

REFERAT Politikerspørgsmål 2024 d. 01-08-2024

Mødedato Torsdag d. 01. august 2024 kl. 08:00

Mødested Kommunalbestyrelsen - August

Indholdsfortegnelse

Rævehøjparken og Status på boligplacering af flygtninge.....	3
Pædagogiske tilgange fremfor straf, sanktioner og skæld ud i daginstitutioner og skoler.....	5
Statslig cykelsti.....	8
Omfartsvejen/på Buddingevej.....	10
Vilkår for parkering i Lyngby Bymidte.....	12
Vandstand i Mølleåen.....	14
Byggeriet på Engelsborgskolen.....	15
Skoleivirkeligheden.dk - hvor mange brugere og udgifter.....	16
Handicapadgang til Rådhuset.....	17
Parkering ved Lyngby Hovedgade 94.....	19

Punkt 1: Rævehøjparken og Status på boligplacering af flygtninge

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Økonomiudvalget har den 12. juni stillet følgende spørgsmål.

Rævehøjparken og Status på boligplacering af flygtninge

Forvaltningens svar

Status på midlertidig anvendelse af Rævehøjparken til boligplacering af fordrevne fra Ukraine

I forbindelse med opsigelse af lejemålet på Nymøllevej 31.12.2023, som kommunen anvendte til indkvartering af ca. 200 flygtninge fra Ukraine, blev der nedsat en boligkoordineringsgruppe der skulle se på muligheder for yderligere indkvartering og at få flygtninge i egen bolig, idet der ikke var den nødvendige kapacitet til midlertidig indkvartering i kommunens ejendomme.

Mulighed for anvendelse af boliger i Rævehøjparken, som en tidsbegrænset boligkapacitet blev drøftet på Ukraine krisestabsmøde, den 24. januar 2023. Der blev efterfølgende udarbejdet en udkast til en udvalgssag til Økonomiudvalgets marts møde, som ved en fejl desværre ikke er blevet politisk behandlet.

Forvaltningen anviste den første bolig i Rævehøjparken, den 1. juni 2023. Der er dags dato anvist ca. 15 boliger i Rævehøjparken til Ukrainiske flygtninge – primært enlige yngre mødre. Lejeaftalerne er tidsbegrænset i 5 år. En enkelt af handicapboligerne i Rævehøjparken (som normalt udlejes på almindelig lejevilkår) er udlejet til et ældre ukrainsk par, som har behov for en handicapvenlig bolig. Boligen havde stået tom i nogen tid grundet udlejningsvanskeligheder.

Der er ikke data på hvor mange af de unge i Rævehøjparken der er på SU.

Forvaltningen oplever et øget indtag af fordrevne fra Ukraine, samt enkelte kvoteflygtninge, hvilket presser indkvarteringskapaciteten. Der indkvarteres nu 2 flygtninge pr. værelse for at kunne imødegå det aktuelle indkvarteringsbehov.

Der er pt. ca. 6.000 ubehandlede ansøgninger om ophold efter ukrainesærloven, hvoraf 60 forventeligt vil blive tildelt Lyngby-Taarbæk Kommune som opholdskommune. Indkvarteringskapaciteten vil blive yderligere presset ved salg af Lykkens Gave som p.t. rummer 57 flygtninge, samt Taarbækdalsvej 15, hvor der p.t. er 6 indkvarteret. Ejendommene er budgetlagt solgt i hhv. 2024 og 2025. Af den grund er Rævehøjparken for nuværende en af væsentlig betydning for at sikre den nødvendige kapacitet.

Forvaltningen vender tilbage med en status sag på indkvartering og boligplacering af flygtninge i september.

Må offentliggøres

Ja

Bilag

Status på boligplacering af flygtninge 11.10.2023

Punkt 2: Pædagogiske tilgange fremfor straf, sanktioner og skæld ud i daginstitutioner og skoler

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Cecilie Lindahl har den 6. august 2024 stillet følgende spørgsmål.

I den offentlige debat har der den seneste tid været fokus på, at børn i skoler skal kunne sanktioneres og straffes mere end de kan i dag. Lovgivningen tillader dog allerede en række sanktions- og strafmuligheder, og forskning viser, at skæld ud, straf og sanktioner ofte ikke er de mest effektive metoder, men derimod forværrer den u hensigtsmæssige adfærd. Alternativt har metoder baseret på det nye børnesyn om at, "børn gør det så godt, de kan" — såsom Low arousal-tilgangen, relationsdannende praksis og genoprettende praksis — vist sig at være mere effektive. Dette er dokumenteret og i fokus i kommuner som Albertslund, Hørsholm og Middelfart. Jeg er derfor interesseret i at forstå, hvordan vores egen kommune arbejder med disse tilgange.

