse og dermed udpegning af konkrete indsatsområder.
- Placering af busstoppesteder i forhold til de nye letbanestationer er helt central for sikringen af gode skifteforhold mellem de to transportmidler. Der skal sikres en god kobling til andre transportformer (bil, cykel, gang mv.). Planlægningen af gode skifteforhold og forbindelser i et sammenhængende kollektivt net vil indgå i planlægningen i sammenhæng med princip 1.
- Implementeringen kan ske i årene frem mod åbningen af Letbanen, dog kan der med fordel ske implementering i løbet af 2022 i de korridorer, der fortsat skal være busbetjente i Busnet 2025.
- De midler, der spares i forbindelse med udbud, foreslås fastholdt i budgettet og udmøntet til forbedringer under princip 4.
- Forbedring af information og skifteforhold kræver en indledende engangsinvestering, hvor der politisk skal tages stilling i 4. kv. 2021.

### Princip 5: Der arbejdes for at skabe ejerskab til busbetjeningen lokalt, både hos borgere og virksomheder

- Der kan være forskellige niveauer af borgerinddragelse. Der er beskrevet en fuldt skaleret model som afsæt for udvalgets nærmere drøftelser om niveauet for borgerinddragelse i det videre arbejde (bilag). Opmærksomheden

henledes på, at der endvidere skal ses på koordinering af borgerinddragelse med Program for Kgs. Lyngby og Program for letbanen.

- Implementeringsplanen sætter den overordnede ramme for, hvilket niveau forvaltningen skal involvere borgere og virksomheder i processen med at tilpasse busnettet. I den foreliggende model er beskrevet en kombination baseret på dels en grundliggende bred information, dels involvering af en følgegruppe bestående af nøgleinteressenter der følger processen fra start til slut. Kombinationen af metoder bidrager til, at der skabes ejerskab til løsningerne, samt at relevant slutbrugerviden løbende kvalificerer trafikplanlægningen (bilag).

## Den videre proces

Arbejdet på linjeniveau opstartes i 2021 (bilag) og præciseres nærmere i 2022, når de enkelte kommuner har fastsat den økonomiske ramme for busnettet, hvilke senest skal ske primo 2022.

I første kvartal af 2021 vil Movia invitere letbanekommunernes udvalgsformænd til en temadag om Busnet 2025. På dette møde er der mulighed for at få drøftet ønsker og tanker for arbejdet med det kommende busnet.

Den nærmere implementering af flere af principperne vil først finde sted i forbindelse med idriftsætningen af Busnet 2025, mens dele af principperne, som fx stoppestedsforhold og virksomhedsinddragelse, vil kunne ske tidligere.

I forbindelse med tilrettelæggelsen af busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune, skal der for de linjer, der deles med andre interessenter ske en koordinering; nabokommuner, Region Hovedstaden og Movia.

Drøftelsen vedrørende borgerinddragelse vil danne grundlag for forvaltningens videre arbejde med yderligere detaljering af planen for involvering, der skal skabe ejerskab hos borgere og virksomheder.

De konkrete valg af metoder vil således blive fastlagt senere under hensyn til bl.a. timing af involveringen, så de eksterne ønsker og bidrag indhentes på relevante tidspunkter i processen. I tilrettelæggelsen vil forvaltningen endvidere indhente relevante input fra Movia som fx slutbrugerviden.

Borgerdialogen må naturligvis tilpasses den på det pågældende tidspunkt aktuelle situation i forbindelse med COVID-19.

## Lovgrundlag

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

## Økonomi

Implementeringsplanen vil blive retningsgivende for de kommende års busbestillinger og planlægningen af Busnet 2025. Ændringsforslag til busnettet med tilhørende økonomi vil politisk skulle behandles særskilt i forbindelse med de årlige busbestillinger. Godkendelse af denne implementeringsplan har derfor ingen direkte økonomiske omkostninger/besparelser.

Inddragelse af borgere og virksomheder i henhold til den beskrevne model vil medføre omkostninger til ekstern facilitering af processen, herunder bearbejdningen af de indkomne bidrag. Endelig vil der være omkostninger til annoncering, eventuel lokaleleje og forplejning m.v. Dette skal dækkes af budgettet til busdrift.

I årene 2021-2024 er der årligt afsat 36.250.600 mio. kr. til busdriften i kommunen. Buslinje 180 og 181, som i dag kører pendulfart mellem Lyngby Station og DTU, nedlægges, når letbanen idriftsættes. Herved opnås en besparelse på 3,7 mio. kr. fra 2025 og frem. Det er på nuværende tidspunkt uafklaret, hvorfra øvrige driftsmidler til letbanen findes, herunder behovet for at reducere yderligere i busnettet. Såfremt der skal opnås yderligere besparelser på busnettet, vil dette skulle oplyses til Movia senest i starten af 2022, således at Movia på baggrund af den givne økonomiske ramme kan udarbejde det bedst mulige busnet til kommunen.

I forbindelse med udbud A19 og busbestilling 2021 er der desuden opnået besparelser på busdriften, som kan medtages i forbindelse med de kommende driftsudgifter. Nærmere detaljer om busøkonomi og driftsøkonomi for letbanen indgår i projektet "Busoptimering og driftsøkonomi", som er et projekt under "Program for letbanen". I dette regi vil der blive arbejdet videre med forslag til den kommende driftsøkonomi inden det forelægges til politisk stillingtagen i løbet af 2021.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Drøftet.

## **Bilag**

Implementeringsplan - Busnet 2025

Borgerinddragelse

# **Punkt 9: Anlægsbevilling - forlængelse af perrontunnel ved Lyngby St. (Beslutning)**

05.01.02-G00-3-15

## **Resume**

Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune besluttede den 20. juni 2016 at indgå aftale om tilkøb for forlængelse af perrontunnel ved Lyngby Station i forbindelse med etablering af letbanen. Tilkøbet skal udmøntes i 2021 og med denne sag anmodes om anlægsbevilling til at kunne indgå denne tilkøbsaftale.

## **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 5.153.442 kr. i udgifter og -2.576.721 kr. i indtægter, som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til "Kommende stitunnel forlængelse til Lewaldsvej".

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen besluttede den 20. juni 2016 at indgå aftale om tilkøb for forlængelse af perrontunnel ved Lyngby Station i forbindelse med etablering af letbanen. Stitunnelen bliver anlagt mellem Jernbaneplassen til S-tog-perron og forlængelsen fortsætter fra S-tog-perron og til Lewaldsvej. Gangtunnelen bliver etableret af Hovedstadens Letbaneselskab. Forlængelsen til Lewaldsvej skal mindske presset på den eksisterende tunnel ved Lyngby St. og skabe en direkte sammenkædning mellem bolig-/erhvervsområdet sydvest for stationen og den kommende letbanestation.

Tilkøbsaftalen beløber sig samlet set til 4.600.000 kr. ekskl. moms (2013-priser). DSB og kommunen afholder omkostninger ved projektet i fællesskab fordelt ligeligt mellem parterne. Aftalen prisfremskrives med det statslige reguleringsindeks for anlæg. Ved anvendelse af dette anlægsindeks betyder prisfremskrivning til 2021-priser, at anlægget beløber sig til 5.153.442 kr. Dermed bliver DSB's andel 2.576.721 kr. (halvdelen).

Lyngby-Taarbæk Kommune har i henhold til letbaneloven mulighed for at indgå aftaler om tilkøb med Hovedstadens Letbane. Kommunen indgår således en aftale med Hovedstadens Letbane om tilkøb af perronforlængelsen og samtidig en betalingsaftale med DSB om afholdelse af 50% af de med forlængelsen forbundne omkostninger.

Aftalekomplekset er endnu ikke underskrevet, hverken med DSB eller Hovedstadens Letbane. Aftalekomplekset forventes underskrevet ultimo 2020; alternativt primo 2021.

Tilkøbsaftalen mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Hovedstadens Letbane og betalingsaftalen mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og DSB udmøntes begge i 2021. Der skal derfor ske bevilling af en indtægt fra DSB og en udgift til Hovedstadens Letbane af det samlede beløb i henhold til tilkøbsaftalen.

## **Lovgrundlag**

Letbanelovens § 4, stk. 3, hvorefter kommunerne i letbaneregi har mulighed for at indgå tilkøbsaftaler.

Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

Lyngby-Taarbæk Kommunes anlægsstyringsregler.

## **Økonomi**

Etablering af stitunnel er medfinansieret af DSB, hvilket betyder at Lyngby-Taarbæk Kommune afholder udgifter for begge parter og modtager tilskud fra DSB.

Der er på anlægsprojektet afsat rådighedsbeløb på 5.308.400 kr. til afholdelse af udgifter og -2.578.000 kr. til tilskud fra DSB (indtægter). Dette giver et nettobudget på 2.730.400 kr., hvilket er den budgetlagte udgift for kommunen.

Der søges bevilling til afholdelse af de udgifter i henhold til aftalen med Hovedstadens Letbaneselskab, og til modtagelse af anlægstilskud som det forventes at DSB vil godkende. Det betyder, at der søges bevilling til de forventede udgifter på 5.153.442 kr., og der gives bevilling til at modtage tilskud fra DSB på 2.576.721 kr. Dette giver en nettobevilling på 2.576.721 kr. svarende til den kommunale andel af udgiften. Der er således en indikation på et mindreforbrug på ca. 153.279 kr. hvilket betyder, at der gives en bevilling til det fulde rådighedsbeløb afsat i budget 2021-24.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Anbefalet.

## **Bilag**

Tilkøb forlængelse af ny perrontunnel på Lyngby Station - Teknisk notat vedr. udformning

# Punkt 10: Parkeringsanalyse i Sorgenfri (Beslutning)

05.09.00-G01-143-20

## Resume

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 11. november 2020 blev der udtrykt ønske om, at der gennemføres en analyse af parkeringssituationen i Sorgenfri, som skal være med til at danne grundlag for kommunens kommende parkeringsstrategi. Ydermere efterspurgte udvalget et indblik i de henvendelser, der har været vedrørende den trafikale situation på Hummeltoftevej.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der udarbejdes en parkeringsanalyse for Sorgenfri, som vil indgå i kommunens kommende Parkeringsstrategi,
2. parkeringsanalysen finansieres af budgettet til sektorplaner,
3. henvendelserne vedrørende den trafikale situation på Hummeltoftevej tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Parkeringsanalyse for Sorgenfri

Teknik- og Miljøudvalget har den 25. april 2018 vedtaget Strategi for Trafik- og Mobilitet. Denne strategi foreskriver, at der blandt andet skal udfærdiges en kommunal parkeringsstrategi. På den baggrund har forvaltningen fået foretaget en parkeringsanalyse, der skal redegøre for den nuværende parkeringssituation i Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder hvilke virkemidler der kan medvirke til ændring af de nuværende parkeringsmønstre. Parkeringsanalysen beskrev parkeringsmønstrene i Kgs. Lyngby, Taarbæk og Virum. Teknik- og Miljøudvalget tog analysen til efterretning på møde den 4. december 2019. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 11. november 2020, at der skal udarbejdes en parkeringsanalyse for Sorgenfri.

