

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 11-10-2022

Mødedato Tirsdag d. 11. oktober 2022 kl. 16:15

Mødested Forsyningens mødelokale, Firskovvej 36

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Scenarier for busnet 2025 og fremtidig økonomi (Drøftelse).....	4
Buslinje 179 - omstilling fra fossilfri til alm. diesel (Beslutning).....	10
Introduktion til private fællesveje og kommunale veje (Orientering).....	12
Ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje (Beslutning).....	14
Nedklassificering af Lyngby Omfartsvej (Beslutning).....	18
Forslag til ny trafiksikkerhedsplan for 2023-2027 (Beslutning) (genforelæggelse).....	20
Status for forsøgsordning med 40 km/t zone ved Virum Skole og Lindevangen (Orientering).....	24
Ændret parkeringsprojekt på Skovvej og Edelslundsvej (Beslutning).....	26
Lukket: Omprojektering (Orientering).....	29
Nedlæggelse af den private fællesvej ved Hollandsvej 7A og 7B (Beslutning).....	30
DK2020 Klimaplan (Beslutning) (Genforelæggelse).....	32
Rottebekæmpelse 2023 - handlingsplan og gebyr (Beslutning).....	37
Regulering af støj fra vareleveringer (Beslutning).....	40
Dispensation til støjende arbejde i krydset ved Kanalvej (Beslutning).....	44
Ekstraordinære energitiltag på vejområdet (Beslutning).....	46
Plangrundlag for lokalplan 307 for Lyngby Stadion (Beslutning).....	49
Mødekalender 2023 (Beslutning).....	53
Kommende sager.....	55
Meddelelser.....	56
Underskrift af protokol.....	58

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022
Godkendt.

Punkt 2: Scenarier for busnet 2025 og fremtidig økonomi (Drøftelse)

13.05.00-G01-7-20

Resume

I forbindelse med det igangværende arbejde med tilpasningen af busnettet til letbanen har forvaltningen bedt Movia om oplæg til scenarier for nyt busnet med tilhørende økonomi på baggrund af Teknikudvalgets drøftelser den 2. marts 2022. Udvalget skal ud fra de fremlagte forslag med til- og fravalg drøfte den fremtidige økonomiske ramme til kollektiv bustrafik.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den fremtidige økonomiske ramme til kollektiv bustrafik drøftes ud fra Movias oplæg til fremtidig busdækning i kommunen.

Problemstilling

Forvaltningen og Movia har de seneste år arbejdet med tilpasningen af busnettet til letbanen i 2025 (nyt ringnet). Kommunerne skal i løbet af 4. kvartal 2022 meddele Movia en fremtidig økonomisk ramme (pejlemærke) for busdriften fra 2025.

For at orientere om og drøfte det fremtidige busnet blev der den 2. marts 2022 afholdt en workshop med Teknikudvalget, hvor det bl.a. blev drøftet hvilke scenarier Movia skulle undersøge. På workshoppen var der politisk fokus på, at der arbejdes med et basisnet og nogle tilkøbsmoduler. På denne måde forventes det, at der kan skabes en større indsigt i ønsker til busnettet og den tilhørende økonomi.

Movia har nu fremsendt oplæg til nyt busnet i Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag). Det nye busnet skal bl.a. tilgodese de principper for arbejdet med busnettet som Kommunalbestyrelsen godkendte i november 2020 (principperne er angivet sidst i Movias notat).

Movia har – som ønsket på politikerworkshoppen - taget udgangspunktet i, at Lyngby-Taarbæk Kommunes nuværende tilskud til busdrift på 31,7 mio.kr (jf. budget 2022) fastholdes til dækning af busdriften samt de årlige udgifter, som fra letbanens åbning skal betales til Hovedstadens Letbane. De løbende udgifter til letbanen er fra 2025 estimeret til 11,9 mio. kr., hvorfor der i det fremsendte scenarie 1 er fundet besparelser i busdriften på 11,9 mio. kr.

Letbanens udgifter er sammensat af direkte anlægsudgifter (gravearbejde, anlæg af spor mm - separat finansieret), driftsrelaterede anlægsomkostninger (omkostningerne til finansiering af de for driften nødvendige investeringer, blandt andet anskaffelse af letbanetog, etablering af Kontrol og Vedligeholdelsescenter, prøvedrift, anskaffelse af strategiske reservedele og afholdelse af reinvesteringer) og driftsomkostninger (til strøm, personale, rengøring mm - det forventes at driftsomkostningerne i store træk dækkes af billetindtægterne). Således er det de driftsrelaterede anlægsomkostninger og driftsomkostninger som kommunerne skal finde årlig finansiering til (11,9 mio. kr). Der gøres opmærksom på, at dette er et estimat, der er forbundet med en betydelig usikkerhed idet estimatet er fremskrevet fra passagerprognosen fra 2014. Hovedstadens Letbane og letbanekommunerne arbejder i øjeblikket på at få udarbejdet en ny passagerprognose og på baggrund af den få genberegnet et langtidsbudget. passagerprognosen samt følsomhedsberegninger forventes færdige og godkendt 1. halvår 2023, efterfølgende påbegyndes arbejdet med beregning af driftsindtægter og økonomiberegninger.

I Lyngby-Taarbæk Kommunes budget 2022 – 2025 er indarbejdet et budgetløft på 8,2 mio. kr. til kommunens tilskud til udgifter til letbanen fra 2025 og frem. Samtidig opnås en forventet besparelse på 2,9 mio. kr./år ved nedlæggelse af buslinje 180 og 181 (DTU-buslinjerne) hvis passagerfunktion overtages af letbanen. Dette medfører at der mangler finansiering af 0,8 mio. kr. i det samlede budget til busser og letbane. Det kan nævnes, at nedlæggelsen af 180/181 ikke vil medføre ubetjente strækninger, idet andre busser og letbanen vil betjene strækningerne.

Således vil det med nuværende budget og nedlæggelsen af 180/181 samt en mindre tilpasning på 0,8 mio. kr. være muligt næsten at opretholde det eksisterende busnet/serviceniveau.

Forvaltningen gør opmærksom på, at det fremlagte busnet ikke nødvendigvis er det endelige busnet for kommunen – men det er et busnet der kan vise, hvor megen kollektiv bustrafik kommunen kan få for et givent tilskudsbeløb. Når der er truffet politisk beslutning om beløbet til fremtidigt busbudget, vil Movia i samarbejde med forvaltningen og berørte nabokommuner søge at tilrettelægge det mest optimale busnet som muligt – med udgangspunkt i det fremlagte busnet og eventuelle fremkomne kommentarer i forbindelse med den politiske behandling samt ønsker fra nabokommunerne. Således vil der kunne komme ændringer og justeringer i forhold til dette første oplæg.

Løsninger

Lyngby-Taarbæk Kommune betjenes i dag af 4 buslinjer, der alene finansieres af Lyngby-Taarbæk Kommune, 9 buslinjer, der finansieres i fællesskab med nabokommuner og af 7 linjer, der finansieres af Region Hovedstaden. Nabokommunerne Gentofte, Gladsaxe og Rudersdal er på møde i Movia i september 2022 orienteret om indholdet af Movias notat til Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag) og kommunerne har efterfølgende fået tilsendt notatet. På mødet i Movia gav kommunerne udtryk for stor bekymring, hvis Lyngby-Taarbæk vælger at gennemføre så omfattende besparelser/busændringer, da det vil have stor påvirkning på nabokommunernes busnet. Ændringer af tværkommunale linjer kræver enighed blandt de berørte kommuner.

Det reducerede tilskud til busdriften på 11,9 mio.kr. skal findes på de 13 linjer, der helt eller delvist finansieres af Lyngby-Taarbæk Kommune. Konsekvenserne af det lavere tilskud vil være nedlagte buslinjer, strækninger, der mister betjening, længere afstand til busstoppesteder, færre afgang mv.

Movias oplæg til nyt basis busnet er tilrettelagt med udgangspunkt følgende forudsætninger:

- Der skal findes besparelser på 11,9 mio. kr. på de årlige driftsudgifter.
- Anvendelse af de af kommunen besluttede principper, hvor princip 1 (Koncentrer busdriften der, hvor der er størst passagerpotentiale) og 3 (Skab gode forbindelser til Lokalbanen, Letbanen og S-togsstationer) i denne del af planlægning har været i spil. I forhold til princip 1 er dette sammen med forvaltningen konkretiseret til at dække stoppesteder med mere end 50 påstigere pr. hverdag (2019),
- Et hensyn til, så vidt muligt, fortsat at sikre betjening af uddannelsesinstitutioner, skoler og plejecentre.

Som efterspurgt har Movia listet nogle mulige tilkøbsmuligheder til basisnettet. Tilkøbene kan bl.a. være betjening af enkeltdestinationer, opgradering af frekvens mm.

Movia lister følgende reduktioner og mulige tilkøb (kort og detaljeret forklaring ses i Movias oplæg - bilag):

Linje	Beskrivelse basis busnet	Linjekategori/serviceniveau	Reduceret tilskudsbehov (mio.kr. pr. år)	Tilkøb Beskrivelse / Linjekategori	Tilkøb omkostning (mio.kr. pr. år)	Tilkøb prioritering
23	Ingen	Stamlinje S-2	0,0	-	-	
68	Omlægges ad Nybrovej (i stedet for Chr. X's Allé)	Stamlinje S-2	0,0	-	-	
180	Nedlægges	-	0,6	-	-	
181	Nedlægges	-	2,3	-	-	
182	Del af Caroline Amalie Vej	Stamlinje S-2	1,6	Øget driftsomfang / Svarende	1,6	2
183	mister betjening,					

	ingen betjening af Raadvad, lavere frekvens			nogenlunde til Bybus S-B		
184	Omlægges gennem Virum	Bybus S-B	0,0	Ved tilkøb af ny linje lægges linje 184 tilbage til Kongevejen	-	
190	Nedlægges	-	3,3	-	-	
191	Forenklet linjeføring, Nybrovej mister betjening, lavere frekvens	Stamlinje S-2	1,3	Øget driftsomfang / Svarende nogenlunde til Bybus S-B	1,3	1
192	Føres via Gammellosevej (Letbane) til Nybrogård, betjening af Lyngby St. ophører	Bybus S-B	0,0	Rute forlænget til Sorgenfri St. via. Nybrovej / Bybus S-B	1,0	5
194	Nedlægges i Lyngby-Taarbæk Kommune	-	1,4	-	-	
Ny linje	-	-	-	Ny tværlinje til delvis erstatning for 190 og 194 - Holte-Virum-Fuglevad-Lundtofte-Ørholm-Teknikerbyen-Nærum (linje 184 uændret) / Stamlinje S-2	2,0	3
388	Lavere frekvens på strækningen Lyngby St. - Taarbæk Havn	Basislinje S-3	0,9	Fastholdelse af nuværende frekvens / Stamlinje S-2	0,9	4
			11,9		6,8	

Basisnettet og tilkøbsmodulerne skal anskueliggøre mulighederne for det fremtidige busnet, således at der kan træffes en beslutning om en fremadrettet økonomi til busdrift.

I notatet fremfører Movia, at det foreslåede basis busnet ikke er et udtryk for Movias anbefaling til busbetjeningen i Lyngby-Taarbæk kommune, men et bud på hvordan rutenettet og serviceniveauer kan se ud med udgangspunkt i de givne kriterier. Herunder den givne økonomi og de besluttede planlægningsprincipper.

Generelt vurderer forvaltningen, at besparelser i den kollektive trafik bør overvejes nøje idet selv en mindre besparelse har stor betydning for busnettet og serviceniveauet. Besparelser på busserne vil normalt betyde en serviceforringelse i den

kollektive trafik, hvilket kan medføre en reduktion i den kommende tilbringerfunktion til letbanen. Således vil færre busser ? færre kollektive rejsende ? færre i letbanen ? færre indtægter ? dårligere driftsøkonomi og større tilskud fra kommunerne (altså en negativ spiral).

Såfremt de listede tilvalg alle tilvælges vurderer Movia, at det i langt højere grad end basisbusnettet vil dække borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioners behov for kollektiv transport, men at det kan være vanskeligt, at sikre det optimale serviceniveau alle steder.

I Movias notat er opstillet tre mulige scenarier med tilhørende økonomi for den fremtidige busdrift. Der er taget udgangspunkt i Movias prioritering af tilkøbene. Ønskes den nuværende fulde ramme til kollektiv bustrafik anvendt (dvs. eksisterende udgifter på 31,7 mio. kr. - 2,9 mio. kr. for 180/181 - 0,8 mio. kr. til resterende udgifter til letbanen = 28 mio. kr.) vil Movia kunne udarbejde et endnu bedre dækkende busnet for kommunen (scenarie 4).

Et scenarie 4 vil give mulighed for at der med udgangspunkt i scenarie 3 er en buffer til mulige justeringer af busnettet bl.a. ud fra ønsker fra nabokommuner og borgere.

	Beskrivelse	Reduceret tilskud til busdrift	Total pris til busdrift	Samlet udgift til kollektiv trafik	Øget budgetbehov til samlet kollektiv trafik i forhold til de i dag brugte 31,7 mio. kr. til busser
		i mio. kr. pr. år i forhold til nuværende tilskud på 31,7 mio. kr.	i mio. kr. pr. år	(busdrift og letbaneudgifter på 11,9 mio. kr.)	i mio. kr. pr. år
Scenarie 1	Movias basisbusnet	11,9	19,8	31,7	0
Scenarie 2	Basisnet og tilkøb prioritet 1 og 2	9,0	22,7	34,6	2,9
Scenarie 3	Basisnet og alle tilkøb	5,1	26,6	38,5	6,8
Scenarie 4	Opretholdelse af nuværende serviceniveau	0,8	28,0	39,9	8,2

I budget 2022 – 2025 blev der indarbejdet et foreløbigt budget estimat på 8,2 mio. kr. til kommunens tilskud til udgifter til Letbanen fra 2025 og frem. (2022 pris- og lønniveau).

Det fremtidige busnet vil - selvom alle tilvalg vælges - betyde, at nogle strækninger mister busbetjening eller frekvens. Forvaltningen kan i den forbindelse oplyse, at kommunen er tilmeldt flextur - som kan benyttes af alle. Borger kan derfor også henvises til at benytte flextur såfremt de vurderer der bliver for lagt til et almindeligt busstoppested. Det skal dog bemærkes, at dette forventes at medføre øgede udgifter for kommunen til flexturordningen. Kommunen anvender i dag knapt en million om året til flextur. Udgifterne til flextur er separat budgetteret.

I forbindelse med busnet 2025/Nyt Ringnet skal det nævnes, at Movia har udarbejdet et fælles orienteringsnotat (bilag) til letbanekommunerne der giver et godt indblik i arbejdet og tidsplanen med tilpasningen af busnettet.

Sparekatalog fra Movia

Endeligt kan det oplyses, at Movia i juni 2022 sendte et brev til borgmestre og regionsrådsformænd om den økonomiske situation med stærkt stigende priser i samfundet, hvilket bl.a. påvirker udgifterne til den kollektive trafikservice. Det blev i brevet oplyst, at Movias administration ville udarbejde et sparekatalog med eksempler på sparemuligheder for hver enkelt kommune og region. Movia har nu fremsendt dette sparekatalog (bilag), hvori de gør opmærksom på, at sparemulighederne er udarbejdet på meget kort tid hen over sommerferieperioden. Derfor er eksemplerne udarbejdet efter en standardmetode, hvor der primært vises sparemuligheder på de buslinjer, som har det største tilskudsbehov pr. påstiger.

