

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 18-03-2025

Mødedato Tirsdag d. 18. marts 2025 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1.1

Mødedeltagere Richard Sandbæk (C), Cecilie Lindahl (B), Michael M. Jørgensen
(C), Karen Marie Pagh Nielsen (F), Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt
Olsen (C), Martin Vendel (C)

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Regnskab 2024 (Orientering).....	4
Professionalisering af Lyngby-Taarbæk Kommunes flåde (Beslutning).....	8
Forskønnelse af byrum ved Lyngby Torv og Assistens Kirkegård samt mindre parkeringstiltag ved]	12
Det midlertidige byrum på Klampenborgvej efter 2025 (Beslutning).....	16
Lundtofte Børnelandsby - idéoplæg (Beslutning) (Genforelæggelse).....	21
Status for drift af belysningsanlæg (Orientering).....	31
Indtægtsbevilling fra nye offentligt tilgængelige ladestandere (Beslutning).....	34
Nyt producentgebyr for emballageaffald (Beslutning).....	37
Finansiering af Supercykelstisamarbejdet (Beslutning).....	40
Ellevænget - Godkendelse af vejudlæg (Beslutning).....	42
Overtagelse af anlæg til vejafvanding (Beslutning).....	44
Forberedelse af ny Kommunalbestyrelse (Drøftelse).....	47
Lukket: Lukket meddelelse	49
Kommende sager.....	50
Meddelelser.....	51
Underskrift protokol.....	57

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Et enigt udvalg besluttede at sag 7 om belysningsanlæg ophøjes til en beslutningssag.

Dagsorden blev godkendt med denne ændring.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Punkt 2: Regnskab 2024 (Orientering)

00.32.10-S55-8-24

Resume

Kommunalbestyrelsen behandler den 3. april 2025 regnskab for 2024 med henblik på oversendelse af regnskabet til revisionen. Der skal ligeledes tages stilling til overførsler mellem regnskabsårene. Med denne sag fremlægges regnskabsresultatet for 2024 og overførsler på udvalgets område.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om regnskab 2024 og overførsler samt om foreløbig status for budget 2025 for fagudvalgets område.

Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes regnskab og regnskabsprocedure i den kommunale styrelseslov og i Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, herunder tidsfrister for den politiske behandling af regnskabet. Derudover har kommunen sin egen økonomiske politik samt principper for økonomistyringen. Regnskabet forelægges med udgangspunkt i begge dele.

Løsninger

I det følgende gennemgås regnskabsresultatet for 2024 for udvalgets områder samt overførslerne fra 2024 til 2025-28.

Overførsler mellem årene er udarbejdet i overensstemmelse med kommunens økonomistyringsprincipper, hvor mindreforbrug på service på op til 2 pct. overføres, mens alt merforbrug overføres. Politisk besluttede midlertidige bevillinger, eksternt finansierede projektmidler o.lign. overføres særskilt. Centrale poster ses under ét mens de decentrale institutioner har egen overførselsramme.

Sidst gives en foreløbig status på budget 2025.

Regnskabsresultat på Service

Regnskabet viser et samlet mindreforbrug på 12,0 mio. kr. Der overføres i alt 3,8 mio. kr. til de kommende år jf. uddybende beskrivelse nedenfor.

Tabel 1: Regnskab på serviceudgifter

Mio. kr. i 2024 p/l	Vedtaget Budget	Korrigeret budget	Regnskab	Afvigelse til korr. budget	Forventet overførsel
Teknikudvalget	164,6	162,6	150,6	-12,0	-3,8
Vej og park	94,8	95,1	86,0	-9,2	-1,8
Trafik	53,8	49,5	48,6	-1,0	-1,0
Klima, miljø og natur	15,9	17,9	16,0	-1,8	-1,0
I alt	164,6	162,6	150,6	-12,0	-3,8

Vej og Park

På Vej og Park er der et mindreforbrug på 9,2 mio. kr., som består af følgende afvigelser:

- 3,2 mio. kr. i mindreforbrug på Arealdrift, herunder:
 - 5,5 mio. kr. i mindreforbrug på vinterdrift.
 - 2,3 mio. kr. i merforbrug på de resterende driftsområder.
- 6,0 mio. kr. i mindreforbrug på Digitalisering, Infrastruktur og Anlæg, herunder:
 - 5,2 mio. kr. i mindreforbrug vedr. afvandingsforanstaltninger.
 - 0,3 mio. kr. i merforbrug/mindreindtægter vedr. buslæskærme.
 - 1,1 mio. kr. i mindreforbrug vedr. vejbelysning.

Der overføres i alt et mindreforbrug på 1,8 mio. kr. til 2025 og 7,4 mio. kr. tilgår kassen jf. overførselsreglerne.

På Arealdrift overføres et mindreforbrug på to procent svarende til 1,5 mio. kr. til 2025, mens det resterende mindreforbrug på 1,7 mio. kr. tilbageføres til kassen. Det overførte mindreforbrug tiltænkes brugt på maskininvesteringer.

På Digitalisering, Infrastruktur og Anlæg ligger budgettet til afvandingsforanstaltninger under Fællesudgifter, vej. Det er udgifter i forbindelse med afslutningen på infrastrukturprojekter vedrørende afledning af overfladevand på vejanlæg. Udgifterne udgør en fast procentdel af LTF's årlige udgifter til de afsluttede projekter og varierer meget fra år til år. De har tidligere været bogført på ikke-service, hvor mer- og mindreforbrug har modpost på kassen. Denne praksis videreføres, selvom området er flyttet til service, da kommunens bidrag til afvandingsforanstaltninger ikke er styrbart. Mindreforbruget på 5,2 mio. kr. tilbageføres således til kassen. Under Fællesudgifter tilbagestår herefter en merudgift på 0,3 mio.kr. der hidrører fra mindreindtægten på buslæskærme

Der er desuden givet en tillægsbevilling på 0,4 mio. kr. til vejbelysning i Bondebyen, som jf. overførselsreglerne tilbageføres til kassen, idet der er mindreforbrug på 1,1 mio. kr. på området (KMB 27.08.2024, pkt. 27). Herefter overføres et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. til 2025.

Beregningerne der lægger til grund for overførslen vedr. Digitalisering, Infrastruktur og Anlæg følger af nedenstående tabel.

Tabel 2: Overførsler vedr. Digitalisering, Infrastruktur og Anlæg

Mio. kr. i 2024 p/l	Afvigelse til korr. Budget	Korrektioner jf. overførselsregler*	Korrigeret Afvigelse
Fællesudgifter, vej	-4,9	5,2	0,3
Vejbelysning	-1,1	0,4	-0,7
I alt	-6,0	5,6	-0,4

* På Fællesudgifter, vej tilbageføres 5,2 mio. kr. vedr. afvandingsforanstaltninger til kassen.

* På Vejbelysning tilbageføres tillægsbevilling på 0,4 mio. kr. vedr. Bondebyen til kassen.

Første kolonne viser mindreforbruget på de 6,0 mio. kr. Anden kolonne viser de ovennævnte korrektioner - mindreudgiften til afvandingsforanstaltninger der er ustyrbart og som går i kassen og tilbageførsel af en tillægsbevilling til vejbelysning, da tillægsbevillinger skal modregnes. Tredje kolonne viser afvigelsen efter korrektionerne, som for Fællesudgifter, vej er et merforbrug på 0,3 mio.kr. og Vejbelysning et mindreforbrug på 0,7 mio. kr. Det samlede mindreforbrug på 0,4 mio. kr. er det, der overføres til 2025.

Trafik

På Trafik er der et mindreforbrug på 1,0 mio. kr. Det fulde beløb overføres til 2026 til finansiering af personaleressourcer vedr. tilsyn med gravearbejder og myndighedsbehandling vedr. plan- og vejlovssager, da der ikke er budget hertil efter 2025.

Mindreforbruget dækker over en række mindre- og merforbrug:

- 1,3 mio. kr. i mindreforbrug til Vejvedligeholdelse m.v. som skyldes vakante stillinger og overførsler fra tidligere år.
- 0,4 mio. kr. i mindreforbrug på fælles formål
- 0,7 i merforbrug vedr. parkeringsområdet

Klima, Miljø og Natur

På Klima, Miljø og Natur er der et mindreforbrug på 1,8 mio. kr., som vedrører en lang række områder, men som især kan henføres til:

- 0,8 mio. kr. i mindreforbrug på 'Øvrig planlægning, tilsyn mv.',
- 0,6 mio. kr. i mindreforbrug på 'Diverse udgifter og indtægter'
- 0,3 mio. kr. i mindreforbrug på 'Natura 2000'

Der overføres i alt et mindreforbrug på 1 mio.kr., heraf 0,7 mio. kr. til 2025, mens 0,3 mio. kr. overføres til 2026. Det resterende mindreforbrug på 0,8 mio. kr. tilbageføres til kassen, da de ligger ud over 2 pct.

Se detaljerede regnskabsforklaringer i vedlagte bilag.

Status på budget 2025 på Service

Som en del af den skærpede økonomistyring forelægges udvalget i forbindelse med regnskabet en første overordnet status på områdets økonomi i 2025. Her ses regnskab 2024 fremskrevet til 2025 p/l samt forventede overførsler fra 2024 i forhold til det gældende budget 2025 med henblik på at afdække eventuelle budgetudfordringer på udvalgets budgetområde allerede nu.

Tabel 3: Status på budget 2025 på Serviceudgifter

Mio. kr. i 2025 p/l	Regnskab 2024	Korrigeret budget 2025	Overførsel 2024 til 2025	Difference
Teknikudvalget				
Vej og park	89,3	103,9	1,8	16,4
Trafik	50,4	53,1	0	2,6
Klima, miljø og natur	16,7	17,0	0,7	1,0
I alt	156,4	174,0	2,5	20,0

På Teknikudvalgets område er budget 2025 (inkl. overførsler) 20,0 mio. kr. højere end regnskabsresultatet i 2024. Der forventes på denne baggrund ikke budgetudfordringer i 2025.

Den væsentligste stigning i budgettet ligger på 'Vej og Park', hvor budgettet er 16,4 mio. kr. højere end regnskabsresultatet. Stigningen kan henføres dels til overførslen af mindreforbrug på 1,8 mio. kr. og dels til stigninger som følge af budgetaftalen for 2025 – herunder især:

- 5,0 mio. kr. i fremrykkede midler til cykelstier fra 2026 til 2025.
- 3,5 mio. kr. i investering fra budgetaftalen således:
 - 1,0 mio. kr. til øget biodiversitet ved staudebede og etablering af vejtræer.
 - 1,0 mio. kr. til at vedligeholde cykelstier - herunder til skoleveje.
 - 0,5 mio. kr. til forskønnelse af i byrum - herunder på Lyngby Torv.
 - 0,5 mio. kr. til mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv.
 - 0,5 mio. kr. til sideparkering på Strandvejen i Taarbæk.

På Trafik kan stigningen i budgettet i 2025 hovedsageligt henføres til, at puljen til Trafik- og sikkerhedsmæssige tiltag på 2,7 mio. kr. er blevet omplaceret fra anlæg

På Klima, Miljø og Natur består differencen af en række mindre afvigelser. Den væsentligste er overførslen af indsatsplanerne for grundvandsbeskyttelse på 0,7 mio.

Strategisk ramme

Regnskabet 2024 og overførsler er udarbejdet med udgangspunkt i de økonomiske styringsprincipper i kommunen. Overførselsreglerne skal dels sikre, at der økonomistyres med henblik på budgetoverholdelse, og dels understøtte en mere langsigtet planlægning ud over budgetåret ved at modvirke uhensigtsmæssig brug af midler i slutningen af året. Overførselsreglerne skal samtidig sikre, at overførslerne sker under hensyntagen til balancen i kommunes samlede økonomi.

Videre proces

Regnskabsresultatet og overførslerne på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede regnskab 2024 samt overførsler til 2025, som forlægges for Økonomiudvalget den 27. marts 2025 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 3. april 2025.

Økonomi

Overførslerne indarbejdes på baggrund af beskrivelserne i regnskabsforklaringerne. Kommunalbestyrelsen behandler overførslerne den 3. april 2025.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Orientering givet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Bilag 1 - Regnskab 2024

Bilag 2 - Regnskab 2024 - Slidedeck til Teknikudvalget

Punkt 3: Professionalisering af Lyngby-Taarbæk Kommunes flåde (Beslutning)

05.00.00-G01-43-24

Resume

Forvaltningen har igangsat et projekt med henblik på at professionalisere styringen af Lyngby-Taarbæk Kommunes køretøjsflåde. Målet er at optimere anvendelsen af kommunens køretøjer og opnå en mere bæredygtig drift. Som et første skridt i denne proces foreslår forvaltningen at gennemføre et pilotprojekt. Formålet med pilotprojektet er at afprøve et nyt flådestyringssystem og et flådeoptimeringssystem i praksis og evaluere potentialet for en bredere implementering i kommunen. For at realisere projektet foreslår forvaltningen, at der afsættes 250.000 kr. til finansiering af pilotprojektet. Projektet vil løbe fra april til vinteren 2025, hvorefter resultaterne vil blive evalueret for at vurdere en mulig videre udrulning i kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der bevilliges 250.000 kr. i 2025 til pilotprojektet vedrørende flådestyringssystem, finansieret inden for aktivitetsområderne 'Trafik' og 'Vej og Park' jf. økonomiafsnittet.

Problemstilling

Kommunens bilflåde administreres decentraliseret, hvilket skaber udfordringer i forhold til overblik, effektivitet og økonomi. Der er tidligere blevet drøftet mulige initiativer til optimering, men ingen samlede beslutninger er truffet.

Forvaltningen har det seneste år indsamlet data om kommunens køretøjer og samlet dem i et dokument, der omfatter køretøjer og udstyr, der kræver forsikring. Dokumentet vedligeholdes i dag manuelt af Center For Arealer og Ejendomme i Arealdrift, mens data indsamles decentralt fra centre og institutioner.

Det er forvaltningen vurdering, at den nuværende metode til vedligehold af oplysninger om kommunens køretøjer er utilstrækkelig, og at den nuværende metode forøger risikoen for at kommunen pådrages ekstra udgifter. Det er derfor også forvaltningens vurdering, at særligt flådestyringsværktøjet er en nødvendig forudsætning for den videre drift af kommunens køretøjer.

Bilflåden er overordnet registreret under tre hovedgrupperinger: Center for Arealer og Ejendomme, Center for Sundhed og Omsorg samt øvrige enheder. I praksis er det vanskeligt at fastslå de præcise ansvarsforhold og den reelle tilknytning af de enkelte køretøjer, da køretøjer hidtil er indkøbt og administreret decentralt. Kommunen råder i alt over ca. 270 biler og andet materiel, der kræver forsikring. Netop denne fragmenterede struktur og uklare ejerskabsfordeling er en central udfordring, som projektet skal adressere ved at skabe et samlet og anvendeligt overblik.

I forbindelse med dataindsamlingen er en række problemstillinger i den nuværende håndtering af bilparken blevet tydeliggjort:

- **Manglende overblik og koordinering:** Der findes ikke en brugbar samlet oversigt over flådens størrelse, sammensætning og tilstand. Den nuværende opdeling på tværs af tre forskellige forvaltningsområder gør det vanskeligt at sikre en helhedsorienteret tilgang til flådestyring, hvilket hæmmer både effektivitet og optimering.
- **Højere driftsomkostninger:** Uden en centraliseret styring er det udfordrende at opnå stordriftsfordele ved indkøb og leasing af køretøjer, hvilket fører til unødvendigt høje budgetter for de enkelte enheder.
- **Uensartede bæredygtighedstiltag:** Den nuværende fragmenterede struktur gør det vanskeligt at indføre en fælles strategi for overgangen til grønne drivmidler. Dermed risikerer kommunen at sakke bagud i forhold til sine målsætninger i DK2020-planen.
- **Risiko for ineffektiv udnyttelse:** Det er uklart, om det nuværende antal køretøjer svarer til de faktiske behov, eller om der er mulighed for en bedre udnyttelse gennem en optimeret fordeling mellem enhederne.

Etablering af et professionelt flådestyringsprogram medfører en økonomisk udfordring, da det kræver en initial investering fortrinsvist i værktøjer til registrering men også til dataindsamling, optimeringsværktøjer og organisatorisk implementering. Dette forudsætter allokering af midler, som i øjeblikket ikke er indregnet i budgettet. Uden en dedikeret finansieringsramme kan de forventede besparelser og bæredygtighedsgevinster ikke realiseres.

Løsninger

Forvaltningen ønsker at centralisere administrationen af kommunens bilflåde i én enhed og at implementere digitale styrings- og optimeringssystemer. Dette skal sikre et bedre overblik, øge effektiviteten og bidrage til en økonomisk rationalisering – alt imens bæredygtighedsmålene integreres. Forvaltningen har forankret arbejdet Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed, da opgaven på sigt vil omfatte den samlede kommunale flåde, og da valget af drivmiddel og optimering af antallet af køretøjer og valg af alternativer naturligt hører hjemme i arbejdet med bæredygtighed.

Andre kommuner har arbejdet med at samle deres bilflåde og optimere den. Sammenlignelige kommuner landet over har vist, at der ved at gennemføre lignende processer, kan opnås en økonomisk besparelse på flåden fra 10% - 25%, fortrinsvist gennem bedre udnyttelse af køretøjer, og deraf følgende reduktioner i antallet af køretøjer. Det er derfor også forvaltningens forventning, at projektet på lidt længere sigt vil "hvile i sig selv", og at den initiale udgift tjenes hjem over en relativt kort periode.

Forvaltningen ønsker at påbegynde udrulning af flådestyring- og optimering med et pilotprojekt i Center for Sundhed og Omsorg, inden det udrulles til hele kommunen. Valget af Center for Sundhed og Omsorg er begrundet i, at krav til køretøjer, kørselsbehov og kørselsmønstre er ensartede på tværs af en relativt stor gruppe af køretøjer og medarbejdere. Center for Sundhed og Omsorg råder i dag over ca. 77 biler. Pilotprojektet omfatter følgende elementer:

Implementering af to systemer:

- 1. *Flådestyringssystem:* Et digitalt dashboard, der indsamler realtidsdata om flådens størrelse, sammensætning og tilstand. Dette system understøtter både driftsmæssige og strategiske beslutninger og fungerer samtidig som datagrundlag for flådeoptimeringssystemet.
 2. *Flådeoptimeringssystem:* Ved hjælp af AI analyseres de indsamlede data, så systemet kan foreslå optimerede ruter og en mere hensigtsmæssig flådesammensætning. For at sikre datagrundlaget installeres GPS-enheder i køretøjerne i Center for Sundhed og Omsorg.
- *Orientering af MED-udvalg:*

MED-udvalget i Center for Sundhed og Omsorg informeres om projektet, herunder installationen af GPS i centerets køretøjer, så den nødvendige dataindsamling kan finde sted. Dette er i overensstemmelse med de beslutninger, der tidligere er vedtaget i Kommunens Hovedudvalg (HU) (se bilag).
- *Fremtidig udrulning:*

Begge systemer vurderes at kunne anvendes på tværs af alle kommunens enheder, hvilket muliggør en bred udrulning af projektet, når pilotfasen er evalueret.

Ved at implementere de to systemer først i en del af organisationen, hvor køretøjer og kørselsmønstre er nogenlunde ens, får forvaltningen et godt grundlag for det videre arbejde med en centraliseret og effektiv flådeadministration.

Som en del af pilotprojektet vil GPS-enheder blive installeret i køretøjerne for at forbedre datagrundlaget og understøtte en mere effektiv drift. Dette kan have betydning for medarbejdernes registrering og rapportering, hvorfor MED-udvalget er blevet inddraget i processen for at sikre en god og gennemsigtig implementering.

Strategisk ramme

Bæredygtighedsstrategien for Lyngby-Taarbæk omhandler bl.a. et mål om reduktion af CO₂. Ved at optimere brugen af biler, både i antal og kørselsmønster, vil dette projekt forventeligt have en positiv effekt på dette. Projektet understøtter kommunens beslutningen om at elektrificere flåden.

Videre proces

Projektet implementeres fra april til juni 2025, hvor der installeres GPS-trackere i alle Center for Sundhed og Omsorgs biler. Dataindsamling og erfaringer med håndtering af flådestyringssystemet indhentes og datagrundlaget bruges til at komme med fremadrettet bud på en flådesammensætning for Center for Sundhed og Omsorgs område. Herefter gennemføres evaluering af pilotprojektet, og resultatet præsenteres for Kommunalbestyrelsen ultimo 2025. Hvis evalueringen viser en positiv effekt, vil forvaltningen forelægge en sag om videre implementering.

