

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 21-10-2020

Mødedato Onsdag d. 21. oktober 2020 kl. 16:15

Mødested Kommunalbestyrelsens spisestue, 5 sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Analyse af Arealdrift (Drøftelse).....	4
Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - status 2020 (Orientering).....	10
Regulativ for husholdningsaffald (Beslutning).....	13
Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2021 (Beslutning).....	15
Igangsætning af analyse af stiforbindelser i Lundtofte - omdisponering bevilling (Beslutning).....	18
Lyngby Idrætsby - trafikforbedringer (Beslutning).....	20
Principper for busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning).....	23
Movias udbud af buslinje 190, 191, 192 og 194 (Beslutning).....	26
Trafikbestilling 2021 (Beslutning).....	32
Nybrovej 453A - Udvidelse af Exmoor Stalden (Beslutning).....	36
Dispensation for niveaufri adgang på Toftebæksvej 11 (Beslutning).....	40
Bæredygtighedspulje restmidler (Beslutning).....	43
Forslag til Bæredygtighedsstrategi og implementeringsplan (Beslutning).....	48
Lukket: Byggemodnings sag	51
Kommende sager.....	52
Meddelelser.....	53

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Godkendt.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Punkt 2: Analyse af Arealdrift (Drøftelse)

83.15.00-Ø54-1-19

Resume

Med det formål at tilvejebringe et grundlag for at træffe beslutning om optimering af kommunens fremtidige drift af veje og parker mv. er gennemført en række analyser. En ekstern konsulent har gennemført en analyse af enheden Arealdrift (arealdriftsanalysen), som beskriver den aktuelle situation for enheden, herunder rammevilkår, opgaver, organisering og økonomi. Analysen anviser en række anbefalinger til optimering af området på kort sigt, og forvaltningen giver en status for iværksatte indsatser. Analysen skitserer også en bred vifte af fremtidige mulige scenarier for organiseringen af området, herunder forskellige grader af egen udførelse af driftsopgaver i kombination med udførelse af driftsopgaver af private leverandører. I samme periode har forvaltningen vurderet maskinparken i Arealdrift og fået foretaget analyser ved tekniske rådgivere af kommunens to store driftspladser. Forvaltningen vil med afsæt i nærværende politiske drøftelse af fremtidig organisering, maskininvesteringer og optimering af driftspladser efterfølgende forelægge forslag til opfølgende handlingsinitiativer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. arealdriftsanalysens anbefalinger til optimering af området og status over iværksatte indsatser tages til efterretning,
2. arealdriftsanalysens fremtidige mulige scenarier for organisering og forvaltningens foreløbige vurdering af det afledte behov for maskininvesteringer drøftes,
3. muligheder for optimering af driftspladser drøftes.

Sagsfremstilling

Baggrund - kort beskrivelse af Arealdrift i området Vej og Park

Arealdrift i Lyngby-Taarbæk Kommune varetager størstedelen af de tekniske udføreropgaver, der ligger under området Vej og Park. Der udføres service og drift samt definerede akutte vedligeholdelsesopgaver på veje, fortove, stier, byrum, parker, naturområder og kirkegårde. Hoveddelen af arealdriftsopgaverne løses af egne medarbejdere, idet der dog også benyttes private underleverandører på udvalgte områder. Enheden blev etableret i forbindelse med centerdannelsen i kommunen tilbage i 2012, hvor Vejvæsnet, Parkafdelingen og Kirkegårdene blev lagt sammen.

Arealdrift har siden 2012 undergået en række ændringer og tilpasninger. Dels som følge af den generelle udvikling i opgaveløsningen på området, herunder den teknologiske udvikling, og dels som følge af krav til en stadig mere fokuseret styring og ressourceanvendelse i kommunen. Blandt de større konkrete ændringer og tilpasninger i Arealdrift er der arbejdet med at optimere driftsstyringen og opgaveløsningen ved implementering af bl.a. nye it-systemer, anvendelse af nye teknologier i arbejdsgangene samt ved en omfattende oprydning på de fysiske lokationer. Samtidig er der afviklet aftaler om vinterbekæmpelse og vedligeholdelsesordninger på private fællesveje mv.

Trods løbende ændringer står Arealdrift fortsat overfor en række udfordringer i forhold til opgaveløsning og driftsstyring, herunder bl.a. en arbejdsstyrke, hvor flere nærmer sig pensionsalderen, samt uhensigtsmæssigheder i økonomi- og opgavestyringen. Samtidig har Arealdrift en maskinpark, der er meget nedslidt, og som kræver store investeringer i de kommende år. Dette kalder på et behov for at skabe klarhed over den fremtidige opgaveportefølje og driftsmodel.

Sideløbende med tilpasninger i driftsstyringen, har der de sidste par år været arbejdet med at planlægge samling af Arealdrift på en samlet lokation på Firskovvej. Arbejdet er dog blevet udfordret af bl.a. konkrete fysiske forandringer på driftspladsen og Kommunalbestyrelsens vedtagelse af "Udviklings- og helhedsplanen – Fremtidens Firskovvej" (oktober 2019), der kalder på en fornyet strategisk stillingtagen til udviklingen på Firskovvej. Der udestår således en nærmere afklaring af den fremtidige lokation for Arealdrift.

Arealdriftsanalysens anbefalinger til optimering af området på kort sigt og status for iværksatte indsatser for optimering af Arealdrift (til orientering)

Analysen (bilag 1) er gennemført i perioden vinteren 2019 til foråret 2020 af Implement Consulting Group og med inddragelse af ledere og medarbejderrepræsentanter på tværs af forvaltningen, jf. orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 22. januar 2020 i sag nr. 12 "Analyse af Arealdrift (Orientering)". Bilag 2 "Påbudgave af arealdriftsanalysen" indeholder et resumé.

Analysen peger på indsatser, som kan bidrage til en fortsat optimering af driften indenfor de nævnte områder samt i grænsefladerne mellem de centre, der i dag løser opgaver inden for udvikling og drift af vej- og parkområdet. Det samlede materiale er derfor drøftet i de berørte MED-udvalg i forvaltningen og decentrale enheder, jf. afsnit om medarbejderinddragelse.

Arealdriftsanalysen indeholder en række anbefalinger, som bør gennemføres uanset fremtidig driftsmodel for Arealdrift (bilag 1 Arealdriftsanalysen s. 79-88). Anbefalingerne handler primært om interne ledelses- og styringsmæssige forhold, som håndteres administrativt og ikke fordrer politisk stillingtagen, fx:

- Konsolidering af ledelsen, herunder præcisering af rolle- og ansvarsfordeling
- Kvalitetsstyring af opgaveløsningen
- Optimering af økonomistyringen, herunder opdeling af budget på aktivitetsområder
- Integration af it-systemer, der bruges til opgaveløsningen og økonomistyringen.

Udmøntning af indsatser er sat i gang, og status fremgår af "Status på 31 anbefalinger i Arealdriftsanalysen" (bilag 3).

Arealdriftsanalysens beskrivelse af fremtidige mulige scenarier for organisering af Arealdrift (til drøftelse)

En hovedkonklusion i analysen er, at der bør fastlægges en klar fremtidig grundmodel for den fremtidige opgaveportefølje, driftsstyring og organisering af Arealdrift.

Der er identificeret tre arketyper af hovedscenarier, som giver et bud på spørgsmålet: Hvad ønsker man, at Lyngby-Taarbæk Kommune som "egen virksomhed" skal varetage af opgaver?

- Scenarie 1: Opgaverne løses fortsat primært af kommunen selv
- Scenarie 2: Opgaver konkurrenceudsættes med henblik på, at opgaverne løses af private leverandører. Et nødberedskab defineres og kan evt. bibeholdes i kommunens regi
- Scenarie 3: Der etableres fælleskommunale samarbejder eller §60 selskab.

De tre hovedscenarier dækker over et kontinuum af mulige kombinationsscenarier, hvorfor en variant er beskrevet:

- Kombinationsscenario 1+2: I analysen er beskrevet flere kombinationsscenarier af scenarie 1 og 2 for en helhedsorienteret drift med forskellig grad af konkurrenceudsættelse af opgaveområder.

Analysen indeholder ikke nogen klar anbefaling af nogle af scenarierne. Scenarierne skal i stedet betragtes som et nuanceret grundlag for drøftelse, der lægges til grund for efterfølgende forslag til handlingsinitiativer for fremtidens Arealdrift. Handlingsinitiativerne vil også tage afsæt i kommunens kommende Strategi for konkurrenceudsættelse, som forelægges til politisk stillingtagen i efteråret 2020. Grundlæggende forskelle i styringsmodel og driftsmodellernes fokus er beskrevet i bilag 4 "Analyse af Arealdrift - Primære styringsfokus".

Udgangspunktet for en drøftelse er, at den nuværende driftsmodel bedst kan beskrives som et eksempel på kombinationsscenario 1+2. I analysen peges på, at en fortsat optimering af Arealdrift indenfor denne ramme vil skærpe

drifts- og servicestyling og målopfyldelse, og samtidig skabe det nødvendige grundlag for at kunne udmønte en evt. senere beslutning om en mere vidtrækkende ændring af driftsmodellen. Optimeringen vil indeholde fastsættelse af strategier samt en præcisering af servicemål for drifts- og serviceopgaven.

Tydelige beskrivelser af opgavernes art, omfang og kvalitet er således en blandt flere væsentlige forudsætninger for konkurrenceudsættelse af udpegede opgaveområder. Øvrige væsentlige forudsætninger er, om der er et marked, om der kan opnås en besparelse eller en højere kvalitet, om en opgave kræver specialkompetence, om der kan opnås en effektivisering af arbejdets tilrettelæggelse samlet set, om der er hensyn til at bevare kommunale arbejdspladser og evt. på særlige vilkår, med mere. En kommunal strategi for konkurrenceudsættelse kan således danne ramme for at træffe beslutning om ændringer af den nuværende driftsmodel.

Forvaltningens foreløbige vurdering af det afledte behov for investeringer i maskiner (til drøftelse)

En beslutning om driftsmodel for Arealdrift har en klar sammenhæng med det fremtidige behov for maskiner og det afledte investeringsbehov. Store dele af Arealdrifts maskinpark er af ældre dato, og flere maskiner er udtjente, hvilket kalder på en systematisk tilgang til investeringer og ibrugtagelse af nye teknologier. Forvaltningen har som grundlag for dette udredt hvilke maskinressourcer, der er tilgængelige hos Arealdrift på nuværende tidspunkt. Tilstanden af de nuværende maskinressourcer er vurderet, og der er givet en foreløbig vurdering af det forventede fremtidige behov for investeringer. Bilag 5 "Pixiudgave om maskiner" indeholder et resumé.

De akutte udfordringer med nedslidte maskiner imødekommes lige nu ved at gennemføre nødvendigt indkøb efter følgende principper på kort sigt:

- Der indkøbes alment brugbare maskiner, som er centrale for drifts- og serviceopgaven, fx ladvogne
- Omkostningstunge specialmaskiner indkøbes ikke (specialmaskiner kan leases ved behov)
- Investeringer foretages udelukkende indenfor rammen.

Undersøgelsen viser, at investeringsbehovet i forhold til maskiner vil variere betydeligt alt efter valg af den fremtidige driftsmodel for Arealdrift. Flere af scenarierne vil kræve en nærmere strategi og realistisk plan for maskininvesteringerne, hvilket kan have længere udsigter. Fremtidige effektiviseringer som følge af optimering af Arealdrift kan tænkes overført til en maskininvesteringsspulje under budgetområdet Vej og Park, så der spares op til nødvendige investeringer. Behovet for maskininvesteringer bør vægte højt i valg af driftsmodel.

Mulighed for optimering af driftspladser (til drøftelse)

Arealdrift er spredt over flere lokationer, som rummer ældre eller midlertidige ejendomme (se bilag 6-9 herunder "Pixiudgave om driftspladser"). De ældre bygninger og arealer på driftspladserne er nedslidte, og der er behov for genopretning, hvorfor der uanset fremtidig driftsmodel er behov for investeringer i driftspladserne. Aktuelt er der igangsat arbejder for at flytte fysiske rammer for vintertjenesten fra et lejet areal til kommunens areal, jf. også afsnit om økonomi. Arealdrift har i en årrække været stillet i udsigt, at der skulle investeres i at etablere en samlet driftsplads, senest med en lokalisering på Firskovvej. Investeringsbehovet for en samlet driftsplads på Firskovvej er imidlertid meget betragteligt.

Det er tilstræbt at beskrive en bredde af mulige løsninger, således at der kan træffes valg ud fra et evt. princip om, at en beslutning om en fremtidig driftsmodel ikke bør være irreversibel. Det er også søgt at vise alternative og billigere løsninger i forhold til en fremtidig driftsplads. Ét scenarie beskriver, at de nuværende driftspladser sættes i stand og tilpasses. Fem scenarier viser muligheden for at indrette arealdriftspladser på mindre arealer, hvorved delarealer kan bruges til andet kommunalt formål eller sælges. Ét scenarie viser muligheden for at lade arealer henstå som reserve, og endeligt vises muligheden for at sælge driftspladserne helt, eller muligheden for at driftspladser udlejes til en ekstern driftsoperatør.

I det videre forløb bliver der udarbejdet supplerende grundlag for den politiske beslutning – en business case - for henholdsvis driftspladser og maskinpark. Businesscasen kobler driftsplads- og maskininvesteringsbehov mere direkte til scenarierne for fremtidens Arealdrift. Totaløkonomien ved de forskellige modeller vil blive belyst i form af investeringsomfang, mulige salgsværdier, fremtidige driftsomkostninger, mv. Det kan således komme til drøftelse om en investering i driftspladserne er hensigtsmæssig uanset kommunens valg af driftsmodel.

Bemærkninger fra medarbejderne og politiske udvalg gives i to faser

Idet de mulige scenarier for fremtidens Arealdrift potentielt kan føre til væsentlige ændringer i arbejdets tilrettelæggelse og i ansættelsesforholdene i Arealdrift har forvaltningen involveret ledere og medarbejdere i analysens resultater. Arealdriftsanalysen og de supplerende undersøgelser af henholdsvis driftspladser og maskinpark er således præsenteret for og drøftet i de berørte MED-udvalg efter en plan for medarbejderinddragelse, som er drøftet i Hovedsamarbejdsudvalget i august.

