

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 06-02-2024

Mødedato Tirsdag d. 06. februar 2024 kl. 16:15

Mødested Mødelokale C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen (Beslutning) (Genforelæggelse).....	4
Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar - indledende drøftelse (Drøftelse).....	9
Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand (Beslutning).....	11
Skitseprojekt for stiforbindelse på Dyrehavegaards Jorder (Beslutning).....	13
Flexturordningens økonomi (Beslutning).....	16
Busnet 2025 - endelig godkendelse (Beslutning).....	20
Projektledelse til letbaneprojekt - Anlægsbevilling (Beslutning).....	25
Revurdering af overfladebelægning (OB) på villaveje (Beslutning).....	27
Forslag til brug af midler til CO2 reduktion (Beslutning).....	30
Igangsættelse af høringsproces for Natura 2000-handleplaner (Beslutning).....	33
Kommende sager.....	36
Meddelelser.....	37
Underskrift protokol.....	41

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Punkt 2: Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen (Beslutning) (Genforelæggelse)

06.01.05-G01-7-14

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. april 2019 at fortsætte arbejdet med myndighedsprojektet, detaljeprojekteringen og udarbejdelsen af udbudsmaterialet i forbindelse med regnvandshåndteringen i Bondebyen (bilag). Som en del af denne proces er der udarbejdet et anlægsoverslag for omkostningerne ved gennemførelsen af regnvandshåndteringen i Bondebyen, som udgør 26 mio. kr. Forvaltningen foreslår justering af anlægsbevillingen, så at den matcher anlægsoverslaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at anlægsbevillingen til anlægsprojektet "LAR-projekt Bondebyen" forøges med 15,9 mio. kr. i 2024-2025 således, at den matcher anlægsoverslaget på 26 mio. kr., finansieret ved udvidelse af eksisterende byggekredit hos Kommunekredit.

Problemstilling

Forvaltningen forelægger et anlægsoverslag for omkostningerne ved gennemførelsen af regnvandshåndteringen i Bondebyen til godkendelse (bilag 2). Det oprindelige anlægsoverslag for projektet var 21,98 mio. kr. i 2019 i forbindelse med godkendelsen af skitseprojektet. Imidlertid er der opstået en række faktorer, herunder stigninger i priserne på materialer og arbejdskraft. Disse faktorer har medført, at anlægsoverslaget nu er blevet revideret til 26 mio. kr. (bilag).

Forvaltningen har undersøgt et nyt anlægsoverslag i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning. Dette viser, at klimatilpasningsprojekt i Bondebyen er den billigste løsning i forhold til et traditionelt spildevandsprojekt, som udføres af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

De globale udfordringer med krig og inflation har givet vanskeligheder i forhold til forsyning af varer, arbejdskraft og transport, som skaber en uforudsigelig dynamik på markedet, og som gør det udfordrende at fastsætte priserne for et anlægsprojekts fremtidige udgifter og budgetter. Forvaltningen står derfor i en ekstraordinær situation, og forvaltningen vil i forbindelse med entreprisudbud og udfaldet af licitationsresultat præsentere den endelige økonomi.

Løsninger

Den tekniske løsning er gennemarbejdet

Målet med projektet er at reducere belastningen af fælleskloaksystemet i Bondebyen ved håndtering af vejvand for sig (på terræn), og samtidig etablere et rekreativt område i Bondebyen ved etablering af et regnvandsanlæg til rensning af vejvandet, som udformes som et gadekær med en omkringliggende forte for enden af Peter Lunds Vej ved Gl. Lundtoftevej. En 'forte' er en gammel betegnelse for den grønne, åbne og græsbeklædte plads midt i landsbyen. I Klimatilpasningsprojekt Bondebyen får historien om gadekæret og forten nyt liv i en moderne fortolkning. Kvarteret får et spildevandsteknisk anlæg til rensning af regnvand - som en "moderne forte" med gadekær. Løsningen er teknisk, men målet med projektet er også, at det vil fremstå om et grønt byrum, der passer ind i Bondebyens landsbykarakter. I medfinansieringsprojektet mellem kommunen og Lyngby-Taarbæk Forsyning håndteres både hverdagsregn og skybrudsregn.

Der blev i tidligere faser af projektet undersøgt muligheden for at etablere et lokalt nedsivningsanlæg, men det blev ændret til et spildevandsteknisk anlæg på baggrund af udfordringer med dårlige nedsivningsforhold samt behovet for at sikre nabogrunde.

Medfinansieringsprojekt med kommunen som bygherre

Efter reglerne for medfinansieringsprojekter er kommunen bygherre og fremtidig anlægsejer. Lyngby-Taarbæk Forsyning afholder udgifterne til anlægget samt drift og vedligeholdelse af anlægget. Hvis medfinansieringsprojektet ikke gennemføres og må opsiges efter den indgåede samarbejdsaftale, kan Lyngby-Taarbæk Forsyning udføre en traditionel kloakudvidelse (med fx opdimensionering af eksisterende ledninger) i henhold til fastlagte servicemål i kommunens spildevandsplan. Lyngby-Taarbæk Forsyning kan alternativt udføre et anlæg med et højere serviceniveau for håndtering af regnvandet, hvis de forinden har fastsat det samfundsmæssigt optimale serviceniveau (Teknikudvalgets møde 9. juni 2021, punkt 14).

Ved ønske om at overdrage projektet til Lyngby-Taarbæk Forsyning, vil rammerne for dette skulle afklares, hvilket vil kræve tid og ressourcer. Dette vil fx omfatte undersøgelse af, om projektet formentlig skulle afvikles som medfinansieringsprojekt, afregnes med forsyningsselskabet og optages i forsyningsselskabets projektportefølje. Hvis det ønskes, at forvaltningen arbejder videre med et sådant scenarie, vil forvaltningen skulle vende tilbage med en sag om konsekvenser for totalrådgiveraftalen med Artelia og medfinansieringsaftalen med Lyngby-Taarbæk Forsyningen.

Forvaltningen anbefaler med henblik på at minimere konsekvenser for projektets tidsplan, økonomi og administration at fortsætte samarbejdsaftalen om projektet med Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Den økonomiske ramme udvides

Projektet finansieres efter reglerne for medfinansieringsprojekter og med 100 % medfinansiering fra Lyngby-Taarbæk Forsyning. Det er udgiftsneutralt for kommunen, da årets udgifter nulstilles ved hvert års regnskabsafslutning ved udbetaling fra byggekreditten hos KommuneKredit. Der er pt. afsat 10,1 mio. kr., og der lægges med sagen op til, at der gives en anlægsbevilling på yderligere 15,9 mio. kr., så den korrigerede anlægsbevilling herefter udgør 26 mio. kr.

Piletræer

Forvaltningen har lavet en tilstandsvurdering af piletræerne i Bondebyen. Her fremgår det, at piletræerne i Bondebyen fremstår sunde med fyldige kroner og mange finkviste. Bondebyens piletræer er 68 år, og piletræer har generelt en levetid på ca. 75 år. Det betyder, at træerne nærmer sig en alder, hvor kommunen vil følge deres tilstand og planlægge udskiftning af træer.

Peter Lunds Vej er en mindre vej i den gamle bydel Bondebyen. Den betjener dels trafik til og fra Bondebyen, dels gennemkørende trafik til og fra områderne omkring Bondebyen. Da Høstvej er ensrettet i østlig retning på strækningen mellem Gl. Lundtoftevej og Peter Lunds Vej, ledes al bil- og cykeltrafik fra øst via Peter Lunds Vej. Selvom trafikken overordnet set anses at være begrænset, er Peter Lunds Vej en vigtig vejforbindelse og er adgangsvej til Bondebyen. Vejen er udformet således, at al trafik kan køre forbi hinanden sikkerheds- og færdselsmæssigt forsvarligt. Vejlinjeføring kan ikke flyttes mod spildevandsteknisk anlæg (bassin og gadekæret), da det kan give kapacitetsudfordringer for opsamling af regnvand og rensning af det før det løber ud til Mølleåen. I forbindelse med detaljeprojekteringen af krydset Peter Lundsvej og Gl. Lundtoftevej viste det sig, at der skal bruges et større areal på Peter Lunds Vej til, at renovationsbiler samt lastbiler kan køre ud ad Peter Lunds Vej (bilag).

På baggrund af ovenstående skal piletræernes fældes for at gennemføre klimasikringsprojektet, da det vestlige træ står i det fremtidige bassin samt det østlige træ står på den kommende vej.

Konsekvenser

Såfremt udvalget ikke godkender projektøkonomien, vil forvaltningen vende tilbage med en sag om konsekvenserne for de allerede indgåede aftaler.

Kommunikation

Forvaltningen orienterer løbende Bondebylauget samt berørte naboer, m.fl. om projektets forventede forløb. I forbindelse med udførelse af projektet bliver der opsat informationskilte samt inviteret til byggepladsbesøg for borgere.

Strategisk ramme

Klimatilpasningsplanen blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen i maj 2014 som tillæg 1 til Kommuneplan 2013. Retningslinjer og redegørelse for klimatilpasning - inkl. risikokort og fokusområder er indarbejdet i kommuneplanen.

Videre proces

Såfremt udvalget godkender projektøkonomien, vil forvaltningen arbejde videre med projektet. Projektets tidsplan er aktuelt, at anlægget kan være udført december 2024. Forvaltningen forventer dog en forsinkelse i tidsplanen først og fremmest begrundet i, at myndigheden i kommunen kan meddele en velbegrundet tilladelse til udledning af regnvand fra bassinet til Mølleåen. Myndigheden afventer en vejledning fra Miljøstyrelsen, som giver et handlerum efter den dom, Natur- og Miljøklagenævnet har truffet (Teknikudvalgets møde 14. marts 2023, punkt 2). Såfremt forvaltningen ikke kan meddele udledningstilladelse, vil sagen blive forelagt på ny.

Projektet er udformningsmæssigt justeret lidt i forhold til det tekniske anlæg til nedsivning af regnvand/gadekær, som lokalplan 256 giver mulighed for. Forvaltningen har vurderet, at projektet kræver dispensation fra lokalplanen, hvorfor forvaltningen har ansøgt om dispensation fra lokalplanen. Processen er herefter, at ansøgningen sendes i naboorientering, og efterfølgende forelægges Byplanudvalget til godkendelse af afvigelserne fra lokalplan 256. Indkomne indsigelser i forbindelse med naboorienteringen vil blive forelagt Byplanudvalget.

Økonomi

Projektet er økonomisk neutralt for kommunen. Projektet er et medfinansieringsprojekt, hvilket betyder, at Lyngby-Taarbæk Forsyning medfinansierer projektet. Projektet belaster heller ikke kommunen i forhold til den kommunale anlægsramme.

Forvaltningen foreslår, at anlægsbevillingen til anlægsprojektet "LAR-projekt Bondebyen" forøges med 15,9 mio. kr. i 2024-25 således, at den matcher anlægsoverslaget på 26 mio. kr. Projektet forudsættes finansieret ved en udvidelse af den eksisterende byggekredit hos Kommunekredit, som ved projektets afslutning konverteres til et 25-årigt lån. Udgifterne til lånet finansieres via Lyngby-Taarbæk Forsyning, hvor de indgår i taksterne og således opkræves hos borgerne.

