

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 09-01-2023

Mødedato Mandag d. 09. januar 2023 kl. 16:15

Mødested Mødelokale A, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Budget 2024-27 - budgetproces (Orientering).....	4
Fremtidig økonomisk ramme til busnet 2025 (Beslutning).....	11
Cykelstrategi for Lyngby-Taarbæk - visioner og temaer (Beslutning).....	15
Undersøgelse af mikromobilitets rolle i forbindelse med letbanen (Orientering).....	19
Forslag til Lokalplan 303 for Hjelmsvej, Frenderupvej og Mønsvej (Beslutning).....	21
Hummeltoftevej 187 - Etablering af flis-fyrringsanlæg (Beslutning).....	24
Anmodningssag om etablering af vejbump.....	27
Kommende sager.....	29
Meddelelser.....	30
Underskrift af protokol.....	31

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Godkendt.

Punkt 2: Budget 2024-27 - budgetproces (Orientering)

00.30.10-S55-2-22

Resume

Økonomiudvalget har den 8. december 2022 godkendt den politiske budgetproces for budget 2024-27. Processen for budgetlægningen skal imødekomme såvel lovkrav som kommunens eget styringsbehov. Med denne sag orienteres om budgetprocessen for budget 2024-27, herunder processen for arbejdet med effektiviseringer og besparelser i 2023 og til budget 2024-27.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den politiske proces for budget 2024-27 tages til efterretning.

Problemstilling

Med denne sag orienteres om den politiske proces for budget 2024-27 som godkendt af Økonomiudvalget den 8. december 2022, herunder om arbejdet med, og fordelingen af, en ramme for besparelser på de enkelte udvalg. Sagen er fremrykket i forhold til tidligere år, så arbejdet med besparelsesforslag kan igangsættes tidligere med henblik på at afsøge muligheden for indsatser, der kan træde i kraft allerede i løbet af 2023.

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budget og budgetprocedure i den kommunale styrelseslov og i Indenrigs- og Boligministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, herunder tidsfrister for den politiske behandling af budgettet. Derudover har kommunen sin egen økonomiske politik samt principper for økonomistyringen. Det indgår endvidere i budgetaftalen 2023-26, at der skal udarbejdes forslag til udmøntning af en effektiviseringspulje på 1 pct. årligt fra 2024 og frem – dvs. stigende fra 1 pct. i 2024 til 3 pct. i 2026. Budgetprocessen er udarbejdet med udgangspunkt heri – og med udgangspunkt i en forværret økonomisk situation, primært som følge af prisstigninger og væsentlige økonomiske udfordringer på det specialiserede socialområde.

Løsninger

Den politiske budgetproces for budgetlægningen for 2024-27 indeholder følgende hovedelementer:

- Godkendelse af – og orientering om – temaer til budgetanalyser mhp. udmøntning af en effektiviseringsramme i 2024 – det langsigtede (januar/februar 2023)
- Udmøntning af en effektiviseringsramme i 2023 – det kortsigtede (marts/april 2023).
- Budgetseminar – herunder drøftelse af budgetanalyser til udmøntning af effektiviseringsrammen i 2024 (maj 2023)
- Demografiregulering af budgetterne pba. den nye befolkningsprognose (maj 2023)
- Prioritering af nødvendige budgetbehov vedr. drift (juni 2023)
- Gennemgang af anlægsprogrammet mhp. eventuelle justeringer (juni 2023)
- Økonomaftalen mellem Regeringen og KL (forventes ultimo juni 2023)
- Godkendelse af forslag til udmøntning af en effektiviseringsramme i 2024 mhp. høring frem mod budgetforhandlingerne – det langsigtede (august 2023)

Det administrative budgetforslag tager udgangspunkt i det ovenstående og forelægges til 1. behandling 7. september 2023.

Arbejdet med besparelser - effektiviseringer og servicetilpasninger

Som følge af den nationale økonomiske situation med bl.a. store prisstigninger, hvortil der ikke gives yderligere kompensation i 2022, og hvor der er usikkerhed om kompensationen i 2023, har KL anbefalet, at kommunerne indretter sig på, at der kan skabes plads til prisstigningerne inden for en uændret ramme. I Lyngby-Taarbæk Kommune ses derudover større udfordringer på nogle af de større velfærdsområder (primært de specialiserede områder samt ældreområdet). Der kan således forventes væsentlige budgetoverskridelser på serviceområderne i 2022 på ca. 50 mio. kr.

jf. 3. budgetopfølgning 2022. På det specialiserede socialområde forventes udfordringen at stige yderligere i 2023. Selvom effekten af de allerede indarbejdede omstillinger opnås fuldt ud, ses der med baggrund i merforbruget i 2022 ind i en potentiel budgetudfordring på de specialiserede socialområder i størrelsesordenen 40-50 mio. kr. årligt, hvis ikke der sker ændringer ift. 2022. Dette er skønnet ekskl. betydningen af overførsler af merforbrug fra 2022, som foreløbigt er estimeret til 28 mio. kr. Den skønnede budgetudfordring på det specialiserede socialområde i 2023 er beskrevet i vedlagte notat (bilag 1).

Det må forudsættes, at der arbejdes med en stærkere styringsmæssig tilgang helt generelt og ikke mindst på de udfordrede udvalg og områder, og at arbejdet med overholdelsen af rammestyringen styrkes, jf. i øvrigt økonomistyringsprincipperne. På baggrund af omfanget af det forventede merforbrug i 2022 og de stigende udfordringer på de specialiserede områder må der imidlertid forventes væsentlige budgetudfordringer i 2023 og frem.

Fastlæggelse af rammen for besparelser

På baggrund af den økonomiske situation er det forvaltningens vurdering, at det er nødvendigt hurtigst muligt iværksætte en samlet indsats for at sikre budgetoverholdelse.

Budgetudfordringens omfang taget i betragtning er det vurderingen, at den aftalte besparelsepulje på 1 pct. i 2024 ikke er tilstrækkelig for at imødekomme budgetudfordringerne. Økonomiudvalget har derfor godkendt, at besparelsepuljen løftes med 1½ pct. i 2024 og frem, således at der skal findes forslag for 2½ pct. i 2024 stigende med én procent årligt frem mod 2026. Økonomiudvalget har endvidere godkendt, at der arbejdes med en ramme for forslag allerede i 2023 på 1 pct. Besparelserammerne vil herefter udgøre 29 mio. kr. i 2023 (1 pct.) og 72 mio. kr. i 2024 (2½ pct.). Udviklingen i besparelsepuljen er vist i vedlagte bilag (bilag 2).

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der ved regnskabet for 2022 skal tages stilling til håndteringen af overførsler af mer- og mindreforbrug fra 2022 til 2023. Forvaltningen vil her søge løsninger, hvor det forventede merforbrug på det specialiserede socialområde ikke bliver overført til 2023, idet det vurderes urealistisk, at området kan håndtere en sådan overførsel inden for de afsatte budgetrammer.

Udmøntning af besparelserammen på områder

Den samlede besparelseramme udgør 29 mio. kr. i 2023 og 72 mio. kr. i 2024. Med så stor en udfordring og ramme er det nødvendigt, at alle områder bidrager og har ansvaret for udmøntning af en del af besparelserammen. Besparelserammen fordeles derfor på alle udvalgsområder ud fra budgetternes respektive andele af servicerrammen med henblik på, at der kan fremlægges de nødvendige forslag for Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Som følge af budgetudfordringerne på de specialiserede områder, og det allerede igangværende arbejde med omstillingsprogrammerne, er disse områder de seneste år friholdt for at bidrage til udmøntningen af de generelle besparelserammer. På baggrund af omfanget af den samlede budgetudfordring er det imidlertid vurderingen, at alle muligheder for budgettilpasninger bør afsøges, herunder på de specialiserede socialområder – selv om det er svært. Besparelserammen i 2023 og 2024 fordelt på de enkelte udvalg og aktivitetsområder efter andele af serviceudgifterne er vist i vedlagte bilag (bilag 3).