Inddragelse af medarbejderne sker i to faser: Først er Arealdriftsanalysen og bilag præsenteret og drøftet, og bemærkninger herfra fremgår af sagen (bilag 10). Efter den politiske drøftelse i indeværende udvalgsbehandling udarbejder forvaltningen forslag til handlingsinitiativer for fremtidens Arealdrift. Medarbejderne vil i anden fase blive inddraget heri, og bemærkninger hertil vil fremgå af sagen til politisk beslutning om fremtidens Arealdrift, som fremlægges ultimo 2020.

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 bilag 1 "Arealdriftsanalysen" s. 9-12.

Heraf kan fremhæves Forvaltningsloven, Offentlighedsloven, Kommunalfuldmagten, Regler for indkøb og udbud af varer og tjenesteydelser, Vejloven, Loven om private fællesveje, Lov om vintervedligeholdelse og Begravelsesloven. Hertil gælder tillige lokale retningslinjer som fx Klassificering af veje og cykelstier, Vinter- og renholdelsesregulativ, Vedtægt for Lyngby-Taarbæk Kommunes kirkegårde, Principper for økonomistyring samt Principper for indkøb og udbud.

Økonomi

Analysen er gennemført indenfor rammen af Vej og Park. Investeringsbehov og muligt salgsprovenu henset til transformationsomkostninger og mulige gevinster er under beregning og vil blive fremlagt i den senere sag som en del af businesscasen.

I kommunens anlægsprogram eksisterer to programmer vedr. kommunens driftspladser:

Etablering af fælles driftsplads på Firskovvej – status

Som følge af Kommunalbestyrelsens beslutning 6. april 2017 om at samle kommunens Arealdrift på Firskovvej blev der i 2018 udarbejdet en hvidbog for brugerinddragelsesprocessen, udført rum og funktionsprogram samt byggeprogram. Projektet blev standset på grund af Udviklings- og Helhedsplan for Firskovvej samt af økonomiske årsager. Efterfølgende er der i 2020 udarbejdet forslag til optimeret indretning af arealdriftspladserne på Firskovvej og Baunegården, Nørregade 9 og 14.

Som en del af den samlede arealdriftsplads, har kommunen lejet arealer hos lokalbanen, hvor blandt andet funktioner som vaskeplads og saltopfugtning foregår. Som følge af Firskovvejs forlængelse i 2018 er den direkte adgang blevet afskåret af den nye vej, hvilket medfører, at færdsel med tunge køretøjer vil ske på offentlig vej. Der er derfor et grundlæggende og akut behov for at få flyttet funktionerne til Firskovvej inden vinterperioden, så en smidig vinterdrift opnås. Arbejdet

med dette pågår, og bevillingssagen i forbindelse med dette behandles af Økonomiudvalget 29. oktober 2020 og Kommunalbestyrelsen 5. november 2020.

Etablering af interimdriftsplads og afledte arbejder - status

I forbindelse med Firskovvejs forlængelse i 2018 skulle eksisterende administrations- og mandskabsbygning samt tidligere villa nedrives. Der blev derfor i 2018 opført en midlertidig pavillon, som erstatning for de nedrevne bygninger. Desuden var der behov for oprydning af de mindre driftspladser med henblik på afvikling samt en række mindre afledte arbejder f.eks. etablering af fiberforbindelse, de- og remontering af telte, forbedringer i eksisterende frokoststue og etablering af karteringsanlæg. Arbejderne vedr. oprydning af arealdriftspladserne og karteringsanlægget er endnu ikke afsluttet, men pågår. Teltene ligger stadigvæk i depot.

Nedenstående tabel viser den økonomiske status på projekterne pr. 23. september 2020 (i tusinde kr.)

Beskrivelse	Anlægssum	Forbrug til dato	Rest anlægssum	Bevilling	Restbevilling
Etablering af fælles driftsplads på Firskovvej	13.334	1.424	11.910	2.000	576
Interim-driftsplads og afledte arbejder	7.728	2.438	5.290	7.728	5.290

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet.

Ad 3) Drøftet.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Økonomiudvalget, den 29. oktober 2020

Ad 1) Tages til efterretning.

Ad 2-3) Drøftet.

Bilag

2. Pixiudgave af arealdriftsanalysen

3. Status på 31 anbefalinger i arealdriftsanalysen

4. Analyse af Arealdrift - Primære styringsfokus

1. Analyse af Arealdrift

5. Pixiudgave om maskiner

6. Pixiudgave om driftspladser

7. Rokade af arealdriftsfunktioner

8. Minimumsindretning vinterdrift S-V

9. Sammenfattende notat for arealdriftspladser

10. Bemærkninger fra høring i MED-regi vedr. drøftelse af Arealdriftsanalysen

Præsentation om Arealdrift TMU og ØK 21-10-2020

Punkt 3: Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - status 2020 (Orientering)

05.01.02-G00-3-15

Resume

Der gives et samlet overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. Oversigten er til orientering og gentages hvert år, således at kommunens økonomiske forpligtelser i letbaneprojektet tydeliggøres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at status for udgifter i forbindelse med letbaneprojektet tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Denne sag giver et overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. En status på letbaneprojektets økonomi blev senest fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 31. oktober 2019.

Kontrakter med entreprenøren er indgået. Forsyningen har overstået ledningsomlægninger på Lyngby Torv, hvor bustrafikken har været afviklet ad Gl. Jernbanevej og Nørgaardsvej. Anlægsarbejder ved Lyngby Station er i gang. Ledningsomlægninger udføres fortsat den følgende periode, herunder forsyningens store ledningsomlægninger der er igangsat på Buddingevej og Klampborgvej. Det forventes, at letbanen sættes i drift i 2025.

Nedenfor ses de allerede godkendte udgifter, der er indarbejdet i budget 2020 og for overslagsårene 2021-2024. Forvaltningen revurderer løbende de estimerede udgifter, herunder fordelingen på de enkelte budgetår, og fremlægger justeringer hertil til godkendelse i takt med, at der opnås større indsigt i opgaver i forbindelse med letbanen og tilknyttede følgeprojekter.

Indskud til letbaneprojektet

Lyngby-Taarbæk Kommunes indskud i letbaneprojektet, jf. nedenstående, er uændret.

Mio kr.	2020	2021	2022-2056 (årligt*)
Indskud til letbaneprojektet	14,6	14,9	14,9

*2021-prisniveau

Tilkøbsydelse

Letbaneprojektet består endvidere af en række tilkøbsydelse. I tabellen nedenfor ses de på nuværende tidspunkt godkendte tilkøbsydelse. Der er indgået aftaler for tilkøbsydelse med Hovedstadens Letbane, herunder at ydelse lânefinansieres fra låneoptagelsestidspunktet indtil 2056.

Mio. kr.	2020	2021	2022-2056 (årligt*)
Rilleskinnespor på udvalgte strækninger, DTU-alternativet, Anker	29,5	4,1	4,1

Engelunds Vej (sideudvidelse), tiltag på parkeringssøgeringen og ny parkeringskonstruktion syd for Lyngby Torv

*2021-prisniveau

Afledte anlægs- og driftsudgifter

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

Mio. kr. anlæg	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Trafiksignaler og belysningsanlæg	1,0	6,6	2,2			9,8
Stitunnel ved. Lehwaldsvej (med DSB) - Kommunal udgift efter tilskud fra DSB*		2,7				2,7
Letbane endestation - P-plads, toilet mv.					1,3	1,3
Letbane - Omgivelser, cykel- og bilparkering	0,5	1,6	1,1	1,1	6,8	11,1
Letbane - Byrumsforskønnelse Lyngby Hovedgade til Kanalvej	0,2	0,3	0,1		10,4	11,0
Lukning af Kornagervej ved Klampenborgvej		1,5				1,5
Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej*		11,2	3,1			14,3
Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane	4,1	3,4	3,4	2,9	1,0	14,8
I alt	5,8	27,3	9,9	4,0	19,5	66,5

(2020 i 2020-prisniv. og 2021-24 i 2021-prisniv.) * tilkøbsaftale uden lånefinansiering

Mio. kr. drift	2020	2021	2022	2023	2024
Bus (omlægning og passagertab)	8,0	7,0	3,2	3,2	3,2
Stationsomgivelser (renhold, snerydning, vedligehold beplantning mm.)	-	-	-	0,5	0,5
I alt	8,0	7,0	3,2	3,7	3,7

De omfattende busomlægninger forventes at ske i perioden 2020-2022, såfremt Hovedstadens Letbane og Forsyningens planer holder. Der vil fortsat være busomlægninger i 2023, men i mindre omfang end de forrige år. Forvaltningen vil indarbejde den ændrede periodisering senest i forbindelse med 1. anslået regnskab 2021, idet eventuelle uforbrugte midler i 2020 i første omgang overføres til 2021.

Lovgrundlag

Anlægslov for letbane på Ring 3 blev vedtaget i Folketinget i maj 2016.

Økonomi

Nedenfor ses akkumulerede opgørelser over ovenstående tabeller:

mio. kr.	2020	2021	2022	2023	2024
Indskud til letbaneprojekt	14,6	14,9	14,9	14,9	14,9
Tilkøbsydelse (15% "Up front") + årlig ydelse	29,5	4,1	4,1	4,1	4,1
Afledte anlægsudgifter	5,8	27,3	9,9	4,0	19,5
Afledte driftsudgifter	8,0	7,0	3,2	3,7	3,7

Driftstilskud korrigeret for busbesparelser

Ved letbanens overgang til passagerdrift er indarbejdet et årligt driftstilskud til dækning af de årlige driftsomkostninger inkl. driftsrelaterede anlægsinvesteringer modregnet passagerindtægter. Kommunernes samlede driftstilskud udgør 44 mio. kr. i 2013-priser (svarende til ca. 50 mio. kr. i 2021-priser), og Region Hovedstadens driftstilskud udgør 34 mio. kr. i 2013-priser. Af årsrapporten fremgår det endvidere at kommunerne jf. principaftalen endnu ikke har aftalt fordelingen af driftstilskuddet. Når fordelingen mellem kommunerne er aftalt, vil denne fordeling danne grundlag for fastlæggelse af kommunernes årlige driftstilskud. I henhold til loven er Lyngby-Taarbæk Kommunes ejerandel af selskabet er 12,52% svarende til ca. 22% af kommunernes andel af selskabet. I beløbet indgår ikke effekten af kommunernes tilpasning af busdriften efter åbning af letbanen. Passagerprognosen for letbanen (bilag) er senest opdateret i 2018.

Ovenstående beregninger af passagerindtægterne er estimeret på baggrund af det passagergrundlag, der er beskrevet i VVM og udredningen for letbaneprojektet. Det er tidligere vurderet, at der årligt skal anvendes mellem 3,0 og 8,3 mio. kr. ekstra til busdriften afhængig af, om Klampenborgvej er åben eller lukket for busser (sag nr. 10 på KMB 22. november 2018). I 2018 blev der således afsat ekstramidler til busserne i årene 2019 og 2020, hvorefter sagen på ny skal vurderes i 2020. En nærmere beregning af udgifterne til busdriften efter åbning af letbanen er ikke gennemført på nuværende tidspunkt, men afventer en drøftelse af en større generel tilpasning af busnettet i kommunen til letbanens åbning.

Driftsomkostningerne fra letbanens ibrugtagning er på nuværende tidspunkt forbundet med stor usikkerhed og afhænger bl.a. af det kommende passagertal og mulige busbesparelser. Det forventes, at der indenfor den kommende 2-årige periode kan fremlægges et opdateret estimat herfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Taget til efterretning.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Økonomiudvalget, den 29. oktober 2020

Taget til efterretning.

Bilag

Passagergrundlag for letbanen

Driftsudgifter efter ibrugtagning af letbanen

Punkt 4: Regulativ for husholdningsaffald (Beslutning)

07.00.03-P24-3-19

Resume

Kommunalbestyrelsen vedtog den 27. juni 2019, at der i 2021 skal indføres nye affaldsordninger for indsamling af madaffald, papaffald, tekstilaffald og haveaffald fra husstande i kommunen. Efter Kommunalbestyrelsens godkendelse den 27. august 2020 har et revideret regulativ for husholdningsaffald nu været i fire ugers offentlig høring og kan endeligt vedtages.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Regulativ for husholdningsaffald" godkendes.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 27. juni 2019 en række nye/ændrede affaldsordninger for madaffald, papaffald, tekstilaffald og haveaffald. Forvaltningen har revideret "Regulativ for husholdningsaffald" således, at de vedtagne ordninger og ændringer er medtaget. Desuden er den årlige indsamling af juletræer indskrevet som en del af den nye haveaffaldsordning. Ligeledes indeholder regulativet beskrivelse af en ny, obligatorisk ordning for indsamling af elektronikaffald ved etageboliger, som besluttet af Kommunalbestyrelsen den 27. august 2020.

Forslag til nyt regulativ er vedlagt, med markering af tilføjelser, ændringer mv. samt kommentarer (bilag).

Regulativet har i henhold til affaldsaktørbekendtgørelsen været i 4 ugers offentlig høring. Der er i høringsperioden ikke modtaget kommentarer.

Tidsplan

Lyngby-Taarbæk Forsyning har haft hele affaldsindsamlingen, herunder de nye og ændrede ordninger, i udbud. Der er i april 2020 indgået kontrakt med firmaet Urbaser, som fra 1. april 2021 skal stå for indsamling af al husholdningsaffald i kommunen.

Af nedenstående tidsplan fremgår forløbet fra Kommunalbestyrelsens vedtagelse af ordningerne i 2019 til de udrulles til husholdningerne i 2021:

- 27. juni 2019: Kommunalbestyrelsen godkendte nye og ændrede affaldsordninger
- Efterår 2019: Forsyningen sendte affaldsindsamlingen i udbud
- Forår 2020: Forsyningen indgik kontrakt med ny renovatør
- 12. august 2020: Teknik- og Miljøudvalget behandlede forslag til revideret regulativ
- 27. august 2020: Kommunalbestyrelsen sendte revideret regulativ i offentlig høring
- 21. oktober 2020: Teknik- og Miljøudvalget behandler regulativet efter den offentlige høring
- 06. november 2020: Kommunalbestyrelsen beslutter regulativet
- 11. november 2020: Teknik- og Miljøudvalget behandler forslag til affaldsgebyrer for 2021
- 26. november 2020: Kommunalbestyrelsen beslutter forslag til affaldsgebyrer for 2021
- 01. april 2021: Kontraktstart

Lyngby-Taarbæk Forsyning oplyser, at de nye ordninger vil blive udrullet i etaper i løbet af 2021. Dog forventes den nye haveaffaldsordning at blive udrullet fra 1. marts 2021 i hele kommunen samtidig.