Økonomi

Der bevilliges 250 t. kr. i 2025 til et flådestyringssystem og indsatser i forhold til pilotprojektet. Hvis der viser sig, at pilotprojektet giver den forventede positive effekt, vil forvaltningen fremlægge en sag, hvor der tages stilling til den fremadrettede finansiering.

På aktivitetsområde Trafik er der i 2025 afsat en pulje til trafikmodelberegninger. Det var forvaltningens forventning, at trafikmodellen i 2025, skulle opdateres som følge af ændringer i trafikken på baggrund af letbanens drift, men da letbanen som bekendt endnu ikke er i drift forventes en opdatering af trafikmodellen tidligst at give mening i andet halvår af 2026, forvaltningen foreslår derfor, at pilotprojektet delvist finansieres herfra.

På aktivitetsområdet Vej og Park er der i 2025 afsat midler til vinterberedskab for beredskabsperioden november 2024 til april 2025. Da vi med kort tid til afslutning af denne beredskabsperiode kan se, at den milde vinter har medført et knap så stort forbrug af de afsatte midler, foreslår forvaltningen at pilotprojektet delvist finansieres herfra.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

2025 Pris og lønniveau	Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	
Finansiering af flådestyring	Trafik	-125	0	0	0	0	nej
Finansiering af flådestyring	Vej og Park	-125	0	0	0	0	nej
Flådestyringssystem pilotprojekt	Trafik	250	0	0	0	0	nej
I alt		0	0	0	0	0	

Det kan vise sig, at der er en særskilt udgift til installering af GPS udstyr i de enkelte biler. En eventuel merudgifter til installationen afholdes inden for rammen af aktivitetsområdet ældre 'Ældre' af budgettet til hjemmeplejens biler.

Center for Sundhed og Omsorgs budget til tjenestebiler i 2025 er på 1,5 mio. kr. Budgettet blev reduceret med 0,5 mio. kr. i forbindelse med budget 2023-2026. Budgettet bruges til brændstof (ca. 0,5 mio. kr. i 2024), serviceaftaler (ca. 0,6 mio. kr. i 2024), forsikringer, reparationer mv. Der var et merforbrug på 0,2 mio. kr. i 2024.

Der er ikke indkøbt biler i de seneste 3 år, og bilparken er af så gammel dato, at der nu er store udgifter ift. reparationer, også fordi at en del af bilerne ikke har serviceaftaler længere.

Kommunen (CAE) har opsagt vejservice, så der er også en udgift i forbindelse med afhentning af biler, der er skadede/ i stykker, da Center for Sundhed og Omsorg også var dækket af denne aftale, som Center for Arealer og Ejendomme betalte.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Ældre- og Omsorgsudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutningsforløb

Beslutning fra Ældre- og Omsorgsudvalget, den 18. marts 2025, punkt 7:

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 18. marts 2025

Der blev på mødet mundtligt orienteret om en fejl i sagens økonomiafsnit. Rettelsesblad vedlagt sagens referat (bilag).

Anbefalet.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Anbefalet, hvad angår finansieringen for 2025 idet udvalget anbefaler at dele af bilflåden for Arealdrift indgår i pilotprojektet i det omfang det kan rummes indenfor den afsatte bevilling.

Der blev mundtligt orienteret om fejl i sagens økonomiafsnit. Rettelsesblad er vedlagt referatet (bilag)

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Rettelsesblad sag om flådestyring

GPS tracker retningslinjer

Punkt 4: Forskønnelse af byrum ved Lyngby Torv og Assistens Kirkegård samt mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv (Beslutning)

01.11.00-P20-1-24

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til udmøntning af puljerne "Forskønnelse af byrum, herunder Lyngby Torv og Assistens Kirkegård" samt "Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv", som er afsat i Budget 2025-28. Der skal tages politisk stilling til hvilket scenarie for forskønnelse af Lyngby Torv, som forvaltningen skal arbejde videre med, forslag til første tiltag til forskønnelse af Assistens Kirkegård samt forslag til mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. scenarie 2 til forskønnelse af Lyngby Torv til en udgift på 450.000 kr. godkendes, herunder finansiering af driftspuljen til forskønnelse af byrum samt afholdelse af driftsudgifter for 2026 på anslået 50.000 kr. inden for Aktivitetsområde Vej og Park (Arealdrift)
2. forslag til forskønnelse af Assistens Kirkegård til en udgift på 50.000 kr. godkendes, herunder finansiering af driftspuljen til forskønnelse af byrum
3. forslag til midlertidige parkeringstiltag til en udgift på 500.000 kr. godkendes, herunder finansiering af driftspuljen til mindre parkeringstiltag på Lyngby Torv
4. Der orienteres om forslag til udmøntning af puljerne "Forskønnelse af byrum, herunder Lyngby Torv og Assistens Kirkegård" samt "Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv".

Problemstilling

Af Budgetaftale 2025-2028 fremgår det, *"at der afsættes en pulje på 0,5 mio. kr. i 2025 på service til yderligere at forskønne kommunens byrum, herunder ved at udvide til nye områder og med muligheder for bænke o. lign. fx på Lyngby Torv"*. Parterne afsætter ligeledes *"en pulje på 0,5 mio. kr. i 2025 på service til mindre parkerings tiltag ved Lyngby Torv"*.

I 2021 vedtog Kommunalbestyrelsen en vision for et levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby Centrum. Visionen blev konkretiseret med vedtagelsen af Udviklingsplan for Kongens Lyngby i oktober 2023. Med udviklingsplanen har kommunen fået en række principper og eksempler, der på sigt skal medvirke til at skabe en mere levende og oplevelsesrig udvikling af bymidten. Der pågår stadig anlægsarbejder i bymidten, fx med færdiggørelsen af letbanen, ligesom realisering af udviklingsmulighederne vil afhænge af de finansieringsmuligheder, der på sigt kan opstå.

Med afsæt i de afsatte puljemidler til forskønnelse af byrum har forvaltningen udarbejdet forslag til en indledende forskønnelse af Assistens Kirkegård samt tre scenarier for en mindre forskønnelse af Lyngby Torv samt midlertidige parkeringstiltag.

Den 14. november 2024 vedtog Kommunalbestyrelsen, at der etableres midlertidige parkeringspladser langs vejen ved Lyngby Torv, da der stadig pågår arbejde i bymidten pga. letbanen, for at imødekomme efterspørgsel på parkeringsmuligheder i Lyngby centrum. De midlertidige parkeringspladser fjernes således igen, og området kan på sigt inddrages mere permanent, hvis der på et senere tidspunkt træffes beslutning om at omdanne hele Lyngby Torv i henhold til udviklingsplanen.

De tre scenarier for Lyngby Torv tager udgangspunkt i en række designprincipper fra den tidsperiode, hvor rådhuset blev bygget, samt principper i udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum.

Løsninger

Forvaltningens forslag til en mindre forskønnelse af Lyngby Torv - 450.000 kr.

Forvaltningen har udarbejdet tre scenarier. Scenarierne bygger alle på en række designprincipper, som tager udgangspunkt i de landskabsarkitektoniske karakteristika for den modernistiske tidsperiode, der var kendetegnet for 1950'erne, hvor rådhuset blev bygget. Her blev beplantning ofte brugt til at opdele rum og skabe struktur og herunder til at definere stier

og grænser. Designet skulle fremme fællesskab og social interaktion, og var præget af enkle og klare linjer, der lagde vægt på at skabe harmoniske og rolige omgivelser. Scenarierne er også i tråd med principperne i udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum, der blandt andet lægger op til, at Lyngby Torv skal være en grøn plads og have attraktive opholdsmuligheder.

I alle tre scenarier defineres torvet foran rådhuset først og fremmest af rådhuset mod vest og de lange bygninger mod vest og syd. Sekundært indrammer letbanen pladsen mod syd, og mod nord skærmer hæk og træer af mod den midlertidige parkering af biler og cykler. Der etableres ophold i solsiden af torvet, hvor der er udsyn til rådhuset og til bylivet langs fortovscafeer og butikker, og i ro fra letbanen, der kører forbi. Torvet etableres, i alle tre scenarier, som en større åben plads med mulighed for fleksibel indretning og anvendelse i forbindelse med aktiviteter og events.

Mulighederne defineres af den afsatte pulje, og i alle tre scenarier anvendes 450.000 kr. af den afsatte pulje på 500.000 kr. En skitse for hver af scenarierne fremgår af bilag. Når der er valgt et scenarie, skal løsningen projekteres.

Scenarie 1: Ensartede træer på række og enkelte blomsterkummer

I dette scenarie er hovedtanken:

- 6-8 ensartede træer plantes på række i muldbed
- 5-7 bænke placeres langs hækken og vendes ud mod torvet, så man kan sidde og betragte bylivet
- Cirka 3 mobile blomsterkummer med græsser og stauder placeres på torvet
- Den nuværende hæk bevares, og hullet i hækken tilplantes
- Fortov mellem hæk og cykelsti ryddes og erstattes af et plantebed, der afdækkes med leret grus (fx slotsgrus) eller bunddækkeplanter. Fodgængere ledes i stedet ind på torvet.
- Juletræ opstilles i sæson.

Scenarie 2: Forskellige træer placeret organisk

I dette scenarie er hovedtanken:

- 9-11 træer af forskellige arter placeres organisk i et stort muldbed, der afdækkes med leret grus (fx slotsgrus)
- 6-8 bænke placeres langs træerne og vendes ud mod torvet, så man kan sidde og betragte pladsen og bylivet
- Fortov og hæk ryddes for at give plads til at placere træerne organisk, og derved skabe en mere varieret karakter foran rådhuset. Fodgængere ledes ind på torvet.
- Juletræ opstilles i sæson.

En variation af forslag 2 indeholder lidt færre træer af forskellige arter plantet i mobile plantekasser med bunddække, færre bænke, bevaring af eksisterende hæk og fortov samt juletræ i sæson.

Scenarie 3 : Fast juletræ

I dette scenarie er hovedtanken:

- 5-7 ensartede træer plantes på række i smalt muldbed (tidligere plantebed med hæk)
- 4-6 bænke placeres langs træerne og vendes ud mod torvet, så man kan sidde og betragte bylivet
- Hæk ryddes
- Juletræ (ca. 3 m højt) plantes i stort muldbed med plads til vækst. Juletræet forventes efter 20-25 år at være ca. 20 m højt. Et juletræ med jævnt fordelte grene kan ikke garanteres. Grantræer har tendens til at vælte i stormvejr. Det vil derfor kræve permanent underjordisk opbinding at plante et grantræ på Lyngby Torv. Der kendes ikke til eksempler med grantræer plantet i belagte arealer udført med rodvenligt bærelag.
- Teknikbrønd til juletræ flyttes for at give plads til at plante juletræ.

For scenarie 2 og 3 gør fjernelse af hækken det muligt at bevæge sig frit under træerne, og herunder åbner det flere anvendelsesmuligheder fx i forbindelse med events, hvor den midlertidige parkeringsplads kan inddrages, uden at hækken udgør en barriere. Forvaltningen anbefaler scenarie 2, da det kommer nærmest intentionerne i udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum med en grøn opholdszone i den nordlige side.

Uanset hvilket af de tre scenarier, der vælges, så er plantetidspunktet et opmærksomhedspunkt. Forvaltningen anbefaler, at der plantes i den typiske plantesæson efterår/vinter, hvor træerne er i hvile. Hvis der plantes i foråret, er der stor risiko for, at der skal genplantes til efteråret, hvilket der ikke er afsat ressourcer til. Alle tre scenarier stiller krav om øget pleje i de første to år efter beplantning, hvor planterne etablerer sig. Der er finansiering til det første års pleje via den afsatte driftspulje, mens udgiften i 2026 vil udgøre ca. 50.000 kr. og foreslås prioriteret inden for rammen på Arealdrift under aktivitetsområde Vej og Park.

I alle tre scenarier er området mod letbanen udlagt som et åbent og fleksibelt areal. Hovedstadens Letbane har udmeldt nogle overordnede sikkerhedskrav nær letbanen, men de konkrete sikkerhedsregler udarbejdes først i forbindelse med driftsstart af letbanen. Indtil folk har vænnet sig til at opholde sig i rummet omkring letbanen, og forvaltningen kender sikkerhedskravenes konsekvenser for driften, har forvaltningen fokuseret på at skabe ophold i den nordlige side af torvet. Forvaltningen har derfor samlet den beplantning og de bænke, som de afsatte ressourcer giver mulighed for, i solsiden, hvor de også fagligt vurderes at give mest forskønnelse og oplevet værdi for borgerne.

En første forskønnelse af Assistens Kirkegård - 50.000 kr.

Forvaltningen foreslår, at 50.000 kr. af driftspuljen til forskønnelse af byrum i 2025 anvendes til at skabe øget adgang til Assistens Kirkegård ved at genåbne adgangen i det nordøstlige hjørne. Der skal ligeledes etableres en adgang mellem kirkegården og Blomsterhaven, og de gamle rustne gitterlåger mod Fæstningskanalen fjernes. Gitterlågerne vurderes tidsmæssigt at være fra 1930-50'erne, og der er således ikke tale om den originale portlåde fra slutningen af 1800-tallet. Åbningen - og den som følge heraf øgede adgang og anvendelse - vil samtidig medvirke til øget tryghed på kirkegården.

De foreslåede forskønnelser ændrer ikke på, at der ikke er afsat et særskilt budget til at drifte Assistens Kirkegård som en park. Indenfor rammerne af Kirkeministeriets godkendelse af arealets overgang til parkområde, skal der også i en passende årerække tages hensyn til arealets nyligt ophørte funktion som kirkegård.

Trafiktiltag ved Lyngby Torv - 0,5 mio. kr. (s. 10 bilag)

For driftspuljen på 0,5 mio. kr. til mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv foreslår forvaltningen nedenstående tiltag:

- Der etableres tre handicapparkeringspladser og tre korttidsparkeringspladser i nærheden af rådhusets hovedindgang. Det sker under hensynstagen til facadens rytme og markeres i belægningen med lovpligtig skiltning
- Den asfalterede vej langs rådhusets øst-facade afkortes og afsluttes med klinkebelægning for at undgå gennemkørsel, og at man kan køre ud foran letbanen. Det foreslås at afdække belægningen med gule majssten (OB-belægning) for at nedtone vejen og visuelt at skabe et større samlet torv.
- Der etableres fortov langs letbanen mellem Lyngby Torv (klinkebelægningen) og eksisterende fortov mod nord for at skabe øget tilgængelighed og trafiksikkerhed
- Den gule klinkebelægning og linjeafvanding reparerer.

Strategisk ramme

Implementering af Budgetaftale 2025-2028.

Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget godkender forvaltningens forslag til det videre arbejde med forskønnelse af Assistens Kirkegård, trafiktiltag og Lyngby Torv, og herunder vælger scenarie for arbejdet med Lyngby Torv, går forvaltningen i gang med arbejdet med henblik på gennemførelse i 2025.

Naboer til de to områder vil blive orienteret forud for arbejderne, herunder om proces samt tidsplan.

Assistens Kirkegård ligger indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjer (Naturbeskyttelseslovens §18), som afkastes fra det fredede fortidsminde, Fæstningskanalen. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at det vil være muligt at opnå dispensation fra §18 til at genskabe adgang i det nordøstlige hjørne mod Fredelighed samt etablere en ny adgang gennem stendiget mellem Assistens Kirkegård og Blomsterhaven. Det er Lyngby-Taarbæk Kommune, der er myndighed til at give dispensation.

Økonomi

Af driftspuljen på samlet 0,5 mio. kr. afsat til forskønnelse af i byrum i 2025 - herunder på Lyngby Torv - anvendes 0,45 mio. kr. til Lyngby Torv og 0,05 mio. kr. til Assistens Kirkegård i 2025. Der er finansiering til en særlig 2-årig træpleje via puljen i 2025, mens udgifter til træplejen på ca. 50.000 kr. i 2026 kan prioriteres inden for budget rammen på aktivitetsområde Vej og Park (Arealdrift).

Af driftspulje på 0,5 mio. kr. afsat til mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv anvendes 0,5 mio. kr. i 2025.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1-3.

Byplanudvalget orienteres om indstillingspunkt 4.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Ad 1)

Ændringsforslag: B, F og Ø ønsker at se en mere langsigtet plan, hvor torvepladsen udvides efter inddragelse af de midlertidige p-pladser på vejarealet i lyset af retableringen af p-pladser på Jernbanepladsen forventet sidst på året.

For stemte: 3 (B (1), F(1), Ø(1))

Imod stemte: 4 (C)

Hermed faldt ændringsforslaget.

Afstemning om indstilling 1:

For stemte: 7 (C (4), B (1), F (1), Ø (1)).

Hermed blev scenarie 2 godkendt, med følgende anbefalinger baseret på orienteringsmødet med borgerne:

- træer placeres i plantekasser i klynger
- skraldespand inkluderes
- hækken fjernes
- ophold i ”hjørnet” for at brede torvet ud evt. m. blomsterkumme

Ad 2) Godkendt, idet udvalget ønsker forelagt en sag der belyser fjernelse af dobbelthækkene ud mod Toftebæksvej.

Ad 3) Godkendt, idet der også skal ses på at placere flere cykelstativer på Lyngby Torv.

Opsamling på borgermøde om forskønnelse af Lyngby Torv vedlagt sagens referat (bilag).

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C).

Bilag

Forskønnelse af Lyngby Torv samt mindre parkeringstiltag 2025

Forskønnelse af Assistens Kirkegård 2025

Lyngby Torv fra Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum s 39-45

Opsamling på orienteringsmøde for naboer til Lyngby Torv 17-03-2025

Punkt 5: Det midlertidige byrum på Klampenborgvej efter 2025 (Beslutning)

05.05.05-P20-13-24

Resume

Det midlertidige byrum på Klampenborgvej afvikles efter planen til efteråret 2025. Der skal derfor tages stilling til, hvad der skal ske med det midlertidige byrum derefter. Idet der ikke er fundet finansiering til et permanent byrum på Klampenborgvej, foreslår forvaltningen at forlænge det midlertidige byrum i endnu en periode på op til tre år. På baggrund af evalueringer fra sæson 2023 og 2024 anbefaler forvaltningen at indrette byrummet med tilsvarende elementer, som vurderes at have været en succes i 2024. Indretningen tilpasses de nye muligheder for at krydse letbaneskinneerne, og træer og buske i bigbags udskiftes. Desuden foreslås tiltag, der kan løse nuværende udfordringer med brandvej og cykelsti.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. anbefalingen for forbedringer til sæson 2025 godkendes,
2. scenarie 2 for forlængelse af det midlertidige byrum til en samlet udgift på 1,6 mio. kr. i 2026-2028 godkendes, og at der gives en anlægsbevilling til dette finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Byrum Klampenborgvej" i 2026.

Problemstilling

Historik

Kommunalbestyrelsen godkendte 23. marts 2023 at etablere et midlertidigt byrum på Klampenborgvej og 3 sæsoners drift, gældende for perioden maj 2023 til november 2025, herunder at give en anlægsbevilling til dette. Den samlede udgift til projektet blev estimeret til at udgøre 1,75 mio. kr. Den 8. november 2023 godkendte Byplanudvalget desuden, at Lyngby Storcenter (LSC) ved Danske Shoppingcentre (DSC) kunne få tilladelse til at råde over et vejareal til udeservering i en 5-årig periode. To udeserveringssteder, Peter Beier og Mad & Kaffe, åbnede på Klampenborgvej i sommeren 2024 og har tilladelse indtil februar 2029.

Forvaltningen lægger op til, at perioden for det midlertidige byrum forlænges, da der endnu ikke er fundet finansiering til et permanent byrum. Gennemførelse af en fuld løsning af det tidligere skitserede permanente byrum (KMB 1. september 2022, sag 13) anslås i 2025 p/1 at koste ca. 53 mio. kr. mere end der pt. er afsat til projektet.

Evaluering af det midlertidige byrum i henholdsvis 2023 og 2024

Evalueringen af sæson 2023, der bestod af 103 besvarelser af et spørgeskema, betød blandt andet, at der i 2024 blev sat fokus på at forbedre gående og cyklisters mulighed for at orientere sig og få overblik i byrummet.

