

# **REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 11-01-2022**

**Mødedato** Tirsdag d. 11. januar 2022 kl. 16:15

**Mødested** Mødelokale C, 1. sal

## **Indholdsfortegnelse**

Godkendelse af dagsorden.....	3
Introduktion til fagområdet (Orientering).....	4
Teknikudvalgets forretningsorden (Beslutning).....	6
Status på DK2020 mål (Orientering).....	8
Tilbud på støjmålinger ved Helsingørmotorvejen (Beslutning).....	11
Firskovvej 41 - Vaskeplads inden for fortidsmindebeskyttelseslinje (Beslutning).....	15
Bæredygtige maskininvesteringer (Orientering).....	17
Mødekalenderen 2022 (Beslutning).....	20
Kommende sager.....	24
Meddelelser.....	25

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

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Godkendt

## **Punkt 2: Introduktion til fagområdet (Orientering)**

00.00.00-A00-286-21

### **Resume**

Som led i ønsket om at sikre den bedst mulige opstart for de nye fagudvalg, indledes udvalgsarbejdet med en generel indflyvning til området på det første udvalgs møde. Denne suppleres på efterfølgende udvalgs møder af en række faglige temaoplæg i løbet af det første halvår.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Problemstilling**

Det er centralt for fagudvalgets mulighed for at træffe beslutninger, at udvalget har et solidt vidensgrundlag at stå på. Der er en særlig opmærksomhed, i begyndelsen af en periode, på at det nye udvalg får et fælles vidensgrundlag om fagområdet generelt, som et godt grundlag for deres politiske samarbejde, arbejdsrum og beslutninger.

### **Løsninger**

For at sikre et fælles vidensgrundlag indleder forvaltningen på samtlige udvalgs møder med et introduktionsoplæg, der rammesætter udvalgets arbejde.

Oplægget vil bl.a. beskrive den kontekst udvalget arbejder i, overordnet økonomi, opridsede tidligere besluttede sager, der kommer til at spille en rolle ind i det fremtidige arbejde samt hvilke sager der forventes at fylde meget i den kommende periode.

Oplægget skal supplere vedlagte styrelsesvedtægt (bilag) og delegationsplanen (bilag). Delegationsplanen er konsekvensrettet qua den opdaterede styrelsesvedtægt i forbindelse med ændringen i fagudvalgenes sammensætning fra den tidligere periode. Delegationsplanen forventes i Q2 2022 at blive lagt op til genbehandling.

### **Strategisk ramme**

Oplægget vil redegøre for de primære politisk vedtagne strategier på udvalgets område.

### **Videre proces**

Der bliver fulgt op på eventuelt ubesvarede faktuelle spørgsmål som politikerspørgsmål.

Oplægget bliver efterfulgt af en række faglige temaoplæg på møderne frem mod sommerferien, herunder oplæg om økonomi på udvalgets område på det næst kommende møde.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Taget til efterretning.

Oplæg er vedlagt (bilag).

## **Bilag**

Ny styrelsesvedtægt pr 1 december 2021 (opdateret)

Intramødepræsentation TEK - jan 2022

## **Punkt 3: Teknikudvalgets forretningsorden (Beslutning)**

00.00.00-A00-286-21

### **Resume**

Ethvert stående udvalg skal fastsætte sin egen forretningsorden. Udkast til forretningsorden for Teknikudvalget forelægges hermed til beslutning.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at forretningsordenen godkendes.

### **Problemstilling**

Det følger af Styrelsesloven § 20, stk. 3, at de stående udvalg selv fastsætter deres forretningsorden. Forretningsordenen behandles naturligt på udvalgets første møde i en ny valgperiode.

I forretningsordenen fastlægger udvalget sine arbejdsbetingelser, herunder varigheden af udvalgmøderne, regler for indkaldelse af suppleant, betingelser for forelæggelse af dagsordensmateriale, frister for anmodningssager mv.

### **Løsninger**

Den forelagte forretningsorden (bilag) er en gentagelse af den hidtil gældende forretningsorden.

