

# REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 20-09-2022

**Mødedato** Tirsdag d. 20. september 2022 kl. 16:15

**Mødested** Forsyningens mødelokale Firskovvej 36

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Budgetaftalen 2021-24 - Implementering - 5. status (Orientering).....	4
Delegationsplan 2022 (Drøftelse).....	6
DK2020 Klimaplan (Beslutning).....	10
Strategisk Energiplan 2022 (Beslutning).....	15
Varmeplan 2022-2030 (Beslutning).....	18
Miljøtilsynsplan 2023-2026 (Beslutning).....	21
Tilsagn fra Cykelpulje 2022 - cykelsti på Grønnevej (Beslutning).....	23
Vejklasser og Vinter- og renholdelsesregulativ (Beslutning).....	27
Revision af lokal bekendtgørelse om standsning og parkering (Orientering).....	30
Anmodningssag om gennemgang af parkeringsregler.....	34
Ensretning og hastighedstilpasning på Skovvej og Edelslundsvej i Taarbæk (Beslutning) (Genfreml	35
Sorgenfri Kirkegård - Etablering af urnegrave (Orientering).....	39
Kommende sager.....	40
Meddelelser.....	41
Lukket: Lukkede meddelelser .....	43
Underskrift af protokol.....	44

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Godkendt.

## Punkt 2: Budgetaftalen 2021-24 - Implementering - 5. status (Orientering)

00.30.00-S55-2-21

### Resume

Det følger af procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24, at der i den toårige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen. Med denne sag fremlægges forvaltningens 5. status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24 tages til efterretning.

### Problemstilling

Økonomiudvalget har den 19. november 2020 godkendt forvaltningens forslag til en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24. Det blev i den forbindelse ligeledes godkendt, at der i den toårige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger. Der er på denne baggrund forelagt tre statusser for implementeringen i 2021, og den 4. status er forelagt i juni 2022.

Med denne sag fremlægges forvaltningens 5. status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24. Som beskrevet ved den seneste status forelægges 5. status først på møderne i september, idet den 2. budgetopfølgning 2022 blev behandlet på udvalgmøderne allerede i august.

### Løsninger

5. status for implementeringen af aftalepunkterne i budgetaftalen 2021-24 er vedlagt som bilag (bilag). Oversigten omfatter de indsatser, som skal forelægges politisk, herunder budgetaftalens hensigtserklæringer. Oversigten er opdelt på de respektive fagudvalg og er tilpasset i forhold til den nye udvalgsstruktur, jf. styrelsesvedtægten. Der er endvidere vist en særskilt oversigt for anlæg. Der er ved opgørelsen taget udgangspunkt i sager, der er fremlagt til og med de politiske møder i august 2022.

De fleste af indsatserne er udmøntet eller i fremdrift efter planen for den politiske behandling (markeret med grøn). En række af de behandlede sager skal som led i udmøntningen forelægges på ny. Derudover er der sager, hvor der er truffet beslutning om justeringer i forhold til anvendelsen af de afsatte midler. Det er i oversigten angivet, at disse sager er i fremdrift i henhold til planen, suppleret med en kommentar herom. Indsatser som er behandlet senere end oprindeligt planlagt, men ellers er implementeret som forudsat i budgetaftalen, er ligeledes markeret med grøn.

Indsatser som er forelagt politisk, men hvor implementeringen er forsinket eller ændret væsentligt i forhold til de oprindelige forudsætninger ved budgetaftalen 2021-24, er markeret med gul. Samlet er i alt 7 indsatser markeret med gul. Det drejer sig om omstillingsinitiativer på specialundervisningsområdet (drift og anlæg), udmøntning af puljen til bæredygtighed og drøftelsen af personalegoder samt anlægsinitiativerne om nye daginstitutioner, udvidelse af daginstitution på Nøjsomhedsvej, ombygning af lokaler til Klub Kolle samt kunstgræsbane (Virum-Sorgenfri).

### Strategisk ramme

Status på budgetaftalen 2021-24 er udarbejdet med udgangspunkt i den indgående budgetaftale 2021-24 og procesplanen for udmøntningen af aftalen som godkendt af Økonomiudvalget den 19. november 2020.

### Videre proces

Status på implementeringen af budgetaftalen forelægges løbende i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger. Næste status for implementeringen af budgetaftalen 2021-24 vil blive fremlagt på møderne i november/december 2022 samtidig med den 3. budgetopfølgning 2022.

## **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Taget til efterretning.

## **Bilag**

5. status på implementering af budgetaftalen 2021-24

Høringssvar vedr. Budgetaftalen 2021-24 5. status

## Punkt 3: Delegationsplan 2022 (Drøftelse)

00.01.00-A21-1-22

### Resume

Kommunalbestyrelsen kan i meget stort omfang delegere sin beslutningskompetence til fagudvalg og til forvaltningen. Den gældende delegationsplan er fra 2018, og der lægges således med denne sag op til en indledende drøftelse i udvalgene om, hvad der skal ligge til grund for en opdateret delegationsplan.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at rammerne for delegation drøftes.

### Problemstilling

Kommunalbestyrelsen er den øverste kommunale myndighed. Det betyder, at Kommunalbestyrelsen som udgangspunkt kan tage stilling til enhver sag, der vedrører kommunen, da den har ansvar for de beslutninger, kommunen træffer. I praksis overlader kommunalbestyrelserne det i vidt omfang til udvalg og til forvaltningen at træffe beslutninger. Dette gøres i styrelsesvedtægten ved oprettelse af de stående udvalg, i en delegationsplan, der uddyber den konkrete delegation og i et vist omfang efter uskreven praksis.

Det er ikke alle afgørelser, Kommunalbestyrelsen kan delegere. Det kan følge af lovgivningen eller af en sags karakter, at kommunalbestyrelsen selv skal træffe beslutning. Som eksempel herpå fremgår det af planlovens § 23 a, stk. 3, at kommuneplaner og kommuneplantillæg ikke må delegeres til forvaltningen.

Delegationsplan som styringsværktøj

Generelt er kommuner store driftsorganisationer med mange tusinde afgørelser årligt. For forvaltningen bruges delegationsplanen som et styringsværktøj ift. hvem, der beslutter hvad, hvornår.

Tabel 1: Eksempel på delegering til Kommunalbestyrelsen

Beslutning	Styrelsesvedtægt	Delegationsplan	Beslutningskompetence
Forvaltningen forbereder sag om en ændret åbningstid på en af kommunens kulturinstitutioner for at imødekomme større efterspørgsel.	Ifølge § 17 stk. 2 i styrelsesvedtægten varetager Kultur- og Fritidsudvalget den umiddelbare forvaltning af kommunens opgaver og tilbud på kultur- og fritidsområdet, herunder kulturinstitutioner som eksempelvis Stadsbiblioteket, Sophienholm mv.	Ifølge delegationsplanen for Kultur- og Fritidsudvalget skal ændringer i vedtægter, serviceniveau, profil, filialer, åbningstider på kulturinstitutionerne, som eksempelvis biblioteket, musikskolen, stadsarkivet, Sophienholm og Idrætsanlæg besluttes (B) af Kommunalbestyrelsen, og anbefales (A) af fagudvalget herunder ØK.	Styrelsesvedtægten placerer indledningsvist den umiddelbare forvaltning af kulturinstitutioner i Kultur- og Fritidsudvalget.  Delegationsplanen præciserer, at en ændring i åbningstiderne på kulturinstitutioner skal i Kommunalbestyrelsen, som derfor er det besluttende organ.

Sammenlagt er  
behandlingsplanen  
derfor: Forvaltningen  
indstiller (I), Kultur- og  
Fritidsudvalget  
anbefaler (A),  
Økonomiudvalget  
anbefaler (A) og  
Kommunalbestyrelsen  
beslutter (B).

Som ovenstående eksempel viser, kan den valgte delegation i høj grad påvirke den enkelte kommunalpolitikers arbejdsvilkår. Delegationen er med andre ord en arbejdsdeling, som kan være med til at skabe et politiske fokus og en prioritering af tiden, herunder også på udvalgmøderne.

En prioritering af tid kan eksempelvis ske ved, at beslutninger delegeres til forvaltningen:

Tabel 2: Eksempel på delegering til forvaltningen

Beslutning	Styrelsesvedtægt	Delegationsplan	Beslutningskompetence
En kunstner har ansøgt kulturfonden om 15.000 kr. til en kulturel aktivitet.	Ifølge § 17 stk. 2 i styrelsesvedtægten varetager Kultur- og Fritidsudvalget den umiddelbare forvaltning af kommunens opgaver og tilbud på kultur- og fritidsområdet, herunder kulturaktiviteter så som arrangementer, koncerter, teater mv.	Ifølge delegationsplanen for Kultur- og Fritidsudvalget skal fordeling af tilskud til diverse kulturelle aktiviteter, herunder Kulturfonden beslutes (B) af fagudvalget.  Med mindre ansøgning om tilskud er under 30.000 kr. I så fald er det forvaltningen der skal beslutte (B).	Styrelsesvedtægten placerer indledningsvist den umiddelbare forvaltning af kulturaktiviteter i Kultur- og Fritidsudvalget.  Delegationsplanen præciserer, at ansøgninger under 30.000 kr. er delegeret til forvaltningen.  Forvaltningen vurderer herefter, om ansøgningen falder inden for den politisk vedtaget Kulturstrategi, som kulturfonden understøtter, herunder om de politisk vedtagne betingelser for at modtage støtte fra Kulturfonden er opfyldt.  Sammenlagt er behandlingsplanen derfor: Forvaltningen beslutter (B).

I beslutningen om delegation ligger således en politisk afvejning af at være tilstrækkeligt orienteret om, hvad der foregår og rør sig i både civilsamfundet og forvaltningen, holdt op imod en effektiv og strategisk styring af en kommune som dens øverste politiske ledelse. Sagt på en anden måde kan der politisk eksempelvis peges på områder af særlig politisk interesse, og samtidig på andre områder, der måske kan delegeres til forvaltningen, med henblik på samlet mere tid til de drøftelser, som har størst relevans for det politiske arbejde.

En delegation til forvaltningen på et konkret område afskærer ikke det enkelte kommunalbestyrelsesmedlem fra at bruge sine rettigheder efter loven i øvrigt inden for området, fx adgang til sagsindsigt, politikerspørgsmål osv.

Uanset tidligere delegation kan det herudover følge af en sags beskaffenhed, at behandlingen af sagen skal ske i Kommunalbestyrelsen på et møde og således ikke kan overlades til et udvalg eller forvaltningen, uanset eventuel delegation. Dette er typisk i sager, der på grund af deres betydning eller karakter i øvrigt i særlig grad forudsætter en politisk behandling.

Der er altid mulighed for, at foretage eller ophæve en enkeltstående delegation ved beslutning i Kommunalbestyrelsen. Delegationsplanen er derudover ikke endelig, i den forstand at den finder bestemmelse i alle afkroge af beslutninger i kommunen. Der kan derfor forekomme sager, som ikke har et umiddelbart ophæng i delegationsplanen. I sådanne tilfælde sammenholdes principperne i styrelsesvedtægten og delegationsplanen, og der laves en helhedsvurdering af, hvor en gælden sag hører til. Hvis ikke der er et passende ophæng i hverken styrelsesvedtægt eller delegationsplan, så er hovedreglen, at sagen forelægges Kommunalbestyrelsen.