1. Hvordan er den lovgivningsmæssige ramme for anvendelse af sanktioner og straf i dagtilbud sammenlignet med skoleområdet?
2. Hvordan arbejder kommunens skoler og dagtilbud med at sikre en pædagogisk tilgang baseret på det nye børnesyn i stedet for at anvende straf, sanktioner eller skæld ud?
3. Hvordan sikres det, at personalet løbende udvikler og styrker deres evne til at arbejde relationsbaseret med børnene?
4. Hvordan støttes dagtilbud og skoler i at udvikle en helhedsorienteret tilgang til at håndtere u hensigtsmæssig adfærd, der også omfatter refleksion over egen praksis inkl. relationer, rammer, didaktik og motiverende undervisning ud over at se på barnet og familien? Og hvordan evalueres om en helhedsorienteret tilgang trods metoder og værktøjer også finder sted i praksis?
5. I hvilket omfang anvendes Low arousal-tilgangen og genoprettende praksis i kommunens dagtilbud og skoler?
6. Har forvaltningen andre forslag til værktøj, rammer eller tilgange gerne baseret på erfaringer fra andre kommuner, som er gode for at fremme den pædagogiske tilgang i dagtilbud baseret på det nye børnesyn?

Forvaltningens svar

Ad 1: Hvordan er den lovgivningsmæssige ramme for anvendelse af sanktioner og straf i dagtilbud sammenlignet med skoleområdet?

Dagtilbudsloven og Den styrkede pædagogiske læreplan (SPL), beskriver de overordnede lovgivningsmæssige rammer for dagtilbuddenes arbejde, herunder også børnesynet, og at der i dagtilbuddene skal være et trygt og udviklende børnemiljø. Alle dagtilbud skal arbejde inden for disse rammer.

Ad 2: Hvordan arbejder kommunens skoler og dagtilbud med at sikre en pædagogisk tilgang baseret på det nye børnesyn i stedet for at anvende straf, sanktioner eller skæld ud?

På dagtilbudsområdet har der været kompetenceudvikling på alle niveauer i Den styrkede pædagogiske læreplan (SPL), og forvaltningen har udarbejdet Kvalitetsguiden, som konkretiserer indholdet af SPL. Af Kvalitetsguiden fremgår det bl.a., at det er utilstrækkelig kvalitet, hvis kommunikationen er præget af instruktionspædagogik, irettesættelser og/eller skældud.

På pædagogiske tilsyn bliver der fulgt op på, om børnesynet er i overensstemmelse med SPL og dagtilbuddets egen læreplan, som også skal afspejle SPL. Bliver der skældt ud, talt nedladende, anvendt straf eller sanktioner under tilsynet, får dagtilbuddet en anmærkning, og der bliver fulgt op med uanmeldte tilsyn.

Kommunens skoler arbejder med en pædagogisk tilgang, der bygger på et positivt børnesyn, hvor der fokuseres på at skabe trygge, inkluderende og anerkendende læringsmiljøer. Skolens ledelse har Bekendtgørelse om fremme af god orden i folkeskolen som ramme for deres sanktionsmuligheder.

Ad 3. Hvordan sikres det, at personalet løbende udvikler og styrker deres evne til at arbejde relationsbaseret med børnene?

På dagtilbudsområdet er der løbende dialoger og oplæg på ledelsesniveau, og der udbydes forskellig kompetenceudvikling til det pædagogiske personale. I foråret 2023 blev der fx afholdt kurser fra Børns Vilkår i relationsdannelse.

På skoleområdet styrkes personalets evne til at arbejde relationsbaseret gennem løbende kompetenceudvikling, herunder kurser og faglig sparring. Flere skoler arbejder desuden med observation af de fagprofessionelle i undervisningen med efterfølgende læringsamtaler. Observationerne gennemføres af eksterne konsulenter, vejledere på skolerne eller af ledelsen. På kommunens skoler er der igangsat et kompetenceudviklingsforløb med forsker Helle Plauborg med fokus på fællesskabende klasseledelse.

Ad 4: Hvordan støttes dagtilbud og skoler i at udvikle en helhedsorienteret tilgang til at håndtere uhensigtsmæssig adfærd, der også omfatter refleksion over egen praksis inkl. relationer, rammer, didaktik og motiverende undervisning ud over at se på barnet og familien? Og hvordan evalueres om en helhedsorienteret tilgang trods metoder og værktøjer også finder sted i praksis?

Der arbejdes med metoden Systemisk Analyse af Læringsmiljøet (SAL) i kommunens dagtilbud. SAL er dels et mindset, dels en metode, som bruges til at undersøge, hvordan læringsmiljøet/ den pædagogiske praksis påvirker det enkelte barn eller børnegruppen, og hvad der evt. skal ændres på i denne praksis. Der udbydes årligt kurser for både SAL-tovholdere og øvrigt pædagogisk personale.

Det indgår desuden som et krav i Den styrkede pædagogiske læreplan, at dagtilbuddene skal udvikle en god evalueringskultur, hvor personale og ledelse forholder sig kritisk og reflektivt til egen praksis.

Skolerne arbejder med at skabe motiverende og varieret undervisning, som engagerer alle børn og understøtter deres individuelle behov. Forvaltningen drøfter løbende denne pædagogiske udvikling med skolens ledelse, bl.a. på de to årlige skoleudviklingsamtaler mellem forvaltningen og de enkelte skoler. Se desuden pkt. 3 om kompetenceudvikling.

Ad 5: I hvilket omfang anvendes Low arousal-tilgangen og genoprettende praksis i kommunens dagtilbud og skoler?

Der er stor interesse for low arousal-tilgangen i mange dagtilbud. Der har været afholdt oplæg om dette for de dagtilbuddenes "trivselspiloter" i foråret 2024. Oplægget holdes også for dagtilbudslederne i august 2024.