Forvaltningen vil på et senere tidspunkt orientere om Forsyningens planer for udrulningen, herunder kommunikationsplan mv.

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.

Det skal imidlertid afklares, hvad kravene præcist indebærer, og hvilke tilpasninger der er nødvendige. Det skal fx undersøges, hvordan vi indpasser indsamling af drikke- og fødevarekartoner i vores nuværende affaldssystem, herunder om disse fx kan indsamles sammen med andre affaldstyper, så det ikke er nødvendigt med flere affaldsbeholdere ved husstandene. Forvaltningen vil i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning og Vestforbrænding undersøge disse forhold nærmere.

Lovgrundlag

Det er bestemt i Affaldsaktørbekendtgørelsens § 3, at Kommunalbestyrelsen skal udarbejde og vedtage et regulativ, som beskriver kommunens affaldsordninger for husholdninger.

Økonomi

Affaldsområdet er gebyrfinansieret, og udgifter til nye eller ændrede affaldsordninger indregnes i affaldsgebyrerne af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Gebyrer for det kommende år forelægges hvert efterår til Kommunalbestyrelsens godkendelse, hvorefter de kan opkræves hos de enkelte husstande af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Anbefalet.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Bilag

Regulativ for husholdningsaffald inkl. ændringsforslag til høring

Punkt 5: Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2021 (Beslutning)

09.13.01-P15-1-20

Resume

Forvaltningen fremlægger handlingsplan for den kommunale forebyggelse og bekæmpelse af rotter i 2021. I forlængelse heraf fremlægges forslag til gebyr for rottebekæmpelsen for 2021.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2021 godkendes,
2. gebyr for rottebekæmpelse fastsættes til 0,037 promille i 2021.

Sagsfremstilling

Antallet af anmeldelser om rotter svinger en del fra år til år. Efter rekordmange anmeldelser i 2018, faldt antallet markant i 2019. I 2020 er antallet af anmeldelser steget igen, især markant i april og maj. I denne periode var vejret godt, og mange var hjemsendt pga. Corona og havde dermed større sandsynlighed for at opdage rottetilhold i haven.

I den indeværende planperiode (efterår 2019 til sommer 2020) er der i samarbejde med et privat kloakfirma opsat rottespærre i kloakken på i alt 21 private institutioner, primært plejehjem, skoler og børneinstitutioner. Rottespærre er opsat som følge af ny lovgivning om, at kommunen inden udgangen af 2020 skal have opsat rottespærre på de institutioner, hvor grundejer har givet tilsagn til opsætningen. Kommunen skal herefter sørge for løbende at tilse rottespærre og sikre, at de fortsat fungerer med henblik på at mindske risikoen for rotter på følsomme institutioner.

I foråret 2020 blev der desuden kørt en kampagne over for kommunens haveforeninger, for at øge fokus på forebyggelse af rotter. I alt 7 ud af 9 haveforeninger responderede og fik tilsendt kampagnemateriale i form af plakater til ophængning og/eller omdeling i foreningen alt efter ønske og behov.

Afrapportering med tal og statistik, samt beskrivelse af status og indsats er vedlagt (bilag).

Handlingsplan for 2021

Handlingsplanen består af en overordnet del, som fastsætter målsætningerne for den kommunale rottebekæmpelse. Planen beskriver desuden de konkrete indsatser, som er planlagt for 2021. Indsatserne er grupperet under fem overordnede temaer:

1. Effektiv bekæmpelse af rotter
2. Kommunikation med henblik på forebyggelse
3. Tilsyn med henblik på forebyggelse
4. Fokus på kloak og afløb
5. Privat bekæmpelse

I 2021 planlægger forvaltningen følgende indsats:

- Indkøring af ny kontrakt efter udbud af den praktiske rottebekæmpelse
- Fokus på hurtig responstid ved første besøg på en anmeldelse

- Udarbejdelse af artikel/information til boligejere om rottesikring af boligen
- Tilsyn og gennemgang af hestehold, hvor der er tilbagevendende rotteproblemer
- Fokus på defekte vejbrønde, der giver anledning til rotter
- Kontakt til private institutioner uden rottespærrer, med tilbud om at få rottespærrer
- Stikprøvekontrol på ejendomme, hvor der udføres privat rottebekæmpelse
- Fokus på, at gamle giftkasser fra de private bekæmpelsesfirmaer fjernes

Forslag til handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2021 (bilag).

Lovgrundlag

Bekendtgørelse nr. 1686 af 18. december 2018 om forebyggelse og bekæmpelse af rotter.

Økonomi

Rottebekæmpelsen og det relaterede myndighedsarbejde finansieres fuldt ud over gebyr for rottebekæmpelse.

Ifølge rottebekendtgørelsens § 52 kan Kommunalbestyrelsen beslutte, at der skal opkræves gebyr til dækning af omkostningerne ved den kommunale rottebekæmpelse. Gebyret skal i så fald pålægges samtlige ejendomme i kommunen og opkræves som en andel af ejendomsværdien. Området skal hvile i sig selv over tid, og et eventuelt over- eller underskud skal derfor indregnes i gebyret i efterfølgende år. Der kan ikke gives dispensation for betaling af gebyret. Økonomiudvalget besluttede den 23. august 2010 at indføre brugerbetaling for rottebekæmpelse i henhold til rottebekendtgørelsen.

Det samlede budget for 2021 er ca. 3,1 mio. kr., hvoraf ca. 700.000 kr. budgetteres til lønudgifter i forvaltningen (tilsyn, håndhævelse, kontraktopfølgning, projekter mv.) og 70.000 kroner til IT-systemer. Der forventes udgifter på 300.000 kroner til den løbende vedligeholdelse af de lovpligtige rottespærrer på kommunens institutioner, og 50.000 kr. til den løbende vedligeholdelse af de lovpligtige rottespærrer på private institutioner.

Den praktiske rottebekæmpelse sendes i udbud ultimo 2020, efter en kontraktperiode på fire år. Forvaltningen estimerer, at en ny kontraktsum vil ligge på mellem 1,5 og 1,9 mio. kroner inkl. udgifter til udkald på weekend- og helligdage. I budgettet er taget udgangspunkt i en kontraktsum på 1,9 mio. kr.

Der er en overdækning fra tidligere år, som forventes at være på ca. 373.000 kr. per 31. december 2020. Forvaltningen foreslår, at overdækningen benyttes til at holde gebyret i ro i 2021. Hvis kontraktsummen efter udbuddet reelt ender med at ligge på ca. 1,9 mio. kr., vil gebyret skulle sættes op i 2022. Hvis kontraktsummen derimod ligger tættere på 1,5 mio. kroner, vil rottegebyret alt andet lige kunne fastholdes i 2022.

Budget for rottebekæmpelsen i 2021 (bilag).

Rottegebyret fastsættes som en promille af ejendomsværdien og opkræves sammen med ejendomsskatten. Med det fremlagte budget vil gebyret blive 0,037 promille i 2021, hvilket er på niveau med gebyret i 2020.

Et rottegebyr på 0,037 promille betyder til eksempel, at en ejendom med en værdi på 3 mio. kr. vil blive opkrævet 111 kr. i rottegebyr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 1-2) Anbefalet.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Økonomiudvalget, den 29. oktober 2020

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Status på planperiode 2020

Rottehandlingsplan 2021 - Version 22-9-2020

Budget for rottebekæmpelsen 2021 - Version 21-9-2020

Punkt 6: Igangsætning af analyse af stiforbindelser i Lundtofte - omdisponering bevilling (Beslutning)

05.00.00-G01-120-20

Resume

I forbindelse med byudviklingen i Lundtofte og etablering af nye plangrundlag er der behov for at binde området sammen i et sammenhængende stinet. Der er med denne sag foreslået at der igangsættes en analyse af et sammenhængende stinet inkl. direkte og nem tilgængelig stiforbindelse til og fra letbanen og erhvervsområdet ved Nymøllevej/Maglebjerg. Med denne sag skal der tages stilling til analysen og omdisponering af anlægsbevillingens formål til igangsættelse af analysen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der anvendes 200.000 kr. i 2020 til analyse af stiforbindelser i Lundtofte, finansieret af den allerede afgivne bevilling under anlægsprogrammet ”DHG-Byggemodning tværgående”.

Sagsfremstilling

Der er ikke et sammenhængende stiforløb/stinet i Lundtofte i dag, hvilket også er konklusionen i forslag til helhedsplan for Lundtofte fra 2018. Et bedre og sammenhængende stinet vil binde områderne (erhverv, skole, evt. kommende internationale skole, Landsby, Letbane m.v.) i Lundtofte bedre sammen og understøtte udviklingen i Lundtofte. En overordnet stiplanlægning i Lundtofte skal ligeledes være med til at sikre en direkte og nem tilgængelig stiforbindelse til og fra letbanen og erhvervsområdet ved Nymøllevej/Maglebjerg, således at det bliver attraktivt at benytte letbanen.

Forvaltningen vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt med en analyse inden man lægger sig fast på et stiforløb. En analyse vil kunne beskrive forslag til stiforløb til og fra letbanen og erhvervsområdet ved Nymøllevej/Maglebjerg samt øvrige stiforbindelser for at opnå et sammenhængende stinet i bydelen. Analysen skal ligeledes omfatte et anlægsoverslag. Efterfølgende forventes det, at et anlægsoverslag kan medvirke til at afdække muligheder for, at der på sti-delstrækninger, kan anvendes udbygningsaftaler som medfinansieringsmulighed.

Analysen vil tage udgangspunkt i registrering i felten samt materiale fra "Forslag til helhedsplan for Lundtofte" ligesom der skal se på sammenhænge med allerede vedtaget trafikprojekter ved Lundtofte skole og Lundtoftegårdsvej.

Det forventes at analysen kan forlægges Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal 2021.

Lovgrundlag

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

Lyngby-Taarbæk Kommunes anlægsstyringsregler.

Økonomi

Der er på bevillingsprogrammet ”DHG-Byggemodning tværgående” afsat et budget på 3,899 mio. kr. i 2020. Der er pr. d. 24. september et forbrug på 1,975 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at der omdisponeres 200.000 kr. af restbudgettet i 2020, til analyse af stiforbindelser i Lundtofte.

Der er tale om en konkretisering af den afgivne bevilling.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Afvist, idet midlerne i stedet ønskes anvendt til at forbedre det eksisterende stinet. Udvalget ønsker i stedet en dialog med interessenter i området om stiforbindelser.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Punkt 7: Lyngby Idrætsby - trafikforbedringer (Beslutning)

01.02.00-P20-6-18

Resume

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 6. november 2019 principperne for vejadgangen i forbindelse med udviklingen af Lyngby Idrætsby. Forvaltningen i det videre arbejde med sagen, ved ekstern trafikrådgiver (MOE) fået foretaget en vurdering af løsningsforslagene til trafikforbedringer, herunder en vurdering af forholdet mellem effekt og økonomi. Med denne sag skal der tages stilling til de konkrete trafikale løsninger, som skal indgå i udbuddet af Lyngby Idrætsby.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der i det videre arbejde frem mod udbud, arbejdes med følgende anbefalinger:

1. vej C omlægges, så der etableres separat cykelsti (ensrettet) frem til krydset til Lundtoftevej,
2. beplantning (ca. 25 m) mod tennisbaner ryddes,
3. den eksisterende midterrabat mellem de to midterfelter på Lundtoftevej konverteres til en venstresvingsbane,
4. busstoppested på Lundtoftevej flyttes mod nord,
5. der etableres en hævet flade ved indkørslen til hovedindgangen i Idrætsbyen,
6. der ikke arbejdes videre med ændring af vejadgang fra Sorgenfrigårdsvej til Idrætsbyen,
7. der ikke arbejdes videre med at anlægge en helle på Sorgenfrigårdsvej.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 6. november 2019 sag om udvikling af Lyngby Idrætsby, hvor udvalget tog stilling til de trafikale principper som grundlag for det videre arbejde med udviklingen af Idrætsbyen. Udvalget besluttede, at der er brug for en samlet opgradering af de trafikale forhold ved Lyngby Idrætsby uafhængigt af et eventuelt udbud.

Udvalget anbefalede, at der arbejdes videre med en kombination af model 7 og model 11 i forhold til de kommende trafikale løsninger, herunder ift. følgende fokuspunkter:

- Vej C (model 7) skal sikre, at bløde trafikanter så vidt muligt adskilles fra biltrafikken enten ved egne stiforbindelser eller ved etableringen af cykelstier og fortove.
- Vej B1 (model 7) skal sikre, at oversigtforholdene ved ind- og udkørsel til Sorgenfrigårdsvej forbedres.
- Vej B2 (model 11) bruges kun i særlige tilfælde til bebyggelsen i nord. Trafikken til stadion søges holdt på østsiden heraf.
- Oversigtforholdene ved ind- og udkørsel ved Lundtoftevej skal forbedres.
- Venstresvingsbane Lundtoftevej H (model 11) skal etableres.
- Der tages så vidt muligt hensyn til eksisterende bebyggelser.
- Der sigtes mod at flytte busholdepladsen på Lundtoftevej ved stadion til en mere hensigtsmæssig placering.

I forbindelse med det videre arbejde med tilrettelæggelse og formulering af udbudsvilkår, har forvaltningen bedt en ekstern trafikrådgiver (MOE) om at foretage en vurdering (bilag) af disse løsningsforslag, herunder en vurdering af forholdet mellem effekt og økonomi. Der er udarbejdet kortbilag (bilag) til oversigt.

Sikring af bløde trafikanter ved vej C

Ved vej C er der udarbejdet skitseforslag om at forlægge fortovet på den nordlige side af vejen ca. 1,3 meter yderligere mod nord, og at vejen trækkes tilsvarende med op, så der herved skabes plads til nyetablering af separat enkeltrettet cykelsti langs den sydlige side af vejen. Cykler der skal fra Lundtoftevej ind på området/Idrætsbyen, vil derfor køre - som hidtil - på vejen sammen med biltrafikken, mens cykler ud af området vil have egen cykelsti det sidste stykke frem mod krydset til Lundtoftevej.