## Historik

I august 2018 vedtog den foregående kommunalbestyrelse den nuværende delegationsplan. Delegationsplanen blev konsekvensrettet som følge af den ændrede udvalgsstruktur pr. 1. januar 2022, men er indholdsmæssigt ikke forandret. Kommunalbestyrelse blev præsenteret for delegationsplanen som del af introduktionsprogrammet på "konstruerede Kommunalbestyrelsesmødet" den 6. januar 2022 og på temamødet den 3. marts 2022. Delegationsplanen er ligeledes beskrevet i den politiske håndbog.

## Løsninger

Det foreslås derfor, at der i alle udvalg foretages en indledende politisk drøftelse af, hvordan man ønsker at arbejde som politiker og prioritere sin tid inden for de enkelte fagområder.

Drøftelsen kan tage udgangspunkt i:

- Grad af delegation på udvalgets område
- Mangler i delegationsplanen
- Noget forvaltningen skal undersøge nærmere
- Konkrete ønsker til omdelegering.

## Konsekvenser

Konsekvenserne af de konkrete ændringer i delegationen vil blive belyst nærmere i den opfølgende sag, jf. afsnittet om videre proces.

## Strategisk ramme

Sagens strategiske ramme er kommunalbestyrelsens aktive stillingtagen til, hvordan man ønsker at udøve politisk lederskab på de enkelte fagområder.

## **Videre proces**

Processen for en opdatering af delegationsplanen er tredelt.

1. På baggrund af drøftelsen i fagudvalgene vil forvaltningen vende tilbage med en sag, der konkretiserer drøftelserne. Er der eksempelvis udvalgt konkrete punkter i delegationsplanen, som skal uddybes og belyses ift. eventuelle konsekvenser ved ønskede ændringer i delegationen, eller er der påpegede mangler i delegationsplanen eller foreslået konkrete ændringer. Disse samles ind i en opfølgende sag.

Forvaltningen er sideløbende i gang med en gennemgang af delegationsplanen mhp. et administrativt blik på erfaringer og mangler.

2. Et forslag til opdateret delegationsplan planlægges forelagt i november.

3. Endelig vedtagelse af en ny plan inden udgangen af 2022.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Alle udvalg drøfter fsva. eget ressort.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Drøftet.

## **Bilag**

Delegationsplan 2022 (2018)

Byplanudvalget

Dagtilbudsudvalget

Forebyggelses- og Socialudvalget

Kultur- og Fritidsudvalget

Skoleudvalget

Teknikudvalget

Ældre- og Omsorgsudvalget

## Punkt 4: DK2020 Klimaplan (Beslutning)

00.16.00-P20-3-20

### Resume

Klimaplan (bilag) opdateres jf. beslutning tilføj supplerende sagsfremstilling

Kommunen er med sin DK2020 Klimaplan med i klimaindsatsen om at blive CO<sub>2</sub>-neutrale i 2050, ruste kommunen til at kunne modstå skadelige virkninger af klimaforandringer samt sikre bred inddragelse af tiltag hos borgere, virksomheder og samarbejdspartnere. Klimaplanen er en videreførelse af kommunens Bæredygtighedsstrategi, hvor mål og indsatser på især energi- og klimatilpasningsområdet er gjort mere konkrete. Klimaplanen skal indsendes til godkendelse i det internationale C40 netværk i oktober, hvorfor klimaplanen fremlægges med henblik på godkendelse.

### Indstilling

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

### Problemstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede i 2020 at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle deltage i Kommunernes Landsforenings (KL) partnerskab om DK2020 Klimaplaner. I maj 2022 besluttede Kommunalbestyrelsen en DK2020 målsætning om 90% CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 i forhold til 1990.

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

DK2020 Klimaplan-samarbejdet handler om, at kommunerne skal udvikle lokale klimahandlingsplaner, der lever op til Parisaftalens målsætninger og viser, hvordan kommunerne i 2050 vil opnå nuludledning af CO<sub>2</sub>, og hvilke tiltag kommunerne vil tage for at tilpasse sig klimaforandringerne. DK2020 er et samarbejde mellem Realdania, CONCITO, regionerne og KL, hvor regionen sammen med Gate21 bistår kommunerne med rådgivning i udarbejdelsen af klimaplanen. DK2020 refererer internationalt til "C40 Cities Network". Det betyder, at DK2020 Klimaplanen bliver behandlet i CONCITO og C40 efter Kommunalbestyrelsens godkendelse.

CO<sub>2</sub>-udledning kan opdeles i to kategorier:

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

I forbindelse med DK2020 har C40 opstillet en række krav, som en kommende klimaplan skal opfylde. Disse er beskrevet i sag behandlet af Kommunalbestyrelsen den 25. maj 2022 "DK2020 Klimaplan - mål for CO<sub>2</sub>-reduktion".

## Løsninger

DK2020 Klimaplanen består af to dokumenter med tilhørende bilag. Selve klimaplanen, "DK2020 Klimaplan", som er en populærversion, der opsummerer mål og tiltag (bilag), og et hoveddokument Climate Action Planning Framework (CAPF) (bilag). CAPF er en fast skabelon, som afspejler organisationernes prioritering og godkendelsesprocedurer, som derfor kan være svær at navigere i, men centrale afsnit er 1.3 Mål og målsætninger, og 2.3-2.5 udledning og klimarisici, samt kapitel 3 om tiltag, gennemførelse og monitorering, og den tilhørende indsatsoversigt i bilag 3.1 (bilag).

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

### DK2020 målsætninger

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

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

### Overordnet CO<sub>2</sub> mål

Kommunens CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for 2030 er hævet fra 70% til 90% samt et mål om at blive klimaneutral i 2050, på baggrund af en analyse foretaget af konsulenter fra Viegand&Maagøe (bilag) jf. Kommunalbestyrelsens beslutning 25. maj 2022.

De centrale indsatser for at nå målene er:

- En omfattende konvertering af gasforsynede områder til fjernvarme og varmepumper
- CO<sub>2</sub>-neutral fjernvarme fra Vestforbrændning, ved hjælp af store varmepumper og CO<sub>2</sub>-fangst fra røgen fra affaldsforbrændingen på Vestforbrændning.
- Lokal udnyttelse af overskudsvarme fra virksomheder og grundvandspumper i fjernvarmesystemet, samt lavtemperatur fjernvarme hvor muligt.
- Den nationale elproduktion bliver CO<sub>2</sub>-neutral ved hjælp af udbygning af den vedvarende energi.
- Løbende skift til elbiler, herunder opstilling af offentligt tilgængelige ladestander.

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

#### Overordnede mål for klimatilpasning

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

#### Bæredygtig forbrugskultur

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

#### Merværdi af kommunens klimaindsats

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

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

#### Muligheden for CO<sub>2</sub> neutralitet i 2030

Forvaltningen har undersøgt, om det er muligt for kommunen at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Forvaltningen har bedt Viegand&Maagøe om en sådan vurdering. Viegand&Maagøe's vurdering er, at det ikke vil være realistisk at blive CO<sub>2</sub> neutral i 2030, da transporten er den primære udleder og de kompenserende tiltag ikke umiddelbart er realiserbare.

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

Gentofte: 90% i 2030

Rudersdal: 85% i 2030

Gladsaxe: 70% i 2030 (ift. 2007)

Furesø: 100% i 2030

Mens Gentofte, Rudersdal og Gladsaxe har mål på linje med Lyngby-Taarbæk Kommune, har Furesø Kommune vedtaget et mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030. Den umiddelbare vurdering er, at der anvendes forskellige forudsætninger for initiativernes effekt. For eksempel potentialet for CO<sub>2</sub>-fangst på Vestforbrændning, som i Viegand&Maagøe's analyse kun

sikrer, at fjernvarmen er CO<sub>2</sub>-neutral i 2030 - og ikke at den skaber et positivt CO<sub>2</sub>-resultat, som Furesø Kommune regner med. Ligeledes vurderer Furesø en effekt af begrænset varmekonsum, der ikke er en del af Energistyrelsens model, som Lyngby-Taarbæk Kommune baserer sine beregninger på.

Forvaltningen vil genvurdere mulighederne for CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030 i takt med udviklingen af beregningsværktøjer og opdaterede data, og forventer at kunne præsentere nye scenarier i løbet af 2023.

## Kommunikation

Forvaltningen har været i dialog med de største interessenter indenfor de forskellige områder, og indsatserne for at nå målet om CO<sub>2</sub>-reduktion skal udarbejdes i samarbejde med disse.

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

## Forhåndsvurdering

Et udkast til DK2020-Klimaplanen blev i forsommeren sendt til forhåndsvurdering i CONCITO, som positivt bemærkede kommunens hævdede CO<sub>2</sub>-reduktionsmål, ambitiøse tiltag for vandsystemet, etablering af en bæredygtig forbrugskultur både internt såvel som hos borgerne, samt at kommunen har indsatser, som skal bidrage rent organisatorisk til implementeringen af planen.

## Strategisk ramme

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

## Videre proces

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

## Økonomi

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

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Udsat.

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

1. Det bør fremgå af DK2020 Klimaplanen, at vi har en ambition om at nå tættere på 100 % reduktion.

2. Der bør i planens hovedelementer være tekst + mål + handlinger for Energibesparelser, Lokal produktion af VE (solceller, Mølleåværket, geotermi), Transport og Opvarmning ("ren" fjernvarme, VP).

3. Der bør især fokuseres på handlinger i år 1-4 (en del handlinger fremgår af varmeplan og strategisk energiplan).

4.

Der bør skelnes imellem CO<sub>2</sub>-udledning (energi, transport, indkøb/forbrug) fra kommunen og fra borgerne/virksomheder.

## **Bilag**

DK2020 Klimaplan

DK2020 CAPF

Oversigt over indsatser

Viegand&Maagøe Scenarie analyser

Viegand&Maagøe Baggrundsnotat - Energi og CO<sub>2</sub>-opgørelse for Lyngby-Taarbæk

Notat Muligheder for CO<sub>2</sub> neutralitet i 2030

# Punkt 5: Strategisk Energiplan 2022 (Beslutning)

13.00.00-G01-301-17

## Resume

Strategisk Energiplan 2022 sætter retningen og detaljerer arbejdet for fem fokusområder: Varmeplan, grøn produktion af varme og køling, solceller, energibesparelser, og klimaneutral transport.

Varmeplanen har været i høring og behandles endvidere i et separat dagsordenspunkt. Med denne sag behandles de øvrige fire temaer.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Strategisk Energiplan 2022 godkendes.

## Problemstilling

I 2013 blev Lyngby-Taarbæk Kommunes første strategiske energiplan godkendt. Den første strategiske energiplan lagde grunden for den fjernvarmeudbygning, der siden er foregået i kommunen, særligt med vægt på Lyngby Centrum, Lundtofte samt øvrige områder med mange etageboliger og erhvervsejendomme.