Kommunens skoler arbejder ud fra en anerkendende pædagogik og med at skabe positive relationer og et inkluderende miljø. Klasserumsledelse og relationskompetence er omdrejningspunktet for den pædagogiske udvikling på skolerne, hvilket bl.a. understøttes af LKT-vejledere (Læring-, Kontakt- og Trivselsvejledere) og ressourcepersoner på skolerne samt kompetenceudviklingstiltag og tværgående netværk.

Ad 6: Har forvaltningen andre forslag til værktøj, rammer eller tilgange gerne baseret på erfaringer fra andre kommuner, som er gode for at fremme den pædagogiske tilgang i dagtilbud baseret på det nye børnesyn?

En sådan afdækning ligger uden for rammerne af politiker-spørgsmål og vil kræve en egentlig politisk sag. Hvis spørgsmålet ønskes belyst, skal det derfor forelægges som en anmodningssag, så der kan prioriteres ressourcer til dette.

Må offentliggøres

Ja

Punkt 3: Statslig cykelsti

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Cecilie Lindahl har den 1. juli 2024 stillet følgende spørgsmål

Transportministeriet kom med en nyhed d. 24. juni om, at staten poster over 100 millioner kroner i statslige cykelstier, hvor staten finansierer cykelstien 100%.

1. Kan forvaltningen svare på, hvordan en cykelsti bliver statslig?
2. Og ved forvaltningen, om der er nogen mulighed for, at supercykelstierne på Allerød-ruten og Helsingør/Lyngby-ruten kan blive statslige, og dermed at finansieringen af at etablere/forbedre dem kan blive dækket af statens cykelstipulje?

Forvaltningens svar

Svar den 8. august 2024

En cykelsti kan betegnes som statslig, når den er en del af det statslige vejnet og dermed administreres og vedligeholdes af staten. I Danmark omfatter det statslige vejnet typisk større veje og motorveje, som har national betydning for transport og trafik. Eksempler på statslige cykelstier inkluderer dem, der løber langs motorveje eller større hovedveje, der forbinder forskellige dele af landet og har betydning for national transportinfrastruktur, og som samtidig ligger på en vejnetmatrikel administreret af Vejdirektoratet. De 100 mio. kr. er alle afsat til cykelstier administreret af Vejdirektoratet.

Supercykelsti Allerødrutens linjeføring i Lyngby-Taarbæk Kommune, løber ad Lyngby Hovedgade og Kongevejen fra kommunegrænsen mod Gentofte til kommunegrænsen mod Rudersdal. Stien ligger i hele dens forløb på vejnetmatrikel administreret af Lyngby-Taarbæk Kommune. Der har tidligere været talt om en alternativ stiføring, som sikrer, at Supercykelstien planlægges udenom Lyngby Hovedgade jf. næste afsnit.

En omlægning af Allerødruten væk fra Lyngby Hovedgade på strækningen mellem Frem og Sorgenfrivej og ned på den sti, som løber parallelt med banen på BaneDanmarks areal, kan kræve, at signalkrydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej ombygges til at kunne håndtere en større kapacitet af cyklister, som skal føres en anden vej end hidtil. Det vil samtidig kræve, at Rottefælden ombygges, så den vil kunne håndtere både cyklister og fodgængere på forsvarlig vis. Forvaltningen og Supercykelsti Sekretariatet har tidligere skønnet, at en ombygning af Rottefælden alene vil koste et tocifret millionbeløb, og en omlægning af Allerødruten vil derfor ikke være uden omkostninger for kommunen.

Projektet vil samtidig kræve, at BaneDanmark/DSB godkender, at ruten anlægges på deres areal, og at de vil påtage sig udgifterne til den del af ruteføringen. Supercykelsti Sekretariatet har oplyst, at der ikke tidligere er blevet anlagt supercykelsti på arealer ejet af BaneDanmark.

Den planlagte stiføring for den endnu ikke finansierede supercykelsti Lyngbyruten (tidligere kaldet Helsingørruten) begynder ved Garderhøjfortets parkeringsplads og løber parallelt med Helsingør Motorvejen på dens østlige side. Herefter løber den under Helsingørmotorvejen af en eksisterende tunnel og fortsætter af det eksisterende stisystem vest for motorvejen, indtil stisystemet når Lundtoftegårdsvej. Supercykelstien kan ende ved Lundtofte letbanestation eller føres af

stien i Mølleådal helt frem til kommunegrænsen mod Rudersdal. Den planlagte stiføring ligger i hele dens forløb på enten vejmatrikel administreret af Lyngby-Taarbæk Kommune eller på øvrige arealer ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune, som i forbindelse med anlægget vil skulle udmatrikuleres til vejmatrikel.

Forvaltningen har været i dialog med Vejdirektoratet, og hidtil er der ikke givet 100% medfinansiering til en supercykelsti som er administreret af en kommune. Forvaltningen har ligeledes forhørt sig hos Vejdirektoratet om muligheden for at anlægge en supercykelsti langs Helsingørmotorvejen, såfremt de overtager noget kommunalt ejet jord for at skabe plads til supercykelstien (se nedenstående matrikelkort og billedtekst). Vejdirektoratet oplyser, at det er yderst usandsynligt at Vejdirektoratet ønsker at overtage et kommunalt ejet jordstykke, som støder om til Helsingørmotorvejen, med henblik på at Vejdirektoratet finansiere en supercykelsti her. Skal en sådan løsning komme på banen, kræver det derfor nok et stort politisk pres fra nationalt hold.

