

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 09-10-2019

Mødedato Onsdag d. 09. oktober 2019 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Mulig udformning af regnvandsbassin i Traceet (Orientering).....	4
Bæredygtighedsstrategi - vision og fokusområder (Drøftelse).....	5
Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - status 2019 (Orientering).....	10
Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2020 (Beslutning).....	14
Borgermøde om stormflod og kystsikring i Taarbæk (Orientering).....	17
Supercykelstisamarbejdet (Orientering).....	19
Fremtidige driftsformer på Nærumbanen (Orientering).....	21
Kommende sager.....	23
Meddelelser.....	24

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende under punkt 1-2.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Punkt 2: Mulig udformning af regnvandsbassin i Traceet (Orientering)

06.00.05-P15-1-18

Resume

Teknik og Miljøudvalget ønskede ved behandling af forslag til Tillæg 4 til spildevandsplanen, at få forelagt detailprojektering herunder begrønning af regnvandsbassinet i Traceet nord for afkørsel 15 ved Helsingørmotorvejen. Lyngby-Taarbæk Forsyning forelægger på dagens møde ideer til bassinets udformning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget anbefalede forslag til Tillæg 4 til spildevandsplanen på mødet 26. september 2019 til Kommunalbestyrelsens godkendelse. Samtidigt bad udvalget om at få forelagt detailprojektering, herunder begrønning af regnvandsbassinet i "Hestefolden" nord for afkørsel 15 ved Helsingørmotorvejen til udvalgets godkendelse. Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningsselskabet) er bygherre på regnvandsbassinet og forventer at kunne udbyde opgaven med detailprojektering ultimo 2019. For at Teknik- og Miljøudvalgets synspunkter kan blive medtaget i detailprojekteringen, er det vigtigt, at de allerede nu bliver indarbejdet i udbuddet.

Forsyningsselskabet vil derfor på dagens møde give en introduktion til, hvordan regnvandsbassinet kan udformes, herunder fordele og ulemper ved begrønning af bassinet.

Lovgrundlag

Når regnvandsbassinet skal etableres, skal kommunen træffe afgørelse efter miljøvurderingsloven, byggeloven og give udledningstilladelse efter miljøbeskyttelsesloven. Desuden skal kommunen give ejerfuldmagt som ejer af arealet.

Økonomi

Ikke relevant.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Taget til efterretning.

Udvalget bemærker, at de er positive overfor det fremlagte projekt (bilag).

Henrik Bang (Ø) var fraværende under punkt 1-2.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Skitseprojekt Regnvandsbassin

Punkt 3: Bæredygtighedsstrategi - vision og fokusområder (Drøftelse)

00.22.04-A00-1-19

Resume

Opgaveudvalg for Bæredygtighed, der blev nedsat i marts 2019 bl.a. med det formål at udarbejde forslag til en bæredygtighedsstrategi for kommunen, har nu udarbejdet en vision for bæredygtighedsstrategien. Efter en drøftelse med formænd og næstformænd for de stående udvalg på politisk dialogmøde den 10. september 2019, og med henblik på opgaveudvalgets fortsatte arbejde med bæredygtighedsstrategien, fremlægges her til drøftelse visionen og de anbefalede fokusområder for bæredygtighedsstrategien.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at vision og anbefalede fokusområder for den kommende bæredygtighedsstrategi drøftes.

Sagsfremstilling

Opgaveudvalget for Bæredygtighed har ifølge kommissorium for opgaveudvalg for bæredygtighed til opgave at udarbejde et forslag til en bæredygtighedsstrategi for kommunen. Opgaveudvalget har lavet en vision, der sætter retning for strategien (jf. afsnit om vision) og har lavet foreløbige anbefalinger til strategiens fokusområder (bilag).

Opgaveudvalget lægger op til en helhedsorienteret strategi, der både omfatter miljømæssig-, social- og økonomisk bæredygtighed, og som løses på tværs af alle fagudvalg.

Et bredt bæredygtighedsbegreb

I Brundtland rapporten fra 1987 blev bæredygtighed præsenteret som et bredt og holistisk begreb, der både inkluderer sociale, økonomiske og miljømæssige aspekter. Denne brede opfattelse af bæredygtighed, som er almindeligt udbredt i dag, ligger til grund for opgaveudvalgets forslag til vision for bæredygtighedsstrategien.

Hvad er social bæredygtighed?

Social bæredygtighed handler om den menneskelige faktor i udviklingen af en bæredygtig omstilling. Social bæredygtighed kan handle om tryghed og diversitet i udvikling af byerne, og om at skabe stærke fællesskaber og relationer. Social bæredygtighed handler også om social lighed, altså at mennesker bliver behandlet retfærdigt og rimeligt nu og i generationerne fremover. Og om at styrke demokratiske processer, hvor alle berørte parter er deltagende fra det besluttende til udførende niveau. Eksempler hvor man i en kommunal kontekst kan arbejde med social bæredygtighed kunne være inden for jobskabelse, styrke fællesskaber, ligestilling og levevilkår.

Hvad er miljømæssig bæredygtighed?

Miljømæssig bæredygtighed er at udnytte planetens ressourcer på en måde, der tilfredsstillere vores behov uden at skade fremtidige generationers muligheder for at få opfyldt deres behov.

Miljømæssig bæredygtighed betyder, at man også tager hensyn til naturen, så miljøet får de bedste betingelser. Dette kan f.eks. handle om regnvandsafledning, energibesparelser, træplantning, mm.

Hvad er økonomisk bæredygtighed?