I oktober 2024 blev indsamlet feedback på det midlertidige byrum for sæson 2024 via et spørgeskema ligesom for sæson 2023 (bilag). I lighed med sidste evaluering er der blevet delt et evalueringsskema på kommunens facebookside, og en plakatstander har stået i byrummet med en QR-kode i evalueringsperioden. Der er i alt indkommet 307 besvarelser. En kort opsummering af resultaterne af evalueringen 2024 ses i skemaet:

	Spørgsmål	Svar
1	Bor du i Lyngby-Taarbæk Kommune?	88% svarer ja.
2	I 2024 har der været særligt fokus på at skabe overblik og god orientering i byrummet. Synes du, at det er nemt at orientere sig?	Mange svar fremhæver rod og forvirring som følge af skiftende afspærringer og letbanearbejde, men der er en generel forventning om forbedringer, når letbanearbejdet er færdigt. Der er positive tilbagemeldinger om de perioder, hvor Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade har været

		lukket eller ensrettet, hvilket har givet mere plads til fodgængere og cyklister.
3	I 2024 er antallet af bænke blevet øget i byrummet. Synes du, at antallet af siddepladser i byrummet er tilfredsstillende?	Svarene fordeler sig ca. 50/50
4	Lyngby Storcenter har i 2024 åbnet op for udeservering på Klampenborgvej. Synes du, at udeserveringen bidrager til en god oplevelse af byrummet?	88% svarer ja
5	I spørgsmål nr. 5 beder vi borgerne prioritere syv forskellige muligheder, med det vigtigste øverst.	"Begrønning i form af fx træer, buske og stauder" er på en førsteplads. De øvrige muligheder nævnes her i prioriteret rækkefølge: "Serveringsmuligheder", "Ophold og mødesteder", "Trafiksikkerhed", "Orientering og tilgængelighed", "Legemuligheder" og "Aktiviteter". Alle mulighederne har fået mange stemmer.

Der er tre dominerende temaer i evalueringen af 2024:

1. Bilfrit og levende byrum: Der er en generel positiv respons på, at Klampenborgvej er blevet et bilfrit byrum. Udeservering og grønne kroge har skabt en mere attraktiv og levende atmosfære, som mange ønsker at bevare og udvikle.
2. Forbedring af cyklisters og fodgængeres forhold: Der er et stærkt ønske om at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere. Bekymringer om sikkerhed og tilgængelighed, især ved krydsning mellem Lyngby Storcenter og Magasin, er fremtrædende.
3. Rekreative og kommercielle muligheder: Der er stor interesse i at udvide de rekreative og kommercielle tilbud, såsom etablering af en central legeplads, flere butikker og markeder på Lyngby Torv. Mange ser frem til en fortsat udvikling af bilfrie områder med fokus på grønne initiativer og udeservering, hvilket skaber et mere attraktivt og levende bymiljø.

På baggrund af evalueringen 2024 anbefaler forvaltningen, at en eventuel forlængelse af det midlertidige byrum har fokus på følgende forhold:

- Fortsat fokus på det grønne i form af træer, buske og stauder
- Fortsat prioritering af udeservering og opholdsmuligheder
- Forbedre forholdene for cyklister og fodgængere
- Forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet
- Fastholde muligheden for arrangementer i byrummet i form af fx fællessang, spilcafe og markeder
- Minimere rodet fra letbanen (Dette vil ske som en naturlig følge af, at letbanearbejdet færdiggøres).

Udover resultaterne i evalueringen er der en række væsentlige input, som bør indtænkes i fremtidig planlægning:

- Forvaltningen har fået en telefonisk henvendelse fra Beredskab Øst: Den nuværende brandvej langs Lyngby Storcenter er ikke tilfredsstillende. Den er generelt meget smal og der står meget løst inventar i kørebanen. Brandvejen lever i princippet op til lovkrav, men Beredskab Øst er ikke trygge ved den nuværende situation, og opfordrer forvaltningen til at finde en anden løsning.
- Borgerhenvendelser vedr. tilgængelighed. Borgere med nedsat mobilitet er udfordret af skiftende belægninger og uforudsigelige niveauspring.
- Lyngby Storcenter har tilladelse til råden over vej til de to nuværende udeserveringssteder indtil den 28.02.2029. Lyngby Storcenter har desuden udtrykt ønske om at åbne endnu en udeservering langs Klampenborgvej. Dette vil kræve, at optegningen af den midlertidige cykelsti forlægges hele vejen ned til Kanalvejskrydset. Forlægningen af den midlertidige cykelsti fremgår af bilaget Scenarie 2 (Bilag).

- Der har været episoder med biler, der har kørt ind på cykelstien på Klampenborgvej fra krydset ved Kanalvej og hen mod det midlertidige byrum. Det kan se ud som om, at nogen bilister får overset, at de kører ind på cykelstien. Forvaltningen har rykket Hovedstadens Letbane for at få afmærket med cyklistsymboler på cykelstien på vej ud af krydset mod Klampenborgvej, og har fået den kommunale Arealdrift til at retablere et påkørt skilt ved nedkørslen til Storcenteret. Derudover vil der midlertidigt blive opsat nogle betonklodser mellem rampen til storcenteret og cykelstien. Det overvejes om en permanent løsning kunne være steler eller lignende. Forvaltningen opretholder fortsat brand- og redningsvej langs Klampenborgvej, mens betonklodserne står der.

Løsninger

Sæson 2025

Der er begrænsede midler til at ændre på forholdene i byrummet til sæson 2025. På baggrund af evalueringen 2024 anbefaler forvaltningen at fokusere midlerne på at forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet samt at tydeliggøre, hvor der må cykles i byrummet.

To scenarier for fremtiden

På baggrund af evalueringer og fremtidige forhold forelægger forvaltningen to scenarier for det midlertidige byrums fremtid.

- **Scenarie 1. Afvikling som planlagt**
Hvis det midlertidige byrum afvikles som planlagt vil byrummet til efteråret 2025 stå tilbage med et tomt areal på delområde A og med fortsat udeservering på delområde B. De træer i bigbags, som fortsat er i god trivsel, plantes ud på udvalgte lokationer i kommunen. Møllesten og øvrigt inventar flyttes til depot. Hvide striber afskrabes, hvis der er økonomi til det.
- **Scenarie 2. Forlængelse yderligere op til tre år**
Hvis det midlertidige byrum forlænges op til tre år, anbefales det at indrette byrummet med tilsvarende elementer, som vurderes at have været en succes i 2024. Indretningen tilpasses de nye muligheder for at krydse letbaneskinneerne, og nye træer og buske i bigbags tilføjes, samt bunddækkeplanter og forårsblomstrende løg. Desuden anbefales det at forlægge den midlertidige cykelsti på strækningen ned til Kanalvejskrydset, samt gøre den bredere (3 meter) og flytte brandvejen hertil. Dette vil muliggøre et mere dynamisk forløb langs facaden, og samtidig løse udfordringen med, at cyklister fortsat cykler på den oprindelige cykelsti. Se bilaget Scenarie 2 (Bilag). Forlægningen af cykelstien er i tråd med udviklingsplanen for det permanente byrum. Udgiften til flytning af brandvejen udgør 100.000 kr. til en brandrådgiver til udarbejdelse af en godkendt brandplan. Flytning af brandvej er en væsentlig ændring, som vil løse en række af de udfordringer, som ikke kan løses under de nuværende forhold. De 100.000 kr. vil desuden være en investering i det permanente byrum, da det også på sigt vil være hensigtsmæssigt, at brandvejen følger cykelstien.

Forvaltningen anbefaler scenarie 2, da det nuværende midlertidige byrum fungerer godt, som det er i dag, og der kan med enkelte tiltag rettes op på de udfordringer, som fremgår af evalueringen. Løsningen med træer i bigbags er en økonomisk og fleksibel måde at give rummet et grønt udtryk. Samtidig vil der være relativ få udgifter forbundet med projekteringen, da løsninger og tegninger kan genbruges.

Strategisk ramme

Udviklingsplanen for Kgs. Lyngby

Videre proces

Såfremt scenarie 2 godkendes vil forvaltningen arbejde videre med følgende tidsplan:

- April - november 2025: Projektering samt indhentning af tilbud
- Marts/april 2026: Udførsel
- November 2028: Afvikling.

Økonomi

Økonomisk baggrund og status på anlægsprojektet "Byrum Klampenborgvej"

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 1. september 2022 at give en anlægsbevilling til projektering af et nyt byrum på Klampenborgvej. Der blev givet en anlægsbevilling på 4,5 mio. kr. til fase 2 og 3 af det fulde byrumsprojekt, samt udarbejdelse af forslag til midlertidigt byrum på Klampenborgvej. 0,35 mio. kr. af anlægsbevillingen var disponeret til udarbejdelsen af forslaget til det midlertidige byrum.

Kommunalbestyrelsen godkendte 23. marts 2023 at etablere et midlertidigt byrum på Klampenborgvej og 3 sæsoners drift, gældende for perioden maj 2023 til november 2025, herunder at give en anlægsbevilling til dette. Den samlede udgift til projektet blev estimeret til at udgøre 1,75 mio. kr. De 1,75 mio. kr. blev i sagen finansieret via ikke-anvendte midler på 0,35 mio. kr. af den oprindelige bevilling samt en yderligere anlægsbevilling på 1,4 mio. kr.

Inkl. pris- og lønfremskrivning udgør den korrigerede anlægsbevilling 6,5 mio. kr.

Der er samlet i 2025 p/l afsat 12,1 mio. kr. til projektet "Byrum Klampenborgvej", hvor der er anvendt 2 mio. kr. før 2025, ligger 0,2 mio. kr. i 2025, 2,6 mio. kr. i 2026 og 7,3 mio. kr. i 2028.

Gennemførelse af en fuld løsning af det tidligere skitserede permanente byrum (KMB 1. september 2022, sag 13) anslås i 2025 p/l at koste ca. 53 mio. kr. mere end der pt. er afsat til projektet.

Status anlægsbevilling til midlertidigt byrum

Af anlægsbevillingen til det nuværende midlertidige byrum på Klampenborg på 1,75 mio. kr., resterer 0,2 mio. kr. i 2025. Disse vil blive anvendt til afvikling af byrummet og på at forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet samt at tydeliggøre, hvor der må cykles i byrummet.

Udgift og finansiering - forlængelse af midlertidigt byrum

Scenarie 1 med afvikling af det midlertidige byrum vil kunne finansieres af den eksisterende anlægsbevilling til formålet.

Udgiften til scenarie 2 - forlængelse af det midlertidige byrum - er estimeret til at udgøre 1,6 mio. kr. i 2025-2028. Forvaltningen anbefaler denne løsning, og at der gives en anlægsbevilling til projektet - herunder at udgiften finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Byrum Klampenborgvej" i 2026. Såfremt dette godkendes, vil den samlede anlægsbevilling til projektet udgøre 8,1 mio. kr.

Permanent byrum

Hvis det godkendes at anvende 1,6 mio. kr. til forlængelse af det midlertidige byrum vil det betyde, at den forventede merudgift til gennemførelse af en fuld løsning af det tidligere skitserede permanente byrum (KMB 1. september 2022, sag 13) vil blive tilsvarende større.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

1.000 kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Byrum Klampenborgvej (0060610025)	Økonomiudvalget / Anlæg		-160	160			Nej
I alt			-160	160			

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Ad 1-2) Anbefalet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Scenarie 2

Bemaerkninger til evaluering 2024

Evalueringsrapport 2024

Punkt 6: Lundtofte Børnelandsby - idéoplæg (Beslutning) (Genforelæggelse)

82.00.00-P20-2-22

Resume

Der skal tages stilling til det videre arbejde med etablering af Børnehuset Lundtofte Landsby på Lundtofte Skolestræde. Ideoplægget er bearbejdet hvad angår bygninger, udearealer og trafik siden beslutning om projektets omfang og etapedeling den 2. maj 2024. Forvaltningen præsenterer ideoplægget for alle tre etaper, plangrundlag for kommende planlægning, trafikale foranstaltninger, udbudsproces og Arkitekturrådets behandling af ideoplægget. Forvaltningen vurderer, at især Arkitekturrådets bemærkninger om yderligere arkitektonisk bearbejdning og behandling af uderum bør indgå i en justeret udbudsproces. Der er alene afsat midler til opførelse af de to første etaper.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Ideoplæggets helhedsplan godkendes principielt som grundlag for totalrådgiverudbud, idet tilbudsgivere skal levere en arkitektonisk bearbejdning af ideoplægget og beslutning om justering af ideoplægget, sker som led i bedømmelse af udbuddet.
2. Arkitekturrådets anbefalinger, med forvaltningens kommentarer til justering af det arkitektoniske udtryk, er grundlag for vurderingen af tilbud.
3. Det godkendes at projektet sendes i totalrådgivningsudbud, idet opgaven ud over byggeri også indeholder trafik anlæg
4. Det godkendes at ideoplægget danner grundlag for et lokalplanforslag og tillæg til kommuneplanen
5. De trafikale tiltag, som anbefales i trafiknotatet, direkte afledt af dagtilbudsbyggeriet indarbejdes i projektet efter valg af totalrådgiver.
6. Der gives en anlægsbevilling på 15 mio. kr. til udbud og efterfølgende indgåelse af kontrakt med totalrådgiver - samt til øvrige indledende udgifter til projektet "Dagtilbud Lundtofte Børnelandsby", finansieret af afsatte rådighedsbeløb til projektet i 2025-26.

Problemstilling

Den seneste dagtilbudsprognose (september 2024) for 2026-2027 viser, at der er behov for flere dagtilbudspladser. Kommunalbestyrelsen har afsat budget til tre nye permanente daginstitutioner, herunder to nye daginstitutioner i Virum, og den 31. august 2023 besluttede Kommunalbestyrelsen at disponere rådighedsbeløbet til anlægsprojektet "Ny daginstitution 3" på 84,81 mio. kr. til en ny daginstitution på Lundtofte Skolestræde.

I 2018 opstod der akut behov for omplacering af et dagtilbud, idet der blev konstateret skimmelsvamp i bygningen. Det blev starten på en langsigtet plan for at etablere et nyt dagtilbud i Lundtofte. Der er forsat tre store udfordringer på dagtilbudsområdet omhandlende kapacitet: 1) Prognosen om forventet kapacitetsbehov, 2) en bygningsmasse der ikke er tidssvarende, i forhold til hvad der forventes af et nutidig dagtilbud, jf. også opdateret bygningsanalyse på dagtilbudsområdet og 3) en udfordring med manglende fleksibilitet i kommunens dagtilbudsbygninger, der gør det vanskeligt at justere imellem f. eks. børnehave- og vuggestuebørn, opnå de rette læringsmiljøer der tilgodeser børn med bevægelsehandicap og muligheder for opdeling af arbejdet med børnene i mindre grupper.

Forvaltningen præsenterer et ideoplæg (bilag) med en etapedelt helhedsplan for Børnehuset Lundtofte Landsby med plads til 12 børnegruppe.

Løsninger

Lundtofte Gammel Skole udgør et lille lokalt kulturmiljø med bevaringsværdige bygninger, Lundtofte Skolestræde 4 og 6. Bygningerne er designet til at rumme større børnegrupper og er dermed egnet til samme anvendelse. På denne måde bliver bydelen suppleret med kommunale institutioner, som fortætter bydelen og underbygger det lokale miljø samtidig med, at den eksisterende bevaringsværdige bygningsmasse bringes i anvendelse og dermed sikres den fremtidige vedligeholdelse. Ideoplæggets bygningsstørrelser følger funktionsprogrammet for dagtilbud.

Børnehuset Vi To flyttede i maj 2024 ind på Lundtofte Skolestræde 4 og i ny midlertidig pavillon på Lundtofte Skolestræde 2. Dagtilbuddet har i dag kapacitet til 5 børnegrupper. Det fremgår af helhedsplanen, at Børnehuset Lundtofte

Landsby skal blive den permanente ramme for de 5 grupper, der er i dag i Børnehuset Vi To, suppleret med yderligere 7 børnegrupper.

Lundtofte Skolestræde 6 er i 2023 ombygget til midlertidige faciliteter til PPR og motorikhus. Disse lokaler forventes fraflyttet 2029, når nye lokaler i Lyngby Idrætsby forventes at stå klar til PPR. Herefter kan Børnehuset Lundtofte Landsby realiseres i fuld skala og med det nødvendige flow imellem institutionens forskellige bygninger med alle nødvendige faciliteter.

Etapedeling

Hoveddispositionen er, at der omkring de bevaringsværdige skolebygninger Lundtofte Skolestræde 4 og 6 opføres to nye grundmurede daginstitutionsbbygninger opført som øst-vestvendte længehuse i lighed med de eksisterende skolebygninger, dog så de nye bygninger har en mindre vinkelbygning. Placeringen af de nye bygninger er betinget af, hvorledes støjniveauet kan bringes ned på 58 dB på de udendørs opholdsarealer til ny institution på området. Bygningerne har saddetag i 8 meters højde. De nye bygninger placeres, så de sammen med de eksisterende bygninger skærmer for trafikstøj fra Helsingørsmotorvejen. Gamle og nye bygninger forbindes indbyrdes af lette forbindelsesgange, der dels fungerer som støjskærme, dels anvendes til intern færdsel og ophold for børn og personale. Imellem nye og gamle bygninger og forbindelsesgange dannes der forskellige typer af støjbeskyttede udearealer, hvor støjniveauet ikke overstiger 58 dB, som er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for udendørs opholdsarealer.

Ideoplægget består af en etapevis udbygning af børnehuset (bilag). Etapevist forslag til trafikale forbedringer er nærmere beskrevet i trafik- og parkeringsanalyse, som er udarbejdet af ekstern rådgiver (bilag). Daginstitutionen vil fuldt udbygget (etape 1, 2 og 3) kunne rumme i alt 12 børnegrupper i 4 huse, der er indbyrdes forbundne af forbindelsesgange for optimal dagtilbudsdrift og for støjreduktion.

Der er afsat budget til etape 1 og 2, herunder forbindelsesgange mellem alle bygninger. Med etape 3 etableres 3 grupper fysisk i midten af daginstitutionen og opdaterede personale- og ledelsesfunktioner med opdaterede bygningsfysiske forhold på Lundtofte Skolestræde 4 og 6. Det er en forudsætning for den funktionelle og pædagogiske intention med børnehuset, at alle tre etaper realiseres på sigt.

Projektets fulde funktionalitet vil først opnås, når etape 3 er realiseret. Hvis etape 3 ikke realiseres, vil Lundtofte Skolestræde 6 vanskeligt kunne finde anden anvendelse, idet det bevaringsværdige hus ligger som et vigtigt bindeled imellem etape 1 og etape 2. En permanent anden anvendelse af bygningen f.eks. til kommunal administration vil således grundlæggende blokere for ideen om mindre forskelligartede bygningsenheder, der til sammen danner en større helhed, forbundet af bevægelsesgange, som børn og personale, kan bevæge sig imellem.

Såfremt pasningskapaciteten i Distrikt Lundtofte vil være mindre end forventet ved tidspunktet for potentiel etablering af 3. etape, vil kommunen med fordel kunne lukke bygningsmæssige mindre egnede dagtilbud.

Etape 1. Hovedindholdet er etablering af ny daginstitutionsbbygning på Lundtofte Skolestræde 7-9 indeholdende 4 grupperum, produktionskøkken til 12 grupper, etablering af legeplads og nødvendige støttefunktioner. Herunder etablering af midlertidig forbindelsesgang samt den del af forbindelsesgangen, som er placeret i det østlige skel i gårdrummet, mellem Lundtofte Skolestræde bygning 4-6. Denne skal udover at tjene som forbindelsesgang, der fysisk forbinder alle de forskellige afdelinger hvis alle etaper gennemføres, også tjene som støjskærm, der gør at gårdrummet kan anvendes som legepladsareal, for børnene i Lundtofte Skolestræde 4, før og efter nybyggeri i etape 2.

Etape 2. Hovedindholdet er etablering af ny daginstitutionsbbygning på Lundtofte Skolestræde 2 med tre grupperum, ombygning af trappetårn, færdiggørelse af forbindelsesgange på hver side af trappetårnet (når PPR og motorikhuset er fraflyttet), etablering af legeplads og nødvendige støttende funktioner inklusiv forbindelsesgang fra Lundtofte Skolestræde 2 til 4.

