

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 07-06-2022

Mødedato Tirsdag d. 07. juni 2022 kl. 16:15

Mødested LTF, Firskovvej 38 - mødelokale Dyrehaven, 1.sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
1. budgetopfølgning 2022 (Beslutning).....	4
Budget 2023-26 - Teknikudvalgets eventuelle budgetønsker (Beslutning).....	6
Budgetaftalen 2021-24, Implementering - 4. status (Orientering).....	9
Projekt Haver-til-Maver forundersøgelse (Orientering).....	11
Etablering af stormflodsberedskab i Taarbæk (Orientering).....	14
Sort glat belægning på mindre veje (Beslutning).....	17
Proces for ny genbrugsstation (Beslutning).....	20
Ændring af kørestrøm på Klampenborgvej (Beslutning).....	24
BRT på buslinje 400S og forslag til kommissorie for VVM-undersøgelsen (Beslutning).....	27
Prinsessestien 7 - Ny udestue og lovliggørelse af udhuse (Beslutning).....	31
Langs Hegnet 74 - Overskridelse af skovbyggelinje (Beslutning).....	34
Møde i august afholdes hos Hovedstadens Letbane.....	36
Kommende sager.....	37
Meddelelser.....	38
Underskrift af protokol.....	43

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Godkendt.

Punkt 2: 1. budgetopfølgning 2022 (Beslutning)

00.30.14-A00-2-22

Resume

Teknikvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 1. budgetopfølgning for 2022 på udvalgets område, hvor der forventes et samlet mindreforbrug på 2,1 mio. kr. på udvalgets serviceramme.

Resultatet af Teknikudvalgets område indgår i den samlede 1. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 16. juni og Kommunalbestyrelsen den 22. juni 2022.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 1. budgetopfølgning 2022 på Teknikudvalgets område godkendes.

Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budgetopfølgning i den kommunale styrelseslov, i Indenrigs- og Boligministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, samt i 'principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune'. Budgetopfølgningen forelægges med udgangspunkt heri.

Løsninger

I denne sag følges der op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget. På Teknikudvalgets område er der bevillinger på serviceområdet.

Service

Der rammestyles på servicerammen, og udvalgene skal således - ved evt. merforbrug - skabe balance på udvalgets serviceramme via modgående initiativer. Der gives altså som udgangspunkt ikke tillægsbevillinger på service i løbet af året. En samlet overskridelse af servicerammen, kan medføre en sanktionering af Lyngby-Taarbæk Kommune. Rammestyrelsen er derfor en vigtig forudsætning i overholdelse af den samlede serviceramme.

Der forventes et samlet mindreforbrug på 2,1 mio. kr. på Teknikudvalget område.

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

1.000 kr. i 2022 p/l	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Forventet afvigelse
Vej og Park	59.660	59.660	0
Trafik	44.144	42.344	-1.800
Klima, Miljø og Natur	18.137	17.822	-315
I alt	121.941	119.826	-2.115

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

På Vej og Park forventes samlet set balance. Mindreforbrug på vinterdrift på 4,2 mio. kr. modsvares af et tilsvarende merforbrug på de øvrige driftsområder, hvor der forventes merforbrug på hhv. 0,7 mio. kr. på Grøn drift, 1,4 mio. kr. på

Vejdrift og 2,1 mio. kr. på Værksted og pladser.

Driftsmodellen for Arealdrift fungerer overordnet således at omkostningerne til udførerne (herunder lønudgifterne), omfordeles (udkonteres) på baggrund af tidsregistrering af arbejdstimer og en fast timepris på mande- og maskintimer. Driftsområderne er dermed forbundne kar, idet lønudgifterne til mandskabet er konstante, så hvis der er lav aktivitet på fx Vinterdrift, så vil udførerne registrere deres tid på andre driftsområder som Vejdrift eller Grøn drift.

På Trafik forventes et samlet mindreforbrug på 1,8 mio. kr., som skyldes et mindreforbrug på 1,8 mio. kr. vedrørende omlægning af busser i forbindelse med anlægning af Letbanen i 2022.

Movia har oplyst, at der ikke kommer yderligere væsentlige afregninger vedrørende omlægning af busser i forbindelse med anlægning af Letbanen i 2022. Som følge heraf overføres 1,8 mio. kr. Der er budget til omlægning af busser i 2022 og 2023, hvorfor budgettet overføres til 2024, hvor der fortsat kan komme efterreguleringer. Der er fortsat en buffer på 0,4 mio. kr. i 2022., da der kan komme mindre afregninger.

På Klima, miljø og natur forventes et samlet mindreforbrug på 0,3 mio. kr., som primært kan henføres til et forventet mindreforbrug på 'Øvrig planlægning, tilsyn m.v.' som vedrører indsatsplanerne for grundvand.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte bilag '1. budgetopfølgning 2022'.

Strategisk ramme

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

Videre proces

Budgetopfølgningen på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede opgørelse af 1. budgetopfølgning, som forlægges for Økonomiudvalget den 16. juni 2022 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 22. juni 2022.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser af den samlede sag om 1. budgetopfølgning fremgår af bilag '1. budgetopfølgning 2022'.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Godkendt.

Bilag

1. budgetopfølgning 2022

Punkt 3: Budget 2023-26 - Teknikudvalgets eventuelle budgetønsker (Beslutning)

00.30.00-S55-1-22

Resume

Som en del af budgetprocessen 2023-26 kan fagudvalgene indmelde et begrænset antal budgetønsker til Økonomiudvalgets prioritering. Fagudvalgene har i maj 2022 haft en indledende drøftelse af eventuelle budgetønsker. Med denne sag skal udvalgene tage stilling til, hvilke eventuelle budgetønsker, der oversendes til Økonomiudvalgets prioritering i juni 2022. Økonomiudvalget vil her tage stilling til, hvilke budgetønsker der skal indgå i den videre budgetproces.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der træffes beslutning om oversendelse af eventuelle budgetønsker til Økonomiudvalgets prioritering i juni 2022.

Problemstilling

Det fremgår af budgetprocessen, som godkendt af Økonomiudvalget den 20. januar 2022, at fagudvalgene på møderne i juni kan tage stilling til et begrænset antal budgetønsker, der ønskes oversendt til Økonomiudvalgets prioritering i juni. Forvaltningen udarbejder herefter uddybende budgetnotater om de af Økonomiudvalget prioriterede budgetønsker med henblik på, at disse kan indgå som grundlag i budgetforhandlingerne, jf. budgetprocessen.

Der er udmøntet en effektiviseringsramme på 12 mio. kr. i 2023, jf. Økonomiudvalget 20. januar 2022. Reduktionen kan anvendes til at finansiere eventuel opdrift på velfærdsområderne, uforudsete udgifter og politiske prioriteringer, samt til igen gradvist at sænke personskatten efter sanktionsperiodens udløb, jf. budgetaftalen 2021-24.

På nuværende tidspunkt er det dog fortsat usikkert, om der vil være et råderum til prioritering i 2023. Lyngby-Taarbæk Kommune har en udfordring på servicerammen i 2022 (jf. regnskab 2021), som forventeligt også vil gøre sig gældende i 2023. I april er budgetterne på de demografiregulerede områder løftet med samlet set 35 mio. kr. i 2022-26 som følge af den nye befolkningsprognose 2022. Derudover er der på udvalgsmøderne i juni fremlagt nødvendige budgetbehov for samlet 33 mio. kr. i budgetperioden med henblik på indarbejdelse i det administrative budgetforslag samt nødvendige budgetprioriteringer for 55 mio. kr. i budgetperioden, som der skal tages stillinger til i forbindelse med budgetforhandlingerne. Hertil kommer usikkerheder om eventuel opdrift på velfærdsområderne samt udgifter forbundet med ukrainske flygtninge, hvor finansieringen endnu ikke er afklaret.

På anlægsområdet er der endvidere udfordringer i den kommende periode i forhold til finansiering og eksekvering af det i forvejen store anlægsprogram, og forvaltningen kan ikke anbefale at prioritere nye anlægsinitiativer medmindre der foretages omprioriteringer indenfor anlægsporteføljen.

Løsninger

På indeværende møde skal udvalget træffe beslutning om eventuelle budgetønsker, som ønskes oversendt til Økonomiudvalgets prioritering.

På mødet i maj har udvalget haft en indledende drøftelse af budgetønsker. Forvaltningen har i den forbindelse peget på følgende emner vedrørende tidligere sager, der knytter sig til budget 2023-26:

- Den fortsatte implementering af bæredygtighedsstrategien (TMU 22/9-21 pkt. 3 og KMB 7/10-21 pkt. 11 - forvaltningen har udarbejdet oplæg herom)
- Grøn varelevering ved City Logistic (TMU 1/12-21 pkt. 9 og ØK 9/12-21 pkt. 30 - forvaltningen har udarbejdet et oplæg herom)

De tidligere behandlede sager samt de to oplæg er vedlagt som bilag (bilag).

På mødet i maj har udvalget drøftet følgende emner, jf. protokollen:

- Initiativer, der understøtter DK 2020 målsætning, herunder ressourcer til kampagne der aktiverer borgerne
- Kystsikring i Taarbæk, herunder beredskab
- Cykelfremmende tiltag
- Sankt Hans fejring
- Grøn varelogistik

Drøftelsen i maj genoptages i juni med henblik prioriteret oversendelse til Økonomiudvalget.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der på indeværende møde er to særskilte sager om ”Projekt Haver-til-Maver – forundersøgelse” samt ”Etablering af Stormflodsberedskab i Taarbæk”, der ligeledes vedrører eventuel oversendelse af budgetønsker til Økonomiudvalget.

Strategisk ramme

Udvalgenes drøftelse af eventuelle budgetønsker er en del af budgetprocessen for 2023-26, som er godkendt af Økonomiudvalget 20. januar 2022. Budgetprocessen for 2023-26 er udarbejdet med udgangspunkt i styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune – herunder den økonomiske politik, samt det langsigtede økonomiske perspektiv, som blev fastlagt i den to-årige budgetaftale 2021-24.

Videre proces

På Økonomiudvalgets møde i juni træffes beslutning om, hvilke budgetønsker der kan indgå i den videre proces. Forvaltningen udarbejder herefter uddybende budgetnotater om de af Økonomiudvalget prioriterede budgetønsker med henblik på, at disse kan indgå som grundlag i budgetforhandlingerne.

Økonomi

Sagen har ikke i sig selv bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Udvalget besluttede at oversende følgende budgetønsker til Økonomiudvalget:

- Den fortsatte implementering af bæredygtighedsstrategien
- Grøn varelogistik
- Projektet Haver til maver – forundersøgelse

- Initiativer, der understøtter DK 2020 målsætning, herunder ressourcer til kampagne der aktiverer borgerne
- Kystsikring i Taarbæk, herunder beredskab
- Cykelfremmende tiltag
- Sankt Hans fejring

Bilag

Budgetnotat bæredygtighedsstrategi

Budgetnotat Grøn Varelevering

Implementeringsplan for bæredygtighedsstrategi Sag

Bilag 1 Implementeringsplan for bæredygtighedsstrategi

Bilag 2 Implementeringsplan for bæredygtighedsstrategi

Bilag 3 Implementeringsplan for bæredygtighedsstrategi

Grøn varelevering - City Logistic sag

Bilag 1 Grøn varelevering - City Logistic

Punkt 4: Budgetaftalen 2021-24, Implementering - 4. status (Orientering)

00.30.00-S55-2-21

Resume

Det følger af procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24, at der i den to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen. Med denne sag fremlægges forvaltningens 4. status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24 tages til efterretning.