Forvaltningen foreslår, at den supplerende parkeringsanalyse for Sorgenfri udarbejdes ud fra samme parametre svarende til den allerede gennemførte parkeringsanalyse for at sikre, dels at analyserne kan sammenlignes, dels at strategien udarbejdes på et så oplyst grundlag som muligt.

Status på Parkeringsstrategien er, at de lokale afsnit om Taarbæk og Virum forventes færdige i løbet af første halvår 2021, mens det lokale afsnit om Kgs. Lyngby afventer resultaterne fra udvikling af Kgs. Lyngbys Konkurrenceprogram.

Henvendelser fra Hummeltoftevej

Udvalget har anmodet forvaltningen om at forelægge borgerhenvendelser af trafikale karakter, der har været vedrørende Hummeltoftevej. Forvaltningen har modtaget ti skriftlige henvendelser i 2020 (bilag).

## Lovgrundlag

Ikke relevant.

## Økonomi

Ligesom den tidligere forelagte parkeringsanalyse for Lyngby-Taarbæk Kommune, der tog afsæt i parkeringssituationen i Kgs. Lyngby, Virum og Taarbæk, er der behov for rådgiverbistand til udarbejdelse af parkeringsanalysen for Sorgenfri. Omkostningerne forbundet hermed estimeres at være ca. 150.000-175.000 kr.

Finansieres af budgettet til sektorplaner.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 1-2) Anbefalet.

Ad 3) Taget til efterretning.

## **Bilag**

Henvendelser vedrørende Hummeltoftevej

# Punkt 11: Status for randzone i Ulrikkenborgkvarteret (Orientering)

05.00.00-G01-124-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 6. februar 2020 bl.a. at etablere en parkeringsrandzone i Ulrikkenborgkvarteret, herunder at zonen skal evalueres inden udgangen af 2020. Forvaltningen giver en status på randzonen i Ulrikkenborg. Ydermere gives en status på tilslutningen til randzonen på de private fællesveje omkring Jægersborgvej.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om status for randzonen i Ulrikkenborgkvarteret tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Randzone i Ulrikkenborgkvarteret

Kommunalbestyrelsen besluttede den 6. februar 2020, at der midlertidigt under letbanens anlæg skal etableres en parkeringsrandzone i Ulrikkenborgkvarteret, som skal imødegå det øgede pres på parkeringspladserne i kvarteret. Randzonen foreskriver en tidsrestriktion på 2-timers parkering. Beboerne i området har mulighed for at købe én parkeringslicens pr. husstand, der fritager dem fra tidsrestriktionen. Derudover blev det besluttet, at der skal ske en evaluering af randzonen ultimo 2020.

Tilbage melding fra beboerne i randzonen udtrykker en generel tilfredshed med, at der er indført en randzone. Informationerne er primært baseret på direkte beboerkontakt med p-vagterne og gennem henvendelser til parkeringskontoret. Det bemærkes, at det efter indførelse af zonen nu er muligt for beboere at få en parkeringsplads i området uden problemer, og at der tydeligt er færre biler parkeret i området. Før indførelse af zonen var parkeringspladserne ofte optaget af udefrakommende bilister.

Den primære negative tilbage melding fra beboerne vedrører begrænsningen om, at der kun er tilladt én beboerlicens pr. husstand, da nogle husstande har mere end et køretøj. Udover dette er der lidt utilfredshed med, at beboernes gæster kun kan parkere i 2 timer, som alle andre bilister uden en gyldig beboerlicens. Ved disse forespørgsler er borgere blevet vejledt i de muligheder, der er for parkering i nærområde i øvrigt. Dette inkluderer information om, at tidsbegrænsningen kun er gældende frem til kl. 19 på hverdage, hvilket betyder, at gæster ved ankomst kl. 17 kan stille p-skiven til kl. 17 og efterfølgende holde lovligt i 2 timer og derfra frem til kl. 9 næste morgen. I weekender er det tilsvarende muligt ved ankomst 2 timer før tidsbegrænsningen ophører kl. 16, at stille p-skiven til ankomsttidspunktet kl. 14 og derefter holde på stedet, indtil tidsbegrænsningen starter igen mandag morgen kl. 9.

Der er også mulighed for at købe dagsbillet til Lyngby Bymidte, ligesom der udenfor tidsbegrænsningen kan parkeres frit i området.

Parkeringskontoret modtaget flere henvendelser omkring muligheden for erhvervslicens til arbejdsbiler, som borgerne kører hjem i fra arbejde. Disse henvendelser er blevet afslået, hvis bilerne er registreret i en virksomhed som har adresse udenfor randzonens område.

Der blev i foråret 2020 udsendt 1344 breve til husstande i området med information om muligheden for at ansøge om en beboerlicens. Siden indførelsen af zonen er der blevet godkendt i alt 443 beboerlicenser til området. Der er i perioden blevet afvist 86 licensansøgninger på grund af manglende opfyldelse af krav, jf. licensreglerne for zonen.

Det fremgår, at der på nogle veje i zonen, er en stigning i antallet af pålagte parkeringsafgifter i forhold til året før, også når det tages i betragtning, at året har været præget af COVID-19 og dermed, at det alt andet lige vurderes, at der i perioden har været færre indpendlende biler til området.

Det er ikke forvaltningen indtryk, at randzonen har medvirket til et øget pres på de tilgrænsende områder. Vurderingen er primært baseret på parkeringsvagternes observationer, og at forvaltningen ikke har fået borgerhenvendelser herom.

Såfremt udvalget ønsker en mere gennemgribende evaluering af parkeringszonen i Ulrikkenborg, kan der fx gennemføres en spørgeskemaundersøgelse blandt brugerne i første halvår af 2021.

Randzone omkring Jægersborgvej

Beboerne på de private fællesveje omkring Jægersborgvej (Peter Rørdams Vej, Birkholmvej, Lyngholmsvej, Tjørnevej og Tjørnebakken) blev som følge af Kommunalbestyrelsens beslutning på samme møde tilbudt om, at der kan etableres parkeringsrandzone med tilhørende parkeringslicensordning for at gøre det lettere for beboerne at parkere i området. Tilbuddet omfatter fire grundejerforeninger; GF Fremtiden, GF Birkholm, GF Birkholmsvej Søndre Del og GF Lyngholmsvej.

GF Birkholm har den 17. februar 2020 meddelt, at beboerne ønsker at tilslutte sig randzonen og dermed blive en del af randzonen Frem. GF Fremtiden har meddelt ikke at have en interesse i tilslutning til randzonen i dens foreliggende form, da flere af husstandene har mere end én bil, og da beboerne på den baggrund ikke finder én parkeringslicens pr. husstand tilstrækkelig. Ydermere ønskes der en mulighed for, at den enkelte husstand skal kunne udstede endagslicenser til gæster. Forvaltningen har ikke modtaget en tilbagemelding fra GF Birkholmsvej Søndre Del, GF Lyngholmsvej eller beboerne på Tjørnevej og Tjørnebakken.

## **Lovgrundlag**

Færdselsloven § 92, stk. 1.

## **Økonomi**

Sagen har ingen direkte økonomiske konsekvenser, men fordrer et stort ressourcetræk i parkeringskontoret, da oprettelse samt årlig fornyelse af licenser skal foretages manuelt fremfor gennem en automatiseret proces gennem parkeringskontorets IT-system som først antaget.

Såfremt det besluttet at gennemføre en spørgeskemaundersøgelse af parkeringsrandzonen Ulrikkenborg, vil der senere blive fremlagt en sag herfor inklusiv finansiering.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ophøjet til beslutning, idet udvalget beder forvaltningen undersøge mulighederne for at udvide erhvervslicensordningen.

## Punkt 12: Adgang til strandbredden i Taarbæk (Beslutning)

01.05.16-P00-197-20

### Resume

Teknik- og Miljøudvalget har anmodet om, at der fremlægges en sag om offentlig adgang langs kysten i Taarbæk. Offentligheden har ret til uhindret adgang langs alle egentlige strandbredder, medmindre arealet inden 1916 var udlagt som have. De mange private badebroer i Taarbæk, bevirker at den offentlige adgang på strandbredden ikke kan foregå uhindret. Der skal tages stilling til om der fremadrettet skal tilføjes et vilkår i de vejledende retningslinjer for at opføre og ændre bade- og badebroer ud for Taarbæk, om at broerne skal indrettes sådan, at de kan passeres uhindret, hvis de går hen over en strandbred.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningens udredning om adgangen til kysten ved Taarbæk tages til efterretning,
2. de vejledende retningslinjer for at opføre og ændre bade- og badebroer ud for Taarbæk revideres. Der indsættes et vilkår om, at broerne skal indrettes sådan, at de kan passeres uhindret, hvis de går hen over en strandbred.

### Sagsfremstilling

Adgangsregler på strandbredder

Forvaltningen har foretaget en intern juridisk udredning af adgangsforholdene langs kysten i Taarbæk (bilag). Efter naturbeskyttelsesloven § 22 har offentligheden adgang til strandbredder og andre kyststrækninger, også privatejede strandbredder og kyststrækninger. Adgangsretten gælder for arealer mellem daglig lavvandslinje og daglig højvandlinje (svarende til den sammenhængende landvegetation, der ikke er domineret af salttålende planter eller anden strandbredsvegetation). Adgangsretten gælder ikke for arealer, der inden den 1. januar 1916 var udlagt som have eller inddraget under en erhvervsvirksomhed, der drives på ejendommen. Offentlighedens adgang må ikke forhindres eller vanskeliggøres.