Sparekataloget er udarbejdet med det formål at belyse de overordnede trafikale konsekvenser, såfremt Movias ejere vil skulle finde besparelser for dækning af indtægtstab i 2022 bl.a. som følge af den ubetalte coronaregning. Det er Movias anbefaling, at eventuelle besparelser først besluttet, når resultatet af KL og Danske Regioners forhandlinger med regeringen om corona-kompensation af trafikalselskaberne i september er kendt.

Da ændringer i serviceniveau, buslinjer og køreplaner kræver planlægning, og da busoperatørerne efter kontrakterne skal varsles, vil besparelser i bedste fald have halvårsvirkning i 2023. Tilvælges besparelser i kommunerne skal Movia have besked herom samtidig med den ordinære trafikbestilling dvs. inden 31. oktober 2022.

I Lyngby-Taarbæk Kommune peges på reduktion af frekvensen eller helt nedlæggelse af buslinje 388, som kører til Taarbæk.

Forslag om besparelser på buslinje 388 indgår allerede i Movias oplæg til nyt busnet (som behandles i denne sag), og forvaltningen anbefaler derfor ikke at de fremførte forslag i sparekataloget benyttes på nuværende tidspunkt, men at der i stedet tages overordnet stilling til hele busnettet og den fremtidige økonomi jf. indstillingspunkterne.

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

Movia forventer, at der ud fra de givne økonomiske rammer arbejdes videre med forslagene til nyt busnet i de enkelte kommuner. Lyngby-Taarbæk Kommunes ønsker skal derefter drøftes med nabokommunerne Rudersdal, Gentofte og Gladsaxe.

Forvaltningen forelægger en ny sag på baggrund af Teknikudvalgets drøftelser, med henblik på at der træffes beslutning om rammerne for det fremtidige busbudget.

Alle kommuner forventes derefter at 1. behandle forslag til nyt busnet i 1. kvartal 2023. Derefter forventes forslagene offentliggjort og lagt i høring på kommunernes hjemmesider. Endelig stilling til busnettet forventes at ske medio 2023 –

med endelig bestilling til Movia i oktober 2023.

Økonomi

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2022 årlige udgifter til busdriften på 31,7 mio. kr. I den forbindelse kan det nævnes, at der i øjeblikket opleves prisstigninger på brændstof, hvorfor Movias første estimat for 2022 viser øgede udgifter. Movia tager dog i vedhæftede notat fortsat udgangspunkt i udgifterne på 31,7 mio. kr. idet nuværende situation forventeligt og forhåbentligt ikke vil være ved.

I budget 2022 – 2025 blev der indarbejdet et foreløbigt budget estimat på 8,2 mio. kr. til kommunens tilskud til udgifter til Letbanen fra 2025 og frem. (2022 pris- og lønniveau).

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Drøftet.

Bilag

Oplæg til nyt busnet i Lyngby-Taarbæk

Orienteringsnotat fra Movia om nyt ringnet

Sparekatalog med eksempler på sparemuligheder i Movias kollektive transport.pdf

Punkt 3: Buslinje 179 - omstilling fra fossilfri til alm. diesel (Beslutning)

13.05.00-G01-1-14

Resume

Verdenssituationen har medført øgede udgifter til energi og der er i løbet af 2022 sket en kraftig stigning i omkostningen bl.a. til HVO-biodiesel. Movia giver nu mulighed for, at fossilfri enheder kan omstille brugen af HVO-biodiesel til alm. diesel. Udvalget skal beslutte om denne omstilling skal tilvælges på buslinje 179 i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det besluttes om buslinje 179 fortsat skal køre på HVO-biodiesel, såfremt Gentofte Kommune har et tilsvarende ønske.

Problemstilling

Som følge af verdenssituationen og den igangværende energikrise er der i 2022 sket en kraftig stigning i omkostningen til HVO-biodiesel.

I forbindelse med kontraktenhed A19 valgte Lyngby-Taarbæk Kommune sammen med Gentofte Kommune, at buslinje 179 skulle udbydes som en fossilfri buslinje. Buslinjen kører derfor i dag på HVO-biodiesel.

Set i lyset af den nuværende økonomiske situation med stigende energipriser har Movia fremsendt notat (bilag) der belyser mulighederne for at fossilfri enheder kan omstilles fra HVO-biodiesel til almindelig diesel.

Løsninger

Omlægningen til almindelig diesel vil medføre en besparelse til drivmidlet men samtidig en øget udledning af CO₂.

Buslinje 179 er den eneste buslinje i Lyngby-Taarbæk Kommune som i dag kører på HVO-biodiesel. Af Movias fremsendte notat fremgår det, at en omlægning til almindelig diesel på 179 vil medføre en besparelse på ca. 0,1 mio. kr. pr. år. for Lyngby-Taarbæk Kommune. Omlægningen vil samtidig betyde, at der vil udledes 25 ton CO₂ mere pr. år.

Lyngby-Taarbæk Kommune har kontaktet Gentofte Kommune for at høre, hvad de påtænker at gøre. Gentofte forventer at drøfte forslaget den 4. oktober, hvorefter de orienterer Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hvis Movia modtager tilbagemelding angående eventuelle ønsker om skift fra HVO-biodiesel til alm diesel senest den 31. oktober 2022, vil skiftet kunne iværksættes primo 2023, og den økonomiske effekt vil kunne indregnes i Movias 2. behandlingsbudget for 2023 og dermed reducere kommunen løbende acotobetalingen til Movia i 2023.

Hvis Movia modtager ønsker om skift fra HVO til konventionel diesel efter den 31. oktober 2022, vil ændringen kunne implementeres indenfor et par måneder, og den økonomiske effekt vil indgå i Movias samlede afregning for 2023, hvor eventuelle korrektioner vil blive udbetalt eller opkrævet i januar 2025.

Omstilling fra HVO til alm. diesel kræver enighed blandt alle kommuner, som finansierer buslinjer i kontraktenheden. Således skal Lyngby-Taarbæk Kommune og Gentofte Kommune være enige om en eventuel omstilling.

Forvaltningen anbefaler, at Lyngby-Taarbæk Kommune fastholder HVO-biodiesel af hensyn til klimaet. Desuden anbefaler forvaltningen, at såfremt Gentofte Kommune ønsker at overgå til alm. diesel, så vil Lyngby-Taarbæk Kommune ikke forhindre det.

Strategisk ramme

Forslaget om at gå fra fossilfri drift til konventionel dieseldrift går imod både kommunens og Movias målsætninger om en mere grøn kollektiv transport.

Videre proces

Movia skal oplyses om berørte kommuners valg inden den 31. oktober 2022. En eventuel omstilling vil derefter kunne ske fra starten af 2023.

Økonomi

Tilvælges omstillingen af traditionel diesel, kan Lyngby-Taarbæk Kommune opnå en prisdifference (mindreforbrug) på 0,1 mio. kr. pr. år på buslinje 179 fra 2023. De 0,1 mio. kr. i mindreforbrug til HVO-biodiesel kan hjælpe med til at holde omkostningerne på buslinjen tættere på det hidtidige budgetterede niveau.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2022 årlige udgifter til buslinje 179 på 679.000 kr. og de forventede udgifter til buslinjen i 2023 er jf. 1. behandlingen af Movias budget på 721.000 kr.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Besluttet at fortsætte med brug af HVO-biodiesel på buslinje 179.

Bilag

Notat fra Movia om prisudvikling for fossilfri enheder og mulighed for omstilling til alm. diesel

Punkt 4: Introduktion til private fællesveje og kommunale veje (Orientering)

00.00.00-A00-286-21

Resume

Som et led i at sikre den bedst mulige opstart for de nye fagudvalg, vil udvalgene løbende blive introduceret til udvalgets fagområde og/eller større sager. Denne introduktion omhandler Program for Veje og sker på baggrund af kommende sag i Byplanudvalget, som vil omhandle kommunens mulighed for at fastholde byggeret for berørte ejendomsjere i kommunen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Problemstilling

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der samlet ca. 202 km veje. Heraf er de 107 km kommuneveje i daglig tale kaldet offentlige veje. Der er desuden ca. 95 km private fællesveje. En privat fællesvej er defineret i privatvejsloven, og er en vej, der fungerer som adgang til flere ejendomme, hvor disse ikke har samme ejer. Hertil kommer ca. 4,5 km statsvej, som Vejdirektoratet administrerer. Statsvejene er Helsingørmotorvejen og Motorring 3.

Løsninger

Kommunalbestyrelsen besluttede den 24. juni 2021, at den ønsker at optage så mange private fællesveje, som der er trafikal begrundelse for. Det vil sige, at vejene ændrer status fra privat fællesvej til offentlig vej. Forvaltningen fandt, at der kan være en trafikal begrundelse for at optage ca. 2/3 af alle private fællesveje. Følgende lå til grund for vurderingen: Gennemkørende trafik og nærhed til skoler, institutioner, offentlige bygninger, stationer og tilsvarende.

De veje som søges optaget som kommunevej, er partshørt. Optagelsen indebærer, at nogle berørte grundejere mister en potentiel byggeret, idet byggeretten beregnes med udgangspunkt i grundstørrelsen og der ikke heri kan medregnes areal fra privat fællesvej.

Den fremviste præsentation, vil efterfølgende vedlægges som bilag med udgivelse af referatet.

Strategisk ramme

Arbejdet med at optage private fællesveje til kommunale veje og tilbyde vedligeholdelsesordninger for de tilbageværende private fællesveje er en implementering af Budgetaftalen 2021-2024.

Videre proces

I de kommende år forestår arbejdet med at udskille vejene i matriklen. Dette har ikke betydning for kommunens ejerskab og administration af vejene som kommuneveje, men er alene et lovkrav, som skal gennemføres. Arbejdet med dette forventes at løbe i 2024-2027.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Byplanudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Taget til efterretning.

Oplæg vedlagt (bilag).

Bilag

Kortoversigt over veje (fra KMB juni 2021)

Forvaltningens oplæg (TEK)

Forvaltningens oplæg (BY)

Punkt 5: Ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje (Beslutning)

05.00.05-P20-1-22

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. maj 2020, at de private fællesveje, som ikke kunne optages som offentlige veje, skal tilbydes en kommunal vedligeholdelsesaftale. Forvaltningen fremlægger med denne sag indholdet i en sådan aftale. Dele af sagen har været behandlet i Teknik- og Miljøudvalget den 2. december 2020, men grundet et ventet lovforslag, har sagen været holdt tilbage. Sagen fremsendes til genbekræftelse og vedtagelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunens private fællesveje efter den 1. april 2023

1. tilbydes en vintervedligeholdelsesaftale,
2. tilbydes en vedligeholdelsesaftale.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har frem til 2020 haft en række vedligeholdelsesordninger og frem til 2018 en række vintervedligeholdelsesordninger på de private fællesveje.

Vintervedligeholdelsesordningerne blev fundet ulovlige i Ankestyrelsen. Da kommunen har administreret vedligeholdelsesordningerne på samme vis, valgte man at opsige begge typer af ordninger.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. maj 2020, at kommunens private fællesveje skal tilbydes en ordning med tilsvarende indhold men som administreres lovligt.

Forvaltningen har hidtil arbejdet på at etablere en vedligeholdelsesordning. Sideløbende har der fra politisk side været arbejdet på, at det også blev muligt at tilbyde en vintervedligeholdelsesordning. Dette er blevet muligt ved folketingets justering af privatvejsloven i maj 2022.

Løsninger

Det er forvaltningens anbefaling, at det vedtages at tilbyde to ordninger både en vedligeholdelses- og en vintervedligeholdelsesordning. På den måde kan grundejerforeningerne/vejlaugene anmode om den løsning som passer den enkelte forening bedst. Alternativ tilbydes en ordning som en samlet aftale.

Forvaltningen anbefaler at ordningerne indgås på baggrund af anmodning fra grundejerforeningerne/vejlaug på almindelige aftalevilkår, hvilket vil sige at det er en privatretlig aftale og ikke en kommunal forvaltningsretlig afgørelse. Dette medfører, at kommunen er stillet bedre ift. at kunne styre aftalens indhold og krav for indgåelse og opsigelse.

Aftalen indgås af den/de tegningsberettigede med 2/3 dokumenteret flertal og Lyngby-Taarbæk Kommune som aftalepartnere. Årsagen til at forvaltningen anbefaler, at aftalen indgår med 2/3 flertal er, at det er den samme andel, som efter privatvejsloven ville kunne anmode kommunen om at påtage sig vedligeholdelsen af vejen ved et påbud efter privatvejsloven. Ligeledes er det i mange grundejerforeninger almindeligt at foreningen i dens vedtægter, skal have 2/3 dels flertal for at forpligte den samlet forening. Det er foreningen internt som må sikre sig tilslutningen til at indgå aftalen blandt sine medlemmer. Ved at indgå aftalen på denne måde forpligtiger de tegningsberettigede hele foreningen/vejerlauget.

Ved at aftalen indgås med den/de tegningsberettigede med 2/3 dokumenteret flertal sikres det, at kommunen kun skal kommunikere med én part, og for at sikre så lille administrativ byrde som mulig. Dette medfører en lettere opkrævning af betaling for det udførte arbejde. Aftalen tilbydes på vejstrækningsniveau, så det passer med en administrativ enhed.

Aftalen vil være løbende for ét år ad gangen fra 1. april til 31. marts, med mulighed for opsigelse med én måneds varsel op til den 1. april.

Vedligeholdelsesaftalens indhold:

Almindelig vejvedligeholdelse vil ske, hvis forholdene på den enkelte vej betyder, at vejen ikke er i god og forsvarlig stand og kan som f.eks. omfatte lappearbejder, kantstensopretning, brøndsugning eller udbedring af fortove. Eksemplerne er ikke udtømmende.

Kommunen forpligter sig til, at føre et tilsyn med vejene, da kommunen ved at indgå en vedligeholdelsesaftale også påtager sig et øget ansvar for vejens stand.

Vedligeholdelsesordningen indeholder ikke:

På et tidspunkt vil vejen ikke kunne opretholde en stand som vil kunne siges at være god og forsvarlig i forhold til den færdsel, der er tiltænkt vejen. På det tidspunkt, vil vejen skulle gennemgå en større samlet arbejde, som f.eks. et nyt slidlag eller i værste fald en genopbygning af vejen. Dette arbejde har et omfang, så man hæver vejens stand. Dette arbejde vil ikke være indeholdt i en vedligeholdelsesaftale.

Årsagen til at dette ikke er indeholdt i aftalerne er, at et sådan indgreb hæver standen af vejen i et ikke ubetydeligt omfang. Det er der ikke hjemmel til at indgå aftale om i privatvejsloven.

Et større samlet arbejde kan også betyde en vis økonomisk belastning for borgeren. For at dette ikke skal komme som en overraskelse og at forvaltningen sender en regning til grundejerforeningen/vejlaugene som aftalepart, så vil det være mere hensigtsmæssigt at meddele aftaleparten, at vejen snart står over for et større arbejde, så grundejerne har mulighed for at afsøge markedet for den billigste pris for arbejdet, inden de modtager påbud fra kommunen. Ved et påbud vil kommunen som udgangspunkt lave udgiftsfordelingen direkte til grundejerne og ikke aftaleparten, med mindre andet er aftale. Dette følger privatvejslovens almindelige bestemmelser.