Forlægningen af fortovet mod nord betyder at den grønne beplantning (bøgehæk) ind mod tennisbanerne må ryddes på dette stykke: langs én banebredde (ca. 25 m); alternativt kan der ryddes på de første to baner (ca. 38 m) således at der opnås en vis ensartethed visuelt. Det er ikke blevet undersøgt om tennisbanen kan gøres kortere så der derved kunne gøres plads til en bøgehæk, da forvaltningen umiddelbart vurderer, at dette ikke kan lade sig gøre. På ortofoto er der målt 6,4

meter fra baglinjen til hegn hvilket er den afstand Dansk Tennis Forbund anbefaler. Der må derfor, på dette stykke, sandsynligvis skærmes af på anden vis med f.eks. vedbend/efeu op ad det eksisterende trådhegn.

Venstresvingsbane

Det er af ekstern rådgiver MOE vurderet at den eksisterende midterrabat mellem de to midterfelter kan konverteres til en venstresvingsbane (H på kortbilag) og at denne løsning kan etableres uden at der inddrages areal fra matriklerne på begge sider af vejen.

Busholdepladsen

I dag holder bussen v. busstoppestedet og spærrer for både ind- og udkørsel via vej C til Idrætsby-området. Der har været indledende dialog med Movia om flytning af busholdepladsen længere mod nord, hvilket de har meldt positivt tilbage om. En evt. flytning vil kunne forbedre trafikafviklingen i krydset. Forvaltningen vurderer at de fysiske anlægsinitiativer ved vej C beskrevet ovenfor kan etableres uafhængig af en evt. flytning af busholdepladsen. Forvaltningen anbefaler, at udvalget bemyndiger forvaltningen til at foretage flytning af stoppestedet.

Hævet flade v. indkørsel til hovedindgangen

Forvaltningen foreslår at forbedre sikkerheden i krydset ved vej C og indkørslen til hovedindgangen. Dette foreslås som en hævet flade og en indsnævring af vejen. Som konsekvens heraf må der nedlægges 7 parkeringspladser.

Uhedsstatistik

Politiet har registreret 3 trafikuheld de seneste 20 år i krydset mellem Lundtoftevej og vej C. Ved alle tre (2014, 2015 og 2017) (bilag) er der kun sket materielskade. Som et led i MOE forslag til omlægning af krydset ved vej C indsnævres vejen fra de nuværende 7,0 m til 6,5 m i strækningen op til krydset. Ved selve krydsudmundingen vil vejen have en bredde på 7,5 meter. I MOEs notat anføres det: "Der er valgt en kørebanebredde på 6,5 m, hvilket [...] svarer til anbefalingerne i vejregelhåndbøgerne ved middel hastighed. Bredere kørespor kan give anledning til højere hastigheder frem mod kurven, hvilket ikke er hensigtsmæssigt." På den baggrund vurderer forvaltningen at ændringerne i krydset samt flytning af det eksisterende busstoppested kan være med til at forbedre oversigten for afventende bilister fra idrætsbyen. Den forbedrede oversigt kan således være med at mindske risikoen for uheld af den type, der var i 2017. De øvrige uheld, der er sket i perioden fra 2000-2020 er ikke relevante i forhold til den foreslåede ombygning.

Forlægning af vej B0 til B1 samt evt. helle på Sorgenfrigårdsvej

Forlægning af vej B0 til B1 har under borgerinddragelsen været foreslået som en måde at skabe større afstand mellem ind-/udkørslen til Sorgenfrigårdsvej og krydset Sorgenfrigårdsvej/ Lundtoftevej. Ændring af vejforløbet vil medføre at ca. 20 eksisterende store træer skal fjernes, hvilket vil medføre en kraftig reduktion i arealets grønne karakter.

Ekstern trafikrådgiver MOE har analyseret hvor langt fra krydset det var muligt at placere ind-/udkørslen uden at komme i karambolage med LAR-anlægget i Badeparken. MOE konkluderer på den baggrund, at "flytning af vejen [fra B0 til B1] ikke bidrager væsentligt til forbedring af de trafikale forhold." Ligeledes har det været undersøgt om en helle på Sorgenfrigårdsvej kunne forbedre trafiksikkerheden. Her konkluderer MOE at "det ikke [er] nødvendigt at etablere en helle på Sorgenfrigårdsvej."

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 8 stk. 2

Økonomi

Entrepriseudgifter er estimeret til 1,100 mio. kr. til omlægning af krydset ved vej C + hævet flade ved adgangsvej og flytning af busstoppested. Hertil skal der lægges 30 pct. til uforudsete udgifter, 20 pct. til projektledelse og arbejdsplads. Samlet set er udgifterne estimeret til 1,800 mio. kr.

I ovenstående er der ikke indarbejdet forlægning af vej B0 til B1 (tilslutning til Sorgenfrigårdsvej), idet forvaltningen anbefaler at der ikke arbejdes videre med denne løsning. Udgiften hertil er anslået til 2,200 mio. kr.

Særskilt sag om finansiering vil blive forelagt Økonomiudvalget hhv. kommunalbestyrelsen i forbindelse med senere behandling af salgsvilkår.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalg hhv. kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Afstemning om de samlede indstillingspunkter:

For: 6 (A (1), F (1), C (4))

Imod: 1 (Ø)

Ad 1-7) Anbefalet.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Bilag

MOE Trafikvurdering - Lyngby Idrætsby_2

Kortbilag trafikløsning 2020

Trafikuheld ved vej C

Punkt 8: Principper for busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning)

13.05.00-G01-7-20

Resume

Busnettet skal tilpasses i forhold til letbanen senest i 2025. Udvalget har gennem en dilemmastyret proces med Movia og forvaltningen udarbejdet en række principper, der bliver retningsgivende for en endelig bestilling af busnet 2025. Med denne sag skal der tages stilling til principperne for udviklingen, af den fremtidige kollektive trafik.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de beskrevne principper for busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune godkendes.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget har på møde den 7. september 2020 udtrykt ønske om en mere lokal orienteret drøftelse af den kommende bustilpasning i forhold til letbanen.

På den baggrund er der afholdt to workshops henholdsvis den 30. september og den 6. oktober 2020 med deltagelse af Movia og forvaltningen, hvor en række dilemmaer og mulige principper for fremtidens busnet fra 2025 er blevet drøftet og analyseret. Der er bl.a. drøftet konkrete problemstillinger, nuværende og fremtidige udfordringer i busnettet, nye muligheder og scenarier for tilrettelæggelse og visioner for dette.

Drøftelserne har haft til formål at formulere nogle principper for den kommende bustilpasning i forhold til, at letbanen er i drift fra 2025. Principperne bliver retningsgivende i den kommende planlægningsproces for busnettet.

Forløbet har resulteret i følgende retningsgivende principper for busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune:

Der skal i forbindelse med tilpasningen af det samlede kollektive net opnås de nødvendige økonomiske tilpasninger.

1. Koncentrer busdriften der, hvor der er passagerer.
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").
3. Skab gode forbindelser til Lokalbanen, Letbanen og S-togsstationer.
4. Gør den kollektive trafik mere attraktiv gennem gode skifteforhold og synlig trafikinformation (bl.a. bedre cykelparkeringsforhold, sikring af last mile mm.).
5. Der arbejdes for at skabe ejerskab til busbetjeningen lokalt, både hos borgere og virksomheder.

En tilpasning af busnettet baseret på ovenstående principper vil naturligvis have en række afledte konsekvenser for busbetjeningen i kommunen på både kort og langt sigt.

Et muligt nyt busnet planlagt med udgangspunkt i den skinnebårne kollektive transport og med afsæt i de retningsgivende principper, vil forventeligt betyde et mere enkelt samlet net for den kollektive trafik med stort fokus på tilbringertrafik til S-tog, Lokalbane og Letbane. Busnettet vil i den kontekst i højere grad få fokus på korridorer og at skabe tværgående forbindelser og dermed mindre fokus på en fladedækning af hele kommunen.

Principperne lægger desuden op til en øget fleksibilitet bl.a., hvor det nærmere skal undersøges, om der kan anvendes andre former for busløsninger (fx anvendelse af andet busmateriel, brug af "kommunebusser", forskudte mødetider der reducerer spidsbelastningstider ("peak-tider"), nye buskoncepter, gennemførelse af et transportplanprojekt, hvor der ses på de samlede kørselsordninger, mm.).

Endeligt lægges der op til mere synlig og bedre trafikinformation, fokus på faciliteter som cykelparkering ved stoppesteder for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv at benytte. Hertil kommer bedre dialog og involvering af borgere og virksomheder i forbindelse med planlægningen af busnettet. Der kan bl.a. opfordres til, at virksomhederne arbejder med mobilitetsplanlægning for at få medarbejderne til i højere grad at vælge at anvende den kollektive trafik.

Erfaringer fra andre kommuner viser, at fx forbedring af cykelparkeringen ved stoppesteder, øget frekvens på bussen og lignende tiltag betyder en tilgang af passagerer, hvilket er med til at reducere det kommunale tilskud til den enkelte buslinje. Dette perspektiv og mulighederne heri skal vurderes nærmere for at undersøge, om passagertilvækst og derved øget indtjening kan nedbringe behovet for at finde besparelser på det øvrige busnet.

Movia har vurderet, at det med de rigtige indsatser i forhold til tilpasningen af busnettet i 2025, vil være realistisk at øge antallet af passagerer i Lyngby-Taarbæk med 5-10% på de lokale buslinjer. Det vil medføre en passagerfremgang på de lokale linjer på samlet set 150.000 - 300.000 passagerer om året. En fremgang der også vil have positiv betydning for Letbanens benyttelse. De øgede indtægter vil kunne reducere tilskudsbehovet til busdriften med 1-2 mio. kr. årligt.

Hvor mange midler, der skal tilføres for at opnå denne fremgang, er ikke nærmere vurderet.

På de to workshops har den bagvedliggende tilgang til formulering af principperne været fokus på den kommende økonomiske ramme, herunder finansieringen af driftsomkostninger forbundet med letbanen.

På den baggrund har Movia gennemgået reduktionsmulighederne for alle buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune i forhold til allerede indgåede kontrakter, kontrakter hvor udbud er gennemført, og kontrakter på vej i udbud. Det vil indenfor disse kontrakter være muligt at reducere kommunens tilskudsbehov til busdriften med ca. 55-60 % ved letbanens åbning i 2025.

For eksemplificering af mulige besparelser har Movia rent principielt udarbejdet et eksempel på et fremtidigt busnet med besparelser på henholdsvis 6, 8 eller 10 mio. kr./år på busdriften i kommunen (bilag). Besparelsesforslagene er baseret på de retningsgivende principper. Der peges på mulige nedlæggelser af buslinjer med begrænset passagerbenyttelse samt linjer parallelt med letbanen, som tilsvarende nedlægges. Det er vigtigt at pointere, at der er tale om eksempler baseret på overordnede forudsætninger og ikke tilbunds gående analyser.

Forvaltningen forventer i december 2020 at fremlægge en sag for udvalget med forslag til en overordnet implementeringsplan for de retningsgivende principper for tilpasning af busdriften. Sagen forventes bl.a. at afdække muligheder, udfordringer, tidsperspektiv mm. for det videre arbejde.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Ingen direkte omkostninger, men de besluttede principper vil få betydning for økonomien i forbindelse med det fremtidige busnet, der skal ses i sammenhæng med den fremtidige driftsøkonomi for letbanen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Anbefalet, idet princip nr. 1 [Koncentrer busdriften der, hvor der er passagerer] ændres til [Koncentrer busdriften der, hvor der er størst passagerpotentiale]

Dertil ser udvalget frem til en implementeringsplan samt oversigt over økonomi og forslag til borgerdialog.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Bilag

Reduktionsmuligheder

Punkt 9: Movias udbud af buslinje 190, 191, 192 og 194 (Beslutning)

13.05.00-G01-2-20

Resume

Movia er i gang med at forberede udbud af flere af deres buslinjer, herunder buslinjerne 190, 191, 192 og 194 i Lyngby-Taarbæk Kommune (udbud A20). De nye kontrakter forventes at træde i kraft i december 2022, og kommunerne skal senest den 30. oktober 2020 meddele Movia, hvilke ønsker/krav kommunerne har til det kommende udbud. Med denne sag skal det besluttet, hvilke krav, der skal stilles i det kommende udbud, herunder finansieringsmuligheder. Sagen har været drøftet i Teknik- og Miljøudvalget den 12. august 2020 og fremlægges nu i forkortet version med nye økonomioplysninger.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der stilles krav om emissionsfrihed på buslinjerne 190, 191, 192 og 194 med en kontraktlængde på 10+2 år,
2. Movia (set i lyset af kommende bustilpasning til letbanen) undersøger mulighederne for at arbejde med fleksibiliteten i disse kontrakter, i form af evt. kortere kontraktlængde eller større mulighed for justeringer i kontraktperioden,
3. der køres med 12 meter busser på linjerne,
4. reklamer på busserne tilvælges,
5. digital information i busserne fravælges,
6. eventuelle ekstraudgifter i forbindelse med udbuddet forventes afholdt indenfor eksisterende busbudget.

Sagsfremstilling

Denne sag har været drøftet på Teknik- og Miljøudvalget den 12. august 2020 – sagen gennemgås derfor i forkortet version. Forvaltningen har efterfølgende modtaget ny information fra Movia om økonomien for busdriften i kommunen.

Movia udbyder på vegne af kommuner og regioner løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører. I forbindelse med udbuddet definerer Movia i samarbejde med de kommuner, som buslinjerne betjener, en række funktionskrav. Kommunerne skal senest den 30. oktober 2020 afgive ønsker/krav til Movia for det kommende udbud.

Det kommende udbud A20 har forventet driftsstart i december 2022. Buslinjerne 190, 191, 192 og 194 i Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af udbuddet. Alle buslinjerne deles med nabokommuner (Gladsaxe, Gentofte og Rudersdal), hvorfor der kræves enighed mellem kommunerne om kravene til udbuddet.

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

- Miljøkrav (drivmiddel) og kontraktlængden
- Driftsomfang
- Digital information og reklamer i busserne
- Buslængde og kapacitet.

Movia har fremsendt deres anbefalinger til ovenstående i "Bilag 1 Forventet udbudsgrundlag A20" (bilag) og "Omkostning per trafikejer for grøn omstilling i A20" (bilag). Desuden har Movia fremsendt mere generelle retningslinjer i "Udbudsgrundlag A20" (bilag).