Strategisk Energiplan 2022 afløser sin forgænger fra 2013. Kommunens Bæredygtighedsstrategi nævner behovet for at Strategisk Energiplan opdateres, lige som de nuværende energipriser og klimafokus gør det relevant at fremlægge opdateringen nu.

Strategisk Energiplan arbejder for at opfylde Lyngby-Taarbæk Kommunes målsætning om 90% reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning i 2030 samt klimaneutralitet i 2050.

## Løsninger

Formålet med Strategisk Energiplan er at bidrage til en langsigtet udvikling hen mod en fossilfri energiforsyning, varmforsyning og transport samt et mere fleksibelt energisystem med mindre energiforbrug.

Strategien er opdelt i følgende fokusområder:

1. Varmeplan
2. Grøn produktion af varme og køling
3. Energibesparelser
4. Solcellestrategi
5. Klimaneutral transport

### Varmeplan

Varmeplanen 2022-2030 bliver politisk behandlet som en selvstændig plan, men er også refereret her i Strategisk Energiplan. Ifølge varmeplanen vil fjernvarme blive udrullet og tilbudt til i alt 98% af alle husstande i Lyngby-Taarbæk. I områder, der ikke vil få tilbudt fjernvarme, undersøger kommunen muligheden for at etablere kollektive grønne varmeløsninger. Kommunen anbefaler varmepumper til de bygninger, der hverken kan få fjernvarme eller opnå kollektive varmeløsninger.

### Grøn produktion af varme og køling

Det er målet, at Vestforbrændings fjernvarme er CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Vestforbrændings plan for dette indeholder udfasning af naturgas, etablering af nye varmepumper og indfangning af den CO<sub>2</sub>, der bliver udledt ved affaldsforbrænding.

En sænkning af temperaturen i fjernvarmenettet skal på sigt spare på energien og forbedre udnyttelsen af grønne energiformer. På langt sigt undersøges også udnyttelsen af geotermi i fjernvarmesystemet.

Som led i fjernvarmeudbygningen undersøges også potentialet for at udnytte overskudsvarme fra virksomheder i

fjernvarmenettet, samt mulig udbygning med fjernkøling til fx kontorbygninger, indkøbscentre og institutioner. Der skal også på sigt lagres større mængder varmt vand. Dels for at sikre forsyningen og dels for at udnytte den grønne energi, når den er der. Kommunen arbejder for at udpege arealer til lagringen.

### Energibesparelser

Kommunen vil fremme energibesparelser hos virksomheder, borgere og kommunen selv. Det skal ske ved at påvirke adfærd, benytte tekniske løsninger og lave fysiske tiltag, herunder:

- Energisparekampagner for borgere og i kommunale bygninger.
- Fortsat tilbud om 50% tilskud til husgennemgang for borgere. Fremadrettet vil der også være mulighed for tilkøb af et bæredygtighedsmodul, som ser bredere på vand-, vare- og transportforbruget, i forbindelse med husgennemgangen.
- Tilbyde gratis energigennemgange til de virksomheder med størst forbrug af fossile brændsler. Digital dataindsamling på kommunale bygninger skal lede til besparelser i bygningsdrift.
- Fortsætte den løbende energirenovering på kommunale bygninger, belysning, og i driften. Årlige kommunale CO<sub>2</sub>-regnskaber.
- Indsats genereret af kommunens §17 stk. 4 Opgaveudvalg for bæredygtighed, samt opbakning til Vidensbyens netværk for Grøn Omstilling.
- Kommunens deltagelse i årlige energibesparelser-events, såsom energimarkedsplads i Galaksen i Værløse, med rådgivere og håndværkere.

### Solcellestrategi

Som led i den nationale strategi for at Danmarks el skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030, satses der nationalt på en markant vindmølle og solcelle udbygning.

En solcelleanalyse foretaget for kommunen viser dog, at de eksisterende regler om afgifter på el betyder, at det ikke er økonomisk attraktivt at få etableret solceller på mange private hjem, især hvis husstanden ejer elbil eller benytter el eller varmepumpe til opvarmning. Især afgiftsreduktion på elforbrug over 4.000 kWh/år gør, at tilbagebetalingstiden på et solcelleanlæg til en husstand med et højt elforbrug bliver mindre attraktiv.

Derfor vil kommunen arbejde med følgende tiltag:

- Kommunen vil politisk arbejde for at elafgifter og administrative krav ikke begrænser incitamentet for at etablere solceller.
- Kommunen vil informere om og opfordre til at etablere solceller hos borgere og virksomheder i Lyngby-Taarbæk, hvor der er potentiale for solceller.
- Kommunen vil gå foran og undersøge, hvilke kommunale bygninger, der er potentiale for at etablere solceller på.
- Kommunen vil arbejde for partnerskaber om at fremme solceller på erhvervsbygninger. Eksempelvis kan et partnerskab med Lyngby-Taarbæk Forsyning indgås.
- Lokalplanerne i kommunen vil blive undersøgt for, om der er områder hvor restriktioner for solceller bør lempes.

### Klimaneutral transport

Kommunen vil fremme en mere klimarigtig transport i Lyngby-Taarbæk. Det skal ske ved at flere tager cyklen eller går, og flere benytter den offentlige transport, som skal køre på el. Der skal også være færre biler per husstand og de skal udskiftes til elbiler.

Derfor vil kommunen arbejde med følgende tiltag:

- Stille parkeringspladser til delebiler og plads til ladestander til rådighed.
- Synliggøre mulighederne for samkørsel og delebiler.
- Etablere lyn-ladecentre uden for bymidten, der især skal stå til rådighed for erhvervsledning (taxa og varebiler).
- Arbejde for at knudepunkter har god trafikinformation og skabe mulighed for at skifte til forskellige transportmidler, fx cykel, delebil, mv.
- Facilitere at borgerne inddrages i dialog om udbud af mobilitetstilbud, fx i forbindelse med tilpasning af busnettet til letbanen.
- Stille krav om, at der bruges grønne drivmidler i udbud af busruter, og bakke op om tiltag i sektoren, der understøtter dette mål.
- Udarbejde strategi for at fremme cyklistme.

- Understøtte tiltag som ”bevæg dig til skole – uden bil”, og opfordre til flere lignende initiativer.
- Øge anvendelsen af elcykler og cykler i forvaltningen, som alternativ til biler.
- Forvaltningen vil hvor det er muligt udelukkende indkøbe køretøjer, der er elektriske eller drevet af andre grønne drivmidler fra 2024 og frem.
- Benytte grøn varelevering til Rådhuset og kommunens decentrale enheder.

## **Strategisk ramme**

Strategisk Energiplan udmønter en række mål og krav formuleret i kommunens bæredygtighedsstrategi 2020-2050 og DK2020-Klimaplan, og indeholder den separat behandlede Varmeplan 2022-2030.

## **Videre proces**

Strategisk Energiplan 2022 vil blive offentliggjort på kommunens hjemmeside og promoveret i forbindelse med lokale og regionale samarbejder.

Mange elementer i Strategisk Energiplan er allerede under implementering, mens en række initiativer vil blive søgt implementeret efter planens godkendelse.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Hovedparten af indsatserne dækkes af forvaltningens eksisterende bevillinger, herunder pulje til understøttelse af DK2020 Klimaplanen (en videreførelse af den tidligere "pulje til Klima- og Varmeplanlægning").

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Anbefalet, idet udvalget ønsker, at få forelagt en sag om at reducere klimabelastningen fra transport.

Oplæg fra EA energianalyse vedlagt (bilag).

## **Bilag**

Solcelleanalyse

Udkast strategisk energiplan 2022

Input til Solcellestrategi - teknikudvalg- oplæg

## Punkt 6: Varmeplan 2022-2030 (Beslutning)

13.00.00-G01-301-17

### Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. april 2022 at sende udkast til Varmeplan 2022-2030 i høring. Der er modtaget 25 høringssvar. Høringssvarene giver efter forvaltningens og Vestforbrændings vurdering ikke anledning til ændringer i fordelingen mellem etape 1 og etape 2. Virum Øst, som var uafklaret, er tilføjet etape 1. Den opdaterede varmeplan anbefales godkendt, så godkendelsen af projektforslag for etape 1 kan iværksættes.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Varmeplan 2022-2030 godkendes.

### Problemstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. april 2022 at sende udkast til Varmeplan 2022-2030 i høring.

Lyngby-Taarbæk har varmeplan-mæssigt 4 typer områder:

- 1) områder med fjernvarme
- 2) områder, der allerede er godkendt til fjernvarme, men ikke har fået det endnu
- 3) områder, der med denne plan udlægges til fjernvarme
- 4) enkelte områder, der ikke får fjernvarme.

Den nuværende lovgivning er, at et område er først godkendt til fjernvarme, når kommunen har godkendt et projektforslag fra fjernvarmeselskabet om udbygningen af det pågældende område. Herefter har fjernvarmeselskabet 5 år til at alle der ønsker det, er blevet tilsluttet. Når et område er omfattet af et godkendt projektforslag, kan man ikke længere få tilskud til opsætning af varmepumper.

Der er lavet en politisk aftale mellem regeringen og KL, som sigter mod at fjernvarmeudbygningen kan nås allerede i 2028. Udmøntningen af aftalen er dog uafklaret.

Forvaltningen og Vestforbrænding vurderer derfor, at fjernvarmeudbygningen i Lyngby-Taarbæk vil gå hurtigst ved at få vedtaget Varmeplanen nu og få igangsat etape 1, da den politiske aftale forventes at få mest indflydelse på etape 2. Desuden vurderer forvaltningen, at det er vanskeligt at udrulle fjernvarme i hele kommunen inden 2028, idet der er meget stor sandsynlighed for, at der ikke er arbejdskraft nok i entreprenørbranchen til at løse opgaverne.

I den politiske aftale indgår også, at alle bygningsejere skal have et brev med oplysninger om hvorvidt og hvornår de kan forventes at blive tilbudt fjernvarme. Forvaltningen afventer udkast til dette brev fra Energistyrelsen, da dette også vil indeholde national information og vejledning. Brevet vil blive udsendt til borgerne hurtigst muligt, og senest inden udgangen af 2022.

### Løsninger

Der er indkommet 25 høringssvar (bilag). Høringssvarene har været til kommentering i Vestforbrænding.

En række høringssvar bifalder varmeplanen og dens ambitiøse omfang og tidsplan. På baggrund af et høringssvar omkring alderen på husene på Klokkelyng og Kærmysse er der udsendt et rettelsesblad til høringsmaterialet i høringsperioden. Ellers er der indkommet mange ønsker om at blive rykket fra etape 2 til etape 1, og i et enkelt tilfælde til

den allerede besluttede etape C1. Især borgere i områder tæt på eksisterende fjernvarmenet har udtrykt skuffelse over ikke at være prioriteret.