Kortudsnit vedlagt som bilag.

Må offentliggøres

Ja

Bilag

Bilag - Matrikelkort - udsnit af Helsingørmotorvejen

Punkt 4: Omfartsvejen/på Buddingevej

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Michael M. Jørgensen har den 17. august 2024 stillet følgende spørgsmål

- Under viadukten under Omfartsvejen/på Buddingevej er der ganske smalt for cykler og gående. Er der uafsluttede arbejder på netop dette sted?
- Hvad er planen for trafikken ved denne passage i forhold til biler, cykler og gående?
- Er området på den prioriterede liste over bedre sikkerhed for skoleveje?

Forvaltningens svar

Ad 1.

I forbindelse med letbaneprojektet er der ikke planlagt ændringer af frirummet under buebroen og omfartsvejen. Derfor indgår det ikke i projektet at udvide fortov og cykelstier under omfartsvejen og buebroen ved S-banen for at forbedre forholdene for fodgængere og cyklister.

Kommunen har ved tidligere drøftelser over for Banedanmark orienteret om at der fortsat er ønske om en ny bro med større spændvidde, og at dette bliver ekstra aktuelt når den trafikale flaskehals igennem Kgs. Lyngby skal løses, blandt andet i forbindelse med Letbanens kørsel.

Drøftelserne om istandsættelse eller udskiftning af broerne over Buddingevej, påbegyndtes primo 2007, hvor Banedanmark orienterede kommunen om at broerne stod for istandsættelse eller udskiftning og at dette ville blive undersøgt.

Ved denne henvendelse meddelte Lyngby-Taarbæk Kommune ønsket om udvidelse af broerne til minimum samme spænd som den eksisterende motorvejsbro. Banedanmark meddelte hertil, at man ved udskiftningen af broerne kalkulerede med en bro med samme spændvidde som de eksisterende buebroer, men udført som en bro af samme type som motorvejsbroen.

Ved en udvidelse af spændvidden som ønsket måtte Lyngby-Taarbæk Kommune afholde merudgifterne, som skønsmæssigt blev anslået til 10-15 mio. kr.

På denne baggrund besluttede daværende Teknikudvalg at afsætte 7,5 mio. kr. på investeringsoversigten for overslagsårene 2010 og 2011.

Banedanmark meddeler kommunen i maj 2008 at der har været gennemført særeftersyn på broerne og at det var konstateret at ”broerne er i bedre stand end forventet” og meddeler, at broudskiftningen således ikke indgår i Banedanmarks planer foreløbig.

Ved efterfølgende drøftelser blev det meddelt fra Banedanmark at hvis Lyngby-Taarbæk Kommune ønskede broerne udskiftet, så måtte kommunen afholde hele udgiften.

Teknikudvalget blev orienteret om dette og besluttede at udskyde de tidligere afsatte beløb på investeringsoversigten fra overslagsårene 2010 og 2011 til 2014 og 2015. Heri lå også at der ikke på budgettet var afsat midler til en broudsiftning. Det afsatte beløb er efterfølgende blevet fjernet fra investeringsoversigten.

Et forsigtigt skøn var ca. 40 mio. kr. inkl. omprofilering af vejen. Overslaget er i 2008-priser.

Ad 2.

Der er i øjeblikket ingen yderligere planer for, hvordan biler, cykler og gående skal reguleres gennem Viadukten. På vejens østlige side vil der kun være en cykelsti, mens der på vejens vestlige side vil være både fortov og cykelsti.

Ad 3.

Området er ikke prioriteret i forbindelse med forbedring af skolevejene i kommunen, da der findes alternative ruter. I forbindelse med omlægning af skoledistrikter er der peget på alternative ruter så som stitunnelen mellem Gammel Bagsværdvej og Sorgenfrivej.

Må offentliggøres

Ja

Punkt 5: Vilkår for parkering i Lyngby Bymidte

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Teknikudvalget har den 13. august stillet følgende spørgsmål

I forbindelse med Teknikudvalgets møde den 13. august 2024 stillede udvalget spørgsmål til vilkårene for parkering i Lyngby Bymidte, særligt for indpendlere med arbejdsplads i centrum.

Forvaltningens svar

Svar den 19. august 2024

Der er i dag stort set 2 timers gratis parkering på alle de offentlige parkeringspladser i Lyngby bymidte, undtaget herfra er Lyngby Hovedgade og enkelte andre pladser. En ensartet restriktion på samtlige byens pladser mindsker søgetrafikken efter gratis parkering.

For besøgende til byen, der har behov for at parkere mere end 2 timer, det kan for eksempel være pendlere, der arbejder i bymidten og en enkelt gang imellem kører i bil, er der mulighed for på udvalgte 2 timers parkeringer at købe en dagsbillet. Dagsbilletten koster i dag 47 kroner og stiger - såfremt KMB godkender den af TEK anbefalede indstilling – til 54 kr pr. dag. Der sælges årligt omkring 8.000 dagsbilletter.