Forvaltningen vil præsentere den endelige økonomi i forbindelse med entrepriseudbud og udfaldet af licitationsresultatet på udvalgmøde i 2024. Afhængig af udfaldet af licitationsresultatet vil der blive taget stilling til eventuel justering af anlægsbevillingen for projektet.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2024 p/l	Udvalg / Aktivitetssområde	2023	2024	2025	2026	2027	Varig? Ja/nej
LAR-projekt Bondebyen (0060830033)	Økonomiudvalget / Anlæg		15.863	2.000			Nej
Finansiering: Balancen via lånoptagelse hos Byggekredit	Økonomiudvalget / Balanceforskydninger		-15.863	-2.000			Nej
I alt			0	0			Ja

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 5. december 2023

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 14. december 2023

Udsat.

Økonomiudvalget, den 18. januar 2024

Anbefalet.

Claus Bøgh Svenningsen (D) var fraværende.

Gitte Kjær-Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Cecilie Lindahl (B).

Kommunalbestyrelsen, den 24. januar 2024

Sag udgår.

Sagen blev ikke behandlet (sendt retur til Teknikudvalgets behandling jf. pkt. 1).

Supplerende sagsfremstilling

Forvaltningen holdt møde med Bondebylauget den 23. januar 2024, hvor Bondebylauget præsenterede alternative scenarier for LAR-projektet i Bondebyen. Scenarierne er betydelige ændringer i forhold til det nuværende godkendte projekt. Forvaltningen har i den forbindelse modtaget spørgsmål fra to politikere. Spørgsmål samt besvarelser er vedlagt (bilag).

LAR-projektets formål

Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby-Taarbæk Forsyning har indgået en medfinansieringsaftale i 2013 om et projekt, der kan håndtere en del af regnvandet i Bondebyen. Projektet er nødvendiggjort af de stigende regnmængder, der ikke længere kan rummes i fælleskloakken og belaster Mølleåværket.

Projektets formål er ved håndtering af regnvand på terræn at skybrudssikre Bondebyen, og samtidig - som en sidegevinst - at etablere et rekreativt område. Kvarteret får herved et spildevandsteknisk, og samtidig et rekreativt anlæg til rensning af

regnvand, der tilføjes landskabselementer, så det samlet set kommer til at fremtræde som en moderne ”forte” (fælles areal midt i landsbyen) med gadekær. Desuden etableres der en skybrudsløsning ved Gl. Lundtoftevejs udmunding i Lyngby Hovedgade, hvor skybrudsvandet fra Bondebyen styres ud i Mølledammen.

Præsentation

Bondebylauget har foretræde under Teknikudvalgets møde den 6. februar 2024, hvor forvaltningen vil fremlægge en præsentation om projektet samt konsekvenserne af ikke at udføre det planlagte anlæg.

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Udvalget anbefaler forvaltningens indstilling, idet det er vigtigt at projektet realiseres indenfor den vedtagne tidsramme og i respekt for tidligere borgerindragelsesproces.

Udvalget understreger nødvendigheden af genbeplantning af træer.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Bilag 1 Godkendt Projektforslag 2019

Bilag 2 Anlægsoverslagspris for Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen

Bilag 3 Geometri inkl. kørekurver og eksisterende piletræer

Politikerspørgsmål - LAR projekt i Bondebyen

Bilag til politikerspørgsmål

Politikerspørgsmål - Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen

Præsentation af Klimasikringsprojekt i Bondebyen

Punkt 3: Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar - indledende drøftelse (Drøftelse)

00.01.10-P20-1-23

Resume

I januar 2024 fik fagudvalgene forelagt budgetprocessen for budget 2025-28. Heri indgår et inspirations- og visionsseminar for Kommunalbestyrelsen den 24. februar 2024. Flere udvalg bad om at få en indledende drøftelse forud for seminaret. Med denne sag har udvalgene således mulighed for at drøfte, hvad de har af ønsker til emner til den videre fælles politiske drøftelse på Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar i forbindelse med budgetprocessen for Budget 2025-2028.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at fagudvalgene drøfter emner til den videre fælles drøftelse på Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar i februar.

Problemstilling

I januar 2024 havde fagudvalgene sag på om orientering om budgetprocessen for budget 2025-28, herunder at Kommunalbestyrelsen afholder et inspirations- og visionsseminar den 24. februar. Under drøftelsen af sagen bad flere udvalg om at få en indledende drøftelse inden seminaret.

Løsninger

Med denne sag har udvalgene mulighed for at drøfte, hvad de har af ønsker til emner til den videre fælles politiske drøftelse på Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar i forbindelse med budgetprocessen for budget 2025-28, herunder hvordan udvalget mener, at der kan arbejdes med kortsigtede og mere langsigtede løsninger.

Udvalgene vil på møderne blive præsenteret for en uddybning af centrale budgetposter på udvalgenes områder. Til baggrund er endvidere vedlagt Kend din kommune 2024 (bilag).

Tidligere budgetanalyser udarbejdet i forbindelse med budget 2023-27 kan findes på de politiske fagudvalgsmøder fra den 22.-24. august 2023.

Endvidere er de konkrete besparelsesforslag, som ikke blev godkendt i budgetprocessen for 2024-27 vedlagt (bilag).

Strategisk ramme

Budgetprocessen for 2025-28 er udarbejdet med udgangspunkt i Styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune - herunder den økonomiske politik.

Videre proces

På Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar den 24. februar vil der indledningsvis være et oplæg fra Kommunernes Landsforening, der sætter budgetsituationen i et bredere perspektiv. Dernæst vil forvaltningen opridse hvilke tiltag, der allerede er igangsat, hvorefter den fælles politiske drøftelse foregår.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Dagtilbudsudvalget.

Skoleudvalget.

Kultur- og Fritidsudvalget.

Byplanudvalget.

Ældre- og Omsorgsudvalget.

Forebyggelses- og Socialudvalget.

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Drøftet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Kend din kommune 2024

Oversigt over ikke-besluttede besparelsesforslag budget 2024

05-02-2024 Høringssvar vedr. pkt. 6 Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar - ÆOU

Punkt 4: Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand (Beslutning)

13.02.00-P19-6-23

Resume

For at sikre, at Lyngby-Taarbæk Forsyning har det rette hjemmelsgrundlag i administrationen, har forsyningsselskabet opdateret Regulativ for vandforsyning. Regulativet skal godkendes af Kommunalbestyrelsen jf. vandforsyningsloven. Regulativ for vandforsyning beskriver forholdet for levering af vand mellem forsyningsselskabet og forbrugeren.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for vandforsyning godkendes.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning har udarbejdet forslag til ”Regulativ for vandforsyning, Lyngby-Taarbæk Forsyning 2024” (bilag). Regulativet beskriver forhold og forpligtelser mellem forbruger og forsyningsselskab. Det omhandler forsyning med vand, vandledninger, vandinstallationer, vandmålere og betaling. Ved godkendelsen får regulativet retsvirkning, bl.a. som grundlag for at udarbejde takstblad og opkrævning af anlægs- og driftsbidrag, gebyrer m.v. fra forbrugerne. Lyngby-Taarbæk Forsyning opdaterer regulativet nu for at skabe hjemmel til nye installationer samt for at præcisere uklare formuleringer, der kunne skabe usikkerhed om forståelse af regulativet.

Historik

Regulativet vil erstatte det nuværende regulativ fra 2021, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen på møde den 24. juni 2021.

Lovgrundlag

Regulativet er udarbejdet med hjemmel i vandforsyningslovens § 55 og er i overensstemmelse med DANVA's og Danske Vandværkers branchevejledning fra 2020. Kommunalbestyrelsen skal, jf. Vandforsyningslovens § 55, stk. 2, godkende regulativet.

Løsninger

Opdatering af det gældende regulativ fra 2021 medfører nogle omformuleringer og præciseringer. Det præciseres bl.a. at:

- regulativet gælder for ejendomme tilsluttet Lyngby-Taarbæk Forsynings ledningsnet.
- der skal opsættes afregningsmålere for spildevand, såfremt der anvendes regnvand eller sekundavand (grundvand af ikke drikkevandskvalitet, der leveres udenom forsyningsnettet).
- forhold ved installation og afregning af vandforbrug i forbindelse med fjernaflæste afregningsmålere.

Regulativ for vandforsyning 2024 er godkendt af Lyngby-Taarbæk Forsynings bestyrelse på møde den 19. december 2023.

Konsekvenser: Det nye regulativ giver ikke ændringer for forbrugerne.

Strategisk ramme

Regulativet gælder for alle ejendomme tilsluttet Lyngby-Taarbæk Forsynings ledningsnet. Dette som følge af sagen om "Delegation af kompetence til godkendelse til nabokommuner ved forsyning med vand og spildevand over

kommunegrænsen" behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 31. august 2023.

Videre proces

Afgørelsen om godkendelse af regulativet skal offentliggøres på kommunens hjemmeside i fire uger. I denne periode vil afgørelsen kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Regulativet træder i kraft efter 4 ugers offentliggørelse med klagemulighed, med mindre regulativet påklages. Udvalget vil blive orienteret såfremt regulativet påklages.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Udsat.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Vandregulativ med rettelselser - december 2023

Punkt 5: Skitseprojekt for stiforbindelse på Dyrehavegaards Jorder (Beslutning)

82.11.00-P20-2-23

Resume

Der foreligger nu et projektforslag udarbejdet af Novozymes for stiforløbet mellem Novozymes' arealer og Hjortekærvej, således at Kommunalbestyrelsens principbeslutning herom kan udføres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslaget fra Novozymes om etablering af stiforløbet besluttet udført, og der gives en driftsbevilling på 65.000 kr. til afledt drift af stiforløbet på aktivitetsområde Vej og park - finansieret dels med 30.000 kr. fra akutpuljen på Udlejningsejendomme på aktivitetsområde Ejendomme, og dels 35.000 kr. inden for rammen af Arealdrift på aktivitetsområde Vej og park.

Problemstilling

Kommunen indgik i forbindelse med salg af arealer til Novozymes en udbygningsaftale (bilag). I relation til udbygningsaftalens afsnit om etablering af yderligere anlæg indenfor området, herunder evt. landbrugs- og hesteholdsrelaterede investeringer for i alt 3 mio. kr, godkendte Kommunalbestyrelsen 6. oktober 2022 et forslag til udmøntning i form af et nærmere angivet stiforløb mellem Novozymes campus/naturstien og Hjortekærvej (bilag, protokol 6.10.2022 samt bilag til protokol).

Forvaltningen vender med nærværende sag tilbage til udførelsen af stiforløbet, samt orientering om den deraf følgende justerede anvendelse af arealer.

Forvaltningen har løbende og senest medio september orienteret grundejerforeninger i området omkring Dyrehavegaard og dens Jorder, herunder om stiprojektet.

Løsninger

Der anlægges en ca. 2,5 meter bred slynget sti fra Novozymes arealer til Hjortekærvej, hvor denne møder Dyrehavegaardsvej. Dermed etableres en samlet stiforbindelse fra arealerne ved Novozymes, tværs over Dyrehavegaards Jorder, som så hænger sammen med adgang til Fortunfortet og dermed til Dyrehaven (bilag stiforbindelse fra Novozymes). Stien belægges med slotsgrus, som øvrige stier på arealerne, og vil være beliggende i et tracé, som beplantes med plante- og træarter, der fremmer biodiversitet samt har relation til områdets karakteristika, og som desuden er egnet til at vokse "uforstyrret".