Forretningsordnerne er enslydende på tværs af udvalgene.

### **Strategisk ramme**

Ikke relevant.

### **Videre proces**

Forretningsordenens træder i kraft straks, den er vedtaget af udvalget. Som udgangspunkt gælder forretningsordenen for hele valgperioden.

Forvaltningen anbefaler dog, at udvalget ved en midtvejsevaluering følger op på medlemmernes oplevelse af udvalgets samarbejdsform set i forhold til forretningsordenens rammesætning.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Godkendt.

### **Bilag**

Forretningsorden, Teknikudvalget

## **Punkt 4: Status på DK2020 mål (Orientering)**

00.16.00-P20-3-20

### **Resume**

Kommunen er med i DK2020-klimaplan samarbejdet, med mål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2050. Scenarieregninger viser, at 2030 målet om 70% reduktion af CO<sub>2</sub> kan nås med nuværende vedtagne tiltag, men at det ikke er nok til at nå 2050-målet. I et tiltagsscenarie er der identificeret realistiske tiltag, som gør det muligt at komme tæt på at nå 2050-målet. Med denne sag orienteres om resultaterne af scenarieregningerne. Der tages ikke stilling til implementering af nye initiativer.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Problemstilling**

DK2020-klimaplan samarbejdet handler om at udvikle lokale klimahandlingsplaner, der lever op til Parisaftalens målsætninger.

I forbindelse med DK2020 er der en række krav, som en kommende klimaplan skal opfylde:

1. Der skal præsenteres scenarier for, hvordan CO<sub>2</sub>-reduktionsmålene nås:

- 1a) Hvad er effekten, hvis vi blot gør, hvad vi allerede har besluttet, og forlader os på nationale tiltag (business as usual-scenarie)
- 1b) Hvad er effekten, hvis vi gennemfører en række tiltag ud fra de nuværende kendte teknologier (tiltogs-scenarie)

Det skal beskrives i detaljer, hvordan kommunen vil nå det mål, der besluttes.

2. Der skal udarbejdes en opdateret risikovurdering af effekten af klimaforandringer, og hvordan vi vil forebygge dem.

Det skal beskrives i detaljer, hvordan kommunen vil nå det mål, der besluttes.

3. Det skal beskrives, hvordan kommunen vil håndtere klimabelastningen fra kommunens og borgernes forbrug (indkøb, mm.)

Her er der ikke nogen kvantitative krav.

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 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 scenarierne, men vil blive behandlet mere kvalitativt i DK2020-klimaplanen.

Læs mere om DK2020 her: <https://www.kl.dk/kommunale-opgaver/klima/dk2020/>

## Løsninger

Forvaltningen har med tilskud fra DK2020-sekretariatet fået konsulentfirmaet Viegand&Maagøe til at udarbejde scenarier for CO<sub>2</sub>-reduktion (bilag). Der tages med denne sag ikke stilling til implementering af de her nævnte nye initiativer.

### Business as usual scenariet (BAU)

Business as usual scenariet (BAU) viser, at kommunen kan nå 70%-målet i 2030, men vil være langt fra at nå 2050 målet. Grunden til, at Lyngby-Taarbæk kan nå målet i 2030, skyldes primært, at Energistyrelsen forventer, at den danske elforsyning vil være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Kombineret med de allerede aftalte fjernvarmeudbygninger, samt fremskrivninger for udbredelse af elbiler, så nås 2030 målet faktisk. Men derefter er det begrænset, hvad de nationale tiltag har af effekt.

En medvirkende årsag til, at det er så relativt enkelt at nå 2030-målet i Lyngby-Taarbæk Kommune, når det er så svært nationalt, er at kommunen har meget lidt landbrug. Landbrugskommunerne har en langt større udfordring end bykommunerne, da en stor del af den nationale CO<sub>2</sub>-udledning kommer fra landbruget.

### Tiltags-scenariet

Tiltags-scenariet viser, at kommunen kan nå en 90%-CO<sub>2</sub> reduktion i 2030 ift. 1990, og 95 % reduktion i 2050.