For pendlere og besøgende, der har et mere regelmæssigt behov for at parkere i bymidten er det muligt at købe et årskort. Der findes to årskortstyper til den offentlige parkering som pendlere kan anvende, dels et årskort, der gælder fra 8-16 og dels et der gælder alle døgnets timer, de koster hhv. 3.909kr og 5.808kr pr år, dog således, at Teknikudvalget har anbefalet, at priserne hæves til henholdsvis 4.414 og 6.621. Der sælges årligt i alt ca. 25 årslicenser. Prisen på årskort er umiddelbart attraktiv sammenlignet med dagsbilletter, så det lave antal solgte årskort indikerer, at de fleste faste indpendlere ikke benytter de kommunale 2-timers parkeringspladser. Forvaltningen markedsfører dog ikke aktivt årslicenserne, men information er tilgængelig på kommunens hjemmeside.

Der findes desuden en række private parkeringsanlæg i bymidten med mulighed for at købe både parkering på dagsbasis og årskort. Det drejer sig særligt om pladser under Microsoft, Lyngby Storcenter og Kulturhuset. Det er usikkert hvor stor restkapacitet, der er i disse anlæg, men det er forvaltningens vurdering, at der ikke er ventetid på parkeringspladser. Forvaltningen har ikke et overblik over priserne for års/månedskort på den private parkering idet den afhænger af eventuelle rabataftaler, tidspunkt for aftalens indgåelse mv. Et hurtigt opslag på Q-parks hjemmeside afslører, at det koster ca. 2.000kr pr. måned at parkere i et af Q-parks anlæg i Lyngby bymidte.

Der er givetvis også pendlere, som ikke køber årskort, men parkerer på gratis offentlige parkeringspladser i udkanten af bymidten fx ved stadion. Omkring Lyngby Bymidte kan der findes mindre parkeringspladser med fri parkering på bl.a. Vinkelvej, Firskovvej, Rustenborgvej, Smedebakken. Desuden er der en parkeringsplads ved både Sorgenfri Station og Virum Station med fri parkering.

Forvaltningen får af og til klager over, at nogen bilister stiller parkeringsskiven i løbet af dagen for at undgå at betale en dagsbillet. Det skal nævnes, at dette er mod reglerne og at parkeringsvagterne ved såkaldt ventilkontrol kan pålægge en parkeringsafgift, hvis en bil ikke er blevet flyttet efter de to timers gratis parkering, og ikke har dagsbillet eller årskort/licens.

Beboere i bymidten har mulighed for at købe en årslicens, der giver dem ret til at parkere hele døgnet på de samme udvalgte pladser. Årslicensen koster 1.320 kr. pr. år og der sælges ca. 300 af disse licenser pr. år.

De præcise områder med 2 timers parkering kan ses på kommunens hjemmeside her: [Parkeringslicenser | Lyngby-Taarbæk Kommune \(ltk.dk\)](#)

Må offentliggøres

Ja

Punkt 6: Vandstand i Mølleåen

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Michael M. Jørgensen har den 14. august stillet følgende spørgsmål

1. Er LTK opmærksom på, at der tilsyneladende er ganske lav vandstand i Mølleå-systemet p.t.? jeg har set rapporteringer på dette helt oppe fra dammen ved Brede og flere steder ned mod Øresund. Det har stået på i en god uges tid at dømme efter meldingerne i diverse facebook grupper.
2. Er det muligt at give borgerne, der indrapporterer om dette, en forklaring?

Forvaltningens svar

Forvaltningens svar den 29. august 2024

Det er helt almindeligt, at der i sommerhalvåret kan opstå situationer med lav vandstand i mølleåsystemet på grund af lav nedbørmængde og høj fordampning. Det er forskelligt, hvornår på sommeren det evt. optræder, og det er meget forskelligt i hvilken grad. Generelt for sluserne ved Frederiksdal, Lyngby og Fuglevad, som kommunen drifter, har situationen her i sommeren været "normal lav" for årstiden, det vil sige lav gennemstrømning og derfor også lav vandstand nedstrøms ned gennem Mølleåen.

Særligt her i august har vandgennemstrømningen i Frederiksdal Sluse været lav, hvor det over en periode har været helt nede på 100 l/sek. Selv om det er en lav mængde, så har det dog ikke været nødvendigt at lukke slusen helt. I de situationer, hvor slusen lukkes helt, sker det iht. gældende vandløbsregulativ som foreskriver, at slusen lukkes ved ekstraordinær lav vandstand, og det har som nævnt ikke været tilfældet i år.

Når der om sommeren indtræffer lav vandstand i Mølleåen sker det, at mølleejere foretager reparationer eller andet i eller ved sluserne. Det kan medføre korte perioder, hvor en sluse lukkes mere end normalt eller evt. lukkes helt. Nationalmuseet i Brede har fra den 6. august til den 16. august i forbindelse med stilladsarbejde haft sænket vandstanden. Denne sænkning af vandstand var kortvarig, men kombineret med en lav sommervandstand har det givetvis betydet, at vandstanden fra Brede mod Øresund i perioden har været særlig lav.

Det midlertidige arbejde i Brede er afsluttet, vandstanden igen normal for årstiden, og der vil i takt med nedbør komme mere vand i systemet igen.