Der anlægges læhegn omkring legepladsen på arealet ved Novozymes med ca 15 stk træer, 60 buske og 300 stk stauder inden for arterne Mynte, Oregano, Purløg, Timian, Hassel, Fjeldribs, Rødkornel, Seljepil og Røn.

Beplantning og stisystem etableres mest muligt driftsneutralt, således at kommunens fremtidige driftsudgifter for arealet holdes lavest muligt.

Sti og tracé afgrænses på hver side af (heste-)hegnet af hensyn til de, der færdes på stien og til hestene i foldene. Stiens placering indebærer en justeret anvendelse af areal, der hidtil er blevet anvendt til anden landbrugsmæssig drift (pt braklagt).

Kommunen v/ Ejendomskontoret, som håndterer den daglige drift af arealerne, har på baggrund af beslutningen om stiforløbet tilpasset driften af areal til afgræsning generelt.

I forbindelse med justeringen i anvendelsen har forvaltningen iøvrigt modtaget vejledning fra landbrugsrådgiver indenfor natur og biodiversitet med speciale i bla. naturbeskyttelse, plejegræsning, tilskudsmuligheder og lovgivning fra konsulentfirmaet Agrovi. Aktuelt omlægges driften af jorderne således fra pesticidfri drift til økologisk drift. Efterfølgende (forår 2024) ansøges om landbrugsstøtte for sådanne arealer.

Således planlægges det braklagte areal nord for stien fremadrettet også anvendt til afgræsning – som et overdrevslignende areal - idet arealet er for lille til rentabel drift af afgrøder og ikke egner sig til høslæt.

Der har pågået løbende information af, og dialog med, Grundejerforeninger i området om stiprojektet: Indledningsvist (og på baggrund af borgermøde) orienteredes grundejerforeningerne den 9. november 2022. Denne fulgtes op af et dialogmøde mellem grundejerforeninger og Borgmester den 14. december 2022. Den 11. september 2023 indgik projektet omkring stiforløbet i punktet "Nyt om Dyrehavegaards Jorder og Forpagtning", på borgerdialogmøde m. borgmesteren på Lundtofte Skole. Denne borgerdialog fulgtes op med orientering den 14. september 2023 (bilag). Forvaltningen har ikke modtaget tilbagemeldinger, kommentarer eller lignende til den udsendte orientering.

Strategisk ramme

Kommunalbestyrelsens beslutning den 6. oktober 2022 samt "Principper for kommunens ejendomsportefølje mht. køb, salg og udlejning" fra 2019.

Videre proces

Stiforløb udføres.

Økonomi

Stiprojektet finansieres anlægsmæssigt af Novozymes via udbygningsaftalen.

Den afledte drift af sti og beplantning forventes årligt at udgøre 65.000 kr., hvoraf 30.000 kr. dels finansieres af akutpuljen på Udlejningsområdet på aktivitetsområde Ejendomme, og den resterende udgift på 35.000 kr. afholdes inden for rammen af Arealdrift på aktivitetsområde Vej og park.

De første tre år driftes beplantningen på stiarealet af Novozymes, som led i en beplantningsaftale, hvorefter kommunen overtager den fulde drift af både sti og beplantning. Den kommunale andel af driftudgiften de første tre år forventes således at udgøre 30.000 kr.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2024 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2024	2025	2026	2027	2028	Varig? Ja/nej
Afledt drift af det anlagte stiforløb	Teknikudvalget / Vej og park	30	30	30	30	30	Ja
Finansieret af akutpuljen på udlejningsejendomme	Økonomiudvalget / Ejendomme	-30	-30	-30	-30	-30	Ja
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Anbefalet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Udbygningsaftale NZ

Kmb protoko pkt. 18. 1 6.10.2022

Kmb 6.10.2022, forslag til stiforbindelse på Dyrehavegaards Jorder

Oversigtskort sti

Beskrivelse af grussti og tilkobling

Koteplan eksisterende forhold nord

Højdekurver Dyrehavegaards jorder - stiforløb

Skitsering af Rampen til Hjortekærvej

Orientering vedr status på Dyrehavegaard og Jorder 1

Punkt 6: Flexтурordningens økonomi (Beslutning)

00.15.00-A00-63-23

Resume

I foråret 2014 blev Lyngby-Taarbæk Kommune tilmeldt Movias flexтурordning. De seneste år har udgifterne til flexтурordningen været stigende i forhold til det afsatte budget. Som en del af budgetaftalen for 2024-2027 indgår derfor, at forvaltningen skal fremlægge en model for som minimum at bringe kommunens Flextrafik tilbud budgetmæssigt i balance. Denne sag skal ses som en opfølgning på sag om forhøjelse af takster for flexтур, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen i december 2023.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. flexтурordningen, ud fra et overordnet økonomisk perspektiv, bevares som tilbud i kommunen.
2. merudgifter til flexтур på 250 t. kr. årligt fra finansieres fra 2026 og frem af den forventede besparelse på Busnettet på aktivtetsområdet "Trafik".
3. merudgifterne til flexтур på 250 t. kr. i 2024 og 2025 forventes afholdt indenfor rammen på aktivtetsområdet "Trafik" .

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen afsatte i budget 2014-2017 årligt 1 mio. kr. til at løfte kørselsordningerne på ældre- og handicapområdet. Som led i udmøntningen heraf besluttede Social- og Sundhedsudvalget sammen med Teknik- og Miljøudvalget at anvende 500.000 kr. årligt til Movias flexтурordning. Sagen blev behandlet i Social- og Sundhedsudvalget den 12. marts 2014 og i Teknik- og Miljøudvalget den 1. april 2014. Ordningen blev sat i drift den 19. maj 2014.

Flexтур

Flexтур er et supplement til den kollektive trafik. Med flexтур kan man blive kørt fra adresse til adresse efter eget valg i de kommuner, der er tilmeldt ordningen. Flexтур er en samkørselsordning, så den enkelte borger kan blive kørt sammen med andre borgere. Køreturen kan derfor indebære en omvej for at hente eller aflevere nogle af dem. Flexтур er et uvisteret tilbud, som alle borgere i alle aldre kan benytte. Brugere betaler en fast takst for de første 10 km og derefter en takst for øvrige kilometer derudover. Kørslen skal bestilles senest 2 timer før. Kørslen udføres af Movia.

Kommunerne bestemmer selv, om de vil være en del af Flexтурordningen. Man kan kun køre Flexтур til kommuner, som er med i ordningen, og som hovedregel vælger de fleste hospitalskommuner ikke at være med i ordningen, da det er kommunen, hvor kørslen starter, der betaler kommunedelen af udgiften, uanset hvor borger bor.

Flexhandicap

Flexhandicap er et tilbud til bevægelseshæmmede samt blinde og stærkt svagsynede. Tilbud om denne kørselsordning forudsætter en kommunal visitation for at sikre, at borgeren er i målgruppen til kørslen. Visitationen foregår hos de sagsbehandlende terapeuter i Center for Sundhed og Omsorg. Kørslen leveres af Movia. Der er egenbetaling for kørslen.

Kørslen kan bestilles op til 14 dage før kørselsdagen og minimum 2 timer før. Det er derfor hensigtsmæssigt for borgerne at bestille både ud- og hjemtur fra starten, da borger ellers skal vente på at blive hentet i op til 2 timer.

Et opmærksomhedspunkt er Movias administrationstid, som kan være lang. Derfor kan det tage uger fra, kommunen har visiteret en borger, til at borger rent faktisk kan benytte Flexhandicap.

Generelt og sammenligning af de to ordninger

Der er mulighed for at få en ledsager med på kørslen mod betaling på begge kørselsordninger, hvis ledsager ikke selv har brug for hjælp til ind- og udstigning af bus/bil.

Flexturordningen vurderes at være en mere fleksibel ordning for borgerne og også administrativt mere enkel for kommunen sammenlignet med Movia Handicapkørsel, som kræver forudgående visitation. Ordningen vurderes at udvide serviceniveauet for ældre og handicappede i kommunen og i et mindre omfang at kunne erstatte andre visiterede kørsler. Baggrunden for at tilmelde kommunen til Flextur var bl.a. en forventning om, at ordningen kunne reducere antallet af handicapkørsler.

Tilmeldingen til Flextur var i sin tid tiltænkt som et 1-årigt forsøg. Ordningen er af flere omgange blevet forlænget. Der blev i sin tid afsat 500.000 kr. til ordningen, men de seneste år har udgifterne til Flextur været stigende. Budgettet til Flextur er således de sidste 8 år hvert år blevet overskredet. Overskridelserne for de enkelte år har været på mellem 100.000 og 500.000 kr. På den baggrund skal det vurderes, om ordningen skal fortsætte.

I forbindelse med budgetaftalen besluttede parterne 2024-2027, at forvaltningen fremlægger en model for som minimum at bringe kommunens Flextrafiktilbud budgetmæssigt i balance.

Løsninger

For at få en bedre indsigt i anvendelsen af Flextur har Movia fremsendt notat med data for brugen af Flextur i Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag).

Heraf fremgår, at gennemsnitsalderen for brugerne af Flextur i Lyngby-Taarbæk Kommune er 62 år. 54% af brugerne er over 69 år og godt 80% er over 50 år. På 25% af turene medtages et ganghjælpemiddel. Tallene viser således, at Flextur i høj grad anvendes af kommunens ældre borgere, hvilket var ønsket med oprettelsen af Flextur.

Nedenfor er beskrevet hvilken betydning, det vil have for kommunens tilskud til Flextur, hvis brugerbetalingen til ordningen sættes op, eller hvis ordningen nedlægges.

For at nedbringe kommunens udgifter til Flextur besluttede Kommunalbestyrelsen den 20. december 2023 at forhøje startgebyret fra 60 til 75 kr.

Mulig nedlæggelse af Flexturordningen

For at skabe balance i budgettet for Flextur er det en mulighed at nedlægge Flexturordningen. Dette skal varsles til Movia minimum 4 uger, før ordningen ønskes nedlagt.

Konsekvenserne ved en lukning af Flextur viser erfaringsmæssigt, at flere borgere vil søge om at blive visiteret til Flexhandicapordningen eller flexkommune (lægekørsel), hvor der er et højere serviceniveau og derfor også en højere udgift for kommunen pr. tur. Derfor er det ikke en selvfølge, at der ved lukning af Flextur vil kunne opnås en besparelse

svarende til det samlede budget til Flextur. For at vurdere dette har forvaltningen undersøgt de lokale konsekvenser ved en lukning af Flextur.

Forvaltningen har foretaget en vurdering af de økonomiske konsekvenser for kommunen ved at lukke Flextur. Beregningerne er som allerede nævnt forbundet med en del usikkerheder, idet det er vanskeligt at vide præcis, hvad borgerne vælger, hvis Flextur nedlægges.

Forventede ekstra udgifter til støtte til køb af bil efter Servicelovens § 114

Der gives afslag på ca. 5 handicapbiler årligt, hvor Flextur bruges som begrundelse for afslaget. Disse biler ville rundt regnet koste ca. 2 mio. årligt, hvoraf borgerne sammenlagt tilbagebetaler ca. 500.000 over en 8 års periode. Det vil sige, at der for kommunen som minimum vil være en ekstraudgift på 1,5 mio. kr. årligt uden Flextur.