Der er ikke noget i privatvejsloven, der er til hindre for, at Kommunen kan deltage som tilbudsgiver ved et større samlet arbejde.

Vintervedligeholdelsesordningens indhold:

Snerydning og vinterbekæmpelse i form af præventiv grusning eller saltning af kørebanearealet, men ikke fortovet. Arealet vil blive sneryddet i overensstemmelse med kommunens snerydningsplan. Vejene der er tale om, vil altså blive ryddet efter de kommunale veje, idet vejene vil henhøre i de vejklasser, der har den mindste trafikale betydning.

Der gøres opmærksom på, at kommunen ved at overtage vintervedligeholdelsen muligvis gør sig erstatningsansvarlig i forhold til f.eks. faldskader på grund af manglende vintervedligeholdelse - dette på lige fod med skader der evt. kan ske på de kommunale veje.

Strategisk ramme

Vedligeholdelsesordningen og vintervedligeholdelsesordningen er resultat af budgetaftalen 2021-2024.

Videre proces

Ved beslutningen i Kommunalbestyrelsen vil forvaltningen kommunikere til de borgere, der bor på en privat fællesvej, om muligheden for at anmode om deltagelse i kommunens vedligeholdelsesordninger.

Kommunens krav til deltagelse vil fremgå af denne kommunikation. Kommunen vil både kommunikere via e-boks og hjemmeside.

Vedligeholdelsesordningerne vil træde i kraft 1. april 2023.

Økonomi

Det anbefales, at aftalerne etableres baseret på opkrævning til vejlaug / grundejerforening. I denne aftalemodel er der følgende initialudgifter, som skal finansieres kommunen:

Vejen skal identificeres og 2/3-dele af grundejere (med vejret) skal tilslutte sig ordningen. Dette arbejde vil forvaltningen varetage inden for dets vedtagende driftsbudget. Dette vil betyde, at der er en række medarbejdere, som i en periode, vil få dette som primære opgave. Det betyder, at der i en periode vil være forlænget behandlingstid inden for vejmyndighedens opgaver.

Efter indtrædelse i aftalen om vedligeholdelse, betaler de enkelte vejlaug for vedligeholdelsesudgifter og administrative udgifter, der kan knyttes til de konkrete vejlaug. De administrative udgifter vil bestå i opgørelse af det faktiske forbrug på vejene og det forventes, at der foretages en manuel opkrævning en gang årligt. Opkrævningen vil ske på baggrund af de udførte arbejder, da der ikke er lovhjælp til at behandle aftalen som en abonnementsordning. I de år hvor der ikke udføres arbejde, vil kommunen derfor ikke kunne opkræve et administrationsvederlag. Tilsyn med vejene er indeholdt i det eksisterende budget.

Borgerens oplevede udgift vil variere mellem årene, idet udgiften afhænger af det arbejde, der udføres. Nogle år vil der ikke være udgifter og andre år vil udgiften være større, hvilket afhænger af det konkrete arbejde, der udføres. Erfaringer fra den tidligere vedligeholdelsesordning og modelberegninger viser at en gennemsnitlig udgift for den enkelte grundejer vil ligge på et niveau omkring på 700-800 kr. pr. år.

De eksakte priser for vintervedligeholdelsesaftalen kendes ikke, da der endnu ikke er indgået aftaler med eksterne entreprenører, dette skal udbyde i overensstemmelse med lovforslaget. Udgifterne til vintervedligeholdelsesaftalen fordeles på samme vis som til vedligeholdelsesaftalen. Der opkræves til vejlauget/grundejerforeningen, der selv står for at opkræve sine medlemmer.

I forbindelse med aftalerne vil der være en bevillingsmæssig konsekvens idet Kommunen vil afholde de løbende udgifter for herefter at foretage en viderefakturering til de enkelte vejlag. Der vil således skulle afgives en udgifts- og indtægtsbevilling som samlet set vil udligne hinanden. Når der er kendskab til tilslutningen vil forvaltningen forelægge en sag med de bevillingsmæssige konsekvenser baseret på den forventede udgift og indtægt.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. maj 2020 at der skulle gives mulighed for en kommunal afdragsordning i forbindelse med større samlet arbejde. Denne sag omhandler kun mindre arbejder, hvor der ikke er hjemmel i privatvejsloven til afdragsordninger. I forbindelse med påbud om større samlet arbejde, vil forvaltningen oplyse om muligheden for at lave en afdragsordning.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

Punkt 6: Nedklassificering af Lyngby Omfartsvej (Beslutning)

05.01.10-A00-9-22

Resume

I udviklingsarbejdet for Kongens Lyngby Centrum er der kommet forslag til at etablere en afsætningsplads på Lyngby Omfartsvej. Lyngby Omfartsvej har i dag status som motorvej. For at forbedre adgangsforhold fra Lyngby Omfartsvej er der behov for at undersøge om omfartsvejen kan nedklassificeres til trafikvej eller motortrafikvej. Hvis en undersøgelse viser, at det er muligt at gennemføre en nedklassificering, foreslås det, at forvaltningen bemyndiges til at påbegynde proceduren for dette.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at arbejde for at nedklassificere Lyngby Omfartsvej til trafikvej eller motortrafikvej.

Problemstilling

I forbindelse med igangsættelse af Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum blev det fremhævet, at det ville være interessant at få et nærmere konkret forslag belyst med henblik på at muliggøre afsætning på Lyngby Omfartsvej. Dette kan ske ved en bedre tilkobling til vejen f.eks. som foreslået ved at anlægge en drop-off zone og et busstoppested med trapper ned til den underliggende station. Dermed kan der komme direkte forbindelse mellem S-tog, Kgs Lyngby Centrum og Lyngby Omfartsvej.

Til illustration vedlægges skitsetegning af forslag til en fremtidig stationsindretning, som foreslået af LYTT Urban & Landscape Architecture i forslag til Kongens Lyngby Centrum Udviklingsplan (bilag).

Løsninger som de ovenfor nævnte kræver en nærmere undersøgelse af muligheden for at ændre omfartsvejens retlige status.

Lyngby Omfartsvej har status som motorvej, hvilket medfører begrænsninger i forhold til ombygningen af vejen med anlæg af afsætning- og vigepladser inden for eksisterende vejareal. Et sådant anlæg på motorvej kræver ombygning med sideanlæg samt til- og frakørsler.

Med henblik på at kunne vurdere mulighederne for at inddrage omfartsvejen i arbejdet med udvikling af det centrale Kongens Lyngby og andre tilstødende områder langs vejen, skal det undersøges, om det er muligt at gennemføre en nedklassificering af omfartsvejen. En nedklassificering vil f.eks. betyde, at omfartsvejen forventes at kunne ombygges med afsætningspladser m.v. inden for eksisterende vejareal og dermed uden til- og frakørsler. Desuden vil en nedklassificering eventuelt give mulighed for at reducere reservationen til rampeanlæg ved Kongevejen/Virumvej, og dermed en mulighed for at udnytte arealerne til anden anvendelse.

Løsninger

En ombygning af Lyngby Omfartsvej kræver, at vejen bliver nedklassificeret til motortrafikvej eller trafikvej.

Der findes ikke en egentlig procedure for at ændre en motorvej til f.eks. en motortrafikvej eller trafikvej. I henhold til færdselslovens bestemmelser kræver en ændring af vejens status politiets godkendelse. Det er politiet, der er den kompetente myndighed til, med samtykke fra Lyngby-Taarbæk Kommune, at træffe beslutning om vejens status og konstruktion.

Endvidere fremgår det af vejlovens § 24, stk. 1, at kommunen skal inddrage Vejdirektoratet og de kommuner, i hvis område vejen forløber med henblik på, at disse kan få mulighed for at udtale sig. I denne sag er det Gentofte og Rudersdal Kommuner, der skal inddrages.

Strategisk ramme

Parallelopdraget og kommende udviklingsplan for Kongens Lyngby centrum sætter retning for den fremtidige udvikling af området. Lyngby Omfartsvej lægger begrænsninger på udvikling af området.

Videre proces

Forvaltningen kontakter Nordsjællands Politi om nedklassificering af Lyngby Omfartsvej. Hvis politiet giver samtykke til en nedklassificering af vejen inddrages Vejdirektoratet samt Gentofte og Rudersdal Kommune med henblik på, at disse kan få lejlighed til at udtale sig med henblik på en nedklassificering af vejen.

Økonomi

Sagen har i sig selv ikke økonomiske konsekvenser, men der er pt. ikke finansiering til en fremtidig ombygning af Lyngby Omfartsvej indeholdende anlæg af afsætning- og vigepladser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Godkendt.

Bilag

Visualisering Omfartsvejen

Punkt 7: Forslag til ny trafikssikkerhedsplan for 2023-2027 (Beslutning) (genforelæggelse)

05.00.00-G01-24-22

Resume

På baggrund af beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 27. maj 2021 har forvaltningen udarbejdet forslag til en ny trafikssikkerhedsplan med forslag til vision, målsætninger og fokusområder for at kunne prioritere det fremtidige trafikssikkerhedsarbejde, som dækker perioden 2023-2027.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til trafikssikkerhedsplan 2023-27, herunder skolevejsprojekterne, godkendes,
2. trafikssikkerhedsplanen sendes i 4 ugers høring.

Problemstilling

Teknik- og Miljøudvalgets har på møde den 27. maj 2021 pkt. 5 besluttet, at der udarbejdes en revideret handlingsplan for trafikssikkerhed inkl. forslag til 40 km/t hastighedszoner og opdatering af skolevejsprojekter. Der er udarbejdet forslag til en ny trafikssikkerhedsplan for perioden 2023-2027, for at forvaltningen kan målrette og prioritere Lyngby-Taarbæk Kommunes indsats i forhold til at bekæmpe og forebygge ulykker og utrygheden.

Løsninger

Forvaltningen har udarbejdet forslag til en ny trafikssikkerhedsplan, der indeholder forslag til vision, målsætninger og fokusområder for kommunens fremtidige trafikssikkerhedsarbejde for perioden 2023-2027. De udpegede målsætninger og fokusområder er udpeget på baggrund af analyserne, som omfatter; ulykkesanalyse, borgerundersøgelse, borgerhenvendelser og en workshop med skoler.

De valgte måltal for alvorligt tilskadekomne følger færdselssikkerhedskommissionens målsætninger for 2030, det skal i den forbindelse nævnes, at der er store udsving i tallen fra år til år, det ses blandt andet på at 2015 er et år med et lavt antal tilskadekomne, mens der de efterfølgende år er flere tilskadekomne. Forvaltningen arbejder i den forbindelse mod en målsætning om et lavt antal tilskadekomne, og at antallet ligger stabilt.

Lyngby-Taarbæk Kommune har på baggrund af analyserne opsat en overordnet vision om at; Det skal være sikkert og trygt for alle at færdes i trafikken. For at konkretisere visionen og arbejdet med trafikssikkerhed, er der udpeget fire målsætninger, som er:

1. Ikke nogen dræbte og højst otte alvorligt tilskadekomne i 2027
2. Minimum 75 pct. af alle trafikanter skal føle sig trygge i trafikken
3. Minimum 85 pct. af alle børn skal føle sig trygge på deres skolevej
4. Minimum 80 pct. af alle cyklister skal føle sig trygge i trafikken

I planen er der udpeget fem fokusområder; Krydsulykker, Lette trafikanter, Skolevej, Høj hastighed, Unge bilførere (under 25 år), som skal være med til at målsætningerne kan nås. Under hvert fokusområde er der udpeget en række indsatser og virkemidler, der kan være med til at bekæmpe og forebygge ulykker samt øge trygheden på veje og stier. Der er ligeledes udpeget en række områder, hvor der kan indføres 40 km/t hastighedszoner for at øge trygheden på vejene. Flere af indsatserne der nævnes gennemføres allerede i kommunen, som fx skolekampagner og hastighedskampagner, andre indsatser vil skulle sættes i gang i perioden.

Trafiksikkerhedsplanen bygger særligt på en ulykkesanalyse som anbefales at opdateres ca. hvert 5. år, da ulykkesmønstret kan ændre sig over tid. Derfor er planen sat til 2027, så ulykkestal jævnlig bliver analyseret.

Anlægsprojekter

I trafiksikkerhedsplanen er der udpeget en række anlægsprojekter på to områder:

- Projekter forbundet med ulykkesbelastede lokaliteter (5 steder)
- Projekter forbundet med oplevet utryghed (27 projekter er blevet prioriteret)

Projekterne er i rapporten listet i prioriteret rækkefølge, så man kan se hvor Lyngby-Taarbæk Kommune får mest trafiksikkerhed eller øget tryghed for investeringen. Prioriteringsmodellen er kort beskrevet i baggrundsrapporten side 59 og er uddybet i bilag; Prioriteringsmodel.

Forvaltningen anbefaler, at der fremadrettet udføres projekter for de prioriterede lister. Det giver forvaltningen én plan at planlægge og prioritere efter, uanset om det er trafiksikkerhed eller tryghed på skoleveje, i kryds mv.

Forvaltningen skal i den forbindelse anføre, at alle tidligere skolevejsprojekter, der ikke er besluttet eller udført, er med i puljen om at blive en af de udvalgte utrygge lokaliteter der skal prioriteres. De 27 projekter utrygge lokaliteter, er udvalgt ud fra ulykkesundersøgelsen, borgerundersøgelsen, workshoppen og input fra skoler og indsamlede borgerhenvendelser. De lokaliteter, der er udpeget flere steder og flest gange er de projekter, som er blevet udvalgt til at gå videre med og prioritere. Derfor er alle tidligere skolevejsprojekter ikke med blandt de 27 projekter. Skolevejsprojekterne er markeret i tabellerne og der er 6 utrygge lokaliteter fra det oprindelige skolevejsprojekt.

Forvaltningerne kan oplyse, at der forventes opstart på de allerede besluttede skolevejsprojekter fra skolevejspuljen ultimo 2022.

Kampagne- og adfærdstiltag

Ombygning af veje, kryds og stier gør det ikke alene ift. bekæmpelse og forebyggelse af ulykker. Skolepolitikker, adfærdsregulerende tiltag, indsatser rettet mod de unge mv. er også et vigtigt element, hvis trygheden og adfærd i trafikken skal forbedres. Lyngby-Taarbæk Kommune er allerede med i en del skole- og hastighedskampanjer, men flere tiltag kan suppleres med aktiviteter målrettet ungdomsuddannelser og unge fra 15-24 år, som er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken.

Skolevejsprojekter

I den nye trafiksikkerhedsplan er anlægsprojekter fra skolevejsprojektet 2017-2020 blevet gennemgået, opdateret og prioriteret, og indgår dermed i den nye trafiksikkerhedsplan under projekter, der er forbundet med oplevet utryghed. Skolevejsprojekter vil derfor fremadrettet blive prioriteret, som en del af den nye trafiksikkerhedsplan.

Kommunalbestyrelsen behandler den 6. oktober 2022 en sag om Grønnevej, hvor det skal besluttes om kommunen ønsker at modtage tilskud på 50% fra den statslige cykelpulje til etablering af cykelsti på Grønnevej. Grønnevej er i trafiksikkerhedsplanen ikke udpeget som en ulykkesbelastet lokalitet, hverken som kryds eller strækning (under 500 m), da antallet af ulykker er for lavt. Krydset Skodsborgvej/Grønnevej er i workshoppen med skolerne udpeget til at være et utrygt sted. Skolen og mange forældre har i tidens løb anmodet om mere sikre forhold for cyklister på den del af Grønnevej, som ikke har cykelsti. Projektet på Grønnevej har til formål, at få en sammenhængende cykelsti på hele Grønnevej og dermed få mere sikre og trygge forhold for cyklister, som gør det mere attraktivt at cykle til skole.