Økonomisk bæredygtighed handler om evnen til at skabe en god forretning, uden at det bliver på bekostning af jordens ressourcer.

Det kan være gennem økonomiske modeller, der sikrer, at vi kan skabe nye produkter og forretning med mindst muligt forbrug af jordens ressourcer (cirkulær økonomi).

I den cirkulære økonomi bliver der ikke efterladt affald, som dræner planetens sparsomme ressourcer. Økonomi kan i denne forbindelse være mere og andet end penge. Fx kan human kapital være en anden måde at tale om uddannelse, forskning og udvikling.

Politisk dialogmøde i Raadvad

Den 10. september 2019 inviterede opgaveudvalget formænd og næstformænd fra de stående udvalg samt direktionen til politisk dialogmøde i Raadvad. Formålet var at opbygge relationer mellem opgaveudvalget og fagudvalgene, og at afstemme forventninger til strategiens vision og fokusområder. Opgaveudvalget præsenterede vision og foreløbige fokusområder for den kommende bæredygtighedsstrategi, og modtog feedback om, hvordan forslagene matcher fagudvalgenes forventninger og politiske realisme.

Vision

Opgaveudvalget har formuleret følgende vision:

"Lyngby-Taarbæk vil være den bæredygtige foregangskommune, hvor alle lever og handler med omtanke for vores fælles ressourcer. Vi videreudvikler en kommune i balance - socialt, miljømæssigt og økonomisk.

Dette sker gennem:

- At det er nemt for alle at handle bæredygtigt
- Udnytte styrken som vidensby
- Politisk lederskab
- Stærke partnerskaber
- Innovation
- Fælles ejerskab (borgerinddragelse)"

Visionen udtrykker nogle grundtanker i opgaveudvalgets strategiske anbefalinger:

- Bæredygtighedsproblematikker må løses på tværs af sektorer. Derfor adresserer visionen som det helt centrale en sammenhæng mellem social bæredygtighed, miljømæssig bæredygtighed og økonomisk bæredygtighed.
- For at skabe en bæredygtig omstilling, må bæredygtighedsproblematikker løses i fællesskab. Der er i kommunen et større potentiale for partnerskaber, der kan fremme bæredygtig omstilling, end der i dag udnyttes. Derfor adresserer visionen fællesskaber, fælles ejerskab gennem borgerinddragelse og stærke partnerskaber som strategiske fokusområder.
- Strategien retter sig mod både kommunen som institution, virksomheder og borgere. Visionen adresserer kommunens rolle, som er at tage politisk lederskab, gå forrest i den grønne omstilling og skabe rammer, der gør det nemt for alle at agere bæredygtigt.
- Bæredygtighedsproblematikken kræver både handling og analyse. Bæredygtighedsstrategien vil derfor indeholde umiddelbare indsatser (2020), og korte (2024), mellemlange (2030) og langsigtede (2050) målsætninger. En sådan nuancering kan med fordel også anvendes i kommunens øvrige strategier.
- Opgaveudvalget anbefaler, at bæredygtighedsstrategien får en overordnet status i forhold til øvrige strategier i Lyngby-Taarbæk kommune, så den bruges til at styrke kommunens samlede strategiske prioriteringer, fx ved at guide udarbejdelser af nye strategier og revideringer af eksisterende, og at der ved forelæggelse af politiske sager generelt overvejes beslutningers effekt for bæredygtigheden.

Strategiens fokusområder

Opgaveudvalgets foreløbige tværgående fokusområder, som i deres endelige form vil blive centrale i bæredygtighedsstrategien. De tværgående fokusområder dækker over en række indsatsområder, som arbejdsgrupper under opgaveudvalget har udarbejdet:

1. Indkøb

Krav til kommunens indkøbsudbud og -aftaler

At der kan investeres på tværs af budgetter, og at der vurderes på andet end økonomi

Reparér, ikke ”brug og smid væk”

2. Partnerskaber

Nye finansieringsmuligheder

Aktivere relevante aktører i partnerskaber for at fremme den bæredygtige udvikling

Inddrage ny teknologi

3. Uddannelse og sundhed

Bredtfavnende og rummeligt skolesystem, færre i specialtilbud

Motion og god ernæring

4. Affaldsminimering

Øget genbrug og genanvendelse

5. Fællesskab

Udnytte og inkludere de mange frivillige foreninger og initiativer

Skabe tryghed og tolerance via samvær

6. CO₂-reduktion

70% CO₂-reduktion i 2030 ift. 1990

Energibesparelser i forbrug, transport og bygninger

7. Infrastruktur, vand og grønne områder

Klimatilpasning

Grønne omgivelser

Reduceret biltrafik

Drøftelse

Forvaltningen foreslår, at fagudvalgene drøfter opgaveudvalgets vision og foreløbige anbefalede fokusområder ud fra følgende overvejelser:

- Kan fagudvalget se sig selv i strategiens vision?
- Hvilket potentiale ser fagudvalget i anbefalinger til fokusområder i forhold til fagudvalgets fagområde?

Den videre proces

Fagudvalgenes kommentarer vil, sammen med forslag og kommentarer fra dialogmødet den 10. september 2019, blive indarbejdet i udkast til kommunens bæredygtighedsstrategi. Strategien fremlægges til drøftelse i alle fagudvalg 1. kvartal 2020 og til godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen i 1. halvår 2020.

Opgaveudvalg for Bæredygtighed forventes at invitere til endnu et politisk dialogmøde primo 2020.