Forventede ekstra udgifter til Flexhandicap (kilde er ovenstående evaluering)

Der er i 2023 indtil august 2023 måned kørt 3.400 ture med Flextur. 25 % af borgerne, der har benyttet Flextur, har ganghjælpemiddel og vil dermed være berettiget til Flexhandicap kørsel, svarende til 850 borgere. Det er svært at forudsæ, hvor mange af disse der vil søge Flexhandicap, hvis Flextur nedlægges, og hvor mange ture den enkelte kører årligt ud af de 104 mulige ture, som borger har til rådighed årligt, når de bevilges Flexhandicap.

Antages, at halvdelen svarende til 425 borgere søger og bevilges Flexhandicap og bruger bare 10 ud af 104 mulige ture om året, vil det indebære en ekstraudgift på godt 1.13 mio. kr. pr. år på Movia Handicapkørsler. Der er taget udgangspunkt i en gennemsnitspris på 267 kr. pr. tur, som er oplyst af Movia. Såfremt flere brugere vælger at benytte ordningen og bruger flere ture, vil ekstraudgifterne kunne blive væsentlig højere end angivet.

I forbindelse med evaluering af flextur i 2016 blev det dengang oplyst, at udgifterne til handicapkørsler var faldet med 0,4 mio. kr. fra 2013 til 2016 (flextur blev indført i maj 2014).

Således er der ved en nedlæggelse af Flextur forventede ekstraudgifter for kommunen på 2,6 mio. kr. eller mere. Til sammenligning anvender kommunen i dag ca. 1,07 mio. kr. på Flextur. Set med et samlet økonomisk perspektiv for hele kommunen vil en nedlæggelse af Flextur således medføre en ekstraudgift på minimum 1,5 mio. kr. Set ud fra et service- og økonomiperspektiv anbefaler forvaltningen med baggrund i ovenstående, at Flexturordningen bevares.

Forvaltningen har for at perspektivere undersøgt, hvor stor udgiften til Flexhandicap og handicapbiler er i nabokommunerne (bilag). Af bilaget ses, at Gentofte Kommune (som ikke har flextur) har højere udgifter til flexhandicap end Lyngby-Taarbæk og Rudersdal, set i forhold til indbyggertallet.

Strategisk ramme

Arbejdet med attraktiv offentlig transport understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi.

Videre proces

Den videre proces omkring Flexturordningen afhænger af den politiske beslutning i denne sag.

Økonomi

Budgettet til Flextur er placeret under Teknikudvalget på aktivitetsområdet "Trafik". I 2024 og frem er der afsat 634 t. kr. Movia forventer på nuværende tidspunkt et forbrug på 1.091 t. kr., hvilket medfører en finansiell udfordring på 257 t. kr. i 2024. En øgning af taksten 54 kr. til 68 kr. forventes at forbedre resultatet med 200 t. kr. i 2024 og frem. Den øgede takst

blev besluttet på Kommunalbestyrelsen den 20. december 2023. Nedenfor ses en tabel, der opsummerer den forventede udfordring. Det forventes, at niveauet vil ligge på cirka 250 t. kr. fra 2024 og frem.

Budget flextur	633.820
Movia forventede udgifter (1. behandling)	-1.091.000
Øget indtægter (øget takst)	200.000
I alt (merforbrug)	-257.180
(2024 pris- og lønniveau)	

Budgettet er gennem de seneste år overskredet med 100-500.000 kr., merudgifterne er hovedsageligt dækket af den øvrige busdrift.

Merudgifterne til flextur på 250.000 kr. i 2024 og 2025 forventes afholdt indenfor rammen på aktivtetsområdet "Trafik", historisk har det være muligt at finde mindreforbrug der kunne dække udgifte.. Endelig foreslås merudgifter til flextur på 250.000 kr. årligt fra 2026 og frem finansieret af den forventede besparelse på Bustnettet på aktivtetsområdet "Trafik".

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler pkt. 1-3.

Ældre- og Omsorgsudvalget anbefaler indstillingspunkt 1.

Økonomiudvalget anbefaler pkt. 1-3.

Kommunalbestyrelsen beslutter pkt. 1-3.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Ad 1-3) Anbefalet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Evaluering af flextur i Lyngby-Taarbæk Kommune

Udgifter til flexhandicap i nabokommuner

Punkt 7: Busnet 2025 - endelig godkendelse (Beslutning)

13.05.00-G01-8-23

Resume

Når letbanen idriftsættes i 2025 er der behov for, at det eksisterende busnet justeres. Forslag til nyt busnet 2025 har i efteråret 2023 været i offentlig høring og resultaterne samt endeligt forslag til nyt busnet fremlægges nu til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. tilpasset forslag til et nyt busnet (basisnet) i Lyngby-Taarbæk Kommune til en samlet pris på 27,9 - 28,6 mio. kr. godkendes og bestilles hos Movia
2. øget frekvens på 182 ikke tilvælges
3. ændringer på 191 i Rudersdal ikke tilvælges
4. Forvaltningen bemyndiges til træffe beslutning i forbindelse med kommende udbud A24.

Problemstilling

Som forvaltningen tidligere har oplyst, er det med etableringen af letbanen nødvendigt, at gentænke og justere busnettet i kommunen for fremadrettet at sikre optimalt samspil mellem de forskellige kollektive trafiktilbud.

Den 31. august 2023 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forslag til nyt busnet i kommunen skulle i 4 ugers offentlig høring.

Høringen fandt sted fra den 9. oktober til 5. november 2023 på kommunens hjemmeside og på Facebook.

I høringsperioden modtog forvaltningen 12 hørings svar. Nogle af de indkomne kommentarer var enkeltstående kommentarer til busnettet. Men der var flere kommentarer som gik igen – disse er bl.a.:

- De enkelte buslinjers ruter i Virum – især forbindelsen til Virum Torv
- Forbindelsen mellem Virum/Sorgenfri og Lundtofte
- Bekymring om lav frekvens i Hjortekær
- Strækninger der mister betjening – bl.a. Bredevej

Alle høringsbemærkninger og forvaltningens kommentarer hertil kan ses i det udarbejdede høringsnotat (bilag).

Løsninger

På baggrund af de indkomne høringsbemærkninger i Lyngby-Taarbæk og nabokommuner samt møder med forvaltningen og nabokommuner har Movia udarbejdet et tilpasset forslag til et nyt busnet i Lyngby-Taarbæk (bilag).

I forslaget til det endelige busnet er der sket nogle ændringer bl.a. i hvordan de enkelte buslinjer er koblet sammen. Strækningerne der betjenes i dette forslag er dog stort set lig med høringsforslaget.

Med forslaget vil alle buslinjer i Lyngby-Taarbæk kommune fremover være tværkommunale linjer. Lyngby-Taarbæk Kommune skal således blive enige om med det fremtidige busnet med bl.a. nabokommunerne Rudersdal, Gladsaxe og Gentofte.

I nedenstående er meget kort beskrevet, hvilke ændringer der er fra busnettet der var i høring i efteråret 2023 til dette endelige forslag til ny busnet. En mere detaljeret beskrivelse af forslagene kan ses i Movias notat (bilag). Buslinjer der ikke nævnes nedenfor er uændret i forhold til høringsforslaget.

Buslinje 182:

På baggrund af høringssvar foreslås linjen justeret, så den omdannes til en dobbeltrettet ringlinje. Linjen fortsatte i det tidligere forslag til Øverød i Rudersdal – denne betjening nordover sker i dette forslag med buslinje 191. I Virum er linjens rute desuden justeret, så den i stedet for at betjene Frederiksdalvej mellem Virumvej og Virum Torv betjener Grønnevej og Virumvej. Betjeningen på Frederiksdalsvej overtages af buslinje 191.

Denne justering betyder, at Grønnevej mellem Virum Torv og Virumvej igen vil være busbetjent, hvilket den ikke var i høringsforslaget.

I høringerne har frekvensen – specielt i Hjortekær - været til debat. Flere grundejerforeninger i Hjortekærområdet, Fortunen, Trøngårdsparken og Hvidegårdsparken er gået sammen om at fremsende kommentarer til busnettet. De kommenterer bl.a. at de er bekymret for frekvensen på 182 og anbefaler min. 20 minutters drift i myldretiderne.

Movia har derfor udarbejdet 3 tilkøbsforslag til frekvensjusteringer på ruten:

	Beskrivelse af forslaget	Antal passagerer tilvalget forventes at give pr. år	Ekstra tilskud pr. år. mio. kr.
Tilvalg 1	Øget frekvens aften og weekend – fra 1 til 2 afgang pr. time	60.000	0,5-0,6
Tilvalg 2	Øget frekvens i myldretiden – fra 2 til 3 afgang pr. time	80.000	1,4-1,5
Tilvalg 3	Øget frekvens i dagtimerne (inkl. øget frekvens i myldretiden) – fra 2 til 3 afgang pr. time	125.000	1,9-2,1

Eventuelle ændringer af frekvensen skal der være enighed om både Gladsaxe og Rudersdal, hvori bussen også kører.

Forvaltningen lægger op til, at der af økonomiske årsager i første omgang ikke tilkøbes ekstra frekvens på buslinje 182. Tilkøb af øget frekvens kan eventuelt revurderes i senere trafikbestillinger.

Buslinje 183:

Der foreslås kun mindre justeringer af linjen ift. høringsforslaget. Det drejer sig om, at linjen ikke føres gennem Forskerparken, men betjener området fra stoppested på Ørholmvej. Sammen med linje 182 på Skodsborgvej, vurderes

Forskerparken at have en tilstrækkelig nær betjening, der svarer til den nuværende.

Derudover foreslås ruten justeret mellem Lundtoftevej og Kanalvej således, at linjen kan betjene de velbenyttede stoppesteder ved/på Carlshøjvej og Sorgenfrigårdsvej.

Buslinje 184:

Linjen foreslås forlænget til Vedbæk St. Mellem Lyngby St. og Holte St. foreslås linjens rute ændret, så linjen føres ad Grønnevej frem for Kongevejen, idet passagerpotentialen langs Grønnevej vurderes større. Med forslaget vil 184 ikke betjene Kongevejen nord for Skovbrynet – her vil busdriften i stedet overtages af linje 191 så der fortsat er direkte bus fra både Lyngby og Virum til Kongevejen. Linjen vil skabe den efterspurgte direkte forbindelse mellem Virum, Sorgenfri og det nordlige Lyngby.

Strækningen af Kongevejen nord for Skodsborgvej vil i forslaget ikke længere være busbetjent – passagerpotentialen på dette sted vurderes dog begrænset.

Buslinje 191:

I høringen har flere fremført ønske om at bevare den direkte busforbindelse mellem Furesø kvarteret og Virum Torv som der er i dag. Forslaget er imødekommet og buslinje 191 foreslås derfor at køre ad Frederiksdalsvej i stedet for Virumvej. Busdriften på Virumvej overtages i stedet af buslinje 182 - som beskrevet ovenfor. Desuden foreslås linjen lagt sammen med linje 194 i Rudersdal, hvilket vil give direkte forbindelse til Kystbanen i Skodsborg. Linjen giver desuden direkte forbindelse til Nærum Gymnasium.

I Movias notat foreslås en øget frekvens på linjen i Rudersdal. Selvom øgningen sker i Rudersdal har det betydning for linjens faste omkostninger, hvorfor det medfører en mindre ekstraudgift på 0,1 – 0,2 mio. kr. i Lyngby-Taarbæk. Forvaltningen anbefaler af økonomiske årsager ikke dette tilvalg.