De indkomne høringssvar giver ud fra forvaltningens og Vestforbrændings vurdering ikke anledning til at ændre på fordelingen af distrikter i etape 1 og 2, ud fra følgende argumenter:

1. Den besluttede inddeling i etaper er baseret på forholdene i det eksisterende fjernvarmenet og hvordan fjernvarme mest effektivt kan leveres til flest mulige borgere på kortest mulig tid. Planen for udrulning af fjernvarme er så ambitiøs som muligt, så en eventuel ændring af etaperne vil betyde at andre borgere med lignende udfordringer vil få tilbudt fjernvarme senere.
2. Fysisk nærhed til fjernvarmeområder gør det ikke nødvendigvis let at forbinde området. Det er betinget af nettets specifikke kapacitet, potentielle tilslutningspunkter, anden infrastruktur mm.
3. Der vurderes at være positiv samfundsøkonomi i alle udbygningerne i Varmeplanen, trods nogle områder har en bedre økonomi end andre. Samfundsøkonomien har derfor ikke i sig selv været et afgørende kriterie for placering i etape 1 eller 2.

Derudover arbejder Vestforbrænding på at kunne tilbyde fremtidige fjernvarmekunder midlertidige gasfyr, i tilfælde af at kundernes gasfyr bryder sammen inden fjernvarmen når frem. Under de nuværende regler, vil dette kun kunne lade sig gøre i områder med et godkendt projektforslag, men der afventes afklaring på, om den nye aftale mellem KL og regeringen kan gøre det muligt at tilbyde tidligere.

I varmeplanudkastet er områderne Virum Øst og Øst for Åbrinken markeret som uafklarede, grundet at der manglede afklaring vedrørende etablering af lokal fjernvarmekapacitet.

Vestforbrænding har i forbindelse med forberedelsen af projektforslag for etape 1 vurderet, at Virum Øst kan inkluderes i etape 1, mens tidsplanen området Øst for Åbrinken afventer svar fra Holte Fjernvarme, da området ligger i deres forsyningsområde.

Forvaltningen anbefaler, at den opdaterede varmeplan godkendes (bilag).

## **Strategisk ramme**

DK2020 målsætning om 90% reduceret CO<sub>2</sub>-udledning i forhold til 1990, samt klimaneutralitet i 2050.

## **Videre proces**

Udbygningsplanen for fjernvarme vil blive kommunikeret via Vestforbrændings- samt Lyngby-Taarbæk Kommunes hjemmesider og lokale kanaler.

Forvaltningen har allerede deltaget i borgermøder hos en række grundejer- og andelsboligforeninger, og er i løbende dialog med dem.

Brev til borgerne om mulighed for fjernvarme udsendes hurtigst muligt og inden udgangen af 2022. Når borgerbrevene udsendes, vil der også være tilbud til grundejer- og boligforeninger om at kommunen kan deltage i temamøder i deres foreninger.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Anbefalet, idet der forelægges en kommunikationsplan og en drøftelse af overgangsordninger og alternativer.

## **Bilag**

Høringsnotat til varmeplan 2022-2030

Hørings svar Varmeplan 2022-2030 fuld længde

varmeplan 2022-2030

## **Punkt 7: Miljøtilsynsplan 2023-2026 (Beslutning)**

09.00.12-P15-149-22

### **Resume**

Kommunen skal ifølge miljøtilsynsbekendtgørelsen udarbejde en miljøtilsynsplan. Miljøtilsynsplanen skal opdateres hvert 4. år. Miljøtilsynsplanen skal indeholde en beskrivelse af de væsentligste problemer i kommune, en liste over større virksomheder, en beskrivelse hvordan kommunen planlægger, forbereder og udføre tilsyn mm. Forvaltningen har opdateret den nuværende miljøtilsynsplan som skal gælde for perioden 2023-2026.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. udkastet til miljøtilsynsplan for 2023-2026 sendes i offentlig høring,
2. udkastet gøres endelig, såfremt forvaltningen ikke modtager væsentlige bemærkninger i høringsperioden.

### **Problemstilling**

Alle kommuner skal ifølge miljøtilsynsbekendtgørelsen udarbejde en miljøtilsynsplan. Miljøtilsynsplanen skal opdateres mindst hvert 4. år. Formålet med miljøtilsynsplanen er at synliggøre kommunens forpligtelse i forhold til miljøtilsynsbekendtgørelsen, prioriteringer og tilsynsindsats for borgere, virksomheder og andre interesserede. I planen skal indgå:

1. Angivelse af det geografiske område, som miljøtilsynsplanen dækker.
2. Beskrivelse af de væsentlige miljøproblemer i kommunen.
3. En liste over virksomheder og husdyrbrug, der er omfattet af IE-direktivet (Industrial Emissions Directive) og hvor kommunen har tilsynskompetencen.
4. Beskrivelse af, hvordan kommunen planlægger, forbereder og udfører tilsyn samt opfølgning på tilsyn.
5. Beskrivelse af, hvordan andre myndigheder eventuelt inddrages ved tilsyn.

### **Løsninger**

Forvaltningen har udarbejdet et udkast til ny miljøtilsynsplan for 2023-2026 (bilag). Miljøtilsynsplanen dækker hele kommunen. Miljøtilsynsplanen er en opdatering af kommunens nuværende miljøtilsynsplan 2018-2022.

Som det fremgår af miljøtilsynsplanen skal Lyngby-Taarbæk Kommune føre regelmæssigt miljøtilsyn med knap 70 virksomheder og husdyrbrug. Miljøtilsynsplanen omhandler tilsynsarbejdet med de tilsynspligtige virksomheder og husdyrbrug. Udover de tilsynspligtige virksomheder og husdyrbrug fører kommunen miljøtilsyn med mange andre virksomheder og husdyrbrug, primært i forbindelse med klager.

De væsentligste miljøudfordringer i kommunen er, at virksomheder og boliger ofte ligger tæt på hinanden, hvilket til tider giver anledning til forskellige gener, såsom støj, støv og lugt. Desuden ligger stort set hele kommunen i et område med særlige drikkevandsinteresser. Miljøtilsynet har derfor særlig fokus på korrekt opbevaring af kemikalier mm.

Forvaltningen planlægger hvert år tilsynene, så minimumsfrekvenserne i miljøtilsynsbekendtgørelsen overholdes. Derudover gennemfører forvaltningen hvert år to tilsynskampagner. En tilsynskampagne er rettet mod en branche, et specifikt miljøtema eller et geografisk område.

Endelig indeholder miljøtilsynsplanen, en oversigt over virksomheder og husdyrbrug, som er omfattet af IE-Direktivet (Industrial Emissions Directive), det vil sige større forurenende virksomheder eller husdyrbrug. I Lyngby-Taarbæk Kommune findes kun en virksomhed (DTU Kraftvarmeværk), som er omfattet af IE-Direktivet.

Det er et krav i miljøtilsynsbekendtgørelsen, at miljøtilsynsplanen skal i offentlig høring i fire uger.

## **Strategisk ramme**

Miljøtilsyn og kampagner støtter op om målene i Bæredygtighedsstrategien ved bl.a. at have omfatte affald og ansvarligt forbrug.

## **Videre proces**

Udkastet til miljøtilsynsplanen sendes i 4 ugers høring efter godkendelse af Teknikudvalget.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Ad 1-2) Godkendt.

## **Bilag**

Udkast til Miljøtilsynsplan 2023-2026

## Punkt 8: Tilsagn fra Cykelpulje 2022 - cykelsti på Grønnevej (Beslutning)

05.00.00-G01-223-21

### Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har ansøgt statens cykelpulje 2022 til cykelstiprojekt langs Grønnevej på strækningen fra Virum Torv mod nord til kommunegrænse mod Rudersdal. Forvaltningen har nu modtaget tilsagn fra cykelpuljen om 50% tilskud. Sagen forlægges til stillingtagen om accept af tilskud samt kommunale medfinansiering dels fra "Skolevejspuljen" og dels af pulje til "Belægningsarbejder og stikledninger".

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. tilsagn fra cykelpuljen 2022 om 50% medfinansiering til cykelstiprojekt på Grønnevej godkendes og underskrives,
2. der er i den forbindelse afsættet et rådighedsbeløb med en udgift på 5,83 mio. kr. og en indtægt på 2,915 mio. kr. i 2025-26, der finansieres af anlægspuljerne "Skolevejspulje" (1,415 mio. kr.) og "Belægningsarbejder og stikledninger rådighedsbeløb" (1,5 mio. kr.) samt af et tilskud fra Vejdirektoratets cykelpulje (2,915 mio. kr.)

### Problemstilling

Økonomiudvalget har på mødet den 24. februar 2022 – punkt 23 "Cykelpuljen 2022 - ansøgning" besluttet, at der udarbejdes ansøgning til et cykelstiprojekt langs trafikvej efter en konkret vurdering af en række projekter, samt at såfremt ansøgningen imødekommes, vender forvaltningen tilbage med konkret forslag til finansiering indenfor Trafikpuljen.

Forvaltningen har efterfølgende søgt cykelpuljen 2022 til anlæg af enkeltrettet cykelstier på Grønnevej på strækningen på 700 m mellem Virum Torv og mod nord til kommunegrænse til Rudersdal Kommune (bilag).

Den 27. maj 2022 offentliggjorde Transportministeriet, hvilke cykelprojekter forligskredsen bag infrastruktureaftalen har besluttet at støtte med op til 50 pct. tilskud, inkl. cykelstiprojekt i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen har efterfølgende modtaget tilsagnsskrivelse fra Vejdirektoratet af 10. juni 2022 (bilag).

Teknikudvalget har på mødet den 7. juni 2022 fået meddelelse herom, samt at budgettet er på 5.830.000 kr. og tilskudsandelen er på 50 pct., svarende til 2.915.000 kr. Kommunen skal give tilsagn om accept af tilskuddet senest 1 år efter tilsagnet er givet og projektet skal være fuldt afsluttet senest 6 år fra tilsagnsdatoen. Det blev endvidere meddelt, at forvaltningen vil vende tilbage med en sag om den kommunale medfinansiering.

### Løsninger

Der er søgt om cykelstier på Grønnevej, da det er en sekundær trafikvej uden cykelsti. Kortlægning af kommunens cykelinfrastruktur, har vist, at strækningen er et missing link for at få et sammenhængende cykelstinet langs kommunens trafikveje. Der kører dagligt 3835 køretøjer (2021) og 252 cyklister og knallerter (2021) på strækningen. Der er cykelbaner langs vejen, og i den nordlige ende er der en kort strækning med 2 bump til en vejledende hastighed på 40 km/t. Hastighedsmålinger på en strækning uden bump viser, at 15% kører mindst 54,3 km/t. Projektets formål er at få en sammenhængende cykelsti på hele Grønnevej og dermed mere sikre og trygge forhold for cyklister og dermed gøre det mere attraktivt at cykle.

Cykelsti på grønnevej er ikke udpeget som et skolevejsprojekt i "Skolevejsprojekt 2017 - 2020", men det er kortlagt i skolevejsanalyser at vejen anvendes som skolevej til Fuglsangårdsskolen, ligesom skolen samt mange forældre i tidens løb har anmodet om mere sikre forhold for cyklister på denne strækning.