Problemstilling

Økonomiudvalget har den 19. november 2020 godkendt forvaltningens forslag til en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24. Det blev i den forbindelse ligeledes godkendt, at der i den to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger. Der er i 2021 forelagt status for implementeringen i henholdsvis juni, september og december. Med denne sag fremlægges forvaltningens 4. status på implementeringen.

Løsninger

4. status for implementeringen af aftalepunkterne i budgetaftalen 2021-24 er vedlagt som bilag (bilag). Oversigten omfatter de indsatser, som skal forelægges politisk, herunder budgetaftalens hensigtserklæringer. Oversigten er opdelt på de respektive fagudvalg og er tilpasset i forhold til den nye udvalgsstruktur, jf. styrelsesvedtægten. Der er endvidere vist en særskilt oversigt for anlæg. Der er ved opgørelsen taget udgangspunkt i sager, der er fremlagt til og med de politiske møder i maj 2022.

De fleste af indsatserne er udmøntet eller i fremdrift efter planen for den politiske behandling (markeret med grøn). En række af de behandlede sager skal som led i udmøntningen forelægges på ny. Derudover er der sager, hvor der er truffet beslutning om justeringer i forhold til anvendelsen af de afsatte midler. Det er i oversigten angivet, at disse sager er i fremdrift i henhold til planen, suppleret med en kommentar herom. Indsatser som er behandlet senere end oprindeligt planlagt, men ellers er implementeret som forudsat i budgetaftalen, er ligeledes markeret med grøn.

Indsatser som er forelagt politisk, men hvor implementeringen er forsinket eller ændret væsentligt i forhold til de oprindelige forudsætninger ved budgetaftalen 2021-24, er markeret med gul. Samlet er i alt 7 indsatser markeret med gul. Det drejer sig om omstillingsinitiativer på specialundervisningsområdet (drift og anlæg), udmøntning af puljen til bæredygtighed og drøftelsen af personalegoder samt anlægsinitiativerne om nye daginstitutioner, udvidelse af daginstitution på Nøjsomhedsvej, ombygning af lokaler til Klub Kolle samt kunstgræsbane (Virum-Sorgenfri).

Strategisk ramme

Status på budgetaftalen 2021-24 er udarbejdet med udgangspunkt i den indgående budgetaftale 2021-24 og procesplanen for udmøntningen af aftalen som godkendt af Økonomiudvalget den 19. november 2020.

Videre proces

Status på implementeringen af budgetaftalen forelægges løbende i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger. 2. budgetopfølgning 2022 forelægges allerede på udvalgsmøderne i august. I lyset heraf vil den næste status for implementeringen af budgetaftalen 2021-24 først blive forelagt i september 2022.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Taget til efterretning.

Bilag

4. status - samlet - 310522

Punkt 5: Projekt Haver-til-Maver forundersøgelse (Orientering)

00.16.00-P20-1-22

Resume

Kommunalbestyrelsen har ønsket en sag, der belyser muligheden for et haveprojekt jf. kommunalbestyrelsens beslutning den 7. oktober, 2021. Som forberedelse af Fyrtårnsindsats i implementering af Bæredygtighedsstrategien, har forvaltningen undersøgt rammerne for et samarbejde med Foreningen Haver til Maver på fire kommunale lokationer samt en femte lokation på et ikke kommunalt område. Med denne sag skal der tages stilling til det videre arbejde med at etablere et haveprojekt.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningens orientering om muligheden for et eventuelt haveprojekt, Haver-til-Maver, tages til efterretning.

Problemstilling

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 21. oktober 2020 (pkt. 13), at forvaltningen skulle arbejde videre frem mod en beslutning om etablering af en Fælleshave, som er et borgerdrevet initiativ. Dette blev fremlagt i forbindelse med Kommunalbestyrelsens beslutning den 7. oktober 2021 af første fase af implementeringsplan af bæredygtighedsstrategi (sag nr. 11). Kommunalbestyrelsen anmodede i den forbindelse forvaltningen om at vende tilbage med en sag, der belyser muligheden for et eventuelt haveprojekt. Forvaltningen har på den baggrund foretaget en forundersøgelse til projekt Haver-til-Maver i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forundersøgelsen til Projekt Haver-til-Maver har haft fokus at undersøge lokationer, indgå i dialog med mulige samarbejdspartnere og forberede en projektbeskrivelse.

Haver til Maver er et velafprøvet koncept med udbredelse i et stort antal kommuner. Se vedlagte projektbeskrivelse (bilag). Formålet med Haver-til-Maver er at involvere "førskolegrupper" i børnehaver og skoleklasser i bæredygtig brug af jorden og skabe forståelse for økosystemer på en måde, der balancerer social og miljømæssig bæredygtighed. Projektet vil opbygge viden og skabe handlekompetence for børn og unge, samt værktøjer til at imødegå individuelle, nationale og globale udfordringer. Projekt Haver-til-Maver adresserer desuden et ønske om konkret klimahandling.

Det er den overordnede vision at skabe bæredygtig forandring ved at bringe ny viden og inspiration videre til børn, unge, og evt. uddannelsessøgende og andre aktører med henblik på at skabe forandring for bæredygtig udvikling.

Løsninger

Forvaltningen har undersøgt forskellige lokaliteter og beskrevet fordele, ulemper og muligheder. Følgende fem lokationer er kortlagt: Grunden bag Friboeshvile, Den Gamle Have i Frederiksdal, Dyrehavegårds jorde og Kaningården, som alle er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune, samt et areal i tilknytning til Life Campus, Biologiens Vej, ejet af Novozymes. Forvaltningen har undersøgt lokaliteterne for forureningsgrad, støjforhold, fredningsforhold, tilgængelig størrelse, transportforhold og etablerings- og driftsomkostninger.

På den baggrund anbefaler forvaltningen arealet i tilknytning til Life Campus. Novozymes, der ejer området, er positivt indstillet overfor et samarbejde. Der vil være adgang til Life Campus faciliteter med udendørs adgang. På sigt rummer samarbejde med Life Campus et stort potentiale i et læringsunivers for "førskolegrupper" i børnehaver og skoleklasser om bæredygtighed og Verdensmål.

Lifefonden ønsker et samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune og Haver-til-Maver med projektopstart i det tidlige forår 2023 (bilag).

Lifefonden driver Learning Lab og Life Campus. Det udpegede projektareal ligger op til fredskov mod vest, tæt på LifeLabs bygning, hvor toilet og bedefaciliteter vil stå til rådighed for projektet. Der er udendørs arbejdsborde med rindende vand. Anlægsbudgettet vil på denne lokation være det mindst mulige.

Der kan på sigt udvikles et spændende samarbejde med Lifefonden med et alsidigt brug af området og som ramme om forskellige aktiviteter relateret til at fremme forståelse, tilknytning og respekt for naturen, fremme af interesse for naturvidenskab, naturbevarelse og bæredygtighed samt almen formidling. Et koncept af denne type vil kunne bidrage til andre dele af Lyngby-Taarbæk Kommunes bæredygtighedsstrategi og på sigt blive en attraktion som pilotprojekt og katalysator. I et udvidet samarbejde vil det være en mulighed at tiltrække fondsmidler og evt. også tilskud til etablering og de første års drift af et Haver-til-Maver projekt.

I tråd med forvaltningens generelle tilgang til udviklingsarbejde, anbefaler forvaltningen, at projektet initieres og udbredes trinvist. I første omgang gives tilbuddet til de dagtilbud, der selv har udtrykt interesse for projektet. Det drejer sig om "førskelegrupper" i 5-6 børnehuse/børnehaver. Når de første erfaringer er gjort kan et konkret og tilpasset tilbud formuleres til skolerne, hvorfra en mindre gruppe klasser kan tænkes at ville deltage. På baggrund af disse mere relevante erfaringer for skoleområdet kan tilbuddet skærpes yderligere. Eventuelt med varierende indhold/fokus, der i endnu højere grad kan være attraktivt for skolerne. På skoleområdet er der brug for at definere indhold ift. de faglige mål. Her er det oplagt at bygge indholdet op om læringsmål i natur/teknologi og madkundskab.

Strategisk ramme

Bæredygtighedsstrategien for Lyngby-Taarbæk Kommune udgør den strategiske ramme. Denne indsats er et fyrtårnsprojekt, som understøtter indsats C25A's formål om skabe et samlingssted til inspiration og involvering i bæredygtig brug af jorden og forståelse for økosystemer. Indsatsen kan bidrage til kommunen ønske om at støtte fora, der skaber fællesskaber for borgere, foreninger, netværk og virksomheder, hvor man kan mødes om initiativer, der bidrager til et mere bæredygtigt Lyngby-Taarbæk.

Videre proces

Såfremt projektet nyder fremme i budget 2023 - 2026 vil det videre forløb være:

Færdiggørelse af projektforbereelse med eksterne og interne parter.

Kommunikation: Plan for kommunikation og inddragelse af de aktuelle børnehaver.

Økonomi

Anlægsudgifterne til etablering af lokaliteten er på ca. 0,81 mio. kr. 0,685 mio. kr. kan evt. dækkes af en restpulje fra Bæredygtighedsudvalget, idet der så udestår et restbeløb på 0,122 mio. kr.

Der er en årlig driftsudgift på 0,379 mio. kr. Driftsudgiften afhænger af antal "førskelegrupper" og skoleklasser, der er involveret i projektet. Budgettet er lagt an på at kunne modtage op til mellem 10 til 15 grupper.

Forvaltningen kan ikke anvise finansiering indenfor nuværende budget på dagtilbudsområdet, hvorfor et eventuelt ønske om prioritering vil skulle løftes i forbindelse med forhandlingerne om budget 2023.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Dagtilbudsudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Hævet til beslutning.

Besluttet at oversende projektet som budgetønske til Økonomiudvalget.

Bilag

Økonomi overslag etablering lokationer

Projektbeskrivelse

Haver til maver life campus Skitseforslag

Budget etablering drift

Punkt 6: Etablering af stormflodsberedskab i Taarbæk (Orientering)

00.16.00-P20-1-21

Resume

Kommunalbestyrelsen godkendte på møde den 4. november 2021 iværksættelse af et skitseprojekt for kystbeskyttelse i Taarbæk på strækningen fra Bellevue til Taarbæk Havn. Projektet er planlagt afsluttet ved udgangen af 2022, hvor et skitseprojekt til en permanent kystsikring forventes at foreligge, ligesom et fælles Kystlaug forventes at være etableret på dette tidspunkt.

Et permanent kystsikringsanlæg for Taarbæk forventes dog først at kunne være opført efter 5-10 år. Netop dette tidsmæssige forhold har gjort, at der med denne sag skal tages stilling til etablering af et midlertidigt og styrket stormflodsberedskab i Taarbæk.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningens orientering om et styrket stormflodsberedskab tilrettelagt med udgangspunkt i en leasingmodel tages til efterretning.

Problemstilling

I forbindelse med det igangværende arbejde med kystsikring i Taarbæk, er der fra flere sider udtrykt ønske om, at se på det eksisterende stormflodsberedskab. Såvel den tekniske tilrettelæggelse og dimensionering samt koordinering bør vurderes. Dette skal ses i lyset af, at der vil være en periode på 5-10 år, før det kan forventes at der er gennemført en permanent fælles kystsikring i Taarbæk.