Emner og temaer til besparelser - effektiviseringer og servicetilpasninger

Det følger af budgetaftalen, at forvaltningen frem mod budget 2024 kan undersøge besparelspotentialer ved en række konkrete analyser. Der er her fremhævet følgende temaer:

- Den administrative opgavevaretagelse og organisering, herunder yderligere effektiviseringspotentialer ved indflytningen på det nye rådhus.
- Effektiviseringspotentialer på udbuds-/indkøbsområdet, herunder via særlige indsatser på nye områder og et endnu stærkere fokus på brug af indkøbsaftaler (compliance). Endvidere undersøges muligheden for at styrke kontraktstyringen, herunder ift. sociale klausuler, indenfor rammen.
- Afdækning af muligheder for tilpasning og omlægning af serviceniveauet på ældre- og sundhedsområdet, herunder fx ved i langt højere grad at løse opgaver digitalt og via anvendelse af velfærdsteknologiske løsninger samt ved nytænkning af opgaveløsningen gennem nye samarbejdsformer mv.

Det skal i den forbindelse understreges, at det vil blive nødvendigt at fremlægge forslag med generelle tilpasninger af serviceniveauet for at håndtere udfordringen allerede fra 2023. I lyset af udfordringens størrelse – og idet indsatserne først kan få budgetmæssige effekt i løbet af 2023 – vil der således blive behov for at se på servicetilpasninger bredt på alle områder, herunder også de store velfærdsområder.

Forvaltningen vil derudover på ny gennemgå budgetposterne på alle områder for at afsøge, om der er overbudgetterede områder med strukturelle mindreforbrug, som kan tilpasses uden konsekvenser for serviceniveauet. Bidraget herfra må dog forventes at være begrænset.

Forvaltningen vil som led i arbejdet igangsætte en række øvrige analyser af områder, der vurderes at kunne bidrage til besparelser. Der kan i den forbindelse foreløbigt peges på følgende eksempler – udover de i budgetaftalen nævnte temaer – idet forslag til temaer til budgetanalyser med et lidt længere sigte i øvrigt fremlægges til godkendelse i Økonomiudvalget i januar og til fagudvalgene i februar, jf. nedenfor:

- Analyse af forskelle i driften af plejehjem på tværs i kommunen (kan gode erfaringer med styringen bredes ud til alle plejecentre i kommunen)
- Analyse af skoleområdet på såvel almen- som specialområdet (det kan undersøges om der fx kan justeres i tilrettelæggelsen af undervisningen – ligesom der kan undersøges muligheder for tilpasninger på SFO-/klubområdet).
- Organisering og gennemførelse af indsatsen for flygtninge, herunder udgifter til sprogundervisning (kan opgaven tilrettelægges mere hensigtsmæssigt, og kan der ske tilpasninger i tilbudsviften)
- Gennemgang af budget vedr. institutioner på kulturområdet, herunder fx biblioteket
- Busdrift (med udgangspunkt i allerede udarbejdede analyser tages der stilling til tilrettelæggelse af busnettet efter ibrugtagning af Letbanen)
- Gennemgang af serviceniveau på de specialiserede socialområder på såvel kortere som længere sigte
- Bedre udnyttelse af konkrete ejendomme (fx udnyttelser af ”tomgangs-lokaler”, hvor udnyttelsen af lokaler tænkes på tværs af områder)
- Analyse af muligheder for at løfte indtægter, herunder gennem takster

Politisk tidsplan for arbejdet med besparelser - effektiviseringer og servicetilpasninger

Processen for arbejdet med effektiviseringer og servicetilpasninger opdeles i to spor.

Det ene spor, det kortsigtede, vil have et meget kort aftræk således, at forslag kan godkendes politisk allerede i april. Den kortsigtede proces vil omfatte dels en revurdering af, om der er strukturelle mindreforbrug fra de seneste år, der kan medgå til finansiering, dels genbesøg af resterende forslag fra processen med modgående initiativer i sommeren 2022. Forvaltningen vil endvidere gennemse besparelsesforslag fra andre kommuner fra den seneste periode med henblik på, om der er forslag, der vil kunne omsættes til Lyngby-Taarbæk Kommune. Hovedfokus vil derudover være, at der på alle fagområder skal ses på forslag om mulige servicetilpasninger, der kan imødegå budgetudfordringen. Forslagene fremlægges til politisk behandling i marts med henblik på høringer og efterfølgende godkendelse i april.

I et andet spor, det langsigtede, godkendes temaer til budgetanalyser i Økonomiudvalget i januar og fagudvalgene orienteres herom i februar. Forvaltningen udarbejder herefter analyser, som drøftes på et budgetseminar i maj måned. På baggrund af budgetanalyserne og de politiske drøftelser fremlægges forslag til konkrete budgettilpasninger til behandling i fagudvalg og Økonomiudvalg i august med henblik på høring samtidig med det administrative budgetforslag. Det må forventes, at effekten af forslag fra budgetanalyserne i det væsentligste først kan få effekt fra 2024 og frem.

Udover de to spor har forvaltningen, jf. sagen om 3. budgetopfølgningen og behandlingen af Økonomiudvalgets sag den 27. oktober 2022, igangsat en opbremsning af aktiviteten på de centrale budgetområder med henblik på at bidrage til håndtering af udfordringen. Kommunalbestyrelsen har den 15. december godkendt, at dette udvides til også at omfatte et ansættelsesstop vedrørende de ikke direkte borgernære områder, idet der dog i hvert enkelt tilfælde vil blive foretaget en konkret vurdering ud fra hensynet til konsekvenser for driften og serviceniveauet i kommunen. Opbremsningen vil blive gjort indenfor rammerne af delegationen til forvaltningen. I det omfang det vedrører egentlige politiske puljer og projekter, vil der blive fremlagt særskilt sager herom forinden.

Kommunalbestyrelsen har på samme møde endvidere besluttet, at udskyde indfasningen af indsatser i 2023 vedrørende rekruttering og fastholdelse på henholdsvis ældreområdet (1,6 mio. kr.) og dagtilbudsområdet (1,15 mio. kr.), ligesom det er besluttet ikke at tilmelde kommunen yderligere KL-fagkonferencer i 2023.

Organisering af arbejdet

Opgaven med udmøntningen af besparelsepuljerne vil i den kommende tid være en af de vigtigste strategiske og styringsmæssige opgaver i kommunen. Med henblik på at sikre et særskilt fokus på arbejdet oprettes en programorganisering af opgaven i forvaltningen. Økonomiudvalget vil skulle følge opgaven tæt. Opgavens omfang taget i betragtning vil det endvidere være nødvendigt i en periode at nedprioritere andre opgaver i forvaltningen. Forvaltningen vil vende tilbage i det omfang det er relevant for politisk stillingtagen.

Øvrige elementer i budgetprocessen

Nødvendige budgetbehov - drift

Der iværksættes en proces for opgørelsen af nødvendige budgetbehov på driften, der skal indarbejdes i det administrative budgetforslag. De nødvendige budgetbehov skal have karakter af uomgængelige udgifter – og må ikke have karakter af ønsker. I lyset af den økonomiske situation, vil der til budget 2024-27 i udgangspunktet alene blive løftet behov, som knytter sig til overholdelse af lovgivningen og helt akutte genopretninger. Såfremt der er områder med behov for budgettilførsel med henblik på at opretholde et politisk bestemt serviceniveau, må det håndteres i særskilte sager, hvor der må ske omprioritering inden for udvalgets ramme eller tilpasning af serviceniveauet til det afsatte budget. De nødvendige budgetbehov på driften forelægges udvalgene og godkendes af Kommunalbestyrelsen i juni 2023.

Justeret anlægsprogram

Der iværksættes ligeledes en proces for udarbejdelsen af et justeret anlægsprogram til budget 2024-27. Eventuelle nødvendige budgetbehov vedrørende anlæg vil indgå i det justerede anlægsprogram. Det bemærkes, at prioriteringen af nye anlægsprojekter eller anlægsbehov forudsætter en annullering af andre projekter i programmet, jf. i øvrigt budgetaftalen 2023-26. Det opdaterede anlægsprogram forelægges Økonomiudvalget og godkendes af Kommunalbestyrelsen i juni 2023.

Politiske budgetønsker

Det kan fra politisk side altid besluttes, at konkrete emner eller sager skal inddrages i budgetforhandlingerne. På baggrund af den økonomiske situation, og udfordringerne med at skabe budgetmæssig balance, planlægges der ikke en selvstændig

proces med indmelding af politiske ønsker til budget 2024-27

Budgetseminar

Budgetseminaret for budget 2024-27 planlægges afholdt 12. maj 2023 fra morgenstunden. Der planlægges et dialogbaseret seminar med en blanding af oplæg fra interne og eksterne samt gruppebaserede drøftelser. På budgetseminaret skal der bl.a. drøftes budgetanalyserne, som udarbejdes på baggrund af de i januar godkendte temaer, og som senere skal konkretiseres i egentlige forslag til budgettilpasninger til budget 2024. Forvaltningen vender tilbage med nærmere tidspunkt og program for seminaret.