Må offentliggøres

Ja

Punkt 7: Byggeriet på Engelsborgskolen

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

John Tefke har den 22. august 2024 stillet følgende spørgsmål:

Forvaltningen har publiceret et nyhedsbrev om status for byggeprojektet på Engelsborgskolen på skolens Aula. I nyhedsbrevet informeres om, at bygning Z er sendt i udbud. Flere borgere har undret sig over, at forvaltningen har udbudt totalentreprisen før en godkendt lokalplan, herunder politisk stillingtagen til høringssvar til udkast til lokalplan. Det kan give det indtryk, at høringssvar ift. Lokalplansforslaget ikke tages alvorligt.

Forvaltningens svar

Forvaltningen har udbudt bygning Z i en totalentreprise. I udbuddet indgår et projektoplæg og de rammer, der er fastlagt i Lokalplansforslag til ny Lokalplan nr. 300.

Når der udbydes i en totalentreprise, så står totalentreprenøren både for planlægning i forhold til gennemførelsen af byggeriet, projekteringen af projektet samt byggeri af dette. Det betyder, at der er mulighed for at foretage tilpasninger i projektet inden, at der bygges, hvis tilpasningerne ikke har afgørende indflydelse på overholdelse af projektets økonomi. Meget store ændringer og/eller mange ændringer kan udfordre den økonomiske ramme og medføre, at der skal gennemføres et genudbud af totalentreprisen.

Hvis der er rejst forhold i forbindelse med høringen af Lokalplansforslaget, som giver anledning til et politisk ønske om tilpasninger i projektet, så er der således mulighed at imødekomme dette. Det kan fx være, at der ønskes en anden placering af byggefeltet, en anden farve på taget o.l.

For at overholde den besluttede tidsplan for byggeriet, er totalentreprisen sendt i udbud, selv om forslag til Lokalplan nr. 300 ikke er godkendt. Som nævnt, så er det ikke til hinder for, at der kan ske tilpasninger i byggeprojektet.

Må offentliggøres

Ja

Punkt 8: Skoleivirkeligheden.dk - hvor mange brugere og udgifter

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Simon Pihl har den 28. august stillet spørgsmålet

Skoleivirkeligheden.dk - hvor mange brugere er der og hvor store udgifter er forbundet med vores engagement her

Forvaltningens svar

Svar den 13. september 2024

Kommunesiden Skolenivirkeligheden.dk for Lyngby-Taarbæk Kommune er opsagt pr. 1. januar 2025, da sitet skolenivirkeligheden.dk nedlægges. Udgifterne hertil har været 55.000 kr. årligt.

Gennemsnitligt har der været ca. 40 nye brugere pr. måned på Lyngby-Taarbæk-sitet i perioden fra november 2023 til maj 2024, og der har været i snit 162 brugere pr. måned. Det betyder, at dette antal har besøgt sitet, men det er ikke ensbetydende med, at de nødvendigvis har booket forløb, der udbydes via sitet.

Potentielt kan alle lærere og pædagoger booke besøg i Åben Skole-regi via sitet. Der findes ingen statistik over bookedde forløb. Normalt er der størst aktivitet på sitet i maj/juni og august.

Der arbejdes pt. på i stedet at indgå kontrakt med Skoletjenesten.dk, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune vil kunne have sin egen "indgang". Formålet er at formidle eksterne og lokale undervisningstilbud til skolerne i Åben skole-regi, evt. også for dagtilbud. Prisen for dette er 10.000 kr. i etableringsgebyr. Etableringen af den lokale Lyngby-Taarbæk-side på Skoletjenesten.dk vil kunne ske i dette skoleår. Den overordnede del af Skoletjenesten.dk kan frit bruges af alle lærere og pædagoger allerede nu.

Må offentliggøres

Ja

Punkt 9: Handicapadgang til Rådhuset

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Simon Pihl har den 28. august 2024 stillet følgende spørgsmål

Det er vanskeligt for handicappede i kørestol at få let adgang til rådhuset, men i forhold til dem, der kører i en el-scooter, er det helt umuligt. Jeg ønsker derfor en redegørelse for, hvilke bestræbelser, der er gjort for at sikre adgang for disse grupper, og i hvilket omfang fredningen på dette vigtige punkt er blevet udfordret. Helst gerne også med henvisning til dokumenter, afgørelse, udtalelser, der måtte vedrøre sagsbehandlingen. Disse bedes bilagt denne besvarelse.

Forvaltningens svar

Svar den 24. september 2024

Forvaltningen beklager det forsinkede svar på spørgsmålet. I forbindelse med besvarelsen har der været inddragelse af kommunens rådgiver på rådhusprojektet, hvilket blandt andet har medført længere svartid.

Lyngby Rådhus har en særlig adgang i form af en lift for kørestolsbrugere, borgere med børn i klapvogne o.l. til venstre ved hovedindgangen for at sikre tilgængelighed for handicappede.

Brugere af elscootere, der generelt klassificeres som et transportmiddel, der kan benyttes i trafikken uden for bygninger, har, hvis de har handicapparkeringskort, mulighed for at parkere deres elscooter på rådhusets handicapparkeringspladser lige udenfor bygningen.