## Tidsplan

Kommunen skal give tilsagn om accept af tilskuddet senest 1 år efter tilsagnet er givet, det vil sige senest 10. juni 2023 og projektet skal være fuldt afsluttet (inkl. evaluering) senest 6 år fra tilsagnsdatoen, det vil sige 10. juni 2028.

Forvaltningen foreslår en tidsplan med rådgiverudbud, projektering og entrepriseudbud i 2024/25, anlæg i 2025/26 og evaluering i 2026/2027.

## Cykelstiløsning

Anlægget omfatter enkeltrettede cykelstier, som en del af en delt sti, hvor cykelsti og fortov er i samme niveau og med kantsten mellem cykelsti og kørebane. Da Grønnevej på strækningen er en sekundær trafikvej med en hastighedsbegrænsning på 50 km/t bevares en kørebanebredde på 6 m. Det er muligt at anlægge enkeltrettede cykelstier, som del af delt sti med bredde på 1,75 m (vejledende minimumsbredde) ved at indsnævre fortovet. De enkeltrettede cykelstier anlægges i asfalt og adskilles af en kantsten mod kørebanen. Der er 8 sideveje på strækningen hvor cykelstien føres igennem af hensyn til cyklisternes sikkerhed og fremkommelighed.

Løsningsforslaget omfatter derfor at eksisterende fortov skal optages og omlægges. Fortovet trænger i forvejen til opretning og det var planlagt udført inden for den forventede anlægsperiode for cykelstien.

Tilknyttede projekter i området

Cykelstiprojektet grænser op til projekt for ombygning af Virum Torv samt trafikløsninger på Frederiksdalsvej og Grønnevej og skal koordineres med dette projekt. Kommunalbestyrelsen har på mødet den 29. august 2019 pkt. 14 godkendt skitseprojekt for rundkørsel på Virum Torv samt trafikløsninger på Frederiksdalsvej og Grønnevej, for at give fodgængere og cyklister mulighed for at krydse vejen og komme til og fra Virum Station. Der er endvidere frigivet anlægsbevilling på 5,439 mio. kr. til projektet og detailprojekteringen er påbegyndt.

Kommunalbestyrelsen har senest den 22. juni 2022 besluttet at udskyde projektet til efter kommende budgetperiode

Det er på nuværende tidspunkt forvaltningens vurdering at anlægsbevillingen til rundkørslen på Virum Torv ikke er tilstrækkelig til at gennemføre projektet i sin helhed, men det vil blive revurderet inden udbud af projektet.

## Strategisk ramme

Sagen hænger sammen med Bærdygtighedsstrategiens mål 1d om styrket grøn mobilitet. Desuden understøtter indsatsen det kommende forslag til cykelstrategi, der giver et samlet strategisk grundlag for, hvordan cyklisme kan fremmes, herunder kortlægning af missing link i kommunens cykelinfrastruktur.

## Videre proces

Tilsagn skal underskrives og sendes retur til Vejdirektoratet senest 10. juni 2023, hvorefter at projektet kan igangsættes.

## Økonomi

Udgiften til Cykelstiprojektet på Grønnevej udgør 5,83 mio. kr., hvoraf 2,915 mio. kr. finansieres af et tilskud fra Vejdirektoratets cykelpulje. Omlægning af fortovet udgør ca. 1,5 mio. kr. af anlægsbudgettet, som foreslås finansieret af anlægspuljen "Belægningsarbejder og stikledninger rådighedsbeløb" i 2025-26, mens det resterende beløb af kommunens medfinansiering udgør 1,415 mio. kr., som foreslås finansieret af anlægspuljen "Skolevejspuljen" i 2025-2026. Tilskuddet fra Vejdirektoratet udbetales årligt på baggrund af fremsendelse af forvaltningens statusredegørelser om aktuelle forbrug.

Det forventes at udgiften vil være fordelt med 1 mio. kr. i 2025 og 4,83 mio. kr., mens indtægten ligger fordelt med 0,5 mio. kr. i 2025 og 2,415 mio. kr. i 2026.

Kommunalbestyrelsen har i budgetaftale 2020 - 2024 afsat 7,4 mio. kr. til sikre skoleveje. Der er i anlægspuljen "Skolevejspulje" afsat 1 mio. kr. årligt fra 2022-2028 og 0,4 mio. kr. i 2029 til sikre skoleveje. Kommunalbestyrelsen har på mødet den 25. november 2021 pkt. 11 givet anlægsbevilling på 1 mio. kr. fra "Skolevejspulje" til gennemførelse af 4 projekter i 2022. Såfremt finansiering fra puljen godkendes vil restbudgettet udgøre 0,6 mio. kr. i 2025 og 0 kr. i 2026.

Puljen "Belægningsarbejder og stikledninger" er en løbende pulje for vedligehold af offentlige veje, stier og fortøve. Puljens regnskabsresultat overføres til næste års arbejder, således at denne administreres efter en løbende prioritering af vedligeholdelsesbehov, i koordinering med andre byrumsprojekter. Det afsatte rådighedsbeløb til puljen udgør 10,6 mio. kr. i både 2025 og 2026. Såfremt finansiering fra puljen godkendes vil restbudgettet udgøre 10,5 mio. kr. i 2025 og 9,2 mio. kr. i 2026.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 20xx p/l	Udvalg / Aktivitetssområde	2022	2023	2024	2025	2026	Varig? Ja/nej
Cykelstiprojekt på Grønnevej (Nyt bevillingsprogram)	Økonomiudvalget / Anlæg				1.000	4.830	Nej
Tilskud fra Vejdirektoratets cykelpulje (Nyt bevillingsprogram)	Økonomiudvalget / Anlæg				-500	-2.415	Nej
Anlægspuljen "Skolevejspulje" (0060210099)	Økonomiudvalget / Anlæg				-400	-1.015	Nej
Anlægspuljen "Belægningsarbejder og stikledninger rådighedsbeløb" (0060620003)	Økonomiudvalget / Anlæg				-100	-1.400	Nej
I alt		0	0	0	0	0	

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Oversendes til Kommunalbestyrelsen, idet der frem mod kommunalbestyrelsesmødet undersøges alternativ finansiering.

## Bilag

Ansøgning til cykelpuljen 2022 - cykelsti på Grønnevej

Tilsagnsskrivelse 10.6.2022 - pulje til cykelstier 2022

# Punkt 9: Vejklasser og Vinter- og renholdelsesregulativ (Beslutning)

05.00.00-G01-4-21

## Resume

I forlængelse af Kommunalbestyrelsens beslutning den 2. september 2021 om at godkende et revideret Vinter- og renholdelsesregulativ, hvor de kommunale stier blev inddelt i 4 stiklasser, så har forvaltningen udarbejdet et forslag til, hvordan vejklasserne kan ændres, så de er i overensstemmelse med den fremtidige trafikale situation i kommunen. Med denne sag skal der tages stilling til, et forslag til nye vejklasser og vintervejsklasser og dermed det reviderede Vinter- og renholdelsesregulativ.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslaget til vejklasser godkendes,
2. forslaget til vintervejsklasser godkendes,
3. det reviderede Vinter- og renholdelsesregulativ gældende fra ultimo april 2023 godkendes,
4. forvaltningen bemyndiges til at foretage mindre justeringer i Vinter- og renholdelsesregulativet efterfølgende, såfremt politiets godkendelse forudsætter det.

## Problemstilling

I forlængelse af Kommunalbestyrelsens beslutning den 2. september 2021 om at godkende et revideret Vinter- og renholdelsesregulativ, hvor de kommunale stier blev inddelt i 4 stiklasser, så har forvaltningen udarbejdet et forslag til, hvordan vejklasserne kan ændres, så de er i overensstemmelse med den fremtidige trafikale situation i kommunen.

Kommunalbestyrelsens besluttede den 24. juni 2021, at forvaltningen skal arbejde for at optage størstedelen af de private fælles veje som kommuneveje til april 2023. Desuden betyder den igangværende udvikling i kommunen, at vejnettet er ændret flere steder. Derfor er det nødvendigt at se på, hvordan de administrative og fysiske ændringer har betydning for kommunens vejnet. Inddelingen i vejklasser afhænger af vejens betydning for trafikafviklingen, og dermed får inddelingen betydning for drift og vedligehold af vejene og vejenes fysiske indretning.

Med udgangspunkt i Vejdirektoratets principper opdeles vejnettet, der betjener biltrafikken, i to overordnede klasser henholdsvis trafikveje og lokalveje. Trafikvejene er overordnede veje, der betjener den gennemkørende biltrafik og veje, der binder kommunens kvarterer sammen. Lokalvejene betjener lokalområderne, altså de enkelte boliger, arbejdspladser, institutioner, butikker etc. (bilag). Trafikvejene og lokalvejene kan opdeles i flere underliggende klasser.

I dag er vejene inddelt i følgende klasser: Fjerntrafikvej, overordnede trafikveje, primære trafikveje, sekundære trafikveje og lokalveje (bilag). Denne inddeling og definitionerne er på et så overordnet niveau, at planlægning efter vejklasserne besværliggøres. Derfor er definitionerne gennemgået ift. at gøre forskelle og karakteristika tydeligere (bilag). Som baggrund for vejklassernes inddelingen indgår en mængde data: Trafikmængderne (beregnet i kommunens trafikmodel), den nuværende busbetjening, nabokommunernes inddeling i vejklasser, fingerplanens udpegning af overordnede vejanlæg, regional og kommunal udvikling og det kommunale stinet.

Vejklasserne er med til at danne grundlag for inddelingen i vintervejsklasser. Det betyder, at ændringer af vejklasserne fører til ændringer i vintervejsklasserne og dermed ændringer i kommunens Vinter- og renholdelsesregulativ (bilag).

## Løsninger

For at få mere præcise definitioner for vejklasserne, foreslår forvaltningen, at vejene inddeles i følgende vejklasser: Overordnede trafikveje, primære trafikveje, sekundære trafikveje, primære lokalveje og sekundære lokalveje. Denne inddeling afspejler vejreglerne ift. vejklasser, og inddelingen viser, at der også kan være forskel på lokalvejene, fordi

nogle veje (primære lokalveje) i højere grad fordeler trafikken og kan anvendes til buskørsel ift. de øvrige lokalveje (sekundære lokalveje).

Forslaget til vintervejsklasserne er dannet ud fra inddelingen i vejklasser sammenholdt med informationer om buskørsel, veje der forbinder cykelstier, adgangsveje til skoler eller gymnasier, veje der har betydning for sammenhæng i vejnettet, og veje som er adgang til større destinationer (bilag).

Ekstremt glatføre eller sne kan være årsag til, at trafikikkerhed og fremkommelighed mindskes betydeligt. Kortet over vintervejsklasserne skal således vise hvilke veje, der skal lede trafikken, når vintervejret påvirker de daglige kørselsmønstre.