Buslinje 194 nedlægges:

På baggrund af borgerhøringen har muligheden for fortsat busbetjening på Bredevej været undersøgt. Det har dog ikke været muligt at finde en løsning, uden betjeningen af Bredevej vil medføre bortfald af busbetjening på andre strækninger i Virum eller i nabokommunen Rudersdal. Skulle der oprettes en ny linje ville det medføre et øget tilskud til busdriften. Den i forslaget prioriterede busbetjening af Skodsborgvej og Kongevejen vurderes at medvirke til at sikre gode lokale busforbindelser for de mange borgere i Virum og Sorgenfri, ligesom der sikres god sammenhæng i den kollektive transport mellem bus og tog. Ønsket om fortsat busdrift på Bredevej har derfor desværre ikke kunne imødekommes.

Fysiske tiltag på vejnettet:

Endeligt har Movia kommet med forslag til nogle fysiske behov på vejnettet, som de vurderer skal udføres inden ændringerne træder i kraft - bl.a. ny busstoppesteder flere steder samt parkeringsrestriktioner på Gyrrith Lemches Vej. Sidstnævnte projekt med parkeringsrestriktioner er allerede et prioriteret og midler hertil er fundet andet sted. De fremførte forslag til etablering af nye stoppesteder vil forvaltningen gennemgå med Movis for at vurdere behovet for buslommer som er meget bekostelige frem for almindelige stoppesteder langs kantstenen. Forvaltningen vil således vurdere de foreslåede løsninger nærmere og bl.a. se på alternative og billigere løsningsforslag.

Forslagene til Nyt Ringnet er drøftet på administrativt niveau med Rudersdal, Gentofte og Gladsaxe Kommuner.

Efter bestillingen af Nyt Ringnet vil kommunerne og Movia sammen sikre en fælles kommunikationsindsats for at oplyse borgerne om det fremtidige busnet.

Kommende udbud A24:

Et par af de busser som forventes at indgå i kommunens fremtidige busnet (linje 183 og 388) skal i udbud i 2024 med driftstart i 2026/2027. Det forventes, at dette udbud (A24) vil medføre besparelser. Det nuværende prisniveau i de eksisterende kontrakter som de to linjer tilhører har en relativt høj timepris ift. timepriserne i nyligt indgåede elbuskontrakter. Movia har oplyst, at et konservativt bud er, at genudbud af linjerne vil medføre et reduceret tilskudsbehov til de to linjer på 0,5-1,5 mio. kr. pr. år.

Med baggrund i ovenstående lægger forvaltningen derfor op til, at udbudsprocessen håndteres administrativt med fokus på emissionsfrie busser. Kun såfremt der i forbindelse med udbudsprocessen viser sig at være forhold der ikke stemmer overens med den beskrevne besparelse - vil forvaltningen lægge sagen op til politisk stillingtagen.

Strategisk ramme

Arbejdet med attraktiv offentlig transport (som godt alternativ til privatbilisme) understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi. Arbejdet med Nyt Ringnet understøtter desuden arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2020.

Videre proces

Det fremlagte busnet bestilles hos Movia i foråret 2024.

Busnettet forventes at blive idriftsat i december 2025. Ved eventuel forsinkelse af letbanen vil dele af det nye busnet realiseres i december 2025 og berørte buslinjer (bl.a. 180 og 181) vil først udgå når letbanen kører.

Økonomi

For at tilgodese de fremtidige løbende udgifter til driften af letbanen blev det på Kommunalbestyrelsens møde den 25. januar 2023 godkendt at der skulle afsættes en fremtidig økonomisk ramme til den kollektive bustrafik i Lyngby-Taarbæk på til 25 mio. kr. om året. De 25 mio. kr. var på baggrund af pris og lønniveauet i 2022, som var inden de store prisstigninger. Movia har sidenhen opdateret den forventede udgift baseret på de valgte ændringer til busnettet.

Estimatet og priserne i Movias notat (bilag) tager udgangspunkt i Movias Budget 2024, 1. behandling. Det ses, at det tilpassede busnet uden tilvalg forventes at koste mellem 27,9 og 28,6 mio. kr. pr. år. De efterfølgende beregninger tager udgangspunkt i "worst case" på 28,6 mio. kr. En videreførelse af det eksisterende busnet vil koste 37,8 mio. kr. i 2024 og frem, og sammenlignet hermed giver det nye busnet besparelse på cirka 9,2 mio. kr. Der er i Lyngby-Taarbæk Kommunes budget afsat 34 millioner, hvilket skyldes, at der er indregnet en besparelse på ca. 4,0 mio. kr. fra de såkaldte DTU-busser, som var forudsat nedlagt allerede inden arbejdet med busnet 2025.

I det oprindelige grundlag for busnettet har Movia de sidste år taget udgangspunkt i 2022 priserne idet Movia tidligere har vurderet at dette år ville være mest retningsgivende for busbudgettet i 2025.

Grundlag for behandling
af forslag til busnet 2025
(2022 p/l mio. kr.)

Ny berening af busnet 2025
på baggrund af budget 2024
(2024 p/l mio. kr.)*

Udgift til eksisterende busnet **	31,7	37,8
Besluttet ramme til nyt busnet	25,0	29,8 ***
Movias oplæg til nyt busnet	24,2	28,6
Yderligere besparelse reserveret til bustilpasninger (reserve)	0,8	1,0 ***
Samlet besparelse inklusive reserve	6,7	8,2
Samlet besparelse eksklusiv reserve	7,5	9,2
Besparelse i forhold til budgetteret udgift til busnet fra 2025 og frem		5,4

* viser Movias genberegning af busnettet på baggrund af det busnet, der blev besluttet på Kommunalbestyrelsen den 31. august 2023 inklusiv mindre justeringer som følge af høringen.

** Budgettet til busdriften er i efterfølgende år korrigeret for opnåede besparelser på ca. 4,0 mio. kr., som skal anvendes til dækning af Letbanedriften.

*** fremskrivning ud fra samme prisudvikling som Movias budget fra 2022 til 2024

Besparelsen forventes at kunne realiseres fra 2026, da busnettet forventes igangsat december 2025. Den endelige besparelse er fortsat usikker, en andel forventes at indgå i budgetforhandlingerne herunder i arbejdet omprioriteringsforslag.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Udsat, idet forvaltningen bedes undersøge om man kan finansiere en øget frekvens på 182 mod en reduceret frekvens på 184.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Nyt Ringnet - notat fra Movia

Høringsnotat - Nyt Ringnet, endelig version

Punkt 8: Projektledelse til letbaneprojekt - Anlægsbevilling (Beslutning)

05.01.02-G00-3-15

Resume

Der er i budgettet for 2023-26 afsat midler til kommunens projektledelse i forbindelse med anlæggelsen af Hovedstadens Letbane. Midlerne er en fortsættelse af tidligere års anlægspulje afsat til intern myndighedsbehandling og projektledelse af letbaneprojektet. Der lægges med denne sag op til, at de afsatte midler på 4,1 mio. kr. i 2024 og 2025 frigives.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 4,1 mio. kr. til intern myndighedsbehandling og projektledelse, finansieret af anlægspuljen "Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane" i 2024 og 2025.

Problemstilling

I forbindelse med Budget 2023-2026 blev der afsat et rådighedsbeløb til projektet "Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane" på 4,1 mio. kr. idet forlængelse af projektperioden for det samlede letbaneprojekt giver øgede udgifter til projektledelse, abonnementer, kommunikation mv.

Der kræves en anlægsbevilling for at kunne anvende de afsatte midler i 2024 og 2025.

Løsninger

Der lægges i denne sag op til, at det afsatte rådighedsbeløb i 2024 bevilliges til intern myndighedsbehandling og projektledelse idet forlængelse af projektperioden for det samlede letbaneprojekt giver øgede udgifter til projektledelse, abonnementer, kommunikation mv.

Ud fra tidligere beslutninger er der samlet bevilliget ca. 22,3 mio. kr. til intern myndighedsbehandling og projektledelse i forbindelse med anlæggelsen af Hovedstadens Letbane. Det samlede økonomiske overblik over kommunens udgifter forbundet med letbanens etablering fremgår af den årlige økonomiske status, der blev fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 20. december 2023.

Forvaltningen forventer, at puljen disponeres i tråd med tidligere års forbrug, hvor størstedelen går til lønninger. Puljen anvendes derudover til tiltag for at kommunikere om letbanen og abonnementer til blandt andet system, der sikre trafikudmeldinger.

Strategisk ramme

Anlæggelsen af Hovedstadens Letbane.

Videre proces

Letbanens anlægsarbejder fortsætter i 2024 med en forventning om at der ved årsskiftet 2024/2025 vil være mindre anlægsaktivitet. Der vil i 2025 være fokus på mindre tilpasninger og kommunikation omkring testdrift og senere åbning og idriftsættelsen af Hovedstadens Letbane.

Økonomi

Den korrigerede anlægsbevilling til projektet "Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane" udgør 18,2 mio. kr. Såfremt det godkendes at give en anlægsbevilling på 4,1 mio. kr., vil den samlede anlægsbevilling herefter udgøre 22,3 mio. kr., svarende til det afsatte rådighedsbeløb til projektet.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Anbefalet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Punkt 9: Revurdering af overfladebelægning (OB) på villaveje (Beslutning)

05.00.00-A00-2-23

Resume

Den 7. november 2023 godkendte Teknikudvalget en anmodningssag vedrørende muligheden for ikke at anvende OB-belægning (overfladebelægning) i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen fremlægger forudsætninger for at give en vurdering.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at indarbejde opgaven "muligheden for ikke at anvende OB-belægning (overfladebelægning) i Lyngby-Taarbæk Kommune" i forbindelse med revision af kommunens vejkapital (2024), idet beslutningen om eventuelt at igangsætte opgaven vil blive fremlagt til senere politisk stillingtagen.

Problemstilling

Af anmodningssagen den 7. november 2023 anmoder Teknikudvalget forvaltningen om at undersøge, hvorvidt det er muligt at ophøre med at anvende OB-belægning i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det sker på baggrund af følgende begrundelse:

"OB belægning (overfladebelægning) har fundet anvendelse i kommunerne i mange år, men det er ikke alle kommuner, som er fortsat med brugen heraf. Mange borgere er ikke glade for OB belægning. De små skærver skal køres ned i underlaget og imens får ens bil uønsket undervognsbehandling og ridser i lakken. Børnene klager over, at det ikke er et godt underlag at lege og køre på og om sommeren sveder belægningen i varmen og sætter sig på fodsålerne. Hurtigt bliver vejene ikke kønne at kigge på. I kommunen anvendes til villaveje som oftest OB belægning uanset, at de fleste veje oprindeligt har været belagt med varmtblandet asfalt. Er det muligt at ophøre med at anvende OB Belægning i Lyngby-Taarbæk Kommune?"

Historik

Teknikudvalget besluttede den 5. april 2022, at forvaltningen skulle undersøge mulighed og pris for at anvende sort glat asfaltbelægning på de mindre offentlige veje i kommunen. På Teknikudvalgets møde 7. juni 2022 (bilag) redegjorde forvaltningen for valg af overfladebelægning, dvs. OB-belægning eller asfalt. Teknikudvalget tog orienteringen til efterretning og fastholdt OB-belægning på alle relevante veje i kommunen.