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

Fossil drift

Konventionelle busser gennemfører kørslen ved hjælp af fossile brændsler som diesel og naturgas. Movia anbefaler ikke fremadrettet brug af fossil busdrift, eftersom denne ikke lever op til Movias målsætninger på miljøområdet. Selvom det strider mod Movias målsætning, så er det den enkelte kommune, som beslutter deres ambitionsniveau fra udbud til udbud.

Tilvalg af fossildrift er forbundet med økonomisk usikkerhed, idet der ikke kendes fremtidige priser for dieseldrift grundet usikkerheder om konkurrencen i operatørmarkedet.

Fossilfrihed

Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afviklingen af busdriften. En fossilfri busdrift vil sandsynligvis blive afviklet med konventionelle busser, som anvender biogas eller biodiesel. Ved fossilfrie busser gennemføres driften uden udledning af CO₂.

Movia anbefaler, at fossile og fossilfrie kontrakter indgås med en kortere kontraktperiode på i alt 7 år.

Emissionsfrihed

Emissionsfrie busser er frie for CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler) og har en betydelig lavere støjbelastning. En emissionsfri busdrift vil blive afviklet ved el- eller brintbusser. Emissionsfrie kontrakter indgås som udgangspunkt med en kontraktlængde på 10+2 år.

Movias anbefaling

Movia anbefaler, at der for alle fire buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune vælges emissionsfrihed.

Movia har ved tidligere udbud i 2019 fremført, at et eventuelt valg af nulemission for Lyngby-Taarbæk Kommune kan være udfordret under anlæg af letbanen. Vælges el-busser opsættes typisk ladestander på endestationen, hvorved buslinjen bindes til et stoppested. Movia har desuden tidligere anbefalet kortere kontrakter tilpasset letbanens åbning.

Når Movia til dette udbud anbefaler emissionsfrihed og lange kontrakter, begrundes dette i, at kontraktens længde bliver for korte med en løbetid frem til letbanens åbning, hvorved tilbuddene fra operatørerne vil blive for dyre.

Selvom der indgås længere kontrakter, vil der fortsat kunne foretages tilpasninger på de involverede buslinjer, jf. Movias gældende udbudsstrategi. Ifølge gældende udbudsregler kan Movia i hvert kalenderår ændre det aftalte køreplantumetal med indtil +/- 7,5%. Kørselsmængden kan højst ændres med +/- 20% i de første seks år af en kontraktperiode og yderligere +/- 20% i den sidste del af kontraktperioden. Movia kan i hvert kalenderår reducere antallet af busser med én driftsbus for hver 20 driftsbusser, der indgår i kontrakten. I løbet af kontraktperiodens seks år kan Movia dog højst reducere med tre driftsbusser for hver påbegyndt 20 driftsbusser.

Movia oplyser, at Lyngby Station fortsat ikke anbefales for mulig placering af ladeinfrastruktur pga. letbanearbejderne. Eventuelle el-busser skal derfor lades op i enten garage eller på anden lokalitet/endestation.

Movia har afholdt møde med de kommuner, der har buslinjer i det kommende udbud. På mødet gav vores nabokommuner på administrativt niveau udtryk for, at der arbejdes videre med Movias anbefaling om emissionsfrihed. Udbudsgrundlaget skal også politisk behandles i de øvrige kommuner.

Driftsomfang

Som udgangspunkt videreføres eksisterende drift i forhold til køretider, frekvenser, materiel mv. I forbindelse med Trafikbestilling 2021 er der forslag om ændringer på buslinjerne 190 og 194. Såfremt ændringsforslagene godkendes i kommunerne, vil Movia sikre, at det er det nye driftsbehov der udbydes.

Digital information

Digital trafikinformation er et visuelt medie, der gør det muligt at kommunikere direkte til passagererne via skærme i busserne. Løsningen er onlinebaseret, så informationen altid er opdateret. Som udgangspunkt anbefaler Movia digital trafikinformation på linjer, som er en del af det strategiske net, hvilket de nævnte fire linjer ikke er.

Reklamer på/i busserne

For at sikre at relevant trafikinformation og markedsføring fra Movia når frem til passagererne, disponerer Movia over en delmængde af de reklamepladser, der er både udvendigt og indvendigt på bussen samt på digital information. Det er muligt for operatørerne at udnytte den resterende del af bussens reklamepladser til salg af reklamer. Den indtægt, som operatøren forventer at opnå i kontraktperioden, indarbejdes i tilbudsprisen, og busdriften bliver som følge heraf billigere. Kompensationen ligger mellem 7.500 og 20.000 kr. pr. bus pr. år plus moms. Kompensationsstørrelsen afhænger hovedsageligt af, hvor driften udføres. Movia anbefaler, at der tilvælges reklamer på busserne.

Buslængder og kapacitet

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

Nedenfor er skematisk oplistet Movias anbefaling til udbud for de fire buslinjer:

Buslinje	Drivmiddel	Kontraktlængde	Digital information	Reklamer	Buslængde
190	Emissionsfri (el- eller brintbusser)	10+2 år	Nej	Ja	12 m
191	Emissionsfri (el- eller brintbusser)	10+2 år	Nej	Ja	12 m
192	Emissionsfri (el- eller brintbusser)	10+2 år	Nej	Ja	12 m
194	Emissionsfri (el- eller brintbusser)	10+2 år	Nej	Ja	12 m

Skema 1: Opsamling på Movias anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at Movias anbefalinger følges og at de fire buslinjer udbydes med emissionsfrihed. For at sikre større fleksibilitet i tilpasninger af busserne til busnettet i 2025 og derefter, anbefaler forvaltningen, at Movia undersøger mulighederne for at tilbyde større justeringsmuligheder i kontraktperioden og evt. kortere kontraktlængder.

De valg, der besluttes ved dette udbud, varer i op til enten 5+2 år eller 10+2 år, dvs. efter letbanens idriftsætning. Det er derfor vigtigt, i forbindelse med dette udbud at medtage, at de fire buslinjer også skal kunne tilpasses til busnet 2025.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Forvaltningen oplyste i august 2020, at der ikke kunne peges på finansiering af eventuelle ekstraudgifter til udbud A20. Forvaltningen har efterfølgende fået nye oplysninger i form af Movias 1. behandling af busbudgettet for 2021 samt priser i forbindelse med igangværende udbud af buslinjer A19. Forvaltningen forventer derfor at kunne afholde eventuelle ekstraudgifter forbundet med udbuddet indenfor eksisterende budget.

I trafikbestillingsgrundlaget for 2021 udgør kommunens tilskudsbehov til de fire linjer ca. 8 mio. kr. Udgifterne til trafikinformation og indtægterne fra reklamer indgår allerede i udgifterne til buslinjerne og indregnes således ikke igen.

Movia har oplyst, at Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov forventes øget fra 2023 med 0,55 mio. kr. pr. år, såfremt der vælges fossilfrihed eller emissionsfrihed (samme pris ved de to løsninger). Endelige priser for de nye kontrakter kendes først i løbet af efteråret 2021.

Movia forventer, at busdriften i Lyngby-Taarbæk i 2021 vil koste 34,1 mio. kr. eksklusiv yderligere udgifter som følge af Covid-19. Movia forventer at Lyngby-Taarbæks andel af de Covid-19 relaterede udgifter vil være 4,2 mio. kr. i 2021. Det er endnu uafklaret, om staten vil dække trafikselskabernes Covid-19 relaterede udgifter i 2021, ligesom de har gjort det i 2020. Kommunen har i årene 2021-2024 afsat 36,3 mio. kr. til den kollektive trafik.

Derudover bemærkes det, at Movias skøn for budget 2021 er forbundet med usikkerhed i form af antal passagerer i busserne (specielt under Covid-19), dieselpriser mm.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. september 2020 (ekstraordinært møde)

Udsat.

Magnus Von Dreiager (C) havde meldt afbud. I stedet deltog John Tefke (C).

Silas Mudoh var fraværende (A).

Supplerende sagsfremstilling

Set i lyset af den fremtidige bustilpasning til letbanen og efter ønske fra Teknik- og Miljøudvalget har forvaltningen bedt Movia om at undersøge mulighederne for at arbejde med kortere kontrakter i forbindelse med A20 udbuddet. Forslaget om kortere kontrakter skyldes ønske om at kunne opnå større kontraktmæssig fleksibilitet i forhold til bustilpasninger til letbanens åbning i 2025.

Status på 10+2 årige kontrakter

Movia har i foråret 2020 anbefalet kommunerne, der betjenes af de fire linjer 190, 191, 192 og 194, at linjerne udbydes med emissionsfrihed og i en 10+2 årig kontrakt. I de øvrige kommuner har Rudersdal Kommune politisk besluttet at følge Movias anbefaling, mens A20 ikke er politisk behandlet i Gentofte og Gladsaxe Kommuner. Det er forventningen at Gladsaxe og Gentofte Kommuner beslutter at følge anbefalingen.

Movia har gennemgået reduktionsmulighederne for alle buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Med de nuværende, kommende og forventede kontrakter vil det være muligt, at reducere kommunens tilskudsbehov til busdriften med 55-60% ved Letbanens åbning i 2025 (selvom der til A20 vælges udbud på 10+2 år). Yderligere reduktioner i antallet af driftsbusser vil medføre kontant kompensation til operatøren.

Muligheder for kortere kontrakter

Movia har fremsendt notat, der beskriver mulighederne for at anvende kortere kontrakter (bilag).

En kort kontrakt, der skal udløbe når Letbanen åbner, vil betyde, at linjerne skal udbydes i en kontrakt med længden 2,5+1 år. Et alternativ kan være en kontraktlængde på 5+2 år. Movia har i notatet opstillet skema med fordele og ulemper ved de mulige kontraktlængder. Fordelene ved de kortere kontrakter er den større tilpasningsmulighed de giver når busnettet skal tilpasses letbanen i 2025. Ulemperne er en forventning om højere priser (grundet kortere afskrivningstid på busmateriellet) samt dårligere konkurrence i forbindelse med udbuddet.

Vælger Lyngby-Taarbæk Kommune at gå videre ift. option på en kortere kontraktlængde på linjerne i A20, er det en forudsætning, at de tre øvrige berørte kommuner indvilger i, at linjerne udbydes på andre vilkår end tidligere forudsat, ligesom de skal være indforstået med de risici det kan medføre for driftsøkonomien. Movia har udarbejdet notat (bilag), der beskriver, forholdene ved en eventuel uenighed mellem kommuner om valg af udbud.

Movia har ikke angivet estimerede priser for kortere udbud idet der er for store usikker forbundet hermed.

Movia har oplyst, at det inden for de udbudsjuridiske rammer kan håndteres at der vælges option på kontraktlængde. Movia oplyser, at en sådan option kan give mulighed for spekulation og medfører risiko for, at kommunen ikke ender med det billigste tilbud på den variant, der vælges. Movia gør desuden opmærksom på, at der kun kan vælges én option ud over basis, som her vil være den anbefalede kontraktlængde på 10+2 år.

I forbindelse med udbud A19 (for buslinje 179, 180, 181, 182 og 183) var der også kun mulighed for at vælge én option. Grunden til at Lyngby-Taarbæk Kommune alligevel kunne få leveret tre priser - på både fossildrift, fossilfrihed og nulemission - skyldes, at fossilfrihed i dette udbud blev håndteret som et muligt tilkøb til basisudbuddet (dieseldrift). Busmateriellet der anvendes til dieseldrift og fossilfri drift er det samme – der er blot forskel på drivmidlet. Priserne på fossilfri drift kunne derfor beregnes ud fra kendskab til erfaringer med drivmidletprisen og det afgivne tilbud på dieseldrift. Fossilfri drift var således ikke en option, men et muligt tilkøb til basis. Basisudbuddet i A19 var fossildrift og optionen var nulemission.

Når priserne for udbud A20 kendes i efteråret 2021 vil sagen blive forelagt til politisk beslutning.

Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der stilles krav om emissionsfrihed på buslinjerne 190, 191, 192 og 194,
2. udbuddet udbydes med en kontraktlængde på 10+2 år, med en option på en kortere kontrakt (udvalget vælger om der skal vælges 2,5+1 år eller 5+2 år – der kan kun vælges én option),
3. der køres med 12 meter busser på linjerne,
4. reklamer på busserne tilvælges,
5. digital information i busserne fravælges,
6. eventuelle ekstraudgifter i forbindelse med udbuddet forventes afholdt indenfor eksisterende busbudget.

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet med en option på 2,5+1 år.

Ad 3-6) Anbefalet.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Økonomiudvalget, den 29. oktober 2020

Ad 1-6) Anbefalet.

Bilag

Omkostning per trafikejer for grøn omstilling i A20

Forventet udbudsgrundlag A20

Udbudsgrundlag A20

Notat om korte kontrakter i A20

Håndtering ved uenighed om kontrakter blandt kommunerne

Punkt 10: Trafikbestilling 2021 (Beslutning)

13.05.12-Ø00-2-19

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafikken for 2021 hos Trafikselskabet Movia inden den 31. oktober 2020. Forarbejderne til busbestilling 2021 blev politisk behandlet i april 2020, og forvaltningen har nu arbejdet videre med de anbefalede forslag i samarbejde med Movia og berørte nabokommuner. Med sagen skal der tages endelig stilling til afgivelse af busbestilling 2021.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det besluttes, om der skal gennemføres frekvensændringer på linjerne 190 og 194 (mulighed 3) med en besparelse 0,2 mio. kr.,
2. den øvrige del af busbestilling 2021 afgives til Movia, som en genbestilling af det eksisterende busnet,
3. den eventuelle opnåede besparelse ved indstillingspunkt 1 på 0,2 mio. kr. samt den forventede besparelse jf. Movias 1. behandling af budgettet for 2021 på op til 2,2 mio. kr. reserveres i tilfælde af, at kommunerne ikke kompenseres i 2021 for merudgifterne relateret til COVID-19.

Sagsfremstilling

I foråret 2020 var der en forventning om, at der skulle findes besparelser på busnettet, for at finde fremtidige midler til tilvalg af miljøvenlige busser. Besparelsesbehovet er dog ændret grundet nye oplysninger om budgettet for 2021 samt nye forventninger til prisniveauet for miljøvenlige busser. Behovet for at opnå yderligere besparelser kan derfor revurderes. Movia fraråder fortsat, at der ændres på busdriften før bustilpasningen til letbanen, skal ske i 2025. Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2021 hos Movia inden den 31. oktober 2020.