Høring og borgerinddragelse

Der vil være et særskilt fokus på kommunikation til borgere og medarbejdere for at sikre forventningsafstemning om opgaven. Der vil ske en høring af både effektiviserings- og besparelsesforslag samt det administrative budgetforslag hos de sædvanlige høringsparter (skole- og dagtilbudsbestyrelser, handicap- og seniorråd samt folkeoplysningsudvalget). Derudover vil MED-systemet løbende blive orienteret om budgetprocessen og inddraget i sager med personalemæssige konsekvenser. Der vil i forbindelse med høringerne blive iværksat særskilte budgetorienteringsmøder af høringsparterne, så der sker en bredere formidling af baggrund og rationale bag de fremlagte forslag.

For så vidt angår borgerinddragelse, vil forslag til effektiviserings- og besparelsesforslag samt det administrative budgetforslag blive lagt offentligt tilgængeligt på kommunens hjemmeside i forbindelse med høringsprocessen.

Samlet tidsplan for budget 2024-27:

Dato	Aktivitet
8. december	Budgetprocessen, herunder rammerne for arbejdet med udmøntning af besparelsesrammer i 2023 og 2024, godkendes af Økonomiudvalget.
2023	
9.-11. januar	Fagudvalgene orienteres om budgetprocessen, herunder rammerne for arbejdet med udmøntning af besparelsesrammer i 2023 og 2024.
18. januar	Økonomiudvalget godkender temaer til budgetanalyser til budget 2024, som skal udarbejdes frem mod budgetseminaret.
7.-9. februar	Fagudvalgene orienteres om temaer til budgetanalyser til budget 2024, som skal udarbejdes frem mod budgetseminaret.
13.-15. marts	Fagudvalgene behandler forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2023 mhp. udsendelse til høring.
23. marts	Økonomiudvalget godkender forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2023 mhp. udsendelse til høring.
18.-20. april	Fagudvalgene behandler forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2023, inkl. høringssvar.
26. april	Økonomiudvalget behandler forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2023, inkl. høringssvar.
4. maj	Kommunalbestyrelsen godkender forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2023, inkl. høringssvar.

12. maj	Budgetseminar for Kommunalbestyrelsen, herunder om budgetanalyser mhp. udmøntning af besparelsesrammen i 2024.
17. maj	Økonomiudvalget behandler demografireguleringen af budgettet.
25. maj	Kommunalbestyrelsen godkender demografireguleringen af budgettet.
6.-8. juni	Fagudvalgene behandler eventuelle nødvendige budgetbehov vedrørende driften.
15. juni	Økonomiudvalget behandler nødvendige budgetbehov vedrørende driften samt opdateret anlægsprogram.
22. juni	Kommunalbestyrelsen godkender nødvendige budgetbehov vedrørende driften samt opdateret anlægsprogram.
15.-17. august	Fagudvalgene behandler konkrete forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2024 mhp. udsendelse til høring.
24. august	Økonomiudvalget godkender konkrete forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2024 mhp. udsendelse til høring.
24. august	Gennemgang af budgetforslag for kommunalbestyrelsesmedlemmer.
28. august	Budgetforslaget offentliggøres.
28. aug.-12. sep.	Budgetforslaget og konkrete forslag til udmøntning af besparelsesrammen i 2024 udsendes til høring.
7. september	Økonomiudvalget og Hovedudvalget mødes om budgettet.
7. september	1. behandling af budgettet i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen samt budgetforhandlingsmøde.
11. september	Budgetforhandlingsmøde.
13. september	Hørings svar sendes til Kommunalbestyrelsen.
13. september	Budgetforhandlingsmøde.
14. september	Budgetforhandlingsmøde.
18. september	Eventuelt budgetforhandlingsmøde.
22. september	Frist for aflevering af ændringsforslag fra politiske partier.
5. oktober	2. behandling af budgettet i Økonomiudvalget.
12. oktober	2. behandling af budgettet i Kommunalbestyrelsen.

Strategisk ramme

Budgetprocessen for 2024-27 er udarbejdet med udgangspunkt i Styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune - herunder den økonomiske politik.

Videre proces

Det politiske arbejde med budget 2024-27 vil følge den i sagen viste tids- og procesplan.

Der oprettes en særskilt mappe i FirstAgenda, hvor materiale vedrørende budget 2024 kan findes.

Økonomi

Sagen har ikke i sig selv bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Dagtilbudsudvalget.

Skoleudvalget.

Kultur- og Fritidsudvalget.

Ældre- og Omsorgsudvalget.

Forebyggelses- og Socialudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Taget til efterretning.

Bilag

Budgetudfordringer på det specialiserede socialområde

Besparelspulje 2023-27

Fordeling af effektiviseringsramme

Punkt 3: Fremtidig økonomisk ramme til busnet 2025 (Beslutning)

13.05.00-G01-7-20

Resume

I forlængelse af drøftelse på Økonomiudvalgets møde den 27. oktober 2022 om busnet 2025 og tilhørende økonomi samt sag på Økonomiudvalget den 8. december 2022 om kommunens økonomiske situation (3. budgetopfølgning 2022), fremlægges hermed sag om endelig stillingtagen til den fremtidige økonomiske ramme til planlægning af busnet 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Movia oplyses om, at der i Lyngby-Taarbæk Kommune afsættes en fremtidig økonomisk ramme til busnettet i 2025 på 25 mio. kr. (2022 p/l).

Problemstilling

I forlængelse af sag om ”Scenarier for busdrift 2025 og fremtidig økonomi” som senest blev behandlet på Økonomiudvalgets møde den 27. oktober 2022 fremlægges hermed ny sag omkring busnettet og den fremtidige økonomi.

Kommunerne skal oplyse en økonomisk ramme for den fremtidige busdrift til Movia, inden udgangen af januar 2023, for at Movia har et grundlag for at fremlægge et forslag til det fremtidige busnet på tværs af kommunerne.

På mødet i oktober blev fremlagt fire scenarier med tilhørende økonomi - de fire scenarier har følgende årlige udgifter til kollektiv bustrafik:

Scenarie 1: 19,8 mio. kr. (basisbusnet)

Scenarie 2: 22,7 mio. kr. (basisbusnet med 2 tilkøb)

Scenarie 3: 26,6 mio. kr. (basisbusnet med alle de fremlagte tilkøb)

Scenarie 4: 28,0 mio. kr. (omtrentlig opretholdelse af nuværende serviceniveau)

Lyngby-Taarbæk Kommunes nuværende tilskud til busdrift er på 31,7 mio. kr. (jf. budget 2022).

Movias notat om scenarierne fra oktobermødet er lagt som bilag på sagen.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 26. november 2020 fem principper for det kommende busnet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Disse principper har sammen med data om benyttelsen af busserne og kendskab til rejsedestinationer dannet grundlaget for udarbejdelsen af de fremlagte scenarier.

Ved drøftelsen af sagen på Teknikudvalgets møde den 11. oktober blev der givet udtryk for, at de konsekvenser som de fremlagte besparelser på op til 11,9 mio. kr. vil medføre, vil være af så stor forringelse for busnettet i kommunen, at det ikke anbefales. Det blev derfor drøftet, at det fremtidige busbudget med fordel kunne placeres et sted mellem det fremlagte scenarie 3 og 4.

Det er vigtigt i forbindelse med den fremtidige økonomiske ramme til kollektiv trafik, at indtænke, at Lyngby-Taarbæk Kommune jf. 3. budgetopfølgning 2022 (behandlet på Økonomiudvalget 8. december 2022) skal finde besparelser i de kommende år.

Løsninger

På udvalgsrådet blev der fremført nogle ønsker til det fremlagte basisnet med tilkøb - bl.a. blev der givet udtryk for, at der skulle ses mere på busforbindelsen til Teknikerbyen, Raadvad samt Virum og Nærum gymnasium. Der var ligeledes interesse for at skabe en ny tværgående forbindelse mellem Virum/Sorgenfri og Lundtofte (bl.a. stadion og DTU), at få genskabt den direkte forbindelse mellem Sorgenfri og det nordlige Lyngby samt fortsat at sikre halvtimesdrift til Taarbæk. Disse ønsker vil indgå i det videre arbejde med busnettet.