Størstedelen af kommunens lokalveje, (villaveje og tidligere private fællesveje) er såkaldte makadamveje med en OB-belægning. En makadamvej handler om den opbygning en vej har under belægningen, og består typisk af et lag større skærver i bunden og et lag finere grus. Ovenpå makadamvejen lægger man en OB-belægning, der består af et lag bitumen, som er et flydende olieprodukt, hvor man lægger et lag granitskæver ovenpå. Det er en belægningstype og metode, som er særligt anvendelig til vedligeholdelse af makadamveje. (bilag)

Denne type veje og belægning er set ud fra et trafiksikkerhedssynspunkt tidssvarende og sikker. Den udlagte OB-belægning sikrer, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til den færdsel, der er på vejen og forlænger vejens levetid. Der findes ikke gode alternativer til OB-belægning på makadamveje.

Såfremt der lægges asfalt oven på en makadamvej, vil asfalten knække og levetiden på vejen vil nedsættes. Det medfører, at kommunens driftsomkostninger til vejvedligeholdelse vil stige markant.

Løsninger

En metode til at opnå glat asfalt på kommunens lokalveje er at udskifte vejkassen, og dermed vejens opbygning, på makadamveje. Der er tale om en gennemgribende reovering, hvor vejkasser, kantsten, vejafvanding med mere skal udskiftes, forurenede jord skal bortskaffes, m.v. Denne løsning vil medføre en betydelig økonomisk omkostning, som ikke er indeholdt i det nuværende vedligeholdelsesbudget. Derudover har veje med asfalt højere driftsomkostninger, hvilket også skal tages i betragtning. Forvaltningen kan ikke uden videre analyse anbefale udskiftning af makadamveje af hensyn til bæredygtige aspekter som økonomi og materialeforbrug.

Kommunen har ca. 90-110 km private fællesveje og kommunale makadamveje, med OB-belægning. For at kunne træffe beslutning om ikke længere at anvende OB-belægning og i stedet anvende glat sort asfalt er det nødvendigt at få udarbejdet en vurdering af vejenes tekniske tilstand. Dette er et nødvendigt grundlag for at kunne afgøre om der er behov for at udskifte toplaget, vejkassen og sidearealerne herunder fortove, før det teknisk set er nødvendigt i forhold til vejens tilstand. Dette udgør grundlaget for at opnå en økonomisk balance i beslutningen.

Ligeledes danner vurderingen af vejenes tekniske tilstand grundlaget for en vurdering af hvorvidt der bliver behov for at udskifte et større omfang af materialer samlet set, end hvis der fortsættes med anvendelse af OB-belægning, hvilket bør overvejes af bæredygtige hensyn.

Vurderingen vil blandt andet indeholde:

- En økonomisk sammenligning på udskiftning af vejkassen og belægning
- Økonomiske konsekvenser for tilpasning af sidearealer, herunder fortove
- Kortlægning af konsekvenser for den efterfølgende drift.

Leg på vej

Hvis lokalveje skal have udskiftet vejkasse og belægning med henblik på at skabe mulighed for leg på vejen, skal det undersøges, hvorvidt det er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt at lege på vejen. Dette vil i såfald kræve yderligere ændringer og tilpasninger i vejens udformning.

Ny praksis

Siden 2022 har kommunen udlagt en OB-belægning med en mindre stenstørrelse (halvanden OB), idet kommunen forsøger at forbedre vejenes overfladekvalitet med henblik på at få en mere jævn overflade. Belægningen består af ét lag bindemiddel, som dækkes af 2 stenfraktioner. Én grovkornet og en finkornet. Det forventes, at denne type overfladebehandling vil give en tættere overflade, da de mindre stenfraktioner kiler sig fast i hulrummene mellem de større sten (bilag). Det er på nuværende tidspunkt udført på Højløkken, Skovridergårdsvej, Skovvænget og Nøddevænget, og bliver benyttet fremadrettet ved nyudlæg på vejstrækninger.

Ved anlæg af nye veje i kommunen bliver vejkassen bygget med standard bundopbygningsmaterialer jf. vejregler, hvorefter der udlægges asfalt.

Strategisk ramme

En ændring af praksis inden for dette område vil have konsekvenser for, hvordan kommunen vedligeholder sine veje samt afledte budget- og driftsmæssige konsekvenser.

Videre proces

Dersom dette måtte blive prioriteret, vil forvaltningen indarbejde rådgiveropgaven i den kommende udvalgssag om analyse af vejkapital, som forventes gennemført i 2024. Derved vil der blive indhentet tilbud på rådgiverydelsen som en option.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Omkostninger til ekstern rådgiver til beregning af økonomiske konsekvenser ved at skifte belægningstype på kommunens veje med OB-belægning, forventes at udgøre minimum 150.000 kr. Forvaltningen kan ikke anvise finansiering til denne omkostning.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Teknikudvalget 07-11-2023 - Anmodningssag om overfladebelægning

Teknikudvalget 07-06-2022

Bilag vedr. asfalt typer

Punkt 10: Forslag til brug af midler til CO2 reduktion (Beslutning)

00.00.00-A00-243-23

Resume

I forbindelse med udvalgssagen "Indsatsplan 2024 for Bæredygtighedsstrategien og DK 2020 Klimaplanen", der blev behandlet af Teknikudvalget og Økonomiudvalget i december, blev det besluttet, at forvaltningen i forbindelse med udmøntning af anlægspuljen "Klima og kystsikringsindsats" skulle vende tilbage med en sag med forslag til klimaforebyggende indsatser indeholdt i kommunens DK2020-Klimahandlingsplan, og som forventes at have en konkret CO₂ reducerende effekt. Forvaltningen lægger med denne sag op til en række indsatser til udmøntning af ikke-disponerede midler på anlægspuljen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der på anlægspuljen "Klima og kystsikringsindsats" inden for den eksisterende anlægsbevilling disponeres

- 0,1 mio. kr. til at understøtte flere tilbud om tilskud til energigennemgange i private boliger,
- 0,1 mio. kr. til flere tilbud om gratis energigennemgange i udvalgte, mindre virksomheder,
- 0,1 mio. kr. til en tilskudspulje til solcellescreeninger.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 15. december 2022 at give en anlægsbevilling i 2023-25 til det videre arbejde med klimainsatsen og kystsikringsindsatsen på i alt 4,0 mio. kr., finansieret af uforbrugte driftsmidler til bæredygtighedsstrategien i 2022 på 1 mio. kr. og det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Pulje til klimaarbejde" i 2023-25 (3 mio. kr.). Bevillingen dækker over en udgift til en projektleder i perioden (2,1 mio. kr.), en udgift til 2 studentermedhjælpere i perioden (0,9 mio. kr.) samt rådgiverbistand til myndighedsprojekt i 2023 og 2024 (1 mio. kr.). På kommunalbestyrelsesmødet 31. august 2023 (sag 9) blev det endvidere besluttet at de 1 mio. kr. til "rådgiverbistand til myndighedsbistand" skulle fordeles på 0,7 mio. kr. til klima og beskyttelse mens de sidste 0,3 mio. kr. skulle anvendes til klimaforebyggende indsatser.

I forbindelse med udvalgssagen "Indsatsplan 2024 for Bæredygtighedsstrategien og DK 2020 Klimaplanen", der blev behandlet af Teknikudvalget og Økonomiudvalget i december, lagde forvaltningen op til at de 0,3 mio. kr. skulle disponeres til at understøtte implementering af biodiversitet- og cykelindsatsen samt til understøttelse af lokale bæredygtighedsinitiativer. Dette blev ikke anbefalet, idet udvalgene lagde vægt på at 0,3 mio. kr. bliver anvendt på klimaforebyggende indsatser, dvs. tiltag, der reducerer CO₂-udledningen i Lyngby-Taabæk Kommune.

Løsninger

Forvaltningen har undersøgt fem indsatser. 4 af indsatserne arbejdes der med i forvejen, så for disse vil der være tale om en styrkelse af en eksisterende indsats.

Indsatserne er beskrevet mere udførligt i et notat der er vedhæftet denne sag som bilag 1. Nedenfor gives en opsummering af, hvordan de fem indsatser klarer sig på de vigtigste parametre.

Tiltag	Produkt	Anslået CO ₂ besparelspotentiale	Anslået CO ₂ besparelspotentiale per. foreslået forbrugt kr.	Målbarhed	Anslået tilbagebetalingstid for borger/virksomhed/kirke
1. Flere tilbud om tilskud til energigennemgange i private boliger	Ca. 100 energigennemgange	Ca. 19.168-217.019 kg årligt	Ca. 0,2 kg - 2 kg per. krone årligt	God	4 - 13 år

2. Flere tilbud om gratis energigennemgange i udvalgte, mindre virksomheder	13 energigennemgange	Ca. 741.447 kg årligt	Ca. 7,4 kg per. krone årligt	God	2 - 33 år
3. Tilskudspulje til solcellescreeninger	Ca. 7 solcellescreeninger	Ca. 140.000 kg årligt	Ca. 1,4 kg per. krone årligt	God	5 - 12 år
4. Køb af flere elcykler til udlån hos borgere og private	7 elcykler	Ca. 21.280 kg årligt	Ca. 0,2 kg per. krone årligt	Usikker	Ikke relevant
5. Forøgelse af tilskud til energigennemgange af de seks kirker i Kongens Lyngby Provsti	6 energigennemgange	Ca. 25.800 kg årligt	Ca. 1 kg per. krone årligt	God	1 - 20 år

Forvaltningens sammenfattende vurdering:

1. Energigennemgange i private boliger er et kendt tiltag, som potentielt kan medføre store CO₂ reduktioner, og hvor der også er gode muligheder for at indhente efterfølgende dokumentation. De store udsving i gennemførelsesraten skal dog holdes in mente.

2. Energigennemgange hos virksomheder er ligeledes et nogenlunde kendt tiltag, som læner sig meget op af konceptet for gennemgangene i de private boliger. Her er der også gode muligheder for indhente efterfølgende dokumentation for den opnåede effekt. Det skal dog bemærkes, at der pga. virksomhedernes budgetplanlægning kan gå flere år, før den fulde effekt slår igennem. Det skal ligeledes understreges, at der ikke er konkrete erfaringer omkring den efterfølgende gennemførelsesrate at henvise til.

3. Oprettelsen af en tilskudspulje til solcellescreeninger vil være et nyt værktøj, hvor der ikke på forhånd kan siges noget sikkert om gennemførelsesraten. Der vil skulle arbejdes med udformningen af puljen, herunder om etageboliger og virksomheder vil skulle ansøge kommunen, eller om forvaltningen kan give tilbuddet direkte til de etageboliger og virksomheder som vurderes egnede. Tiltaget kan medføre store CO₂ reduktioner frem mod 2030, hvor man regner med at elforsyningen i Danmark er fossilfri.

4. Udlån af elcykler er et kendt tiltag, som har stor signalværdi. På nuværende tidspunkt er det dog usikkert hvilke transportvaneændringer udlånene reelt medfører, og dermed hvilke CO₂ reduktioner indkøb af cykler til flere udlån kan medføre.