Strategisk ramme

Trafiksikkerhedsplanen underbygger Lyngby-Taarbæk Kommunes Mobilitetsplan fra 2018, Bæredygtighedsstrategien samt en kommende cykelstrategi.

Videre proces

Forventet høringsperiode fra 14. oktober til 11. november (4 uger). Herunder høring af relevante interessenter; Det lokale Trafiksikkerhedsråd, Cyklistforbundet, Handicaprådet, Seniorrådet, FDM og skolerne.

Efter høringsperiode behandles Trafiksikkerhedsplanen igen politisk i december/januar.

Økonomi

Det er muligt at finansiere enkelte mindre projekter på den prioriterede projektliste i trafiksikkerhedsplanen med midler fra "skolevejspuljen" og fra midler afsat til "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag".

Kommunalbestyrelsen har i budgetaftale 2020 - 2024 afsat 7,4 mio. kr. til sikre skoleveje. Der er i anlægspuljen "Skolevejspulje" afsat 1 mio. kr. årligt fra 2022-2028 og 0,4 mio. kr. i 2029 til sikre skoleveje. Kommunalbestyrelsen har på mødet den 25. november 2021 pkt. 11 givet anlægsbevilling på 1 mio. kr. fra "Skolevejspulje" til gennemførelse af 4 projekter i 2022. Såfremt finansiering på 1,415 mio. kr. til cykelsti på Grønnevej godkendes på Kommunalbestyrelsens møde den 6. oktober 2022, vil der være 4,985 mio. kr. tilbage i "skolevejspuljen" i perioden 2023-2029.

Projekter vil ligeledes blive koordineret med den almindelige vedligeholdelse af veje og stier, hvor det kan lade sig gøre.

Forvaltningen vil hvert år fremlægge til beslutning, hvilke prioriterede projekter, der indstilles til at blive gennemført samt foreslå finansiering.

Der er i budgettet afsat midler til "Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag", som anvendes til mindre tiltag på området. Der er årligt afsat 2,4 mio. kr.. Pengene udmøntes årligt. I 2022 er der bl.a. gennemført skolekampagner, hastighedskampagner, trafiktællinger og mobile fartvisere mv. i størrelsesorden af 450.000 kr.

Hvis der ønskes nye initiativer eller større ambitioner på trafiksikkerhedsområdet kræver det en merfinansiering til at gennemføre konkrete projekter og adfærdsmæssige tiltag, der er peget på, kan være med til at bekæmpe og forebygge ulykker og utryghed.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Udsat.

Bilag

Trafiksikkerhedsplan 2023-27

Baggrundsrapport - Lyngby-Taarbæk Trafiksikkerhedsplan 2023-2027

Punkt 8: Status for forsøgsordning med 40 km/t zone ved Virum Skole og Lindevangen (Orientering)

05.00.00-G01-93-22

Resume

Teknik- og Miljøudvalget bemyndigede den 22. september 2021 forvaltningen til at søge om, at være med i forsøgsordningen om etablering af 40 km/t-zoner. Vejdirektoratet har meddelt, at kommunen er med i forsøgsordning om etablering af 40 km/t-zoner. Forvaltningen orienterer om status for besluttet projekt for område ved Virum Skole og område ved Lindevangen og Fyrrevangen i Virum.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om status for forsøgsordning med 40 km/t tages til efterretning.

Problemstilling

Teknik- og Miljøudvalget bemyndigede den 22. september 2021 forvaltningen til at søge om, at være med i forsøgsordningen om etablering af 40 km/t-zoner, som omfatter at kommunen vil kunne nedsætte hastigheden til 40 km/t i områder eller på strækninger, der ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Vejdirektoratet har ved mail af 14. marts 2022 meddelt at kommunen er med i ordningen, som løber frem til 25. juni 2025.

Teknikudvalget fik meddelelse herom på mødet den 5. april 2022, samt at forvaltningen arbejder videre med ansøgte område, som er lokalvejene i området ved Lindevangen og Fyrrevangen et område som er afgrænset af trafikvejene Skodsborgvej, Kongevejen og Bredevej. Teknikudvalget har på mødet besluttet, at forsøgsordningen også skal omfatte kvarteret omkring Virum Skole afgrænset af Degnebakken, Frederiksdalsvej, Virum Stationsvej og Virumvej.

Løsninger

Vejdirektoratet har godkendt, at kommunen kan indgå i forsøget, men politiet skal sagsbehandle færdselsregulering, skiltning og afmærkning i forsøgsområderne. Forvaltningen har derfor udarbejdet beskrivelser af projekterne og skilteplaner inkl. fartdæmpende foranstaltninger (bilag) for de to områder, som er sendt til Nordsjælland Politi. For området ved Virum skole er dog medtaget Skolebakken og Ringerbakken øst for Degnebakken da disse lokalveje indgår naturligt i lokalområdet.

I de to områder vil der blive opsat zonetafler med lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t ved alle veje, som fører ind i området. Antallet af fartdæmper i området er bestemt ud fra eksisterende fartdæmpere og hastighedsmålinger. Hastighedsmålinger i begge områder viser, at der bliver kørt efter forholdene. Gennemsnitshastigheden ligger på de fleste lokalveje under 30 km/t, og det er kun på enkelte delstrækninger, at der er målt at 15% af bilisterne kører mere end 40 km/t. Det drejer sig om Holmekrogen og Skolebakken, hvor der vil blive etableret bump. Holmekrogen og Skolebakken er begge offentlige veje. Selvom målinger viser at der bliver kørt efter forholdene følger mange borger sig utrygge, så etablering af 40 km/t zone etableres for at skabe mere tryghed for borgerne i lokalområdet.

Politiet har givet samtykke til de to områder den 19. august 2022. Forvaltningen udarbejder information til borgerne i områder om forsøgsordningen. Anlæg og skiltning forventes udført forår 2023. Som del af forsøgsordningen skal Kommunen senest 3 år efter forsøgsordningens indførelse afrapportere sine erfaringer med processen til Vejdirektoratet, herunder en opsummering af de henvendelser og reaktioner, som er kommet til kommunen efter ændringen. I informationen opfordres borgerne derfor at komme med deres oplevelser i forsøgsperioden. Forvaltningen forventer ligeledes at der udføres hastighedsmålinger inden udløb af forsøgsperioden, som sammenligningsgrundlag.

Strategisk ramme

Trafik- og mobilitetsstrategi 2018 vedrørende trafiksikkerhed og hastigheder i boligområder.

Videre proces

Information til borgerne i områder om forsøgsordningen. Anlæg og skiltning forventes udført forår 2023.

Økonomi

Udgifter til færdselstavler og bump udgør ca. 400.000 kr. (2022 priser) og finansieres af bevilling "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2022".

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Taget til efterretning.

Bilag

Område ved Lindevangen

Område ved Virum Skole

Punkt 9: Ændret parkeringsprojekt på Skovvej og Edelslundsvej (Beslutning)

05.13.10-P00-4-22

Resume

I Taarbæk svarer udbuddet af offentligt tilgængelige parkeringspladser ikke til efterspørgslen, hvilket er dokumenteret i parkeringsundersøgelsen fra 2019. Derfor godkendte Kommunalbestyrelsen den 7. oktober 2021 en række tiltag i Taarbæk, herunder anlæggelse af lovlig parkering på Skovvej. Med denne sag skal der tages stilling til etablering af lovlige parkeringspladser på Skovvej og Edelslundsvej, som samtidig sikrer fremkommeligheden i området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslaget om anlæggelse af lovlige parkeringspladser med fastholdelse af dobbeltrettet trafik på Skovvej og Edelslundsvej godkendes,
2. hastigheden nedsættes til 30 km/t.

Problemstilling

For at opnå flere lovlige parkeringspladser i Taarbæk, gik det oprindelige forslag ud på at ensrette Skovvej, for at gøre plads til en parkeringsbane i vejens nordlige side. Når det er tydeligt hvor man må parkere, så er der mulighed for at undgå nogle af de uhensigtsmæssige og ulovlige parkeringer. Forvaltningen fik politiets og Lyngby-Taarbæk Forsynings godkendelse af dette projekt. I gennem partshøringen af projektet, blev forvaltningen opmærksom på, at der er flere trafikale problemer på Edelslundsvej:

- To biler kan ikke passere hinanden, når der holder biler langs vejen, og derfor bakker nogle tilbage i rundkørslen.
- Når der holder biler i overliggeren i T-krydset mellem Edelslundsvej og Taarbækdalsvej, så kan store køretøjer ikke komme rundt i krydset.
- Der er uoverensstemmelse mellem eksisterende færdselstavler og afmærkningen på kørebanen.

For at håndtere de trafikale problemer på Edelslundsvej uden at miste alle de parkeringsmuligheder, der anvendes i dag - til trods for at de er ulovlige - blev parkeringsprojektet på Skovvej udvidet til også at omhandle Edelslundsvej (bilag).

Vurdering af det udvidede projekt

For at vurdere potentialet i det udvidede projekt blev vejene besigtiget den 15. september 2022 af forvaltningen sammen med Lyngby-Taarbæk Forsyning og renovatøren, der plejer at køre i området. Det blev vurderet, at renovationsbilen kan komme rundt i T-krydset mellem Taarbækdalsvej og Edelslundsvej -i begge retninger- hvis de parkerede biler fjernes fra overliggeren hen til øst for piletræets stamme. Det eksakte pladsbehov vil blive fundet sammen med forsyningen og renovatøren, hvis det besluttes, at forvaltningen skal gå videre med sagen.

Ligeledes mødtes forvaltningen med Taarbæk Borgerforening den 16. september 2022 for at orientere om det udvidede projekt. Borgerforeningen var meget betænkelig ved det nye forslag og forudså at projektudvidelsen vil give nye fremkommelighedsproblemer, fordi de ensrettede veje ikke giver mulighed for at ændre kurs og køre en anden vej, hvis eksempelvis en renovationsbil holder på kørebanen og tømmer affald. Renovatøren har efterfølgende bekræftet borgerforeningens vurdering af, at renovationskøretøjet holder i 20-30 min på Taarbækdalsvejs kørebane, når der hentes affald, og i det tidsrum kan trafikken ikke komme forbi.

Desuden påpegede borgerforeningen, at der er flere indkørsler på Skovvej, der ikke vil kunne anvendes, hvis der holder biler langs den nordlige side af vejen, og derfor vil etableringen af parkeringsbanen give nye parkeringsproblemer. På principtegningerne over det udvidede projekt fremgår det, at garagerne på Skovvej nr. 3C er ud for de 10 meter på Skovvej, der friholdes pga. T-krydset mellem Taarbækdalsvej og Skovvej, og derfor vil parkeringsbanen ikke forværre situationen for Skovvej 3C. Det ser ud til, at en del af indkørslen til Skovvej nr. 1 ligger på vejareal, og dermed bør der fortsat være mulighed for at anvende indkørslen, hvis bilerne parkeres inden for matrikelgrænsen. Færdselsloven skal overholdes ved ind- og udkørsel fra ejendommene langs vejene, og der findes mange eksempler på indkørsler, hvor der ikke er et 7 m langt manøvreareal på vejarealet ud for indkørslen, forvaltningen oplever ikke, at dette forhold giver problemer.

Løsninger

På baggrund af de fremførte indvendinger mod at ensrette trafikken på Skovvej og Edelslundsvej har forvaltningen vurderet parkeringsmulighederne samtidig med at der opretholdes dobbeltrettet trafik på de to vejstrækninger.

Jævnfør vejreglerne kan indsnævring til 1 spor uden brug af hævede flader og bump benyttes på vejstrækninger med planlægnings hastighed 40 km/h og derunder og med trafikintensiteter mindre end 300 biler i timen. Forvaltningen har ingen trafiktællinger fra Edelslundsvej og Skovvej, men derimod fra Taarbæk Strandvej, som er noget mere trafikeret end Edelslundsvej og Skovvej. Største trafikmængde på Taarbæk Strandvej er målt til 235 motorkøretøjer i timen, og derfor må trafikintensiteten på Edelslundsvej og Skovvej være væsentlig mindre end de 300 biler i timen. Indsnævring til ét spor kan også ske over en længere strækning, således at der er tale om en étsporet vej. Bilisterne er da nødt til at køre langsomt og opmærksomt på hele den étsporede strækning. Hvis strækningen er længere end at den er til at overskue på én gang, etableres der vigepladser, som opdeler den i overskuelige delstrækninger. Længden af strækningen eller afstanden mellem vigepladserne bør fastlægges ud fra en vurdering af trafikmængden og trafikbilledet i øvrigt i hvert enkelt tilfælde.

Det dimensionsgivende køretøj på Edelslundsvej, Taarbækdalsvej og Skovvej er en lastvogn på op til 12 meters længde (et renovationskøretøj er op til 10 meter langt). Ved indsnævring til en étsporet vej bør vinkeldrejninger af kørselsforløbet højst være 1:3, og derfor bør vigearealerne, i dette tilfælde, være 18 meter lange, så selv de store kørekøjer kan undvige heri. Vigearealerne placeres i enden af både Skovvej og Edelslundsvej og den 1-sporede strækning afmærkes med færdselstavle B18 "hold tilbage for modkørende" og B19 "modkørende skal holde tilbage" (bilag).

Resultat – dobbeltrettet trafik:

Dobbeltrittet trafik vil samlet set give mulighed for at parkere 15 biler lovligt på den østlige del af Edelslundsvej og Skovvej, heraf er de 5 eksisterende, lovlige pladser og en handicapparkeringsplads, så der tilføres 9 lovlige parkeringspladser.

Politiet skal ansøges om godkendelse af at hastighedsgrænsen nedsættes til 30 km/t, for at sikre at trafikanterne køre langsomt og opmærksomt.

Dobbeltrittet trafik giver mulighed for at ændre kurs og køre en anden vej, hvis eksempelvis en renovationsbil holder på kørebanen og tømmer affald.

Strategisk ramme

Forbedringen af parkeringsforholdene i Taarbæk hænger sammen med kommunens kommende parkeringsstrategi. Via strategiens indledende analysearbejde er det dokumenteret, at der er for få parkeringspladser i Taarbæk i forhold til efterspørgslen.

Videre proces

Godkendes projektet med dobbelttrittet trafik vil forvaltningen, forsyningen og renovatøren finde det eksakte pladsbehov i T-krydset mellem Taarbækdalsvej og Edelslundsvej. Derefter vil forvaltningen ansøge politiet om godkendelse af

projektet.

De berørte parter vil modtage kommunens afgørelse i e-boks. De øvrige interesserede beboere i området, der har indsendt høringsvar, vil modtage afgørelsen på e-mail til orientering.

Økonomi

Projektudvidelsen forventes at kunne afholdes indenfor den oprindelige bevilling til parkeringsløsninger i Taarbæk på 0,1 mio kr., der blev godkendt af KMB 7. oktober 2021 (sag 14).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Principtegning ensretning

Principtegning dobbeltrettet trafik

Punkt 10: Lukket: Omprojektering (Orientering)

88.04.30-G01-1-20

Jf. protokol.