Foreliggende prognoser godtgør, at der i de kommende 20 år må forventes 4-6 nye stormflodssituationer i Taarbæk.

Det nuværende stormflodsberedskab er dimensioneret ud fra godkendt Beredskabsplan af marts 2020 - Plan for Fortsat Drift, godkendt af Kommunalbestyrelsen på møde den 5. marts 2020.

Lyngby-Taarbæk Kommune er på nuværende tidspunkt ikke, ud fra et juridisk synspunkt, forpligtiget til at styrke det eksisterende beredskab. Heraf følger, at kommunen heller ikke med det nuværende arbejdes tilrettelæggelse kan pålægge grundejerne at deltage.

Løsninger

Forvaltningen har anmodet om eksternt rådgivningsassistance ved COWI til udarbejdelse af et forslag til et midlertidigt stormflodsberedskab (bilag).

Notatet fra COWI "Stormflodsberedskab i Taarbæk" af 22. december 2021 beskriver et beredskab, hvor sikring mod stormflod kan gennemføres i form af udlægning af sandsække kombineret med særlige Water Tubes, (vandfyldte slangebarrierer) ved henholdsvis Taarbæk havn, Rosenhave/ Jollehavnen og Bombegrunden. Endvidere givet et bud på nødvendigt udlæg af sandsække på offentlige og private arealer i kombination med Water Tubes.

Notatet fra COWI peger på muligheden for en købsmodel eller en leasingmodel med Watertubes kombineret med sandsække.

Købsmodellen:

Vil kræve anlægsinvesteringer til anskaffelse af Water Tubes samt opførelse af skadedyrsikrede lagerfaciliteter til Water Tubes og sandsække m.v. i størrelsesorden 3-7,5 mio. kr. og yderligere en anlægsudgift i perioden på 1,3 mio. kr. til genanskaffelser af nye Water Tubes - grundet produktets begrænsede levetid. De årlige driftsudgifter for en 10-årig periode, baseret på 2 stormflodshændelser må forventes at ligge på 0,175 mio. kr. pr. år.

Leasingmodellen:

Vil kræve anlægsinvesteringer til opførelse af skadedyrsikrede lagerfaciliteter til sandsække samt indkøb af sække/ sand på 1,5 mio. kr. samt yderligere indkøb af sand/ sække på 0,3 mio. kr. i perioden. De årlige driftsudgifter for en 10-årig periode, baseret på 2 stormflodshændelser må forventes at ligge på 0,5 mio. kr. pr. år.

Forvaltningen anbefaler en leasingmodel, idet købsmodellen ses at være forbundet med væsentlige udgifter til etablering af lagerfacilitet, vedligehold og genanskaffelser i den forventede 10-årige periode. Udgifter, der samlet og i væsentlig grad overstiger de projekterede udgifter til leasingmodellen, idet leasingmodellen udmærker sig ved sikret lageropbevaring hos leverandøren, løbende professionel vedligeholdelse samt sikker konditionsmæssig stand ved levering i en stormflodssituation. En levering, som i øvrigt er sikret ved første stormflodsvarsel - typisk 1-2 døgn før varslet hændelse. Udlægningen kan yderligere kombineres med professionel bistand fra leverandøren.

Særlig muligheden for lokal etablering af skadedyrsikrede opbevaringsfaciliteter for sandsække og Water Tubes er en udfordring i Taarbæk. Derfor anbefaler forvaltningen, at der ses på mulighederne for at benytte kommunens eksisterende lagerfaciliteter eller arealer på materielgårde eller andre kommunale lokationer i den videre projektering.

Strategisk ramme

Lyngby-Taarbæk Kommunes engagement i DK2020 har såvel hentet inspiration som ophæng på den nationale og regionale dagsorden i forbindelse med bl.a. Kystsikringsarbejdet langs Øresund.

Videre proces

Såfremt sagen nyder fremme vil forvaltningen arbejde videre med projektering af det midlertidige stormflodsberedskab samt gennemføre de nødvendige forhandlinger og dialog med leverandører og berørte borgere.

Nødvendige myndighedstilladelser og høringsprocedurer gennemføres og indhentes.

Sideløbende med det eventuelle videre arbejde med stormflodsberedskabet vil det være nødvendigt - fra 2023 - at tilføre interne og eksterne medarbejder- og rådgivningsressourcer til den videre udvikling af det foreliggende skitseprojekt til det permanente Kystsikringsanlæg. Procesplanen for det nuværende arbejde fremgår af bilag.

Økonomi

Den anførte økonomi har på nuværende tidspunkt ikke inddraget effekten af en eventuel delvis afløftning af kommunens bidrag til selve stormflodsberedskabet via såvel Kystlauget som bilaterale drøftelser med berørte grundejere. Endvidere kan inddragelse af eventuelle egnede kommunale lokationer til lagerfunktionen også have en gunstig effekt på den skitserede økonomi.

Der er ikke afsat budget til et styrket stormflodsberedskab, som angivet ovenfor. Såfremt der ønskes en prioritering vil det skulle løftes i forbindelse med budgetforhandlingerne. Kystsikring er i øvrigt drøftet af udvalget i maj i forbindelse den første drøftelse af evt. budgetønsker.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Hævet til beslutning.

Besluttet at oversende projektet som budgetønske til Økonomiudvalget med anbefaling om en leasingmodel.

Bilag

Stormflodsberedskab i Taarbæk af 22. december 2021

Proces Kystsikring -Tidsplan

Punkt 7: Sort glat belægning på mindre veje (Beslutning)

05.02.15-G01-2-22

Resume

Teknikudvalget besluttede den 5. april 2022, at forvaltningen skal undersøge mulighed og pris for at anvende sort glat asfaltbelægning på de mindre offentlige veje i kommunen. Sagen er motiveret af, at muligheden for at lege på vejen er større ved den glatte asfalt end ved en "grov" asfalttype. Tillige bad Teknikudvalget forvaltningen undersøge, om det er muligt for at grundejere kan betale differencen mellem "standardasfalten" og den sorte glatte asfaltbelægning. Med denne sag redegør forvaltningen for mulighederne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orienteringen tages til efterretning,
2. der ikke arbejdes yderligere for at ændre typen af asfalt på kommunens mindre offentlige veje og, at forsøget med 1½OB-belægning på alle relevante steder fortsætter.

Problemstilling

For at kunne oplyse sagen er det vigtigt at definere, hvad der forstås ved mindre veje. I det efterfølgende forstås mindre veje, som veje der i dag er private fællesveje. Det er yderligere hensigtsmæssigt at sondre mellem de private fællesveje, som kommunen har besluttet at optage som kommuneveje pr. 1. april 2023, og de veje, som fortsat har status som private fællesveje.

Historik

Kommunen har i forbindelse med opsigelsen af vedligeholdelsesordningen for en række private fællesveje, udlagt en "overfladebehandling" (OB-belægning) på nogle af de veje, der var omfattet af vedligeholdelsesordningen. En OB-belægning består af et lag bitumen, som er et flydende olieprodukt, hvor man lægger et lag granitskæver ovenpå. Det er en belægningstype og metode, som er særligt anvendelig til vedligeholdelse af makadamveje. En makadamvej er en ældre metode at opbygge veje på. Makadamveje består af et lag større skærver i bunden og et lag finere grus, hvorefter vejen lukkes af med en overflade belægning (Bilag).

Denne type veje og belægning er set ud fra et trafiksikkerhedssynspunkt tidssvarende og sikker. Den udlagte OB-belægning sikrer, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til den færdsel, der er på vejen og forlænger vejen levetid. Der findes ikke gode alternativer til OB-belægning på makadamveje. Skulle man ligge en sort asfalt oven på en makadamvej, vil asfalten knække og levetiden på vejen vil nedsættes, hvilket betyder at kommunens driftsomkostninger til vejvedligeholdelse, vil stige. Størstedelen af kommunens mindre veje er makadamveje med OB-belægning (bilag).

Løsninger

I forhold til kommunens mulighed for at udlægge en særlig belægning skal der som nævnt sondres mellem private fællesveje og offentlige vej.

Private fællesveje

Der er i henhold til privatvejsloven intet til hinder for, at et vejlaug eller en grundejerforening udlægger glat asfalt på en privat fællesvej. Det er op til grundejerne selv at bekoste et sådant vejprojekt, og kommunen skal ikke træffe afgørelse i en sådan sag.

Det er ikke muligt, inden for kommunalfuldmagtens regler, at indgå en vedligeholdelsesaftale, hvor kommunen udlægger en sort glat asfalt, mod at grundejerne betaler differencen mellem OB-belægningen og den glatte asfalt. Dette skyldes, at kommunen i så fald ville yde mere, end den er forpligtiget til. På samme vis er det ikke muligt, ud fra et trafikalt hensyn, at kommunen af egen drift ændrer på den belægningstype, som der i dag ligger på de mindre veje.

Kommunen har pt. ingen vedligeholdelsesaftaler på de private fællesveje.

Kommuneveje (Veje der optages pr. 1. april 2023)

Kommunen har til hensigt at optage en række private fællesveje som offentlige. Vejene, der bliver omfattet af beslutning, er gennemkørende veje eller veje, der ligger som centrale trafikknudepunkter. Alle vejene optages med en trafikal begrundelse - fælles for disse veje er at de har en særlig trafikal betydning, og at der er en vis uvedkommende færdsel. Der skal derfor tages et trafiksikkerhedsmæssigt hensyn i forhold til vejens anvendelse.

Det er muligt at have et vejareal som legezone på en kommunevej. Vejen skal indrettes særligt hertil. Det vil sige, at man skal trafiksianere og nedbringe trafikken på det pågældende sted. Det taler imod, at der etableres legezone på de optagende veje, da de netop er optaget med den begrundelse, at vejene har en vis mængde af trafik.

På kommunevejene er det kommunen, der vurderer og bestemmer, hvilken belægning, der er den bedst egnede. Denne vurdering foretages hovedsageligt ud fra et økonomisk kriterium i forhold til den færdsel, der er på vejen. Som udgangspunkt er den belægning, der er på de mindre private fællesveje, der bliver optaget som offentlige, egnede i forhold til færdslen på den pågældende vej.

Forvaltningen forsøger at optimere den måde, man vedligeholder kommunens veje. Dette sker ud fra et økonomisk driftshensyn. Men i dette hensyn indgår også en vurdering af belægningstypen. Forvaltningen har opstartet et projekt, hvor der udlægges en såkaldt "halvanden overfladebehandling", 1½OB-belægning. Dette er en belægningstype, der er velegnet på steder, hvor man ønsker en tættere overfladestruktur. Forsøgets formål er at imødekomme den kritik, der har været over den grove overflade, som man finder mange steder i kommunen.

Det er forvaltningens forventning, at resultatet er en mere ensartet og "glat" overflade.

En anden metode at opnå en glat asfalt på kommunens mindre veje er ved at udskifte vejkassen og dermed vejens opbygning på de kommunale makadamveje. Der er tale om en gennemgribende renovering, hvor vejkasser, kantsten, vejafvanding med mere skal udskiftes. Denne løsning vil medføre en betydelig økonomisk byrde, en byrde som vil kræve betydelige økonomiske ressourcer, som ikke er indeholdt i det nuværende vedligeholdelsesbudget.