Inddeling i vintervejsklasser er skrevet ind i forslag til revideret Vinter- og renholdelsesregulativet (bilag). De fire vintervejsklasser og serviceniveauer er beskrevet i nedenstående tabel:

Vintervejsklasse	Beskrivelse	Serviceniveau - Snerydning/glatførebekæmpelse
A (rød farve)	Veje som har afgørende betydning for den gennemgående trafik.	Snerydning og glatførebekæmpelse foretages alle ugens dage og på alle tider af døgnet.  Snerydning igangsættes, når snefald/snelag har et sådant omfang, at fremkommeligheden for trafikanterne ikke er acceptabel.
B (blå farve)	Veje som har væsentlig betydning for den lokale trafik.	Snerydning og glatførebekæmpelse tilstræbes udført inden for samme døgn og på alle ugens dage i normal arbejdstid.  Snerydning og glatførebekæmpelse iværksættes når indsatsen på vintervejsklasse A veje er afsluttet.
C (grøn farve)	Asfalterede veje som har mindre betydning f.eks. boligveje og andre mindre veje.	Snerydning og glatførebekæmpelse tilstræbes udført næste døgn eller senere.  Snerydning og glatførebekæmpelse iværksættes når indsatsen på vintervejsklasse A og B er afsluttet.
D (gul farve)	Grusveje som har mindre betydning f.eks. boligveje og andre mindre veje.	Saltes/grusses og sneryddes kun undtagelsesvis.

Når kommunen får et nyt busnet i 2025 som konsekvens af at letbanen kommer i drift, så vil nogle veje skulle flytte vejklasse og vintervejsklasse, for at overholde definitionen af de nye klasser. Det sker, enten fordi der ikke længere er buskørsel, eller fordi der kommer buskørsel på vejen.

Konsekvenser

I forslaget til vejklasser og vintervejsklasser er nogle veje rykket op eller ned i klasse, for at stemme overens med definitionerne for de forskellige klasser. Dette har betydning for den service og vedligeholdelse, som kommunen udfører på de forskellige veje. Derfor vil nogle borgere måske opleve, at nogle veje har fået et højere vinterserviceniveau, imens andre veje har fået et lavere vinterserviceniveau. Eksempelvis er Kongsvænget rykket fra vintervejsklasse B til vintervejsklasse A, fordi Kongsvænget er adgangsvej til en skole (bilag).

## **Strategisk ramme**

De 60,3 km. private fælles veje, som Kommunalbestyrelsen besluttede at optage som kommuneveje, skal lægges ind i kommunens vejklasser og vintervejsklasser, så forvaltningens kan opdatere planerne for drift og vedligeholdelse af kommunevejene.

## **Videre proces**

Klassificering af kommunens vejnet skal indgå i kommuneplanlægningen.

I henhold til bestemmelserne i vejloven skal vejmyndigheden forhandle med politiet, inden vejmyndigheden træffer bestemmelser om grundejernes vintervedligeholdelsespligter. Derfor skal forvaltningen sende regulativet til Nordsjællands Politi, inden regulativet kan træde i kraft. Forvaltningen forventer, at Nordsjællands Politi vil kunne godkende ændringerne, fordi ændringerne er i tråd med andre kommuners regulativer for området.

Det reviderede Vinter- og renholdelsesregulativet inklusive bilag vil blive lagt på kommunens hjemmeside.

## **Økonomi**

Sagen forventes ikke at have bevillingsmæssige konsekvenser, fordi nogle veje skal serviceres mere og andre mindre, hvorved den samlede drift er stort set uændret.

Kommunalbestyrelsen har i Budget 2021-2024 afsat et varigt budget fra 2023 og frem til at drifte og vedligeholde de 60,3 km private fællesveje, som skal optages til kommuneveje.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Ad 1-4) Anbefalet.

## **Bilag**

Vejklasser definitioner

Nuværende vejklasser

Vejklasser

Vintervejsklasser

Vinter- og renholdelsesregulativ 2022

Nuværende Vinter- og renholdelsesregulativ 2021

# Punkt 10: Revision af lokal bekendtgørelse om standsning og parkering (Orientering)

05.00.00-G01-114-22

## Resume

Den 8. februar 2022 godkendte Teknikudvalget, at kommunens lokale standsnings- og parkeringsbekendtgørelse revideres for at sikre plads til fodgængerne på fortovet, samtidigt med at der fortsat opnås flest mulige parkeringsmuligheder i kommunen. Det har imidlertid vist sig, at mange bilister er blevet overraskede over, at kommunen har ændret parkeringsreglerne på fortov, og at parkeringsregler håndhæves alle steder i kommunen. Derfor vil forvaltningen gennemføre en ny varslingsperiode, så information omkring parkeringsreglerne kan komme bredere ud til bilisterne.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om en ny varslingsperiode tages til efterretning.

## Problemstilling

I over 7 år har Lyngby-Taarbæk Kommune haft en lokal bekendtgørelse om standsning og parkering, der tillader delvis standsning og parkering på fortovene i tættere bebyggede områder. Dermed dispenseres fra Færdselslovens forbud mod parkering på fortovene. Der kan ikke dispenseres til parkering med mere end halvdelen af køretøjet på fortov (bilag). Den lokale bekendtgørelse blev revideret i foråret 2022.

### Den tidligere bekendtgørelse

Den tidligere bekendtgørelse lader det være op til bilisterne at skønne, om de holder til gene. Det er et problem fordi, der er sjældent plads til gående, når et køretøj parkerer med op til halvdelen af køretøjet på smalle fortove. Især på skolevejene kan det give trafikfarlige situationer, hvis fodgængerne bliver nødt til at færdes på kørebanen. Problemet forekommer når bilister vil sikre fremkommeligheden på kørebanen og derfor parkerer så meget som det er fysisk muligt på fortovet. Men problemet opstår også, fordi nogle af kommunens fortove er så smalle, at der ikke er fri passage på fortovet, hvis en bil parkeres med op til halvdelen af bilen på fortovet, som parkeringsbekendtgørelsen tillader.

Fordi det er op til bilisterne at skønne, om de holder til gene, kan denne del af bekendtgørelsen ikke håndhæves af parkeringsvagterne. Det resulterer i, at mange fortove er blokerede af parkerede biler.

### Den nye bekendtgørelse

I foråret 2022 blev bekendtgørelsen revideret, så det kun er tilladt at standse og parkere delvist på fortovet, når der kan friholdes en minimumsbredde på 1,2 meter på fortovet. Det skal sikre plads til fodgængerne også dem med fx kørestole og tvillingebarnevogne.

Minimumsbredden vil på nogle veje reducere antallet af parkeringsmuligheder langs vejen, også selvom mindstemålet reduceres til fx 1 m, fordi mange af de smalle veje vil stadig være for smalle til parkering langs vejen, når fremkommelighed skal sikres.

Det konkrete mål fortæller bilister og parkeringsvagter hvornår et køretøj holder til gene på fortov, imens der fortsat opnås flest parkeringsmuligheder ift. at undlade at dispensere fra Færdselslovens bestemmelser.

### Parkering på smalle veje

Bilisterne har umiddelbart to muligheder for at anvende smalle veje til parkering: Enten kan bilister parkere forskudt af hinanden, eller også skal bilisterne nøjes med at parkere i den ene side af vejen. Hvis bilisterne ikke kan vænne sig til parkeringsmulighederne på smalle veje, så kan der foretages fysiske ændringer af vejen fx et parkeringsforbud i den ene vejside eller at nedlægge fortovet i den ene side for at fastholde parkeringsmuligheden i begge sider. Den rette løsning afhænger af, om ændring blot flytter problemet eller giver andre trafikale problemer, og om politiet kan give samtykke. Fordele og ulemper ved de forskellige løsningsforslag skal vurderes nøje ift. den konkrete vejstrækning og hvilke trafikanter, der færdes på vejen. På de private fællesveje kan kommunen og politiet give tilladelse til, at grundejerne langs vejen betaler for forandringer eller færdselsreguleringer af vejen. På kommuneveje kan politiet give tilladelse til, at kommunen foretager ændringer på vejen.

## Parkeringsafgifter

Fra midt maj 2022 begyndte kommunens parkeringsvagter at håndhæve parkeringsbestemmelserne i hele kommunen, både den reviderede parkeringsbekendtgørelse og de generelle bestemmelser i Færdselsloven. Forvaltningen har modtaget en del klager fra bilister, som oplever, at kommunen ikke har gjort nok ud af at informere om, hvornår man kan risikere en parkeringsafgift i Lyngby-Taarbæk Kommune. 8 bilister har fået en afgift for, at fortovet ikke friholdes i 1,2 meter iht. den reviderede bekendtgørelse. Hovedparten af de udstedte afgifter er givet for forseelser, der også var ulovlige inden den lokale parkeringsbekendtgørelse blev revideret fx parkering med hele køretøjet på fortov, parkering mindre end 10 meter fra vejkryds og parkering foran indkørsel.

## Information om den lokale bekendtgørelse

I forbindelse med ikrafttrædelse af den reviderede lokale bekendtgørelse har kommunen haft en informationskampagne på Facebook, en artikel i Det Grønne Område og en nyhed på kommunens hjemmeside. Desuden har parkeringsvagterne uddelt advarsler i 14 dage til bilister, der har overtrådt parkeringsbestemmelserne. Der vil naturligvis altid være nogle bilister, som ikke får en advarsel under en varslingsperiode, enten fordi bilisterne ikke holdt i strid med de nye regler, eller p-vagten ikke var forbi bilen imens den var parkeret.

Ved en fejl fik forvaltningen ikke sendt den reviderede parkeringsbekendtgørelse til Vejdirektoratet, som samler alle landets love og regler på trafikområdet, så de er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside. Forvaltningen har indstillet kontrollen med om minimumsbredden på 1,2 meter friholdes, indtil bekendtgørelsen er blevet tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside og forvaltningen har udbredt kendskabet til den reviderede bekendtgørelse gennem en ny varslingsperiode.

## Løsninger

### Håndhævelse af parkeringsregler

Færdselsloven og den lokale bekendtgørelse er gældende i hele kommunen, også på smalle veje med fx grus-fortove eller lign. Men i den lokale bekendtgørelse er det muligt at fastsætte, at fx 1,2 meterreglen kun skal gælde i et nærmere angivet område eksempelvis i områderne omkring kommunens skoler. Retssikkerhedsmæssige grunde taler dog for, at der etableres ens regler om standsning og parkering i hele kommunen, da der er stor risiko for, at det vil være uklart, hvor de forskellige regler gælder, og vil derfor være svært at håndhæve. I tråd med lighedsprincippet skal de samme forseelser håndteres på samme måde i hele kommunen, også på villaveje hvor der sjældent kommer parkeringskontrol. Når en kommune har parkeringskontrol, skal kommunen foretage kontrol i hele kommunen og må ikke undlade at kontrollere visse forseelsestyper.

Derimod har kommunen både ret og pligt til at prioritere ressourcerne i parkeringskontrollen, så der foretages betydeligt mere kontrol nogle steder sammenlignet med andre steder. Kommunen har desuden mulighed for at vægte kontrollen af nogle forseelsestyper tungere end andre ved udførelsen af parkeringskontrollen.

I Lyngby-Taarbæk Kommune runderer parkeringsvagterne primært i de områder, hvor forvaltningen har kendskab til parkeringsproblemer. Det er fx i Lyngby Centrum, ved fribadet, i Taarbæk og ved skoler.