Efter udvalgsrådet den 11. oktober har Movia fremsendt notat (bilag) der beskriver deres anbefalinger til det videre arbejde med busnet 2025. Movia foreslår bl.a., at tilblivelsen af det nye busnet - afhængig af størrelsen på den økonomiske ramme - med fordel måske kan tage mere udgangspunkt i eksisterende busnet end tidligere antaget.

Forvaltningen vil på baggrund af drøftelser i udvalgene, den økonomiske ramme og de godkendte principper arbejde videre med Movia på det fremtidige busnet.

Movia har oplyst, at den økonomiske ramme som skal oplyses til dem godt kan være et interval så længe spændet i intervallet ikke er for stort. Således kan det eventuelt vælges at der tages udgangspunkt i intervallet 26,6 – 28 mio. kr. (scenarie 3 - 4) som det blev drøftet på Tekniskudvalgets møde. Med denne ramme vil Movia kunne udarbejde et busnet som på bedste vis tilgodeser de ønsker som der er fremkommet i denne proces.

Set i lyset af kommunens generelle økonomiske situation, hvor der skal leveres ca. 5% i budgetreduktion frem til 2026 anbefaler forvaltningen, at der indmeldes en fast ramme til Movia på 25 mio. kr. Dette svarer godt og vel til en besparelse på ca. 5% af udgifterne til Scenarie 3, som er Movias scenarie med alle tilkøb. Dette giver mulighed for, at de resterende midler på 3 mio. kr. op til scenarie 4 enten vil kunne anvendes i forbindelse med senere justeringer af busnettet eller vil kunne frigives til øvrige prioriteter herunder udmøntningen af besparelspuljer, hvor busdriften indgår som et særskilt tema. (Se sag om budgetprocessen budget 2024-2027 på den aktuelle dagsorden).

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 til et nyt busnet skal bl.a. drøftes med nabokommunerne Rudersdal, Gentofte og Gladsaxe.

Et nyt oplæg til busnet 2025 for Lyngby-Taarbæk Kommune forventes at kunne fremlægges politisk i 1. kvartal 2023.

Alle kommuner berørt af letbanen forventes at 1. behandle forslag til nyt busnet i 1. kvartal 2023. Derefter lægges op til en borgerdialog om forslaget. For at sikre ensartet borgerinddragelse blev det på Teknisk Direktørmøde i oktober 2022 foreslået, at Movia forestår en fælles borgerdialog på tværs af kommunerne.

Endelig bestilling til Movia skal ske senest i april 2024.

Økonomi

Udgangspunktet for Movias estimat er Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskud til busdriften i budgetgrundlaget for 2022 på 31,7 mio.kr. Det bemærkes, at estimatet er behæftet med usikkerhed - særligt som følge af det usikre fremtidige prisniveau på energi og brændstof.

Ved letbanens idriftsættelse opnås en forventet besparelse på 2,9 mio. kr./år ved nedlæggelse af buslinje 180 og 181 (DTU-buslinjerne), hvis passagerfunktion overtages af letbanen.

Der er i budget 2022 – 2025 budgetteret med 8,2 mio. kr. til kommunens løbende udgifter til letbanen fra 2025 (2022 pris- og lønniveau). Estimatet er usikkert, bl.a. da det afhænger af passagergrundlag, modgående regulering af busbudgettet og fordeling mellem kommuner. Det foreløbige bud på 8,2 mio. kr. er baseret på Letbanens tidligere vurdering af driftstilskuddet fra 2018, og de foreløbigt forventede bustilpasninger som følge af letbanen. Kommunens løbende udgifter til letbanen er sidenhen steget, og er fra 2025 estimeret til 11,9 mio. kr.

Af de 11,9 mio. kr. til løbende udgifter til letbanen er der afsat 8,2 mio. kr. i budgettet og 2,9 mio. kr. ved reduktioner i busnettet - dvs. der er fundet 11,1 mio. kr. Således mangler der kun finansiering af 0,8 mio. kr. Disse 0,8 mio. kr. er indarbejdet som en besparelse i scenarie 4 jf. udvalgssagen fra oktober om ”Scenarier for busdrift 2025 og fremtidig økonomi”.

	Beskrivelse	Total pris til busdrift i mio. kr. pr. år	Af de afsatte 8,2 mio. kr. kan der ved de enkelte scenarier frigives følgende i budgettet: i mio. kr. pr. år
Scenarie 1	Movias basisbusnet	19,8	8,2
Scenarie 2	Basisbusnet og tilkøb prioritet 1 og 2	22,7	5,3
Scenarie 3	Basisbusnet og alle tilkøb	26,6	1,4
Scenarie 4	Opretholdelse af nuværende serviceniveau	28,0	0,0
Forvaltningens indstilling		25,0	3,0

(2022 p/1)

Forvaltningens indstilling vil således frigive 3 mio. kr. i budgettet. De bevillingsmæssige konsekvenser forventes indarbejdet i forbindelse med budget 2024-2027.

Busbudgettet i 2023 på 33,2 mio. kr. er fastsat på baggrund af Movias første skøn for budget 2023, som blev offentliggjort i juli 2022. Det bemærkes, at Movias endelige vedtagelse af budgettet for 2023 først blev offentliggjort december 2022, hvor forventningen var på 36,2 mio. kr. Udgiften var altså 3,0 mio. kr. højere end oprindeligt forventet. Busbudgettet

reguleres som hovedregel på kassen, men forvaltningen har bedt Movia om at finde tilsvarende besparelsesforslag, jf. meddelelsessagen på denne dagsorden. (2023 p/1)

Slutteligt bemærkes det, at Hovedstadens Letbane har udmeldt, at der er et forøget risikoniveau på 10 - 15 % i forhold til projektets samlede anlægsbudget. Det er uafklaret, hvordan eventuelle merudgifter vil fordele sig mellem anlæg og de driftsrelaterede anlægsudgifter. Der er ikke indarbejdet et risikoskøn i sagen, da det på nuværende tidspunkt vurderes som meget usikkert.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Anbefalet.

Bilag

Oplæg til nyt busnet - scenarier

Tilpasning af busnet- notat fra Movia

Punkt 4: Cykelstrategi for Lyngby-Taarbæk - visioner og temaer (Beslutning)

05.00.00-G01-116-21

Resume

Den 16. august 2022 behandlede Teknikudvalget en sag hvor vision og temaer for den kommende kommunale cykelstrategi blev drøftet. Teknikudvalget besluttede at strategiens visioner og temaer skulle drøftes i § 17, stk. 4-udvalget, som har en rådgivende funktion overfor Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget eller de stående udvalg. Den 11. oktober blev § 17, stk. 4-udvalget præsenteret for forslag til vision, temaer og succeskriterier for cykelstrategi, hvorefter de kom med deres anbefalinger til cykelstrategien. I denne sag skal Teknikudvalget beslutte vision, temaer og succeskriterier for den kommunale cykelstrategi.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler at cykelstrategiens vision, temaer og succeskriterier godkendes.

Problemstilling

Teknikudvalget besluttede den 16. august 2022, at bede § 17, stk. 4-udvalget om at drøfte strategiens visioner og temaer, og dermed rådgive Teknikudvalget i sagen. § 17, stk. 4-udvalget er nedsat med det formål at varetage et bestemt hverv eller udføre forberedende eller rådgivende funktioner for Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget eller de stående udvalg.

Efter forvaltnings oplæg om vision, temaer og succeskriterier havde § 17, stk. 4-udvalget fire overordnede anbefalinger til den endelige vision, temaer og succeskriterier.

§ 17, stk. 4-udvalget anbefaler, at:

- Strategiens ambitionsniveau bør øges
- Større fokus på drift og vedligehold af kommunens cykelstinet
- Større fokus på at forbedre den oplevede tryghed blandt cyklister samt sikre at alle destinationer er let tilgængelige for cyklister
- Fokus på tværkommunale samarbejder, kampagner samt at formidle de gode historier indenfor cyklisme i kommunen

Løsninger

På baggrund af § 17, stk. 4-udvalgets anbefalinger foreslår forvaltningen følgende ændringer fra den oprindelige sagsfremstilling samt målbare succeskriterier og cykelregnskab fra 16. august 2022. Den oprindelige sagsfremstilling samt dokument om målbare succeskriterier og cykelregnskab vedlagt i bilag.

Det er en forudsætning i den kommende cykelstrategi, at der lægges vægt på, at forbedring af fremkommeligheden for cyklister altovervejende ikke må have negative konsekvenser for fremkommeligheden for andre trafikantgrupper. I de tilfælde, hvor der kan være negative påvirkninger af andre trafikantgruppe ikke helt kan undgås, vil de positive og negative konsekvenser blive belyst, ligesom de negative effekter vil blive forsøgt minimeret mest muligt inden en politisk stillingtagen til projekternes prioritering.