Lovgrundlag

Styrelsesloven § 17.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Social- og Sundhedsudvalget, den 8. oktober 2019

Sagen tilbagesendt til Bæredygtighedsudvalget, idet Social- og Sundhedsudvalget ønsker en præcisering og tydeliggørelse af, hvad Bæredygtighedsudvalget forventer.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, den 8. oktober 2019

Drøftet.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget ønsker, næste gang de ser sagen, en præcisering og tydeliggørelse af, hvad Bæredygtighedsudvalget forventer drøftet.

Afbud fra Mette Schmidt Olsen (C). I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Byplanudvalget, den 9. oktober 2019

Sagen tilbagesendt til Bæredygtighedsudvalget, idet Byplanudvalget ønsker en præcisering og tydeliggørelse af, hvad Bæredygtighedsudvalget forventer. Herunder en opsamling på output fra politisk dialogmøde i Raadvad den 10. september 2019.

Kultur- og Fritidsudvalget, den 10. oktober 2019

Sagen tilbagesendt til Bæredygtighedsudvalget, idet Kultur- og Fritidsudvalget ønsker en præcisering og tydeliggørelse af, hvad Bæredygtighedsudvalget forventer.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende, i stedet deltog Dorthe la Cour (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Drøftet.

Udvalget anerkender de præsenterede emner på det tekniske område og kan godt se sig selv i strategien. Udvalget bemærker, at de gerne ser et øget fokus på de klima- og miljømæssige initiativer (bilag).

Henrik Bang (Ø) ankom under punkt 3.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Bæredygtighedsudvalget - fra indsatser til fokusområder

Bæredygtighedsstrategien for Lyngby-Taarbæk Kommune - TMU

Punkt 4: Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - status 2019 (Orientering)

05.01.02-G00-3-15

Resume

Der gives et samlet overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og lang sigt. Oversigten er til orientering og gentages for hvert år, således kommunens økonomiske forpligtelser i letbaneprojektet tydeliggøres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at status for udgifter i forbindelse med letbaneprojektet tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Denne sag giver et overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og lang sigt. En status på letbaneprojektets økonomi blev sidst fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 4. oktober 2018.

Kontrakter med entreprenøren er indgået og anlægsarbejder ved Lyngby Station er i gang. Ledningsomlægninger er påbegyndt i indeværende år og forsyningens store ledningsomlægninger forventes igangsat ved udgangen af året. Det forventes, at letbanen kan sættes i drift i 2025.

Staten er trådt ud af ejerkredsen og bestyrelsessammensætningen i Hovedstadens Letbane er ændret.

Firskovvej forventes åben for trafik inden udgangen af året. Gl. Jernbanevej forventes åbnet for trafik ultimo november 2019, således bustrafikken kan afvikles ad Gl. Jernbanevej og Nørgaardsvej, når Lyngby-Taarbæk Forsyning arbejder på tværs af det vestlige Lyngby Torv.

Nedenfor ses de udgifter, som allerede er godkendte, og derfor er beløbene allerede indarbejdet i budget 2019 og overslagsårene 2020-2023. Forvaltningen vil løbende revurdere de estimerede beløb - herunder fordeling på de enkelte budgetår - og fremlægge justeringer til de fremadrettede udgifter til godkendelse i takt med, at der opnås større indsigt i opgaver i forbindelse med letbanen og dennes følgeprojekter.

Ultimo 2018 er der forelagt sager, der beskriver de største konsekvenser for trafikafviklingen under anlæg af letbanen, herunder håndtering af busdriften samt de økonomiske konsekvenser heraf.

Indskud til letbaneprojektet:

Lyngby-Taarbæk Kommunes indskud i letbaneprojektet, som ses nedenfor, er uændret.

Mio. kr.	2019	2020	2021-2056 (årligt)*
Indskud til letbaneprojekt	14,4	14,6	14,6

*2020-prisniveau

Tilkøbsydelse:

Letbaneprojektet består endvidere af en række tilkøbsydelse. I tabellen nedenfor ses de på nuværende tidspunkt godkendte tilkøbsydelse i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er indgået aftaler omkring tilkøbsydelse med Hovedstadens Letbane, herunder at ydelse lånefinansieres fra låneoptagelsestidspunktet indtil 2056.

Mio. kr.	2019	2020	2021-2056 (�rligt)*
Rilleskinnespor på udvalgte strækninger, DTU-alternativet, Anker Engelunds Vej (sideudvidelse), tiltag på parkeringss�geringen og ny parkeringskonstruktion syd for Lyngby Torv	29,5	4,0	4,0

*2020-prisniveau

Herudover etableres en forlængelse af stitunnel på Lyngby Station til Lehwaldsvej (2,578 mio. kr. fordelt i 2021/2022) og en sideudvidelse af Lundtoftegårdsvej (13,852 mio. kr. i 2021). Disse anlægges i forbindelse med letbaneprojektet, og derfor indgås tilk bsaftale men uden lånefinansiering, dvs. afsat som projekter i kommunens investeringsoversigt.

Afledte anlægs- og driftsudgifter:

I nedenstående skemaer er henholdsvis afledte anlægs- og driftsudgifter indarbejdet.