Punkt 11: Nedlæggelse af den private fællesvej ved Hollandsvej 7A og 7B (Beslutning)

05.02.00-G01-42-22

Resume

Ejeren af Hollandsvej 7A og 7B har ansøgt om tilladelse til at sammenlægge en række matrikler. Det skal besluttes, hvorvidt adgangsvejen kan nedlægges som privat fællesvej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den private fællesvej, adgangsvejen til Hollandsvej 7A og 7B, nedlægges.

Problemstilling

Adgangsvejen til Hollandsvej 7A og 7B, matr. nr. 22di, 22qi og 22rf Kgs. Lyngby By, Christians blev oprindeligt anlagt som privat fællesvej, fordi der var tale om adgang til to ejendomme, der havde hver sin ejer.

Matr. nr. 22di, 22qi og 22rf har nu samme ejer, Boliginvest Hollandsvej, og ejeren ønsker at sammenlægge matriklerne. I den forbindelse ønsker ejer at nedlægge den private fællesvej, da vejadgangen fremover kun skal betjene én ejendom.

Løsninger

I henhold til privatvejslovens bestemmelser skal kommunalbestyrelsen tage stilling til, om en privat fællesvej kan nedlægges, hvis en grundejer med interesse i spørgsmålet anmoder om dette. Vejen skal helt eller delvist opretholdes, hvis vejen er eneste adgangsvej til en anden grundejers ejendom, eller hvis vejen er af vigtighed for en ejendom med vejret til ejendommen.

For at sikre at vejen kan nedlægges skal den påtænkte beslutning, som udgangspunkt, offentliggøres og ejere af ejendomme, der grænser til vejen eller andre vejberettigede skal partshøres med en frist på 8 uger. Kommunen kan undlade den lange høringsperiode, hvis der er tale om en vejstrækning med få kendte vejberettigede. I dette tilfælde kan den offentlige høring undlades, og der kan ske partshøring af eventuelle vejberettigede med en frist på tre uger.

Der er en ejendom, matrikel 4b, Hollandsvej 5F - 5J består af 5 rækkehuse, der grænser op til vejen. Ifølge Boliginvests oplysninger har matriklen ikke vejret til den private fællesvej til trods for, at beboerne har etableret låger mod den private fællesvej. Beboerne har deres officielle adgang mod Hollandsvej 5A - 5E.

Forvaltningen har foretaget en partshøring af ejerforeningen, der ejer matr. nr. 4b. Hertil er der ikke modtaget indsigelser. Forvaltningen vurderer ikke, at andre tilgrænsende ejendomme har mulighed for at anvende vejen. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at den private fællesvej kan nedlægges.

Forvaltningen indstiller derfor, at kommunalbestyrelsen godkender, at vejen kan nedlægges som privat fællesvej, og at forvaltningen meddeler afgørelse om dette til ansøger.

Strategisk ramme

Parallelt med denne sag har grundejer anmodet kommunen om muligheden for at opføre en padeltennishal. Der har i den forbindelse været gennemført en forudgående høring (indkaldelse af ideer og forslag) af naboer med henblik på ændring af kommuneplanramme og evt. opfølgende udarbejdelse af lokalplan. Denne høring forventes behandlet i kommunalbestyrelsen 3. november.

Videre proces

Efter Kommunalbestyrelsens vedtagelse vil forvaltningen træffe den endelige afgørelse om nedlæggelse og meddele ansøger om dette.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Anbefalet.

Bilag

Hollandsvej 7A, Kortbilag

Punkt 12: DK2020 Klimaplan (Beslutning) (Genforelæggelse)

00.16.00-P20-3-20

Resume

Kommunen er med sin DK2020 Klimaplan med i klimaindsatsen om at blive CO₂-neutrale i 2050, ruste kommunen til at kunne modstå skadelige virkninger af klimaforandringer samt sikre bred inddragelse af tiltag hos borgere, virksomheder og samarbejdspartnere. Klimaplanen er en videreførelse af kommunens Bæredygtighedsstrategi, hvor mål og indsatser på især energi- og klimatilpasningsområdet er gjort mere konkrete. Klimaplanen skal indsendes til godkendelse i det internationale C40 netværk i oktober, hvorfor klimaplanen fremlægges med henblik på godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "DK2020 Klimaplan for Lyngby-Taarbæk Kommune" og tilhørende "Climate Action Planning Framework" godkendes.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede i 2020 at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle deltage i Kommunernes Landsforenings (KL) partnerskab om DK2020 Klimaplaner. I maj 2022 besluttede Kommunalbestyrelsen en DK2020 målsætning om 90% CO₂-reduktion i 2030 i forhold til 1990.

DK2020 Klimaplanen indeholder en videreførelse af Bæredygtighedsstrategiens handlekatalog, med fokus på hvilke indsatser, der giver mest effekt, hvornår de kan implementeres, og hvilke barrierer, der måtte være herfor.

DK2020 Klimaplan-samarbejdet handler om, at kommunerne skal udvikle lokale klimahandlingsplaner, der lever op til Parisaftalens målsætninger og viser, hvordan kommunerne i 2050 vil opnå nuludledning af CO₂, og hvilke tiltag kommunerne vil tage for at tilpasse sig klimaforandringerne. DK2020 er et samarbejde mellem Realdania, CONCITO, regionerne og KL, hvor regionen sammen med Gate21 bistår kommunerne med rådgivning i udarbejdelsen af klimaplanen. DK2020 refererer internationalt til "C40 Cities Network". Det betyder, at DK2020 Klimaplanen bliver behandlet i CONCITO og C40 efter Kommunalbestyrelsens godkendelse.

CO₂-udledning kan opdeles i to kategorier:

1. Udledning fra løbende energiproduktion og energiforbrug (opvarmning, el og transport). Denne udledning opgøres både lokalt og nationalt – og er den lokale CO₂-udledning, som målsætningen/scenarierne fokuserer på.
2. Udledning fra materialeproduktion. Denne udledning opgøres lokalt, hvor produktionen sker. En skjorte solgt i Lyngby, men produceret i Kina, påvirker således ikke CO₂-udledning i Lyngby-Taarbæk. Især produktionen af byggematerialer udgør en meget stor andel af den samlede CO₂-udledning, der kommer fra materialeproduktion. Denne CO₂-udledning behandles ikke i målsætningen/scenarierne, men vil blive behandlet mere kvalitativt i DK2020 Klimaplanen.

I forbindelse med DK2020 har C40 opstillet en række krav, som en kommende klimaplan skal opfylde. Disse er beskrevet i sag behandlet af Kommunalbestyrelsen den 25. maj 2022 "DK2020 Klimaplan - mål for CO₂-reduktion".

Løsninger

DK2020 Klimaplanen består af to dokumenter med tilhørende bilag. Selve klimaplanen, "DK2020 Klimaplan", som er en populærversion, der opsummerer mål og tiltag (bilag), og et hoveddokument Climate Action Planning Framework (CAPF) (bilag). CAPF er en fast skabelon, som afspejler organisationernes prioritering og godkendelsesprocedurer, som

derfor kan være svær at navigere i, men centrale afsnit er 1.3 Mål og målsætninger, og 2.3-2.5 udledning og klimarisici, samt kapitel 3 om tiltag, gennemførelse og monitorering, og den tilhørende indsatsoversigt i bilag 3.1 (bilag).

DK2020 Klimaplanen er en videreførelse af kommunens Bæredygtighedsstrategi, og indeholder følgende mål:

DK2020 målsætninger

	2021-2030	2030-2050
Overordnede CO ₂ mål	At reducere CO ₂ -udledningen i Lyngby-Taarbæk Kommune med 80 % i 2030, målt i forhold til 2018, svarende til 90% ift. 1990.	At Lyngby-Taarbæk Kommune skal være CO ₂ -neutral senest i 2050.
Overordnet mål Klimatilpasning	Aflastningen af opblandet husspildevand til recipienter ved hverdagsregn skal halveres frem mod 2035, målt i forhold til 2020. Reduktion af antallet af ejendomme, der oversvømmes ved regnhændelser, selvom regnhændelserne bliver kraftigere. Kystsikring af Taarbæk er påbegyndt.	Lyngby-Taarbæk Kommune er en klimarobust kommune senest i 2050 Aflastningen af opblandet husspildevand til recipienter ved hverdagsregn skal reduceres med mindst 90% inden 2050. Kommunens beredskab og institutioner for udsatte borgere er forberedt på hedeølger.
Bæredygtig Forbrugskultur	Andelen af bæredygtige varer, materialer og ydelser i kommunens forbrug øges årligt, og forbruget blandt kommunens borgere ændres i en mere bæredygtig retning.	Effekten af ændret forbrug kan måles og målsættes.

Nedenfor fremhæves de mål og indsatser, som ligger udover Bæredygtighedsstrategien.

Overordnet CO₂ mål

Kommunens CO₂-reduktionsmål for 2030 er hævet fra 70% til 90% samt et mål om at blive klimaneutral i 2050, på baggrund af en analyse foretaget af konsulenter fra Viegand&Maagøe (bilag) jf. Kommunalbestyrelsens beslutning 25. maj 2022.

De centrale indsatser for at nå målene er:

- En omfattende konvertering af gasforsynede områder til fjernvarme og varmepumper
- CO₂-neutral fjernvarme fra Vestforbrænding, ved hjælp af store varmepumper og CO₂-fangst fra røgen fra affaldsforbrændingen på Vestforbrænding.

- Lokal udnyttelse af overskudsvarme fra virksomheder og grundvandspumper i fjernvarmesystemet, samt lavtemperatur fjernvarme hvor muligt.
- Den nationale elproduktion bliver CO₂-neutral ved hjælp af udbygning af den vedvarende energi.
- Løbende skift til elbiler, herunder opstilling af offentligt tilgængelige ladestandere.

Hertil kommer indsatser inden for energibesparelser og fremme af cyklisme og offentlig transport.

Overordnede mål for klimatilpasning

Der er foretaget en opdateret risikovurdering af effekten af klimaforandringer, som underbygger behovet for kommunens igangværende og kommende indsatser for klimatilpasning og kystsikring - og som også sætter fokus på fremtidig risiko for hedeølger og eventuel tørke.

Bæredygtig forbrugskultur

Der er et behov for at finde måder/værktøjer til at måle effekten af indsatser for et mere bæredygtigt forbrug.

Merværdi af kommunens klimaindsats

DK2020 Klimaplan oplister også en række merværdier af kommunens klimaindsats fx:

- 1) Natur og biodiversitet: Mere natur i byen og øget biodiversitet, samt øget adgang til naturoplevelser.
- 2) Sundhed og trivsel: Attraktive byrum, hvor vand indgår som en rekreativ værdi - med bedre luftkvalitet, mindre støj og trængsel. Skal understøtte et aktivt liv, øge sundheden og gøre byen mere tryk.
- 3) Erhverv: At understøtte bæredygtig og konkurrencedygtig erhvervsudvikling i kommunen og bidrage med flere grønne jobs, samt skabe lokal forankring af klimaindsatsen og sociale fællesskaber.

Muligheden for CO₂ neutralitet i 2030

Forvaltningen har undersøgt, om det er muligt for kommunen at blive CO₂-neutral i 2030. Forvaltningen har bedt Viegand&Maagøe om en sådan vurdering. Viegand&Maagøe's vurdering er, at det ikke vil være realistisk at blive CO₂ neutral i 2030, da transporten er den primære udleder og de kompenserende tiltag ikke umiddelbart er realiserbare.

Forvaltningen har undersøgt, hvad vores nabokommuner har sat af mål:

Gentofte: 90% i 2030

Rudersdal: 85% i 2030

Gladsaxe: 70% i 2030 (ift. 2007)

Furesø: 100% i 2030

Mens Gentofte, Rudersdal og Gladsaxe har mål på linje med Lyngby-Taarbæk Kommune, har Furesø Kommune vedtaget et mål om CO₂-neutralitet i 2030. Den umiddelbare vurdering er, at der anvendes forskellige forudsætninger for initiativernes effekt. For eksempel potentialet for CO₂-fangst på Vestforbrænding, som i Viegand&Maagøe's analyse kun sikrer, at fjernvarmen er CO₂-neutral i 2030 - og ikke at den skaber et positivt CO₂-resultat, som Furesø Kommune regner med. Ligeledes vurderer Furesø en effekt af begrænset varmekonsum, der ikke er en del af Energistyrelsens model, som Lyngby-Taarbæk Kommune baserer sine beregninger på.

Forvaltningen vil genvurdere mulighederne for CO₂-neutralitet i 2030 i takt med udviklingen af beregningsværktøjer og opdaterede data, og forventer at kunne præsentere nye scenarier i løbet af 2023.

Kommunikation

Forvaltningen har været i dialog med de største interessenter indenfor de forskellige områder, og indsatserne for at nå målet om CO₂-reduktion skal udarbejdes i samarbejde med disse.

Borgere vil løbende blive involveret i indsatser, hvor det giver bedst mening og effekt, som f.eks. i kystsikringsprojektet i Taarbæk. Indholdet i Strategisk Energiplan er drøftet i opgaveudvalget efter styrelseslovens §17, stk. 4, Bæredygtighedsudvalget, som rådgiver Kommunalbestyrelsen om implementering af kommunens bæredygtighedsstrategi.

Forhåndsvurdering

Et udkast til DK2020-Klimaplanen blev i forsommeren sendt til forhåndsvurdering i CONCITO, som positivt bemærkede kommunens hævdede CO₂-reduktionsmål, ambitiøse tiltag for vandsystemet, etablering af en bæredygtig forbrugskultur både internt såvel som hos borgerne, samt at kommunen har indsatser, som skal bidrage rent organisatorisk til implementeringen af planen.

Strategisk ramme

Kommuneplanen og Bæredygtighedsstrategien er retningsgivende for DK2020 Klimaplanen. Implementeringen af DK2020 Klimaplanen foregår gennem en række underliggende strategier og planer, såsom Strategisk Energiplan, Varmeplan 2022-2030, spildevandsplan, serviceniveau for klimatilpasning, kystsikring, Trafik- og Mobilitetsplan, cykelstrategi, parkeringsstrategi og affaldsplan.

Videre proces

DK2020 Klimaplan vil blive indsendt til endelig godkendelse hos CONCITO og C40 i oktober måned 2022.

Økonomi

DK2020 Klimaplan er en plan, som sætter retningen for bæredygtighedsarbejdet fremadrettet i kommunen. I forbindelse med arbejdet med de forskellige indsatser vil der blive indstillet særskilte sager med dertilhørende økonomi.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Udsat.

Sagen sendes tilbage til forvaltningen med henblik på, at følgende punkter indarbejdes:

1. Det bør fremgå af DK2020 Klimaplanen, at vi har en ambition om at nå tættere på 100 % reduktion.
2. Der bør i planens hovedelementer være tekst + mål + handlinger for Energibesparelser, Lokal produktion af VE (solceller, Mølleåværket, geotermi), Transport og Opvarmning ("ren" fjernvarme, VP).
3. Der bør især fokuseres på handlinger i år 1-4 (en del handlinger fremgår af varmeplan og strategisk energiplan).
4. Der bør skelnes imellem CO₂-udledning (energi, transport, indkøb/forbrug) fra kommunen og fra borgerne/virksomheder.