Derudover modtager forvaltningen jævnligt henvendelser fra private borgere, der ønsker parkeringskontrol i et specifikt område, og derfor sættes området på listen over de lokaliteter, der skal have parkeringskontrol. Når parkeringsvagterne besøger de ønskede områder, foretager parkeringsvagterne en generel kontrol af forholdene, det vil sige, at alle forseelsespunkter i området gennemgås.

Kommunens parkeringsvakter oplever både, at nogle folk er utilfredse med parkeringskontrollen, men også at nogle har savnet parkeringskontrol, fordi biler parkerede på fortovene gør folk utrygge ved at færdes til fods og sende børn til skole.

### Ny varslingsperiode

For at udbrede kendskabet til parkeringsbestemmelserne vil forvaltningen gennemføre en ny varslingsperiode på 4 uger. Afhængigt af resultaterne fra den nye varslingsperiode og dermed hvor bredt parkeringsvagterne når ud, kan varslingsperioden udvides med flere uger.

Således udvides varslingsperiode fra de sædvanlige 14 dage til minimum 4 uger. En varslingsperiode på 14 dage har været normal praksis i forhold til varsling af nye tiltag på parkeringsområdet i kommunen.

I den nye varslingsperiode vil parkeringsvagterne uddele advarsler til de bilister, der overtræder parkeringsbestemmelserne i kommunens reviderede standsnings- og parkeringsbekendtgørelse.

### **Strategisk ramme**

Kommunen er ved at udarbejde en parkeringsstrategi, der med afsæt i den aktuelle situation skal sætte retning for håndteringen af parkeringsrelaterede problemer i kommunen. Dette dagsordenspunkt skal ses som en forløber for selve strategien, fordi dagsordenspunktet adresserer en af de problematikker, som opleves på tværs af kommunens kvarterer.

### **Videre proces**

Efter den nye varslingsperiode vil kommunens parkeringsvakter begynde at håndhæve parkeringsbestemmelserne i hele kommunen. Ligesom tidligere vil parkeringsvagternes primære fokusområde være der, hvor der er de største parkeringsmæssige udfordringer, og dermed følges den normale prioritering, som anført ovenfor.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Et enigt udvalg, besluttede at hæve sagen til beslutning.

Beslutnet, at forvaltningen reviderer parkeringsbekendtgørelsen således, at afstandskravet på 1,2 meter mellem køretøj og bagkant fortov kun gælder for parkering på flise- eller asfaltbelagte fortove. På fortove med anden belægning end asfalt eller fliser, skal reglen om parkering på fortov med maksimalt halvdelen af køretøjet og to hjul i bilens længderetning stadig være gældende, men uden et afstandskrav.

For veje, hvor den reviderede bekendtgørelse også forhindrer parkering langs vejen henstiller udvalget til, at vejejerne sammen med forvaltningen ser på muligheden for at nedlægge fortovene for at muliggøre parkering. Udvalget vil på baggrund af erfaringer med en revideret bekendtgørelse tage stilling til behovet for en anmodningssag.

## **Bilag**

Faktaark om parkeringsregler

Bekendtgørelse om standsning og parkering (2022)

# **Punkt 11: Anmodningssag om gennemgang af parkeringsregler**

00.22.00-A00-11-21

## **Sagsfremstilling**

Richard Sandbæk (C) har anmodet om at følgende sag optages på dagsordenen:

Der ønskes en fornyet gennemgang af de nye parkeringsregler og gerne i form af et faktaark der beskriver:

- Parkeringsregler ifølge gældende lovgivning
- Parkeringsregler som kommunen har indført

Formål: For de små stikveje såsom i Lindevangskvarteret har det givet en række uhensigtsmæssigheder som udvalget gerne vil drøfte, herunder hvilke muligheder der er for at løse problemstillingen, som kommune.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Afvist.

# Punkt 12: Ensretning og hastighedstilpasning på Skovvej og Edelslundsvej i Taarbæk (Beslutning) (Genfremlæggelse)

05.13.10-P00-4-22

## Resume

Den 7. oktober 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen arbejder videre med parkeringsløsninger af større og mindre karakter i Taarbæk. Et af løsningsforslagene af mindre karakter var, at ensrette Skovvej for at muliggøre anlæggelse af parkering langs vejen. Forvaltningen har på den baggrund undersøgt, hvordan der kan opnås flere parkeringspladser på Skovvej, og det har resulteret i et forslag, der har været i høring hos de berørte parter, som et led i politiets samtykke. Langt de fleste høringssvar er imod forslaget. Borgerne peger på en række problemstillinger, og forvaltningen har undersøgt disse og opstillet forslag til afhjælpning af dem. Med sagen skal der tages stilling til, om forvaltningen skal udvide projektet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at projektet udvides med ensretning på Edelslundsvej samt at ensretningen på Taarbækdalsvej vendes, og at der etableres en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/time på Skovvejen, Edelslundsvej og Taarbækdalsvej.

## Problemstilling

Parkeringsanalysen fra 2019 beskriver, at der er for få parkeringspladser i Taarbæk i forhold til efterspørgslen. Teknik- og Miljøudvalget bad den 4. december 2019 forvaltningen om at undersøge mulighederne for at tilvejebringe flere parkeringspladser. På den baggrund indgik forvaltningen i en dialog med Taarbæk Borgerforening om at forbedre mulighederne for parkering i Taarbæk. På baggrund af blandt andet en fælles besigtigelse i Taarbæk udpegede forvaltningen en række potentielle projekter til forbedring af forholdene. Den 7. oktober 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen arbejder videre med løsningsforslag af større og mindre karakter. Et af løsningsforslagene af mindre karakter var, at ensrette Skovvej for at muliggøre anlæggelse af parkering langs vejen.

Forslaget går ud på, at ensrette Skovvej mellem Taarbæk Strandvej og Taarbækdalsvej og ændre vejen til en parkeringsgade, hvor der kan holde 8-9 personbiler langs den nordlige side af vejen.

Skovvej er for smal til både parkeringsbane og dobbeltrettet trafik, derfor er det en forudsætning for forslaget, at vejen ensrettes.

Selvom forslaget vurderes at være forholdsvis billigt at gennemføre, og derfor betragtes som et løsningsforslag af mindre karakter, så har forslaget betydning for mange mennesker, og derfor skal forslaget evalueres efter to år for at se, om der er grundlag for ændringer.

Som anført i sagen til Kommunalbestyrelsen den 7. oktober kræver ændringen politiets samtykke, og i den forbindelse er der gennemført en høring af de umiddelbart berørte naboer. Forslaget har således været i partshøring fra den 5. - 28. april 2022 (bilag). Forvaltningen modtog 11 høringssvar fra vejere, beboere og grundejere langs Skovvej (nr. 1-8A) og Taarbækdalsvej (nr. 1-2), der betragtes som parter i sagen. De 11 partshøringssvar svarer til 5 % af de adspurgte. Desuden har forvaltningen modtaget 23 høringssvar fra øvrige interesserede beboere i Taarbæk, disse betragtes ikke som parter i sagen. Det skal i den forbindelse noteres at omkørsel eller øget trafik på en kommunevej ikke gør brugere af vejen til parter. Forvaltningen foreslår dog på baggrund af høringssvarene at udvide projektet så problemstillingerne håndteres.

Langt de fleste høringssvar er imod forslaget, og der peges bl.a. på følgende problematikker ved forslaget:

1. Flere parkeringspladser giver mere trafik - biler skal parkeres rundt om Taarbæk i stedet for i Taarbæk. Ønsker ordentlige, belyste parkeringspladser på Strandvejen.
2. Forslaget vil reducere antallet af parkeringspladser på Edelslundsvej. Store køretøjer har svært ved at svinge fra Taarbækdalsvej til Edelslundsvej. Der vil komme mere trafik på Edelslundsvej og Taarbækdalsvej, hvor der færdes mange bløde trafikanter. Ensretning vil få chaufførerne til at køre hurtigere.

3. Forslaget giver mange gener for få ekstra parkeringspladser, der ikke vil gøre en forskel. Adgangen til ejendommene i området bliver besværliggjort.

Nedenfor er gennemgået ovenstående tre problemstillinger.

## Løsninger

Teknik- og Miljøudvalget bad forvaltningen om at arbejde for flere parkeringsmuligheder i Taarbæk, og derfor har forvaltningen undersøgt, hvordan problematikkerne ved forslaget kan håndteres. Nedenfor beskrives de løsninger, som forvaltningen har fundet ift. de problematikker høringsvarene beskriver:

### Punkt 1:

Forslaget skal hjælpe på et eksisterende problem, fordi med forslaget etableres de fysiske rammer, der kan understøtte, at nogle af de uhensigtsmæssige parkeringer i Taarbæk kan undgås. De nye parkeringspladser kan evt. forsynes med restriktioner, så pladserne kan anvendes af alle trafikanter i løbet af dagen, men fra om eftermiddagen reserveres pladserne til folk med beboerlicens. Der er også mulighed for at anvende nogle af pladserne til offentligt tilgængelige el-ladestander.

Forbedring af den eksisterende parkeringsmulighed langs Strandvejen er et af løsningsforslagene med et længere aftræk, som vil indgå i kommunens kommende parkeringsstrategi jf. dagsordenspunkt fra den 7. oktober 2021.

### Punkt 2:

Via høringen er forvaltningen blevet opmærksom på, at der i dag er en række trafikale problemer på Edelslundsvej: 1) To biler ikke kan passere hinanden, når der holder biler langs vejen, og derfor bakker nogle tilbage i rundkørslen. 2) Når der holder biler i overliggeren i T-krydset mellem Edelslundsvej og Taarbækdalsvej, så kan store køretøjer ikke komme rundt i krydset. 3) Der er uoverensstemmelse mellem eksisterende færdselstavler og afmærkningen på kørebanen.

Uanset om forslaget vedr. Skovvej gennemføres, bør trafikale problemer på Edelslundsvej håndteres. Det foreslås på den baggrund at projektet udvides med en ensretning af den østlige del af Edelslundsvej, så parkeringsmuligheden fastholdes, dog således at der skiltes for at præcisere parkeringsforbuddet i T-krydsets overligger.

Forslaget vedrørende Skovvej vil give mere trafik på Edelslundsvej og Taarbækdalsvej og mindre på Skovvej. Hvis Edelslundsvej også ensrettes, er der chance for, at trafikmængderne på Edelslundsvej og Skovvej bliver uændrede.

De tre veje er klassificeret som "lokalveje", fordi det udelukkende er trafikanter med et ærinde i området, der kører på vejene, og det har betydning for, hvordan vejene kan indrettes hensigtsmæssigt. Der er fortove langs vejene, så der burde være plads til fodgængerne.

Forvaltningen foreslår desuden at sænke den lokale hastighedsbegrænsning til 40 km/t for at skærpe opmærksomheden på de bløde trafikanter og minde chaufførerne om, at de ikke må køre hurtigt, selvom der ikke er modkørende trafik.