Mio. kr. (2019/2020-priser) - Anlæg	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Trafiksignaler	2,5	2,2	2,2	2,7	-	-	-
Etablering af omgivelser og cykelparkering mm. ved letbanestationer	0,2	0,3	1,0	3,1	3,1	-	-
Lukning af Klampenborgvej - nyt byrum	0,2	0,2	0,1	0,1	-	10,1	-
Lukning af Kornagervej + svingbane ved Sorgenfrig�rdsvej	-	0,5	0,9	-	-	-	-
Letbane endestation, P-plads og toilet	-	0,5	-	-	-	-	-
Analyser, styring, myndighedsbehandling mm.	3,4	3,4	3,4	1,7	2,8	1,0	1,0
I alt	6,3	7,0	7,6	7,6	5,9	11,1	1,0

Mio. kr. (2019/2020-priser) - Drift	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Busdrift (omlægninger og passagertab)	3,8	3,3	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
Stationsomgivelser (renhold, snerydning, vedligehold, beplantning mm.)	-	-	-	-	0,5	0,5	0,5
I alt	3,8	3,3	3,2	3,2	3,7	3,7	3,7

De omfattende busomlægninger forventes at ske i perioden 2020-2022, såfremt HL's og forsyningens planer holder. Der vil fortsat være busomlægninger i 2023, men i mindre omfang end de forrige år.

Forvaltningen vil indarbejde den ændrede periodisering senest i forbindelse med 1. anslået regnskab 2020, idet eventuelle uforbrugte midler i 2019 i første omgang overføres til 2020.

Lovgrundlag

Anlægslov for letbane på Ring 3 blev vedtaget i Folketinget i maj 2016.

Økonomi

Nedenfor ses akkumulerede opgørelser over ovenstående tabeller:

Mio. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Indskud til letbaneprojekt	14,4	14,6	14,9	15,2	15,5	15,8	16,2
Tilkøbsydelse (15% "up front") + årlig ydelse	29,5	4,0	4,1	4,2	4,2	4,3	4,4
Afledte anlægsudgifter	6,3	7,0	7,6	9,3	5,9	11,1	1,0
Afledte driftsudgifter	3,8	3,3	3,2	3,2	3,7	3,7	3,7

Driftstilskud korrigeret for busbesparelser

Driftsomkostningerne efter ibrugtagning af letbanen, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet passagerindtægterne (bilag). Ved letbanens overgang til passagerdrift er indarbejdet et årligt driftstilskud til dækning af de årlige driftsomkostninger inkl. driftsrelaterede anlægsinvesteringer modregnet passagerindtægter. Kommunernes samlede driftstilskud udgør 44 mio. kr. i 2013-priser (svarende til 48,6 mio. kr. i 2018-priser), og Region Hovedstadens driftstilskud udgør 34 mio. kr. i 2013-priser. Af årsrapporten fremgår det endvidere at kommunerne jf. principaftalen endnu ikke har aftalt fordelingen af driftstilskuddet. Når fordelingen mellem kommunerne er aftalt, vil denne fordeling danne grundlag for fastlæggelse af kommunernes årlige driftstilskud. I henhold til loven er Lyngby-Taarbæk Kommune's ejerandel af selskabet er 12,52% svarende til ca. 22% af kommunernes andel af selskabet. I beløbet indgår ikke effekten af kommunernes tilpasning af busdriften efter åbning af letbanen. Passagererprognosen for letbanen (bilag) er senest opdateret i 2018.

Ovenstående beregninger af passagerindtægterne er estimeret på baggrund af det passagergrundlag, der er beskrevet i VVM og udredningen for letbaneprojektet.

Det er tidligere vurderet, at der årligt skal anvendes mellem 3 og 8,3 mio. kr. ekstra til busdriften om året afhængig af, om Klampenborgvej er åben eller lukket for busserne (sag 10 på KMB 22. november 2018). I 2018 blev der således afsat ekstramidler til busserne i årene 2019 og 2020, hvorefter sagen på ny skal vurderes i 2020. En nærmere beregning af udgifterne til busdriften efter åbning af letbanen er ikke gennemført på nuværende tidspunkt, men afventer en drøftelse af en større generel tilpasning af busnettet i kommunen til letbanens åbning.

Driftsomkostningerne fra letbanens ibrugtagning er forbundet med stor usikkerhed og afhænger bl.a. af kommende passagertal og mulige busbesparelser. Det forventes, at der indenfor den kommende 2-årige periode kan fremlægges et opdateret estimat herfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Driftsudgifter efter ibrugtagning af letbanen

Passagergrundlag for letbanen

Punkt 5: Handlingsplan og gebyr for rottebekæmpelse 2020 (Beslutning)

09.13.01-S29-1-19

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede i 2018, at rottehandlingsplanen skal forelægges årligt med en status samt en plan for det følgende år. Forvaltningen fremlægger handlingsplan for den kommunale forebyggelse og bekæmpelse af rotter i 2020. I forlængelse heraf fremlægges forslag til gebyr for rottebekæmpelsen for 2020.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2020 godkendes,
2. gebyr for rottebekæmpelse fastsættes til 0,037 promille i 2020.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen skal minimum hvert tredje år udarbejde en handlingsplan om forebyggelse og bekæmpelse af rotter. Planen skal offentliggøres på kommunens hjemmeside.

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 1. november 2018, at handlingsplanen fremadrettet opdateres én gang årligt med en status for det forgangne år og forslag til indsatser for det kommende år. Planen fremlægges sammen med budget og forslag til gebyr for rottebekæmpelsen, fastlagt på baggrund af status og de foreslåede indsatser.