Samlet set er det forvaltningens vurdering, at belægningen på de mindre offentlige veje svarer til den indretning som færdslen tilsiger. Disse veje indbyder ikke til en indretning som legeområder. Hertil kommer, at en asfaltering med glat asfalt vil betyde en ny opbygning af et flertal af vejenes vejkasse, hvilket vil medføre en betydelig økonomisk byrde.

Strategisk ramme

En ændring af politikken inden for dette område vil have konsekvenser for hvordan kommunen vedligeholder sine veje, det kommunale serviceniveau for veje samt afledte budgetmæssige konsekvenser.

Videre proces

Ingen bemærkninger.

Økonomi

For nuværende har sagen ingen økonomisk konsekvens. En eventuel igangsættelse af en analyse af hvilke kommunale veje, der ville være egnede til at få glat asfalt, ville dog kræve frigørelse af ressourcer.

I kommunens rammeaftale vedrørende asfalt er angivet en pris på OB-belægning på ca. 80 kr./m² og pulverasfalt på ca. 150 kr./m² i 2021-priser. Aftalen skal genforhandles i maj 2023. En leverandørforespørgsel foretaget i maj 2022 indikerer at markedsprisen, som følge af stigende oliepriser, for OB-belægning er steget til ca. 180 kr./m² og pulverasfalt til ca. 190 kr./m². Hertil kommer, at der ved valg af en pulverasfalt vil være et øget behov for vedligeholdelse på grund af revnedannelser som følge af underlagts opbygning.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Godkendt.

Bilag

Beskrivelse af asfalttyper

Punkt 8: Proces for ny genbrugsstation (Beslutning)

07.00.01-P16-17-21

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning har igangsat forberedelse af etablering af en ny genbrugsstation i Lyngby-Taarbæk Kommune. Første fase (idéfasen) er gennemført i efterår 2021-vinter 2022 i et samarbejde med forvaltningen, og har blandt andet taget udgangspunkt i de visioner og mål, der er fastsat i kommunens Bæredygtighedsstrategi. Forsyningen har udarbejdet en idéfaserapport med beskrivelse af rammer og visioner for en ny genbrugsstation, som er godkendt af Forsyningens bestyrelse den 27. april 2022. Bestyrelsen har ligeledes godkendt igangsættelse af program- og forslagsfasen, hvor arbejdet i første omgang vil fokusere på at fastlægge genbrugsstationens fremtidige lokation.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orientering om Lyngby-Taarbæk Forsynings forslag til rammer og visioner for en ny genbrugsstation tages til efterretning,
2. der indledes et samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning med det formål at finde en lokation til en ny fremtidig genbrugsstation i kommunen.

Problemstilling

Kommunens genbrugsstation beliggende på Firskovvej 7-9 blev etableret i midten af firserne, og ejes og drives i dag af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Driften finansieres af de affaldsgebyrer, som vedtages årligt af Kommunalbestyrelsen og opkræves af alle husholdninger i kommunen såvel som de virksomheder, der benytter pladsen.

Pladsen er ca. 7.500 m², hvoraf de 1.500 bliver lejet og kan opsiges med ét års varsel. Der har i mange år været et ønske om en større genbrugsstation, hvilket bundet i en række problemer og udfordringer ved den nuværende plads.

For det første er pladsmanglen en væsentlig udfordring. Dels medfører det begrænsede areal, at pladsen ikke er brugervenlig, hvad angår overblik og nem transport mellem de enkelte containere. Det samme problem gør sig gældende for personalet på genbrugsstationen, som ikke har det fornødne overblik til at sikre, at de besøgende sorterer affaldet korrekt.

Pladsmanglen medfører også, at mulighederne for at øge udsortering af affald til genanvendelse og genbrug er begrænsede. Ny lovgivning lægger op til, at det fremadrettet skal være et krav at indrette særlige områder til aflevering af effekter til direkte genbrug.

For det andet er de trafikale forhold problematiske. Der er utilstrækkelig plads til parkering i forbindelse med brugernes aflæsning af affald, hvilket resulterer i lange køer på Firskovvej foran lyskrydset til Nørgaardsvej.

For det tredje er tung og let trafik ikke adskilt, hvilket skaber sikkerhedsmæssige kritiske situationer. Afspærring er nødvendig i forbindelse med levering og afhentning af containere, hvilket skaber kødannelse og gener for brugerne. Der er ikke plads til separate baner for gående foran containerne, og brugerne skal bære affald op ad trapper for at kaste det ned i containerne.

Pladsens størrelse er således en væsentlig årsag til de problemer og udfordringer, der er på den nuværende placering. Den kortsigtede råderet over det lejede areal er en yderligere usikkerhed i denne sammenhæng.

Løsninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning har igangsat forberedelse af etablering af en ny genbrugsstation i Lyngby-Taarbæk Kommune. Første fase (idéfasen) er gennemført i efterår 2021-vinter 2022 i et samarbejde med forvaltningen, og har blandt andet taget udgangspunkt i de visioner og mål, der er fastsat i kommunens Bæredygtighedsstrategi.

Idéfasen er gennemført uden at binde projektet til en bestemt lokalitet for ikke at lade sig begrænse af et bestemt areals udformning, størrelse eller placering.

Forsyningen har en vision om, at Lyngby-Taarbæk Kommunes genbrugsstation skal være Danmarks bedste, og at dette indebærer:

1. Vi vil drive den nye genbrugsstation effektivt med fokus på opfyldelse af kommunens bæredygtighedsstrategi
2. Vi vil udvikle nye metoder til genbrug (forskningssamarbejde med DTU)
3. Vi vil uddanne vores børn og voksne borgere, så de bliver endnu bedre til genbrug både direkte og indirekte og bevidste om at reducere affaldsmængderne
4. Vi skal servicere vores borgere, så de får præcist den kvalificerede hjælp de har behov for når de besøger vores genbrugsstation

Forsyningen vil indrette en ny genbrugsstation, så følgende forhold er opfyldt:

- Tung og let trafik skal være adskilt
- Personalet skal kunne overskue hele pladsen
- Brugere skal hurtigt kunne overskue inddelingen af fraktionerne
- Plads til gangsti foran containerne, hvor brugerne kan gå med deres affald
- Flere spor på pladsen til brugernes biler, så parkerede biler ikke spærrer
- Støjværn mod naboer
- Ting til direkte genbrug bliver frasorteret ved indgangen
- Containere skal være placeret på et lavere niveau end der hvor brugerne færdes, for lettere tilgængelighed
- Trafikal tilgængelighed i forhold til området, ingen trafikker
- Haveaffaldsområdet indrettet i et separat område for at lette til- og frakørsel
- Modtagerum til farligt affald skal være "State of the art"
- Arkitektur der sikrer, at personalet har overblik over hele pladsen

Idéfasen har set på, hvordan en ny genbrugsstation kan bidrage til at realisere mål i Bæredygtighedsstrategien. Det gælder naturligvis fyrtårnsprojektet om at etablere en ny genbrugsstation der - udover at være brugervenligt indrettet og understøtte yderligere affaldssortering og genanvendelse - også skal fungere som en fysisk platform for formidling af cirkulær økonomi til børn og voksne. Det gælder ligeledes mål om bæredygtigt byggeri, samt mål om reduktion af affaldsmængden via eksempelvis reparation og genbrug.

Forsyningens vision for en ny genbrugsstation indeholder således også en række ekstra elementer, som f.eks.:

- Formidlingsrum til undervisning
- Plads til forskning i bæredygtigt genbrug, f.eks. i samarbejde med DTU, living lab
- Brug af genanvendte og bæredygtige materialer ved opførelse af bygninger, samt brug af solceller til opvarmning
- Genbrug af byggematerialer, f.eks. mursten, døre, vinduer
- Børnenes egen "genbrugsstation"

- Repaircafé, genbrugsbutik, byttemarked

Det er Forsyningens vurdering, at en genbrugsstation indeholdende disse elementer vil kræve et areal i størrelsesordenen 20.000 m². Dog vil visse funktioner og aktiviteter som f.eks. mandskabsfaciliteter, undervisningsrum for skolebørn, reparationsværksted, genbrugsbutik og lignende eventuelt kunne etableres i flere etager, og på denne måde reducere behovet for kvadratmeter i grundplan.

Placering af en ny genbrugsstation

I forlængelse af ovenstående har Forsyningen et ønske om at finde en anden placering til genbrugsstationen, som imødekommer pladsbehovet til ovennævnte funktioner, mere brugervenlig indretning mv.

Det er en mulighed at indtænke en ny genbrugsstation i den rammelokalplan for Firskovvej, som er under udarbejdelse. En placering på Firskovvej afhænger bl.a. af kommunens fremtidige arealbehov til driftsplads. Det vil være relevant at undersøge mulige synergier mellem en driftsplads og en genbrugsstation, som kan reducere arealbehovet fx gennem fælles mandskabsfaciliteter og lignende. Forvaltningen vil bidrage til disse undersøgelser og afdækning af muligheder for placering.

Strategisk ramme

I Lyngby-Taarbæk Kommunes bæredygtighedsstrategi er det angivet som et fyrtårnsprojekt at etablere en ny genbrugsstation:

"I samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning planlægger og etablerer kommunen en ny genbrugsstation. Den skal være brugervenligt indrettet, have plads til at sortere flere affaldstyper og mere affald til genanvendelse og fungere som en fysisk platform, hvor cirkulær økonomi formidles til børn, unge og voksne."

Herudover er der flere indsatsområder i Bæredygtighedsstrategien, som en ny genbrugsstation kan være medvirkende til at opfylde eller understøtte. Det gælder fx indsatsområder, som nævner etablering af bytte- og deleordninger, repaircafé, upcycling af affald eller etablering af partnerskaber med henblik på øget genbrug af gode effekter, byggematerialer mv. Ligeledes kan genbrugsstationen være et oplagt fysisk rum for samarbejde med fx DTU, hvor der gives mulighed for at teste innovative, bæredygtige løsninger.

Videre proces

Næste skridt fra Forsyningens side er, at der igangsættes en programfase, hvor der udarbejdes et anlægsprogram i form af en sammenfatning af krav og ønsker til den nye genbrugsstation. Anlægsprogrammet vil indeholde beskrivelse af krav og ønsker til anlæggets omfang, arkitektur, funktion og anlægsteknik. Anlægsprogrammet vil blive forelagt Kommunalbestyrelsen.

Programfasen efterfølges af en forslagsfase, hvor der udarbejdes et dispositionsforslag med beskrivelse af bl.a. den æstetiske idé, anlæggets funktioner, forslag til materialevalg samt principper og overvejelser om drift og vedligehold.

Program- og forslagsfase kan dog ikke igangsættes før der er truffet beslutning om placering af den nye genbrugsstation, da der i programfasen bl.a. skal foretages undersøgelser af miljøscreening, herunder geologiske forhold. Derfor vil Forsyningen initiere et arbejde i samarbejde med Forvaltningen, der skal lede hen til en beslutning omkring placeringen.

Forslag om placering vil blive forelagt Kommunalbestyrelsen til beslutning.

Økonomi

Et groft overslag fra Forsyningen er, at omkostninger til projektering og anlæg af en ny genbrugsstation samlet set ligger mellem 50 og 100 mio. kr.

Omkostninger til næste fase (program- og forslagsfase) er estimeret til 2 mio. kr.