Supplerende sagsfremstilling

Forvaltningen har, på baggrund af Teknikudvalgets bemærkninger til DK2020 Klimaplanen, opdateret planen med følgende rettelser:

- Tilpasning af forord (s. 3).
 - Tilføjelser vedr. lokal produktion, energilagring og energibesparelser (s. 6).
 - Tilføjelse om løbende vurdering af mål ift. at kunne komme tættere på 100% CO₂-reduktion i 2030 (s. 11).
 - Tilføjet CO₂-reduktionstiltag fra Strategisk energiplan (nye sider 12-13).
 - Tilføjet ”lokal egenproduktion ved udnyttelse af overskudsvarme fra spildevand, undergrund og virksomheder, samt solcelle udbygning” under ”mål 1a Fossilfri el- og varmforsyning (s.17).
 - Tilføjelser i tidsplan (s.19-22):
- Tilføjet at tidslinjen vil blive opdateret hvert 2. år frem til 2030, med vurdering af, om der kan sættes mere ambitiøse 2030-mål.
- Ændret periode 2022-2030, så der nu er opdelt i 2022-2025 og 2025-2030.
- Tilføjet etablering af VE-produktion (s.19), lokal afkobling af regnvand og Kystsikring.

Tilføjelser og tilpasninger er markeret med gult i det opdaterede bilag.

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Anbefalet med følgende tekstændringer:

1. på side 13 omkring klimaneutral transport: ”Bilmængden skal reduceres” - slettes og erstattes med: "kommunen skal være aktiv med opstilling af el-ladestander for at motivere flere bilister til at skifte til el-biler.”.
2. på side 21: fokusområde 2
 1. Kampagner og indsatser for lokal afkobling af regnvand, idet det understreges det skal være frivilligt for den enkelte husstand
 2. Målet om at reducere opblandet spildevand til vandløb og søer med 90% i 2050 konkretiseres gennem en revision af spildevandsplanen herunder en vurdering af, om de økonomiske omkostninger står mål med ambitionen.

Dertil bedes forvaltningen komme med årlige indsatsplaner i 4. kvartal for det kommende år.

Bilag

DK2020 Klimaplan - OPDATERET

DK2020 CAPF

Oversigt over indsatser

Viegand&Maagøe Scenarie analyser

Viegand&Maagøe Baggrundsnotat - Energi og CO₂-opgørelse for Lyngby-Taarbæk

Notat Muligheder for CO₂ neutralitet i 2030

Punkt 13: Rottebekæmpelse 2023 - handlingsplan og gebyr (Beslutning)

09.13.01-P00-1-22

Resume

Forvaltningen fremlægger handlingsplan for den kommunale forebyggelse og bekæmpelse af rotter i 2023. I forlængelse heraf fremlægges forslag til gebyr for rottebekæmpelsen for 2023.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2023 godkendes,
2. gebyr for rottebekæmpelse fastsættes til 0,024 promille i 2023.

Problemstilling

Det er en kommunal opgave at bekæmpe rotter, idet rotter spreder sygdomme og kan ødelægge ejendom for store værdier. Bekæmpelsen kan i værste fald være kompliceret og langvarig som følge af rotters særlige natur, og en effektiv bekæmpelse kræver derfor professionel indsats. Ligeledes er det i særlige sager nødvendigt med håndhævelse fra forvaltningens side fx for at undgå, at et rotteproblem spredes til naboejendomme.

I henhold til rottebekendtgørelsen skal kommunerne minimum hvert tredje år udarbejde en handlingsplan for den kommunale rottebekæmpelse. I Lyngby-Taarbæk Kommune er der de seneste år udarbejdet en 1-årig handlingsplan i forbindelse med fastsættelsen af budget og gebyr for rottebekæmpelsen. Samtidig afrapporteres indsatsen for det forløbne år.

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

Løsninger

Handlingsplanen består af en overordnet del, som fastsætter målsætningerne for den kommunale rottebekæmpelse. Planen beskriver desuden de konkrete indsatser, som er planlagt for 2023. Indsatserne er grupperet under fem overordnede temaer:

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

I 2023 planlægger forvaltningen følgende indsatser:

- Fokus på den praktiske bekæmpelse og håndtering af sager via samkørsel, hvor forvaltningen bruger tid "i marken" sammen med bekæmperne
- Undersøge om giftforbruget kan reduceres yderligere, uden at gå på kompromis med en hurtig og effektiv bekæmpelse
- Deltagelse i borgerrettet event med henblik på at øge viden om rotter og opmærksomheden på, hvad borgere og grundejere selv kan gøre for at forebygge rottetilhold
- Varslede tilsyn på minimum 5 hestehold, hvor der er tilbagevendende rotteproblemer
- Registrering og gennemgang af placeringen af rottespærrer på kommunale institutioner

- Stikprøvekontrol af private bekæmpelsesfirmaers rottebekæmpelse

Forslag til handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2023 er vedlagt (bilag).

Strategisk ramme

Rottebekendtgørelsen og den tilhørende vejledning udstikker rammerne for den kommunale rottebekæmpelse, såvel som for kommunernes tilsyn med rottebekæmpelse udført af private skadedyrsfirmaer.

Videre proces

Rottegebyr opkræves sammen med ejendomsskatten i første kvartal 2023.

Forvaltningen arbejder med indsatserne i handlingsplanen i perioden oktober 2022 - september 2023.

Økonomi

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

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

Det samlede budget for 2023 er knap 2,4 mio. kr., som fordeler sig som følger:

- ca. 1,4 mio. kr. til det eksterne firma, som udfører den fysiske rottebekæmpelse
- ca. 600.000 kr. til lønudgifter i forvaltningen (tilsyn, håndhævelse, kontraktopfølgning, projekter mv.)
- 70.000 kroner til IT-systemer
- 200.000 kroner til den løbende vedligeholdelse af de lovpligtige rottespærrer på kommunens institutioner
- 60.000 kr. til den løbende vedligeholdelse af de lovpligtige rottespærrer på private institutioner
- 50.000 kr. til øvrige udgifter

Der er en overdækning på området, fordi der tidligere har været budgetteret med større udgifter end hvad der reelt er forbrugt. Derfor nedjusteres opkrævningen med ca. 450.000 kr. i 2023.

Budget for rottebekæmpelsen i 2023 (bilag).

Rottegebyret fastsættes som en promille af ejendomsværdien (senest offentliggjorte vurdering) og opkræves sammen med ejendomsskatten. Med det fremlagte budget vil gebyret blive sat ned fra 0,028 promille til 0,024 i 2023. En del af årsagen til det lavere gebyr skal findes i en stigning i den samlede ejendomsværdi i kommunen.

Et rottegebyr på 0,024 promille betyder til eksempel, at en ejendom med en værdi på 3 mio. kr. vil blive opkrævet 72 kr. i rottegebyr.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Notat om status på rottehandlingsplan 2022

Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2023

Budget for rottebekæmpelsen 2023

Punkt 14: Regulering af støj fra vareleveringer (Beslutning)

01.02.00-G01-2-22

Resume

Kommunen modtager vedvarende henvendelser fra borgere, der er generede af varelevering på skæve tidspunkter på døgnet og som ønsker, at kommunen gør mere for at afhjælpe generne. Derfor har forvaltningen undersøgt mulighederne for, om kommunen generelt kan være mere restriktive på området. Med denne sagsfremstilling skal der tages stilling til den fremtidige regulering af området.

Indstilling:

Forvaltningen foreslår, at den nuværende praksis fastholdes.

Problemstilling

Forebyggelse af støj fra varelevering sker i gennem planlægningen af nye butikker, når der tale om lokalplanpligtigt byggeri. Behandling af sager om klager over støj fra varelevering af eksisterende butikker reguleres i visse tilfælde efter miljøbeskyttelsesloven.

Kommunen modtager årligt to til tre klager over støj fra varelevering til butikker mm. i ydertimerne (weekend, aften og nat). Det skyldes, at butikkerne har åbent flere timer i døgnet herunder om søndagen og om aftenen, samt et ønske fra detail- og transportbranchen om at levere varer i ydertimerne.

Fordelen ved vareleveringer i ydertimerne er, at en del af den tunge trafik flyttes væk fra myldretiden, hvilket medfører mindre trængsel og bedre trafiksikkerhed i forhold til bløde trafikanter. Desuden medfører vareleveringer i ydertimerne, at leverancerne bliver hurtigere, hvilket reducerer udledningen af CO₂ og partikler gennem en øget effektivisering mm.

Ulempen ved varelevering i ydertimerne er, at støj fra varelevering kan genere butikkernes naboer.

Løsninger

Regulering af støj iht. Miljøbeskyttelsesloven

Kommunen kan i visse tilfælde regulere støjgener fra vareleveringer efter miljøbeskyttelsesloven.

Butikker er ikke omfattet af reglerne om miljøgodkendelse og en eventuel regulering af miljømæssige gener sker i form af påbud i forbindelse med en klagesag. Som udgangspunkt vil forvaltningen dog gå i dialog med virksomhederne ved nabogener, hvilket ofte medfører, at virksomhederne flytter varelevering til andre tider af døgnet.

Når kommunen skal vurdere, om en støjgene i en klagesag er væsentlig, tages udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støjbelastningen. Grænseværdiernes størrelse afhænger af områdets anvendelse samt tidspunkt på døgnet.

Kommunen kan kun regulere den støj, der stammer fra virksomhedens eget areal. Der er ikke hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til at regulere støj, der stammer fra offentlig tilgængelige veje eller arealer. Det er politiet, som kan regulere støj på offentlige arealer, hvis der er tale om forstyrrelse af den offentlige orden.

Hvis kommunen har begrundet mistanke om, at støjgenen fra virksomhedens areal er væsentlig, kan kommunen påbyde butikken at undersøge støjbelastning af omgivelserne samt evt. at reducere støjen. Butikken/leverandøren må sammen med en støjkonsulent vurdere, hvordan støjen bedst reduceres. Ved et påbud om at nedbringe støjgenen inddrages proportionalitetsprincippet, så de påbudte foranstaltninger står i rimeligt forhold til udgifterne. Påbud til butikker kan ikke påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Det gælder såvel for borgere som for butikkerne.

Alternativ, forskrift for varelevering

Miljøbeskyttelsesloven giver mulighed for at kommunen kan vedtage en forskrift, der for eksempel fastlægger generelle betingelser for levering af varer i hele kommunen eller i et geografisk område for eksempel ved angivelse af tidsrum, hvor der er forbud mod levering af varer. Forvaltningen har udarbejdet et notat om forskrift for varelevering (bilag).

Fordelen ved en forskrift er, at der er klare regler og dermed enkel sagsbehandling for kommunen. Desuden vil ensartede regler være forudsigelige for virksomheder og naboer.

Omvendt er ulempen ved en forskrift, at reguleringen ikke tager hensyn til den enkelte butik, såsom afstand til naboer, støjafskærmning mv. En forskrift er mindre fleksibel og besværliggør ønsker til varelevering i ydertimerne under overholdelse af de vejledende grænseværdier eventuel ved brug af støjsvagt udstyr mm. Dermed går kommunen glip af fordelene ved varelevering i ydertimerne. Desuden har en forskrift hjemmel i miljøbeskyttelsesloven og kan dermed ikke regulere forhold, som ikke kan reguleres i medfør af miljøbeskyttelsesloven. Det vil sige, vi kan ikke stille skrapere krav til butikker end, hvad vi i forvejen kan med påbud.

Forbud mod køretøjer over 3500 kg. kan principielt også hjemles i vejloven, hvis der er saglige grunde. I en konkret sag har forvaltningen tidligere vurderet, at det vil være disproportionalt, at forbyde køretøjer pga. støj fra varelevering.

Dialog med virksomheder og borgere

Kommune modtager i gennemsnit 2-3 klager om året over varelevering. En klagesag over støj fra varelevering løses ofte gennem dialog med butikkerne uden, at kommunen udsteder påbud. Butikkerne er sædvanligvis interesserede i at finde løsninger på støjgenerne, da klagerne kan være potentielle kunder i butikken. Forvaltningen går typisk i dialog med virksomheder og borgere, når der modtages klager over varelevering.

Kommunen samarbejder desuden med handelslivet i en lang række sammenhænge. Her kunne evt. problemer med støj fra varelevering også drøftes f.eks. ved møder med handelsforeningerne.

Støjsvag varelevering

Støjgener kan reduceres ved brug af støjsvag varelevering, som omfatter støjsvagt udstyr, støjsvag adfærd og støjafskærmning.

Private hollandske brancheorganisationer har dannet en certificeringsordning PIEK-certificering, for støjsvagt udstyr til varelevering. PIEK-certificeringen er i øjeblikket den mest udbredt i Europa. PIEK-certificeret udstyr giver anledning til, væsentlig mindre støj end traditionelt udstyr, for eksempel støjer en støjsvag palleløfter 10-15 dB mindre end en traditionel palleløfter. Brug af støjsvagt udstyr er dog ingen garanti for, at Miljøstyrelsens grænseværdier for støj overholdes, fordi det afhænger af en række lokale forhold, såsom afstand til nabo, adfærd, varigheden af vareleverance, etablering af støjskærme mm.

Chaufførens adfærd har også indflydelse på støjbelastningen for eksempel at undgå smækken med bildør og porte, slukke radioen, hensynsfuld håndtering af varer mm. Nogle virksomheder uddanner selv deres chauffører i støjsvag adfærd, men kurser om støjsvag adfærd tilbydes også af AMU og andre efteruddannelser.

Af Miljøstyrelsens vejledning fremgår det, at Schulstad har investeret i støjsvagt udstyr og har etableret et samarbejde med Københavns Kommune om støjsvag varelevering før kl. 7.00.

Visionen er, at lastbilerne får leveret deres varer før kl. 7.00 og lastbilerne kommer ud af byen før kl. 7.00. Beregninger viser, at projektet økonomisk løber rundt, da virksomheden sparer udgifter til brændstof og løn, fordi kørslen er mere effektiv, hvilket reducerer udledningen af CO₂ og forurening. Desuden fremgår det af vejledningen at butikskæden Lidl arbejder med støjsvag varelevering, både i forbindelse med etablering af nye butikker, men også i forhold til eksisterende butikker.

Regulering af støj iht. Planloven

Ved planlægning af nye butikker kan støjgener fra varelevering forebygges ved at inddrage støjhensyn i planlægning af nye butikker ved nye lokalplaner, for eksempel ved afskærmning af vareleveringen mod naboer eller større afstand mellem vareleveringen og naboerne.

Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 "eksternstøj fra virksomheder" anvendes ved lokalplanlægning af nye butikker. I henhold til Miljøvurderingsloven udarbejdes der typisk en miljørapport i forbindelse med planer om nye detailbutikker, og støj fra varelevering vil være en af de parametre, der undersøges. På baggrund af støjrapporten fastsættes de afværgeforanstaltninger, der skal til for at overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. I lokalplanens bestemmelser fastsættes de krav, der skal sikre, at grænseværdierne overholdes. Det er oftest krav om lukkede varegårde, og krav til placering af disse samt evt. anden støjafskærmning.