Etape 3. Hovedindholdet er ombygning af Lundtofte Skolestræde 6 til daginstitution med 3 grupperum, færdiggørelse af uderum, samt lettere ombygning af Lundtofte Skolestræde 4 til 2 grupperum. Når etape 1 og 2, men ikke etape 3, er udført, vil Lundtofte Skolestræde 6 ikke benyttes til daginstitution. Denne del af ejendommen anvendes midlertidigt til PPR's funktioner herunder motorik, indtil PPR er flyttet ud til nye lokaler i Idrætsbyen. Herefter er det muligt at gennemføre etape 3.

Plangrundlag

Lokalplanområdet (Bilag) er delt i to separate områder. Lundtofte Skolestræde 2,4,6,7,9 i alt 7617 m² som kommer til at rumme den nye institution, dette areal er i dag omfattet af lokalplan 207, og Lundtoftevej 199, 1064 m² som kommer til at rumme fremtidig parkeringsplads, dette areal er i dag ikke omfattet af lokalplan. Begge områder er omfattet af kommuneplanramme 5.1.43 der udlægger arealet til offentlige formål og åben-lav boligbebyggelse med en bebyggelsesprocent på 25 beregnet ud fra den enkelte ejendom. Realisering af ideoplægget kræver ny lokalplan og

ændring af kommuneplanrammen hvad angår bebyggelsesprocent.

De nye bygninger i ideoplægget skal tage udgangspunkt i den arkitektoniske kvalitet, som de bevaringsværdige bygninger Lundtofte Skolestræde 4 og 6 repræsenterer. Den arkitektoniske kvalitet skal bearbejdes yderligere i dispositionsfasen, men placeringen af bygningerne, højden og fodaftrykket fastholdes hovedsagelig.

Bebyggelsens omfang. Når Børnehuset er fuldt udbygget, ca. 1950 m², forventes bebyggelsesprocenten at være under 45. Den maksimale højde for nybyggeri forventes at blive 8 m i kippen. I ideoplægget er påregnet 12 børnegrupper samt produktionskøkken, hertil kommer diverse støttefunktioner og personalefaciliteter.

Bebyggelsens ydre fremtoning. De nye daginstitutionsbygninger opføres i gul blank mur, tagmateriale er skærmtegl/vingetegl i en lys rødgul farve. Vinduer og døre holdes i samme okkerrøde farve som vinduer og døre i de eksisterende bevaringsværdige bygninger. De nye bygninger får en husdybde på 10-11 m. Husdybden er større end de 8-9 meter, der kendetegner de eksisterende skolebygninger. Den forøgede husdybde fremkommer ved, at der for de nye bygninger tages højde for nærhedsprincippet i funktionsprogrammet for dagtilbud.

Der etableres opvarmede forbindelsesgange med opholdszoner mellem de enkelte nye og eksisterende bygninger. De fysiske rammer i forbundne bygninger understøtter den fælles ledelse og personale og børns mulighed for at færdes mellem bygningerne. Forbindelsesgange kommer til at fremstå som lette bygninger med store glaspartier ind mod institutionens uderum og med lukkede bagvægge og et let tag. De opvarmede forbindelsesgange indrettes også til ophold og temaaktiviteter, ligesom salen i Lundtofte Skolestræde 6 i etape 3 kan indgå i temaaktiviteter som børneareal. Det skal bemærkes, at så længe PPR er lokaliseret i Lundtofte Skolestræde 6, vil der ikke være adgang til Lundtofte Skolestræde 6, for daginstitutionens personale, samt for transport af mad fra produktionskøkkenet i etape 1 til skolestræde 4, samt nybyggeriet i etape 2. For at imødegå dette etableres der under etape 1 og 2 en midlertidig forbindelse tværs over skolegården.

Plangrundlaget bygger bl.a. på forudsætning om nedrivning af Lundtofte Skolestræde 9a-e samt etablering af bygninger, forbindelsesgange etc. for at skabe plads og støjafskærmning. Disse spørgsmål er tidligere principielt behandlet i Byplanudvalget 9. februar 2022 punkt 11 hhv. 7. juni 2023 pkt. 11.

Arkitekturrådet

Ideoplægget har været forelagt Arkitekturrådet. Hovedindholdet i Arkitekturrådets udtalelse (bilag) er:

- Skalaen på det nye byggeri, facadelængde og dybde er anderledes end de eksisterende skolebygninger, skalaen kan med fordel reduceres
- Der mangler arkitektonisk bearbejdning af facader
- Daginstitutionsmiljøet bør tage farve efter landsbymiljøet snarere end som et selvstændigt område i landsbyen
- Forbindelsesgangene bør skaleres ned og udgør et fremmedelement
- Bevaring af den eksisterende beplantning

Planmyndighedens bemærkninger til Arkitekturrådets udtalelser (bilag):

Hvis bygningerne skal skaleres ned, er det nødvendigt at reducere antallet af grupperum. Husdybden kan ikke reduceres, uden at der går funktionalitet tabt i grupperingen af rum og funktioner. Husdybden vil i praksis kun opleves ved gavlene.

Nærmere arkitektonisk bearbejdning er nødvendig, det kan muligvis afstedkomme en ”optisk” nedskalering ved at ledde de lange facader, så der opstår en mere tydelig rytme i facadens disponering. I rådgiverudbuddet vil arkitektonisk bearbejdning være vægtet.

Miljøet omkring de eksisterende skolebygninger er ikke præget af landsbyens typiske bebyggelse med gårde og gadehuse, men udgør sit eget skolemiljø, som nærmere kan genkendes som mindre provinsskoler fra tiden.

Forbindelsesgange er nødvendige af hensyn til at skærme for trafikstøj på udearealer og intern logistik i institutionen. At anvende bygninger som støjskærm er en venlig måde af støjskærme på. Forbindelsesgangene får sin egen arkitektur og materialevalg og kommer til at stå klart, som lette og transparente tilføjelser ind mod institutionens område.

I det omfang beplantning ikke ligger inden for byggefeltet eller andet disponeret areal, bevares sund beplantning i videst muligt omfang. I forhold til rådgiverudbud vil behandling af uderum blive vægtet.

Trafik og parkering

Projektområdet er sammenstykket af flere nuværende matrikler, der grænser op til Lundtoftevej, Ravnholmvej, Lundtofte Skolestræde, Lundtoftehallen og den offentligt tilgængelige parkeringsplads ved hallen. Der er i dag vejadgang til

området via Lundtofte Skolestræde og Ravnholmvej. De to eksisterende offentligt tilgængelige stiforbindelser gennem området vil ophøre, når et samlet børnehus i Lundtofte Landsby etableres.

Der er udarbejdet en trafik- og parkeringsanalyse ved ekstern rådgiver, og trafikken og parkeringsmulighederne omkring det fremtidige børnehus er registreret. Der er foretaget videooptagelser langs Ravnholmvej, og trafikken er talt på Lundtoftevej, Ravnholmvej nord og syd og på Nymøllevej. Desuden er parkeringsbelægningen talt, og der er foretaget besigtigelser i området. I trafiknotatet redegøres for den nuværende situation og hvilke trafikale tiltag, der bør etableres for at børnehuset ikke forringer trafikafvikling og trafiksikkerhed i området (bilag).

Samlet set viser registreringerne, at der til tider er fyldt godt op med parkeringer og trafik i området, særligt ved større arrangementer men også på almindelige hverdage forekommer ind imellem tidspunkter, hvor parkeringspladser er stort set fyldt op, og der forekommer u hensigtsmæssige manøvreringer. Forvaltningen anbefaler, at følgende trafikale problemstillinger håndteres i forbindelse med etableringen af børnehuset:

- Anlægge nødvendige cykel- og bilparkeringspladser til børnehuset
- Sikre adgang for vareleverancer og renovation ved børnehuset og forbedre adgangsvejen til og cirkulationen på parkeringspladsen ved hallen
- At genetablere en stiforbindelse for bløde trafikanter mellem Lundtofte Skolestræde og hallen
- At forbedre krydsningspunkt på Lundtoftevej
- At forbedre vagemulighed på Ravnholmvej

Forvaltningen har fra Borgerforeningen og et kommunalbestyrelsesmedlem modtaget en række forslag til trafikafvikling og parkering. Forslagene er behandlet i forbindelse med arbejdet med trafikanalysen.

I trafikanalysen vurderes det (ud fra erfaringstal fra sammenlignelige projekter), at daginstitutionen har behov for i alt 40 parkeringspladser og 20 cykelparkeringspladser, såfremt alle 3 etaper er etableres. For at håndtere de trafikale problemstillinger i forbindelse med etableringen af børnehuset, anbefaler trafikanalysen følgende trafikale tiltag fordelt over børnehusets 3 etaper:

Etape 1. Udvidelse af parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen med 12 parkeringspladser og etablering af gennemkørsel på parkeringspladsen. Etablering af et mindre indgangsparti fra parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen. Etablering af stiforbindelse langs sydsiden af institutionen, der bygges i etape 1 og anlæggelse af fællessti ved eksisterende værkstedsbygning og etablering af cykelparkering i bygningen. Udvidelse af parkeringspladsen på S. Willumsens Vej (25 parkeringspladser) og indførelse af restriktioner på nuværende parkeringsplads på S. Willumsens Vej.

Etape 2. Anlæggelse af lille parkeringsplads og cykelparkering ved indgangen fra Ravnholmvej (6 parkeringspladser). Nedlæggelse af lille parkeringsplads ved Lundtofte Skolestræde (3 parkeringspladser).

Etape 3. Yderligere sikring af eksisterende fodgængerovergang på Lundtoftevej, og parkeringsforbud på udvalgte dele af Ravnholmvej samt evt. permanentgørelse af parkeringsforhold ved S. Willumsensvej, for at forbedre trafikafviklingen.

Til Kommunalbestyrelsens møde d. 2. maj 2024, fremgår det af punkt 19 vedr. Idéoplæg Lundtofte Børnelandsby, at supplerende parkeringstiltag er en del af etape 3. Udvidelse af parkeringspladsen på S. Willumsensvej er en del af de supplerende parkeringstiltag. Nyeste trafikanalyse viser behov for at udvide parkeringspladsen ved S. Willumsensvej allerede fra etape 1, og det foreslås derfor etableret i etape 1 som en midlertidig løsning indenfor det afsatte budget til trafikløsninger i etape 1. Det fremgår af trafikanalysen, at det skal revurderes, efter at PPR-huset er fraflyttet, om der stadig er behov for disse parkeringspladser, og om de skal permanentgøres.

Budgettet til permanentgørelse er afsat i etape 3 og vil derfor først kunne udføres som en del af projektet såfremt der på et senere tidspunkt afsættes budget til etape 3.

De trafikale tiltag skal tilsammen sikre nødvendige parkeringsmuligheder for børnehusets personale og forældre, opretholdelse af en sikker forbindelse for de bløde trafikanter mellem hallen og skolen, og at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling, når børnehuset genererer mere trafik i området.

Sammen med trafikrådgiveren har forvaltningen vurderet effekten og muligheden for en række andre tiltag for at bedømme hvilke tiltag, der bedst sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, når børnehuset er etableret. F.eks. er det undersøgt, om de kommunale ejendomme på Lundtoftevej 212 og 218-220 kan anvendes til parkering til børnehuset, men ejendommene anvendes i dag til andre formål, der har brug for parkeringspladserne. Dermed er nogle af de undersøgte tiltag fravalgt, fordi andre tiltag har været mere egnede.

Desuden er nedenstående tiltag fravalgt, fordi de ikke har en direkte forbindelse til etableringen af børnehuset. En eventuel gennemførelse af tiltagene på et senere tidspunkt vil forudsætte en omprioritering inden for eksisterende økonomiske rammer, idet der ikke er afsat midler til dette:

- Anlægge manglende stiforbindelse og ca. 25 lyspunkter vest for fodboldbanerne (ca. 500.000 kr.)
- Yderligere restriktioner og tidsafgrænset ensretning af Ravnholmvej (ca. 60.000 kr.)
- Anlægge parkeringsplads ved Maglebjergvej (ca. 1 mio. kr.)

Skyggeforhold

Der er udarbejdet skyggediagrammer for ideoplægget, som viser minimal påvirkning af naboer.

Udbudsproces

Rådgiveropgaven for Børnehuset Lundtofte Landsby sendes i EU-udbud med prækvalificering hvor kun de rådgivere, som bliver prækvalificeret kan afgive tilbud. Tildelingen af opgaven vurderes på baggrund af bedste forhold mellem pris og kvalitet, hvor kvalitet vægter højere end pris.

Forvaltningen arbejder med en udbudsproces, hvor tilbudsgivere blandt andet skal levere en redegørelse for organisation og samarbejde samt redegørelse for arkitektur og kvalitet, herunder levere skitser, som viser justering af idéoplægget, med ønsket detaljeringsniveau og forståelse for opgaven. På den måde kan opgaven stilles for at opnå den ønskede arkitektoniske kvalitet for nye og eksisterende bygninger. Opgaven tildeles den tilbudsgiver som samlet set opnår flest point i forhold til pris og kvalitet. Bedømmelsen foretages af et bedømmelsesudvalg bestående af repræsentanter fra forvaltningen samt udvalgsformænd for Dagtilbudsudvalget og Byplanudvalget.

Skitserne bliver udgangspunkt for den videre bearbejdning af projektet som består af flere faser med projektering inden udbud af opgaven sendes i hovedentreprise.

Rådgiveropgaven indeholder:

Etape 1-2: projektering af alle faser, samt udførelsesfase

Etape 3: projektering til og med dispositionsfasen, samt en option om at projektet de næste faser projekteres færdig med henblik på mulig udførelse efter 2029, når PPR-funktionen er flyttet over i nye lokaler.

Strategisk ramme

Indsatsen er en del af den prioriterede politiske indsats om at sikre kapacitet og kvalitet i dagtilbuddene i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Det vurderes fordelagtigt og bæredygtigt at genanvende, bevare samt tilføje til eksisterende kommunale bygninger, fremfor at bygge nye. På denne måde mindskes behovet for at fremstille nye byggematerialer fremfor upcycling og deponering af byggeaffald.

Videre proces

Der gennemføres totalrådgivningsudbud i begrænset EU-udbud efter Udbudsloven, hvor grundlaget er udbudsbetingelser, oplæg til kontrakt, ideoplæg, byggeprogram og ydelsesbeskrivelse inkl. bilag. Når tilbud er modtaget, vurderes de i henhold til de opstillede krav, herunder vedr. forslag til arkitektonisk bearbejdning. Rådgiverkontrakt indgås og arbejdet med dispositionsforslag begynder med indledende fokus på det arkitektoniske udtryk.

Den konkrete indretning blive bearbejdet yderligere i den kommende projektering (dispositionsfasen), og her kan det vise sig hensigtsmæssigt at justere arealerne for de enkelte rum inden for rammerne af Funktionsprogrammets anvisninger. Det kan således vise nødvendigt og hensigtsmæssigt at øge antal m² for nogle funktioner og reducere antal m² for andre funktioner.

Kommunikation og borgerinddragelse

Der er afholdt Walk and Talk med naboer i den indledende proces. Der er løbende dialog med forældrebestyrelsen i "Vi To" i takt med udviklingen af projektet. Der blev ydermere afholdt et borgermøde 16. april 2024, hvor projektet blev præsenteret, og den 4. september 2024 blev der afholdt dialogmøde med bestyrelsesmedlemmer fra Lundtofte Borgerforening.

Der bliver løbende orienteret om udviklingen på ltk.dk under "Vi udbygger nye dagtilbud". Der bliver afholdt borgermøde under den offentlig fremlæggelse af planforslag.

Økonomi

Anlæg - Daginstitution Lundtofte Skolestræde (Bulderby)

Der er i alt under anlæg afsat et rådighedsbeløb på 101,8 mio. kr. (2025 p/1) til projektet "Dagtilbud Lundtofte Børnelandsby". Rådighedsbeløbet er afsat til at dække udgiften til etableringen af etape 1 og 2, herunder forbindelsesgange mellem alle bygninger. Af det afsatte rådighedsbeløb på 101,8 mio. kr. er der givet en anlægsbevilling på 1,2 mio. kr. til udarbejdelse af helhedsplan for projektet indeholdende etape 1-3. Til udbud af totalrådgiverkontrakt og efterfølgende indgåelse af kontrakt med totalrådgiver vedrørende etape 1 og etape 2 - samt til øvrige udgifter forbundet med rådgivningsfase, foreslås det at give en anlægsbevilling på 15 mio. kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet i 2025-26. Hvis dette godkendes, vil den korrigerede anlægsbevilling herefter udgøre 16,2 mio. kr.

Anlægsbevillingen til projektet "Dagtilbud Lundtofte Børnelandsby (Bulderby)" vil efterfølgende omfatte rådgivning til projektets etape 1 og etape 2, samt rådgivning til og med dispositionsfasen vedrørende etape 3, som beskrevet ovenfor.

Samlet vil udgifterne til gennemførelse af etape 3 (bestående af etape 3.1 og 3.2) udgøre 39,5 mio. kr. (2024 p/1). Udgifter til rådgivning og entrepris for etape 3.1 (ombygning Lundtoftevej 4 - udvidelse af grupperumsstørrelser) er beregnet til 3,8 mio. kr. Udgifterne til etape 3.2 - ombygning af medborgerhuset er opgjort til 35,7 mio. kr. Etape 3 vil kunne påbegyndes i 2029, under hensyntagen til at nuværende brugere af Lundtofteskolestræde 6, PPR og Motorikhuset, efter planen fraflytter til nyopført bygning i Lyngby Idrætsby i løbet af 2029.

Gennemførelse af etape 3 blev præsenteret i forbindelse med sagen "Anlægsprogrammet 2025-34", der blev godkendt af Kommunalbestyrelsen 20. juni 2024 (sag 9), men blev ikke prioriteret. En gennemførelse af etape 3 forudsætter derfor en politisk omprioritering inden for det eksisterende anlægsprogram, og vil i den forbindelse kunne indgå i drøftelserne om anlægsprogram 2026-35.

Anlæg - Midlertidig løsning på forbindelsesgang

PPR er genhuset på Lundtofte Skolestræde 6, indtil deres nye lokaler i idrætsbyen er færdigbygget i løbet af 2029. Den permanente løsning for forbindelsesgang igennem Lundtofte Skolestræde 6, kan først udføres sidst i etape 2, når PPR er fraflyttet. Der er brug for en midlertidig forbindelse, for at transportere maden fra produktionskøkkenet over til Lundtofte Skolestræde 2 og 4. Den midlertidige forbindelse udføres som en overdækning med delvist lukkede sider og er estimeret til 0,3 mio. kr., som afholdes inden for det afsatte rådighedsbeløb til projektet.

Drift - Madvogn ved midlertidig forbindelsesgang

I forbindelse med etablering af produktionskøkkenet i etape 1 vil der blive etableret en midlertidig forbindelsesgang, som vil skulle fungere, indtil alle forbindelsesgange er gennemført. Dette vil være tilfældet efter etape 2.

I særlig grad er frokosten, som produceres i det fælles produktionskøkken til de forskellige børnegrupper påvirket i forhold til dette. Hvis der ikke er fysisk forbindelse mellem bygningerne, hvor produktionskøkkenet er, og der hvor maden skal transporteres hen, kræver det forskellige fødevareremæssige tiltag. Maden skal pakkes ned i køkkenet og fragtes på en vogn til det hus, hvor børnene skal spise. Herefter skal maden pakkes ud og temperaturen skal kontrolleres, inden maden anrettes. Der pågår afklaring om, hvad udgiften til dette udgør. Forvaltningen vil vende tilbage med en særskilt sag herom.

Anlæg - trafikale tiltag

Der er indeholdt 2 mio. kr. i entreprisudgifter til trafikforanstaltninger i etape 1 og 2 samt yderligere 3 mio. kr. i entreprisudgifter i etape 3 - jf. under forudsætning af, at der på et senere tidspunkt afsættes budget til etape 3.

De trafikløsninger som indgår i etape 1 og 2 skal løses indenfor det afsatte rådighedsbeløb i etape 1 og 2 og er følgende:

- Udvidelse af parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen
- Etablering af gennemkørsel på parkeringspladsen ved Lundtoftehallen
- Etablering af mindre indgangsparti fra parkeringspladsen ved Lundtoftehallen
- Etablering af stiforbindelse langs sydsiden af institutionen i etape 1 og ved værkstedsbygningen
- Etablering af cykelparkering
- Midlertidig løsning for udvidelse af parkeringspladsen ved S. Willumsens vej samt indføre restriktioner
- Anlæggelse af lille parkeringsplads og cykelparkering ved indgangen fra Ravnholmvej
- Nedlæggelse af lille parkeringsplads ved Lundtofte Skolestræde

De trafikløsninger, som indgår i etape 3, som ikke er politisk besluttet endnu

- Yderligere sikring af eksisterende fodgængerovergang på Lundtoftevej
- Parkeringsforbud på udvalgte dele af Ravnholmvej samt
- Evt. permanentgørelse af parkeringsforhold ved S. Willumsensvej

Hvis der på sigt viser sig behov for yderligere tiltag til at håndtere parkering og trafikafvikling direkte forbundet med etablering af børnehuset, vil dette blive forelagt i en særskilt sag.