Tiltagsscenariet består af følgende tiltag:

- CO<sub>2</sub>-neutral fjernvarme i 2030
- Fjernvarmeudbygning for konvertering af naturgasfyr
- Udfasning af naturgas og olie til opvarmning til fjernvarme og varmepumper
- Energibesparelser i boliger og erhverv
- Tagbaseret solcelleudbygning på bygninger i kommunen
- Movias busser kører på grønne drivmidler
- Elektrificering af lokalbanen eller omlægning til elbus
- Øget brug af kollektiv transport
- Øget cyklisme
- Kommunale elbiler/køretøjer på fossilfrie brændsler.

Det primære tiltag i tiltagsscenariet er at udbygge fjernvarmen mest muligt, og at samarbejde med Vestforbrænding om at gøre fjernvarmen 100% CO<sub>2</sub>-neutral. Det er målet, at øvrige områder konverteres til individuelle eller kollektive varmepumpe-løsninger. I 2030 vil al el- og varmemeforbrug til opvarmning være 100% CO<sub>2</sub>-neutral.

Der resterer så transportsektoren, hvor omstillingen forventes at tage længere tid. Et vigtigt tiltag er, at mest mulig transport omstilles til el, og derved bliver CO<sub>2</sub>-neutral fra 2030. Beregningerne viser, at vi med de nævnte tiltag kan nå ca. 95% CO<sub>2</sub>-reduktion i 2050. Den teknologiske udvikling frem mod 2050 kan muliggøre nye tiltag, der kan være behjælpelig med de sidste 5%.

Det skal nævnes, at konsulenternes tal efter 2030 er behæftet med en vis usikkerhed, ift. nye nationale tiltag og den teknologiske udvikling.

## Strategisk ramme

I forbindelse med bæredygtighedsstrategiens vedtagelse i marts 2021 besluttede Kommunalbestyrelsen at adoptere det nationale CO<sub>2</sub>-reduktionsmål om 70% CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 ift. 1990.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. august 2020 (punkt 21) at deltage i DK2020-klimaplan samarbejdet, med mål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2050.

## **Videre proces**

Emnet indgår i en temadrøftelse for udvalget forår 2022, inden forslaget forelægges til politisk behandling. DK2020 plan og tilhørende scenarier forventes præsenteret til behandling i Kommunalbestyrelsen medio 2022.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Scenarier for CO<sub>2</sub>-reduktion i LTK (Viegand&Maagøe)

# Punkt 5: Tilbud på støjmålinger ved Helsingørmotorvejen (Beslutning)

09.11.00-G01-5-18

## Resume

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 22. september 2021, hvor sag om anvendelse af støjmålinger eller beregninger langs Helsingørmotorvejen blev drøftet besluttede udvalget, at de ønskede en sag, der beskriver et konkret tilbud for længerevarende støjmålinger. Forvaltningen har nu indhentet konkret tilbud på støjmålinger langs Helsingørmotorvejen, som hermed fremlægges for udvalget.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget beslutter, om der skal udføres støjmålinger langs Helsingørmotorvejen i 2022 og 2023, til en samlet udgift på pris på 260.000 kr., der finansieres af rådighedsbeløbet på anlægsprogrammet "fremtidig støjhandlingsplan" i 2023, jf. tabellen i økonomioversigten.

## Problemstilling

I forlængelse af sag om "Støjmålinger eller støjberegninger langs Helsingørmotorvejen" som senest blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 22. september 2021 fremlægges hermed en sag, der beskriver et konkret tilbud på længerevarende støjmålinger.

Ifølge "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" skal der udarbejdes støjkortlægning og støjhandlingsplaner for større sammenhængende byområder hvert 5. år. Opgaven om den lovpligtige støjkortlægning er netop overgået fra kommunerne til Miljøstyrelsen.