5. Energigennemgang af kommunens kirker er et kendt tiltag, der kan medføre nogenlunde store CO₂ -reduktioner, som efterfølgende også vil kunne dokumenteres. Det skal dog bemærkes, at kirkerne allerede har fået et tilbud om tilskud, og at tiltaget således muligvis bliver gennemført, uanset om der sættes penge af til yderligere tilskud.

På baggrund af ovenstående, foreslår forvaltningen, at de resterende 0,3 mio. kr. på anlægspuljen "Klima og kystsikringsindsats" disponeres til flere energigennemgange hos private husstande (0,1 mio. kr.), flere energigennemgange hos virksomheder (0,1 mio. kr.), samt til en solcellepulje for etageboliger og virksomheder (0,1 mio. kr.).

Strategisk ramme

De foreslåede indsatser er i overensstemmelse med Lyngby-Taarbæks DK2020 Klimahandleplan, der implementerer Bæredygtighedsstrategien.

Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes vil forvaltningen effektuere udførelsen af de besluttede tiltag.

De næste skridt vil for de enkelte tiltag være:

1. Flere tilbud om tilskud til energigennemgange i private boliger - forvaltningen udbreder kendskabet til den eksisterende ordning via f.eks. en annonce i et dagblad eller via opslag på Facebook og andre sociale medier. Forvaltningen vil også gøre reklame for ordningen til arrangementerne Liv i Lyngby og Bæredygtighedsfestivalen, og gennem andre netværk.
2. Flere tilbud om gratis energigennemgange i udvalgte, mindre virksomheder - forvaltningen udvælger i samarbejde med Transition de virksomheder som skal have tilbuddet. Transition tager kontakt.
3. Tilskudspulje til solcellescreeninger - forvaltningen afdækker om det er muligt at målrette tilbuddet om tilskud til de etageboliger eller virksomheder, hvor forvaltningen i forvejen kan vurdere, at der er en stor chance for efterfølgende etablering af anlæg. Derefter igangsættes ordningen.

Forvaltningen vil i starten af 2025 komme med en afrapportering af, hvordan midlerne er blevet brugt.

Økonomi

Jf. problemstillingsafsnittet, besluttede Kommunalbestyrelsen den 15. december 2022 at give en anlægsbevilling i 2023-25 til det videre arbejde med klimainsatsen og kystsikringsindsatsen på i alt 4,0 mio. kr. Dette beløb udgør 4,1 mio. kr. i 2024 p/l, som fordeler sig over 2023-25. Såfremt denne sag godkendes, vil anlægspuljen være fuldt ud disponeret.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Anbefalet, idet tilskuddet til energigennemgange for private forhøjes til 75% og der fokuseres på ejendomme med olie og gas samt at solcellescreeninger fokuseres til større tagarealer.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Bilag 1 - Notat om undersøgte indsatser

Bilag 2 - Lyngby Taarbæk afrapportering af husgennemgange 2021

Bilag 3 - Lyngby Taarbæk afrapportering af husgennemgange 2022

Bilag 4 - Statistik over energigennemgange hos mindre virksomheder

Bilag 5 - Solcelleanalyse

Bilag 6 - Favrskov Provsti Klimarapport

Punkt 11: Igangsættelse af høringsproces for Natura 2000-handleplaner (Beslutning)

01.05.18-K08-1-23

Resume

Der er udarbejdet udkast til Natura 2000-handleplan for område nr. 139, som omfatter øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov. Udkastet skal ifølge planprocessen sendes i 8-ugers offentlig høring. Høringsprocessen er koordineret med Miljøstyrelsen og de andre involverede kommuner. Efter høringen skal eventuelle hørings svar behandles, hvorefter den endelige handleplan fremlægges til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at det fremlagte udkast til Natura 2000-handleplan for område nr. 139 sendes i offentlig høring.

Problemstilling

Baggrund for Natura 2000

Natura 2000-områderne er et netværk af beskyttede naturområder i EU, som er udpeget med henblik på at beskytte en række truede, sjældne eller karakteristiske naturtyper, dyre- og plantearter. Grundlaget for Natura 2000-områderne er EU's naturbeskyttelsesdirektiver, som består af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. Direktiverne forpligter EU's medlemslande til at bevare mere end 200 naturtyper, 700 arter af planter og dyr og over 170 fuglearter.

Danmark opfylder bl.a. sine forpligtigelser i forhold til habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet ved at gennemføre en systematisk og tilbagevendende planlægning for de enkelte Natura 2000-områder. Natura 2000-planlægningen er med til at sikre en fremgang i tilstanden af den vigtigste natur i Natura 2000-områderne.

Natura 2000-planprocessen

For hvert Natura 2000-område udarbejder staten en basisanalyse og en Natura 2000-plan. I basisanalysen kortlægges naturtyper og arter inden for Natura 2000-området ud fra den nationale overvågning. Natura 2000-planen indeholder overordnede målsætninger og indsatsprogrammer, som skal sikre, at der for hver planperiode bliver arbejdet frem imod en gunstig bevaringsstatus for de udpegede arter og naturtyper.

Efterfølgende skal der udarbejdes Natura 2000-handleplaner for alle områder. Handleplanerne skal medvirke til at gennemføre Natura 2000-planerne for de enkelte områder. Natura 2000-handleplanerne udarbejdes af kommunerne og Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen er ansvarlig for at udarbejde skovhandleplaner for de skovbevoksede, fredskovspligtige naturtyper og tilknyttede arter, mens kommunerne har ansvaret for at udarbejde handleplaner for den resterende habitatnatur, habitatarter samt fugle.

Udkast til Natura 2000-handleplaner skal i følge lovgivningen sendes i høring senest seks måneder efter offentliggørelse af de endelige Natura 2000-planer, og de endelige handleplaner skal vedtages senest et år efter Natura 2000-planernes offentliggørelse. I dette tilfælde betyder det, at planerne skal sendes i høring i januar og endelig vedtages senest d. 3. juli 2024.

Planperioden for de statslige Natura 2000-planer og kommunale handleplaner er 6 år. Den nyeste planlægning udgør 3. planperiode, og hedder 2022-2027. Natura 2000-planlægningen for skovbevoksede arealer med fredskovspligt har en 12-

årig cyklus. Skovhandleplanerne indgår i den igangværende planlægning.

Løsninger

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der to Natura 2000-områder:

- Område nr. 139 ”Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov”.
- Område nr. 144 ”Nedre Mølleådal og Jægersborg Dyrehave”.

Forvaltningen har sammen med Allerød Kommune, Egedal Kommune, Furesø Kommune, Rudersdal Kommune og Miljøstyrelsen udarbejdet et udkast til Natura 2000-handleplan for område nr. 139. Miljøstyrelsen er tovholder for samarbejdet. Natura 2000-handleplanen er udarbejdet efter et paradigme, der er lavet i samarbejde mellem KL, kommunerne og Naturstyrelsen. Her indgår følgende beskrivelser:

- En prioritering af myndighedens forventede forvaltningsindsats i planperioden på baggrund af en opgørelse af behovet for konkrete forvaltningstiltag.
- De forventede initiativer, som myndigheden vil tage for at gennemføre Natura 2000-handleplanen, herunder en plan for interessentinddragelse.
- En oversigt over fordelingen af indsatsen mellem kommunale myndigheder, Miljøstyrelsen og offentlige lodsejere.
- En redegørelse for gennemførelsen af handleplanen for den forudgående 6 års periode (dog 12 års periode for de skovbevoksede, fredskovspligtige arealer), der gør det muligt at vurdere, i hvilket omfang Natura 2000-handleplanen er gennemført for den forudgående periode.

Natura 2000-planerne er bindende for kommunen. Det betyder, at kommunen er ansvarlige for, at handleplanerne gennemføres inden udgangen af 2027. Til gennemførelse af planerne stiller staten en række virkemidler til rådighed, ligesom det forudsættes, at kommunerne i mindre omfang bidrager økonomisk via DUT-midlerne.

På kommunaltejede arealer er kommunen ansvarlig for at gennemføre de nødvendige indsatser. I handleplanen har forvaltningen derfor fremlagt indsatser for en fortsat naturpleje i Lyngby Åmose, der skal bidrage til, at den nuværende tilstand enten bevares eller forbedres i løbet af perioden. Dette indebærer:

- Fortsættelse af den eksisterende plejeindsats med rydning af genvækst af vedplanter på de lysåbne områder med hængesæk.
- Foretage undersøgelser for forbedring af hydrologiforholdene i mosen.

Projekter på private lodsejeres arealer gennemføres i videst muligt omfang gennem frivillige aftaler. På privatejede arealer, er der fremlagt en enkelt indsats for forbedring af en sø i Frederiksdal Skov. Forbedringen af søens tilstand skal udover en forbedring af naturtypen også forbedre søen som levested for den særlige bilag IV-art stor vandsalamander.

Udkastet til Natura 2000-handleplanen for område nr. 139 er klar til at komme i offentlig høring. Miljøstyrelsen vil som tovholder for handleplanen udgive den via deres høringsportal.

Naturstyrelsen har valgt at være ansvarlig for Natura 2000-område nr. 144. De står således selv for at udarbejde en plejeplan for området. Dette Natura 2000-område behandles derfor ikke nærmere hos Lyngby-Taarbæk Kommune.

Strategisk ramme

Udarbejdelse af Natura 2000-handleplaner understøtter tiltag og indsatser i både Bæredygtighedsstrategien og Biodiversitetshandleplanen, der omhandler beskyttelsen af biologiske kerneområder og spredningskorridorer. I tiltagene og indsatsen er det beskrevet, at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i, og udarbejder nye Natura 2000-handleplaner i overensstemmelse med planlægningen.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget godkender at starte høringsprocessen, så offentliggøres udkastet til Natura 2000-handleplanen for område nr. 139 via Miljøstyrelsens høringsportal.

Efter den 8-ugers offentlige høring, fordeles de indkomne høringssvar til de relevante kommuner. Her behandles de indkomne høringssvar og den endelig Natura 2000-handleplanen udarbejdes. Denne vil blive forelagt Teknikudvalget d. 6. juni 2024.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Indsatsområder i handleplanen

Natura 2000-områder i LTK

Udkast til Natura 2000-handleplan N139 2022-2027

Punkt 12: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Regnskab 2023
- Budget 2025-28 - Fagudvalgenes indledende drøftelse af budgettet
- Lokalplanforslag udvidelse af Exmoor Rideklub - offentlig fremlæggelse
- Dyrehaven - Forskønnelse af adgange
- Forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion, med tilhørende kommuneplantillæg, miljørapport samt udkast til udbygningsaftale
- Lundtoftevej 233 - Nye skiltepyloner
- Udskiftning af broen over Mølleåen ved Teknikerbyen
- Dyrehavegårdsvej 22 - Dispensation skovbyggelinje
- Eventuel rejsning af statsskov nord for Trongårdsstien øst for Helsingørmotorvejen
- Lokalplan 298 for vellivs ejendomme - Plangrundlag
- Prioritering af skolevejs- og trafikikkerhedsprojekter 2024
- Forslag til 40 km/t zone Caroline Amalies Vej og Fuglevadsvej
- Genåbning af offentlige toiletter
- Frederiksdalsvej 355 - Anvendelse af Møllehuset til sundheds- og terapibus

- Boelvej 8 - Dispensation til opsætning af lysmaster ved idrætsanlæg

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Orientering givet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Punkt 13: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

Sagsfremstilling

1. Orientering om letbanen

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

2. Forsøg med 2-kammerbeholdere til affald på Brede Allé

Der har igennem længere tid været store udfordringer med afhentning af affald på de ejendomme, der ligger på Brede Allé mellem Fuglevad og Brede. Vejen er en grusvej, som ikke er bygget til kørsel med større lastbiler. Ved Fuglevad er der desuden en træbro, som ikke må passeres af biler tungere end 3,5 ton. Det betyder, at skraldebilerne skal have plads til at vende for at køre tilbage mod Brede.