Udgifter til såvel projektering og anlæg finansieres via de affaldsgebyrer, der vedtages af Kommunalbestyrelsen og opkræves af alle husstande i kommunen.

I nedenstående tabel vises den forventende stigning i affaldsgebyrerne (kr./år/husstand) ved en investering på henholdsvis 50 og 100 mio. kr.

	Investering på 50 mio. kr.	Investering på 100 mio. kr.
Ændring af gebyr (drift)	71 kr.	71 kr.
Ændring af gebyr (investering)	36 kr.	72 kr.
Ændring i alt (kr./år/husstand)	107 kr. (4,5 %)	143 kr. (6,0 %)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Anbefalet.

Bilag

Opsummering af idefaserapport vedrørende ny genbrugsstation fra LTF

Punkt 9: Ændring af kørestrøm på Klampenborgvej (Beslutning)

01.02.00-P20-10-21

Resume

I 2019 besluttede Kommunalbestyrelsen, at kørestrøm til letbanen på Klampenborgvej skal løses via facadeophæng. På baggrund af et politisk ønske har Hovedstadens Letbane undersøgt hvilke omkostninger, der vil være forbundet med, på nuværende tidspunkt, at ændre løsningen, så der i stedet arbejdes med masteophængt kørestrøm på Klampenborgvej mellem Hovedgaden og Kanalvej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den nuværende løsning for kørestrøm fastholdes.

Problemstilling

I udbudsmaterialet for Letbanen har det været en forudsætning, at køreledningsanlægget på Klampenborgvej skulle gennemføres som primært facadeophængt under antagelse af at det ville være svært at forankre kørestrømsmaster i jorden, der hvor der også var parkeringsanlæg under jorden. Ved besigtigelsesforretningen forud for ekspropriation, blev der udtrykt bekymring fra ejendomsjerne for den facadeophængte løsning. Hovedstadens Letbane (HL) vurderede efterfølgende, at det ville være muligt for entreprenøren at etablere en masteløsning på strækningen. Derfor udarbejdede HL på den baggrund et teknisk notat som beskrev de to mulige løsninger for kørestrøm på Klampenborgvej (bilag). Forvaltningen udarbejdede en arkitektonisk og byrumsmæssig vurdering af de to forslag (bilag). Forvaltningen vurderede, at en facadeophængt løsning var at foretrække ud fra æstetiske og byrumsmæssige årsager. På denne baggrund besluttede Kommunalbestyrelsen i juni 2019 at arbejde videre med en facadeophængt kørestrømsløsning på Klampenborgvej.

På en anmodningssag om Letbanen blev det i januar 2022 af et flertal protokolleret, at kommunalbestyrelsens flertal ikke længere er tilhængere af letbanen, men accepterer, at beslutningen er truffet og derfor ikke kan ændres af Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk. Det fremgik desuden af protokollatet, at Borgmesteren aktivt skal søge at afdække mulighederne for ændringer gennem dialog med de øvrige kommuner i borgmesterforum, og at såfremt der opstår en situation, hvor det er muligt at ændre i eller udtræde af projektet, ønsker flertallet at muligheden undersøges nærmere og forelægges kommunalbestyrelsen. På den baggrund har Borgmesteren bedt HL om at undersøge om det fortsat vil være muligt i stedet at arbejde videre med en masteophængt kørestrømsløsning, samt hvilke økonomiske konsekvenser dette i givet fald vil have for kommunen. HL er vendt tilbage med et svar på forespørgslen fra Borgmesteren (bilag). Det fremgår af notatet, at det er afgørende med en hurtig afklaring af spørgsmålet, og at HL skal have et svar fra Lyngby-Taarbæk Kommune senest 20. juni 2022. HL har skriftligt bekræftet, at fristen kan udsættes til 23. juni 2022, således, at der kan tages beslutning på det ordinære Kommunalbestyrelsesmøde 22. juni 2022.

Løsninger

HL oplyser, at det forventeligt vil være muligt at omgøre beslutningen fra 2019, og de estimerer, at det vil koste ca. 12 mio. kr. og at det forventeligt kan foretages indenfor den nuværende tidsplan såfremt beslutningen træffes hurtigt. En ændring af projektet vil kræve, at der udarbejdes et egentligt projektgrundlag. Herefter skal der forhandles en endelig pris med entreprenørene og afdækkes eventuelle tidmæssige konsekvenser for letbanen lokalt eller for projektet som helhed. Når der ligger et endeligt prisoverslag vil Kommunen skulle træffe en endelig beslutning om projektændringen inden for 3 uger. Imens afklaringen sker, vil anlægsarbejdet med letbanen fortsætte som planlagt.

Påvirkning af byrum

Der er i kommunen et særligt fokus på at udnytte potentialerne i det kommende byrum ved Klampenborgvej mest muligt. Lukningen af Klampenborgvej giver en unik mulighed for at indrette og udnytte et centralt byrum på en ny måde, som kan løfte hele bymidten og binde handlen bedre sammen på tværs af Klampenborgvej. Der er et ønske om at have så frie rammer som muligt for at sikre, at det nye byrum bliver et attraktivt rum for borgere og besøgende i Kgs. Lyngby. Det har derfor været en forudsætning i letbaneprojektet, at kørestrøm i dette område så vidt muligt skal etableres som facadeophængt i stedet for masteophængt.

Forvaltningen vurderede i 2019 (bilag), at det vil være en væsentlig forringelse af det visuelle udtryk i det kommende byrum, at der for ca. hver 25. meter skal placeres en mast i stedet for, at disse erstattes af 11 krydsninger med kabler/ledninger. Masterne vil qua deres størrelse (jf. HL's visualiseringer) kunne medføre en forringelse af byrummet set i gadeplan. Masterne fremstår efter forvaltningens vurdering bastante i deres udtryk og afviger også en del fra kommunens øvrige byrumsinventardesign. HL har oplyst, at masternes udformning ligger fast, men at de kan indfarves i kommunens blå RAL farve.

Der er i parallelopdraget for Kongens Lyngby Centrum en opgave om indretning af Klampenborgvej. I denne opgave er der forudsat en facadeophængt kørestrømsløsning. Bedømmelsesudvalget har valgt SLA som vinder af parallelopdraget og det vil derfor være forvaltningens forslag at der arbejdes videre med deres forslag til indretning af Klampenborgvej. Der var ikke i oplægget til parallelopdraget tegninger af de præcise placeringer af facadeophænget, da dette ikke er endeligt afklaret endnu. SLA vurderer at deres forslag også vil kunne etableres, hvis der vælges en masteløsning, men det vil kræve tilpasning af deres forslag. Der vil dog være tidsmæssige konsekvenser for den videre bearbejdning af Klampenborgvej byrum, hvis der skal afventes en afklaring af om der skal arbejdes videre med en anden kørestrømsløsning end den, der er forudsat i det indledende arbejde.

Der er i de nuværende budgetter afsat 11,2 mio. til byrummet på Klampenborgvej. Det forventes ikke at den afsatte økonomi er tilstrækkeligt til at kunne etablere det byrum som SLA har skitseret, som forventeligt er markant mere end det afsatte beløb.

Forvaltningen er i samarbejde med SLA ved at kvalificere et overslag over den forventede anlægsøkonomi til etablering af det foreslåede byrum på Klampenborgvej, dette forventes at bliver forelagt til beslutning umiddelbart efter sommerferien.

Forvaltningen anbefaler fortsat, som beskrevet i bilaget fra 2019, at der arbejdes videre med den facadeophængte løsning.

Ekspropriation ved facadeophæng

Ved en facadeophængt løsning bliver der i forbindelse med letbanens anlægsarbejder eksproprieret et servitutpålæg. Servituten bliver pålagt de ejendomme, der grænser op til letbanen, herunder de ejendomme, der får påmonteret ankre, så bæreledningerne til kørestrømmen kan fæstnes i naboejendommene. Dette servitutpålæg regulerer bl.a. at Hovedstadens Letbane har lov til at ophænge bæreledningerne i bygningerne. Bæreledningerne i bygningsfacaden er svarer til, hvordan ophængt gadebelysning ser ud, hvilket er en løsning som benyttes i mange kommuner til gadebelysning, herunder i krydset ved Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej.

Servituten kommer ligeledes til at regulere, hvordan letbanen har adgang til ophænget samt, hvordan der af letbanen bliver udført vedligeholdelse forbundet hermed. Servituten er ligeledes med til at sikre en respektafstand til de strømførende elementer så der ikke opstår en farlig situation med personskaade til følge.

Servituten regulerer også, hvordan naboer kan vedligeholde deres bygninger. Servitutens formål er ikke at begrænse grundejernes drifts og vedligeholdelsesansvar af deres bygninger. Servituten skal derimod regulere at dette sker på et sikkert grundlag så hverken letbanen eller naboer kommer til skade under udførelse af arbejder tæt på letbanens anlæg. Servituten vil formentlig medføre at en række vedligeholdelsesopgaver bliver dyrere end tidligere for grundejerne. Såfremt dette er tilfældet vil denne problemstilling kunne kapitaliseres ved ekspropriationsforretningen, hvor denne servitut bliver pålagt naboejendommene.

Entreprenøren etablerer ankerpunkterne udefra – der skal således ikke laves større vedligeholdelse af bygningerne inden disse ankre kan opsættes. Det vil ikke være muligt at anvende ankre eller bæreløsninger til andet end at bære kørestrømsledningen.

Strategisk ramme

Beslutningen skal ses i forhold til den igangværende proces med Vision og Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum. En ændring af kørestrømsløsning vil ikke være til hinder for at kunne efterleve den politiske vision, og vil kunne indarbejdes i den videre proces med udviklingsplanen.

Videre proces

Såfremt kommunalbestyrelsen beslutter at arbejde videre med en afklaring af de økonomiske konsekvenser ved en ændring af kørestrømsløsningen på Klampenborgvej, vil HL hurtigst muligt igangsætte en afklaring med entreprenørerne om de økonomiske og tidsmæssige konsekvenser ved en ændring af projektet på nuværende tidspunkt. Afklaringen forventes at tage nogle måneder. Når afklaringen om endelig pris foreligger skal der i løbet af 3 uger træffes beslutning om hvorvidt man ønsker at gå videre med projektændringen.

Økonomi

Forvaltningens indstilling indebærer ingen økonomiske konsekvenser. Hvis det besluttes, at der skal arbejdes videre med en afklaring af mulighederne for at ændre kørestrømsløsningen på Klampenborgvej forpligtes kommunen til at afholde udgifterne til denne afklaring (ca. 0,5 mio. kr).

Udgiften ved at etablere en løsning med masteophængt kørestrøm er estimeret til ca. 12 mio. kr. En udgift på 12 mio. kr. vil belaste det i forvejen pressede budget, jf. også særskilt sager i indeværende runde på Økonomiudvalgets dagsorden. Der er ikke afsat finansiering til nærmere afklaring eller evt. etablering af en masteophængt løsning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Anbefalet, idet udvalget bl.a. ikke anser det for muligt at omprioritere 12 mio. kr. indenfor anlægsrammen til fordel for en ændring i masteophæng på Klampenborgvej.