Det bemærkes indledningsvist, at der ikke er sat midler af til realisering af cykelstrategien, jf. økonomiafsnittet.

For at gøre visionen mere konkret og ambitiøs tilføjes der en sætning om de korte cykelture: "Det skal være attraktivt og trygt for alle at cykle i Lyngby-Taarbæk Kommune, for at styrke en grøn, sund og trængselsreducerende transportform. Det er Lyngby-Taarbæk Kommunes ambition at ture under fem kilometer, så vidt muligt, foretages på cykel eller til fods."

Derudover tilføjes et tema: De korte cykelture

Erfaringer viser at der er et stort potentiale i at overflytte ture i bil på op til 5 km til cykel og ture på op til 15 km til elcykel. Kommunen har fået udført en potentialeanalyse som viser at 35% af ture i kommunen på under 5 km foretages i bil og mens dette er 34% for ture mellem 5-15 km. Der ligger altså et stort potentiale i at få overført nogle af de korte bilture til cykel- eller gangture.

Kommunen vil derfor gå i dialog med relevante aktører om hvordan man bedst målretter en indsats der har til formål at overflytte flere af de korte bilture til aktive transportformer som gang og cykel.

Delmål for dette tema er at andelen af bilture på under 5 km reduceres til 20% og at andelen mellem 5-15 km reduceres til 25%.

Under temaet Drift og vedligehold tilføjes, at kommunen prioriterer drift og vedligehold af det kommunale cykelstinet lige så højt som drift og vedligehold af det kommunale vejnet. Det tilføjes ligeledes at der skal være øget fokus på at sikre at cyklister har så gode forhold som muligt under omlægninger i forbindelse med anlægsarbejder.

Under temaet Børn og Unge tilføjes der at kommunen skal arbejde på at prioritere aktiv transport (gang og cykel) over passiv transport (passager i bil) når det kommer til den fysiske planlægning omkring skoler, institutioner, ungdomsuddannelser og fritidsaktiviteter. Dette både for at fremskynde at flere børn og unge benytter sig af aktiv transport samt reducere antallet af biler ved skolerne som skaber utryghed for bløde trafikanter omkring ringetid. Der kan søges inspiration i Gentofte Kommune, som lukker nogle skoleveje for biltrafik omkring ringetid, for at øge trygheden for bløde trafikanter.

Under temaet Sammenhængende cykelstinet tilføjes at der skal være fokus på optimering af den eksisterende cykelinfrastruktur så cyklisters flow forbedres og trafikikkerheden øges. I det sammenhængende cykelstinet skal der lægges op til at cykeltrafikken kan prioriteres i nogle korridorer mens biltrafikken prioriteres i andre.

I bilaget omhandlende Målbare succeskriterier og cykelregnskab justeres det samlede ambitionsniveau om at cyklen skal udgøre minimum 20% af den samlede turandel op til 25% procent. Dette med begrundelsen om at vi ikke skal sætte ambitionsniveauet lavere end hvad vi har været oppe på tidligere (21% i perioden 2012-2014). Det bemærkes samtidigt at Gladsaxe Kommune har det samme ambitionsniveau for cyklens turandel.

Der tilføjes et delmål i 2027 hvor cyklens turandel skal have nået 20% af den samlede turandel i kommunen. Dette for at sikre at der arbejdes målrettet med cykelfremme i den tiårige periode strategien omfatter.

Helt overordnet, tilføjes det at der, når der arbejdes med cykelfremme i kommunen, skal være et fokus på samarbejdsprojekter med eksempelvis Region Hovedstaden, vores nabokommuner, trafikselskaber og andre interesseorganisationer. Der skal samtidig være fokus på at fortælle de gode historier samt deltage i relevante kampagner til fremme af aktiv transport. Samarbejdet med Cyklistforbundet lokalafdeling og FDM skal være med til at understøtte arbejdet.

Strategisk ramme

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

Ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes Idræts- og bevægelsesstrategi skal aktive transportformer såsom cykling fremmes. I strategien står der, at: "Vi har i disse år en unik mulighed for at tænke bevægelse ind i byudviklingen. Det kan være ved at understøtte aktive transportformer som cykling, gang og løb".

Cykelstrategien relaterer sig også til projektet om fremtidens Kongens Lyngby. Arbejdet med strategien og Kongens Lyngby- projektet afstemmes løbende for at imødekomme konflikter mellem cykelfremkommelighed og byrum/byliv.

Videre proces

Når Teknikudvalget har besluttet cykelstrategiens vision, temaer og succeskriterier vil forvaltningen udarbejde en cykelstrategi som, jævnfør Teknikudvalgets beslutning 16. august 2022, vil blive forlagt udvalget til vedtagelse i første halvår af 2023.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Der er i de kommende år ikke afsat rådighedsbeløb i anlægsprogrammet til at gennemføre eventuelle infrastrukturtiltag i forbindelse med cykelstrategien. Såfremt der skal afsættes midler til dette vil det derfor kræve, at der foretages en omprioritering inden for det samlede anlægsprogram. Det kan gøre det vanskeligt at realisere strategiens målsætninger.

Det skal bemærkes, at kommunens delfinansiering kan ske via statslige cykelpuljer, såfremt der opnås tilsagn. Eventuelle tilsagn fra kommende cykelpuljer kræver som udgangspunkt 50 % medfinansiering fra kommunen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Forslag fra De Radikale om at fjerne afsnittet: ”Det er en forudsætning i den kommende cykelstrategi, at der lægges vægt på, at forbedring af fremkommeligheden for cyklister altovervejende ikke må have negative konsekvenser for fremkommeligheden for andre trafikantgrupper.”

Afstemning om forslaget:

For stemte: 3 (F, B, Ø)

Imod stemte: 4 (C)

Forslaget hermed afvist.

Indstillingen blev herefter godkendt, idet der overordnet ønskes en plan, der også er realistisk i forhold til kommunens økonomiske situation således, at det ikke er måltal, der er afgørende, men implementering under hensyntagen til aftalte budgetter. Derfor følgende tilpasninger af Cykelstrategien:

a. Visionen:

”ture under fem km, så vidt muligt foretages på cykel eller til fods ” - udgår af afsnittet om ”visionen”, idet det indgår som selvstændigt tema.

b. Drift og vedligehold:

”Kommunen prioriterer drift og vedligehold af det kommunale cykelstinet, lige så højt, som drift og vedligehold af det kommunale vejnet” – det vil sige at såvel cykelstinet som vejnet forbliver i god og forsvarlig stand. Fremadrettet vil

kommunen arbejde videre med at afklare, hvorledes kørekomforten på cykelstinet kan fremmes, fx ved at foretage komfortmålinger på cykelstierne samt ved at måle jævnheden fremfor antallet af skader i belægningen.

c. Målbare succeskriterier og cykelregnskab:

Ambitionsniveauet om turandel på cykel fastholdes på 21 %, hvor den i dag er 11 %.

d. Den videre proces:

I forbindelse med den endelige udarbejdelse af cykelstrategien angives anslået økonomi på vedtagne temaer, hvor det er muligt.

e. Tilføjelse:

Således at der indarbejdes et afsnit om cykelparkeringsnorm.

Bilag

Sagsfremstilling Teknikudvalget

Udviklingen i turandele fordelt på transportformer

Målbare succeskriterier og cykelregnskab

Seniorrådets høringssvar om Visioner og temaer for kommunal cykelstrategi

Drøftelse af cykelstrategi

Høringssvar fra Seniorrådet til Cykelstrategien

Punkt 5: Undersøgelse af mikromobilitets rolle i forbindelse med letbanen (Orientering)

05.00.00-G01-262-22

Resume

I et fælles forum for letbanekommunerne som Region Hovedstaden er tovholder for, er der blevet rejst ønske om at det undersøges om mikromobilitet kan spille en rolle i at øge letbanes samlede passagergrundlag. Med denne sag orienterer forvaltningen om et samarbejde med de øvrige letbanekommuner samt Region Hovedstaden, om at indhente erfaringer med og foretage et litteraturstudie af, om mikromobilitet kan øge passagergrundlaget for letbanen, samt skabe et bedre kollektivt transportprodukt for brugerne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Problemstilling

En af den kollektive trafiks udfordringer er, at man som passager sjældent kan rejse direkte fra sit startpunkt til sin destination uden at skulle benytte et andet transportmiddel til/fra busstopstedet eller stationen. Denne udfordring betegnes ofte som first/last mile problemet. Oftest vil en rejse med kollektiv transport derfor være en kombination af flere transportmidler, hvor den kollektive transport kombineres med eksempelvis gang eller cykel.