I samarbejde med trafikrådgiver har forvaltningen vurderet effekten og muligheden for en række andre tiltag, for at bedømme hvilke tiltag, der bedst sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, når børnehuset er etableret. I den forbindelse er trafiktiltag, der ikke har direkte forbindelse til etablering af børnehuset, ikke håndteret i denne sag. Udgiften til disse udgør samlet anslået 1,6 mio. kr., og består af følgende:

- Anlæggelse af manglende stiforbindelse og ca. 25 lyspunkter vest for fodboldbanerne (anslået 0,5 mio. kr.)
- Yderligere restriktioner og tidsafgrænset ensretning af Ravnsholmvej (anslået 0,06 mio. kr.)
- Anlæggelse af parkeringsplads ved Maglebjergvej (anslået 1 mio. kr.)

En eventuel gennemførelse af tiltagene på et senere tidspunkt vil forudsætte en omprioritering inden for eksisterende økonomiske rammer, idet der ikke er afsat midler til dette.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 5

Dagtilbudsudvalget anbefaler indstillingspunkt 1 og 2

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 1, 2, 4 og 5

Økonomiudvalget anbefaler alle indstillingspunkter

Kommunalbestyrelsen godkender alle indstillingspunkter

Beslutning

Beslutning Teknikudvalget, den 26. november 2024

Ad 5) Enhedslisten stiller ændringsforslag om at parkering på Lundtoftevej 199 tages ud af forslaget, for i stedet at belyse muligheder på Willumsensvej.

For stemmer: 2 (Ø (1), F (1)) Imod stemmer: 4 (C) Radikale tager forbehold.

Hermed faldt ændringsforslaget.

Herefter foreslås indstilling 5 anbefalet, idet udvalget ønsker at der arbejdes videre med at finde muligheder for cykelparkering ved Lundtoftehallen, herunder mulighed for at fælde enkelte træer, samt løbende vurdering af trafik og parkering.

Imod stemmer: 1 (Ø) For stemmer: 5 (C (4), B (1)) SF tog forbehold

Hermed blev forslaget godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende under punktet, i stedet deltog John Tefke (C).

Dagtilbudsudvalget, den 27. november 2024

Ad 1-2) Anbefalet.

Claus Bøgh Svenningsen (UP) var fraværende.

Byplanudvalget, den 27. november 2024

Ad 1) Anbefalet, idet udvalget mener, at bearbejdningen af facader, herunder forbindelsesgangenes facader, skal ske med udgangspunkt i den nære kontekst, dvs. de gamle skolebygninger, og således at de nye bygninger indgår og refererer til Lundtofte landsby.

Ad 2, 4 og 5) Anbefalet. Bygningskulturforeningens kommentarer vedlagt sagens referat (bilag).

Kjær-Westermann (B) var fraværende, i stedet deltog Cecilie Mussegaard Lindahl (B).

Økonomiudvalget 5. december 2024

Tilbagesendes til Teknikudvalget og Byplanudvalget, idet forvaltningen anmodes om at undersøge alternative forslag til parkeringsmuligheder.

Niels Haxthausen (F) var fraværende. I stedet deltog Karen Marie Pagh (F)

Supplerende sagsfremstilling

I november 2024 blev sagen om Bulderby (før Lundtofte Børnelandsby), herunder idéoplæg, trafiknotat, Arkitekturrådets kommentarer og lokalplanforslag anbefalet af Teknikudvalget, Byplanudvalget og Dagtilbudsudvalget, men blev af Økonomiudvalget den 5. december 2024 sendt tilbage til Teknikudvalget og Byplanudvalget, idet forvaltningen blev bedt om at undersøge alternative forslag til etablering af parkeringspladser.

På ovenstående baggrund redegør forvaltningen i denne supplerende sagsfremstilling for alternative parkeringsløsninger. Trafiknotatet er opdateret (jf. bilag), og de alternative parkeringsløsninger er tilføjet i nye afsnit (afsnit 5.7 s. 20-22 samt afsnit 6.7 s. 23-40). Idéoplægget er opdateret med ny tidsplan på sidste side, jf. bilag.

Projektet er stadig i idéfasen, hvilket er den første af faserne i byggeriets faser. Det er her idéerne for opgaven dannes som fundamentet for opgavens løsning, gennem den resterende del af projektforslaget. Det vil sige, at idéernes løsninger og detaljer bliver yderligere bearbejdet og præciseret i henhold til lovgivningskrav og ønsker, igennem de kommende faser.

I trafiknotatet er det vurderet, at der er behov for 25 personaleparkeringspladser til daginstitutionen. For at imødekomme dette behov pegede forvaltningen ved forelæggelse af sagen i november/ december 2024 på, at den eksisterende parkeringsplads på S. Willumsens Vej udvides ved at anlægge 25 parkeringspladser på Lundtoftevej 199, som er en tom, kommunalt ejet grund.

Forvaltningen har efterfølgende undersøgt alternative forslag til etablering af personaleparkering på grunden på Lundtoftevej 199. Potentialet for at opfylde daginstitutionens parkeringsbehov er samlet set således undersøgt på følgende ejendomme:

1. Lundtoftevej 199 (ved S. Willumsens Vej)
2. Ravnholmvej 11 (på parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen)
3. To placeringer (C1 og C2) på fodboldområdet øst for Ravnholmvej
4. Ravnholmvej 21 (ved Hjortekær tennisklub)
5. S. Willumsens Vej 12 (ubebygget grund)
6. Nøjsomhedsvej 26 (ubebygget areal ved Børnehuset Kernehuset)

Afstanden fra daginstitutionen til de forskellige lokaliteter varierer fra ca. 100 m til 530 m (afsnit 5.7 i trafiknotatet). Af trafiknotatet fremgår det, at det er afgørende, at den valgte løsning både er en veldefineret og attraktiv p-plads, som i arbejdstiden kan forbeholdes til personalet, og som personalet kan henstilles til at benytte.

Lokalitet A og E vurderes som de bedst egnede til personaleparkering, fordi afstandene mellem dem og daginstitutionen ikke er særlig lang og derfor gør, at personalet naturligt vil benytte parkeringspladserne. Muligheden for dobbeltudnyttelse vurderes særlig god på lokalitet A, da lokaliteten både kan anvendes som aflastningsparkeringsplads ved større arrangementer på boldbanerne, i hallen eller på Lundtofte skole og i øvrigt af områdets beboere udenfor daginstitutionens åbningstid. Lokalitet A anbefales således på grund af dens placering, der understøtter en reel benyttelse af parkeringspladserne. Desuden vil brug af parkeringspladserne på lokalitet A betyde, at billister får adgang til pladserne fra den eksisterende ind- og udkørsel fra parkeringspladsen på S. Willumsens Vej, hvilket er med til at fremme trafikafviklingen.

Lokalitet E anbefales ikke, idet der er risiko for gentagelse af de trafikudfordringer, der tidligere var på S. Willumsens Vej, jf. Teknikudvalgets behandling heraf i marts 2023. Derudover er S. Willumsens Vej 12 budgetlagt solgt i 2025, og kan derfor ikke vælges som mulig løsning medmindre der peges på særskilt finansiering til dækning af manglende salgsindtægt for denne.

Både lokalitet C2 og D får en middelmådig vurdering pga. afstandene og muligheden for at dobbeltudnytte parkeringspladser på lokaliteterne.

Undersøgelsen viser, at af hensyn til boldbanerne er det ikke plads til at inddrage C1 til parkering, og derfor forkastes denne placering. Placering F ligger for langt fra daginstitutionen til at arealet vil kunne opfylde daginstitutionens parkeringsbehov. Placering B anbefales ikke, fordi der ikke kan anlægges nok parkeringspladser på lokaliteten, og hvis personaleparkeringen spredes ud over flere lokaliteter, vil det genere mere søgetrafik.

Der peges stadig på lokalitet A som bedste løsning. Derfor er også bilagt svar på et politikerspørgsmål, hvor det historiske forløb om Lundtoftevej 199 er nærmere gennemgået (bilag).

Trafiknotatet anviser også, hvor der bør anlægges cykelparkeringspladser til institutionen, og det anbefales, at passagen forbedres for de lette trafikanter mellem Lundtofte Skolestræde, institutionen og hallen. Med den forbedrede forbindelse vil cyklister og gående til institutionen eller hallen kunne benytte fodgængerovergangen på Lundtoftevej og stien langs Lundtofte Skolestræde, og det vurderes at være den bedste rute. Når de lette trafikanter kommer via Lundtofte Skolestræde, kan der være mulighed for, at hallen får gavn af de cykelparkeringspladser, der skal anlægges til institutionen.

Redegørelse for cykelparkering og skur ved Lundtoftehallen, ved anlæggelse af nye parkeringspladser til daginstitutionen.

Der anlægges 12 nye parkeringspladser i forlængelse af Lundtoftehallens parkeringsplads som gør, at eksisterende skur og cykelparkering skal flyttes til ny placering (bilag).

Der er i dag et cykelstativ til ca. 10 cykler til Lundtoftehallen i dette område og cykler parkeres derudover tilfældigt på kørselsareal til hallen skur og containerplads for affald, så de står i vejen for afhentning af hallens renovation. Lundtoftehallens registrering af cykler er, at de generelt er placeret tilfældigt i hele området, ofte tæt på indgange. Forvaltningen foreslår derfor, at flytte cykelparkeringen tættere på indgangen, på samme niveau som hallens indgang, hvor man kan benytte eksisterende rampe eller sliske op ad trappen. Se bilag med eksisterende og ny placering.

Eksisterende skur flyttes for at give plads til de nye parkeringspladser. Skuret får samme funktion og adgangsforhold som ved nuværende placering. Se bilag med eksisterende og ny placering.

Behandling af forslag fra borgere i lokalområdet og Lundtofte Borgerforening

I arbejdet med trafiknotatet har trafikrådgiver og forvaltning gennemgået en række forslag fra borgere i lokalområdet, der har ideer til at afhjælpe trafikale udfordringer i området. Nogle af ideerne er medtaget i rækken af tiltag, som trafikrådgiveren anbefaler for at understøtte trafikafviklingen i området og imødekomme daginstitutionens parkeringsbehov. Andre ideer er fravalgt, fordi andre muligheder blev vurderet som bedre egnede for eksempel på grund af afstande og sammenhænge til daginstitutionen.

Lundtofte Borgerforening har i januar 2025 indsendt kommentarer til idéoplægget, herunder parkering. Lundtofte Borgerforenings spørgsmål er vedlagt som bilag sammen med forvaltningens svar. Af svarene fremgår det, hvordan forvaltningen allerede har taget stilling til kommentarerne og/eller tænkt nogle af de rejste forhold indarbejdet i projektets kommende faser.

Tidsplan

De supplerende trafikundersøgelser medfører ny tidsplan for projektet. Projektering af den nye daginstitution var planlagt at blive sendt i totalrådgiverudbud i december 2024, men dette er nu skubbet minimum et halvt år, såfremt Kommunalbestyrelsen godkender nærværende sag i april 2025. Udbudsmaterialet tilrettes efter godkendelse og forventes offentliggjort i maj/juni 2025. Den nye tidsplan er ved at blive bearbejdet og lægges på en meddelelse til Dagtilbudsudvalget og Økonomiudvalget i april 2025.

Økonomi

Udgifterne til de supplerende undersøgelser vedrørende trafik er afholdt inden for rammen af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Ny daginstitution Børnehuset Lundtofte Landsby" af de budgetlagte midler til uforudsete udgifter.

Jf. vedlagte trafiknotat er den samlede udgift til lokalitet A estimeret til 1,8-2,4 mio. kr. og kan finansieres inden for rammen af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Ny daginstitution Børnehuset Lundtofte Landsby".

Udgiften til etablering af de øvrige løsningsforslag forventes enkeltvis ligeledes at kunne afholdes inden for det afsatte rådighedsbeløb. Dog vil lokalitet E medføre, at budgetlagt indtægt fra salg af S. Willumsens Vej 12 i 2025 skal nulstilles. Denne lokalitet forudsætter derfor en særskilt og yderligere finansiering.

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Ad 5)

Der stemmes om indstillingen:

For stemmer: 4 (C)

Imod stemmer 1 (Ø), idet Ø ikke ønsker parkering på Lundtoftevej 199.

F og B tager forbehold.

Herefter anbefales indstillingen. Udvalget ønsker, hvis det ikke forsinker projektet, at totalrådgiverne også undersøger muligheden for at tilføje afsætningspladser på Lundtoftevej ud for 214-216 hhv. yderligere p-pladser på Lundtoftevej 212 som erstatning for planlagte p-pladser på projektområdet og Ravnholmvej.

Desuden ønsker udvalget at de tre træer i midten af den eksisterende parkeringsplads ved hallen fældes for at skabe bedre parkeringsforhold.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Notat - henvendelse fra Borgerforening med forvaltningens kommentarer

Oversigtskort

Lundtoftehallens cykelparkering, samt maskin- og redskabsskur

Bulderby - Trafiknotat 14.01.25

Politikerspørgsmål om Lundtoftevej 199

Punkt 7: Status for drift af belysningsanlæg (Orientering)

05.01.12-G01-1-25

Resume

Forvaltningen redegør for driften af belysningsanlæggene i Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder udviklingen i fejl på anlæg og driftsaftalen med leverandøren (Andel Lumen A/S), samt prioritering af indsatser inden for det afsatte budget til området i 2025.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om driften af belysningsanlæggene i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Problemstilling

Belysningsanlæg i Lyngby-Taarbæk Kommune - ejerskab og drift

Andel Lumen A/S (Andel Lumen) er kommunens leverandør af drift og vedligeholdelse af det samlede belysningsanlæg i form af vejbelysning, lys i tunneler mv. indtil udgangen af 1. kvartal 2026. Andel Lumen er også ejer af det samlede belysningsanlæg i Lyngby-Taarbæk Kommune frem til udgangen af 2025, hvor kommunen overtager ejerskabet af belysningsanlæggene. Ved "belysningsanlæg" forstås samlet standere, armaturer, ledninger mv.

Aktuelt omfatter belysningsanlægget samlet set 8.422 lyspunkter fordelt som følger:

- LED-lyskilder: 5.887 stk.
- Konventionelle lyskilder: 2.535 stk.

Frem til 2. kvartal 2026 fortsætter Andel Lumen i henhold til aftalen med at drifte og vedligeholde belysningsanlægget.

I driftsaftalen med Andel Lumen er der 4 kategorier af fejltypen (A-D) og en tilhørende beskrivelse af servicestandard for udbedringstider (bilag). Den mest almindelige fejlmeddelelse hører til i kategori C og omhandler "Indmeldte fejl på 3-5 belysningsarmaturer efter hinanden uden lys" og "Enkelt belysningsarmaturer uden lys". Ifølge driftsaftalen er servicestandarden for kategori C fejl: "Udbedring af fejl påbegyndes inden for gennemsnitligt 10 arbejdsdage efter modtagelse af fejlmelding".

Fejlmeldinger håndteres som udgangspunkt i henhold til servicestandarderne i driftsaftalen, men i nogle tilfælde opstår tekniske problemer, der kræver mere omfattende arbejder. Eksempelvis kan lokalisering af fejl eller levering af reservedele forlænge reparationstiden.

Forvaltningen følger løbende op på, at Andel Lumen overholder deres aftale og er herunder i løbende og tæt dialog med Andel Lumen for at sikre, at fejl udbedres for at minimere udbedringstiden.

Status for drift og fejlmeldinger

Fejlmeldinger i vinterperioderne 2023/2024 og 2024/2025

Vinterperioden medfører hvert år et øget antal fejlmeldinger på belysningen. I vinterperioden 2023/2024 har Andel Lumen registreret 431 fejl, heraf 147 annullerede. I vinterperioden 2024/2025 er der tilsvarende registreret 555 fejl, heraf 325 annullerede. Det giver henholdsvis 284 og 230 håndterede fejl i de to vinterperioder, jf. driftsstatistikker vedlagt i bilag (bilag).

En annulleret fejlmelding kan handle om flere forhold, hvor fejlmeldingen ikke kræver en indsats fra driftspartneren. Dette kan blandt andet skyldes, at:

- Borgeren har markeret det forkerte lyspunkt i "Tip Kommunen"-appen, hvilket betyder, at der reelt ikke er en fejl på det angivne sted
- Flere lyspunkter er blevet markeret med fejl i den tro, at det vil fremskynde reparationen, men ved efterfølgende kontrol viser det sig, at kun nogle af de angivne lyspunkter reelt har en fejl
- Lyset er tændt igen af sig selv, eksempelvis på grund af midlertidige forstyrrelser i strømforsyningen eller en automatisk genstart af systemet

- Fejlen allerede er registreret og håndteres som en del af en eksisterende fejlmelding, hvilket gør den nye melding overflødig.

Disse forhold kan bidrage til, at antallet af fejlmeldinger ser større ud, end de reelt er.

Primo marts 2025 er registeret 91 aktive fejl. Heraf er 35 fejl i kategori D, der afventer materiel og udbedring.

Fejlmeldinger i perioden 2022-2024

Driftsstatistik for årene 2022-2024 viser, at der er sket næsten en fordobling af registrerede, afsluttede og udbedrede fejl fra 2022 til 2024 (390 og 604 for henholdsvis 2022 og 2024 efter fradrag af annullerede samt forgæves kørsel). I indmeldte fejltyper er der sket en fordobling i fejltyperne "Mere end 5 lygter" og "2-5 lygter" samt næsten en firdobling i "Afventer materialer/udbedring".

I registreringen af udbedring af fejl fremgår en kraftig stigning i "anlæg beskadiget", hvilket skyldes mange skader i forbindelse med gravearbejder som følge af etablering af letbane og udlægning af fjernvarme, se også afsnit herom nedenfor.

Fejl på LED armatur er også steget (fra 5 til 115). LED armaturer er mere skrøbelige i forhold til at blive flyttet i forbindelse med anlægsarbejder og kan forklare den kraftige stigning i fejl. Dertil kommer behov for udskiftning af LED armaturer. Dele af belysningsanlægget blev moderniseret ved overgang til LED i årene 2015-2017. LED armaturer har en levetid på ca. 10-12 år.

Endelig er også fejl på skab/fotocelle fordoblet. Fotoceller regulerer tænding og slukning af gadebelysningen baseret på lysniveauet. Fejl i disse kan medføre, at lyset enten forbliver tændt eller slukket på u hensigtsmæssige tidspunkter. Stigningen i denne type fejl kan blandt andet skyldes:

- Vinterforhold: Sne, is eller snavs kan dække fotocellerne og påvirke deres funktion
- Slitage og ældning: Fotoceller og elektriske skabe har en begrænset levetid, og flere kan være ved at nå deres udskiftningsbehov
- Øget registrering: Hvis der er større opmærksomhed på fejlmeldinger, kan flere fejl blive opdaget og registreret end tidligere
- Elektriske forstyrrelser: Spændingsudsving eller fugt i el-skabe kan påvirke fotocellernes drift og føre til flere registrerede fejl.

Den markante forøgelse af fejl kan derfor være en kombination af vejrforhold, teknisk slid og bedre registrering af problemer.

Driftsforstyrrelser i forbindelse med letbane- og fjernvarmearbejder

I forbindelse med de omfattende gravearbejder til henholdsvis letbane og fjernvarme har der været mange kabelbrud og tekniske fejl. Forvaltningen har udarbejdet et overblik over de områder, hvor der har været flest udfordringer med ustabil belysning (bilag), hvoraf det også fremgår, at udfordringerne i høj grad relaterer til letbane- og fjernvarmearbejderne.