### Punkt 3:

Kommunen skal sikre, at almene offentlige hensyn tilgodeses på vejene. Hvis forslaget kan begrænse nogle ulovlige/uhensigtsmæssige parkeringer i området, så kan trafiksikkerhed og fremkommelighed forbedres, og det kan opveje omkørsel. Færdselsloven skal overholdes ved ind- og udkørsel fra ejendommene langs vejene, og der findes mange eksempler på indkørsler, hvor der ikke er et 7 m langt manøvreareal på vejarealet ud for indkørslen, forvaltningen oplever ikke, at dette forhold giver problemer.

Det fremgår af Kommunalbestyrelsens beslutning 7. oktober 2021, at forslaget skal evalueres efter to år, så fordele og ulemper kan opvejes.

Den samlede vurdering er, at fordelene ved at regulere parkering og kørselsretningerne på vejene opvejer ulemperne ved de ulovlige/uhensigtsmæssige parkeringer, der både forekommer på Skovvej og Edelslundsvej i dag.

Derfor anbefaler forvaltningen, at projektet udvides således, at Skovvej og Edelslundsvej ensrettes og ensretningen vendes på Taarbækdalsvej, så der kan etableres parkeringsmuligheder langs Skovvej og Edelslundsvej, der ikke hindrer fremkommeligheden (bilag). Ensretningen på den østlige del af Edelslundsvej skal endeligt godkendes af politiet i sammenhæng med projektet med ensretning af Skovvejen.

## **Strategisk ramme**

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

## **Videre proces**

Godkendes anbefalingen om projektets udvidelse vil forvaltningen endeligt ansøge politiet om godkendelse af det udvidede projekt med 40 km/time zone for området og samtykke til ændringerne på Edelslundsvej. Der vil ikke blive foretaget en høring af beboere og grundejere langs Edelslundsvej, fordi omkørsel eller øget trafik på en kommunevej gør ikke brugere af vejen til parter.

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

Hvis ensretningen af Edelslundsvej ikke godkendes, vil forvaltningen arbejde videre med det oprindelige projekt, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 7. oktober 2021.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Der er afsat finansiering til tavler og vejafmærkning i forbindelse med godkendelse af sagen vedrørende parkeringsløsninger i Taarbæk, som blev behandlet af Kommunalbestyrelsen den 7. oktober 2021. Projektudvidelsen forventes at kunne afholdes indenfor den oprindelige bevilling.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 16. august 2022

Radikale stiller forslag om, at den nye løsning afventer en høring hos Borgerforening og naboer.

Afstemning om forslaget:

For stemte: 1 (B)

Imod stemte: 6 (C (3), A (1), Ø (1), F (1))

Konservative stiller forslag om at forvaltningens indstilling godkendes med ændring om at forsøgsperioden reduceres, så den udløber ved udgangen af 2023, samt at der etableres 30 km/t zoner i stedet for 40 km/t zoner.

Afstemning:

For stemte: 6 (C (3), A (1), Ø (1), F (1))

Imod stemte: 1 (B)

Godkendt.

B Stemmer imod idet der ønskes en forudgående høring.

Udvalget har noteret sig høringssvarene og behovet for flere parkeringspladser i Taarbæk jf. parkeringsanalysen. Og ønsker fortsat en parkeringsløsning på strandvejen.

Radikale ønsker sagen indbragt til afgørelse i Kommunalbestyrelsen.

Kommunalbestyrelsen, den 1. september 2022

Sagen sendt retur til Teknikudvalget.

Gitte Kjær-Westermann (B) var fraværende. I stedet deltog Kasper Langberg.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Dorthe la Cour.

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Afvist, idet forvaltningen bedes komme tilbage med en revideret løsning.

## **Bilag**

Høringsbrev

Høring - parkering på Skovvej - samlet dokument

Kørselsretninger og afmærkning

# Punkt 13: Sorgenfri Kirkegård - Etablering af urnegrave (Orientering)

04.31.10-P24-1-22

## Resume

Forespørgslen på små urnegravsteder af størrelsen på 1 m<sup>2</sup>, fremfor kistegravsteder og større urnegravsteder, er i vækst. Det gælder på begge kommunens kirkegårde, og er helt i tråd med udviklingen generelt på de danske kirkegårde. Eftersom der ikke er flere ledige urnegravsteder i størrelsen 1 m<sup>2</sup> på Sorgenfri Kirkegård, beliggende Skovbrynet 42A, 2800 Kongens Lyngby, orienteres udvalget hermed om etablering af ny urnehave.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om etablering af urnehave tages til efterretning.

## Problemstilling

Sorgenfri Kirkegård har på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at tilbyde borgere at blive stedt til hvile i et 1 m<sup>2</sup> urnegravsted. Eftersom tidens tendens viser, at efterspørgslen på de helt små urnegravsteder er større end efterspørgslen på kistegravsteder, er der behov for etablering af en ny urnehave.

## Løsninger

Forvaltningen etablerer en ny urnehave på Sorgenfri Kirkegård ved at omlægge afdeling 3, linie 19 fra gravsted nr. 1 til og med nr. 33, så den fremover vil være afdeling 3, urnehave 19 (bilag).

Linien har bestået af 9 m<sup>2</sup> gravsteder, hvor der var plads til 2 kister og monumentplads. Eftersom disse ikke er i brug, samt den stigende efterspørgsel på urnegravsteder á 1 m<sup>2</sup>, vil omlægningen i højere grad imødekomme borgernes behov.

I forbindelse med omlægningen, er der udarbejdet nye servitutter, som er tilsvarende og enslydende i forhold til de øvrige servitutter for Sorgenfri Kirkegård (bilag).

## Videre proces

Omlægning og etablering af urnehaven forventes iværksat af kirkegårdens personale 3. kvartal 2022.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Taget til efterretning.

## **Punkt 14: Kommende sager**

00.01.00-A00-104-21

### **Sagsfremstilling**

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Støj fra vareleveringer
- Administration af ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje
- Optagelse af private fællesveje
- Status for forsøgsordning med 40 km/t zone i området ved Virum Skole og Lindevangen
- Kunstgræsbane Lundtofte, regulering af støj
- Kollektiv busstrafik – scenarier for busnet 2025 og fremtidig økonomi
- Nedklassificering af Lyngby Omfartsvej
- Analyse af driftsopgaver i henhold til Strategi for Konkurrenceudsættelse 2020-26
- Indstilling om nedlæggelse af den private fællesvej
- Ny trafiksikkerhedsplan for 2023-2027
- Rottebekæmpelse 2023 - handlingsplan og gebyr

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Taget til efterretning.

# Punkt 15: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

## Sagsfremstilling

### 1. Orientering om letbanen

Forvaltningen orienterer mundtligt om de seneste henvendelser om letbanen og spørgsmål, der har været besvaret på de mest nedlige "Åbent hus-møder" på Buddingevej.

### 2. Orientering om brandeovnsbekendtgørelse

Et lovforslag der giver kommunerne mulighed for at forbyde ældre brandeovne og pejseindsatse, som er installeret før den 1. juni 2008 i områder med kollektiv varmforsyning, blev fremsat i vinteren 2021 og vedtaget i maj 2022: lov nr. 575 af 10. maj 2022 om ændring af lov om miljøbeskyttelse. Miljøstyrelsen har nu sendt en bekendtgørelsen i høring, der udmønter denne lov.

Bekendtgørelsen fastsætter regler om kommunalbestyrelsens adgang til at vedtage forskrifter om udskiftning eller nedlæggelse af brandeovne og pejseindsatse installeret senest den 1. juni 2008 i områder med kollektiv varmforsyning, herunder forskrifter om brandstraf, inddragelse af offentligheden og digital offentliggørelse af vedtagne forskrifter. Bekendtgørelsen forventes at træde i kraft fra 1. januar 2023, hvorefter en kommunal forskrift vil kunne vedtages, hvis der er politisk ønske om det i kommunen.

### 3. Undersøgelse af varmegenvinding fra Furesøen

Vestforbrænding, Novafos, Rudersdal Kommune, Furesø Kommune samt Lyngby-Taarbæk Kommune inkl. formænd fra kommunernes tekniske udvalg har mødet om muligheden for at udnytte varme fra vandet i Furesøen til boligopvarmning. Naturstyrelsen har udtalt sig positivt om mulighederne for et projekt, og med den nuværende energikrise er det blevet aktuelt. Både Novafos og Vestforbrænding har behov for mere varmekapacitet i fremtiden.

Næste skridt i undersøgelsen er, at Furesø Kommune og Vestforbrænding sammen tager initiativ til et møde med kommunernes miljøafdelinger, som kan forberede en evt. screening af mulighederne. Det afgørende for det videre forløb er især statens holdning til anlæg i Furesøen og muligheden for at placere landanlæg.

### 4. Ny politisk aftale om affaldssektoren

Partierne bag "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi" fra 2020 har den 30. august 2022 indgået en opfølgende aftale om følgende punkter:

1. Tekstilaffald: Kommunerne skal senest den 1. juli 2023 indsamle tekstilaffald ved alle husstande. I Lyngby-Taarbæk Kommune er der siden 2021 indsamlet tekstilaffald i sække via storskraldsordningen, hvorfor aftalen ikke medfører ændringer for kommunen.

2. Affaldstilsyn: Tilsynet med virksomheders affaldshåndtering skal styrkes og ensrettes på tværs af kommunerne. Fra 2025 vil Miljøstyrelsen årligt udtage hver 15. virksomhed til et administrativt affaldstilsyn, mens kommunerne årligt skal foretage fysiske affaldstilsyn på hver 75. virksomhed, svarende til ca. 50 virksomhedstilsyn årligt (foreløbigt estimat) i Lyngby-Taarbæk Kommune. Fra 2027 ændres dette til fysiske tilsyn på hver 15. virksomhed. Tilsynene skal finansieres via gebyrer.

3. Affaldsgebyrer: Forsyningstilsynet skal fastsætte regler for opkrævning med det formål at sikre transparens og omkostningsdækkende priser. Der vil blive indført et prisloft over affaldsgebyrerne, som fastsættes og reguleres af Forsyningstilsynet. Lovforslag om prisloft forventes vedtaget i 2025, hvorefter der vil være en overgangsperiode på forventet to år, før det endelige prisloft meldes ud. Der forventes et effektiviseringspotentiale

på minimum 80 kr. i gennemsnit per husstand, hvilket ifølge aftaleteksten udligner de gebyrstigninger, som Klimaplanen har givet anledning til.

Der er desuden indgået en politisk aftale om selskabsgældsrelse af kommunernes levering af affaldsydelser. Aftalen er indgået på baggrund af Landsskatterettens afgørelse i 2020 om, at kommunerne ikke må opkræve moms af affaldsydelser. Ved en selskabsgældsrelse sikres det, at ydelserne bliver momsplichtige. Selskabsgældsrelsen indebærer en adskillelse af drifts- og myndighedsopgaver, såsom det allerede er tilfældet i Lyngby-Taarbæk, hvor Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S varetager driften på affaldsområdet.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Taget til efterretning.

## **Punkt 16: Lukket: Lukkede meddelelser**

00.01.00-A00-103-21

Teknikudvalget, den 20. september 2022

Taget til efterretning.

## **Punkt 17: Underskrift af protokol**

00.01.00-A00-10-22

### **Sagsfremstilling**

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.