Borgerdialog ved planlægning af nye butikker

Et af Planlovens formål er at, offentligheden i videst muligt omfang, inddrages i planlægningsarbejdet. Inddragelse af borgerne er således et grundelement i planloven, og ligeledes i Lov om miljøvurdering. Formålet med en miljøvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden så tidligt som muligt og forud for, at myndigheden træffer afgørelse om planen, programmet eller projektet, tages hensyn til planens sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet. Før en kommunal plan kan vedtages, skal der offentliggøres et forslag og en redegørelse for forslaget forudsætninger. Der skal fastsættes en frist på mindst fire uger, hvor grundejere, naboer, foreninger, myndigheder mv. kan komme med indsigelser, bemærkninger, forslag eller protester. Planlovens regler om offentlighed er minimumsregler. Planmyndigheden vurderer selv, om der skal afholdes borgermøder, nedsættes arbejdsgrupper, oprettes elektronisk borgerpanel eller lignende. Hvis det er vurderet, at der skal udarbejdes en miljøvurdering af planen, følger høringsfristen for miljørapporten, den tidsfrist der er fastsat for planen.

Strategisk ramme

Muligheder for at placere nye butikker er dels fastlagt i Kommuneplanen og dels i lokalplaner.

Videre proces

Forvaltningen fortsætter den nuværende praksis med mindre udvalget beslutter andet.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget fsva. planloven.

Teknikudvalget fsva. miljøbeskyttelsesloven.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Teknikudvalget ønsker en yderligere belysning af sagen - eksempelvis hvad andre kommuner har lavet af løsninger.

Bilag

Notat om forskrift for varelevering

Punkt 15: Dispensation til støjende arbejde i krydset ved Kanalvej (Beslutning)

05.01.25-G01-4-21

Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning har behov for at udføre et ledningsarbejde i krydset Kanalvej og Klampenborgvej inden man igangsætter arbejdet med selve letbanen. I den forbindelse har Per Aarsleff varslet at de forventer at skulle ansøge om udvidet arbejdstid i november og december måned i ugedagene mandag, tirsdag og onsdag til kl. 20.00. Der ansøges om udvidet arbejdstid for at sikre at Lyngby-Taarbæk Forsyningens delprojekt ikke forsinkes selve letbaneprojektet, der først kan startes op efterfølgende.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at give tilladelse til, at Lyngby-Taarbæk Forsyning ved entreprenør Per Aarsleff kan udvide arbejdstiden i krydset ved Kanalvej/Klampenborgvej fra mandag til onsdag fra kl. 7-20 i en periode fra primo november frem til ultimo december 2022.

Problemstilling

Fra ultimo september 2022 skifter Hovedstadens Letbane v. entreprenør Per Aarsleff arbejdsområdet i krydset ved Kanalvej/Klampenborgvej i det centrale Lyngby. I løbet af sommeren 2022 har Lyngby-Taarbæk Forsyning rettet henvendelse til Per Aarsleff for at få udskiftet et rør, der er beliggende i samme område. Røret er tidligere blevet opgraderet i forbindelse med de omfattende ledningsomlægninger, der var i krydset i 2020. Der er dog et behov for en udvidelse af kapaciteten i røret, inden Letbanen står færdig. Omkostningerne for opgradering af ledningen vurderes at være væsentlig mindre såfremt arbejdet sættes i gang nu frem for efterfølgende, når letbanen er anlagt og i drift. Dette medfører dog et behov for forlængelse af arbejdstiden i krydset.

I henhold til delegationsplanen behandler forvaltningen normalt ansøgninger om dispensation fra kommunens forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder til udvidet arbejdstid. Det ansøgte arbejde er af længere tids varighed end forvaltningen normalt giver, og derfor lægges ansøgningen op til politisk behandling. Da Lyngby-Taarbæk Forsyning ansøgte om dispensation til udvidet arbejdstid i tre måneder til aftenarbejde på Buddingevej blev ansøgningen også lagt op til politisk behandling på grund af længden af den ansøgte tidsperiode.

Afstanden til nærmeste naboer, som bor på Nørngaardsvej, er ca. 80 meter. Det er forvaltningens forventning at det ansøgte arbejde ikke vil medføre væsentlige støjgener for de omkringboende på grund af afstanden og tidsperioden.

Løsninger

Delprojektet fra Lyngby-Taarbæk Forsyning er blevet indarbejdet i Per Aarsleffs tidsplan i forhold til de øvrige aktiviteter i krydset. Det samlede arbejde i krydset forventes først færdigt tidlig sommer 2023 grundet forsyningens delprojekt. Indarbejdelsen af forsyningens delprojekt i krydset ved Kanalvej medfører ikke forsinkelse for selve Letbaneprojektet. Tidsplanen er dog meget stram og for at den skal kunne overholdes og ikke forsinke letbaneprojektet ansøges der om udvidet arbejdstid i en delperiode.

Ombygningen af krydset kommer til at have karakter af almindeligt vejarbejde. Grundet arbejdernes omfang med ledningsomlægninger mv. kan det blive nødvendigt at anvende udvidet arbejdstid til kl. 20.00 mandag, tirsdag og onsdag. Per Aarsleff oplyser at man forventer at der vil være tale om udvidet arbejdstid i november og december. I øvrige tidsrum arbejdes der inden for almindelig arbejdstid kl. 7-18 (hverdage) og kl. 7-14 (lørdage).

Arbejder omfatter ud over ledningsomlægning bl.a. etablering af nyt regnvandssystem til letbanen, nye signaler, opbygning af sporkasse, herunder udskiftning af blød bund og etablering af betonspor.

Der kan i særlige tilfælde dispenseres for tidsrummet for støjende arbejder i kommunens forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder. Dette kan bl.a. ske på baggrund af trafikale og byggetekniske forhold.

En dispensation vil i dette tilfælde sikre, at vejstrækningerne i det centrale Lyngby kan åbne for trafikken igen fra medio januar af - dette gælder blandt andet strækningen på Klampenborgvej mellem Kanalvej og Firskovvej. På den baggrund anbefales en dispensation.

Strategisk ramme

Opgradering af røranlæg mv. i Lyngby-Taarbæk Forsynings delprojekt er en del af en større klimatilpasning i det centrale Lyngby, hvor der under de forudgående ledningsomlægninger blev omlagt og opgraderet en række røranlæg for at kunne klare fremtidige hændelser.

Videre proces

Såfremt forvaltningen bemyndiges til at give tilladelse til udvidet arbejdstid vil forvaltningen kunne behandle ansøgning fra entreprenøren og dispensere fra arbejdstiden i kommunens forskrift.

Kommunikation/høring/(borger)inddragelse

Der varsles i forbindelse med opstart af arbejderne herunder gøres opmærksom på den udvidet arbejdstid samt de trafikale ændringer i området. Dette gøres i samarbejde med Hovedstadens Letbane. Der udsendes varsel til de nærmeste naboer på hhv. Kanalvej og Nørgaardsvej samt Lyngby Storcenter.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Godkendt.

Punkt 16: Ekstraordinære energitiltag på vejområdet (Beslutning)

82.09.01-G01-1-22

Resume

Stigende energipriser betyder, at forvaltningen forventer et merforbrug på budgettet til belysningen på de kommunale veje og stier i 2023. I 2022 har kommunen en fast kWh pris for el, og derfor forventes der ikke et merforbrug i år. For at begrænse et merforbrug på budgettet til belysning af veje og stier i 2023 samt for at nedbringe forbruget i 2022 peger forvaltningen på, at der snarest muligt igangsættes en række energireducerende tiltag.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med besparelsesforslag 2, som indebærer slukning af hver tredje gadelampe, dog ikke ved lyskryds, rundkørsler og fodgængerovergange. Investeringen på 750 t. kr. finansieres af uforbrugte midler i forbindelse med udbuddet på drift af Signalanlæg på 500 t. kr. og en omprioritering fra puljen til vedligehold på 250 t. kr. De bevillingsmæssige ændringer fremgår af tabellen i økonomiafsnittet.

Problemstilling

Andel Lumen, der er en af kommunens leverandører af el, forventer at sende elpriser for 2023 ud primo december 2022. Forvaltningen har dog bedt Andel Lumen om et forsigtigt skøn af elprisniveauet i 2023 ud fra det nuværende niveau. Dette skøn peger på en stigning på omkring 283% i forhold til 2021-niveauet. Det vil i givet fald ved uændret forbrug medføre en forventet merudgift på 7,4 mio. kr. i 2023.

Regeringen har indgået en aftale med regionerne og Kommunernes Landsforening (KL) om at spare på energien i hele den offentlige sektor. I aftalen anbefales bl.a. temperatursænkning i kontorer og lignende samt slukning af den udendørs belysning ved offentlige bygninger, der alene tjener et æstetisk formål.

Forvaltningen har forelagt særskilt sag om energireducerende tiltag på ejendomsområdet. Nærværende sag omhandler alene energireducerende tiltag vedrørende belysning af veje og stier.

Løsninger

Forvaltningen har udarbejdet nogle konkrete energireducerende løsningsforslag for vejbelysningen. Forslagene kræver investeringer, og nogle vil betyde en reduktion i det nuværende serviceniveau.

Nedenfor peger forvaltningen på forslag til energibesparelser, hvor besparelsen er ud fra det nuværende fastlåste prisniveau for el. Besparelserne vil således procentvis stige med elprisen i en ny prisafale.

Forslag til energibesparelser:

1. Modernisering af de resterende belysningsarmaturer med LED, dvs. 3.210 belysningsarmaturer. Dette kræver en investering på 19,5 mio. kr. og giver en besparelse på 1,1 mio. kr. om året svarende til ca. 40 % af det årlige forbrug. Arbejdet kan udføres over en periode på 2-3 år på grund af planlægning og udbudsproces, hvorefter besparelsen bliver effektueret.

2. Slukning af hver tredje lampe på veje og stier. Dette kræver en investering på 0,75 mio. kr. og giver en årlig besparelse på 0,7 mio. kr. om året svarende til ca. 25% af det årlige forbrug. Arbejdet kan udføres indenfor 1 år. Der slukkes ikke for

lamper ved lyskryds, rundkørsler og fodgængerovergange på grund af tryghed og trafiksikkerhed, således at Vejloven efterleves.

3. Slukning af alt udendørs belysning fra kl. 23-05. Dette kræver en investering på 8,5 mio. kr. og giver en besparelse på 1,3 mio. kr. om året svarende til ca. 50% af det årlige forbrug. Arbejdet kan udføres over en periode på 2-3 år på grund af planlægning, udbudsproces og separation af elanlæg, hvorefter besparelsen bliver effektueret. Der slukkes ikke for lamper ved lyskryds, rundkørsler, og fodgængerovergange på grund af tryghed og trafiksikkerhed, således at Vejloven efterleves.

Der skal være fokus på kommunikation til borgerne, såfremt det besluttes at gå videre med forslag 2 eller 3. Forslag 1 medfører ikke en servicereduktion, og vil derfor ikke kræve en særlig kommunikationsindsats.

Konsekvenser

Forslag 1 vil være en videreførelse af den modernisering af vejbelysningsanlægget, som er foretaget frem til 2020, hvor aftalen om modernisering udløb. Det vil således ikke være en servicereduktion, men det vil kræve en stor anlægsinvestering. Hertil skal det bemærkes, at kommunen på nuværende tidspunkt ikke ejer belysningsanlægget. Investeringerne vil dog kunne indgå i en eventuelt fremadrettet kommunal overtagelse af anlægget. Forvaltningen forelægger en separat sag om en eventuel overtagelse af belysningsanlægget.

Forslag 2 vil medføre en servicereduktion, da borgerne vil opleve, at der er mindre lys på veje og stier end normalt. Investeringen er forholdsvis lille og vil være hurtigere at etablere end forslag 1. Besparelsen vil således hurtigt være tjent hjem. Forvaltningen peger derfor på denne løsning, som den mest oplagte løsning til midlertidig besparelse. Forvaltningen gør opmærksom på, at det vil igen kræve en investering at gå tilbage til nuværende løsning, hvor alle lys er tændt.

Forslag 3 vil medføre en væsentlig servicereduktion, og borgerne vil i områder opleve det som mere utrygt at færdes. Investeringen er også relativ høj set i forhold til besparelsen. Forslaget er således kun medtaget for sammenligningens skyld, og er ikke en løsning, forvaltningen kan anbefale.

Strategisk ramme

De anbefalede energibesparelsesforslag for 2022/2023 skal dels bidrage til den samlede besparelse på energi i den offentlige sektor i henhold til regerings aftale med regionerne og KL, og dels bidrage til at reducere det forventede merforbrug på energi.

Samtidig taler besparelsesforslagene ind i den samlede dagsorden om bæredygtighed og reduktion af CO₂.

Videre proces

Forvaltningen igangsætter opgaven samt udarbejder kommunikationsplan herfor. Såfremt der kommer mange reaktioner fra borgerne vil forvaltningen fremlægge en sag herom.

Økonomi

Aktivitetssområdet Vej- og park blev kompenseret for de stigende energipriser i forbindelse med midtvejsreguleringen (september) med 0,6 mio. kr.

Det er vanskeligt at estimere prisudviklingen på el i 2023, og den forventede merudgift kan derfor være større eller mindre. Forvaltningen afventer 2023-priser fra Andel Lumen, der forventes primo december 2022.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2022 p/l	Udvalg / Aktivitetssområde	2022	2023	2024	2025	2026	Varig? Ja/nej
Forslag 2. Slukning af hver tredje lampe på veje og stier	Teknikudvalget / Vej og Park	750	0	0	0	0	Nej
Omprioritering fra puljen til vedligehold	Økonomiudvalget / Ejendomme	-250	0	0	0	0	Nej
Udbud på drift af Signalanlæg	Teknikudvalget / Vej og Park	-500	0	0	0	0	Nej
I alt		0	0	0	0	0	

Den årlige besparelse på 700 t. kr. fremgår ikke af tabellen, da den bliver på aktivitetssområdet Vej og park til at dække det forventede merforbrug som følge af stigende energipriser.

I 2021 afsatte forvaltningen 500 t. kr. til et kommende udbud på drift af signalanlæg på aktivitetssområdet Vej og park. Dette udbud blev i stedet gennemført i 4K regi, og pengene foreslås derfor brugt på besparelsesforslag 2. Den resterende del på 250 t. kr. finansieres af puljen til vedligehold på aktivitetssområdet Ejendomme.

Det er endnu uafklaret, hvor stor en andel af projektet, der kan gennemføres i 2022.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Ikke anbefalet.

Punkt 17: Plangrundlag for lokalplan 307 for Lyngby Stadion (Beslutning)

01.02.05-P16-4-22

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til opdateret plangrundlag for Lyngby Stadion. Opdateringen sker på baggrund af de mindre justeringer, der har været mellem det indkomne skitseprojekt og det oprindelige plangrundlag, herunder også tilbagemeldinger fra borgermødet, afholdt den 25. marts 2022 samt bedømmelse fra ekstern arkitekt. Desuden skal det besluttes, om der skal udarbejdes miljørapport i forbindelse med kommende forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. plangrundlag for kommuneplantillæg og lokalplan for Lyngby Stadion godkendes,
2. der udarbejdes miljørapport for kommende forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan.

Problemstilling

Historik

Kommunalbestyrelsen besluttede den 24. juni 2021, at godkende plangrundlag for kommende kommuneplantillæg og lokalplan for Lyngby Stadion som led i udbuddet af Lyngby Stadion.

I forbindelse med kommunalbestyrelsens godkendelse af købstilbuddet af stadion den 26. januar 2022, blev det besluttet at der skulle indhentes ekstern arkitektvurdering til det efterfølgende arbejde med skitseprojektet.