For at imødekomme besøgende borgere på rådhuset på elscooter og i kørestole, der ikke kan være i liften, har forvaltningen stillet en kørestol til rådighed, som kan bruges til at komme ind via liften. Kørestolen er placeret ved liften og kan anvendes af såvel kørestolsbrugere som brugere af elscootere.

Undersøgelse af mulighed for forbedring af tilgængelighed

Ved renovering af bygninger skal der generelt følges en række krav i henhold til Bygningsreglementet om tilgængelighed i bygninger. Under projekteringen af rådhusets ombygning undersøgte de rådgivende arkitekter derfor forskellige muligheder for at få mere plads foran liften både oppe og nede, samt at udskifte liften. Jævnfør Bygningsreglementet §249 skal der i forbindelse med nybyggeri og ombygninger installeres minimum én såkaldt type 2 elevator med målene 110cm x 140cm. Dette er ikke fysisk muligt grundet statik, som er uddybet i følgende afsnit.

Statik

Rådgiveren undersøgte muligheden for at øge/udvide pladsen i bredden ved indgangen til liften for at give større venderadius, men åbningen er på hver side afgrænset af bærende søjler, hvilket gjorde det for risikabelt rent statisk at ændre for meget ved søjlerne og dermed det bærende system for rådhuset (Bilag 2 - oversigtskort). Det var dog muligt at udvide dørhullerne ind til liften med 10 centimeter, hvilket blev en del af renoveringsprojektet.

Dispensation

Da det blev vurderet usandsynligt at slanke søjlerne, valgte kommunens rådgivere at søge dispensation fra kravene i Bygningsreglementet i forhold til tilgængelighed. Dispensationen blev givet på møde i Byplanudvalget d. 23.09.2020 (bilag 'dispensation') på baggrund af, at forholdene omkring den eksisterende lift alligevel stod til forbedringer, ved at

dørhullerne ved elevatorliftens forrum skulle udvides med 10 cm. Der blev givet dispensation for en elevatorstørrelse på 94cm x 140cm.

Udeståender med entreprenør

Disse forbedringer er dog desværre ikke blevet udført af entreprenøren under byggesagen og er derfor registreret som en fejl/mangel efter afleveringen af byggeriet. Kommunen afventer endelig plan fra rådgiveren om, hvornår forbedringerne konkret udføres.

De dispenserede ændringer, som ved en fejl ikke er udført endnu, ville ikke medføre en større venderadius foran liften.

Der arbejdes på, at fejl og mangler fra byggesagen udføres hurtigst muligt, herunder de udeståender, der findes omkring liften.

Vedlagt er som ønsket de bilag, der belyser dispensation og byggesagen. Regler om tilgængelighed er beskrevet i Bygningsreglementet §48-62.

Må offentliggøres

Ja

Punkt 10: Parkering ved Lyngby Hovedgade 94

00.00.00-A00-3-24

Politikerspørgsmål

Simon Pihl har den 28. august stillet følgende spørgsmål

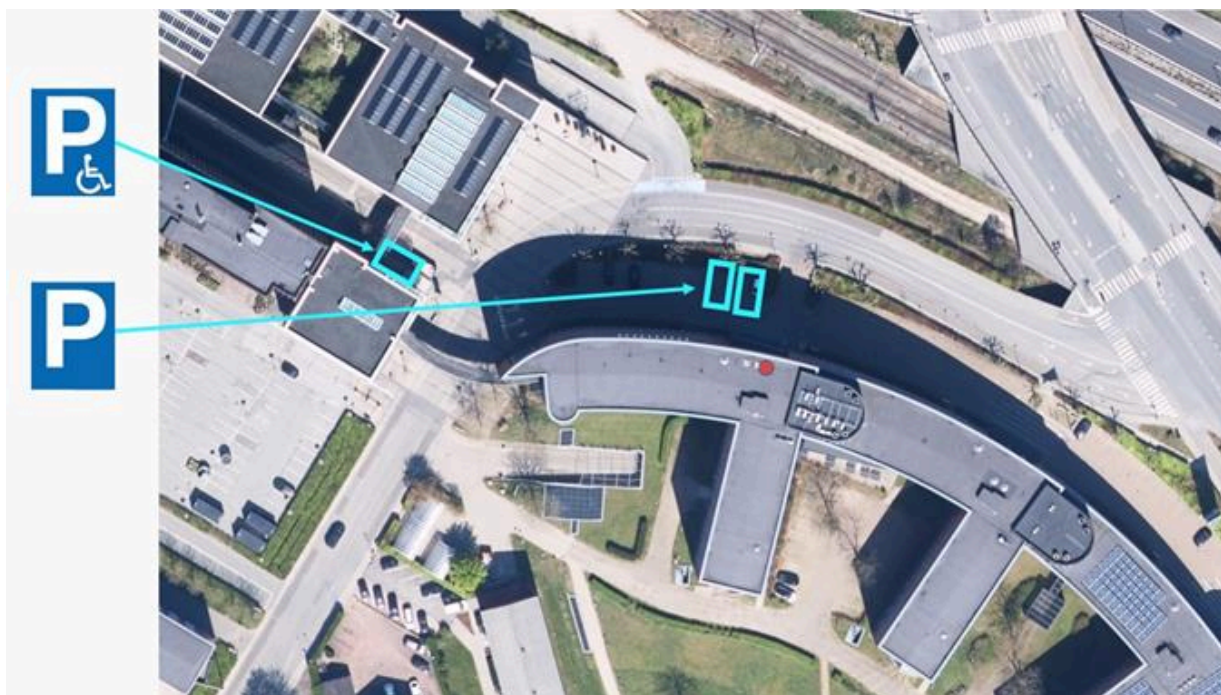
Der er urimeligt ringe p-forhold når man skal besøge kommunens kontorer på Lyngby Hovedgade 94- hvad mange borgere skal. Det ønskes oplyst hvordan borgerne informeres herom og hvilke bestræbelser der gøres for at sikre fornøden parkering for borgere, der har ærinde hos kommunen.