Status på rottebekæmpelsen

Antallet af anmeldelser slog rekord i 2018, og samme tendens kunne ses i flere nabokommuner. Fra januar til september var antallet af anmeldelser 32% højere end i samme periode året før. Udviklingen vendte dog sidst på året, hvor antallet af anmeldelser dykkede kraftigt. Denne tendens er fortsat ind i 2019, hvor antallet af anmeldelser er på niveau med 2016-2017. Årsagen til den voldsomme stigning kan ikke fastsættes, men vurderes at skyldes naturlige udsving i bestanden af rotter.

Den indeværende planperiode (2019) har været præget af udfordringer med et nyt IT-system, nye regler om bekæmpelse af rotter på weekend- og helligdage, nye lovpligtige tilsyn på hestehold og opfølgning over for private rottebekæmpere. Desuden er der brugt en del ressourcer på at forberede opsættelsen af rottespærre på private institutioner, hvilket i henhold til ny lovgivning skal være gjort inden udgangen af 2020. Afrapportering af status og indsats (bilag).

Handlingsplan for 2020

Handlingsplanen består af en overordnet del, som fastsætter målsætningerne for den kommunale rottebekæmpelse. Planen beskriver desuden de konkrete indsatser, som er planlagt for 2020. Indsatserne er grupperet under fem overordnede temaer:

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

5. Privat bekæmpelse

I 2020 forventer forvaltningen, at projektet med opsætning af rottespærre på private institutioner vil være en af de store opgaver. Herudover er der planlagt test af forskellige nye fælder og sensorer, som måske kan understøtte bekæmpelsen.

Et særligt fokusområde i 2020 vil blive kolonihaver, hvor der er rotteproblemer.

Forslag til handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter 2020 (bilag).

Lovgrundlag

Bekendtgørelse nr. 1686 af 18. december 2018 om forebyggelse og bekæmpelse af rotter.

Økonomi

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

Ifølge rottebekendtgørelsens § 53 kan Kommunalbestyrelsen beslutte, at der skal opkræves gebyr til dækning af omkostningerne ved den kommunale rottebekæmpelse. Gebyret skal i så fald pålægges samtlige ejendomme i kommunen og opkræves som en andel af ejendomsværdien. Området skal hvile i sig selv over tid, og et eventuelt over- eller underskud skal derfor indregnes i gebyret i efterfølgende år. Der kan ikke gives dispensation for betaling af gebyret. Økonomiudvalget besluttede den 23. august 2010 at indføre brugerbetaling for rottebekæmpelse i henhold til rottebekendtgørelsen.

Det samlede budget for 2020 er på ca. 3,1 mio. kroner, hvoraf de 1,4 mio. kroner er til bekæmpelsesfirmaet, 130.000 kroner til udkald på weekend- og helligdage, ca. 670.000 kroner til lønudgifter i forvaltningen (tilsyn, håndhævelse, kontraktopfølgning, projekter mv.) og 70.000 kroner til IT-systemer. Der forventes udgifter på 250.000 kroner til den løbende vedligeholdelse af de lovpligtige rottespærre på kommunens institutioner.

Engangsudgifter til opsætning af rottespærre på private institutioner er estimeret til 500.000 kroner.

Der er en overdækning fra tidligere år på forventet ca. 430.000 kr., som betyder, at der trods de øgede udgifter til opsætning af rottespærre ikke sker en stigning i gebyret. Budgettet forventes overført i forbindelse med regnskabet.

Budget for rottebekæmpelsen i 2020 (bilag).

Rottegebyret fastsættes som en promille af ejendomsværdien og opkræves sammen med ejendomsskatten. Med det fremlagte budget vil gebyret blive 0,037 promille i 2020, hvilket er på niveau med gebyret i 2019.

Et rottegebyr på 0,037 promille betyder til eksempel, at en ejendom med en værdi på 3 mio. kroner vil blive opkrævet 111 kroner i rottegebyr i 2020.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Ad 1-2) Anbefalet.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Status på rottehandlingsplan 2019

Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse 2020

Budget for rottebekæmpelsen 2020

Punkt 6: Borgermøde om stormflod og kystsikring i Taarbæk (Orientering)

06.01.15-K08-25-18

Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har deltaget i et tværgående samarbejde om en opdateret udredning om risiko ved stormflod og havvandsstigning i Taarbæk. Borgerne i Taarbæk har anmodet om et borgermøde, hvor den nyeste viden om risikoen fremlægges sammen med kommunens nye myndighedsrolle på kystområdet, beredskabets rolle ved større hændelser, samt hvad grundejere selv kan gøre for at imødekomme havvandsstigninger og stormflod i fremtiden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning,

Sagsfremstilling

Udredning om stormflodssikring og havvandsstigning

Regnvandsforum, et tværkommunalt samarbejde, har i samarbejde med Region Hovedstaden fået udarbejdet rapporten "Udredning om stormflod og havvandsstigning i regi af Regnvandsforum – Stormflodssikring" (bilag). Rapporten belyser de konkrete muligheder, der er for at sikre områder mod forventede skader fra stormflod og havvandsstigninger. Ligeledes giver rapporten bud på, hvilket niveau det er optimalt at sikre Taarbæk til, samt tidsperspektiver for etablering af sikring. Udredningen er COWI's bedste bud baseret på det videns- og detaljeniveau vi har i dag, men skal ses som en indledende vurdering.