Bilag

Estimerede omkostninger og konsekvenser ved ændring af facadeophæng til masteløsning i Lyngby-Taarbæk Kommune

Teknisk notat fra Hovedstadens Letbane om kørestrømsløsninger

Notat - arkitektonisk vurdering af kørestrømsanlæg i kgs Lyngby Bymidte

Visualiseringer af kørestrøm på Klampenborgvej

Oversigtskort med facadeophængt kørestrøm

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

Punkt 10: BRT på buslinje 400S og forslag til kommissorie for VVM-undersøgelsen (Beslutning)

13.05.22-P00-1-13

Resume

Teknik- og Miljøudvalget har i 2021 besluttet, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke skal deltage i et eventuelt BRT-projekt for buslinje 400S. De øvrige beliggenhedskommuner for buslinje 400S (minus Lyngby-Taarbæk Kommune) arbejder nu sammen med Movia og Vejdirektoratet videre med projektet og har for nyligt udarbejdet udkast til et kommissorium for VVM-undersøgelsen. I sagen gives en kort status på projektet med BRT på buslinje 400S samtidig med, at forvaltningen fremlægger forslag til brev fra udvalgsformanden til Movia om Lyngby-Taarbæk Kommunes stillingtagen til BRT-projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orientring om kort status på projektet med BRT på buslinje 400S tages til efterretning, status tager sagen til efterretning,
2. der fremsendes brev fra udvalgsformanden til Movia, som redegør for Lyngby-Taarbæk Kommunes stilling til projektet med BRT på 400S.

Problemstilling

Forvaltningen har tidligere orienteret om, at der i juni 2021 blev indgået en aftale i Folketinget om en infrastrukturplan. I planen indgår statslig medfinansiering af indtil halvdelen af etablering af BRT på buslinje 400S med op til 950 mio. kr. Desuden vil staten udføre og finansiere de nødvendige VVM-undersøgelser. BRT er en forkortelse for "Bus Rapid Transport", der essentielt set er en bus, der kører i sin egen vejbane, i udgangspunkt adskilt fysisk fra den øvrige trafik således at busdriften ikke forstyrres.

Movia har, i forlængelse af deres Mobilitetsplan 2020, allerede gennemført indledende analyser af mulighederne for anvendelse af BRT-løsninger bl.a. på Ring 4. Efter disse analyser blev det i starten af 2021 besluttet at igangsætte en mere dybdegående forundersøgelse af en BRT mellem Høje Taastrup St. og Bagsværd St.

Teknik- og Miljøudvalget har den 14. april 2021 drøftet en anmodningssag om Lyngby-Taarbæk Kommunes eventuelle deltagelse i BRT-forundersøgelsen. Anmodningssagen om deltagelse i forundersøgelsen blev afvist. Således er det udgangspunktet, at der ikke etableres BRT-løsning i Lyngby-Taarbæk Kommune og at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke medfinansierer projektet.

Det fremgår af kommissoriet, at der skal "udarbejdes et skitseprojekt for anlæg af et BRT tracé mellem Ishøj Station og Lyngby Station" Det er vigtigt, at det i det videre arbejde lægges til grund, at der ikke er opbakning i Lyngby-Taarbæk Kommune til etablering af et BRT tracé mellem Kommunegrænsen til Gladsaxe og Lyngby Station.

Kommunen deltager således ikke i projektet, men følger det løbende, da 400S fortsat vil skulle betjene Lyngby Station. Kommunen deltager på direktørniveau i en teknisk følgegruppe.

Status på projektet

Vejdirektoratet og Movia har i marts 2022 udarbejdet en forberedende analyse til brug for den kommende VVM-analyse af BRT i Ring 4-korridoren. Analysen er udarbejdet for og finansieret af de involverede kommuner, Region Hovedstaden,

Movia og Transportministeriet - Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke deltaget i dette arbejde.

Den forberedende analyse bekræfter, at BRT kan styrke den kollektive trafik i Ring 4-korridoren inden for en anlægsøkonomisk ramme på 1,9 til 2,2 mia. kr., afhængigt af den valgte linjeføring (der er flere løsningsforslag præsenteret). Rejsetiden reduceres betragteligt og passagertallet på strækningen forventes at stige med 20-30 pct.

Løsninger

Næste skridt i arbejdet med BRT på buslinje 400S er udarbejdelse af en VVM. Staten, regionen og beliggenhedskommunerne (minus Lyngby-Taarbæk Kommune) har udarbejdet udkast til kommissorium.

Lyngby-Taarbæk Kommune følger arbejdet med BRT på strækningen for buslinje 400S og kommunen har derfor for nyligt modtaget kopi af det udarbejdede udkast til kommissorium for VVM-undersøgelsen (bilag).

Formålet med VVM'en er at tilvejebringe et beslutningsgrundlag om BRT i Ring 4. VVM'en skal konkretisere projektet ved at detaljere indhold og udformning, herunder udvælgelse af linjeføringer, tracé, stationer, betjening, og derefter analysere konsekvenserne når det gælder trafik, miljø, arealer og økonomi mv.

Således er der med en beslutning om gennemførelse af en VVM ikke truffet beslutning om anlæg af en BRT-linje. En beslutning om anlæg af en BRT-linje vil blandt andet være baseret på forudgående VVM-undersøgelser.

Projektet med BRT på buslinje 400S er spændende og kan i mange andre kommuner give god mening - men i Lyngby-Taarbæk Kommune er det vanskeligt grundet det meget smalle vejprofil bl.a. på Engelsborgvej. Her vil et BRT-trace forventeligt medføre store konsekvenser for naboerne og trafikken i nærområdet - både under etablering og i driftsfasen.

Det forventes dog fortsat, at buslinje 400S vil have endestation på Jernbaneplassen ved Lyngby Station, også selvom der ikke indrettes BRT indenfor kommunegrænsen. Jernbaneplassen er central i udviklingsplanerne for Kongens Lyngby. I udviklingsplanerne indgår derfor også en ombygning og fortætning af Jernbaneplassen. Forvaltningen finder det derfor fornuftigt at VVM'en for BRT på linje 400S inddrager konsekvenser for Jernbaneplassen. Det skal dog understreges overfor MOVIA at der ikke er afsat kommunal finansiering til ombygning af Jernbaneplassen.

Som tidligere nævnt, er det i april 2021 politisk besluttet, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke deltager i projektet med BRT på 400S. I betragtning af, at projektet har udviklet sig siden forelæggelsen for Teknik- og Miljøudvalget i 2021 finder forvaltningen, at det vil være hensigtsmæssigt, at Lyngby-Taarbæk Kommune formelt gør sin stilling til projektet gældende overfor Movia, det kan ske i form af et brev fra udvalgsformanden (udkast til brev lagt som bilag på sagen).

Strategisk ramme

Ifølge "Vision for Kongens Lyngby Centrum" skal der sikres god fremkommelighed til Lyngby Centrum, for alle transporttyper. Et BRT-projekt på Engelsborgvej vil nedsætte fremkommeligheden for den øvrige trafik og dermed reducere tilgængeligheden for bilister til Kongens Lyngby. En ombygning af Jernbaneplassen for at sikre et bedre byrum og bedre skifteforhold vil derimod ligge indenfor rammerne af udviklingsplanerne for Kongens Lyngby Centrum.

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

Det skal desuden nævnes at arbejdet med vurdering af en BRT på buslinje 400S understøtter planerne i Movias Mobilitetsplan 2020. Projektet er desuden indarbejdet i Regeringens Infrastrukturplan 2035.

Kommunens valg om ikke at støtte BRT-projektet på buslinje 400S understøtter således visionen for Kongens Lyngby, men i mindre grad kommunens bæredygtighedsstrategi og Movias Mobilitetsplan.

Det er desuden væsentligt at påpege at såfremt der etableres BRT trace i den vestlige del af Lyngby vil området igen skulle gennemgå en lang periode med anlægsarbejder i umiddelbar forlængelse af letbanearbejdet. Hensynet til, at borgerne undgår dette, veversærligt tungt i beslutningen om ikke at deltage i et BRT-projekt.

Videre proces

Kommissoriet for VVM-undersøgelsen for BRT på 400S forventes godkendt 1. juli 2022 – hvorefter rådgiverudbuddet igangsættes.

VVM-rapporten forventes sendt i høring ultimo 2023.

Primo 2024: Endelig VVM-rapport offentliggøres.

2024: Politisk afklaring, beslutning og forhandling om anlæg af BRT-linje, herunder afklaring af fordeling af lokal finansiering, organisering mv.

Under forudsætning om beslutning om anlæggelse: 2025-2030: Projektering og anlæggelse af BRT.

Økonomi

Ingen økonomisk betydning for Lyngby-Taarbæk Kommune, idet kommunen ikke deltager i arbejdet.

Til orientering kan det nævnes, at staten finansierer gennemførelse af VVM i Ring 4, hvorfor udgiften hertil ikke belaster de deltagende kommuner og regionen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet.

Sagen oversendes til Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Endeligt udkast til kommissorium for VVM for BRT på 400S

Brev fra udvalgsformanden til Movia (udkast)

Punkt 11: Prinsessestien 7 - Ny udestue og lovliggørelse af udhuse (Beslutning)

02.34.02-P19-189-21

Resume

Ejendommens ejer ønsker at opføre en udestue på 28 m² og opnå de nødvendige dispensationer til at bibeholde (retslig lovliggøre) tre udhuse/overdækninger samt en sauna. Dette kræver dispensation fra Mølleåfredning samt dispensation fra skovbyggelinjen. Udvalget skal beslutte, om forvaltningen skal bemyndiges til, at anbefale dispensation fra fredning og meddele dispensation fra skovbyggelinjen, dog med undtagelse af saunaen, som forvaltningen anbefaler skal fjernes/nedrives (lovliggøres fysisk).

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at

1. anbefale dispensation fra fredningen overfor Fredningsnævnet til opførelse af udestue og retslig lovliggørelse af tre sekundære bygninger (A, B og C),
2. meddele dispensation fra skovbyggelinjen til opførelse af udestue og retslig lovliggørelse af overdækning (bygning C),
3. meddele afslag på dispensation fra skovbyggelinjen til retslig lovliggørelse af sauna.

Problemstilling

Den ansøgte udestue placeres på sydgavl af eksisterende enfamiliehus med cirka 5 m til eksisterende swimmingpool (bilag), hvor der i dag er placeret en ikke lovligt opført overdækning (bygning D). Bygning D nedrives i forbindelse med opførelse af udestuen. Udestuen opføres som en trækonstruktion oven på en pudset brystningsmur og med næsten fladt sort tagpaptag. Vinduer og døre udføres med sprosser og i taget placeres 3 stk. fladtagsvinduer. Pudset brystningsmur gives samme gule farve som eksisterende husfacade og træværk, vinduer og døre males hvide. Ejer ønsker en udvidelse af husets boligareal uden at foretage facadeændringer af den eksisterende bygning.

Der søges derudover om at få dispensation fra fredning og skovbyggelinje til at bibeholde (retslig lovliggøre) tre udhuse/overdækninger og en sauna (bilag). Bygning A er et redskabsskur på 16 m² beliggende i baghaven langs naboskel til Prinsessestien 9A/9B. Bygning B er en åben overdækning til kanoer på 12 m² beliggende i baghavens sydvestlige hjørne. Bygning C er et cykel- og brændeskur på 8 m² beliggende i forhaven langs naboskel til Friboehvile. Afstand mellem enfamiliehus og bygning A, B og C er henholdsvis ca. 5 m, 25 m og 1 m. Sauna (bygning E) på 5 m² er ikke en udhusbygning (sekundær bygning), da den er beregnet til personophold. Alle bygninger er udført i træ med tagpap og med maksimal højde på 2,3 m.