På baggrund af støjkortlægningerne udarbejdes støjhandlingsplaner. Idet Helsingørmotorvejen er en statsvej, er det er Vejdirektoratet der er ansvarlig for at udarbejde støjhandlingsplan samt forebygge og bekæmpe støjgenerne fra vejen. Lyngby-Taarbæk Kommune er ansvarlig for at udarbejde støjhandlingsplan for kommunens øvrige vejnet.

Ny støjkortlægning vil blive udført af Miljøstyrelsen i 2022 og nye støjhandlingsplaner forventes udarbejdet i 2023-24.

Støjkortlægningen sker udelukkende på baggrund af støjberegninger.

Generelt er det sådan, at en støjberegning vurderes mere sigende end en støjmåling. Støj kan variere meget afhængig af trafikmængde, trafiksammensætning, årstid og vejrforhold (vind, temperatur, luftfugtighed mv.) derfor er støjmålinger forbundet med store forskelle og usikkerheder. Støjmålinger er et øjebliksbillede, der vanskeligt kan anvendes til sammenligning. Dette er årsagen til, at kommuner/staten normalt ikke foretager støjmålinger – støjkortlægninger sker altid på baggrund af beregninger.

Støjberegninger udregner støjbelastningen ud fra en række faktorer om terræn, trafikmængder, trafiktyper, vejr, tidsperioder over døgn og år mv. – hvilket giver nogle oplysninger, der vil være sammenlignelige fra år til år og fra sted til sted. På den måde kan støjpåvirkningen i forskellige områder sammenlignes og støjdæmpende projekter i kommunerne kan prioriteres efter, hvor der er størst behov for tiltag.

Historik

I juni 2021 godkendte Teknik- og Miljøudvalget anmodningssag om, at eksisterende støjberegninger ved Helsingørmotorvejen understøttes af støjmålinger, for at understøtte grundejer- og lejerforeningers arbejde med at få nedsat trafikstøjen. Forvaltningen fremlagde efterfølgende en sag for Teknik- og Miljøudvalget den 22. september 2021, der bl.a. gennemgik fakta omkring brug af støjmålinger og støjberegninger.

## Løsninger

Forvaltningen har efter ønske fra udvalget indhentet et konkret tilbud på støjmålinger langs Helsingørmotorvejen fra SoundEar og Force Technology. SoundEar står for måleudstyret, og Force Technology står for modelopsætning og beregninger.

SoundEar og Force Technology samarbejder om lignende målinger i Nyborg og på Roskildevej. Målingerne giver et konstant overblik over støjdbredelsen fra vejen ud fra den aktuelle trafikbelastning.

SoundEar har oplyst, at når der anvendes støjmålinger til vurdering af trafikstøj, er det vigtigt at forstå, at støjmålingsresultaterne fremkommer på baggrund af både målinger og beregninger.

Støjmalere placeres så tæt på støjilden som muligt (dvs. i dette tilfælde placeres målerne helt nede langs Helsingørmotorvejen), for at give et retvisende billede af den aktuelle støj fra vejen. Målerne registrerer konstant støjniveauet. Ud fra de aktuelle støjmålinger beregnes støjdbredelsen herefter ud i området på baggrund af oplysninger om terræn, vejrscenarier mm. Målerne placeres således ikke ude i de støjbelastede områder – idet dette ikke vil give et retvisende billede af støjen, da en knallert på en anden vej, en motorsav i naboens have mm også vil indgå i målingen. Desuden vil en punktmåling i en enkelt have kun give oplysninger om dette specifikke punkt – de vil ikke kunne anvendes for naboens have.

Ovenstående metode vurderes at være god til at kortlægge støjoplysninger idet data fra motorvejen hele tiden er opdateret og der ikke foretages skøn/anvendes tidligere oplysninger omkring trafikmængder, andel af tunge køretøjer mm. Støjbergningsprogrammerne der anvendes er desuden så gennemtestede, at de giver et meget præcist resultat af støjdbredelsen. Støjbergningsprogrammerne er de samme som anvendes i forbindelse med de lovpligtige støjkortlægninger.