For at give en oversigt over den nuværende busbetjening er vedlagt et kort over Lyngby-Taarbæk Kommunes buslinjer samt den kommende letbane (bilag).

Den 30. april 2020 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen skulle arbejde videre med forslag om sammenlægning af buslinje 170 og 191 samt frekvensjusteringer på buslinje 190 og 194 jf. Movias udarbejdede Mulighedskatalog (bilag). Movia har i august 2020 oplyst, at det ene spareforslag (om 170 og 191) desværre må udgå grundet kontraktuelle bindinger. Movia har fremsendt forklaring herpå (bilag).

Således kan der kun peges på frekvensjusteringer på 190 og 194 såfremt der fortsat ønskes besparelser på busdriften.

Rudersdal har endnu ikke særskilt behandlet forslag til frekvensjusteringer på buslinje 190 og 194, men har på administrativt niveau givet udtryk for, at de forventeligt ser positivt på forslaget.

Såfremt de foreslåede ændringer på buslinje 190 og 194 bestilles hos Movia senest den 31. oktober 2020, vil ændringerne kunne træde i kraft i juni 2021.

Buskørsel til H.C. Ørsted Gymnasiet

I forbindelse med busbestilling 2020 blev det godkendt, at behovet for indsættelse af ekstrakørsel mellem Lyngby Station og det nye H.C. Ørsted Gymnasiet (HCØ) vurderes i forbindelse med busbestillingen 2021. Idet HCØ-byggeriet er blevet

forsinket vil denne vurdering af behovet for ekstrakørsel blive udsat indtil åbningen af gymnasiet kendes.

Busomlægninger i forbindelse med anlæg af letbanen

Som tidligere oplyst vil arbejdet med letbanen de kommende år uundgåeligt påvirke busdriften i kommunen, dels som følge af ledningsomlægninger, dels som følge af anlægsarbejder. Der vil således blive behov for en række busomlægninger i kortere og længere perioder. Løbende ændringer i bustrafikken, som følge af arbejdet med letbanen, vil ikke indgå i de årlige busbestillinger, men behandles løbende i forbindelse med ansøgning om gravetilladelse i vejareal.

Region Hovedstadens Trafikbestilling 2021

Det skal nævnes, at Region Hovedstaden frem mod trafikbestilling 2021 står overfor en række udfordringer af økonomisk og trafikal karakter. Regionrådsudvalget har den 19. maj 2020 behandlet en sag om besparelser på den kollektive trafik til trafikbestilling 2021. Regionen har besluttet, at der samlet set skal spares 2,6 mio. kr. på linje 40E og 400S, samt at frekvensen mellem DTU og Skodsborg skal forblive uændret. Hvordan besparelsen findes og i hvilket omfang besparelsen vil påvirke busdriften i Lyngby-Taarbæk vides ikke på nuværende tidspunkt. Region Hovedstaden har oplyst, at de forventer at afholde møder om mulige besparelser med berørte kommuner i løbet af efteråret 2020.

Lovgrundlag

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

Økonomi

Movias 1. behandling af budget 2021 for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at udgifterne til busdriften i 2021 forventes at ligge på 34,1 mio. kr. (inkl. administrationsudgifter). Disse udgifter indeholder ikke ekstraudgifter til omlægninger af busser i forbindelse med anlægsarbejdet af letbanen. Dette er særskilt budgetteret. Omkostningsestimatet indeholder endvidere ikke omkostninger til ændrede drivmidler.

Movias 1. behandling af budgettet er udarbejdet ud fra forventet normal passagerbelægning i busserne - således er evt. passagerfrafald grundet Covid-19 ikke medtaget. Såfremt der fortsat pga. Covid-19 er et passagerfald i 2021 vil dette kunne påvirke kommunernes tilskudsbehov, hvis ikke staten vælger at dække tabet. Regeringen, KL og Danske Regioner blev i juni 2020 enige om at trafikselskaberne får fuld kompensation for merudgifter og indtægtstab som følge af Covid-19 i hele 2020. Regeringen, KL og Danske Regioner vil i efteråret 2020 drøfte situationen i 2021.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2021-2024 afsat 36,3 mio. kr. årligt til den kollektive busbetjening ved Movia. Movias 1. behandling af budgettet for 2021 ligger således lavere end Movia tidligere havde forventet. De resterende midler samt eventuel opnået besparelse på 0,2 mio. kr. (på buslinje 190 og 194) reserveres i tilfælde af, at Kommunerne ikke kompenseres i 2021 for merudgifterne relateret til Covid-19. Hvis kommunerne bliver kompenseret, tilgår midlerne kassen.

Generelt er det praksis, at mere- og mindreforbrug til busdriften reguleres over kassen i forbindelse med det administrative budgetforslag. Fremadrettet indgår emissionsfrie busser som en del af grundlaget for det administrative budgetforslag.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 7. september 2020 (ekstraordinært møde)

Udsat.

Magnus Von Dreiager (C) havde meldt afbud. I stedet deltog John Tefke (C).

Silas Mudoh var fraværende (A).

Supplerende sagsfremstilling

Movia har i mail af 30. september 2020 oplyst, at "det i gennemgangen af de gældende kontrakter har vist sig, at en væsentlig detalje tidligere er overset. Konkret har det vist sig at kontrakten, som linje 170 tilhører, i år skal genberegnes i forhold til et nyt kontraktuelt udgangspunkt. Denne genberegning betyder, at det kontraktuelle udgangspunkt "nulstilles" ift. det nuværende driftsomfang og at de almindelige reduktionsmuligheder igen vil være tilgængelige. Reduktioner på denne kontrakt kan dermed alligevel lade sig gøre og mulighed 1, i det udvidede mulighedskatalog, kan fortsat indgå som en del af kommunens trafikbestilling for 2021."

Således vil der alligevel være mulighed for at sammenlægge buslinje 170 og 191 og derved opnå en besparelse på 0,5-0,6 mio. kr. Besparelsen er dog lidt lavere end tidligere oplyst, idet Gladsaxe Kommunes har ønsket at fastholde den nuværende søndagsbetjening (frekvens) på Nybrovej.

Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det besluttes om buslinje 170 og 191 (mulighed 1) skal sammenlægges, hvorved der opnås en besparelse på 0,5-0,6 mio. kr.
2. det besluttes, om der skal gennemføres frekvensændringer på linjerne 190 og 194 (mulighed 3) med en besparelse 0,2 mio. kr.,
3. den øvrige del af busbestilling 2021 afgives til Movia, som en genbestilling af det eksisterende busnet,
4. den eventuelle opnåede besparelse ved indstillingspunkt 1 og 2 på 0,7-0,8 mio. kr. samt den forventede besparelse jf. Movias 1. behandling af budgettet for 2021 på op til 2,2 mio. kr. reserveres i tilfælde af, at kommunerne ikke kompenseres i 2021 for merudgifterne relateret til COVID-19.

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 1) Anbefalet at sammenlægge buslinje 170 og 191.

Ad 2) Afvist at ændre frekvensen på linjerne 190 og 194.

Ad 3) Anbefalet.

Ad 4) Anbefalet at den opnåede besparelse reserveres.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Økonomiudvalget, den 29. oktober 2020

Ad 1-4) Anbefalet med Teknik- og Miljøudvalgets bemærkninger.

Bilag

Kort over buslinjer og letbane

Udvidet mulighedskatalog

Ændrede forudsætninger - buslinje 170 og 191

Punkt 11: Nybrovej 453A - Udvidelse af Exmoor Stalden (Beslutning)

09.17.19-P19-471-18

Resume

Forvaltningen har modtaget en henvendelse fra Exmoor Stalden, som ønsker at udvide med et ridehus og en hestestald, da eksisterende faciliteter ikke kan følge med efterspørgslen på rideundervisning og ridefysioterapi. Projektet vil kræve, at der udarbejdes ny lokalplan samt opnås dispensation fra flere forhold bl.a. fredning. Med sagen skal der tages stilling til, om forvaltningen skal arbejde videre med projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der igangsættes udarbejdelse af lokalplan samt kommuneplantillæg med henblik på at muliggøre en udvidelse af Exmoor Stalden med et ridehus og en hestestald,
2. forvaltningen bemyndiges at anbefale dispensation fra fredningen til udvidelse af Exmoor Stalden overfor Fredningsnævnet,
3. forvaltningen bemyndiges at meddele de nødvendige dispensationer fra åbeskyttelses-, skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer til udvidelse af Exmoor Stalden,
4. forvaltningen bemyndiges at meddele tilladelse efter husdyrbrugloven, under forudsætning af, at høring ikke medfører væsentlige indsigelser.

Sagsfremstilling

Projektforslag

Exmoor Sportsrideklub, som er beliggende på matrikel 1fv Frederiksdal, Sorgenfri (Nybrovej 453A) ønsker, at udbygge faciliteterne med et ekstra ridehus og en ekstra staldbygning til heste. Matrikel 1fv ejes af Frederiksdals Skovdistrikt. Skovdistriktet har meddelt fuldmagt til Charlotte Tardrup, der driver Exmoor Sportsrideklub, til at undersøge mulighederne for udvidelse af Exmoor Stalden.

Exmoor Sportsrideklub drives dels som traditionel rideskole og dels som ridefysioterapi. Derudover er der hestepension samt avlsheste på ejendommen. Ansøger ønsker at udvide stedets faciliteter, da:

- rideskolen er meget populær og på nuværende tidspunkt har en venteliste på ca. 200 børn og unge,
- ridefysioterapidelen, som gennemfører ca. 38 hold om ugen (foregår i dagtimerne, hvor klubbens andre medlemmer er i skole eller på arbejde) på nuværende tidspunkt har 3-6 måneders ventetid,
- der mangler opstaldningsmuligheder for heste i kommunen.

Det nye ridehus er tænkt som ca. 30 x 70 m, dvs. 2.100 m² med en bygningshøjde på ca. 8,5 m. Den nye staldbygning er på ca. 715 m² med en bygningshøjde på ca. 4,5 m og skal rumme ca. 40 heste, så det fremtidige hestehold på ejendommen bliver på ca. 85 heste. Endelig ønskes en forbindelsesbygning på ca. 36 m² mellem de to nye bygninger. De nye bygninger ønskes placeret i umiddelbar nærhed af eksisterende bygninger, således at bygningerne tilsammen danner et bygningskompleks omkring en gårdsplads indeholdende blandt andet en ny mødding (bilag).

Ejendommen

Ejendommen er bebygget med en kombineret stald-, ridehals- og beboelsesbygning på samlet 1.388 m² samt sekundære bygninger på i alt ca. 300 m², som anvendes til blandt andet kattepension. Ejendommen har siden opførelse af den kombinerede stald-, ridehals- og beboelsesbygning i 1969 fungeret som rideskole og hestepension.

Plangrundlag

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt. Den er beliggende i landzone inden for kommuneplanramme nr. 8.1.44, rekreativt område. Udnyttelsen og udviklingen i området skal fastsættes i en samlet plan. Der må kun opføres nye, mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse; dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger. I forbindelse med en eventuel udvidelse af rideskolen bør der udarbejdes et kommuneplantillæg, med en tilføjelse under bebyggelsens omfang.

Ifølge kommuneplanens retningslinjer er arealet omfattet af biologiske interesser, grønt Danmarkskort, indre grøn kile (Fingerplanen 2019) og beskyttelsesområder for landskabs-, natur- og kulturværdier. Inden for beskyttelsesområderne må der som hovedregel ikke planlægges eller gennemføres byggeri og anlæg ud over det, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af landbrug, skovbrug og fiskeri, eller inddrages arealer til byudvikling, råstofindvinding og placering af ren jord. Bygninger og anlæg inden for beskyttelsesområderne skal placeres og udformes med hensyntagen til bevaring og beskyttelse samt mulighed for forbedring af landskabs-, natur- og kulturværdier. Arealet er desuden omfattet af retningslinjerne for friluftsområde, hvor der lægges særlig vægt på at sikre friluftsområdernes rekreative funktioner.

Ifølge Fingerplan 2019 er arealet beliggende i indre grøn kile. Kommuneplanlægningen skal i de indre grønne kiler sikre, at områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål. Områderne skal forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse. Områderne skal friholdes for yderligere etablering og udvidelse af store areal- og bygningskrævende anlæg til fritidsformål, herunder anlæg som har lukket karakter i forhold til almen brug.

Ejendommen er omfattet af "Overenskomst om fredning af Godset Frederiksdal" fra 1943. Fredningens formål er at bevare tilstanden som hidtil, og der må således blandt andet ikke opføres nye bygninger, herunder drivhuse med videre. Der er dog mulighed for at opføre de for driften nødvendige bygninger.

Derudover er ejendommen helt omfattet af skovbyggelinje og delvist omfattet af åbeskyttelses- og fortidsmindebeskyttelseslinjer, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16-18, som alle har til formål at forhindre blandt andet bebyggelse. Matrikel 1fv er beliggende ca. 230 m fra Natura 2000 - Fuglebeskyttelsesområde og ca. 260 m fra Natura 2000 - Habitatområde. Der er beskyttede naturtyper i nærheden af matrikel 1fv, ca. 15 m til beskyttet sø og ca. 80 m til beskyttet eng i medfør af naturbeskyttelseslovens § 3.

Rideskoler og hestepensioner er omfattet af husdyrbrugloven på samme måde som anden husdyrproduktion. De er ikke omfattet af planlovens landzonebestemmelser, såfremt dyreholdet er omfattet af husdyrbruglovens tilladelse-/godkendelsesordning, idet landzonereglerne er indbygget og en del af disse tilladelser/godkendelser. Ridehaller opført i tilknytning til rideskoler/hestepensioner er heller ikke omfattet af planlovens landzonebestemmelser, men skal behandles efter husdyrbrugloven.

Forvaltningens vurdering

Der er tale om en forøgelse af såvel bygningsarealet som antal heste (fra ca. 1.700 m² til 4.550 m² og fra ca. 45 heste til ca. 85 heste) i et område, der i kommuneplanen er omfattet af en række skærpede retningslinjer om beskyttelse af landskabet, dog forhindrer retningslinjerne ikke en udvidelse af eksisterende bygninger.