For at naturbeskyttelseslovens § 22 finder anvendelse, og der dermed er strandadgangsret på arealet, skal det pågældende areal have karakter af strandbred eller anden kyststrækning. Der skal således være strandareal at gå på i hvert fald en vis periode af året.

Såfremt der er sket inddragelse af strandbred til haveareal, skal den være synlig, f.eks. ved at anbringe hegn, mure, volde eller lignende, og den synlige inddragelse må ikke gennem længere tid (en årrække) have været opgivet.

Adgang på offentlige strande omfatter også kortvarige ophold (fx. badning), hvorimod der på private strande, der ligger under 50 meter fra beboelse kun er adgang og ophold er dermed ikke tilladt.

Når der etableres badebroer på strandbredder, skal de kunne passeres uhindret ved, at der holdes en passage åben bag om, over, under eller igennem broen.

De aktuelle adgangsforhold langs kysten i Taarbæk

Ovennævnte lovregler betyder, at der i Taarbæk er en lang kyststrækning, hvor der ikke er adgang, fordi der ikke er en strandbred at gå på. Ud fra luftfotos vurderer forvaltningen, at der ud for Taarbæk kun er strand med offentlig adgang mellem fællesarealet ved Søvej og Bellevue Strand (bilag). Enkelte dele af denne strandbred ligger inden for private matrikler, her er ophold som nævnt ikke tilladt.

De eksisterende private badebroer på strækningen mellem Søvej og Bellevue konflikter med adgangsreglerne i Naturbeskyttelsesloven, fordi de ikke giver uhindret adgang på stranden især i sommerhalvåret. Forvaltningen vurderer, at alle broerne kan retslig lovliggøres i forhold til adgangsbestemmelserne enten fordi de har været etableret i så lang tid, at kommunen ikke har mulighed for at kræve fysisk lovliggørelse, eller fordi broerne er etableret med tilladelse fra kommunen. Nyere afgørelser fra Gentofte Kommune støtter dette.

#### Baggrund for nuværende praksis

Da kommunen vedtog retningslinjer for bade- og badebroer langs kysten i Taarbæk, var det et ønske, at de eksisterende broer kunne være indeholdt i retningslinjerne. En retningslinje om, at der skulle være uhindret adgang enten over, under, udenom eller igennem ville bryde med den måde, de eksisterende badebroer var udført, idet de ikke giver mulighed for uhindret passage.

Derfor praktiseres på nuværende tidspunkt en forvaltning, at badebroer ikke skal udformes på en måde, så de giver uhindret adgang langs kysten, fordi kysten allerede vurderedes at være haver i 1916.

Det fremgår af sagsfremstillingen i forbindelse med fastlæggelse af kommunens ”Vejledende retningslinjer for opførelse og ændring af bade- og badebro ud for Taarbæk”, vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 6. januar 2015, at forvaltningen har vurderet, at hele kyststrækningen fra Bellevue til Springforbi var udlagt som have mm. inden 1916, og derfor ikke er omfattet af offentlighedens adgang. De vejledende retningslinjer indeholder derfor ikke krav om, at de enkelte broer skal udformes således, at de ikke forhindrer eller vanskeliggør offentlighedens adgang. Denne vurdering anser forvaltningen ikke længere at være korrekt, fordi en nærmere undersøgelse af luftfotos og de konkrete forhold på stedet har vist, at der på specifikke kyststrækninger tydeligvis er en strand, som ligger uden for de private haver på strækningen mellem Søvej og Bellevue. Og det er uden betydning for adgangsretten, at der har ligget haver helt op til stranden siden 1916.

Det bemærkes, at i forvaltningens afgørelser om tilladelse til badebroer, der er givet efter, at retningslinjerne er vedtaget, er spørgsmålet om offentlighedens adgang langs kysten aldrig blevet berørt. Og det uagtet, at alle afgørelser har været sendt til de klageberettigede som fx Friluftsrådet og Danmarks Naturfredningsforening.

Der har været gjort indsigelser til mange af kommunes afgørelser om tilladelser til badebroer af naboer med advokatbistand, uden at adgangsforholdene har været påpeget. Der er tilladelser, der er blevet påklaget til Kystdirektoratet uden at adgangsforholdet er blevet nævnt. En af tilladelserne har været hos ombudsmanden, der vurderede, at der ikke var retlige mangler i den forvaltning, kommunen havde foretaget.

#### Forvaltningens forslag til fremadrettet praksis

Forvaltningen anbefaler på baggrund af den juridiske udredning, at kommunens tilladelser til nye eller ændringer af eksisterende bade- og badebroer fremadrettet bør indeholde et vilkår om, at broerne skal kunne passeres uhindret, hvor der er strandbred (bilag). Det betyder, at den uhindrede adgang langs kysten først kan etableres, i takt med at der bliver søgt om tilladelse til at ændre på de eksisterende badebroer. Der er over 20 broer mellem Søvej og Bellevue.

Bemærk også, at der i forbindelse med overvejelserne om at etablere en fælles kystbeskyttelse i Taarbæk, må det i forbindelse med den tilladelse kommunen skal give efter Kystbeskyttelsesloven forventes, at der skal tages stilling til sikring af offentlighedens eksisterende adgang langs kysten.

Med hensyn til skiltning vil kommunen fortsætte en tilsynspraksis, hvor de private lodsejere ikke må opsætte skilte, der forbyder adgang langs kysten. Derimod tillades skilte, der angiver at ophold ikke er tilladt på de privatejede dele af stranden.

## **Lovgrundlag**

Naturbeskyttelseslovens § 22 " Offentlighedens adgang til strande".

Bekendtgørelse om bade- og bådebroer.

Kystbeskyttelsesloven § 1 stk. 1 pkt. 5 om sikring af den eksisterende adgang til og langs kysten.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Godkendt.

## **Bilag**

Internt notat

Kort med kystadgang i Taarbæk

Retningslinjer for broer i Taarbæk 2

# Punkt 13: Anlægsbevilling - Bekæmpelse af Japansk pileurt på Lyngby Omfartsvej (Beslutning)

01.13.29-P21-220-20

## Resume

Forvaltningen har observeret to mindre bestande af planten Japansk pileurt på Lyngby Omfartsvej. De vokser ovenpå og nær broen over Vintappervej. Bestandene af Japansk pileurt kan risikere at ødelægge bl.a. brokonstruktionen. Derfor skal planten bekæmpes. Der skal tages stilling til, om planten skal bekæmpes mekanisk eller med brug af pesticider.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der tages politisk beslutning om, om Japansk pileurt på Lyngby Omfartsvej skal bekæmpes ved, at

1. der gives en anlægsbevilling på 1,650 mio. kr. til mekanisk bekæmpelse af Japansk pileurt, afholdt på og finansieret af rådighedsbeløbet på anlægsprogrammet "Lyngby Omfartsvej, Slidlag, Autoværn, mm." i 2021 eller
2. der gives en anlægsbevilling på 0,150 mio. kr. til bekæmpelse af Japansk pileurt med pesticider, afholdt på og finansieret af rådighedsbeløbet på anlægsprogrammet "Lyngby Omfartsvej, Slidlag, Autoværn, mm." i 2021.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har observeret to mindre bestande af planten Japansk pileurt på Lyngby Omfartsvej. De vokser ovenpå og nær ved broen over Vintappervej. Japansk pileurt er i stand til at ødelægge infrastrukturanlæg, herunder brokonstruktioner og vejanlæg. Japansk pileurt står på lister hos både Miljøstyrelsen og EU over invasive arter, som er uønskede. Derfor ønsker forvaltningen, at de to bestande skal bekæmpes.

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for at bekæmpe de to bestande af pileurt med og uden brug af pesticider. Undersøgelsen bygger på rapport udarbejdet af konsulent med speciale i bekæmpelse af bl.a. Japansk pileurt samt ved læsning af materiale om emnet fra Miljøstyrelsen og Københavns Universitet.

De bedste resultater med bekæmpelse af japansk pileurt er sket der, hvor man vælger en strategi - som gerne må bestå af forskellige bekæmpelsesmetoder - og derefter følger denne strategi systematisk i det antal år, der er nødvendig, indtil planten er helt væk. Der er mange eksempler på, at når ikke man er vedholdende i bekæmpelsen, er indsatsen spildt.

Den konkrete bekæmpelse af Japansk pileurt er økonomisk og trafikalt udfordret af, at planterne vokser på omfartsvejen. De to scenarier for bekæmpelse stiller meget forskellige krav til afspærring i forbindelsen med det primære bekæmpelsestiltag. Ligeledes fordrer de to scenarier meget forskellige krav til opfølgende tilsyn.

### Scenarie 1: Mekanisk bekæmpelse uden brug af pesticider

Det primære bekæmpelsesarbejde består i at afgrave så dybt, som det er muligt i brokonstruktion og så dybt, det er muligt i vejens nødspor og rabat. Uagtet hvordan arbejdet tilrettelægges, er det ikke muligt at afgrave i det omfang, der tilrådes - nemlig i en afstand fra planten på 3 meter og til en dybde af 2-3 meter, hvor der er jordkontakt. Det vurderes muligt at afgrave til en dybde af 1,5 meter nær broen og til 0,5 meter i brokonstruktionen. Arbejdet afsluttes med at indbygge en plantedug i befæstelsen, som Japansk Pileurt ikke kan trænge igennem. Det sekundære bekæmpelsesarbejde består i at føre tilsyn med nye skud af Japansk Pileurt, der forventeligt vil skyde op langs plantedugens kant i en periode på 7-9 år. Observation fortsættes så længe, at nye skud observeres.

For at udføre det primære bekæmpelsesarbejde fordres omfartsvejen afspærret til 1 spor i retning mod nord i minimum en uge. Afspærringen skal udføres med midlertidigt betonautoværn og er stationær. Vejdirektoratet skal godkende en sådan afspærring og har mulighed for at afslå ansøgning vedrørende afspærring, evt. med den begrundelse at et sådant trafikalt indgreb påvirker trafikflow for områderne syd for Lyngby-Taarbæk Kommune. Et muligt afslag ligger i tråd med det afslag, kommunen fik i forbindelse med udskiftning af autoværn på Lyngby Omfartsvejen. Her har man, istedet for den afslåede stationære løsning, opsat og nedtaget kegler hver dag i anlægsperioden og begrænset arbejdet til tidsrummet 07.00 - 13.00.