Ejendommen er omfattet af Mølleåfredningen fra 2001. Fredningens formål er, at sikre opretholdelse og muliggøre forbedring af de biologiske og kulturhistoriske værdier, der er knyttet til området omkring Mølleåden. Der må ikke opføres bebyggelse, herunder skure eller faste hegn.

Derudover er ejendommen omfattet af skovbyggelinje efter naturbeskyttelseslovens § 17, som har til formål at forhindre bebyggelse og lignende. Ifølge undtagelsesbestemmelsen § 17, stk. 2, pkt 7 fra skovbyggelinjen er sekundære bygninger på til sammen 50 m² undtaget kravet om dispensation fra skovbyggelinjen, hvis de opføres i tilknytning (nærmere end 15-20 m) til beboelseshuse beliggende i byzone.

Ejendommen er beliggende i byzone inden for kommuneplanramme nr. 8.5.50, som udlægger området til rekreativt område - bevarings- og friluftsområde, park, planteskole og museum. Der må kun opføres nye mindre bygninger, der er

nødvendige for områdets anvendelse; dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger. Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt.

Enfamiliehuset er tildelt en bevaringsværdi på 3. Bygningen er fra 1750, ombygget i 1964 og tilbygget i 1999. Bygningen er en rest af det oprindelige jægerhus til Sorgenfri Slot og skønnes at være en vigtig del af områdets historiefortælling og kulturhistoriske miljø. Enfamiliehuset er ikke optaget som bevaringsværdig i lokalplan, og der er ingen andre bestemmelser, som regulerer tilbygninger herunder udestuer og sekundære bygninger i forhold til sikring af det bevaringsværdige enfamiliehus. Derudover er der i 1999 godkendt en tilbygning. Forvaltningen vurderer, at ansøgt udestue med pudset brystning, trækonstruktion samt sprossede vinduer og døre giver en god overgang og genkendelighed til det eksisterende bevaringsværdige hus. Forvaltningen finder på den baggrund, at den ansøgte udestue ikke bør forhindres ved nedlæggelse af fverbud efter planlovens § 14. Sagen er derfor ikke forelagt for Byplanudvalget, men forelægges for Teknikudvalget, der varetager forvaltning af kommunens opgaver på naturområdet herunder naaturbeskyttelsesloven.

Det er forvaltningens vurdering:

- at opførelse af udestue vil kræve dispensation fra Mølleåfredning, skovbyggelinje samt byggetilladelse,
- at lovliggørelse af bygning A, B, C og sauna vil kræve dispensation fra Mølleåfredning samt byggetilladelse, dog kræver en del af bygning A ikke dispensation fra Mølleåfredningen, da denne del er opført (1995) før fredningen (2001),
- at lovliggørelse af bygning B og sauna vil kræve dispensation fra skovbyggelinjen. Bygning A og C vurderes at være omfattet af § 17, stk. 2, pkt. 7, idet de vurderes opført i tilknytning til enfamiliehuset.

Løsninger

Det er forvaltningens vurdering, at halvdelen af bygning A er opført i 1995 og resten mellem 2001 og 2004, at bygning B er opført i 2007 og bygning C i 2004. Sauna er opstillet efter indgivelse af ansøgning om opførelse af udestue og ansøgning om retslig lovliggørelse af bygning A, B og C. Bygningerne har således eksisteret i henholdsvis ca. 27, 15, 18 og ½ år. Nuværende ejere overtog ejendommen i december 2017.

Forvaltningen vurderer, at både udestuen og de tre sekundære bygninger A, B og C tilpasser sig omgivelserne fint, og at de ikke vil påvirke områdets biologiske, landskabelige eller kulturhistoriske værdier væsentligt grundet bygningernes udformning herunder materiale- og farvevalg samt placering i eksisterende lukket have, der ikke kan ses fra Prinsessestien (bilag).

Forvaltningen finder ikke, at det samme gælder for opstillet sauna, som i forhold til omgivelser fremstår som et fremmed element (bilag). Der kan heller ikke argumenteres for, at saunaen er en for ejendommens drift nødvendig bygning, eller at saunabygningen bidrager til at sikre de landskabelige værdier ved at skjule forskelligt oplag fra omgivelserne som øvrige sekundære - bygning A (haveredskaber, pumpestation), bygning B (cykler, brænde) og bygning C (kanoer). Derudover er saunabygningen kun ca. ½ år gammel.

Strategisk ramme

Området er udlagt til rekreativt område, den konkrete ejendom er en eksisterende beboelsesejendom.

Videre proces

Såfremt forvaltningen bemyndiges at anbefale dispensation fra fredning til opførelse af udestue og retslig lovliggørelse af sekundære bygninger (A, B og C) og/eller sauna, vil forvaltningen anbefale dispensation fra fredningen overfor Fredningsnævnet, Hvis Fredningsnævnet meddeler dispensation, vil forvaltningen efterfølgende meddele dispensation fra skovbyggelinjen samt byggetilladelse.

Såfremt udvalget ikke finder, at der bør ske retslig lovliggørelse af sauna og/eller sekundære bygninger (A, B og C), vil forvaltningen ikke anbefale til Fredningsnævnet at meddele dispensation fra fredningen, og forvaltningen vil meddele afslag på dispensation fra skovbyggelinjen samt indlede proces for nedrivning/fjernelse af disse bygninger (fysisk lovliggørelse).

Såfremt udvalget ikke finder, at udestuen bør opføres, vil forvaltningen ikke anbefale til Fredningsnævnet at meddele dispensation fra fredningen, og forvaltningen vil meddele afslag på dispensation fra skovbyggelinjen samt indlede proces for nedrivning/fjernelse af disse bygninger (fysisk lovliggørelse) i forhold til ikke lovlig opført overdækning (bygning D), som er placeret, hvor udestuen ønskes opført.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Ad 1-2) Afvist.

Ad 3) Godkendt.

Bilag

Ansøgning udestue

Ansøgning lovliggørelse

Fotos fra omgivelserne - sekundære bygninger

Foto fra omgivelserne - sauna

Punkt 12: Langs Hegnet 74 - Overskridelse af skovbyggelinje (Beslutning)

02.34.02-P19-375-21

Resume

Forvaltningen har modtaget ansøgning om at opfører en tilbygning, i form af indretning af en eksisterende tagetage til beboelse i et eksisterende enfamiliehus, på ejendommen Langs Hegnet 74. Det ansøgte kræver tilladelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 17, stk. 1. Teknikudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til det ansøgte.

Problemstilling

Bygherre ønsker tilladelse til at indrette en eksisterende tagetage i enfamiliehuset til beboelse, herunder udvide tagetagen med 5 nye kviste jf. vedlagte ansøgning. Det eksisterende enfamiliehus ligger i første række mod Jægersborg Dyrehave, og en mindre del af huset ligger i dag inde for en reduceret skovbyggelinje. Idet hele tagetagen ønskes indrettet til beboelse, med samme udstrækning som det eksisterende enfamiliehus, vil en del af tagetagen overskride skovbyggelinjen med et tilsvarende areal. Der er tale om en overskridelse af skovbyggelinjen med ca. 2,2 meter. Til trods for, at der inden for skovbyggelinjen kun er tale om en anvendelsesændring inden for den eksisterende bygningskrop, kræver det ansøgte tilladelse efter naturbeskyttelsesloven.

Det ansøgte kræver tilladelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 17, stk. 1.

Løsninger

Det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte overskridelse af skovbyggelinjen ikke vil medføre en væsentlig ændring, idet der er tale om en ændret anvendelse, inden for den eksisterende bygningskrop. Dermed sker der ingen fysisk ændring af bygningen inden for skovbyggelinjen.

Ansøgningen har været sendt til udtalelse hos Naturstyrelsen Hovedstaden (skovens ejer). Forvaltningen har ikke modtaget indsigelser, eller bemærkninger fra Naturstyrelsen Hovedstaden til projektet.

Såfremt ansøgningen afvises, vil det forsat kunne indrettes beboelse i tagetage, på den del af boligen der ligger uden for skovbyggelinjen.

Strategisk ramme

Det er ansøgte er i overensstemmelse med kommuneplanen, da kommuneplanen udlægger rammeområdet 6.1.60 for Hjortekærvej til åben lav boligbebyggelse.

Videre proces

En eventuel tilladelse til den ansøgte overskridelse af skovbyggelinjen, vil blive givet sammen med byggetilladelsen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Godkendt.

Bilag

Ansøgning vedr. skovbyggelinje

Punkt 13: Møde i august afholdes hos Hovedstadens Letbane

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

Udvalget har udtrykt ønske om at besøge Hovedstadens Letbane og blive informeret om selskabets arbejde med Letbanen.

Forvaltningen foreslår at udvalgsrådet den 7. august afholdes på Hovedstadens Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter i Glostrup, hvor Hovedstadens Letbane vil fortælle om deres arbejde og fremvise anlægget.

Der foreslås mødestart kl. 15.00 - indledt med rundvisning og oplæg - herefter udvalgsrådsmøde i den ordinære tid.

Indkørsel på hjørnet af Ballerup Boulevard og Nordre Ringvej, Glostrup.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Godkendt, idet det bemærkes, at mødet er den 16. august 2022.

Punkt 14: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- 2. Budgetopfølgning 2022
- Introduktion til Hovedstadens Letbanen og letbanearbejderne
- Reservering af parkeringspladser til el-bil på offentlig parkeringspladser
- Støj fra vareleveringer
- Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum - beslutning om igangsættelse
- Klampenborgvej byrum - beslutning om igangsættelse
- Delegationsplan 2022
- Kollektiv bustrafik - Trafikbestilling 2023
- Optagelse af private fællesveje
- Administration af ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje (Beslutning)
- Visioner og temaer for kommunal cykelstrategi

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Taget til efterretning.

Punkt 15: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

Sagsfremstilling

1. Status på arbejdet med Nyt Ringnet

Movia og letbanekommunerne arbejder i øjeblikket på at planlægge, hvorledes busnettet på bedste vis tilpasses til letbanen i 2025.

I den forbindelse blev der 2. marts 2022 afholdt en workshop med Teknikudvalget og Movia om det fremtidige busnet – herunder hvilke scenarier Movia fremadrettet skal undersøge.

På workshoppen var der politisk fokus på, at der arbejdes med et grundnet og nogle tilkøbsmoduler. På denne måde forventes det, at der kan skabes en større indsigt i ønsker til busnettet og den tilhørende økonomi. Efter workshoppen har forvaltningen og Movia afholdt flere møder for at strukturere det igangværende arbejde om busnettet.

Movia arbejder nu på at skabe et grundnet, som bl.a. tilgodeser de principper som Teknik- og Miljøudvalget godkendte i november 2020. Grundnettet vil bl.a. bygge på princip 1 (Koncentrer busdriften der, hvor der er størst passagerpotentiale) og princip 2 (Skab gode forbindelser til Lokalbanen, Letbanen og S-togsstationer). Movia analyserer bl.a. brugen af eksisterende busstoppesteder og ruter for at skabe overblik over benyttelsen.

Som efterspurgt opstiller Movia til dette grundnet nogle mulige tilkøbsmoduler med tilhørende økonomi, som kan til- eller fravælges. Tilkøbsmodulerne kan bl.a. være betjening af enkeltdestinationer, opgradering af frekvens mm. Ved denne metode kan der forholdsvis hurtigt skabes overblik over, hvordan økonomien for et givent busnet kan komme til at se ud.