De seneste års hændelser med stormfloder og højvande i Danmark har sat fokus på konsekvenserne af den stigende havvandsstand og truslen i forbindelse med stormflod. Det, der især truer Taarbæk, er stormflod fra nord. En række ejendomme mellem Taarbæk Strandvej og kysten, der ikke er udsatte i dag, vil med en begrænset vandstandsstigning opleve, at risikoen stiger betydeligt. I Taarbæk sker sikringen langs kysten mest omkostningseffektivt ved at sikre mod stormflodskote 2,0 m plus bølgetillæg. Den eksisterende sikring består i dag af brudstykker af privat sikring i varierende koter. Den omkostningseffektive løsning giver et nettooverskud på ca. 90 mio. kr. i nutidsværdi, idet en anlægsudgift på ca. 30 mio. kr. vil give en reduktion af skadesomkostninger på ca. 120 mio. kr. Det samfundsøkonomisk optimale tidspunkt for etablering af en sikring ligger lidt ude i fremtiden (2040-2050), men det er allerede nu en samfundsøkonomisk gevinst. En sikring til stormflodskote 2,0 plus bølge tillæg er optimal nu, men sikringen bør forberedes, så den kan øges i takt med, at vandstanden og risikoen stiger.

Udredningen peger på, at kystens udformning gør, at der ikke er anlægsmæssig synergi ved at koordinere beskyttelsen med nabokommunerne.

Ansvar for kystsikring

I Danmark er det den enkelte grundejer, der er ansvarlig for at sikre sin ejendom mod erosion og oversvømmelse fra havet. Kommunen er grundejer på forskellige lokaliteter langs Taarbæks Kyst.

Kommunens nye myndighedsrolle ift. kystsikring

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 1. september 2018 overtaget administrationen af kystbeskyttelse efter kystbeskyttelsesloven fra Kystdirektoratet. Samtidig med at kommunerne overtog denne opgave blev kystbeskyttelsesloven også justeret, så det nu administrativt skulle være enklere og hurtigere for de enkelte lodsejere eller lodjere i fællesskab at få tilladelse til at etablere kystbeskyttelsesplaner.

Kommunen som planmyndighed

Det fremgår af kommuneplanstrategien "Byudvikling i Balance", som er i offentlig høring til 5. november 20 at; "Klimaforandringer betyder, at kommunalbestyrelsen skal overveje retningslinjer, der kan medvirke til at forebygge oversvømmelse ved skybrud, generel havstigning og erosion. Kommunen har retningslinjer for klimatilpasning, men der genereres løbende nye data, der gør risikovurderinger for oversvømmelse og erosion mere nøjagtige".

Beredskabet Østs rolle ved stormflod

Beredskabets rolle består i at agere, når de allerede etablerede forebyggelsesforanstaltninger svigter eller ikke er tilstrækkelige pga. eksempelvis ekstraordinære eller uforudsigelige hændelser. Fokus er på redning (og evakuering) af mennesker og dyr samt at sikre værdier. Det er ikke beredskabet som har opgaven, når vandet stiger op over kajkanten, og vandet skal holdes væk fra husene, men beredskabet kan bidrage.

Borgermøde i Taarbæk om Kystsikring

Taarbæk Beboerforeningen har anmodet kommunen om et orienteringsmøde om rammerne for kystsikring i Taarbæk. Forvaltningen vil afholde et borgermøde om kystsikring i Taarbæk i samarbejde med Taarbæk Beboerforening og Beredskab Øst. Borgermødet afholdes ultimo 2019 og nyeste viden, kommunens nye myndighedsrolle på kystområdet, beredskabets rolle ved større hændelser, samt hvad grundejere selv kan gøre for at imødekomme havvandsstigninger og stormflod i fremtiden fremlægges.

Lovgrundlag

Kystbeskyttelsesloven.

Planloven

Økonomi

Udgifter til afholdelse af borgermøde tages over driften. Kommunes rolle som grundejer betyder, at der i budgetter efter 2023 skal afsættes midler til at finansiere kommunens andel af investeringen i kystsikring i Taarbæk.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Udredning om stormflod og havvandsstigning

Punkt 7: Supercykelstisamarbejdet (Orientering)

05.01.02-G00-10-15

Resume

Den 31. oktober 2019 afholder supercykelstisamarbejdet et borgmestermøde, hvor Transportministeren også deltager. På mødet vil Transportministeren modtage en deklaration med tre anbefalinger på vegne af Supercykelstisamarbejdet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Supercykelstisamarbejdet afholder den 31. oktober 2019 et borgmestermøde, som Transportministeren, Benny Engelbrecht, deltager i. Anledningen til mødet er, at supercykelstisamarbejdet fejrer 10-års jubilæum i 2019.

Borgmester, Sofia Osmani (C), har meddelt, at hun deltager i mødet i år og er medunderskriver på en deklaration til Transportministeren med tre anbefalinger på vegne af Supercykelstisamarbejdet.

De tre anbefalinger er (bilag):

1. Etablere en langsigtet og målrettet udvikling af dansk cykelinfrastruktur med en fast national cykelpulje
2. Styrke kommunernes incitamenter til at løfte den regionale cykelinfrastruktur og det tværkommunale samarbejde
3. Skabe incitamenter til fremme af cykelpendling – for arbejdstager og arbejdsgiver

Under de tre anbefalinger ligger bl.a., at alle de anlagte supercykelstier er medfinansieret af Vejdirektoratet, og at det fortsat er nødvendigt med statslig støtte, da den er afgørende for, om kommunerne kan prioritere anlæggelsen af de regionale cykelruter. Desuden er supercykelstierne et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter og 70 % af de samfundsøkonomiske gevinster tilfalder staten.

Supercykelstierne har et stort pendlingspotentiale, og en regional cykelinfrastruktur kræver en regional indsats. Dette ansvar bør ikke løftes af kommunerne alene. Derfor mener Supercykelstisamarbejdet, at staten også bør tage en større og mere aktiv rolle i at sikre den fortsatte udvikling af regional cykelinfrastruktur frem mod 2030.