Det sekundære bekæmpelsesarbejde, tilsyn med nye skud langs afdækningens afgrænsning, skal foretages ca. 2 gange pr. måned i 7-9 år og vurderes til ca. 125 tilsyn i alt. Efterfølgende skal lokaliteterne besigtiges årligt. De sekundære tilsyn kan udføres fra tilsynsbil.

## Scenarie 2: Bekæmpelse med brug af pesticider

Det primære bekæmpelsesarbejde består i at sprøjte med glyfosat 1-2 gange pr. år i ca. 2-5 år. Et sekundært arbejde er en årlig besigtigelse fremover.

Sprøjtninger kan udføres med en midlertidig afspærring med kegler i tidsrummet 7.00 - 13.00 i en til to dage pr. behandling. Vejdirektoratet skal ligeledes godkende en sådan afspærring og har ligeledes mulighed for at afslå.

Lyngby-Taarbæk Kommune indgik i 1998 via KL i en aftale med stat, amt og kommune om at begrænse anvendelsen pesticider mest muligt på offentligt ejede arealer. Denne aftale blev fornyet i 2007 med stort set samme indhold. Lyngby-Taarbæk kommune har hidtil ikke anvendt pesticider i den tid, aftalen har været gældende. På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 15. april 2020 blev det besluttet, at kommunen blev tilmeldt det frivillige initiativ Giftfri Haver, som indebærer, at der ikke anvendes pesticider på de kommunale arealer, som er tilmeldt.

Der skal tages politisk stilling til, om de to bestande af japansk pileurt på Lyngby Omfartsvej skal bekæmpes med eller uden brug af pesticider.

Hvis bekæmpelse uden brug af pesticider vælges, er det en forholdsvis omkostningstung løsning.

Hvis bekæmpelse med brug af pesticider vælges, vil løsningen stride mod kommunes mangeårige vedtagne praksis om ikke at anvende pesticider. Desuden kan den positive signalværdi af, at kommunen optræder som "det gode eksempel" blive reduceret, og det vil kræve, at vi melder de pågældende arealer ud af "Giftfri haver". I forhold til pesticidaftalen mellem stat, region og kommunerne om at begrænse anvendelsen mest muligt, vil pesticidløsningen fortsat være inden for aftalen.

## Lovgrundlag

Bekendtgørelse om forebyggelse og håndtering af introduktion og spredning af invasive ikkehjemmehørende arter på EU-listen og om en national liste med handelsforbud m.v. over for invasive arter. BEK nr. 1285 af 12/11/2018. Miljø- og Fødevarerministeriet.

Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

## Økonomi

På anlægsprogrammet "Lyngby omfartsvej, Slidlag, Autoværn, mm." er der afsat et rådighedsbeløb på 30,485 mio. kr., hvoraf der er afgivet en bevilling på 12,277 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at initiativet finansieres ved disponering af uforudsete udgifter indenfor det resterende rådighedsbeløb på 18,208 mio. kr., hvilket indebærer at der er en mindre økonomisk sikkerhed ift. at håndtere risici. Når

der er truffet beslutning om løsning, vil forvaltningen vurdere hvilken konsekvens dette vil have for periodiseringen af rådighedsbeløbet på anlægsprogrammet ved 1. Budgetopfølgning 2021.

Ved beslutning af Scenarie 1 - mekanisk bekæmpelse uden brug af pesticider - vurderes det, at tiltaget beløber sig til 1,650 mio. kr. jf. indstillingspunkt 1.

Ved beslutning af Scenarie 2 - bekæmpelse med brug af pesticider - vurderes det, at tiltaget beløber sig til 0,150 mio. kr. jf. indstillingspunkt 2.

Den besluttede bevilling anvendes til rådgivning, intern projektstyring, entreprise og øvrige omkostninger. Da der er tale om et mindre anlægsarbejde, foreslår forvaltningen at det fulde rådighedsbeløb bevilliges samlet, På anlægsprogrammet "Lyngby omfartsvej, Slidlag, Autoværn, mm."

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Afstemning:

Ad 1) F, Ø, A,

Ad 2) C (4)

Ad 2) Anbefalet.

C ønsker undtagelsesvist at anvende pesticider af hensyn til effektivitet og af hensyn til trafikafviklingen på Omfartsvejen.

F, A og Ø ønsker ikke at gøre undtagelse fra kommunens politik om ikke at anvende pesticider.

## **Bilag**

Oversigtskort - bestande af pileurt - Lyngby Omfartsvej - LTK 2020

Pileurt forvaltningsplan Lyngby Omfartsvej - Endelig rapport fra Care4natur - oktober 2020

# Punkt 14: Daginstitution på Nøjsomhedsvej - ideoplæg, funktionsprogram, planlægning (Beslutning)

01.02.05-P16-8-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 25. juni 2020 at arbejde videre med mulighed for placering af en daginstitution på kommunale arealer mellem Nøjsomhedsvej og Maglebjergvej. Sagen fremlægges med henblik på igangsættelse af forhøring med henblik på ændring af en del af kommuneplanramme 5.4.92 - erhvervsområde. Som grundlag for projektet har forvaltningen i samarbejde med arkitektfirmaet C. F. Møller udarbejdet ideoplæg og funktionsprogram med tilhørende budgetramme, samt skitseforslag.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til Ideoplæg (herunder skitseforslag) og Funktionsprogram godkendes, og der arbejdes videre med Fase 2: Byggeprogram og planlægningsbudget, fase 3: Forslag og styrende budget samt oprensning af grunden,
2. der i den forbindelse gives en anlægsbevilling på 12,7 mio. kr. til Fase 2: Byggeprogram og Planlægningsbudget, Fase 3: Forslag og styrende budget samt oprensning af grunden, som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Etabl. ny daginstitution Nøjsomhedsvej" i 2021-2023,
3. der igangsættes en forhøring med henblik på ændring af en del kommuneplanramme 5.4.92 fra erhvervsområdet til offentligt formål (daginstitution),
4. forslag til principiel ind- og udkørsel på Nøjsomhedsvej godkendes,
5. den manglende lejeindtægt forbundet med opsigelse af lejemål på grunden på 0,072 mio. kr. i 2021 og 0,172 mio. kr. fra og med 2022 under aktivitetsområdet Ejendomme finansieres af puljen til afledte bygningsudgifter under aktivitetsområdet Puljer.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen behandlede den 25. juni 2020 sag om mulighed for at opføre en ny daginstitution på Nøjsomhedsvej/Maglebjergvej (bilag).

### Skitseprojekt for en ny daginstitution

Forvaltningen har jvf. Kommunalbestyrelsens beslutning 25. juni 2020 arbejdet videre med projektet for opførelse af en daginstitution med en kapacitet til 180 børneenheder, svarende til ca. 150 børn. Institutionen indeholder ni grupperum, administration, personalefaciliteter samt produktionskøkken og har et bruttoetageareal på ca. 1.900 m<sup>2</sup> opvarmede rum og 350 m<sup>2</sup> uopvarmet areal til skure, udeværksteder mm.

Skitseforslaget (bilag) viser et designforslag til bygningens placering, samt hvorledes bygningen indrettes, så de pædagogiske- og arkitektoniske principper kan udmøntes. Institutionen opføres i én etage med teknikkælder og bindes sammen med et tag, der også fungerer og former overdækkede udearealer. Der indrettes med ni grupperum, der alle vender ud mod det grønne beplantningsbælte/legeplads vest og syd for den nye bygning. Det er muligt at indrette grupperummene forskelligt, men de har i udgangspunktet samme rumopdeling og størrelse, så de hensigtsmæssigt kan omdannes fra vuggestuegruppe til børnehavegruppe. Grupperummene har eget toilet / puslerum og placeres to og to med indbyrdes sammenhæng via dobbeltdør. Dette giver fleksibilitet i dagligdagen for personalet i tilfælde af sygdom og arbejde på tværs af børnegrupper.

### Placering af rum i institutionen

Institutionen indrettes med produktionskøkken, så frokostordning kan produceres lokalt. Adgang til grupperummene sker via forskellige torvedannelser, så der opstår gangzoner i stedet for rene gangarealer. Denne disponering er med til at give de enkelte grupperum et tilhørsforhold til et lokalt torv, der opdeler den store institution i mindre enheder. "Det lille i det store". Det er hensigten at børn og forældre oplever trygheden, som et mindre miljø kan give, og samtidig opnår de fordele og muligheder som en større institution kan tilbyde. Ud mod erhvervsarealet mod øst placeres værksted,

rytmikum, personalefaciliteter og produktionskøkken. Torvene relaterer sig også til de funktioner, der er placeret ud mod de forskellige torve. I institutionens ydertimer kan dele af bygningen lukkes ned, og en mindre børnegruppe og pædagoger samles på et af torvene f.eks. torvet ved produktionskøkkenet tæt på hovedindgangen og personalerummene. Det kan også være her, de tidlige børn møder ind, inden grupperne samles på stuerne. Desuden indeholder forslaget et landskabskoncept, hvor ude- og inde-funktioner bindes sammen f.eks. værksted med udeværksted og køkken med udekøkken. Krybber placeres under taget uden for vuggestuegrupperne i stillezoner, f.eks. mod beplantningsbæltet mod vest væk fra legepladserne. De uopvarmede skure placeres, så de indgår som støjafskærmning fra erhvervsområdet.

## Fase 1: Ideoplæg og Funktionsprogram

Forvaltningen har sammen med eksternt rådgiver udarbejdet Ideoplæg og Funktionsprogram (bilag) jf. fase 1 i kommunens anlægsstyringsregler. Fasen har som formål at give realistiske bud på løsning af det skitserede behov og tilhørende budget.