Det ønskes undersøgt hvilken rolle mikromobilitet kan spille i at forbedre rejseoplevelsen blandt brugere af kollektiv transport. Mikromobilitet skal i denne sag forstås som delecycler/løbehjul som udbydes af en tredjepart til brugerne mod betaling på deres first/last mile ture.

Der er flere centrale spørgsmål der mangler svar på, bl.a.

- Hvilke potentialer er der for at styrke den kollektive transport når den kombineres med mikromobilitet?
- Hvis mikromobilitet introduceres i letbane kommunernes kontekst, hvilke ture vil mikromobilitet da fortrænge?
- Der er tidligere blevet rejst kritik af bæredygtighedsaspektet i mikromobilitet. Da de fleste enheder har en relativt kort levetid i København og andre byer, bør der skabes et overblik over det samlede CO₂-regnskab for mikromobilitet i letbanekommunernes kontekst.
- Hvordan skabes der et gnidningsfrit samarbejde med mikromobilitetsudbydere der sikre at brugerne overholder reglerne og cykler/løbehjul ikke ligger og flyder?
- Hvilke krav stiller det til arealreservation ved letbanestationerne?

Løsninger

Forvaltningen ønsker i samarbejde med Region Hovedstaden og de øvrige letbanekommuner at indhente erfaringer med mikromobilitet i en kontekst, der minder om letbanekommunernes. Spørgsmålene ovenfor ønskes så vidt muligt besvaret.

Strategisk ramme

Sagen udspringer af bæredygtighedsstrategien og dens ambitioner om styrket grøn mobilitet:

Fossilfri transportsektor: Transportsektoren bidrager til en stor del af CO₂-udledningen i Lyngby-Taarbæk. Vi arbejder for at sænke CO₂-udslippet i Lyngby-Taarbæk; fra transport i kommunen og fra transport til og fra kommunen. Målet er, at Lyngby-Taarbæk Kommune har en fossilfri transportsektor i 2050.

Alternativer til benzinbil: Vejtransporten er den næststørste bidragsyder til CO₂-udslippet i Lyngby-Taarbæk. Derfor vil vi gøre det mere attraktivt at vælge alternativer til benzinbilen.

Bæredygtigt trafikknudepunkt: Lyngby-Taarbæk skal være et bæredygtigt transportknudepunkt, der både udnytter potentialet i de gode kollektive transportmuligheder og imødekommer de udfordringer, transportløsningerne medfører ift.

CO₂-udledning, trængsel, luftkvalitet, støj og trafikssikkerhed.

Trafikstøj: Der er 8.758 boliger i kommunen, som er belastet med støj over 58 dB. Trafikstøj opleves generende og studier har påvist at trafikstøj er skadelig for kroppens helbred. Derfor vil vi nedbringe støjgenerne. Støjhandlingsplan 2018-2023 anvendes til prioritering af indsatser for støjbekæmpelse.

Videre proces

Efter der er blevet indhentet erfaringer kan der tages stilling til om der skal foretages forsøg med mikromobilitet, for at opnå stedsspecifik erfaring i Lyngby-Taarbæk kommune eller om videre arbejde med mikromobilitet bør forkastes.

Økonomi

Såfremt litteraturstudiet finder at det vil være fordelagtigt at foretage forsøg med mikromobilitet i Lyngby-Taarbæk Kommune vil dette blive fremlagt til beslutning for udvalget.

Et eventuelt forsøg med mikromobilitet vil være på kommercielle vilkår, og dermed uden bevillingsmæssige konsekvenser for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Taget til efterretning.

Punkt 6: Forslag til Lokalplan 303 for Hjelmsvej, Frenderupvej og Mønsvej (Beslutning)

01.02.05-P16-3-22

Resume

Forvaltningen fremlægger Forslag til lokalplan 303 for Hjelmsvej, Frenderupvej og Mønsvej. Lokalplanforslaget har blandt andet til formål at bevare bebyggelsernes helhed. Planforslaget foreslås fremlagt i offentlig høring i 8 uger med et borgermøde i høringsperioden. Planforslaget vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor der ikke er udarbejdet en miljørapport.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 303 for Hjelmsvej, Frenderupvej og Mønsvej fremlægges i offentlig høring i 8 uger,
2. den forelagte plan for borgerinddragelse godkendes,
3. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget.

Problemstilling

Rækkehusene på Hjelmsvej, Frenderupvej, Fuglesangvej 7 (enderækkehuset mod Fuglesangvej) og Mønsvej har tidligere været reguleret af en servitut, som sikrede husenes ensartede udseende. Servituten bortfaldt dog i 2020, hvorfor kommunen siden da ikke har haft mulighed for at fastholde husenes oprindelige udtryk og sammenhæng. På baggrund af en byggeansøgning fra en husejer i området, som ønskede at hæve taget, sløjfe skorstenen, isætte ovenlysvinduer og etablere solcelleanlæg, besluttede Byplanudvalget derfor den 9. februar 2022, at der skulle nedlægges et §14 forbud på alle rækkehusene indenfor lokalplanområdet. Forbuddet betød, at kommunen havde ét år til at udarbejde et lokalplanforslag, der kunne regulere bygningsændringer på rækkehusene. Forvaltningen fremlægger på den baggrund vedlagte lokalplanforslag (bilag) indeholdende de 26 rækkehuse fordelt på Hjelmsvej, Frenderupvej, Fuglesangvej 7 og Mønsvej i Virum.

Løsninger

Formålet med lokalplanen

Det er lokalplanens formål at:

- udlægge den generelle anvendelse til rækkehuse,
- at bebyggelsernes helhed bevares,
- at sikre områdets grønne karakter.

Bebyggelsens udseende og omfang

Rækkehusene på Hjelmsvej og Frenderupvej har en middel bevaringsværdi på 5 i Slots- og Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger (FBB). Husene er opført i 1945 og er i 1½ etage med gule teglstensfacader og røde tegltage. Rækkehusene på Mønsvej har en høj bevaringsværdi på 3 og er fra 1937. Disse huse er i ét plan med fladt tagpaptag. Husene er gode repræsentanter for daværende danske, funktionalistiske periode, som bl.a. var kendetegnet ved at anvende blanke mursten fremfor pudsede betonfacader. På baggrund af de forskellige bevaringsværdier regulerer lokalplanen rækkehusene på Hjelmsvej og Frenderupvej en smule mindre restriktivt end rækkehusene på Mønsvej.

Rækkehusene på Hjelmsvej og Frenderupvej foreslås mulighed for nye døre og vinduer i stuetagen mod have samt mulighed for at opføre en terrasseoverdækning eller en markise mod have. Man må desuden etablere kviste, ovenlysvinduer og solceller på tagfladen mod haven. Mod vej må man isætte ovenlysvinduer og der må desuden etableres en carport. Der ses i forvejen mange carporte, ovenlysvinduer og kviste i bebyggelsen. Der er mulighed for at hæve taget i forbindelse med efterisolering, dog skal skorstenen bevares. Skorstene har traditionelt haft en stor betydning på danske huse og er gennem tiden blevet en væsentlig del af husets udtryk. Især ved rækkehuse markerer skorstenene sig med en regelmæssig, synlig takt, som vil gå tabt, hvis enkelte boligejere fjerner skorstenen. Hvis skorstenen bliver overflødig ifm. omlægning til fjernvarme kan den i stedet bruges til brændeovn/pejs eller til aftræk fra køkken eller bad.

Rækkehusene på Mønsvej fastholdes pga. deres høje bevaringsværdi i større grad med deres oprindelige udtryk, og lokalplanen beskriver hvilke materialer og farver, der skal anvendes på husene. Det er dog muligt at efterisolere taget

udvendigt på nærmere fastsatte vilkår. Der er også mulighed for at etablere en carport eller en garage, da dette også har været gjort oprindeligt.

Til alle rækkehusene må man i baghaven opføre skure, drivhuse, legehuse og lign. med et samlet areal på max 8 m².

Varmepumper og solceller

Forvaltningen har udarbejdet vedlagte notat, som nærmere belyser mulighederne for at etablere solceller og varmepumper på rækkehusene inden for lokalplanområdet (bilag). Forvaltningen arbejder sideløbende med et mere generelt notat om solceller og varmepumper på anmodning af Byplanudvalget. Dette notat forventes fremlagt primo 2023.