Cykelturen til arbejde starter og slutter ikke på cykelstien, men i hjemmet og på arbejdspladsen. Derfor opfordrer Supercykelstisamarbejdet Transportministeren til at forbedre incitamenterne til fremme af cykelpendling, så det bliver nemmere for privatpersoner at vælge cyklen som transportmiddel, og for virksomheder at engagere sig i cykelfremme blandt medarbejderne.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Deklaration til transportminister pva Supercykelstisamarbejdet UDKAST

Punkt 8: Fremtidige driftsformer på Nærumbanen (Orientering)

05.01.25-G01-25-19

Resume

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 18. september 2019 anmodet om en orientering om status og udvikling af Nærumbanen. Region Hovedstaden har foretaget analyser af den fremtidige drift af Nærumbanen efter letbanens åbning. Lyngby-Taarbæk Kommune har bidraget til dette arbejde.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I Visionsplanen fra 2012 og den efterfølgende Handlingsplan for lokalbanen fra 2014, som blev behandlet i af Regionsrådet i Region Hovedstaden, er der anført 3 forskellige scenarier for den fremtidige driftsform på Nærumbanen efter letbanens åbning. En overordnet vurdering viste, at der var muligheder for at se på de to banesystemers drift og anlæg i en sammenhæng, herunder en styrkelse af Nærumbanens passagermæssige opland. Der er derfor gennemført et arbejde med at screene mulige driftsformer på Nærumbanen efter anlæg af letbanen på Ring 3. Denne screening er vedlagt (bilag).

De tre scenarier er navngivet henholdsvis A, B og C. Togene udskiftes i 2025 som oprindelig planlagt, hvorfor der vil være en økonomisk investering under alle omstændigheder. I scenarie A krydser banerne fortsat hinanden uden, at der anlægges en omstigningsmulighed i krydsningspunktet ved Klampenborgvej (basisscenariet). I Scenarie B oprettes en omstigningsmulighed. Banerne vil således i krydsningspunktet ved Klampenborgvej få en ny fælles station, i screeningen betegnet som "v/ Firskovvej". I Scenarie C nedlægges den sidste del af strækningen på Nærumbanen mellem Klampenborgvej og Jægersborg Station. Den øvrige del af Nærumbanen omdannes til letbane og integreres derved i Ring 3 letbanens drift. Herefter vil der i Scenarie C være en forgrening af letbanen i henholdsvis retning mod DTU og mod Nærum.

Lyngby-Taarbæk Kommune har bidraget til analysen med information om fremtidige byudviklingsplaner.

Screeningen har behandlet konsekvenserne for de forskellige scenarier under hensyn til trafikale, økonomiske, miljømæssige og byudviklingsmæssige konsekvenser. Undersøgelsen peger på at både sammenkoblingen (scenarie B) samt letbanedriften (scenarie C) giver et lidt bedre passagerresultat end ved blot en udskiftning af togmateriellet i 2025. Den indledende screening afdækker dog ikke entydigt, hvorvidt scenarie B eller C er at foretrække, hvorfor der bør ske en yderligere detaljering af undersøgelsen, formentlig i form af en miljøkonsekvensvurdering.

Regionen beder om medfinansiering fra kommunerne, som har interesse i at holde Nærumbanen i drift. Oplægget fra Regionerne er på nuværende tidspunkt, at Lyngby-Taarbæk Kommune bidrager med 10% af 0,5 mio. kr. Derudover vil der skulle afsættes personalemæssige ressourcer i forvaltningen til arbejdet med den næste fase. Forvaltningen forventer at kunne afholde udgifterne i rammen parkerings- og trafikikkerhedstiltagskontoen i 2020.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Afholdes under eksisterende budget for parkerings- og trafikikkerhedstiltag.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Taget til efterretning, herunder de økonomiske konsekvenser i forbindelse med deltagelse i analysen.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Mulige driftsformer på Nærumbanen

Punkt 9: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

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:

- VVM og Indvindingstilladelse til Dyrehavegård Kildeplads
- Evaluering af krydsene Klampenborgvej/Hjortekærvej og Klampenborgvej/Ermelundsvej
- Dialog med DTU om fremtidig udvikling af Lyngby Campus - Strategisk Campusplan
- Nyt vejudlæg til Privat fællesvej
- Stoppe iltning af Furesø, indledende myndighedsproces
- Affaldsgebyrer 2020

- Vandløbsregulativ for den åbne del af Fæstningskanalen
- Orientering om Lindevangskvarteret
- Forslag om ændret anvendelse af det midlertidige grusparkeringsareal ved Cirkuspladsen
- Udvikling af Lyngby Idrætsby (genforelæggelse)

Lovgrundlag

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Punkt 10: Meddelelser

00.22.00-A00-5-17

Sagsfremstilling

1. Ny midlertidig trafikafviklingsplan for byggepladstrafik til Trongårdens Byområde

Teknik- og Miljøudvalget er på mødet den 29. september 2017, i forbindelse med drøftelse af den trafikale og tidsmæssige rækkefølge ved trafiksikring af krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej samt ombygning af krydset Klampenborgvej/Trongårdsparken/Hvidegårdsparken, blevet informeret om, at Trongårdsparken fra Klampenborgvej i første omgang kun åbnes op for byggepladstrafik til boligbyggeriet på Trongårdens Byområde og byggeriet af H.C. Ørsted Gymnasium. Udvalget er endvidere orienteret om, at byggepladstrafik og skoletrafik adskilles. Biltrafikken til skolen benytter fortsat Trongårdsvej og Trongårdsparken som tidligere (bilag). Denne trafikafviklingsplan er gældende frem til august 2020, hvor det forventes, at H.C. Ørsted Gymnasium åbner.