Ideoplægget og Funktionsprogrammet redegør for projektet på følgende hovedområder:

- Målsætninger og Visioner samt projektets opfyldelse af kommunale strategier inden for bæredygtighed og miljø, digitalisering samt dagtilbudsområdet og sundhed
- Byggeriet opfyldelse af pædagogiske principper og arkitektoniske principper
- Arealer og beskrivelse af rum og udearealer samt overordnede krav til materialer, konstruktioner og installationer samt overdragelse til fremtidig drift i form af commissioning
- Bæredygtighedscertificering DGNB, hvor bæredygtighedsbegrebet dokumenteres og betragtes fra flere vinkler og som en helhed. Som dokumentation for bæredygtighed opnås en DGNB-certificering af byggeriet.
- Miljøundersøgelser, geotekniske forhold og andre forhold vedrørende grunden f.eks. lejemål samt tinglyste servitutter og klausuler
- Projektorganisationen
- Udbudsstrategi for rådgivning og entreprenørydelser samt bygherreleverancer. Byggearbejderne udbydes i totalentreprise på baggrund af byggeprogram og skitseforslag. Planforhold, herunder konklusioner af rapporter om miljøforhold og trafik, der ligger til grund for indplacering af en daginstitution i nærhed af et erhvervsområde
- Tidsplan med projektets hovedfaser f.eks. dato for modtagelse af børn

## Miljøoprensning af grund

For at optimere projektløbet og reducere risikoen for uforudset forurening, ud over den allerede kendte, vil miljøoprensningen blive udbudt som egen entreprise. Grundens indhold af forurening vil derfor være kortlagt og fjernet, inden totalentreprenøren overtager byggegrunden.

Forvaltningen anbefaler derfor, at der iværksættes forklassificering, der er en systematisk prøvetagning, så der kan udarbejdes en jordhåndsretningsplan og en mængdeopgørelse af jorden i diverse forureningsklasser.

På baggrund af forklassificeringen vil der kunne udarbejdes en strategi for oprensningsniveauet samt de forventede udgifter hertil. Forklassificeringen skal udarbejdes uanset hvilket oprensningsniveau, der iværksættes efterfølgende. Forvaltningen anbefaler, at dette arbejde igangsættes nu. Resultatet af forklassificeringen og anbefaling af oprensningsniveauet vil blive fremlagt i forbindelse med godkendelse af Fase 2 Byggeprogram og Planlægningsbudget. Forklassificeringen omfatter boringer og prøvetagning, analyser og miljørådgivning.

## Gældende planforhold

Området, hvor daginstitutionen ønskes placeret, ligger i kommuneplanrammeområde 5.4.92. Anvendelsen er fastlagt til erhvervsområde i form industri / håndværk. Bebyggelsesprocent: 80 % (bebyggelsesprocent af den enkelte ejendom). Max antal etager: 2. Max bebyggelseshøjde: 6,5 meter.

Anvendelse til daginstitution er offentligt formål. Denne anvendelse er ikke i overensstemmelse med den gældende kommuneplanramme, hvorfor projektet kræver, at der udarbejdes et tillæg til kommuneplanen. Forud for at der kan udarbejdes et forslag til kommuneplantillæg skal der gennemføres en høring iht. planlovens § 23c.

Området, hvor daginstitution ønskes placeret, er beliggende indenfor Lokalplan 25 for erhvervsområdet ved Maglebjergvej i Lundtofte bydel. En daginstitution forudsætter, at der udarbejdes en ny lokalplan for det område, hvor institutionen ønskes placeret.

### Miljøundersøgelser og trafikundersøgelser

På baggrund af Kommunalbestyrelsens beslutning i 25. juni 2020 har forvaltningen arbejdet videre med mulighed for placering af en daginstitution på Nøjsomhedsvej med henblik på stillingtagen til igangsættelse af planproces. Lyngby-Taarbæk Kommune har i den forbindelse anmodet ekstern rådgiver om at udføre en screening og vurdering af luft- og lugtforholdene og en støjberegning forud for igangsættelse af en planproces.

COWI vurderer, at der kan etableres en daginstitution på Nøjsomhedsvej, såfremt daginstitutionen suppleres med støjafværgeforanstaltninger i form af en tre meter høj støjskærm i tilknytning til daginstitutionen. Disse foranstaltninger vil sikre, at Haldor Topsøe fortsat har et støjmæssigt råderum for udvidelse og eventuelle driftsændringer. COWI's undersøgelser for lugt og luft viser ligeledes, at der kan placeres en daginstitution, uden at det begrænser eksisterende virksomheders aktiviteter (bilag).

COWI har ligeledes foretaget en trafikvurdering (bilag). De trafikale konsekvenser af den nye institution er beregnet for to scenarier:

1. Den eksisterende institution på Nøjsomhedsvej, Kernehuset, bevares og vil fortsat være i drift. Det vil betyde, at al trafikken til den nye institution er nygenereret i forhold til i dag.
2. Den eksisterende institution, Kernehuset, nedlægges, og der vil således alene være trafik til en ny institution på Nøjsomhedsvej.

Daginstitutionen Kernehuset på Nøjsomhedsvej har plads til 100 børn og ca. 20 ansatte. En ny daginstitution forventes at have plads til ca. 150 børn og forudsætningsvis ca. 25 ansatte.

Den forventede trafik til og fra den nye institution er ca. 410 bilture pr. dag i begge retninger tilsammen (ind og ud af området), hvilket er ca. 135 biler mere end fra den nuværende institution. Den øgede trafik vil ifølge trafikvurderingen ikke give trafikale problemer. Ved udkørsel fra institutionen kan der forventes ventetider på mellem 5 og 15 sekunder, og i 95 % af tiden i den travleste time vil der højst holde 2 biler i kø.

For begge scenarier viser trafikberegninger, at der ikke forventes trafikale problemer ved daginstitutionen. Det anbefales dog, at den nuværende indkørsel øst for Kernehuset skal gøres bredere, således at en indkørende og en udkørende bil kan passere hinanden i indkørslen. COWI vurderer, at bredden på indkørslen ud mod Nøjsomhedsvej skal øges fra de nuværende 4,20 meter til ca. 6,00 meter.

Trafikvurderingen konkluderer, at hvis Kernehuset nedlægges, så kan de eksisterende 20 p-pladser bruges af den nye daginstitution, og der er derfor behov for at anlægge 10 nye p-pladser. Hvis Kernehuset bliver bevaret, kan den nye institution ikke benytte de eksisterende p-pladser, og der er derfor behov for 30 nye p-pladser. Trafikvurderingen konkluderer ligeledes, at der vil være et behov for etablering af 24 p-pladser til cykler til en ny daginstitution.

### Konkret forslag til planproces

- Første fase indeholder en offentlig høring forud for udarbejdelse af et kommuneplantillæg.
- Anden fase fastlægges plangrundlaget og dermed indholdet i den videre lokalplan- og kommuneplanproces, herunder afgrænsning af lokalplanområdet, placering af parkeringspladser og byggeriets ydre fremtræden m.v.
- Tredje fase træffes beslutning om at udsende lokalplanforslag og forslag til kommuneplantillæg i offentlig høring.
- Fjerde fase indeholder beslutning om endelig vedtagelse af planforslagene.

Alle faser fremgår af tids- og procesplan (bilag).

### Opsigelse af lejeaftaler

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens beslutning den 25. juni 2020 om at arbejde videre med placering af en daginstitution på de kommunale arealer mellem Nøjsomhedsvej/Maglebjergvej, blev der ligeledes godkendt en heraf følgende indskrænkning af Lundtofte erhvervsområde. Idet en del af området er i dag udlejet som oplagsplads til private virksomheder, opdelt i små lodder, medfører indskrænkelsen af erhvervsområdet, at disse lodder opsiges. Dette medfører en tabt lejeindtægt på 0,072 i 2021 og 0,172 mio. kr. årligt fra og med 2022.

## Lovgrundlag

Planloven kap. 6.

Dagtilbudsloven § 4: Kommunalbestyrelsen skal sørge for det nødvendige antal pladser i dag-, fritids- og klubtilbud.

Byggearbejder herunder eventuelt ændrede anvendelser af lokaler/lokaliteter skal følge Bygningsreglementets regler. Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i et byggeprojekt skal ske i samspil med gældende lovgivning herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret, hvor branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB-systemet).

Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

## Økonomi

Den estimerede udgift til en institution til 180 børneenheder på Nøjsomhedsvej/Maglebjergvej udgør 77,8 mio. kr. inkl. grundspecifikke omkostninger til minimums oprensning jf. lovgivningen, estimerede udgifter til frikøb samt ekstra fundering. Det afsatte rådighedsbeløb udgør i 2021-priser 80,6 mio. kr., og indeholder udover arbejdet med Nøjsomhedsvej/Maglebjergvej også tidligere afholdte udgifter til arbejdet med Mølleåparken 60.

Kommunalbestyrelsen vedtog 28. juni 2018 at give en anlægsbevilling på 2,86 mio. kr. til at gennemføre forundersøgelser og udarbejde ideoplæg og funktionsprogram til en ny børneinstitution på Mølleåparken 60. Kommunalbestyrelsen besluttede 31. oktober 2019 at overføre den resterende bevilling til udarbejdelse af forundersøgelser, ideoplæg og funktionsprogram for en ny beliggenhed på Nøjsomhedsvej/Maglebjergvej. Der er til og med Fase 1 disponeret 2,56 mio. kr. restbevilling udgør 0,230 mio. kr. Forbruget pr. d. 25.11.2020 udgør 1,161 mio. kr.

Den estimerede udgift til gennemførelse af fase 2: Byggeprogram og planlægningsbudget, fase 3: Forslag og styrende budget samt forklassificering og oprensningen af grunden er estimeret til at udgøre 13 mio. kr. Ved overførelse af 0,3 mio. kr. fra restbevillingen til fase 1 mv., udgør tillægsbevillingen til det fortsatte arbejde derfor 12,7 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 12,7 mio. kr. til oprensning, rådgivning, intern projektstyring, øvrige udgifter i forbindelse med gennemførelse af fase 2: Byggeprogram og planlægningsbudget, fase 3: Forslag og

styrende budget samt oprensning af grunden, som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Etabl. ny daginstitution Nøjsomhedsvej" i 2021-2023.

Opsigelsen af lejemålene medfører en tabt lejeindtægt på 0,072 mio. kr. i 2021 og 0,172 mio. kr. årligt fra og med 2022 under aktivitetsområdet Ejendomme. Den tabte lejeindtægt foreslås finansieres af puljen til afledte bygningsudgifter under aktivitetsområdet Puljer, der på Kommunalbestyrelsesmødet den 25.06.2020 (sag 8) blev bevilliget til håndtering af afledte økonomiske konsekvenser på driftsvirksomheden under aktivitetsområdet Ejendomme som følge af en ændret anvendelse af en kommunalt ejet ejendom.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2020	2021	2022	2023	2024	Varig?
Manglende lejeindtægt under delaktivitetsområdet Udlejningsejendomme	Økonomiudvalget / Ejendomme		72	172	172	172	ja
Puljen til afledte bygningsudgifter	Økonomiudvalget / puljer		-72	-172	-172	-172	ja
I alt (kassen)			0	0	0	0	

(2021 P/L-niveau, t. kr.)