Forvaltningens svar

Svar den 16. september 2024

I forbindelse med lejeaftale om Lyngby Hovedgade 94 med Velliv, Pension og Livsforsikring A/S, blev der også indgået lejeaftale om tilhørende 2 parkeringspladser i terræn (for borgere) samt 10 parkeringspladser i kælder (til kommunale tjenestebiler samt til biler med et tjenesteligt kørselsformål). Der blev truffet politisk beslutning om lejeaftalerne på Kommunalbestyrelsens møde den 31. august 2023 ”Lejeaftale om anden lokation end Rådhuset”.

De to parkeringspladser til borgere er placeret ud for hovedindgangen til bygningen. De betjenes via en parkeringsapp. Der findes en handicapparkeringsplads på modsatte side af vejen, 70 meter fra indgangen til bygningen.



Ved parkeringspladserne i terræn er der skiltet med følgende

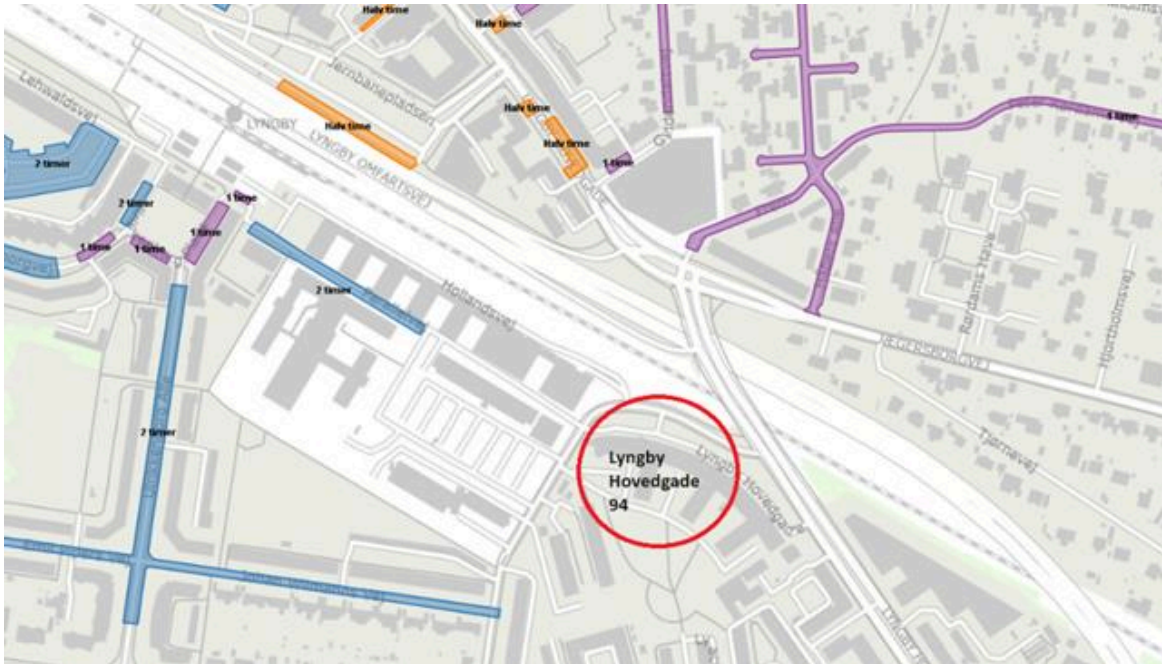
(Under 'privat parkering' er der anført 'Lyngby Taarbæk kommune borger parkering'):



Ved modtagelsen på 2. sal på Lyngby Port kan borgerne registrere deres bil på skærmen ved siden af velkomststanderen:



Udover de to pladser er der mulighed for at parkere i Ulrikkenborgområdet nær Lyngby Hovedgade 94, hvor der er offentligt tilgængelige parkeringspladser med tidsrestriktioner langs de fleste veje. Tidsrestriktionerne på 1 til 2 timer skal understøtte udskiftning, så parkeringspladserne er tilgængelige ved ærinde i området. Nedenfor ses et overblikskort over parkeringsmuligheder i nærheden. Blå indikerer 2-timers parkering, lilla 1-times parkering og orange en halv times parkering.



En løsning med også at angive parkeringsinformation i de breve, der udsendes til borgerne, vil blive undersøgt.

Må offentliggøres

Ja

Bilag

Bilag 1 Ansøgning

Bilag 2 Rådhus tegning

Bilag 3 Notat vedr. omkostninger ved ombygning

Bilag 4 Oversigtskort