Løsninger

Planlagte indsatser i 2025

Forvaltningen har med baggrund i budget til formålet (se afsnit om økonomi) planlagt med følgende indsatser i 2025:

- En kortlægning af belysningsforhold i tunneller i kommunen for at skabe et overblik over tilstand af eksisterende belysningsanlæg samt eventuelle behov for yderligere belysningsanlæg ud fra hensyn til trafiksikkerhed og oplevet tryghed. Kortlægningen skal danne grundlag for en prioriteret indsats for modernisering mv. baseret på behov og økonomi.
- Gennemførelse af konkrete vedligeholdelses- og moderniseringsarbejder af belysningen i tunneller med henblik på at øge trafiksikkerhed, den oplevede tryghed samt reduktion i eludgifter og udgifter til håndtering af fejl på anlæggene. Tunnellen (under motorvejen) langs stien mellem Carlshøjvej og Trongårdsskolen er særskilt prioriteret. Vedligeholdelses- og moderniseringsarbejder i øvrige tunneller vil blive prioriteret ud fra det økonomiske råderum, som alt andet lige afhænger af udviklingen i elpriserne, se afsnit om økonomi.
- En forstærket kommunikationsindsats. Forvaltningen oplever, at mange borgere ikke får meldt fejl på belysningen ind via "Tip kommunen" eller direkte til Center for Arealer og Ejendomme. Det betyder, at der kan opstå forlænget udbedringstid, fordi indmeldinger om fejl til Andel Lumen dermed også bliver forsinket.

Videre proces

Forvaltningen er i tæt dialog med Andel Lumen for at sikre, at fejl udbedres hurtigst muligt, og arbejder aktivt på at minimere udbedringstiden. Et velfungerende belysningsnet på kommunens veje og stier er en høj prioritet.

Forvaltningen vil forelægge en oversigt over belysningsforholdene i tunneller for Teknikudvalget, når disse er kortlagt og registreret.

Økonomi

Budgettet til vejbelysning udgør 4,7 mio. kr. i 2025. Budgettet anvendes til drift af kommunens belysningsanlæg, og budgettet fordeler sig på underposter som følger:

- Abonnementsbetaling til Andel Lumen (udgør lidt over 1/3 af budgettet)
- El-udgifter (udgør lidt over 1/3 af budgettet)
- Udbedring af fejl, mangler, vedligeholdelse og opgraderinger (udgør lidt under 1/3 af puljen). Herunder skal puljen i 2025 også dække omkostninger til rådgiver i forbindelse med tilbagekøb af belysningsanlæg samt udbud af drift og vedligehold af kommunens belysningsanlæg fremadrettet.

Det konkrete beløb, der er til rådighed til vedligeholdelse og modernisering afhænger i høj grad af årets elpriser. Det samlede beløb hertil er derfor først kendt henimod slutningen af året. Af hensyn til at sikre budgetoverholdelse blev budgettet ikke fuldt ud brugt i 2024. Forvaltningen vil i 2025 anlægge en mindre forsigtig tilgang og drage fordel af overførselsadgangen, således at der kan gennemføres så mange vedligeholdelses- og moderniseringsarbejder som muligt i 2025.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget godkender.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Et enigt udvalg besluttede at hæve sagen til beslutningssag, jf. godkendelse af dagsorden.

Udvalget ønsker et kontinuerligt fokus på gadebelysning og belysning i tunneler og ønsker en rapportering hvert kvartal, næste gang i juni 2025.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Andel Lumen driftsaftale

Udbedrede fejl - vinter 2024 og 2025

Drifts statistik 2022-2024

Skema over områder med ustabil belysning 2025

Punkt 8: Indtægtsbevilling fra nye offentligt tilgængelige ladestandere (Beslutning)

05.09.00-A00-9-23

Resume

Økonomiudvalget godkendte den 5. oktober 2023 udbud af 12 nye lokaliteter for offentligt tilgængelige ladestandere. Forvaltningen har gennemført udbud og fundet tre vindere, som betaler i alt 940.110 kr. for at anvende lokaliteterne i 10 år. Med denne sag kan der tages stilling til en indtægtsbevilling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at godkende indtægt på i alt 940.110 kr. fra udlejning af arealer til etablering af ladestandere.

Problemstilling

I 2020 godkendte Økonomiudvalget de første 8 lokaliteter til offentligt tilgængelige ladestandere, som alle er i drift. Lokaliteterne blev stillet gratis til rådighed til de 3 vindere, mod at de forestår alle udgifter til etablering og drift. Lokaliteterne blev udbudt i pakker af 2-3 lokationer, for dels at sikre at både mere og mindre attraktive lokationer blev forsynet, og dels at der er forskellige udbydere, hvilket sikrer konkurrencedygtige ladepriser.

Siden er andelen af elbiler steget, sammen med efterspørgslen efter offentligt tilgængelige ladestandere, især i områder med mange etageboliger, rækkehuse, kædehuse eller dobbelthus uden carport eller garage på adressen.

Den 5. oktober 2023 godkendte Økonomiudvalget derfor udbud af 11 nye lokaliteter for offentligt tilgængelige ladestandere (bilag). På Teknikudvalgs møde den 7. november 2023 under "Rettelse til Økonomiudvalgsmødet den 5. oktober 2023, punkt 13: Udbygning af elladestandere på offentligt tilgængelige p-pladser og vejarealer" godkendtes endnu en lokalitet på Nybrovej 401A, som ved en fejl ikke var nævnt i bilaget. Derfor er 12 lokaliteter med i udbuddet og de tildelte kontrakter.

Udbuddet er opbygget på samme måde som det første udbud, men i dette udbud har det primære tildelingskriterie været højest mulige lejeindtægt til kommunen for brug af lokaliteterne, men stadig fordelt på 3 udbydere.

Ifald man udelukkende ville vælge den største indtægt, risikerer man, at den samme udbyder vinder alle lokationer og skaber et monopol, og at borgerne ikke har et tilstrækkeligt udvalg i udbydere.

Forudsætningerne for valg af vindere er derfor, at der skal findes de 3 forskellige udbydere, som tilsammen sikrer den største lejeindtægt. Som det kan ses i oversigten under "Løsninger" er den vindende udbyder på den enkelte lokalitet ikke nødvendigvis den udbyder, der har tilbudt den største lejeindtægt.

Løsninger

Forvaltningen har gennemført udbud og har ud fra udbudskriterierne fundet 3 vindere, som samlet sikrer den største samlede indtægt til kommunen:

bud for 10-års drift i DKK			
Operatør	Lokationspakke 1	Lokationspakke 2	Lokationspakke 3
OK a.m.b.a.	30.110	110.100	301.000
EV Infra Denmark ApS	10	10	10
EDF			270.000
Norlys Energi A/S	540.000	440.000	830.000

Vinder af lokationspakke 1: EV Infra Denmark ApS beløb: 10 kr.

Vinder af lokationspakke 2: OK a.m.b.a. beløb: 110.100 kr.

Vinder af lokationspakke 3: Norlys Energi A/S beløb: 830.000 kr.

Vinderne af lokationspakkerne betaler i alt 940.110 kr. for at anvende lokaliteterne i 10 år.

Forvaltningen anbefaler at der gives en indtægtsbevilling på ovenstående beløb.

Strategisk ramme

Sagen er et led i indsatsen i kommunens DK2020 klimaplan om at "sikre ladeinfrastruktur til elbiler", som bidrager til DK2020 klimaplanens mål om "Fossilfri Transportsektor 2025".

Videre proces

Udbyderne etablerer og idriftsætter ladestanderne.

Forvaltningen iværksætter opkrævningen af indtægten.

Forvaltningen undersøger eventuelle yderligere behov for etablering af ladestanderne i områder, som ikke dækkes af kommercielle aktører.

Økonomi

Forvaltningen har i udbuddet ikke stillet krav til om betalingen skal være årlig eller en en-gangs betaling. Norlys Energi A/S ønsker at betale hele beløbet i år 1, mens de øvrige ønsker at betale årligt.

Nedenfor indarbejdes indtægtsbevillingerne til de forskellige forslag.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

tusinde kr. i 2025 p/1	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Indtægtsbevilling (OK a.m.b.a.)	TEK klima, miljø og natur	-11	-11	-11	-11	-11	til og med 2034
Indtægtsbevilling (Norlys Energi A/S)	TEK klima, miljø og natur	-830	0	0	0	0	nej
Indtægtsbevilling (EV Infra Denmark ApS)	TEK klima, miljø og natur	0	0	0	0	0	til og med 2034*
Kassen		840	11	11	11	11	til og med 2034
I alt		0	0	0	0	0	

*1 kr. pr. år.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.
Økonomiudvalget anbefaler.
Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Anbefalet, idet udvalget ønsker forelagt en sag om mulighederne for yderligere udbygning af el-ladeinfrastrukturen og forslag til fremtidige udbudskriterier.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Bilag 1_Oversigt over lokaliteter_Eablering og drift af ladestandere

Punkt 9: Nyt producentgebyr for emballageaffald (Beslutning)

07.00.10-S29-3-24

Resume

Ifølge ny lovgivning indføres producentansvar for emballageaffald fra den 1. oktober 2025. Kommunerne skal fortsat stå for at indsamle emballageaffaldet hos borgerne, men udgifterne hertil skal dækkes af producenterne. Producentansvaret medfører ingen ændringer for borgerne i måden affaldet indsamles på, herunder fx antallet af beholdere ved husstanden.

Kommunen skal senest den 1. april 2025 vedtage særlige producentgebyrer, som skal opkræves af producenterne til dækning af kommunens udgifter på området i 4. kvartal 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Gebyrer for udvidet producentansvar for 4. kvartal 2025 fastsættes jævnfør det vedlagte gebyrblad fra Lyngby-Taarbæk Forsyning
2. Gebyrer for udvidet producentansvar fra 2026 fastsættes af Lyngby-Taarbæk Forsyning, og forelægges til politisk beslutning i forbindelse med den årlige godkendelse af affaldsgebyrer

Problemstilling

Fra den 1. oktober 2025 indføres producentansvar for emballageaffald i Danmark. Virksomheder, der tilgængeliggør (dvs. markedsfører på det danske marked) emballage eller emballerede produkter får ansvar for håndtering og behandling af emballagerne, når disse bliver til affald. Virksomhederne har pligt til at melde sig ind i en af de pt. 6 godkendte kollektivordninger, der mod betaling varetager producentansvaret på medlemmernes vegne. En kort oversigt over begreber, roller, affalds- og pengestrømme er vedlagt sagen (bilag).

Det er fastsat i lovgivningen, at kommunerne fortsat skal stå for den praktiske opgave med at indsamle emballageaffaldet fra borgerne via beholdere ved husstanden, genbrugsstationen mv. Borgerne vil således ikke opleve ændringer, idet kommunerne kan fortsætte med at indsamle affaldet præcis som hidtil og uden at skulle ændre på antallet af beholdere ved husstanden eller lignende. Når affaldet er indsamlet, skal det overdrages til en kollektivordning. Den nationale instans Dansk Producentansvar (DPA) vil i foråret 2025 fordele kommunerne mellem de godkendte kollektivordninger, og Lyngby-Taarbæk Kommune vil således blive bedt om at overdrage det indsamlede emballageaffald til en bestemt kollektivordning fra 1. oktober 2025.

Kollektivordningerne vil fra denne dato stå for afsætningen og den videre behandling af emballageaffaldet, og de vil få ansvar for at sikre en høj genanvendelse af affaldet. Hidtil har Vestforbrænding stået for at afsætte affaldet fra ejerkommunerne, herunder løbende overvåge markedet, lave udbud og forsøg, føre tilsyn med modtageanlæggene og generelt have fokus på at sikre en høj genanvendelse. Disse opgaver vil bortfalde for så vidt angår emballageaffaldet, ligesom alle indtægter og udgifter forbundet med afsætning af emballageaffaldet fremover vil tilfalde de kollektive ordninger.

Udgifterne forbundet med at indsamle emballageaffaldet fra borgerne skal dækkes via gebyrer, som skal fastsættes årligt og opkræves hvert kvartal af den kollektive ordning. Gebyrerne skal dække kommunens (dvs. Lyngby-Taarbæk Forsynings) udgifter til fx indkøb og reparation af beholdere, tømning af beholdere, kundeservice og information til borgerne samt øvrige administrative opgaver.

Det er kun affaldsfraktioner som fx pap, plast, glas og metal, med en generelt høj andel af emballage, som skal overdrages til kollektivordningerne. Restaffald, madaffald, farligt affald og fx byggeaffald indsamlet på genbrugsstationen afsættes som hidtil af Vestforbrænding på vegne af kommunerne.

Da det indsamlede pap, plast, glas, metal mv. ikke kun indeholder emballage, er der i lovgivningen fastsat fordelingsnøgler, som skal benyttes til opgørelsen af, hvor stor en andel af udgifterne til indsamling af affaldet, som kollektivordningerne skal dække. Det er fx fastsat, at papaffald indsamlet ved husstande indeholder 88% emballage og 12% ikke-emballage, mens metalaffald ifølge fordelingsnøglen kun indeholder 33% emballage. Lidt forsimplet skal kollektivordningerne derfor dække 33% af kommunens udgifter til indsamling af metalaffald ved husstande.

Dette betyder omvendt også, at kollektivordningerne vil få udgifter (og forventeligt indtægter) til behandling af den del af affaldet, som ikke er emballage. Kollektivordningerne skal opgøre disse udgifter på baggrund af retningslinjer i lovgivningen og nøgletal fra Miljøstyrelsen, og opkræve disse fra kommunerne.

Når det indsamlede affald er overdraget til en kollektivordning har kommunen ikke indflydelse på den videre behandling af affaldet, hverken for den del af affaldet, der består af emballage eller den del af affaldet, der består af ikke-emballage.

Løsninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt gebyrblad med producentgebyrer for emballage dækkende 4. kvartal 2025 (bilag).

Forsyningen har i fastsættelsen af gebyrerne taget udgangspunkt i budgettet for 2025, og set på de forventede udgifter til indsamling af emballage i beholdere ved husstandene, i kuber og på genbrugsstationen. Herudover er der opgjort udgifter til generel administration, oplysningstiltag og øvrig kommunikation i henhold til lovgivningen.

Kollektivordningerne skal kun betale en del af udgifterne, da fx informationsmateriale også vedrører andet affald end emballageaffald. Udover de fastsatte fordelingsnøgler er der dog ikke udgivet vejledninger eller retningslinjer for, hvordan udgifter skal fordeles og gebyrerne fastsættes.

Forudsætningerne for fordeling af udgifter er beskrevet i notat fra Lyngby-Taarbæk Forsyning (bilag) som tilføjer, at der til næste gebyrfastsættelse kan ske ændringer som følge af ny viden eller klarere retningslinjer. I beregningen af udgifter til indsamling af emballage via genbrugsstationen har Forsyningen lagt sig op af principper foreslået af Vestforbrænding, for at sikre ensartethed på tværs af ejerkommunerne.

Den øgede indtægt får ingen betydning for de affaldsgebyrer, som allerede er vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 14. november 2024 og opkræves i 2025. En eventuel overdækning fra 2025 vil blive indregnet i de efterfølgende år.

Fra 2026 vil indtægterne fra producentgebyrerne blive indregnet i affaldsgebyrerne. Det samme gælder udgifterne til dækning af kollektivordningens behandling af den andel af affaldet, som ikke er emballage. Det er pt. uvist, hvor stor en regning der skal betales til kollektivordningerne herfor.

Det er blandt andet af denne grund ikke muligt på nuværende tidspunkt at beregne producentansvarets betydning for størrelsen på affaldsgebyrerne fra 2026 og frem ud over, at der samlet set kan forventes lavere affaldsgebyrer for borgerne.

Fastsættelse af producentgebyrer for 2026 og frem

Producentgebyrer skal fremadrettet fastsættes årligt senest den 1. oktober for det efterfølgende kalenderår. Miljø- og Ligestillingsministeriet har i brev til kommunerne af den 18. februar 2025 præciseret, at der ikke er behov for en særskilt politisk godkendelse af producentgebyrer, da de fastsættes efter en fast beregningsmetode og følger størrelsen af de kommunale affaldsgebyrer.

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at producentgebyrerne fremadrettet beregnes af Lyngby-Taarbæk Forsyning, som herefter indregner indtægten herfra i beregningen af affaldsgebyrerne. Forsyningen anmodes om at vedlægge redegørelse for beregningen af producentgebyrerne til det materiale, der fremsendes i forbindelse med den politiske godkendelse af affaldsgebyrerne i Kommunalbestyrelsen.

Strategisk ramme

Producentgebyrerne skal fastsættes i henhold til reglerne i emballagebekendtgørelsen af den 30. december 2024, som implementerer EU's affaldsrammedirektiv for så vidt angår producentansvar for emballage.

— —

— — —

Afsnit

Reglerne har til formål at tilskynde virksomheder til at mindske emballageforbruget, øge genanvendelsen og øge brugen af genbrugsemballage. Dette sker bl.a. ved, at virksomhederne skal betale miljøgraderede bidrag til kollektivordningerne alt efter typen materialer benyttet til de emballager, som de tilgængeliggør på markedet.

Formålet med producentansvaret er således i overensstemmelse med målene i kommunens Affaldsplan 2019-2030 og DK2020-klimaplan om at reducere affaldsmængderne og øge andelen af affald, som genbruges eller genanvendes.

Videre proces

Producentgebyrerne skal offentliggøres på kommunens hjemmeside, og opkræves den 1. oktober 2025 af den tildelte kollektivordning. Det er forventningen, at Lyngby-Taarbæk Forsyning kan stå for opkrævningen på vegne af kommunen.

Såfremt det beslutes, at Lyngby-Taarbæk Forsyning fremadrettet fastsætter gebyret, vil Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen blive orienteret i forbindelse med den årlige godkendelse af affaldsgebyrer, første gang i efteråret 2025.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Ad 1-2) Anbefalet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Illustration af snitflader ift. producentansvar

Gebyrblad - oversigt over producentgebyrer fra LTF

Notat om forudsætninger for beregning af producentgebyrer fra LTF

Punkt 10: Finansiering af Supercykelstisamarbejdet (Beslutning)

05.04.00-G01-17-20

Resume

Den kommende reform, hvor Region Hovedstaden og Region Sjælland sammenlægges, vil formentlig betyde en væsentlig stigning i Lyngby-Taarbæk kommunes medlemsbidrag til Supercykelstisamarbejdet. Med denne sag kan der tages stilling til kommunens medlemskab fremadrettet.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Lyngby-Taarbæk Kommune udtræder af Supercykelstisamarbejdet, hvis kommunerne fremover selv skal dække det tilskud, som Region Hovedstaden hidtil har ydet til samarbejdet.

Problemstilling

Hidtil har Supercykelstisekretariatet været finansieret af medlemsbidrag fra de deltagende kommuner samt Region Hovedstaden. I 2025 betaler Lyngby-Taarbæk Kommune et medlemsbidrag på 49.897 kr., svarende til en fordelingsnøgle på 0,85 kr. per borger. Kommunerne finansierer samlet set cirka en tredjedel af medlemsbidraget, mens Region Hovedstaden dækker de resterende to tredjedele.

Som konsekvens af den kommende reform, hvor Region Hovedstaden og Region Sjælland sammenlægges, vil Region Hovedstaden formentlig ikke længere kunne yde økonomisk støtte til udviklingsprojekter som Supercykelstisamarbejdet. Dette vil betyde, at Supercykelstisamarbejdet og det tilhørende sekretariat skal finde alternativ finansiering, hvis de forsat skal understøtte samarbejdet.

På styregruppemødet den 23. januar 2025 blev et udkast til en ny udregning af kommunebidrag præsenteret. Ifølge denne udregning vil Lyngby-Taarbæk Kommunes bidrag stige til 143.058 kr., svarende til en fordelingsnøgle på 2,43 kr. per borger, hvis kommunerne skal dække den finansiering Region Hovedstaden hidtil har stået for. Præsentationen med foreslået nyt medlemsbidrag er lagt (bilag).

Supercykelstisekretariatet arbejder i øjeblikket på at finde alternative finansieringskilder.

Løsninger

Lyngby-Taarbæk Kommune har haft stor gavn af deltagelsen i Supercykelstisamarbejdet, både i forhold til rådgivning ved tværkommunale projektansøgninger til Vejdirektoratets cykelpulje og gennem faglig sparring på cykelområdet generelt. Dette har blandt andet været værdifuldt i forbindelse med udarbejdelsen af kommunens cykelstrategi og tilhørende handlingsplan. Derudover har Supercykelsti samarbejdet og deres koncept spillet en vigtig rolle i at understøtte cykelturen på tværs af kommuner i hele hovedstadens regionen.