Eksisterende bygninger er placeret højt i terrænet og er synlige fra både skoven mod sydvest og fra Søbakken mod nordøst. En udvidelse af bygningsmassen mod nordøst vurderes ligeledes at være synlig, særligt set fra Søbakken, men også fra skoven sydvest for ejendommen. På den baggrund er det forvaltningens vurdering, at udvidelsen vil være lokalplanpligtig. En lokalplan skal fastlægge placering af bygninger og indeholde krav til deres udformning/udseende samt beplantning omkring bygningerne, så udbygningen sker på en balanceret måde i forhold til den natur og det landskab, der kræver beskyttelse.

Der er tale om en udvidelse af et lokalt ridecenter, hvor aktiviteterne forventes at ville medføre en stigning i den daglige trafik til og fra ejendommen, men ikke en væsentlig øget trafikbelastning i området som helhed. De nye bygninger vurderes ikke at ville reducere områdets almene brug, idet de placeres på et i dag allerede indhegnet areal. Forvaltningen skønner derfor, at udvidelsen ikke er i strid med Fingerplan 2019.

Det er endvidere forvaltningens vurdering, at udvidelsen vil kræve dispensation fra den gældende fredning, skovbygge-, åbeskyttelses- og fortidsmindebeskyttelseslinjer samt tilladelse efter § 16b i husdyrbrugloven, mens landzonetilladelse (planlovens § 35) er indeholdt i § 16b-tilladelsen efter husdyrbrugloven. Derfor gør forvaltningen opmærksom på, at selvom udvidelsen muliggøres ved udarbejdelse af lokalplan, er der andre forhold såsom fredningen, der kan forhindre gennemførelsen af udvidelsen. Dispensationsgivende myndighed i forhold til fredningen er Fredningsnævnet, som ikke er bundet af, om der er udarbejdet lokalplan med henblik på muliggørelse af det ansøgte.

Lovgrundlag

Planlovens § 13 (lokalplanpligt)

Naturbeskyttelseslovens §§ 16-18 (bygge- og beskyttelseslinjer) og § 50 (fredning)

Husdyrbruglovens § 16b (miljøtilladelse).

Økonomi

Foreningen Exmoor Sportsrideklub, er en folkeoplysende frivillig forening. Sportsrideklubben modtager lokaletilskud til den eksisterende ridehal. Ifølge folkeoplysningsloven §25 stk. 5, 4) kan Kommunalbestyrelsen træffe beslutning om, at der ikke ydes tilskud til lejemaal i nye lokaler, hvis de nye lejemaal medfører væsentlige merudgifter for Kommunalbestyrelsen. En tilladelse til at bygge/udvide vil derfor ikke pr. automatik medføre, at Kommunen skal yde lokaletilskud. Såfremt Exmoor Sportsrideklub ansøger om lokaletilskud på baggrund af udvidelsen, vil ansøgningen skulle forelægges Kultur- og Fritidsudvalget særskilt, da det vil indebære et væsentligt tilskud på Folkeoplysningsområdet budget for lokaletilskud.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget behandler punkt 1.

Teknik- og Miljøudvalget behandler punkt 2-4.

Beslutning

Byplanudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 1) Afvist på det foreliggende grundlag, idet der indledes yderligere dialog mellem parterne.

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Afvist i overensstemmelse med Byplanudvalgets beslutning d.d.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Bilag

Ansøgning

Oversigtskort

Vedr. sag om udvidelse af Exmoor Stalden i Frederiksdal

Henvendelse fra DN indgået den 19. oktober 2020

Bilag 1. A0- 101 - Situationsplan

Punkt 12: Dispensation for niveaufri adgang på Toftebæksvej 11 (Beslutning)

02.34.02-P19-366-20

Resume

Forvaltningen har modtaget en byggeansøgning om ændring af Toftebæksvej 11 til musikskole for de kommende fire år. I den forbindelse vil der blive bygget en rampe til musikinstrumenter. Rampen kræver en dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 18, fortidsmindebeskyttelseslinje for fæstningskanalen samt dispensation fra tilgængelighedsbestemmelserne. Udvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra bygningsreglementets § 51, adgangsforhold,
2. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 18.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om en mindre ombygning samt en anvendelsesændring. Bygningen er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune. I den forbindelse, er der søgt om dispensation fra Bygningsreglementet § 51 "Ved alle adgange til bygningen skal det sikres, at alle brugerne ved egen hjælp kan komme ind i bygningen".

Toftebæksvej 11 huser i dag en dagpleje/administration. Bygningen skal istandsættes og skal midlertidigt huse musikskolens slagtdrumsafdeling. Desuden skal den huse fritidsundervisning. Dette kræver byggetilladelse grundet anvendelsesændring.

Ansøger har i den forbindelse fremsendt en dispensationsansøgning (bilag) fra bygningsreglementet § 51. Ansøgningen begrundes i, at der er tale om en midlertidig genhusning på fire år, og at der vil blive etableret en rampe til transport af musikgrej til stueetagen (bilag).

Ifølge ansøger og bygherre vil rampen til musikgrej ikke overholde bygningsreglementets krav til ramper, i forhold til tilgængelighed, da rampen i givet fald vil blive 13,5 m lang og derfor vil være længere end bygningens facade.

Ejendommen er beliggende i kommuneplanramme 1.1.21 Assistens kirkegården. Der er ingen lokalplan for ejendommen. Ejendommen er delvis omfattet af fredningen, Ermelundskilen, samt helt omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen for fæstningskanalen.

I november 2019 blev anvendelsesændringen forelagt Teknik- og Miljøudvalget (bilag) grundet fortidsmindebeskyttelseslinjen. Ved gennemgang af byggeansøgningen, er det konstateret, at rampen til transport af musikinstrumenter er ny, hvorfor denne ligeledes kræver dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinje, Naturbeskyttelseslovens § 18. Rampen kræver ikke dispensation fra fredningen, da den er placeret udenfor fredningen.

Forvaltningens vurdering

Fæstningskanalen ligger nord for ejendommen. Den nye rampe er placeret på bygningens stuefacade. Med en højde på cirka 70 cm over terræn, dertil rækven placeret i en højde på cirka 1,6 m. over terræn, vil rampen være synlig

fra fortidsmindet. Ansøger har i den forbindelse fremsendt et foto af bygningen (bilag) som viser hvor synligt bygningen er set fra faldstningskanalen.

Det er forvaltningens vurdering, at grundet placeringen på bygningens østfacade vil rampen være underordnet den eksisterende bygning og dermed ikke syne væsentligt i forhold til denne.

Endvidere er det forvaltningens vurdering, at ved ændret anvendelse skal bygninger generelt leve op til bygningsreglementets bestemmelser vedrørende tilgængelighed, således at bygningen kan benyttes af alle brugere, herunder kørestolsbrugere med videre. I henhold til bygningsreglementet § 51 betyder dette, at der skal være niveaufri adgang ved samtlige indgangsdøre. I den konkrete sag er der tale om en midlertidig anvendelse, hvor det kan være rimeligt at dispensere.

Ifølge ansøgningsmaterialet er der ikke nogen rampe til bygningen i dag. Det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte rampe er for stejl til at kørestolsbrugere kan benytte rampen uden hjælp.

Hvis rampen skal overholde tilgængelighedskravet, vil dette betyde, at den ansøgte rampe vil fylde mere, f.eks. blive et par meter længere end østfacaden, hvorved den kommer tættere på naboskel mod syd, Toftebakvej. Alternativ vil rampen blive bredere, med et plateau/knæk på halvvejen.

I begge tilfælde vil rampen tage mere af ejendommens parklignende have og dermed vil rampen være mere synlig set fra faldstningskanalen.

I henhold til Byggelovens § 22 har kommunen mulighed for at dispensere for bygningsreglementet. Ifølge § 23 i Byggeloven, kan afgørelsen påklages af personer med individuel, væsentlig interesse i sagens forløb. I den forbindelse, er Danske Handicaporganisationer og Medlemsorganisationerne berettiget til at påklage afgørelser vedrørende handicapforhold.

I forbindelse med sagen er der sendt to visualiseringer (bilag). Det ene viser rampen som ansøgt og den anden viser rampen hvis den skulle overholde tilgængelighedskravet.

Lovgrundlag

Byggeloven.

Naturbeskyttelsesloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget behandler pkt. 1

Teknik-og Miljøudvalget behandler pkt. 2

Beslutning

Byplanudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 1) Godkendt, idet l sningen medvirker til at forbedre handicapforholdene.

Karsten Lomholt (C) var fraværende under dette punkt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 2) Godkendt, idet l sningen medvirker til at forbedre handicapforholdene.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Bilag

Dispensationsansøgning

Tegninger

Dagsordenspunkt november 2019

Foto set fra fæstningskanalen

Visualisering af den ansøgte rampe

Visualisering som overholder tilgængeligheden

Oversigtskort

Punkt 13: Bæredygtighedspulje restmidler (Beslutning)

00.22.04-A00-10-19

Resume

§ 17 stk. 4 Opgaveudvalg for Bæredygtighed har på udvalgets møde den 7. oktober 2020 anbefalet, at de resterende midler i bæredygtighedspuljen målrettes indsatser fra bæredygtighedsstrategiens implementeringsplan samt til de sidste ansøgninger til Bæredygtighedspuljen. Der skal med denne sag tages stilling til udmøntningen af de resterende midler i bæredygtighedspuljen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orientering om opgaveudvalgets uddeling af midler tages til efterretning,
2. der tildeles midler til de nuværende anbefalede puljeansøgninger på i alt 141.812 kr.,
3. de resterende puljemidler på 168.193 kr. anvendes til implementering af bæredygtighedsstrategien, udover de i budgetaftalen 2021-24 afsatte 1. mio. kr. fra puljen,
4. der arbejdes videre med Fælleshaveprojektet, og søges at finde tværgående finansiering til det, fx i Beskæftigelses- og Integrationsregi.

Sagsfremstilling

I forbindelse med udarbejdelse af bæredygtighedsstrategien er der uddelt midler fra Bæredygtighedspuljen til følgende aktiviteter:

Titel og udførende	Tildelt beløb	Opnået mål
Grøn Varelevering til Rådhuset v/ Citylogistik	40.000 kr.	Sparet 90% CO2 ved brug af el-biler i stedet for diesel/benzinbiler i det centrale Lyngby. En række butikker og leverandører har tilsluttet sig konceptet.
Smart City Hub 2019 v/ Vidensbyen & DTU	50.000 kr.	Events om teknologisk udvikling afholdt med 25-40 deltagere/event. Virksomheder, der stillede udfordringer til events har givet gode tilbagemeldinger.
Bæredygtigheds-festival 2020, ramme v/ Forvaltningen	20.000 kr.	Festival udskudt til Maj 2021 pga. COVID-19
Cykelrute DTU-centrum v/ Vidensbyen, samt DTU & forvaltningen	134.000 kr.	Samarbejdsprojekt internt i forvaltning samt DTU og Vidensbyen, om fokus på cykelrute og kæde DTU sammen med bymidten. PR opnået.
Miljøkajak v/ forvaltningen & lokal kano-udlejning	20.000 kr.	Ikke igangsat, da kajakforening sprang fra – søges opstartet i kano-koncept.
Stop spild lokalt – udstyr v/ stop spild lokalt	7.695 kr.	Over 1000 personer følger nu facebook-gruppen ”stop spild lokalt – Lyngby og Omegn”

		Stadig flere butikker, virksomheder og privatpersoner distribuerer overskudsvarer via ”Stop Spild”.
Social game nights v/ Lyngby Frikirke	50.000 kr.	Inkluderende fællesskab som ruster ensomme studerende socialt.
Bæredygtigheds-festival 2020 (2021) v/ Grøn Fremtid	50.000 kr.	Festival udskudt til Maj 2021 pga. COVID-19
Sammen om et bæredygtigt Lyngby v/ Cphbusiness	13.300 kr.	Studerende har skabt et netværk med fokus på bæredygtigt forbrug, med en række involverede skoler, enkelte sponsorer samt Lyngby Boldklub.
Fra SDG-dag til hverdags SDG dage v/ Virum Gymnasium	50.000 kr.	Erfaringer fra afholdt SDG-dag tilføjes aktiviteter på skolen. - Grejbank: Indkøb og udlån af kuber og bøger er etableret - Det Åbne Reparationsværksted: under etablering - Nye Affaldsbeholdere: under etablering - Ekstern videndeling: Drejebog for gennemførelse af SDG-dag ligger klar. - Elev-miljøambassadører fra Miljørådet på VG til andre skoler. Under etablering
Klog på Klima-venlig mad v/ De grønne konsulenter (Grøn Fremtid)	50.000 kr.	Lokal ”Vis mig dit køleskab”, og lav bæredygtig reste-mad Har lavet forløb med lokale familier som formidles digitalt og i lokale medier.
Repair Café v/ Cykelholdet for kræftramte mænd	30.000 kr. (0 kr.)	Tilskuddet tilbagebetalt, da ansøger i stedet valgte at lave et cykelværksted,
Repair Café v/ RC Danmark	40.000 kr.	Frivillige reparerer de ting folk kommer med. Under opstart i Frivilligcentret Del af landsdækkende netværk.
Hybridpumper - Analyse og formidling v/Forvaltningen	50.000 kr.	Pilotprojekt hvor hybrid naturgas-varmepumper testes i 5 boliger. puljemidler går til analyser og formidling af projektet, som gennemføres via "Energi på Tværs"
Science City Lyngby Bæredygtighedspris v/ Vidensbyen	40.000 kr.	Virksomheder deler eksempler på bæredygtige løsninger og de bedste præmieres.

Engagering af studerende i bæredygtighed	10.000 kr.	DTU baseret studenterforening, som sætter fokus på bæredygtigheder via fysiske og digitale events.
--	------------	--

v/ SDG Student Ambassadors Denmark

Klog på klimavenlig mad 2	15.000 kr.	Nu med fokus på ældre mennesker.
---------------------------	------------	----------------------------------

v/ De grønne konsulenter (Grøn Fremtid)

Det grønne fællesskab	50.000 kr.	Boligforenings arealer omdannes til åbent areal hvor man fremmer biodiversitet og dyreliv.
-----------------------	------------	--

v/ Haveforeningen ”Taarbækholm”

Opgaveudvalg for bæredygtighed har den 7. oktober 2020 foreslået en prioritering af de resterende 1.310.005 kr. i Bæredygtighedspuljen.