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Børne- og Ungdomsudvalget anbefaler punkt 1.

Byplanudvalget anbefaler punkt 3.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler punkt 4.

## Beslutning

Byplanudvalget, 2. december 2020

Ad 3) Udsat.

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 4) Udsat.

## Bilag

Kommunalbestyrelsen 25.6.2020

Skitseprojekt

Ideoplæg og funktionsprogram

Miljøforhold vedr daginstitution, notat fra COWI

Trafikvurdering vedr. Daginstitution på Nøjsomhedsvej - fra COWI

Tids-og procesplan - daginstitution på Nøjsomhedsvej

Oversigtskort

Situationsplan - afstande mellem bygninger

# Punkt 15: Turistskiltning i Kongens Lyngby (Beslutning)

24.05.00-G01-9-20

## Resume

Kultur- og Fritidsudvalget har med afsæt i Kulturstrategien og tilhørende handleplan besluttet at igangsætte samt finansiere en indsats, der handler om skiltning i byens rum for kultur- og turismedestinationer. Med denne sag skal der tages stilling til opsætning af to skilte i Kongens Lyngby.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der opsættes et pylonskilt med oversigtskort over kultur- og turistattraktioner samt URL-koder med vejvisning på Jernbaneplassen,
2. der opsættes et pegestolpeskilt i krydset Klampenborgvej/Hovedgaden ud for Bankbygningen.

## Sagsfremstilling

Nogle af Danmarks mest betydelige og velbesøgte kulturinstitutioner og turistattraktioner er hjemmehørende i Lyngby-Taarbæk Kommune. De besøgende, der vælger offentlige transportmidler, når de skal besøge attraktionerne, kan imidlertid have svært ved at orientere sig, når de ankommer til Kgs. Lyngby. Vejvisningsskiltningen er begrænset og etableret for bilisterne.

### Igangsættelse af indsats

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede derfor på møde den 22. oktober 2020, at forvaltningen undersøger muligheden for opsætning af et eller flere skilte i byens rum, som kan være med til at synliggøre byens attraktioner for de besøgende og samtidig medvirke til at understøtte vejvisningen for gående.

Forvaltningen anbefaler, at der opsættes to skilte:

- Pylonskilt - Jernbaneplassen

Der opsættes et pylonskilt med oversigtskort - 1 m x 1 m - ved stationen (bilag). Orienteringskortet viser kommunen og de udvalgte attraktioner. Kortet suppleres med URL-koder med vejvisning samt kort beskrivelse af det enkelte udflugtsmål. Pylonen placeres umiddelbart udenfor stationen ved fodgængerovergangen. Endelig placering drøftes med vejmyndigheden.

Skiltet kan om nødvendigt genplaceres på Jernbaneplassen, når letbanen er etableret og Jernbaneplassen færdigetableret.

- Pegestolpe - Klampenborgvej/Hovedgaden

Der opsættes en pegestolpe (bilag) udenfor Bankbygningen i krydset Klampenborgvej/ Hovedgaden (bilag). Teksten på de enkelte stave henviser til udflugtsmål og angiver den afstand, der er til destinationen. Skiltet understøtter vejvisningen og har samtidig en vis reklameeffekt, på grund af sin karakteristiske udformning. Når Klampenborgvej lukkes permanent, vil skiltet bidrage til tydeligt at understrege krydsets centrale funktion, hvorfra der gives adgang til mange oplevelser samt det nye byrum på Klampenborgvej.

Forvaltningen har valgt at anbefale opsætningen af en pylon på Jernbaneplassen i stedet for en pegestolpe, idet pylonen i højere grad vurderes at kunne skabe et overblik og formidle relevante informationer til de besøgende. Ved samtidig at tilføje kortet URL-koder kædes kortets sammen med gæstens mobiltelefon, som mange gæster bruger, når de skal finde vej.

## **Lovgrundlag**

Vejlovgivningen

## **Økonomi**

Der er afsat finansiering til at etablere skiltning på Kultur- og fritidsområdet, jf. KFU oktober 2020.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 1-2) Godkendt.

## **Bilag**

Pegeskilt - Indikation placering

Pegestolpe 80x650mm

Pylon for oversigtsplan 2500x1200mm

# Punkt 16: Ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (Beslutning)

05.02.02-P20-1-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. maj 2020, at der etableres en vedligeholdelsesordning som et tilbud til grundejerne på de private fællesveje, herunder hvorledes udgifterne til ordningen skal fordeles mellem grundejerne, samt at forvaltningen fremlægger en separat sag om etablering af en afdragsordning ud fra principperne i vejloven. Der skal med denne sag tages stilling til, at grundejerne på de private fællesveje, der ikke kan optages som kommuneveje, tilbydes en ny vedligeholdelsesordning. Der skal endvidere tages stilling til, om der skal gives mulighed for, at grundejerne betaler udgifter til arbejder, som udføres som samlede arbejder, over et tidsrum på op til 15 år (afdragsvis betaling).

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. de private fællesveje, der ikke kan optages som kommuneveje, tilbydes den nye vedligeholdelsesordning,
2. der ikke gives mulighed for, at grundejerne betaler udgifter til arbejder, som udføres som samlede arbejder, over et tidsrum på op til 15 år (afdragsvis betaling).

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. maj 2020, at der etableres en vedligeholdelsesordning som et tilbud til grundejerne på de private fællesveje, herunder hvorledes udgifterne til ordningen skal fordeles mellem grundejerne samt, at forvaltningen fremlægger en separat sag om etablering af en afdragsordning ud fra principperne i vejloven.

I forbindelse med Kommunalbestyrelsen vedtagelse af budgetaftale 2021 – 2024 ønskede Kommunalbestyrelsen at finde en holdbar og langsigtet løsning for de private fællesveje, så en større del af vejnettet bliver ændret fra private fællesveje til kommunale veje.

Under henvisning til sagen ”Princip for optagelse af private fællesveje som kommuneveje”, anbefaler forvaltningen, at de veje, der ikke vil kunne optages som kommuneveje, tilbydes denne nye vedligeholdelsesordning.

Dette betyder, at det vil være muligt at tilbyde en vedligeholdelsesordning, når der ca. medio 2021 er truffet beslutning om, hvilke veje der kan optages som kommuneveje. Ordningen vil herefter forventeligt kunne træde i kraft i løbet af 2022. Processen er på nuværende tidspunkt ikke endeligt afklaret.

### Overordnet ramme for en ny vedligeholdelsesordning

En ny ordning vil kunne indgås med grundejerne, såfremt at der er interesse fra grundejerne, og disse grundejere skal afholde mindst 2/3 af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse.

Kommunen vil som udgangspunkt fordele udgifterne til vedligeholdelsesarbejderne efter den måde, ejendommene benyttes. Dette betyder, at hvis ejendommene, der grænser til den private fællesvej, benyttes på en ensartet måde, vil beløbet til istandsættelse blive fordelt ligeligt. I tilfælde af blandet benyttelse skal der ske en forholdsmæssig fordeling af udgifterne, bl.a. ud fra en vurdering af mængden af tunge køretøjer.

Grundejerne kan indbyrdes aftale en anden udgiftsfordeling i forbindelse med en vedligeholdelsesordning, og kommunen skal derefter fordele udgifterne efter denne.

Den nye vedligeholdelsesordning baseres på, at der skal føres regnskab pr. vejstrækning eller, hvor der er tale om veje, der udgør en færdselsmæssig enhed. De tilgrænsende grundejere vil dermed blive faktureret for det faktiske udførte arbejde og kommunens dokumenterede administrative udgifter. Ved større istandsættelsesarbejder kan udgifterne for den enkelte grundejer være større beløb.

Den nærmere proces med tilhørende vurdering af ressourcetræk og afledt økonomi skal ses i sammenhæng med sagen om optagelse af private fællesveje til kommuneveje. Der vil derfor omkring medio 2021 blive fremlagt en ny sag.

#### Afdragsvis betaling

Kommunen kan tillade efter privatvejslovens bestemmelser, ”at grundejerne betaler udgifter til arbejder, som kommunen sørger for at udføre, over et tidsrum på op til 15 år. Perioden fastsættes under hensyn til beløbets størrelse. Det samme gælder udgifter ved arbejder, der udføres af grundejerne, hvis kommunen efter grundejernes anmodning stiller de nødvendige beløb til rådighed eller garanterer for lån optaget af grundejerne. Det beløb, der til enhver tid skyldes, forrentes af grundejerne med en årlig rente, der svarer til den på tidspunktet for beslutningen om afdragsordningen af Danmarks Nationalbank fastsatte, gældende udlånsrente med tillæg af 2 pct.”

#### Fordele og ulemper for grundejerne ved en afdragsvis betaling

Forvaltningen vurderer, at der er følgende fordele og ulemper for den enkelte grundejer ved at indgå en aftale om afdragsvis betaling:

##### Fordel

- Den enkelte grundejer får mulighed for at fordele omkostningerne til samlede arbejder over en længere årrække og en lettere adgang for mulighed for afdragsvis betaling.

##### Ulempe

- Finansielle virksomheder tilbyder tilsvarende muligheder, hvor det som udgangspunkt er muligt at indgå en aftale til en lavere rente. Grundejeren har ved valg af lån optaget ved en finansiell virksomhed mulighed for selv at bestemme afdragsperiodens længde (fx 20 år). Det er under afklaring om renteudgiften, ved en afdragsvis betaling, er fradragsberettiget for grundejerne. Afklaring heraf kan påvirke grundejerens valg af låne-udbyder / afdragsordning, idet lån tilbudt af finansielle virksomheder har fradrag for renteudgifter. En nærmere afklaring fra SKAT kræver sandsynligvis en anmodning om et bindende forhåndstilsagn. Sagsbehandlingstiden herfor er forholdsvis lang, og derfor afventer fremsendelse af en anmodning herom den nærmere politiske beslutning om eventuelt at tilbyde afdragsvis betaling.