Forvaltningen er i dialog med Supercykelstisekretariatet om, at det foreslåede forhøjede medlemsbidrag vurderes som for højt i forhold til den værdi, Lyngby-Taarbæk Kommune får ud af samarbejdet. Forvaltningen opfordrer sekretariatet til at medlemsbidraget forbliver på det nuværende niveau, og at der findes alternative finansierings metoder til at dække det hul i sekretariatets budget Region Hovedstaden efterlader.

Hvis det ikke er muligt at fastholde medlemsbidraget på det nuværende niveau, og Teknikudvalget forsat ønsker at Lyngby-Taarbæk Kommune forsætter i samarbejdet trods forhøjet medlemsbidrag, vil udvalget blive forelagt en sag i andet halvår af 2025.

Strategisk ramme

Deltagelse i Supercykelstisamarbejdet er en del af kommunens cykelstrategi.

Videre proces

Forvaltningen vil fortsætte dialogen med Supercykelstisekretariatet og fremføre synspunktet om, at medlemsbidraget ikke bør stige.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Afvist idet udvalget ønsker en sag forelagt, når de økonomiske forhold omkring supercykelstisamarbejdet er afklaret.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Udregning kommunebidrag, Supercykelstisamarbejdet

Punkt 11: Ellevænget - Godkendelse af vejudlæg (Beslutning)

05.02.03-P19-9-24

Resume

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om at etablere 22 nye parkeringspladser på Ellevænget (privat fællesvej) i forbindelse med at der etableres nye rækkehuse i området. Med denne sag kan der tages stilling til vejprojektet, der vil kræve en udvidelse af den eksisterende del af Ellevænget, herunder vejudlægget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at vejprojekt herunder nyt vejudlæg for Ellevænget godkendes.

Problemstilling

Byplanudvalget har på deres møde den 15. marts 2023 behandlet sag omkring opførelse af 11 nye rækkehuse på Ellevænget. I den forbindelse blev det besluttet at projektet kunne arbejde videre med parkering og affaldscontainere blev placeret på fællesarealet. Det blev ligeledes besluttet, at man ikke behøvede at udarbejde en lokalplan for området.

Der blev den 8. juli 2024 meddelt byggetilladelse til etablering af de 11 nye rækkehuse.

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 11. november 2024 modtaget ansøgning om etablering af vejprojekt for Ellevænget.

Ansøgningen er fremsendt med henblik på godkendelse af udvidelse af vejudlægget for den private fællesvej. I projektet forlænges den eksisterende vej, Ellevænget, for at gøre plads til i alt 22 parkeringspladser. Parkeringspladserne anlægges som 5x2,5 meter. Eksisterende anbefalet hastighedszone på 30 km/t bibeholdes. Der er til behandling af vejprojektet fremsendt materialesamling, der er vedlagt som bilag. Forvaltningen har i forbindelse med sagen myndighedsbehandlet projektet ud fra gældende vejregler.

Løsninger

Efter en gennemgang af det fremsendte vejprojekt for Ellevænget, vurderes det, at projektet opfylder de nødvendige krav og anbefalinger i henhold til vejreglerne. Forvaltningen har været i dialog med bygherre og har sikret, at relevante hensyn, herunder at vendemuligheder for større lastbiler og adgang for beredskabet, er blevet taget i betragtning. Projektet inkluderer etablering af 22 parkeringspladser, hvoraf én plads pr. bolig er reserveret, mens de øvrige pladser forbliver offentligt tilgængelige. Dette er efter drøftelse med kommunens byggesagsafdeling blevet godkendt.

Ellevænget vil efter udvidelsen fortsat være en privat fællesvej. Det betyder derfor at det stadig vil være de tilgrænsende grundejere, der skal stå for drift og vedligeholdelsen af vejanlægget.

Strategisk ramme

Projektet bidrager til kommunens mål om at skabe bæredygtige og attraktive boligområder. Ved at etablere 22 parkeringspladser i forbindelse med de nye rækkehuse sikres det, at beboerne har tilstrækkelige parkeringsmuligheder, hvilket øger områdets attraktivitet og funktionalitet.

Desuden er projektet i tråd med kommunens strategi sikre trafiksikkerhed. Den eksisterende hastighedszone på 30 km/t bibeholdes, hvilket bidrager til et sikkert trafikmiljø for både beboere og besøgende. Derudover sikrer projektet, at der er tilstrækkelig vendemulighed for større lastbiler, hvilket er afgørende for afhentning af renovation og adgang for beredskabet.

Projektet understøtter også kommunens mål om at fremme offentlig tilgængelighed og fællesskab. Ved at reservere én parkeringsplads pr. bolig og gøre de øvrige pladser offentligt tilgængelige, sikres det, at området kan benyttes af både beboere og besøgende, hvilket fremmer fællesskabet og tilgængeligheden i området.

Endelig bidrager projektet til kommunens overordnede vision om at skabe en sammenhængende og velfungerende infrastruktur, der understøtter byens udvikling og vækst. Ved at godkende vejudlægget og parkeringspladserne på Ellevænget sikres det, at de nye rækkehuse kan vejbetjenes effektivt, hvilket er afgørende for projektets realisering og områdets udvikling.

Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes vil forvaltningen meddele tilladelse til etablering af vejanlægget samt udvidelse af vejudlægget for Ellevænget.

En eventuel afvisning af projektet vil medføre, at bygherre ikke kan vejbetjene de nye rækkehuse, hvilket vil gøre projektet urealiserbart i sin nuværende form. Dette vil kræve, at bygherre bekoster ændringer til projektet, hvilket ikke er hensigtsmæssigt.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Anbefalet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Notat vedr. vejprojekt

Detailplan

Tværsnit v. Parkering

Belysningsplan

Kørekurver

Ledningsplan

Punkt 12: Overtagelse af anlæg til vejafvanding (Beslutning)

06.01.04-G01-1-25

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) har meddelt forvaltningen, at de ikke må eje eller drive vejafvandingsledninger. Forsyningen og forvaltningen har bedt Horten om en juridisk vurdering, da Forsyningen ifølge forvaltningens vurdering har ejet og drevet disse ledninger i mange år. Horten vurderer at Forsyningen ikke må eje og drive vejafvandingsledninger, når ledningernes hovedformål er at aflede regnvand, og anbefaler, at Forsyningen overdrager ejerskab og drift af vejafvandingsledninger til kommunen. For vejafvandingsledninger i private fællesveje bør ejerskabet overdrages til grundejerne, som er ansvarlige for disse veje. Denne sag orienteres om konklusionen og det videre forløb.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der orienteres om Hortens redegørelse og det videre forløb.
2. der gives en driftsbevilling på 0,4 mio. kr. i 2025 til at finansiere allerede udførte reparationer på kommunale veje i 2024 samt til at dække eventuelle yderligere udgifter, indtil en sag om de forventede varige driftsudgifter forelægges. Bevillingen finansieres af puljen til afvandingsforanstaltninger under aktivitetsområde Vej og Park.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) har meddelt forvaltningen, at de ikke må eje eller drive vejafvandingsledninger.

Forsyningen og forvaltningen har bedt Horten om at give en juridisk vurdering, om ledninger og anlæg, der håndterer vejvand, må ejes og drives af forsyningen som en del af spildvandsnettet, eller om ledningerne må ejes og drives af vejens ejer.

Hortens konklusion er, at ledninger, hvis formål overvejende er at aflede vand fra vejene, er en del af vejens udstyr og derfor ejes og drives af vejens ejer (bilag). I offentlige veje skal kommunen afholde udgifterne. I private fællesveje er det grundejerne, som grænser op til vejen.

Forsyningen må eje og drive regnvandsledninger, hvis formål ikke fortrinsvis er at aflede vejvand, dvs. at de også har til formål at aflede tag- og overfladevand fra ejendomme.

Horten har gennemgået nogle konkrete ledningsstræk i kommunen og vurderer, at de undersøgte ledningerne overvejende afleder vejvand, og at kommunen har overdraget ejerskabet til Lyngby-Taarbæk Forsyning i forbindelse med selskabsudskillelsen i 2010. Horten vurderer, at denne overdragelse er ulovlig i følge vandsektorloven. Der er desuden ledningsstræk i private fællesveje, som Lyngby-Taarbæk Forsyning ikke lovligt kan eje og betale driftsudgifter for.

Forsyningen må udføre driften af kommunens og de private anlæg mod betaling som en "tilknyttet aktivitet" i forsyningens opgaveportefølje.

Forsyningen har i 2024 udført enkelte akutte reparationer på kommunale veje, som de ønsker dækket af kommunen, da Horten vurderer, at Forsyningsselskabet ikke lovligt kan dække denne udgift.

Løsninger

Horten anbefaler, at Forsyningen overdrager ejerskab og drift af vejafvandingsledninger, der overvejende afleder vejvand i de offentlige veje til kommunen og til grundejere, som er ansvarlige for de private fællesveje.

Horten vurderer, at kommunen som vejmyndighed skal varetage overdragelsesprocessen for vejafvandingsanlæg, der skal overdrages fra Forsyningen til ejerne af de private fællesveje.

Et første udtræk af Forsyningens database viser, at der er ca. 32 km vejafvandingsledninger i offentlige veje og ca. 1,5 km i private fællesveje. Disse tal er forbundet med meget stor usikkerhed, da der kan være vejafvandingsledninger, som ikke er registreret i Forsyningens database. Ledningsnettet i kommunen gennemgås i samarbejde mellem Forsyningen og forvaltningen for at opnå et kvalificeret bud på omfanget.

Når der foreligger et kvalificeret bud på omfanget af vejafvandingsledningerne, der skal overdrages til enten kommunen eller grundejerne på private fællesveje, samt den tilhørende økonomiske vurdering, vil forvaltningen fremlægge en sag for Kommunalbestyrelsen.

Strategisk ramme

Ingen bemærkninger.

Videre proces

Der arbejdes efter følgende proces:

- Kortlægning af de vejafvandingsanlæg, hvor vedligeholdelsespligten skal tilbageføres til grundejerne
- Sag til Kommunalbestyrelsen, med redegørelse for omfang, økonomi og tidsplan for tilbageførslen
- Udarbejdelse af informationsmateriale til de berørte grundejere
- Afholdelse af informationsmøde med grundejere
- Afklaring af, hvordan grundejerne ønsker at drifte vejafvandingsledningerne fremadrettet

Økonomi

Der vil fremefter påhvile kommunen en ikke budgetteret driftsudgift af de ledninger og anlæg, som overtages fra Forsyningen. Forvaltningen vender tilbage med en sag, når opgørelsen over de relevante ledningsstræk er færdig. I sagen gives en vurdering af omfanget samt et forslag til finansiering af driftsomkostningerne.

Indtil en samlet oversigt er til rådighed, foreslår forvaltningen, at akutte behov for reparationer af vejafvandingsledninger i offentlige veje betales af kommunen og afholdes på aktivitetsområde Vej og Park. For nuværende har forsyningen fremsendt fakturaer svarende til 0,2 mio. kr. for allerede udført arbejde. Der kan forekomme yderligere udgifter til dette, som endnu ikke er faktureret.

Det foreslås, at der gives en driftsbevilling på 0,4 mio. kr. i 2025 til at finansiere allerede udførte reparationer på kommunale veje i 2024 samt til at dække eventuelle yderligere udgifter, indtil en sag om de forventede varige driftsudgifter forelægges. Bevillingen finansieres af puljen til afvandingsforanstaltninger under aktivitetsområde Vej og Park.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t.kr. i 2025 p/l	Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? Ja/Nej
Pulje til afvandingsforanstaltninger	Vej og Park	-0,4	0	0	0	0	nej
Vejafvandingsledninger	Vej og Park	0,4	0	0	0	0	nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres om pkt. 1 og anbefaler pkt. 2

Økonomiudvalget orienteres om pkt. 1 og anbefaler pkt. 2

Kommunalbestyrelsen orienteres om pkt. 1 og beslutter pkt. 2

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Anbefalet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Hortens notat om afgrænsning mellem vejafvandingsanlæg og spildevandsledninger

Punkt 13: Forberedelse af ny Kommunalbestyrelse (Drøftelse)

00.22.02-A00-1-24

Resume

Efter kommunalvalget i november 2025 skal en ny kommunalbestyrelse konstituere sig og tage fat på den nye periodes politiske arbejde. Forvaltningen skal forberede modtagelsen af den nye kommunalbestyrelse. Med denne sag beder forvaltningen de nuværende erfarne fagudvalg give input til arbejdet, med udgangspunkt i erfaringerne med selv at være gået igennem opstart/ modtagelse i fagudvalg og kommunalbestyrelse, da perioden startede. Udvalgenes feedback vil indgå i forvaltningens forberedelse af den kommende periode.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget drøfter opstarten i fagudvalget og modtagelsen i kommunalbestyrelsen i periodens start.

Problemstilling

Forvaltningen forbereder modtagelse, introforløb og opstart af den kommende kommunalbestyrelse og fagudvalg.

Feedback og erfaringer fra siddende kommunalbestyrelsesmedlemmer kan kvalificere arbejdet.

Introforløbet i 2022 (bilag) omfattede blandt andet:

- Konstituerende møder, politisk kalender og udvalgsstruktur
- Intromøde med fiktivt kommunalbestyrelsesmøde
- Seminar med overnatning for hele Kommunalbestyrelsen - med faglige oplæg, faciliteret dialog om samarbejde og uformelt samvær.
- Velkomstpakke med bl.a. politisk håndbog
- Temaoplæg på de første fem udvalgsmøder

Løsninger

Fagudvalget kan drøfte (og give feedback på) opstart og introforløb ved periodens start i 2021:

1. *Modtagelse i fagudvalget* (konstituerende fagudvalgsmøder, introduktion til fagområdet og det politiske udvalgsarbejde mv.): Hvad var godt i måden I opstartede udvalgsarbejdet på - og var der noget I savnede?
2. *Det generelle introforløb* (konstituerende kommunalbestyrelsesmøde, intro-rollespil (for nye medlemmer), introseminar mv.): Hvordan oplevede I introforløbet? Blev I klædt på til arbejdet/rollen? Var der noget vigtigt, forvaltningen kunne have gjort bedre? Er der viden I (retrospektivt) savnede, som I tænker nye medlemmer vil have glæde af som del af den generelle introduktion?

Strategisk ramme

Tilrettelæggelsen af den politiske arbejdsform og modtagelse af ny Kommunalbestyrelse har ophæng i den kommunale styrelsesvedtægt.

Forvaltningen arbejder løbende med at understøtte den siddende kommunalbestyrelse bedst muligt.

Videre proces

Udvalgenes kommentarer vil indgå i forvaltningens tilrettelæggelse af den kommende periode og modtagelsen af ny Kommunalbestyrelse. Forslag til opdateret delegationsplan forventes forelagt til politisk behandling i oktober 2025.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Fagudvalgene drøfter.

Beslutningsforløb

Feltet er under udvikling og skal ikke udfyldes.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Drøftet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Introforløb for KMB 2022

Punkt 14: Lukket: Lukket meddelelse

00.01.00-A00-107-21

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Orientering givet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Punkt 15: Kommende sager

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Kvalitetsbeskrivelser for den grønne drift i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Trafikale forhold omkring ny daginstitution på Skolebakken/Parcelvej
- Vurdering af tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove
- Licenzoner på vejene nær Frilandsmuseet
- Genhævning af vandstand i Lyngby Sø
- Lyngby-Taarbæk Kommunes Træpolitik
- Genforelæggelse: Forslag til lokalplan 287 for Traceet midt (DTU Science Park)
- Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for geotermi
- Forslag til Lokalplan 297 for ny daginstitution i Virum - fornyet høring
- Større vedligeholdelsesopgaver og bygge- og anlægsprojekter i 2024
- Planlægningsmæssige forhold ved mulig skatepark i Lyngby Idrætsby
- Opfølgning på budgetaftalen - forskønnelse af byrum

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Orientering givet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Punkt 16: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Status for udskiftning af bro ved Sophienholm Park

Stromma Danmark A/S, der blandt andet driver Baadfarten på Bagsværd Sø, Lyngby Sø og Furesøen har ønsket at få udskiftet anløbsbroen ved Sophienholm Park inden sejlsæsonen begynder i 2025. På baggrund af anløbsbroen anslåede levetid fører forvaltningen i samarbejde med ekstern rådgiver et årligt tilsyn på broen ved Sophienholm. I forbindelse med det årlige tilsyn og senest i 2025 har den eksterne rådgiver vurderet, at broen ved Sophienholm endnu er i forsvarlig stand og ikke er nødvendig at udskifte i 2025.

Broen består af en træbro, der er placeret på pæle i vandet, og som i den ene ende støtter af på en støttemur i beton. Strommas ønske om at få udskiftet broen nu beror på, at en række af pælene i vandet er slidte og visuelt fremstår meget skrøbelige. Det skaber bekymring i forhold til bådpassagerernes sikkerhed, som Stromma er ansvarlig for.

Forvaltningen har indgået aftale med rådgiver om projektering af en udskiftning af anløbsbroen, herunder en eventuel udskiftning af støttemuren samt afklaring af procestid samt tid til udførelse. Der skal som en del af processen bl.a. indhentes dispensation fra Fredningsnævnet for København.

En udskiftning af anløbsbroen kan ikke realiseres inden sejlsæsonen starter i 2025. For at imødekomme Strommas bekymringer for anløbsbroens sikkerhed har forvaltningen holdt et møde med Stromma samt ekstern rådgiver og på den baggrund besluttet at forstærke broen med ekstra pæle. Tidsplanen for forstærkning med ekstra pæle samt for udskiftning af broen fremgår nedenfor.

- Step 1: Anløbsbroen forstærkes med ekstra pæle. Der sker inden den 1. maj, hvor sejlsæsonen i 2025 starter.
- Step 2: Eksisterende støttemur renoveres. Arbejdet påbegyndes i sidste kvartal af 2025, hvor det har mindst indflydelse på sejlsæsonen.
- Step 3: Udskiftning af eksisterende anløbsbro. Den nye anløbsbro står klar til sejlsæson 2026. Etableringen påbegyndes, når støttemuren er renoveret.

Finansiering af arbejderne sker af følgende budgetter: "Anlægspulje til anløbsbroer og spunse" samt "Driftspulje til broer og bygningsværker".

Når arbejdet med broen ved Sophienholm er afsluttet i foråret 2026, går forvaltningen i gang med at se på renoveringsbehovet for den øvrige del af Baadfartens anløbsbroer, herunder broerne ved Frederiksdal. Det sker med udgangspunkt i resultatet af næste tilsyn med kommunens broer, der forventes gennemført af ekstern rådgiver i 2. kvartal 2025. Ved det seneste tilsyn af anløbsbroerne i efteråret 2024 konkluderede rådgiver, at de på nuværende tidspunkt er i forsvarlig stand.

2. Vinter- og renholdelsesregulativ

Med godkendelse af budget 2025-28 blev det besluttet, at beredskabsperioden for vintertjenesten reduceres med 15 dage, så perioden fremover løber til 1. april i stedet for 15. april. Derfor er beredskabsperioden justeret i Vinter- og Renholdelsesregulativet (bilag).

I vinterperioden 2024-2025 har vinterberedskabet erfaret, at serviceniveauet bør ændres for et par vejstrækninger for at sikre et sammenhængende vej- og cykelstinet, når det er vinter. Derfor er serviceniveauet hævet for et par vejstrækninger.

Desuden er Vinter- og Renholdelsesregulativets bilag om vintervejklaser tilpasset i forhold til Busnet 2025. Det betyder, at en enkelt vejstrækning er rykket fra serviceniveau A til B.

3. Status for anlæggelse af kunstgræsbaner i Lyngby Idrætsby og i Sorgenfri

Lyngby Idrætsby

Kommunalbestyrelsen godkendte ultimo 2024 renovering af kunstgræsset på bane 1 samt på bane 2 i Lyngby Idrætsby. Etableringen af bane 2 sker i samarbejde med Lyngby Boldklub A/S. Udbudsmaterialet er udarbejdet primo 2025, og udbuddet gennemføres i perioden 17. februar til og med den 14. marts 2025. Anlægsfasen forventes påbegyndt medio

maj, og det forventes fortsat, at bane 1 og 2 er færdig etableret i efteråret 2025, såfremt der er modtaget myndighedstilladelser. Der er ansøgt om byggetilladelse i november 2024.

I forhold til bane 3 er der endnu ikke afsat midler til en renovering af kunstgræsbanen. Renovering af kunstgræsbane 3 vil blive fremlagt som et anlægsbehov i forbindelse med de kommende budgetforhandlinger.