Opgaveudvalget anbefaler at støtte de fem sidst indkomne anbefalede ansøgninger (bilag), samt at arbejde videre med og søge tværgående finansiering til fælleshaveprojektet (bilag).

De resterende midler vil blive brugt til implementering af bæredygtighedsstrategien i overensstemmelse med budgetaftalen for 2021 - 2024.

Bæredygtighedspuljen er lukket for modtagelse af ansøgninger ved starten af oktober 2020.

Indsats titel	indhold	Beløb fra puljen
Strategi- implementering	Opstartsmidler - Varighed 10-12 måneder	1.168.193 kr.
Projektansøgninger	Verdensmål i børnehøjde (50.000 kr.) anbefalet Ugenetværk (49.360 kr.) anbefalet Brunchmøder (9.000 kr.) anbefalet Ungedebatter (8.452 kr.) anbefalet Kampagne for grøn varelevering (25.000 kr.) anbefalet	141.812 kr.
I alt		1.310.005 kr.

Tildelingskriterier

Bæredygtighedspuljen blev offentliggjort 4. november 2019. Opgaveudvalget besluttede i juni 2019 følgende kriterier for bæredygtighedspuljen, hvor der kan søges til:

- Projekter/idéer eller andet, der bidrager til den bæredygtige omstilling i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Bæredygtige aktiviteter der finder sted i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Enkelt-arrangementer eller en række af aktiviteter
- Aktiviteter der er åbne for borgere i kommunen
- Aktiviteter hvis indhold er særligt rettet mod bæredygtighed/FN's Verdensmål
- Aktiviteter der påviser nytænkning/innovation

Bæredygtighedspuljen stiller krav om 10% egenfinansiering i form af timer og/ eller dokumenterede udgifter i forbindelse med ansøgte initiativer. En ansøgning skal have klart beskrevne mål og forventede effekter. Ansøgningen kan med fordel forholde sig til, hvorledes aktiviteten bidrager til social bæredygtighed, miljømæssig bæredygtighed og økonomisk bæredygtighed.

Fælleshaveprojektet

Fælleshaveprojektet er defineret som et fyrtårsprojekt i bæredygtighedsstrategien, ikke fordi det i sig selv forventes at rykke direkte på bæredygtighedsstrategiens målsætninger om CO2-reduktion, klima, transport, støj osv., men i kraft af at det har stor symbolværdi, og dermed kan tjene som et godt eksempel til efterfølgelse. Fælleshaveprojektet viser på en meget konkret måde nødvendigheden og værdien af en grøn omstilling. Fælleshaven vil fungere som en grøn, sansemæssig og social platform, hvor værdien af det grønne og af stærke fællesskaber formidles på en meget direkte måde til en stor brugergruppe. Desuden er fælleshaven et eksempel på at kommune og civilsamfund i fællesskab lykkes med at opnå de ønskede tværgående resultater på bæredygtighedsområdet.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Pengene til medfinansiering af bæredygtige initiativer er afsat til Klima, miljø og natur under aktiviteten Administration, jvf. "Udmøntning af budget til Bæredygtighedsstrategien" KMB, 30. august 2018.

Der er i budgettet for bæredygtighedsstrategien afsat 2 mio. kr. til medfinansiering af bæredygtige initiativer. Udvalget kan godkende medfinansiering af initiativer på op til 50.000 kr./ stk. op til en samlet sum af 500.000 kr., mens større medfinansiering skal godkendes af Økonomiudvalget, som kan godkende bæredygtighedsprojekter for de resterende 1.500.000 kr.

Der er allerede bevilget 445.995 kr. af opgaveudvalgets pulje og 244.0000 kr. af Økonomiudvalgets pulje.

Opgaveudvalget anbefaler at de resterende 54.005 kr. i opgaveudvalgets pulje udmøntes, samt at de resterende 1.256.000 kr. af Økonomiudvalgets pulje disponeres, i overensstemmelse med budgetaftalen for 2021 - 2024.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2-3) Anbefalet.

Ad 4) Godkendt.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Magnus Von Dreiager (C) og Sigurd Agersnap (F) forlod mødet under punktet grundet inhabilitet.

Økonomiudvalget, den 29. oktober 2020

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2-3) Sagen sendes tilbage til Teknik- og Miljøudvalget.

Punkt 14: Forslag til Bæredygtighedsstrategi og implementeringsplan (Beslutning)

00.22.04-A00-10-19

Resume

Kommunalbestyrelsen nedsatte i marts 2019 et § 17, stk. 4 Opgaveudvalg for Bæredygtighed, for at tydeliggøre en ny politisk vision for bæredygtighed i Lyngby-Taarbæk Kommune. Opgaveudvalget har den 7. oktober 2020 afleveret et forslag til Bæredygtighedsstrategi med implementeringsplan. Forslag til Bæredygtighedsstrategi med implementeringsplan skal behandles med henblik på at sende i offentlig høring.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til Bæredygtighedsstrategi med implementeringsplan godkendes med henblik på at sende strategien i offentlig høring i 3 uger.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen nedsatte i marts 2019 et § 17, stk. 4 Opgaveudvalg for Bæredygtighed for at tydeliggøre en ny politisk vision for bæredygtighed i Lyngby-Taarbæk Kommune og for at få borgernes viden ind i kommunens arbejde med bæredygtighed. Opgaveudvalget har bestået af borgere og politikere, hver især med forskellige kompetencer inden for bæredygtig omstilling. Opgaveudvalget har den 7. oktober 2020 afholdt deres sidste møde og afleveret et forslag til bæredygtighedsstrategi (bilag), samt tilhørende implementeringsplan (bilag), til videre behandling i Kommunalbestyrelsen.

Bæredygtighedsstrategien opstiller 10 mål indenfor tre fokusområder:

1) CO₂, energi og transport

1a. 70% mindre CO₂ udledning i 2030 ift. 1990

1b. Fossilfri energiforsyning i Lyngby-Taarbæk i 2035

1c. Energiforbruget pr. indbygger sænkes med 10% i 2050 ift. 2015

1d. Fossilfri transportsektor i 2050

2) Natur og klimatilpasning

2a. Øget biodiversitet i haver og på offentlige arealer, 180 ha naturlig drift i 2050

2b. 90% mindre husspildevand i vandløb, søer og Øresund inden 2050

2c. Grøn klimatilpasning, der mindsker risiko for oversvømmelse

3) Ansvarligt ressourceforbrug

3a. Øge andel af bæredygtige varer, materialer og ydelser i kommunens forbrug, og borgernes forbrug ændres i en bæredygtig retning

3b. Affald per borger falder med 50% i 2050 ift. 2018.

3c. 75% af den samlede affaldsmængde genanvendes i 2050

Målsætningerne realiseres gennem konkrete initiativer, der følger fire overordnede principper for handling:

- a) Vi går foran
- b) Vi stiller krav
- c) Vi skaber rammer for fælles ejerskab
- d) Vi fremmer handlekraft

Til hvert mål er knyttet en række indsætter, samt en samlet implementeringsplan.

Opgaveudvalget har drøftet implementeringen af Bæredygtighedsstrategien og har i den forbindelse noteret sig, at de har en bekymring, der handler om implementering af strategien ift. fokus og prioritering i den daglige drift. Udvalget peger derfor på behovet for en tydelig fremtidig politisk og organisatorisk forankring. Kommunalbestyrelsen har i budget 2021 - 2024 fastlagt, at der prioriteres forvaltningsmæssige ressourcer til det fortsatte arbejde med implementering og inddragelse af borgerne.

Forvaltningen vil som en del af Koncernstrategi 2021 og årsaftaler 2021 indarbejde implementeringen af bæredygtighedsstrategien, samt indarbejde vurderinger af bæredygtighed i alle sager, der fremlægges til politiske behandling i lighed med, at der redegøres for fx økonomi.

Forvaltningen vil i forbindelse med den endelige vedtagelse af bæredygtighedsstrategien med implementeringsplan komme med forslag til forankringen af strategien. Desuden vil forvaltningen komme med forslag til, hvordan det nu nedlagte opgaveudvalg kan indgå som en ressource i implementering af strategien.

Forvaltningen anbefaler, at forslag til Bæredygtighedsstrategi sendes i offentlig høring.

Foreslået proces for endelig godkendelse:

5. november: Kommunalbestyrelsen sender strategien i offentlig høring

5. november - 29. november: Offentlig høring

30. november - 4. december: Forvaltningen udarbejder høringsnotat og indfører afledte rettelser

10. december: Behandling i Økonomiudvalget

17. december: Behandling i Kommunalbestyrelsen med mulighed for endelig godkendelse

Der vil være en løbende korrekturrettelse og layoutproces sideløbende med udvalgenes godkendelse af strategiens indhold. Der kan derfor forekomme mindre rettelser i bilaget frem til den endelige behandling.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Der er i Budget 2021 - 2024 afsat 1 mio. kr. i perioden 2021 - 2022 til implementering af Bæredygtighedsstrategien. Herudover er det i budgettet fastlagt, at der prioriteres forvaltningsmæssige ressourcer til det fortsatte arbejde med implementering og inddragelse af borgerne. Denne del er ikke nærmere ressourcesat. Flere budgetposter understøtter implementeringen af Bæredygtighedsstrategien, herunder biodiversitet.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Anbefalet, idet udvalget ønsker et øget fokus på støjreducering både i strategi og implementeringsplan.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Økonomiudvalget, den 29. oktober 2020

Udsat.

Bilag

Bæredygtighedsstrategi

Implementeringsplan for Bæredygtighedstrategien

Punkt 15: Lukket: Byggemodningsag

13.06.04-G10-2-20

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Taget til efterretning.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Punkt 16: 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:

- 3. Budgetopfølgning
- Affaldsgebyrer 2021
- Projektforslag B3 for fjernvarmekonvertering i Lundtofte
- Forslag til Kommuneplan 2021
- Nyt regulativ for udeservering, vareudstilling, mobilt gadesalg og stadepladser
- Administrationsgrundlag for delebiler og bybiler på offentlige arealer
- Solceller i den samlede energiforsyning
- Princip for opklassificering af Private fællesveje til Kommuneveje i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Frederiksdal Fribad - Opførelse af badebro herunder bl.a. landzonetilladelse og dispensationer fra naturbeskyttelseslinjer
- Ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje
- Trafikale udfordringer i forbindelse med lukning af Viadukten

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 21. oktober 2020

Taget til efterretning.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Punkt 17: Meddelelser

00.22.04-A21-4-17

Sagsfremstilling

1. Planklagenævnets afgørelse vedr. træerne på DTU

Kommunens dispensation, dateret den 13. marts 2020, fra lokalplan 61, 228 og 236 til reducere af beplantningsbælte, grundet udvidelsen af Lundtoftegårdsvej i forbindelse med letbanearbejdet, blev påklaget til klagenævnet af Danmarks Naturfredningsforening.

Planklagenævnet har den 4. september 2020 truffet en afgørelse (bilag). Planklagenævnet kan ikke give medhold i klagen, hvilket betyder at kommunens afgørelse gælder.

I Planklagenævnets afgørelse fremgår det blandt andet, at nævnet har taget stilling til nedenstående retlige spørgsmål;

1. Om Kommunen har haft hjemmel til at meddele dispensation fra lokalplanen, og
2. Om kommunen har overholdt planlovens regler om naboorientering

Vedr. punkt 1, finder Planklagenævnet ikke, at de paragraffer i de tre lokalplaner hvortil der er meddelt dispensation fra, er en del af planernes principper. Nævnet har lagt vægt på, at der er tale om bebyggelsesregulerende bestemmelser og at der desuden ikke er henvist til bestemmelserne i lokalplanernes formålsbestemmelser.

Nævnet har ikke taget stilling til, om dispensationen er rimelig eller hensigtsmæssigt, da det er en skønsmæssig afgørelse.

Vedrørende punkt 2, om den manglede orientering forud for kommunens dispensation, skriver Planklagenævnet, at der i medfør af bestemmelsen i Planlovens § 20 er overladt et vist skøn til kommunen med hensyn til, hvilke ejendomme i området der berøres af påtænkte dispensationer. En sådan skønsmæssig vurdering kan kun underkendes af Planklagenævnet, hvis vurderingen er åbenbart urimeligt. I denne sag, finder Planklagenævnet ikke grundlag for at tilsidesætte kommunens skønsmæssige vurdering af, at forudgående orientering af klager var af underordnet betydning.

2. Borgmesterens møder med grundejerforeninger og vejlaug

Borgmesteren har afholdt en række dialogmøder med repræsentanter for grundejerforeninger og vejlaug i hhv. september og oktober måned. Der er udarbejdet et samlet referat fra møderne, som er sendt til alle grundejerforeninger / vejlaug, der har givet samtykke og kontaktoplysninger. Referatet vedlægges til orientering (bilag).

3. Tilkøb af kombimaster på letbanestrækningen

Der er på baggrund af en henvendelse fra Siemens stillet spørgsmål til, om der i højere grad kan anvendes kombimaster i forbindelse med etablering af Letbanen. Forvaltningen kan oplyse, at der bliver etableret kombimaster på delstrækningen langs de engelske rækkehuse på Buddingevej.

Hovedstadens Letbane oplyser til forvaltningen at det ikke længere er muligt at foretage tilkøb af strækninger med kombimaster. Kontrakten med Siemens Aarsleff Rail Consortium, dem der skal levere kørestrømsmasterne (herunder

kombimasterne), blev underskrevet i marts 2018, og det detaljerede design af masterne er leveret til Hovedstadens Letbane i 2020.

Ud over at det ikke længere er muligt at foretage tilkøb giver den tekniske løsning ved at anvende kombimaster på de øvrige delstrækninger i Lyngby ikke merværdi for kommunen. Det skyldes at på øvrige strækninger vil masterne til letbanen blive opsat i mellem letbanes 2 spor, hvor der ikke er behov for fx vejbelysning eller signallanterner.

På delstrækningen ved de engelske rækkehuse bliver masterne placeret i bagkant af fortovej, hvor der normalt er placeret vejbelysning og det giver derfor god mening at opsætte en teknisk løsning, der kan favne begge dele.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 21. oktober 2020

Taget til efterretning.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Mette Schmidt Olsen (C).

Bilag

Afgørelse fra planklagenævnet

Borgerdialog med grundejerforeninger og vejlaug - samlet referat