Det er aftalt mellem Lyngby-Taarbæk Forsyning og forvaltningen (affaldsmyndigheden, vejmyndigheden samt arealdrift, der står for vedligeholdelse af vejen), at der fremover tømmes med en såkaldt mikro-skraldebil på strækningen. Mikrobilen kan vende før Fuglevad, og behøver derfor ikke passere træbroen. Ændringen indebærer, at der ikke kan tømmes 4-kammerbeholdere, da disse tømmes af en større bil på 18 ton. Mikrobilen vejer kun 7,5 ton og er indrettet med to rum til tømning af 2-kammerbeholdere. De 8 husstande på strækningen vil derfor få udskiftet de nuværende 4-kammerbeholdere med 2-kammerbeholdere til de samme affaldstyper. De 8 husstande vil således fortsat få afhentet alle affaldstyper, herunder også haveaffald og storskrald. Forsyningen informerer de berørte husstande.

Afledt af denne sag har forvaltningen bestilt skiltning, som kun tillader ærindekørsel på Brede Allé for at reducere slitagen på den del af vejen, som har grus belægning, samt opsat yderligere skiltning ved træbroen for at understrege forbuddet mod at køretøjer tungere end 3,5 ton passerer. Der er ligeledes blevet foretaget en trafiktælling før skiltningen bliver sat op, så der kan foretages en effektmåling af de nye tiltag.

Forsyningen og forvaltningen har aftalt at følge op på, om tiltagene afhjælper problemerne med kørsel og tømning af affald på strækningen, herunder det løbende behov for vedligeholdelse af vejen.

3. Muligheder for forbedret drift på Kystbanen i fremtiden.

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 igangsatte i 2021 en indledende undersøgelse af mulighederne for at forbedre togdriften på Kystbanen. På den baggrund har Banedanmark med inddragelse af DSB og Trafikstyrelsen undersøgt mulighederne for en forbedring af den nuværende regionaltogstrafik samt flere varianter af en mulig omstilling af Kystbanen til fremtidens automatiske S-tog.

Resultatet af analysen er i oktober afleveret til forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035. Forligskredsen har på baggrund af de færdiggjorte undersøgelser besluttet, at der skal igangsættes en større undersøgelse af en helhedsplan for jernbanen i Hovedstadsområdet. Banedanmark inviterede i forlængelse af afleveringen til forligskredsen relevante ledere og medarbejdere fra de syv kommuner på Kystbanen til et møde, hvor Banedanmark fremlagde resultatet af den strategiske analyse af forbedret togdrift på Kystbanen. På mødet fortalte DSB og Bane Danmark også kort om det videre arbejde.

Banedanmark og DSB har allerede forberedt udbud af indkøb af nye S-Tog og det opgraderede signalsystem på S-togsnettet til førerløs drift. Førerløs drift vil medføre, at der på den største del af S-togsnettet kan opereres med 5 minutters drift og længere tog hvis der er behov herfor.

Banedanmarks præsentation af undersøgelserne om forbedret drift på Kystbanen og helhedsplanen kan læses i bilaget til denne sag.

4. Rent vand i Mølleåen og resultater af renseseffekten på MBR-anlægget på Mølleåværket

I forbindelse med udskiftningen af Mølleåværkets MBR-anlæg, har Lyngby-Taarbæk Forsyning foretaget analyser af det rensede spildevand. Analyserne dækker over vand udledt fra det traditionelle renselanlæg (uden MBR), vand udledt fra det gamle MBR-anlæg samt vandt udledt fra det nye MBR-anlæg. Der er analyseret for kendte problematiske stoffer i Mølleåen, udvalgte miljøfremmede stoffer samt stoffer der efter bekendtgørelsen skal overholdes ved udledning af spildevand (standardparametre).

Forsyningen har gennemgået resultaterne med Kommunen 12. januar 2024, hvor de overordnede muligheder for brugen af vandet fra MBR-anlægget blev overvejet. Generelt viser analyserne, at MBR-anlægget (nyt og gammelt) har en højere rensesgrad sammenlignet med det traditionelle renselanlæg, og for mange af stofferne er der en meget høj rensesgrad.

Resultaterne af analyserne skal bl.a. bruges til at vurdere, om der i fremtiden vil kunne gives en tilladelse til udledning af vand fra MBR-anlægget til Mølleåen for at give en bedre vandkvalitet i tørre perioder. I analyserne er der dog fortsat målt indhold af bl.a. tungmetaller, der i forvejen findes i Mølleåen, og som praksis i klagenævnet er nu, vil en udledningstilladelse formegentlig ikke kunne gives. Her vil de samme problematikker som ved KALC-projektet gøre sig gældende.

Der er et nyt byspildevandsdirektiv i høring, og Miljøstyrelsen er ved at udarbejde nye vejledninger vedrørende udledningstilladelser til recipienter. I løbet af 2024 forventer forvaltningen derfor at blive klogere på, hvilke muligheder der findes vedrørende udledning af vandet fra MBR-anlægget til Mølleåen.

Forsyningen er indforståede med, at vi ikke arbejder aktivt på at muligheden for udledning til Mølleåen, før vi er klogere på de kommende vejledninger.

Ud over en potentiel udledning af vand fra MBR-anlægget til Mølleåen, ligger der i fremtiden et behov for drøftelse af bl.a. kommunal vedligeholdelse af anløbsbroer for kanoer og kajaker, samt klimasikrende opgradering af Kommunens sluser og stemmeværker på Mølleåen.

5. KL klima og miljøtopmøde 11.-12. april 2024

KL har annonceret, at der snart åbnes for tilmeldinger til den årlige politiske konference på klima-, teknik- og miljøområdet. Til topmødet inviteres kommuner, erhvervsliv, civilsamfund, Folketinget og staten til en fælles drøftelse af den aktuelle klima- og naturkrise og hvad der kan gøres i fællesskab. Temaet for 2024 er ”Natur og klima i samspil”.

- Tid og sted: Konferencen foregår den 11.-12. april 2024, Tivoli Hotel & Congress Center (København).
- Tilmelding: Forvaltningen står for en samlet tilmelding. Ønsker du at deltage, bedes du kontakte [Helle Karup](mailto:Helle.Karup@ltk.dk) HNK@ltk.dk senest 8. februar 2024. Når du tilmelder dig, skal du vælge en dilemmasession, et fremtidsværksted og en udflugt

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at alle kommunalbestyrelsesmedlemmer har mulighed for at få refunderet udgifter til deltagelse i to faglige arrangementer årligt, udover arrangementer man er delegeret til.

6. Private broer i Furesø

Miljø- og Fødevareklagenævnet har inden for det sidste år afvist ansøgninger om anlæggelse af private broer i søer, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. I afgørelserne understreges det, at der ikke kan gives dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3, hvis broerne alene har et privat formål. Miljø- og Fødevarenævnet er øverste klagemyndigheder for afgørelser truffet af bl.a. kommunerne på området.

Furesøen ejes af Naturstyrelsen, som udsteder en grundejertilladelse, forudsat at den ansøgte bådebro opfylder vilkårene angivet i bekendtgørelsen for Furesøen. Bekendtgørelsen er udstedet i medfør af Naturbeskyttelsesloven. Disse vilkår har til formål at bevare natur- og landskabsværdierne samt sikre rekreativ benyttelse af Furesøen.

Kommunen har hidtil vurderet, at dispensation kunne gives til broer, der har fået grundejertilladelse, idet det antages, at vilkårene sikrer, at broen ikke væsentligt påvirker § 3-området eller betydeligt forrykker områdets tilstand. Kommunen er dog blevet opmærksom på klagenævnets afgørelser, der afviser sådanne dispensationer fra § 3.

Forvaltningen vurderer, at klagenævnets afgørelser medfører en mere restriktiv praksis i forhold til ”private” broer i søer. Det vil sige broer, der ikke tjener en bredere offentlighed. Broer tilknyttet private foreninger, såsom roklubber, der har et bredere samfundsmæssigt formål, er som ikke omfattet af den restriktive praksis.

Forvaltningen har afholdt et møde med nabokommunerne Rudersdal Kommune og Furesø Kommune om praksisændringen. Alle kommuner er enige om, at der som udgangspunkt ikke længere kan dispenseres til private broer i Furesø.

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om dispensation til en ny privat bådebro ved Furesøvej 7. På baggrund af praksisændringen forventes det, at ansøgningen om dispensation vil blive afvist.

7. Nedtagning af broen over Mølleåen ved Teknikerbyen

Naturstyrelsen har den 31. maj 2023 informeret kommunen om nedtagning af broen over Mølleåen ved Teknikerbyen samt at Naturstyrelsen forventer at afspærre broen fra slutningen af august 2024 af sikkerhedsmæssige hensyn. Broen er en skelbro mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Rudersdal Kommune. Broen kan bevares, såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune og Rudersdal Kommune vil overtage istandsættelse og den fremtidige drift. Rudersdal Kommune har den 27. april 2022 truffet beslutning om at afsætte 1,425 mio. kr. til udskiftning af broen, hvilket svarer til halvdelen af de samlede anlægsomkostninger. I den forbindelse forbereder forvaltningen en sag til politisk stillingtagen i 1. halvår 2024.

8. Orientering om afholdelse af borgermøde vedr. træfældning på Furesøvej

Lyngby-Taarbæk Kommune overtog Furesøvej som en offentlig vej, da kommunen overtog ca. 60 km private fællesveje i april 2023. Den 29. november 2023 fældede kommunens driftsafdeling 33 træer. Udover grundejernes berettigede kritik af forvaltningens manglende kommunikation med grundejerne om baggrunden for fældningen mv., så har grundejerne også givet udtryk for utilfredshed med vejens ændrede æstetiske udtryk.

Den 30. januar 2024 afholdt forvaltningen et åbent møde med beboerne i området og grundejerforeningen, hvor ca. 40 borgere deltog. På mødet blev der bl.a. udtrykt ønsker om nedsættelse af den tilladte hastighed, mv. Ligeledes blev vejens æstetiske og beplantningsmæssige indhold drøftet, og der kom ønsker til nye beplantninger. Forvaltningen vil nu vurdere forskellige muligheder for at imødekomme ønskerne helt eller delvist. Skulle det indebære ændringer af vejanlægget, der ligger udover driftsområdets ramme, forelægger forvaltningen en sag til politisk beslutning.

Forvaltningen vil således arbejde videre med en teknisk afklaring af borgernes ønsker i dialog med repræsentanter fra beboerne.

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Orientering givet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Bilag

Orienteringsmøde om mulighederne for forbedret drift på Kystbanen

Brev fra Naturstyrelsen 31-05-2023 - Nedrivning af bro over Mølleåen vest for Ørholm Mølle

Rudersdal Kommune - Anlægsbevilling - Udskiftning af bro over Mølleåen ved Teknikerbyen

Punkt 14: Underskrift protokol

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.