Ubebyggede arealer

For at sikre det grønne udtryk i området skal hegn mod vej være levende hegn. Området rummer ikke væsentlig beplantning, der kan udpeges som bevaringsværdig.

Bevaring

Rækkehusene på Mønsvej er udpeget som bevaringsværdige. Det betyder, at de ikke må nedrives, ombygges eller ændres på det ydre uden kommunalbestyrelsens tilladelse, uanset om dette normalt ikke kræver byggetilladelse. Hvis et bevaringsværdigt hus brænder ned, skal et nyt opføres med samme placering, højde, etageantal og omfang og så vidt muligt med samme materialer og ydre fremtræden som det oprindelige hus.

Servitutter

Lokalplanforslaget oplister en række tilstandsservitutter, der ophæves når lokalplanen vedtages endeligt. Når lokalplanen er endeligt vedtaget vil disse servitutter blive afløst, og det vil alene være lokalplanens bestemmelser, der gælder.

Miljøscreening

Planforslaget er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering (bilag). Da det ikke vurderes at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, foreslår forvaltningen, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Afgørelse om, at der ikke udarbejdes miljørapport bliver annonceret samtidig med planforslaget.

Proces for borgerinddragelse

Forvaltningen foreslår, at planforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger inden for det viste høringsområde samt nærliggende grundejerforeninger (bilag), og at der afholdes et borgermøde.

Strategisk ramme

Lokalplanen understøtter Lyngby-Taarbæk Kommunes Plan- og Agenda 21 - Strategi, som blandt andet har som mål at værne om kommunens kulturhistoriske miljøer, og at boligområderne i de enkelte bydele er af høj kvalitet.

Det indgår desuden som et mål i den kommende arkitekturpolitik at sikre bevaringsværdig bebyggelse og at fremhæve de enkelte områders identitet.

Videre proces

Lokalplanforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger. Der afholdes borgermøde i løbet af høringen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1 og 2.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler pkt. 3.

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Anbefalet.

Bilag

Lokalplanforslag 303 for Hjelmsvej, Frenderupvej og Mønsvej

Notat om varmepumper og solceller på rækkehusene i lokalplan 303

Miljøscreeningsskema lokalplanforslag 303

Høringsområde Lokalplanforslag 303 for Hjelmsvej

Punkt 7: Hummeltoftevej 187 - Etablering af flis-fyrringsanlæg (Beslutning)

02.00.00-P21-208-22

Resume

Frederiksdal Gods ansøger om at opføre en bygning, som skal indeholde et flis-fyrringsanlæg og flisoplæg for opvarmning af syv af godsets bygninger. Bygningen placeres på skovdriftsområdet i skoven tæt på pladsen med juletræssalg. Opførelse af bygningen vurderes at kræve dispensation fra Frederiksdalfredningen. Forvaltningen anmoder om bemyndigelse til, at anbefale det ansøgte projekt overfor Fredningsnævnet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der anbefales dispensation fra fredningen overfor Fredningsnævnet til gennemførelse af det ansøgte projekt.

Problemstilling

Frederiksdal Slots bygninger opvarmes for nuværende via naturgas- og oliefyr. Slottet er i lighed med det øvrige samfund berørt af høje energipriser, som påvirker ejendommens drift og vedligeholdelse. På den baggrund ønsker slottet at etablere et flis-fyrringsanlæg med tilstrækkelig kapacitet til at forsyne slottet med lokalt produceret og klimavenlig energi i form af fyring med træflis, der er produceret som en del af driften i Frederiksdal Skovdistrikt. Til brug herfor ansøger slottet om at opføre en bygning indeholdende flisfyr og flislager samt at nedgrave tilslutninger (ledninger) herfra til slottets hovedbygning og omkringliggende beboelses- og driftsbygninger. Det er ifølge slottet ikke muligt at etablere anlægget i eksisterende bygninger på ejendommen. Det nødvendige årlige varmebehov er ca. 286 MWh, hvilket svarer til et årligt forbrug på ca. 320 m³ træflis. Denne mængde udgør ca. 25% af skovens årlige tilvækst i energitræ, og sælges i dag til andre aftagere.

Den ansøgte bygning placeres på matrikel 1gq Frederiksdal, Sorgenfri på skovdriftsområdet i skoven ved eksisterende arbejdsskure i nærhed af juletræspladsen beliggende øst for slottets hovedbygning. Bygningen placeres ca. 110 m fra slottets hovedbygning (nr. 187), ca. 80 m fra slottets østlige sidebygning (nr. 185) og mejeribygningen (nr. 183), ca. 245 m fra nærmeste naboejendom (Spurveskjul 6) og ca. 170 m fra Hummeltoftevej (bilag). Afstanden til de nærmeste driftsbygninger er henholdsvis ca. 80 meter til garage og ca. 20 meter til redskabsskur. Placeringen medfører praktiske arbejdsgange omkring håndteringen af træflisen, idet området allerede er tilgængeligt for maskiner. Da terrænet er fladt og åbent på den valgte placering, og der er allerede etableret befæstede adgangsveje, vil behovet for at foretage terrænregulering og yderligere befæstning være yderst begrænset. Der vil være behov for at fælde fem træer, som potentielt kan vælte ned i den nye bygning.

Bygningen får et etageareal på 115 m² (13,5 x 8,5 m) og er 4,5 m høj. Bygningen udføres med træbeklædning af ubehandlet træ fra Frederiksdal Skov og med mørkt og mat metaltag. Bygningens to skorstene får en højde på 5,0 m. Bygningen indeholder 42 m² fyrrum med 2 stk. kedler á 110kW og 2 stk. akkumuleringstanke á 5000 liter samt et flislager på 61 m² (bilag).

Slottet oplyser, at der slottet vil søge om tilladelse efter bygningsfredningsloven hos Slots- og Kulturstyrelsen til de nødvendige bygningsarbejdere i de af slottets bygninger, der er fredede.

Skovlovstilladelse til opførelse af bygningen og etablering af ledninger er under behandling i Miljøstyrelsen og forventes meddelt i januar 2023.

Ejendommen er omfattet af fredningsoverenskomst for Frederiksdal Gods fra 1943, som i § 1 fastlægger, at ejendommen skal bevares i sin hidtidige tilstand, og at der blandt andet ikke må opføres nye bygninger eller ændres i ejendommens

driftsmæssige karakter. Dog skal der ifølge fredningens § 1a være mulighed for at opføre de for ejendommens drift fornødne bygninger.

Hele ejendommen er beliggende inden for skovbyggelinje efter naturbeskyttelseslovens § 17. Ledningsarbejder omkring gartnerboligen (Frederiksdalsvej 351) vil ske inden for åbeskyttelseslinjen efter naturbeskyttelseslovens § 16.

Matrikel 1gq er beliggende i landzone inden for kommuneplanramme nr. 8.1.41, som udlægger området til rekreativt område - bevarings- og friluftsområde, skov.

I kommunens varmeplan fra oktober 2022 er der ikke planlagt udrulning af fjernvarme til Frederiksdal, men derimod fastlagt, at området skal undersøges for, om der kan etableres anden lokal kollektiv varmeløsning som alternativ til individuel forsyning. Endelig er tilslutningspligten til naturgas afskaffet pr. 1. juli 2022 ved Lov nr. 573 af 10. maj 2022.

Fyringsanlægget reguleres af brændekedelforordningen, der stiller krav til miljøvenligt design herunder anlæggenes luftemissioner af bl.a. partikler. Her er Energistyrelsen myndighed. Er der væsentlige røggener for naboer vil forvaltningen kunne regulere det via miljøbeskyttelsesloven.

Løsninger

I forhold til fredningsbestemmelserne vurderer forvaltningen, at den ansøgte bygning er nødvendig for ejendommens drift, idet flisfy og -oplag ikke vurderes at kunne placeres i eksisterende bygninger på ejendommen, samt at den ønskede opvarmningsløsning vurderes at være nødvendig for at sikre ejendommens fremtidige drift og vedligeholdelse.