Byggepladstrafikken benytter på nuværende tidspunkt en midlertidig byggepladsvej i grus, der er anlagt parallelt med Trongårdsparken med adgang fra krydset Klampenborgvej/Trongårdsparken. Den midlertidige byggepladsvej (grusvej) er anlagt på det areal, der i lokalplan 284 "For ny boligbebyggelse i Trongårdens Byområde" er udlagt til areal, hvor Lyngby-Taarbæk Forsyning skal etablere LAR-anlæg. Da de første boliger i Trongårdens Byområde forventes klar til indflytning til juni 2020, skal Lyngby-Taarbæk Forsyning forinden have anlagt deres LAR-anlæg.

Da arealet til LAR-anlæg skal frigøres, er der etableres en ny midlertidig trafikafviklingsplan for byggepladstrafikken (bilag) der følger princippet om, at Trongårdsparken fra Klampenborgvej kun er åben for byggepladstrafik samt at byggepladstrafik er adskilt fra skoletrafik. Cykelsti i den østlige side af vejen dobbeltrettet midlertidig og adskilles fra byggepladstrafikken med betongærner. Der er enkelte grundejere på Trongårdsparken, der får adgang via Klampenborgvej

Kommunalbestyrelsen har den 22. december 2016 besluttet, at Trongårdsparken (øst-vest gående vejdel) lukkes i den vestlige ende i forbindelse med, at Trongårdsparken åbnes op mod Klampenborgvej. Den nye trafikafviklingsplan betyder, at Trongårdsparken allerede nu lukkes i den vestlige ende. Lukningen betyder, at forældre, der kommer i bil til Trongårdsskolen, skal ud og ind ad Trongårdsvej. Ændret trafikafviklingsplan forventes at træde i kraft uge 41/42 og er gældende til august 2020. Information herom er sendt til Trongårdsskolen, K-Nord og institutioner samt til Trongårdsparkens Grundejerforeningen og direkte berørte grundejere.

2. Opdeling af Supercykelstien Helsingørruten i to ruter

Supercykelstien Helsingørruten har fået sit navn, fordi ruten skal forbinde København, Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg og Helsingør Kommuner. Ruten består imidlertid af to etaper, hvor der endnu ikke fundet finansiering til etape 2 gennem Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg og Helsingør, og derfor kendes tidshorizonten ikke for denne del.

Sekretariatet for supercykelstier forudser nogle kommunikative udfordringer i at indvie "Helsingørruten", som stopper ved kommunegrænsen mellem Lyngby-Taarbæk og Rudersdal og uden at kende tidshorizonten for, hvornår etape 2 kan indvies.

Derfor har forvaltningen i Lyngby-Taarbæk Kommune støttet op om sekretariatet for supercykelstiernes forslag om, at dele "Helsingørruten" op i to separate ruter og ændre rutens navn i Lyngby-Taarbæk Kommune:

- Rute 1 - "Lyngbyruten". (Etape 1 gennem København, Gentofte og Lyngby-Taarbæk)
- Rute 2 - "Helsingørruten". (Etape 2 gennem Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg og Helsingør)

3. Opsigelse af vedligeholdelsesaftaler på private fællesveje

Forvaltningen har i perioden fra den 5.-19. september 2019 afholdt partshøring vedr. opsigelse af vedligeholdelsesordningerne på de private fællesveje.

Der er i perioden indkommet ca. 180 henvendelser. Disse er samlet og besvaret i et høringsnotat, der er tilgængelig på kommunens hjemmeside (bilag).

Der blev den 30. september 2019 og den 1. oktober 2019 udsendt den endelige afgørelse om at kommunen opsiger vedligeholdelsesaftalerne på de private fællesveje. Forvaltningen forventer, at der inden udgangen af uge 41 er udsendt orienteringsbrev til grundejeren omhandlende, hvilken form for vedligeholdelse de kan forvente der sker på deres vej.

Der udarbejdes sideløbende oplæg til administrationsgrundlag for en ny vedligeholdelsesordning, der forventes fremlagt politisk ultimo 2019.

4. Orientering om henvendelse fra projektgruppen "Kulturmiljøer Langs Letbanen"

Der er kommet en henvendelse fra projektgruppen "Kulturmiljøer Langs Letbanen" til medlemmerne fra Byplanudvalget, Teknik- og Miljøudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget.

Projektgruppen opfordrer kommunen til at indtænke kunstudsmykning på de 7 nye stationer i kommunen og foreslår at man evt. fastlægger et gennemgående tema for stationerne, enten langs hele letbanestrækningen eller alene for de stationer, som er beliggende i Lyngby-Taarbæk kommune.

Forvaltningen har svaret projektgruppen på deres henvendelsen og oplyst at overvejelserne om kunstudsmykning langs letbanen vil indgå i det videre arbejde med forpladserne og de tilstødende byrum langs letbanestrækningen kommunen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 9. oktober 2019

Taget til efterretning.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

Trongårdens Byområde - Trafikafviklingsplan ophørt oktober 2019

Trongårdens Byområde - Ny Trafikafviklingsplan til august 2020

Opsigelse af vedligeholdelsesordninger - Høringsnotat