#### Kommunens omkostninger ved en afdragsvis betaling

Forvaltningen vurderer, at der er en række betydelige omkostninger forbundet med tilbud om afdragsvis betaling:

- Der skal indledningsvis ske en kortlægning af processer fra en ansøgning indkommer helt frem til, at opgaven er afsluttet, og afdragsperioden er ophørt.  
Som udgangspunkt administreres processerne i dag manuelt, idet kommunen ikke råder over IT-systemer, der kan håndtere administrationen af afdragsvis betaling. Forvaltningen foreslår, at såfremt omfanget af ordningen bliver betydeligt, skal der ses på udlicitering af opgaven eller anskaffelse af de nødvendige IT-systemer.
- Der vil være en række betydelige administrative omkostninger forbundet med afdragsvis betaling.
- Ved etablering af en afdragsvis betaling vil der være en likviditetsbinding i afdragsperioden. Hvis afdragsvis betaling belaster kommunens likviditet ud over den politisk godkendte ramme herfor, vil ordningen medføre, at der skal findes kompenserende besparelser på drifts- og/eller anlægsområdet.

#### Forvaltningens anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at der ikke tilbydes afdragsvis betaling efter muligheden i privatvejsloven, idet tilbuddet vil kunne påvirke kommunens likviditet, og der findes andre bedre produkter for lånoptagelse på markedet.

Såfremt det vurderes, at der skal tilbydes grundejerne en mulighed for afdragsvis betaling, anbefaler forvaltningen, at der afsættes de nødvendige midler til administration og implementering af de nødvendige systemer, herunder løbende afledt drift.

## **Lovgrundlag**

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje §§ 49, 54 og 55.

## **Økonomi**

Den nærmere finansiering forbundet med opstart af den nye vedligeholdelsesordning skal ses i sammenhæng med sagen om optagelse af private fællesveje til kommuneveje. Der vil derfor omkring medio 2021 blive fremlagt en ny sag, hvori opstartsomkostningerne og det efterfølgende ressourcetræk for forvaltning af ordningen fremlægges.

Afdragsvis betaling vil påvirke kommunes likviditet, og påvirkningen kan være langvarig. Det er på forhånd ikke muligt at vurdere omfanget. Der er derfor foretaget en modelberegning af effekten. Antages det, at der lånes 4,0 mio. kr. med en afdragsperiode på 15 år, vil det betyde, at likviditetsbindingen starter med at være 4,0 mio. kr. Efter 8 år er likviditetsbindingen halveret, og bindingen er helt væk efter 15 år.

De administrative omkostninger ved afdragsvis betaling estimeres at udgøre godt 0,3 mio. kr. baseret på ca. 200 afdragsordninger, idet det bemærkes, at der er en betydelig usikkerhed forbundet med estimatet, da der ikke er et nærmere erfaringsgrundlag.

Kommunens likviditet er fuld disponeret til drifts- og anlægsopgaver i budgetperioden (2021-2024). I tilfælde af, at afdragsvis betaling belaster kommunens likviditet ud over de politisk godkendte rammer for kommunens likviditet, vil afdragsvis betaling betyde, at der skal findes kompenserende besparelser eller udskydelser, der modsvarer de ydede lån. Det foreslås, at omfanget af låneordningen behandles i budgetopfølgninger sammen med kommunens likviditet i øvrigt.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 11. november 2020

Udsat.

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Afvist, idet det ønskes, at de tiloversblevne private fællesveje, som ikke kan overtages som kommuneveje, tilbydes en afdragsbetalingsordning hos kommunen.

# Punkt 17: Udmøntning af kompensationer vedr. COVID-19 (Beslutning)

00.30.00-S00-4-20

## Resume

Der skal tages stilling til forslag til kompensation vedr. COVID-19 på Teknik- og Miljøudvalgets områder med henblik på indarbejdelse i den samlede sag om kompensation på tværs af kommunens områder. Den samlede sag om COVID-19 kompensationer forelægges Økonomiudvalget den 10. december 2020 og Kommunalbestyrelsen den 17. december 2020.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de opgjorte kompensationer for mer- og mindreudgifter som følge af COVID-19 på udvalgets områder på i alt 1,2 mio. kr. i 2020 godkendes.

## Sagsfremstilling

Økonomistyringen har i 2020 været præget af usikkerhed som følge af COVID-19. Der er således igangsat en lang række tiltag for at forebygge og håndtere smitte, som det har været vanskeligt præcist at vurdere de samlede udgifter til. I de 3 budgetopfølgninger i 2020 er der løbende opgjort og indregnet et skøn for mer- og mindreudgifter som følge af COVID-19 i det forventede regnskab. Der har imidlertid været stor usikkerhed om de økonomiske konsekvenser, så de bevillingsmæssige tilpasninger har afventet, at vi nu er så langt henne på året, at der kan udarbejdes et foreløbigt samlet skøn for de økonomiske konsekvenser for hele 2020.

Konsekvenserne og konkret udmøntning af en kompensation har ligeledes afventet en endelig aftale mellem Regeringen og KL om finansiering af merudgifterne ved COVID-19. Forhandlingerne ventes nu først afsluttet i december, men af hensyn til bevilling inden regnskabsårets afslutning er det nødvendigt nu at tage stilling til finansiering af merudgifterne på områderne.

Omstændighederne omkring COVID-19 har været en del af driften i 2020. Der har været direkte mer- og mindreudgifter, som er lette at opgøre, men der har også været indirekte mer- og mindreudgifter, som er vanskelige at opgøre. Eksempelvis kan der være taget styringsmæssige beslutninger om tilbageholdenhed for at overholde budgetter, som ikke er en direkte konsekvens af COVID-19, og det kan på en række områder være svært at identificere den præcise grænse mellem COVID-19 udgifter og udgifter ved 'almindelig drift'.

Forvaltningen foreslår følgende principper for tildeling af kompensation:

1. Nettomerudgifter kompenseres som udgangspunkt fuldt ud.
2. Mindreudgifter som følge af 'aflyst' aktivitet i 2020, hvor der er et nyt budget i 2021 til indsatsen, medgår til at finansiere områder med merudgifter som følge af COVID-19.
3. Mindreforbrug som følge af udskydelse af aktiviteter medgår ikke til finansieringen af merudgifter, men overføres til 2021 ifm. regnskab og overførselssag.
4. For grupper af institutioner der ligner hinanden, som skoler, daginstitutioner eller plejecentre, er der lavet særskilte modeller, hvor den enkelte institution kompenseres dels pba. indmeldte merudgifter og dels pba. størrelse.
5. Der indgår merudgifter som følge af de tidligere forelagte sager i relation til COVID-19, hvor de bevillingsmæssige konsekvenser er forudsat håndteret i forbindelse med den samlede opgørelse af COVID-19 kompensationer.

For Teknik- og Miljøudvalgets områder lægges der op til en fuld kompensation, idet der ikke har været særskilt aflyste aktiviteter. Kompensationen handler om mindreindtægter på parkering og udførerområdet. I tabellen nedenfor fremgår forvaltningens samlede forslag til udmøntning af kompensation fordelt på Teknik- og Miljøudvalgets aktivitetsområder. Der tages udgangspunkt i de forventede mer- og mindreudgifter for hele 2020 indarbejdet i 3. budgetopfølgning.

1.000 kr. i 2020 p/1	3. BO samt ekstra sager 2020	Kompensation 2020	Kompensation 2021	Bemærkning
Teknik- og Miljøudvalget	1.150	1.150	0	
Vej og park	600	600	0	Området for vej og park kompenseres fuldt ud for manglende indtægter.
Manglende indtægter	600	600	0	
Trafik	550	550	0	Området for trafik kompenserede fuldt ud for manglende indtægter.
Parkeringsindtægter	550	550	0	Trafikselskaberne kompenseres særskilt jf. aftale mellem regeringen og KL.
Manglende indtægter - Movia	0	0	0	
Klima, miljø og natur	0	0	0	

Der er indmeldt forventede nettomerudgifter på udvalgets område på i alt 1,2 mio. kr. i 2020 vedr. COVID-19. Forvaltningen foreslår, at der udmøntes en kompensation svarende til den indmeldte nettomerudgift på 1,2 mio. kr. i 2020. KL og regeringen har aftalt en særskilt kompensationsordning for trafikselskaberne (herunder Movia), hvor trafikselskaberne kompenseres direkte for manglende indtægter og merudgifter. KL og regeringen har ligeledes aftalt, at kompensationsordning videreføres i 2021. I første omgang indenfor en afsat pulje men med en klar aftale om, at økonomien drøftes, hvis pengene ikke rækker.

Der er ikke i løbet af året fremlagt særskilte sager for Teknik- og Miljøudvalget med merudgifter som følge COVID-19.

#### Videre proces

Opgørelse af kompensationerne baserer sig på indmeldingen i 3. budgetopfølgning, og der er således alene skønnet over de forventede mer- og mindrerudgifter i 4. kvartal. Der kan således opstå afvigelser fra dette skøn afhængigt af, hvordan epidemien udvikler sig i kommunen. Forvaltningen vil lave en opgørelse af eventuelle afvigelser fra skønnet ifm. regnskabet for 2020 med henblik på, at eventuelle yderligere merudgifter kan håndteres i overførselssagen.

### Lovgrundlag

Styrelsesloven.

Lyngby-Taarbæk Kommunes Principper for økonomistyring.

### Økonomi

De bevillingsmæssige konsekvenser for de enkelte aktivitetsområder på Teknik- og Miljøudvalget område fremgår af tabellen nedenfor.

Aktivitetsområde	2020	2021	2022	2023	2024	Varig
Vej og park	600	0	0	0	0	Nej
Trafik	550	0	0	0	0	Nej
Klima, miljø og natur	0	0	0	0	0	Nej
I alt - kassen	1.150	0	0	0	0	

(2020 P/L-niveau, 1.000 kr.)

Der er foreløbigt modtaget en statslig kompensation på 13,1 mio. kr. Kommunalbestyrelsen har desuden ved 2. budgetopfølgning reserveret en pulje på 28 mio. kr. til eventuelle merudgifter som følge af COVID-19 udover den statslige kompensation.

De foreslåede bevillingsmæssige tilpasninger på Teknik- og Miljøudvalgets område vil indgå i Økonomiudvalgets og Kommunalbestyrelsens behandling i december 2020 af de samlede kompensationer for COVID-19, herunder en reserve for 2021.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Godkendt.