Sorgenfri

Der er i september måned 2024 ansøgt om byggetilladelse, og der er i november måned 2024 ansøgt om nedrivningstilladelse og indsendt VVM-screening. Der afventes nu en nabohøring i forbindelse med projektet, da der skal anlægges en ny bane. Ekstern rådgiver er i gang med at udarbejde udbudsmateriale, og udbuddet forventes gennemført ultimo april 2025. Anlægsarbejdet forventes påbegyndt medio 2025, såfremt der er modtaget myndighedstilladelser. Påbegyndes anlægsarbejdet efter tidsplanen, så forventes banen at stå klar til efter efterårsferien 2025.

4. Status for belægningsarbejder i 2025

Forvaltningen har prioriteret de belægningsarbejder samt renovering af vejafvanding, som planlægges gennemført på de kommunale veje, stier og fortove i 2025 (bilag). Arbejderne er blandt andet prioriteret ud fra faglige vurderinger af veje, stier og fortoves tilstand, ligesom arbejderne i videst muligt omfang søges koordineret med - og udført efter - andre ledningsejeres gravearbejder. I 2025 udrulles der fjernvarme flere steder i kommunen, som har betydning for hvilke strækninger, der er udvalgt til at få udskiftet belægning. Forvaltningen har således udvalgt fortovsstrækninger i periferien af kommunen og i områder, hvor der allerede er udlagt fjernvarme.

De foreløbigt prioriterede arbejder er udarbejdet på baggrund af forvaltningens samlede vurdering af nedenstående forhold:

- En årligt afholdt vejbesigtigelse
- Vejdirektoratets hovedeftersyn af kommunale veje, stier og fortove
- Forvaltningens faglige vurdering af vejenes tilstand
- TV-inspektion af stikledningerne.

De store nedbørmængder af regn, vintervejret og andre ubekendte forhold kan medføre skader på veje, stier og fortove, der nødvendiggør en omprioritering af de planlagte indsatser. Forvaltningen orienterer løbende på kommunens hjemmeside om igangværende istandsættelse af konkrete veje, stier og fortove.

Driftsbudgettet for belægningsarbejde for veje, stier og fortove er en vigtig del af kommunens infrastrukturvedligeholdelse. Status for belægningsarbejde gennemført i 2024 er vedhæftet som bilag. Forvaltningen har i 2024 eksempelvis udført større slidslagsarbejder på Kongevejen og Nybrovej.

Udover driftspuljen til belægningsarbejder på veje, stier og fortove har forvaltningen også en driftspulje til reparationer som fx lapning af slaghuller og andre skader i vej- og cykelstibelægningerne samt akut-reparation af brønde og stikledninger. Arbejder med fx. at lappe slaghuller, så de ikke er trafikfarlige, udføres både pba. henvendelser via Tip kommunen og driftens egne observationer.

5. Status for budget til broer og konstruktion 2024-2025

Status for 2024

Budgettet til broer og konstruktioner er en vigtig del af kommunens infrastrukturvedligeholdelse. Nedenfor gives en status på det undersøgelses- og vedligeholdelsesarbejde på broer og konstruktioner, der er gennemført i 2024. Forvaltningen har i løbet af 2024 gennemført 66 generaleftersyn af bygværker. Heraf er der gennemført generaleftersyn på 46 konstruktioner, som ikke tidligere har været en del af budgettet, og herunder skilteportaler, kanoovergange- og sliker, trapper, badebroer og støttevægge. Konstruktionerne blev overflyttet til budgettet ultimo 2024 for at få den systematiske gennemgang af konstruktionerne samlet et sted. Da de 46 brokonstruktioner ikke tidligere har været en del af det faste eftersyn, så viste gennemgangen et efterslæb på det vedligeholdelsesarbejde, der skulle udføres. Som følge heraf har forvaltningen prioriteret vedligehold af konstruktioner med fokus på sikkerhed højest i 2024. Forvaltningen har bl.a. renoveret kanoslisken ved Frederiksdal og udført betonrenovering i tunnelen ved Rottefælden. Se bilag for samlet oversigt over arbejde udført i 2024.

Fokus for 2025

I 2025 prioriteres etableringen af en ny bro over Mølleåen ved Teknikerbyen (jf. sag på Teknikudvalgsmødet den 18. februar 2025). Projektet gennemføres i samarbejde med Rudersdal Kommune, og der er udarbejdet beskrivelse af designforudsætninger mv.

Banedanmark har i 2024 gennemført et særeftersyn af brokonstruktionen ved Sorgenfri Station. De foreløbige undersøgelser viser, at fugtmembranen skal udskiftes indenfor en kort årrække. Der er tale om et større vedligeholdelsesarbejde. Når forvaltningen har det endelige resultat af Banedanmarks eftersyn, så vender forvaltningen tilbage med præciseret behov for finansiering og plan for arbejdet.

De resterende midler i budgettet forventes at anvendes til mindre konstruktioner i 2025 jf. (bilag).

6. Sagsbehandlingstid for kommunens klage over afslag på fredningsdispensation til KALC

Miljø- og Fødevareklagenævnet har orienteret kommunen om, at de desværre ikke har færdigbehandlet kommunens klage over Fredningsnævnets afslag på dispensation til KALC inden for den forventede sagsbehandlingstid. Dette skyldes, at sagen på grund af dens karakter forventeligt skal behandles på et nævnsmøde i 4. kvartal af 2025. Nævnenes Hus oplyser at de fleste afgørelser træffes af formanden på klagenævnets vegne, mens andre afgørelser træffes på et nævnsmøde, hvor nævnets medlemmer er til stede. Nævnenes Hus forventer, at Miljø- og Fødevareklagenævnet vil kunne færdigbehandle sagen inden udgangen af december 2025.

7. Status for Etape 1 og Etape 2 af Varmeplan 2022-2030, samt for etablering af geotermisk anlæg

Udrulningen af Etape 1, som varetages af entreprenøren M.J. Eriksson, er i fuld gang. I de første tre områder/energisdistrikter, hvor tilmeldingen er afsluttet lå tilslutningsprocenterne på 70%, 81% og 83%. (Tilslutningsprocenten i Bondebyen faldt til 70% efter arealgennemgange, der viste at det ikke var muligt at indlægge fjernvarme i en række af området ældre huse uden at beskadige dem. Lige nu forløber udrulningen af Etape 1 lidt foran tidsplanen.

Etape 2-udrulningen i Lyngby-Taarbæk kommune sendes nu i udbud af Vestforbrænding som en totalentreprise. Forvaltningen har forud herfor godkendt et projektforslag, samt meddelt afgørelse om "ikke-vvm pligt" for projektforslaget. Projektforslaget omfatter områderne Ulrikkenborg Vest, Digterkvarteret, Hjortekær, Lundtofte, Fuglevad, Hummeltofte, Kollelev Mose, Furesøkvarteret og Taarbæk. Indenfor disse områder findes der 5.400 potentielle fjernvarmekunder (fjernvarmehusstande). Projektforslaget forudsætter 60% tilslutning i de nævnte områder/energisdistrikter. Et oversigtskort over Etape 1 og Etape 2 er vedhæftet som bilag.

Med projektforslaget godkendes også den i Lyngby-Taarbæk Kommune beliggende del af en lavtemperaturs-transmissionsledning, som skal gå fra den sydlige del af Ballerup Kommune til den sydlige del af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Derudover godkendes samfundsøkonomien for et geotermisk anlæg og samfundsøkonomien for et anlæg til udnyttelse af overskudsvarme fra Mølleåværket. Der vil dog også skulle udarbejdes selvstændige projektforslag for begge disse projekter på et senere tidspunkt, ligesom der vil være en VVM-proces.

Status for etablering af det geotermiske anlæg er, at Innargi stadigvæk forhandler med ATP/PFA om at overtage matrikel 9mh, Virum By, Sorgenfri, og at VVM-processen dermed ikke formelt har kunnet igangsættes. Innargi regner dog med at kunne fremsende en fuldmagt fra ATP/PFA seneste den 20. marts, hvorefter processen kan igangsættes, og et udkast til en afgrænsningsrapport som det første kan undergå politisk behandling.

8. VF Affaldsenergi ApS har vundet udbud af behandling af forbrændingseget affald

En ændring af Miljøbeskyttelsesloven har betydet, at alle kommuner senest den 1. juni 2025 skal have udbudt behandlingen af deres forbrændingsegnete affald indsamlet i de kommunale affaldsordninger (dvs. restaffald indsamlet ved husstande, samt småt brændbart indsamlet via storskraldsordningen og på genbrugsstationen).

På et møde i Vestforbrændings bestyrelse d. 29. maj 2024 blev det besluttet at lade Vestforbrænding forestå afsætningen af kommunernes forbrændingseget affald, herunder selve udbudsforretningen. For at undgå inhabilitet har Vestforbrænding oplyst, at de har sikret organisatorisk, fysisk og informationsmæssig adskillelse mellem det udbudsteam, der har gennemført udbudsprocessen og det tilbudsteam, der har afgivet tilbud på opgaven på vegne af VF Affaldsenergi A/S.

Udbuddet blev gennemført efter en markedsdialog, og opdelt i otte delaftaler. Der blev modtaget tre tilbud, hvoraf kun de to var konditionsmæssige. VF Affaldsenergi ApS vandt samtlige delaftaler, som blev vurderet ud fra prisen alene.

Kontrakten træder i kraft 1. juli 2025 og løber i to år med mulighed for forlængelse med to gange et år.

De tilbudte behandlingspriser vil blive omregnet til en takst, som kommunerne skal betale. Udover behandlingsprisen for affaldet kommer taksten til at indeholde omkostninger til bl.a. Vestforbrændings administration og kontraktstyring. Vestforbrænding vil fremlægge forslag til taksten for 2. halvår 2025 samt 2026 for deres bestyrelse i løbet af foråret og det

forventes, at de nye aftaler vil føre til en prisstigning. Lyngby-Taarbæk Forsyning betaler taksten og indregner udgiften i affaldsgebyrerne for 2026, som forelægges Kommunalbestyrelsen til godkendelse.

Vestforbrænding oplyser, at de har orienteret Forsyningstilsynet om alle forhold i udbudsprocessen og fremsendt de relevante dokumenter med bl.a. begrundelser for valg af udbudskriterier. Forsyningstilsynet skal vurdere, om udbudsmaterialet eller -processen har favoriseret kommunernes eget forbrændingsanlæg. Forsyningstilsynet har to måneder til eventuelt at afgøre, at udbuddet skal ændres og kontrakten ophæves.

9. Nyt konsortie på plads til det EU-finansierede klimahandlingsprojekt LIFE-ACT

Aarhus Kommune i samarbejde med SDU Climate Cluster overtager ansvaret for Danmarks største EU-støttede klimahandlingsprojekt LIFE ACT (Action for Climate Transition). De overtager ledelsen af projektet fra Region Midtjylland og de øvrige regioner, som grundet sundhedsreformen skal udfase deres klimaindsats. Det nye konsortie ændrer ikke på Lyngby-Taarbæk Kommunes rolle eller projektbudget på 8,5 mio.kr, hvoraf de 5 mio.kr. er støtte fra EU. Projektet har udsendt en pressemeddelelse om det nye konsortie (bilag).

10. Varsel af påbud til Lokaltog om ikke at anvende pesticider

I nyhederne er lige nu oplysninger om, at kommunerne skal sikre, at erhvervet ikke anvender pesticider nær drikkevandsboringer. I de fleste kommuner er det særligt landmænd, der skal holde op med at anvende pesticider. Hvis der ikke kan indgås en frivillig aftale, kan kommunen meddele påbud om ikke at sprøjte med pesticider i områder nær drikkevandsboringer. Erhvervene havde en frist den 1. december 2024 for at indgå en frivillig aftale. Kommunerne har derefter fået en frist til 1. marts 2025 til at meddele påbud, hvor en aftale ikke er indgået. Det fremgår af nyhederne, at kommunerne er bagud med at beskytte drikkevandet, samt at ministeren vil gå i gang med at melde kommunerne til Ankestyrelsen for ikke at leve op til loven.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er brugen af erhvervsmæssig anvendelse af pesticider i de Boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) undersøgt. Det er kun Lokaltog, der anvender pesticider erhvervsmæssigt til fjernelse af ukrudt af hensyn til banesikkerheden. Kommunen har risikovurderet anvendelsen og fundet, at Lokaltogs anvendelse af pesticider udgør en risiko for drikkevandet på Lyngby Kildeplads.

Det har på trods af flere henvendelser ikke været muligt at indgå en frivillig aftale med Lokaltog om ikke at anvende pesticider i BNBO indenfor fristen.

Kommunen har den 28. februar 2025 varslet et forbud (påbud) til Lokaltog mod at anvende pesticider på de ca. 350 meter banestrækning gennem BNBO. Lokaltog har 4 uger til at komme med bemærkninger til forbuddet og erstatningsfastsættelsen, herefter vil forbuddet blive meddelt. Ligeledes har Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) mulighed for at komme med bemærkninger til erstatningsfastsættelsen, som Forsyningen skal udbetale, og som kan finansieres over taksterne.

Forbuddet er truffet med hjemmel i Miljøbeskyttelseslovens § 24 a. Et påbud eller forbud efter § 24 a vil ofte få karakter af ekspropriation, og der skal således udbetales fuldstændig erstatning for de restriktioner, som påbuddet eller forbuddet giver anledning til. I erstatningsopgørelsen indgår en vurdering af værdiforringelsen, ulemper og udgifter til sagkyndig bistand.

11. Orientering om politisk behandling af sag vedrørende genhævning af vandstand i Lyngby Sø og Bagsværd Sø

Gladsaxe Kommunes By- og Miljøudvalg vil på deres møde den 31. marts blive orienteret om, at Teknikudvalget i Lyngby-Taarbæk Kommune snart skal behandle en sag om genhævning af vandstanden i Lyngby Sø. Orienteringen skal sikre, at Gladsaxes politikere er bekendt med den kommende behandling i Lyngby-Taarbæk Kommune, da en ændret vandstand i Lyngby Sø også vil påvirke Bagsværd Sø.

Baggrunden for sagen er, at den nuværende vandstand i Lyngby Sø strider mod kommunens vandløbsregulativ, og en genhævning er nødvendig, da den lave vandstand har en negativ påvirkning på den beskyttede natur omkring søen.

Sagen forventes behandlet i Teknikudvalget den 22. april, hvor der udover en orientering om genhævning af vandstanden også vil blive fremlagt forskellige scenarier for et fremtidigt stisystem i Lyngby Åmose.

12. Sporfornyelse på S-banen mellem Svanemøllen-Hillerød

Banedanmark gennemfører i 2025 en omfattende fornyelse af S-banen mellem Svanemøllen og Hillerød. Fornyelsesprojektet består bl.a. i at udskifte slidte skinner, sporskifter, sporkasse, sveller samt lave kørestrøms-, stærkstrøms- og afvandingsarbejder.

Sporfornyelsen varer fra 1. maj til og med oktober 2025. I Lyngby-Taarbæk Kommune forventes sporarbejde i to faser, fra 1. juni til 19. juni og 21. juni til 11. juli.

En del af arbejdet gennemføres i et spor ad gangen af hensyn til togtrafikken. I to perioder er det dog nødvendigt at totalspærre banen, for at gennemføre arbejdet. S-banen er derfor totalspærret mellem Holte og Hillerød fra den 2. maj til den 1. juni og mellem Bernstorffsvej og Sorgenfri fra den 20. juni til den 11. juli. Der vil i perioden blive indsat togbusser.

I forbindelse med sporfornyelsen er der behov for at anvende nogle arbejdsarealer i området. Arbejdsarealerne etableres fra den 15. marts til den 1. maj. I Lyngby-Taarbæk Kommune vil dette arbejdsareal blive etableret ved Parallelvej.

BaneDanmark forventer, at arbejdet kan medføre støj- og støvgener. For at minimere generne for naboerne til banen foregår det mest støjende arbejde hovedsageligt i dagtimerne på hverdage. Det vil dog være nødvendigt med døgnarbejde i perioder. Naboer til arbejdet vil løbende blive orienteret om arbejdet af BaneDanmark via Digital Post, fysisk post eller SMS.

Forvaltningen dispenserer fra Lyngby-Taarbæk Kommunes forskrift for midlertidigt bygge- og anlægsarbejde mm. ved nødvendigt arbejde uden for normal arbejdstid.

13. Grøn Trepert Øresund

Det første møde i den lokale trepart Øresund blev afholdt den 27. februar 2025 med deltagelse af Richard Sandbæk som kommunens udpegede repræsentant. Gitte Kjær-Westermann er udpeget som suppleant. Hver lokal trepart har fået tildelt et mål om kvælstofreduktion, CO₂-reduktion og skovrejsning, og den lokale trepart skal aftale, hvilke omlægningsplaner der skal gennemføres for at opnå målet. Der er planlagt afholdelse af 3-4 møder. Kommunens omlægningsplan skal principvedtages politisk i indeværende år.

For Lokal Trepert Øresund er der ikke opstillet kvælstofmål, hvorfor skovrejsning og klimalavbundsforde er i fokus. I kommunens videre arbejde vil tidligere undersøgelser om skovrejsning blive inddraget, mens der er aftalt samarbejde med Rudersdal og Gentofte for at undersøge muligheder for lavbundsforde. En opgørelse fra staten (bilag) viser, at Lyngby-Taarbæk har 399 ha kulstofrig jord, men størstedelen er placeret på søerne (Furesø, Lyngby og Bagsværd Sø) og kan derfor ikke indgå i arealomlægningen.

14. Fælles Kystsikring i Taarbæk

På baggrund af Kommunalbestyrelsens beslutning den 6. marts 2025 om fælles kystsikring i Taarbæk, er vedhæftede brev sendt til de berørte grundejere (bilag).

15. Ændring af Movias regler for spilreklamer på og i Movias busser og lokaltog

Movias bestyrelse har fredag den 7. marts 2025 besluttet at forbyde reklamer for pengespil på og i trafikkselskabets busser og lokaltog.

Flere af Movias ejerkommuner og -regioner har i de senere år opfordret til at indføre et forbud mod spilreklamer på busserne. Samtidig har Movias bestyrelse gentagne gange opfordret de skiftende skatteministre til at indføre fælles regler for spilreklamer i det offentlige rum. Da en afklaring i Folketinget lader vente på sig, har Movia nu valgt selv at handle og fjerner derfor muligheden for at reklamere for pengespil i og på busser og lokaltog.

Movia følger således i fodsporene på andre trafikkselskaber som Midttrafik, Nordjyllands Trafikkselskab og Fynbus, der allerede har indført lignende begrænsninger.

De nye regler træder i kraft den 1. september 2025.

Movia har den 7. marts udsendt en pressemeddelelse om beslutningen.

16. Skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder

I forbindelse med behandling af sag om skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder i november/december 2024 blev Kommunalbestyrelsen m.fl. oplyst om en potentiel ændring af Naturbeskyttelsesloven. Ændringen ville fjerne Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (tidl. Miljøstyrelsen) mulighed for at ophæve eller reducere bl.a. skovbyggelinjen. Kommunalbestyrelsen traf den 12. december 2024 beslutning om, at endelig beslutning om rejsning af skov på Dyrehavegaards Jorder skal afvente afklaring af retsgrundlaget om reduktion af skovbyggelinjer.

Den 27. februar 2025 er lovforslag vedr. ændring af Naturbeskyttelsesloven m.fl. fremsat i Folketinget. Forslaget med, at Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø ikke længere skal have mulighed for at reducere f.eks. skovbyggelinjen, ikke er med i det lovforslag, som er fremsat i Folketinget.

Forvaltningen følger den politiske behandling af lovforslaget og følger op jf. Kommunalbestyrelsens beslutning af 12. december 2024.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Orientering givet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)

Bilag

Vinter- og renholdelsesregulativ 2025

Udførte vedligeholdelsesarbejder veje, stier og fortove 2024

Prioriteret liste for samlede vedligeholdelsesarbejder veje, stier og fortove 2025

Udførte vedligeholdelsesarbejder på broer og bygværker 2024

Prioriteret liste for samlede vedligeholdelsesarbejder på broer og bygværker 2025

Etape 1 og Etape 2 - oversigtskort

Nyt konsortium skal lede det landsdækkende klimaprojekt LIFE-ACT

Grøn Trepert procesplan 2025

Overblik_kulstofrige_jorde

Kystsikringsprojektet - kopi af brev til berørte ejendomssejere 7 marts 2025

Punkt 17: Underskrift protokol

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C)