Movia forventer at kunne levere udkast til scenarier (grundnet og tilkøbsmoduler) med tilhørende økonomi umiddelbart efter sommerferien. Sagen forventes således forelagt politisk til september 2022. Sagen skal således sikre, at der skabes tilstrækkelig politisk indsigt i mulighederne for det fremtidige busnet til, at der kan træffes denne beslutning om en fremadrettet økonomi til busdrift.

Kommunerne skal i løbet af 4. kvartal 2022 meddele Movia en fremtidig økonomisk ramme (et pejlemærke) for den fremtidige busdrift.

Movia har flere gange fremført, at det er vigtigt at huske på, at selvom der i slutningen af 2022 er taget beslutning om den økonomiske ramme vil der fortsat være mulighed for at arbejde med justeringer og tilpasninger i bustnettet. Det endelige busnet besluttet først i efteråret 2023.

2. Orientering om kommerciel servicevejvisning på vejene - jf. afmærkningsbekendtgørelsen

For at sikre en ensartet sagsbehandling har Vejmyndigheden udarbejdet en ansøgningsproces for kommerciel servicevejvisning. Kommerciel servicevejvisning er en betegnelse for hvid-blå skiltning til servicemål, der kan gives tilladelse til, at opsætte på veje, mod betaling.

Der kan søges, om at opsætte kommerciel servicevejvisning til almene institutioner, anlæg og kulturelle institutioner og til alle typer virksomheder af turist-, fritids-, eller erhvervsmæssig karakter. Reglerne for området reguleres i kapitel 12 (§§ 355 – 414) [bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, BEK nr. 2510 af 09/12/2021](#).

Ansøgningsproceduren vil komme til at ligge på Lyngby-Taarbæk kommunes hjemmeside i løbet af sommeren. Det vil være vejmyndigheden, der giver tilsagn eller afslag på en ansøgning, ud fra de regler, der er opstillet i bekendtgørelsen.

3. Orientering om nedlæggelse af privat fællesvej Hollandsvej 7A og 7B

I forbindelse med sammenlægning af en række matrikelnumre på Hollandsvej 7A og 7B, er der ansøgt om, at en privat fællesvej på ejendommene bliver nedlagt som privat fællesvej. (Kopi af kortbilag over Hollandsvej 7 A og B vedlægges.)

Det kræver i henhold til privatvejslovens bestemmelser kommunalbestyrelsens stillingtagen til en ansøgning om nedlæggelse af en privat fællesvej.

Inden den endelige afgørelse om en eventuel nedlæggelse, skal kommunen offentliggøre og høre grundejere, hvis ejendomme grænser til den pågældende vej eller hvis vejrettigheder, der bliver berørt af nedlæggelsen.

Forvaltning vil undersøge om vejen har interesse for andre vejberettigede end ejeren af den påtænkte sammenlagte ejendom.

På baggrund af ovenstående skal der hermed orienteres om, at forvaltningen forbereder sagen med henblik på at undersøge muligheden for den ønskede nedlæggelse. Efter endt forberedelse forelægger forvaltningen sagen med henblik på Kommunalbestyrelsens vedtagelse.

4. Kystsikring i Taarbæk. Status på arbejdet i Scenariевærksted 1 og 2.

Teknologirådet har den 30. april og den 22. maj 2022 faciliteret Scenariевærksteder for 30 borgere og repræsentanter for idræt og foreninger i Taarbæk. Forvaltningen har sammen med tekniske rådgivere deltaget ved begge arrangementer, hvor der forud har været udsendt baggrundsmateriale fra Teknologirådet. Dett materiale er bilagt sagen.

Det er planen, at resultatet fra disse Scenariевærksteder skal præsenteres på et Borgertopmøde i Taarbæk søndag, den 4. september 2022 og følges op af en Politisk Workshop i uge 36, 2022.

Det samlede arbejde skal resultere i et oplæg til skitseprojekt for sikring af kysten langs Taarbæk til politisk behandling i december 2022.

5. Ansøgning til Nordsjællands Politi om nedsættelse af hastigheden til 60 km/t på Kongevejen

Teknikudvalget har på mødet den 14. marts 2022 bemyndiget forvaltningen til at ansøge Nordsjællands Politi om nedsættelse af hastigheden til 70 km/t på Lyngby Omfartsvej. Der er sendt ansøgning til politiet herom den 8. april, og forvaltningen afventer politiets tilbagemelding.

I udvalgssagen er der informeret om sammenhængen mellem Lyngby Omfartsvej og Kongevejen: "Lyngby Omfartsvej kobler sammen med Kongevejen, som er en 2 sporet kommunevej med en lokal hastighedsgrænse på 70 km/t. Ved nedsættelse af hastigheden på Lyngby Omfartsvej vil hele strækningen Kongevejen - Lyngby Omfartsvej have en hastighed på 70 km/t. Kongevejen er i modsætning til Lyngby Omfartsvej indrettet med signalkryds, overgange og ind- og udkørsler langs vejen og med væsentlig større uheldsrisiko end på Omfartsvejen. Forvaltningen vil derfor på sigt arbejde for en hastighedsnedsættelse til 60 km/t af hensyn til trafikikkerheden."

Forvaltningen er i dialog med Rudersdal Kommune om hastighedsniveauet på Kongevejen, og der er et fælles ønske om nedsættelse af lokale hastighedsgrænse på Kongevejen fra 70 km/t til 60 km/t af hensyn til trafikikkerheden, men også på grund af stigende støjgener fra den øgede trafik. Ansøgninger til politiet koordineres og det forventes, at der fremsendes ansøgning til politiet inden sommerferien.

6. Procesplan for høring, MED-inddragelse og politisk behandling, Engelsborgskolen

Byplanudvalget besluttede den 9. februar 2022 plangrundlag for lokalplan, under den forudsætning at forvaltningen skulle udarbejde et forslag, hvor Grønningens areal helt fritages for bebyggelse (såvel midlertidige som permanente bygninger). Alternativt et forslag hvor Grønningen i højere grad bevares end i forvaltningens seneste udkast fra oktober 2021.

Forslaget er under udarbejdelse og forvaltningen har udarbejdet en procesplan for høring, MED-inddragelse og politisk behandling ifm. udbygning af Engelsborgskolen (bilag). Sagen bliver forelagt til politisk behandling til september, og sagsfremstillingen bliver forelagt skolebestyrelsen, således at deres høringssvar kan indgå i sagen.

Selve sagsfremstillingen planlægges at indeholde følgende punkter;

- Økonomiske scenarier for bygning Za og Zb
- Scenarier for placering af pavillon Zb
- Nedrivning af tre kommunale villaer
- Scenarier for genhusning af klub som følge af nedrivning
- Nedlæggelse af lejemål som følge af nedrivning
- Lokalplangrundlag

7. Tilskud fra statslig cykelpulje 2022

Den [27. maj 2022 offentliggjorde Transportministeriet](#), hvilke cykelprojekter forligskredsen bag infrastruktaftalen har besluttet at støtte med op til 50 pct. tilskud.

Lyngby-Taarbæk Kommune er blandt de 39 projekter, der har opnået tilskud fra 'Pulje til cykelprojekter 2022'.

Forvaltningen har ansøgt om tilskud til ét projekt på baggrund af beslutningen på [Teknikudvalgsmødet 8. februar 2022](#) – punkt 10. Der er ansøgt om tilskud til anlæg af cykelstier på Grønnevej, fra Virum Torv til kommunegrænsen til Rudersdal i nord. Anlægget omfatter enkeltrettede cykelstier, som en del af en delt sti, hvor cykelsti og fortov er i samme niveau og med kantsten mellem cykelsti og kørebane.

Budgettet er på 5.830.000 kr. og tilskudsandelen er på 50 pct., svarende til 2.915.000 kr. Kommunen skal give tilsagn om accept af tilskuddet senest 1 år efter tilsagnet er givet og projektet skal være fuldt afsluttet senest 6 år fra tilsagnsdatoen.

Forvaltningen vil vende tilbage med en sag om den kommunale medfinansiering.

8. Kystdirektoratet har givet kommunen medhold i afgørelse om badebro ved Taarbæk

Kommunen har den 17. december 2021 meddelt tilladelse i medfør af kystbeskyttelsesloven til, at der blev opført en badebro ud for Strandvejen 650. Denne afgørelse blev påklaget til Kystdirektoratet af Friluftsrådet med begrundelse om, at der i forvejen var en badebro ud for ejendommen/matriklen, og at den ansøgte bade bro var 5 meter længere end de andre badebroer i nærområdet.

Kommunalbestyrelsen har tidligere vedtaget retningslinjer for administrationen af tilladelser til badebroer ud for Taarbæk. Heri bestemmes der blandt andet at der kun må være en badebro per ejendom. Derfor har der været forelagt en sag for Teknik- og Miljøudvalget den 23. september 2020, hvor der var blevet ansøgt om en badebro ud for den anden bolig på ejendommen (Strandvejen 648). Udvalget godkendte, at der blev etableret to broer udfor denne ejendom, begrundet i ejendommens relative lange kyststrækning. Badebroerne overholder alle øvrige retningslinjer herunder også den om længde.

Kystdirektoratet har ikke påvist fejl i kommunens afgørelse og stadfæster den.

9. Afgørelse om miljøvurdering iltning Furesøen

I januar 2020 ansøgte de tre kommuner omkring Furesøen (Furesø, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommuner) Miljøstyrelsen om tilladelse til at opføre med iltning af bundvandet i Furesøen i sommerperioden.

Sideløbende er der indgået en aftale om fortsat iltning i 2021-25, som blev godkendt i Teknik- og Miljøudvalget den 12. maj 2021, samt deltagelse i tværkommunalt PhD-projekt, hvilket Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 11. november 2021.

Den 3. maj 2022 har Miljøstyrelsen meddelt kommunerne, at styrelsen har truffet afgørelsen om, at stop af iltningen er omfattet af krav om miljøvurdering (miljøkonsekvensrapport) i henhold til miljøvurderingsloven. Afgørelse kunne påklages senest den 31. maj 2022.

Den 17. maj 2022 afholdt forvaltningerne i de tre kommuner møde omkring fælles holdning til afgørelsen. Det blev besluttet ikke at påklage den, men at afvente indholdet i det afgrænsningsnotat, som Miljøstyrelsen skal udarbejde, der skal fastlægge, hvor omfattende og detaljeret miljøkonsekvensrapporten skal være. Når afgrænsningsnotatet er fremsendt til kommunerne, vil forvaltningen, efter aftale med de øvrige kommuner, forelægge udvalget forslag til det videre forløb herunder evt. økonomiske konsekvenser.

10. Orientering om letbanen

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Taget til efterretning.

Bilag

Bilag Hollandsvej 7A og 7B

Scenarietværksted Resultater fra dag 1 -

Taarbæk og det stigende havvand - Oplæg til debat

Procesplan for høring, MED-inddragelse og politisk behandling

Afgørelse vedrørende klagesag – bade- bådebro ud for Strandvejen 650 2

Punkt 16: Underskrift af protokol

00.01.00-A00-10-22

Sagsfremstilling

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.

Beslutning

Teknikudvalget, den 7. juni 2022

Godkendt.