Den 16. marts 2022 besluttede Byplanudvalget, at der skulle afholdes borgermøde inden igangsættelsen af den kommende lokalplanproces. Der blev således afholdt borgermøde d. 25. april 2022 med deltagelse af repræsentanter fra køber og dennes rådgiver, samt fra det politiske niveau og forvaltningen. På borgermødet fremkom en række spørgsmål og synspunkter, som vil indgå i plangrundlaget og i det videre planarbejde.

Løsninger

Ekstern arkitektvurdering

Der har været gennemført i alt tre møder mellem køber, købers rådgiver, forvaltningen og ekstern arkitekt. Ekstern arkitekt har, som en gennemgang af skitseprojektet (bilag), afgivet bedømmelse (bilag). Overordnet set er ekstern arkitekt positiv over for løsningsforslaget i skitseprojektet, hvor disponeringens hovedgreb kaldes "overbevisende og klart".

I bedømmelsen beskrives forhold, som bedømmes som positive og forhold hvor der opfordres til yderligere bearbejdning. F.eks. fremgår det konkret af bedømmelsen at østfacaden over indgangen til sundheds- og motorikhuset kunne bearbejdes yderligere.

I dialogen med køber er der enighed om:

- At facader med boliger skal være i blank mur i lys gul tegl, der føres helt ned til terræn, således at stueetager (herunder Sundheds- og Motorikhuset) kommer til at fremstå med samme udtryk som den overliggende facade.
- At den blanke mur ikke bliver udført i skærmtegl men vil blive muret som vist i skitseprojektet.
- At de "sociale rum" på altangangene på seniorboligernes nordfacade gøres mere rummelige.

- At få plads til cykelparkering ved ind-/udgangene på studie-/ungdomsboligerne og ikke kun i en samlet gruppe mod vest.
- At undgå et trappetårn i strækmetal tæt på villakvarteret (med de lys- og indbliksgener det ville give).
- At begrænse LED-effektbelysning til den østlige facade, langs "Sportsgaden" (Østvejen).

Med køber har der desuden været drøftelser om:

- Alternative forslag til nuancer/farver på facadebeklædning (strækmetal).
- Principper for begrønning af facader som vist i skitseprojektet.

Tilføjelser til plangrundlaget fra udbuddet

I udbuddet indgik et plangrundlag (bilag) for kommende forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan.

Forvaltningen foreslår, at følgende punkter/formuleringer tilføjes plangrundlaget:

"Boliger mulig i det nordlige byggefelt 1 (studie-/ungdomsboligerne) i stueetager for de dele, som ikke vender facaden direkte mod boldbaner eller vejareal."

Købstilbuddet indeholdt en løsning med boliger i stueetagen i den nordlige del af byggefelt 1 ud mod boldbanerne (studie-/ungdomsboligerne). Materialet er justeret som angivet og som vist af køber i det opdaterede tilbudsmateriale fremsendt i forbindelse med godkendelsen af købstilbuddet i kommunalbestyrelsen.

Input fra borgermødet

Der blev afholdt borgermøde d. 25. marts 2022 bl.a. med deltagelse af boldklubben og deres rådgivende arkitekt, som fremlagde skitseprojektet. Fra salen og ved den efterfølgende café-opstilling blev der stillet forslag til projektet og spørgsmål til afklaring. Spørgsmål rettede sig især mod støj, trafik, arkitektoniske forhold og det grønne. Af konkrete punkter i relation til plangrundlaget kan nævnes:

- LED-lys kan blænde meget, bør reguleres i lokalplanen.
- Mulighed for solceller på tage, evt. på tribuner.
- Ønske om bevaring af træer i Badeparken.
- Vand fra tribunetage til sprinkling af baner.
- Bekymring om støj fra fællesfaciliteterne i studie-/ungdomsboligerne.

LED-lys og solceller kan der fastsættes bestemmelser om i lokalplan. Bestemmelser om solceller vil kunne indarbejdes i lokalplan under hensyn til refleksion i forhold til naboer. De øvrige punkter søges indarbejdet i lokalplan og/eller vil blive behandlet i kommende miljørapport, som offentliggøres sammen med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg.

Jf. ovenstående foreslår forvaltningen, at der tilføjes plangrundlaget følgende punkter:

"Boligbebyggelse udføres som blank mur med lys gul tegl."

"Stueetagen skal have samme facademateriale og facadeudtryk som den øvrige facade."

"LED-lys integreret i facade/skærm kun mod Østvejen."

Den konkrete udarbejdelse af forslag til lokalplan vil tage afsæt i ovennævnte punkter samt i det af køber afgivne tilbud i form af skitseprojektet, med de justeringer som blev godkendt på kommunalbestyrelsens møde d. 26. januar 2022.

Studie-/ungdomsboliger

I henhold til købsaftalens pkt. 30.1.1 er det en betingelse for endelig salg, at der fremsættes et lovforslag, der giver kommunen den ønskede adgang til at betinge sig, at kun studerende kan anvende studieboliger. Lyngby-Taarbæk Kommune er berettiget til at frafalde betingelsen og er desuden berettiget til at forlænge fristen med op til 12 måneder.

Kommunalbestyrelsen har efterfølgende besluttet at forlænge fristen med 12 måneder. Kommunen har fortsat mulighed for at frafalde betingelsen.

Regeringen indgik den 15. juni 2022, sammen med Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti, aftale om opfølgning på evaluering af planloven m.v.

Her indgik bl.a. følgende aftaletekst:

"Kommuner får i lokalplaner for nye boliger mulighed for at fastsætte anvendelsen af boliger til ungdomsboliger til unge under uddannelse."

Lovforslag herom er endnu ikke fremsat. Forvaltningen foreslår derfor, at til kommende forslag til lokalplan anvendes betegnelsen "studie-/ungdomsboliger" defineret ud fra boligstørrelsen på samme måde som "seniorboliger" – dvs. som et "kaldenavn". Såfremt loven vedtages i tide, vil muligheden for at regulere anvendelsen yderligere blive søgt indarbejdet i lokalplanen.

Miljøvurdering

Forvaltningen har foretaget en foreløbig miljøscreening af det forventede indhold af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for Lyngby Stadion. Den foreløbige screening peger på, at planerne skal miljøvurderes særligt angående påvirkningen af støj, trafik samt grønne områder (træer i Badeparken). Forvaltningen foreslår derfor, at der udarbejdes miljørapport, som offentliggøres sammen med planerne.

Strategisk ramme

Visionen for Lyngby Idrætsby

Visionen er fremtidens Idrætsby til borgerne, sportsudøvere og besøgende. Der skal skabes et sammenhængende område, hvor boliger til unge og seniorer indgår som en naturlig del af livet i Idrætsbyen. Her skal mange forskellige borgere og grupper kunne mødes og opholde sig både ved planlagte aktiviteter og almindelige fritidsaktiviteter. Idrætsbyen kan blive et område, hvor mange forskellige kulturer mødes, og hvor der er liv og aktivitet i flere af døgnets timer i løbet af året.

Videre proces

Det forventes, at der afholdes borgermøde i november 2022 - efter kommunalbestyrelsens godkendelse af opdateret plangrundlag.

Medio 2023 forventes beslutnings sag om forslag til kommuneplantillæg, forslag til lokalplan og miljørapport fremlagt.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1.

Teknikudvalget fsva. indstillingspunkt 2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Ad 2) Anbefalet.

Bilag

Oprindeligt skitseprojekt (reduceret størrelse)

Bedømmelse Lyngby Stadion 2022-08-23

Oprindeligt plangrundlag til udbuddet

Oversigtskort

Punkt 18: Mødekalender 2023 (Beslutning)

00.01.00-A00-51-22

Resume

Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg skal for hvert regnskabsår træffe beslutning om, hvor og hvornår møder skal afholdes. Med sagen behandles mødekalenderen for 2023.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at mødekalender for 2023 godkendes.

Problemstilling

Det følger af styrelseslovens §§ 8 og 20, at Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg for hvert regnskabsår skal træffe beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal afholdes. Kravet om mødeplan har til formål at lette kommunalbestyrelsesmedlemmets arbejdstilrettelæggelse og koordinering af sit arbejde i kommunalbestyrelsen, og derfor kræver en ændring af mødeplanen en ny politisk beslutning. Ethvert medlem kan kræve et udvalgs mødeplan forelagt kommunalbestyrelsen.

Løsninger

Mødekalenderen er overordnet tilrettelagt efter, at sagerne får den kortest mulige politiske behandling. Der er som udgangspunkt et kommunalbestyrelsesmøde i slutningen af hver måned med en udvalgsrunde, der leder op hertil.

Teknikudvalget har gennemsnitlig flere sager end andre udvalg, og dette niveau forventes at fortsætte i 2023 og foreslås forlænget til 1 time 45 min.

§ 17, stk. 4-udvalget om Bæredygtighed medtaget i denne sag af hensyn til den overordnede koordinering. Der reserveres som udgangspunkt hver anden tirsdag i samme uge som ØK (og dermed ugen efter fagudvalgsugen), men den konkrete mødeplanlægning besluttet konkret i udvalget selv.

Der lægges efter aftale op til at Forebyggelses- og Sundhedsudvalget mødes hver 2. måned af hensyn til mødernes længde og antal sager.

Der er forsat taget hensyn så vidt muligt til ferier, helligdage, KL-topmøde og konferencer, ligesom der forsat er forhåndsreserveret tid til ekstraordinære udvalgsmøder. Dette betyder også, at der som tidligere år vil være enkelte møderul, hvor der vil være udvalgsmøder om mandagen grundet KL-arrangementer. I disse tilfælde vil det være torsdagsmøderne der flyttes til mandag.

Der forhåndsreserveres forsat plads til ekstraordinære udvalgsmøder månedligt, således at eventuelle hastende sager forsat vil få kortest mulig behandlingstid frem mod Kommunalbestyrelsen. Såfremt forhåndsreservation ikke benyttes, vil den løbende blive aflyst.

Overordnet peges på en fagudvalgsuge på nærværende form:

Dag / Tid	Tirsdag	Onsdag	Torsdag
Morgen kl. 08-09.30	-	DAU	ÆOU (8.15)

Formiddag kl. 09.45 - 11.15	-	SKU	FSU (hver anden måned: februar, april, juni august, november, december)
Eftermiddag kl. 15.00 - 16.30		KFU	-
Aften	TEK kl. 16.15- 18.00	BY kl. 16.45- 18.30	

Samt ugen efter med Økonomiudvalgets møde:

Dag / Tid	Tirsdag	Onsdag	Torsdag
Morgen kl. 08.00 - 11.00	§ 17, stk. 4-udvalget	-	-
Eftermiddag kl. 16.30 - 19.00	-	-	Økonomiudvalget

Strategisk ramme

Ikke relevant.

Videre proces

Efter endelig beslutning af mødekalenderen 2023 bliver møderne indkaldt i den politiske kalender, ligesom kalenderen vil blive lagt på hjemmesiden.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

De stående udvalg og økonomiudvalget fsva. deres egen mødekalender.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Godkendt.

Skoleudvalget, den 12. oktober 2022

Godkendt.

Dagtilbudsudvalget, den 12. oktober 2022

Godkendt.

Bilag

Politisk mødekalender UDKAST 2023

Punkt 19: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Affaldsgebyrer 2023
- Gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationer 2023
- Gebyr for anvisning af jord 2023
- Optagelse af private fællesveje
- Charter for biodiversitet
- Status for øget biodiversitet
- Informationsplade på Vejnavneskilte - ændring af procedure for godkendelse af vejnavne
- Kunstgræsbane Lundtofte, regulering af støj
- Indgåelse af låneftale med Hovedstadens Letbane om tilkøb af p-konstruktion
- Kommunikationsplan for fjernvarmeudrulning

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Taget til efterretning.

Punkt 20: 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 de månedlige "åbent hus-møder" på Buddingevej.

2. Dispensation fra strandbeskyttelseslinje til rekreative anlæg ved Springforbi

Kystdirektoratet har givet rammedispensation fra strandbeskyttelseslinjen (Naturbeskyttelsesloven § 15) til, at Naturstyrelsen kan etablere seks forskellige mindre friluftsanlæg ved Springforbi. Anlæggene skal understøtte den rekreative brug af kyststrækningen ud for Dyrehaven. De seks mindre friluftsanlæg er beskrevet i rammedispensationen fra Kystdirektoratet (bilag):

- Primitiv overnatningsplads med shelter syd for Strandmøllen
- Rekreativ plads med shelter, grillplads samt reetablering af opgang til strandparken ved fremskudt kystindretning kaldet "Bulen"
- 2 badeplatforme ved rester af tidligere badeplatforme
- 2 siddegrupper på kystskrænten, hvor den nuværende kystskrænt er uden bevoksning
- Indretning af picnic- og siddeområde ved kyststiens sydligste og blinde ende
- Reetablering af opgange fra kyststien for nemmere adgang til eksisterende stiforløb i strandparken, toiletforhold og affaldsplads ved Springforbi Parkering

Etableringen af de mindre friluftsanlæg, vil ske over en årrække. Naturstyrelsen ønsker, at de enkelte friluftsanlæg indgår i en samlet ansøgning, således at den overordnede brug og omfang er fastlagt for de enkelte delprojekter, når de enkelte friluftsanlæg kan realiseres.

Forvaltningen vurderer, at projekterne har deres ophæng i den helhedsplan Naturstyrelsen fik udarbejdet i 2017 for Springforbi, og at forslagene efterfølgende har været bearbejdet med relevante interessenter i nærområdet, og derfor er der ikke anledning til at kommunen påklager afgørelsen. I øvrigt er dispensationen meddelt på vilkår om, at der skal fremsendes ansøgning om dispensation til de enkelte anlægs endelige udformning. Det betyder at der kommer endnu en mulighed for at påklage projekterne, hvis det vurderes nødvendigt.

Det skal bemærkes, at etablering af badeplatforme kræver tilladelse i forhold til Kystbeskyttelsesloven, og opførelse af shelters kræver dispensation fra skovbyggelinje (Naturbeskyttelseslovens § 17), § 6.1 i lokalplan 129 samt byggetilladelse. Kommunen er kompetencemyndighed i forhold til disse bestemmelser. Øvrige rekreative anlæg vurderes at være i overensstemmelse med lokalplan 129.

3. Orientering om katalog over sørestaureringstiltag for Kollelev Mose

Kollelev Mose i Virum lider af tilbagevendende opblomstring af trådalger, som formodentligt skyldes et højt indhold af næringstoffet fosfor i søens vand og bund.

Teknik- og Miljøudvalget har i 2020 afsat 60.000 kr. eks. moms indenfor udvalgets eget budget til at fjerne trådalger i Kollelev Mose. Ønsket om at fjerne trådalger blev fremsat af Grundejerforeningen Kollelev Mosepark.

Efter dialog med Grundejerforeningen Kollelev Mosepark vil forvaltningen i stedet benytte midlerne til at udarbejde et katalog over sørestaureringstiltag med henblik på en langsigtet løsning af søens dårlige miljøtilstand. Rådgiver med ekspertviden om sørestaurering skal udarbejde kataloget.

Forslag i kataloget kan ligge til grund for beslutning om, hvilke restaureringstiltag som Lyngby-Taarbæk Kommune kan udføre i Kollelev Mose.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Taget til efterretning.

Bilag

Afgørelse § 15 Springfobi (Kystdirektoratet)

Punkt 21: Underskrift af protokol

00.01.00-A00-10-22

Sagsfremstilling

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.

Beslutning

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022