# Punkt 18: Udskiftning af sendemast på Furesøvej 161 (Beslutning)

02.34.02-P19-453-19

## Resume

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om at erstatte en eksisterende 16 m høj mast med en 21 m høj rørmast. Både Byplanudvalget samt Teknik- og Miljøudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation for naturbeskyttelsesloven §§ 16 og 17,
2. forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse i henhold til lokalplanen og byggeloven.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning (bilag) om nedtagning af en sirenemast for at opsætte en ny rørmast med samme placering. Den nye mast bliver 21 meter, hvilket er cirka fem meter højere end den eksisterende. Den nuværende mast er en sirenemast og den fremtidige vil tilsvarende være en sirenemast, som også har udstyr til telekommunikation.

Ifølge ansøger er de 21 meter valgt, idet dette er den laveste mulige højde, hvis masten, udover sirene, også skal have telekommunikation som giver TT-netværket den nødvendige dækning i området. Derudover er masten forberedt på, at andre udbydere også kan koble sig på masten. På vedlagte opstalt, ses hvorledes rørmasten med antenner med videre kommer til at se ud (bilag). Derudover ses, at teknikskabet er af mindre størrelse (bilag).

Mastens placering er ret tæt på skel mod boligerne mod syd. Til boligerne beliggende øst for masten er der også forholdsvis kort. På vedlagte foto (bilag), ses den nuværende mast i forhold til boligen beliggende mod syd.

Det ansøgte er placeret i byzone, men er omfattet af følgende;

- Naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 17, sø og skov.
- Lokalplan 182, For kaningården, Furesøvej 161 - 177 i Virum Bydel.

Derudover er det ansøgte omfattet af Bygningsreglement 2018.

Forvaltningens vurdering

Det ansøgte kræver byggetilladelse i henhold til bygningsreglementets bestemmelser.

Men forinden der kan meddeles byggetilladelse, skal kommunen også give en dispensation for søbeskyttelseslinjen og skovbyggelinjen, §§ 16 og 17 i Naturbeskyttelsesloven. I henhold til Naturbeskyttelseslovens § 65 stk. 1 er skovejer blevet hørt, og har vendt tilbage med, at de ikke har nogen bemærkninger. Det ansøgte ligger uden for fredskoven og kræver derfor ikke tilladelse fra anden myndighed.

Ifølge lokalplanens § 8.2 må der opsættes et fælles antenneanlæg hvis udformning, højde og placering skal godkendes af Kommunalbestyrelsen.

Det er forvaltningens vurdering, at for den bolig som ligger tættest på (syd for masten), vil den nye højde ikke have en væsentlig betydning. Dette skyldes, at når masten er placeret så tæt på, vil det være svært at skelne om den er 16 eller 21 meter højt. Men for boligerne beliggende mod øst, vil den være mere synlig end den eksisterende. Men idet der er tale om en rørmast, er det forvaltningens vurdering, at det er en diskret løsning der er valgt.

Med hensyn til skovbyggelinjen og søbeskyttelseslinjen er det kommunens vurdering, at udskiftning af mast med samme placering ikke har en væsentlig betydning for skoven og søen.

## **Lovgrundlag**

Naturbeskyttelsesloven (sø og skov).

Planloven (lokalplan 182).

Byggeloven (Bygningsreglement 2018).

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget behandler punkt 1.

Byplanudvalget behandler punkt 2.

## **Beslutning**

Beslutning fra Byplanudvalget 2018-2021, 23. september 2020, pkt. 7:

Byplanudvalget, den 23. september 2020

Ad 2) Godkendt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 23. september 2020

Ad 1) Godkendt.

### Supplerende sagsfremstilling

I forbindelse med partshøring forud for byggetilladelse har forvaltningen modtaget et høringssvar (bilag), hvori ejer beklager, at udvalget har bemyndiget forvaltningen til at meddele tilladelse, og samtidigt, at der ikke er foretaget en naboorientering i forhold til lokalplanen.

Forvaltningen forelægger på den baggrund sagen igen til orientering.

Forvaltningen vurderer i den konkrete sag, at der ikke skal foretages naboorientering i forhold til lokalplanen, da der er tale om en mindre ændring af eksisterende forhold.

Ændringen vil kunne ses i området, men forvaltningen vurderer dog samtidig, at der er tale om en mindre ændring, idet en eksisterende mast på 16 m forhøjes med ca. 5 m og udbygges med mindre antenneanlæg. Samlet vurderer forvaltningen derfor, at ændringen er tålelig i området, henset til at mobildækningen i området forbedres.

### Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Byplanudvalget, 2. december 2020

Udvalget bemærker, at forvaltningen på mødet redegjorde for, at masten sendes i naboorientering ift. dispensation fra lokalplanen, indenfor en radius af ca. 100 m, og derefter forelægges Byplanudvalget på ny.

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Teknik- og Miljøudvalget noterer sig Byplanudvalgets protokollat.

## **Bilag**

Ansøgning

Opstalt

Teknik

Nuværende mast

Oversigtskort

Oversigtskort

Høringssvar

## **Punkt 19: 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:

- Vedtagelse af Lokalplan 302 for Kongevejen 79-85 med tilhørende kommuneplantillæg 11
- Nyt regulativ for udeservering, vareudstilling, mobilt gadesalg og stadepladser
- Lokalplanforslag 299 for Raadvad
- Revision af kommissorium for Det Lokale Trafiksikkerhedsråd
- Frieboeshvile - funktionsændring fra planteskole til offentligt uderum
- Støjforskrift for Lyngby Idrætsby.

### **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 2. december 2020

Taget til efterretning.

## Punkt 20: Meddelelser

00.22.04-A21-4-17

### Sagsfremstilling

#### 1. Renovering af Den Grønne Legeplads

Kommunalbestyrelsen besluttede den 21. november 2019, at 1,5 mio. kr. af den samlede bevilling for Projekt Legeplads og udearealer på 5,326 mio. skal anvendes til Den Grønne Legeplads i Virum. Projektet indgår i et program med øvrige anlægsaktiviteter, som samlet er planlagt at blive realiseret i 2020 og 2021.

Nyindretning af Den Grønne Legeplads er planlagt af forvaltningen i et samarbejde med legepladsens daglige bestyrer samt gruppen for Idræts- og bevægelsesstrategien. Brugerinddragelse er gennemført i foråret 2020 ved hjælp af sociale medier og via brugernes voksne, idet Covid-19 forhindrede en mere direkte dialog med stedets primære brugere.

Et dispositionsforslag er udarbejdet af forvaltningen sommer/efterår 2020 og danner grundlag for det myndighedsprojekt, som rådgivende landskabsarkitekter er i færd med at udarbejde. Sideløbende med at sagen myndighedsbehandles, udarbejder forvaltningen et entreprisudbud, så anlægsarbejder kan igangsættes snarest muligt efter modtaget byggetilladelse, forventeligt forår/sommer 2021. Et færdigt projekt og en nyrenoveret legeplads forventes klar sommer/efterår 2021.

#### 2. Tilsagn om midler fra pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik

Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen har den 8. oktober 2020 givet Lyngby-Taarbæk Kommune tilsagn om midler fra "Pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik".

Forvaltningen har ved ansøgning den 17. august 2020 ansøgt om 2.403.500 kr. til projektet "Forbedret Cykelparkering på Letbanestationerne i Lyngby-Taarbæk Kommune". Styrelsen har på baggrund af kommunens ansøgning, herunder projektbeskrivelse og budget, besluttet at tildele projektet hele det ansøgte beløb.

Ansøgningen er udarbejdet i samarbejde med DTU for at sikre kvalitetscykelparkering ved alle letbanestationer i kommunen. Samarbejdet har fokus på at skabe en fremtidssikret cykelparkering på de kommende syv letbanestationer i kommunen, der kan danne baggrund for en sund, bæredygtig og trængselsreducerende pendlerform, og som er med til at understøtte letbanens passagergrundlag.

Kravene til cykelparkeringen på de syv letbanestationer er, at det skal være let tilgængeligt, at det skal være trygt at stille sin cykel, og at det skal være muligt at stille sin cykel aflåst og tørt på de stationer, hvor dette vurderes fordelagtigt.

#### 3. Oversigt over større projekter på Teknik- og Miljøudvalgets område i 2021 - 2022

Teknik- og Miljøudvalget bad den 12. oktober 2020 forvaltningen om en oversigt over hvilke større projekter, planer eller strategier, som udvalget vil blive præsenteret for i 2021-2022. Forvaltningen har udarbejdet en oversigt over lovpligtige planer, som Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til i 2021 - 2022. Desuden er oplyst projekter, planer og strategier, der politisk er truffet beslutning om, at forvaltningen skal komme med forslag til (bilag). Udover de oplyste opgaver løser forvaltningen en lang række myndigheds- og driftsopgaver, herunder opgaver ift. letbanen og trafikafvikling.

#### 4. Etablering af elmålere i vejbelyningsnettet inden udgangen af 2020:

Det er lovbestemt, at alle kommuner skal etablere og opsætte elmålere i deres vejbelyningsnet inden udgangen af 2020.

Grundet alle kommuners færdiggørelse og etablering af elmålere i deres vejbellysningsnet og samtidig med ledningsomlægninger på letbanen, har det været vanskeligt for ejeren af vejbellysningsnet, SEAS-NVE, at få entreprenører til opgaven. SEAS-NVE er i gang med opgaven, og forvaltningen er blevet oplyst, at SEAS-NVE forventer at blive 80-90% færdige med opgaven i indeværende år.

#### 5. Udvalgt til at deltage i DK2020

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. august 2020 at kommunen ansøger om at deltage i "DK2020 - Klimaplaner for hele Danmark", der skal medvirke til at udvikle ambitiøse klimaplaner i danske kommuner. Der er 45 andre kommuner, som også har fået tilsagn. Der er kickstart på projektet den 26. november 2020.

#### 6. Hæve vandstanden i Lyngby Sø

Teknik- og Miljøudvalget behandlede en sag om stier i Åmosen den 13. maj 2020. Forvaltningen lovede en redegørelse for de naturmæssige konsekvenser af at hæve vandstanden i Lyngby Sø med cirka otte centimeter. Det har vist sig, at der er behov for at udrede det juridiske i forhold til, om vandstanden skal /må/kan hæves. Dels peger lovgivningerne i forskellige retninger. Dels skal det klarlægges, hvad det betyder juridisk, at sænkningen ligger en del år tilbage. Forvaltningen vender tilbage til Teknik- og Miljøudvalget i første del af 2021.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 2. december 2020

Taget til efterretning.

### **Bilag**

Oversigt over store projekter på Teknik- og Miljøudvalgets område