Forvaltningen vurderer, at de fem træer, der ønskes fældet ikke har en betydelig beskyttelsesværdi grundet ringe størrelse (bøge), uønsket planteart (ær) og barkskader (kastanje). Forvaltningen vurderer på den baggrund, at det vil være muligt at dispensere fra fredningsbestemmelserne til den ansøgte bygning. Forvaltningen vurderer, at den nye bygning ikke vil påvirke områdets landskabelige eller kulturhistoriske udtryk, det visuelle indtryk af slottets bygninger eller de omkringliggende skovarealer, grundet bygningens udformning (størrelse, farve- og materialevalg), placering inde i skoven i forbindelse med eksisterende skovdriftsbygninger og placering i forhold til slottets beboelsesbygninger, øvrige ejendomme og veje. Opførelse og drift af bygningen vurderes endvidere ikke at ville påvirke nærliggende beskyttet natur (§ 3-områder) eller Natura 2000-område væsentligt grundet bygningens placering og begrænsede volumen.

Opførelse af bygningen vurderes ikke at kræve dispensation fra skovbyggelinjen, idet skovbyggelinjedispensation er indeholdt i landzonetilladelsen.

Da gravearbejderne i forbindelse med tilslutning af de enkelte bygninger er af kortvarig karakter (mindre end 6 uger), og terrænet reetableres umiddelbart efter nedgravning af ledningerne, vurderes nedgravning af ledninger inden for åbeskyttelseslinjen ikke at kræve dispensation fra åbeskyttelseslinjen (efter gældende retspraksis). Endelig vurderer forvaltningen, at opførelse af bygningen kræver kommunens landzonetilladelse efter planloven og byggetilladelse efter gældende bygningsreglement.

Strategisk ramme

Kommunens varmeplan fastslår, at der ikke udrulles fjernvarme i området, men anbefaler at området undersøges for mulig anden lokal kollektiv varmforsyning. Da mængden af træflis, der skal anvendes i anlægget for at frembringe den nødvendige varmemængde er mindre end skovens årlige tilvækst i energitræ, vil det nye flisfyringsanlæg efter forvaltningens overbevisning bidrage positivt til kommunens mål om CO₂-neutral varmforsyning, jvf.

Bæredygtighedsstrategien og DK2020 klimaplanen.

Området er udlagt til rekreativt område i kommuneplanens rammer.

Videre proces

Såfremt forvaltningen bemyndiges at anbefale dispensation fra fredning til gennemførelse af det ansøgte projekt, vil forvaltningen anbefale dispensation fra fredningen overfor Fredningsnævnet. Hvis Fredningsnævnet meddeler dispensation, vil forvaltningen efterfølgende meddele landzonetilladelse efter planloven samt byggetilladelse efter gældende bygningsreglement til det ansøgte projekt. Disse tilladelser håndteres af forvaltningen i henhold til delegationsplanen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Udsat.

Bilag

Situationsplan - flisfyrringsanlæg

Ansøgning flisfyrringsanlæg

Arkitektonisk udtryk og principtegninger - flis-fyrringsanlæg

Punkt 8: Anmodnings sag om etablering af vejbump

00.01.00-A30-48-21

Sagsfremstilling

Karen Marie Pagh Nielsen (F) har anmodet om at følgende optages på dagsorden:

Der ønskes forelagt en sag, der belyser økonomien ift. at etablere vejbump eller anden hastighedsdæmpende tiltag på hhv. ved Engelsborgskolen og Lyngbygårdsvej tæt på Sorgenfrigårdsvej.

Se respektive begrundelser nedenfor:

Engelsborgskolen

Når der køres fra Buddingevej ad Engelsborgvej, ses der et skilt før Chr. X's Alle, hvorpå der står, at der er en skole. Dette er dog næsten gemt af træer. Lige efter Chr. X's Alle, er der endnu et skilt, hvor der står; "Pas på mig".

Ingen af de to skilte har den store effekt, hvorfor det kunne give mening at etablere et vejbump ved Engelsborgskolen, således at biler og busser er tvunget til at sætte farten ned til gavn for skolebørnene.

Lyngbygårdsvej tæt på Sorgenfrigårdsvej

Der er stor trafik gennem Lyngbygårdsvej fra Lundtoftegårdsvej mod Sorgenfrigårdsvej.

Der er lagt brosten på Lyngbygårdsvej (ved Lyngbygårdsvej 109), som ingen effekt har. Tværtimod støjer det blot, til stor gene for beboere, når biler kører over dem.

Der er uforholdsmæssigt mange biler, der passerer igennem Lyngbygårdsvej og der er til tider lange køer. Men når der ikke umiddelbart er køer, ses det ofte, at biler kører stærkt på Lyngbygårdsvej fra Lundtoftegårdsvej mod Sorgenfrigårdsvej, hvor der både er børn og mange beboere, der er påvirket af dette.

Det er tvivlsomt, at der vil ske de store ændringer, når letbanen er etableret, idet Klampenborgvej vil få færre vejbaner til biler. Og selv om det skulle blive lidt bedre, når Letbanen er etableret, vil der gå flere år, førend den er køreklar.

På den baggrund foreslås det at fjerne brostensbelægningen og i stedet etablere vejbump for at sænke farten.

Forvaltningen har vedlagt et politikersvar vedr. Trafikafviklingen på Lyngbygårdsvej fra den 2. juli 2021 til sagens oplysning (bilag).

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Udvalget beslutter, at forslagene drøftes ifm. Trafiksikkerhedsplanen.

Bilag

Pol. svar af 2021 vedr. Trafikafviklingen på Lyngbygårdsvej

Punkt 9: Kommende sager

00.22.00-A00-11-21

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:

- Parkeringsrestriktioner på Ulrikkenborg Plads og Lyngby Hovedgade
- Nybrovej 455 - Dispensation å- og fortidsmindebeskyttelse til garage
- S. Willumsens Vej - håndtering af trafikudfordringer
- Bevaringsværdige gravsteder
- Praksis for behandling af dybe jordvarmeboringer
- Dispensation til tømning af affald fra kl. 6
- Nedlæggelse af den private fællesvej ved Hollandsvej 7A og 7B
- Schallsvej 16 - Ændret anvendelse musikhuset
- Kystsikring i Taarbæk - skitseprojekt

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Taget til efterretning.

Punkt 10: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Movia tilbyder at undersøge mulige besparelser i den kollektive trafik fra efteråret 2023

Verden oplever i disse tider store prisstigninger på næsten alt – herunder energi, transport og råvarer. En del af dette er direkte koblet til krigen i Ukraine – men også Corona-pandemien spiller stadig en rolle for verdensøkonomien. Den økonomiske situation har naturligvis også betydning for udgifterne til den kollektive trafik. Movias fremsendte i december 2022, 2. behandling af budgettet for 2023 - dette viser ekstraudgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune på ca. 3 mio. kr./år i forhold til 1. behandlingen af busbudgettet for 2023.

På Teknisk Direktørmøde i Movia den 12. december 2022 blev mulighederne for at gennemføre besparelser i busdriften fra slutningen af 2023 derfor drøftet. Movia oplyste, at de helt ekstraordinært åbner for en supplerende trafikbestilling i april 2023 for de kommuner og regioner, der kunne have behov for at gennemføre kompenserende økonomiske besparelser med effekt tidligere end den ordinære trafikbestilling i oktober 2023 giver mulighed for. Implementering af eventuelle driftsændringer bestilt i april 2023 vil forventeligt kunne ske i perioden mellem september og december 2023 (afhængig af kontraktbindinger). Det bemærkes at besparelserne således kun vil have begrænset effekt i 2023-regnskabet.

De kommuner der ønsker forslag til besparelser skal inden udgangen af januar 2023 indmelde ønsker om størrelsesordenen på besparelserne til Movia. Movia vil på baggrund af de indkomne ønsker udarbejde forslag til den enkelte kommune som kan til eller fravælges. Movia skal have tilbagemelding om bestilling af eventuelle besparelser ultimo april 2023.

Forvaltningen forventer i januar 2023 at meddele Movia, at de gerne må vurdere, om der kan opnås besparelser på op til 3 mio. kr. på busnettet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Movias udarbejdede forslag til besparelser vil derefter blive fremlagt til endelig beslutning på udvalgs møder i marts/april 2023.

Movia vurderer, at økonomien for 2023 er enkeltstående og forventningerne er, at den økonomiske situation for busdriften i 2024 vil se markant bedre ud. Tilvælges ovenstående forslag til besparelser bør det - om muligt - ses i sammenhæng med det fremtidige busnet 2025 således, at der eventuelt bliver tale om fremrykninger af ændringsforslag som alligevel skal realiseres i 2025.

2. Orientering om letbanen

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 09. januar 2023

Taget til efterretning.

Punkt 11: 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 09. januar 2023

Godkendt.