SoundEar oplyser, at Nyborg Kommune som anvender støjmålinger ser muligheden for at anvende støjoplysningerne i forbindelse med forhandlingsposition i forhold til staten.

Force Technology vurderer, at seks mikrofoner vil kunne løse opgaven med at give et retvisende billede af trafikstøjen langs hele strækningen af Helsingørmotorvejen igennem Lyngby-Taarbæk. Endelig placering af støjmålinger skal ske i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune, SoundEar og Vejdirektoratet idet målerne forventes at skulle stå på Vejdirektoratets areal.

SoundEar/Force Technology har fremsendt tilbud på støjmålinger i Lyngby-Taarbæk Kommune på 118.770 kr. ekskl. moms.

Tilbuddet er på hardware i form af måleudstyr. I tilbuddet indgår desuden modelopbygning og klargøring af web-service. I tilbuddet er desuden inkluderet cloudlagring og datatransmission for det første år.

Målere og mikrofoner leveres i skabe klar til montering. Kommunen skal selv stå for opsætning og sikring af strømtilslutning til skabene (med vejledning fra SoundEar/Force).

Som tidligere oplyst skal der i 2022 gennemføres en ny støjkortlægning for Lyngby-Taarbæk Kommune. Støjkortlægningen skal danne grundlag for udarbejdelse af en ny støjhandlingsplan. Forvaltningen gør igen opmærksom på, at støjmålinger ikke vil kunne bruges til at prioritere tiltag ud fra - målingerne vil udelukkende kunne bruges til at give et løbende billede af/indsigt i støjdbredelsen i området.

Udvalget skal på baggrund af ovenstående tage stilling til, om kommunen – som supplement til støjkortlægningen - skal investere i støjmålinger langs Helsingørmotorvejen. I så fald foreslår forvaltningen, at målingerne udføres over en begrænset periode på to år.

## **Strategisk ramme**

I kommunens Bæredygtighedsstrategi er der under fokusområde "CO2, Energi og transport" en målsætning om, at der skal arbejdes for at nedbringe antallet af støjbelastede boliger for at øge borgernes sundhed og trivsel.

Ligeledes er det i Bæredygtighedsstrategien beskrevet, at det skal sikres, at den bæredygtige omstilling bidrager til øget trivsel bl.a. via reduceret støj og luftforurening og øget mulighed for bevægelse.

Støjmålinger vil udelukkende kunne bruges som supplement til den lovpligtige støjkortlægning og støjhandlingsplan - målinger vil ikke kunne anvendes til prioritering.

## **Videre proces**

Såfremt det besluttes at igangsætte arbejdet med støjmålinger skal kommunen i dialog med Vejdirektoratet idet målerskabene skal placeres på Vejdirektoratets areal.

Desuden vil kommunen orientere relevante grundejerforeninger om projektet med støjmålinger.

## **Økonomi**

Udgifterne til indkøb af udstyr og opsætning af model vil jf. fremsendt tilbud være på 118.770 kr. ekskl. moms. Hertil kommer udgifter til opsætning og strømtilførsel. Det har ikke været muligt at få en præcis pris på dette – men forvaltningen vurderer, at det vil koste 50-80.000 kr. bl.a. pga. udfordringer med tilslutning til strøm. Forvaltningen vurderer, at priserne for opsætning er forbundet med stor usikkerhed. Efterfølgende nedtagning af målerne forventes at koste omkring 20.000 kr. uden at strømkablerne fjernes. Om der er behov for at strømkablerne fjernes må vurderes nærmere i forbindelse med nedtagningen. Såfremt de ønskes fjernes vil der være yderligere udgifter forbundet hermed.

Efterfølgende år vil der være der være udgifter til drift på 25.000 kr./år og udgifter til cloudlagring og datatransmission på 2.840 kr. pr. måler gange 6 målere = 17.040 kr./år. Således vil de efterfølgende årlige udgifter være på 42.040 kr./år.

Således vil støjmålinger over to år langs Helsingørmotorvejen ud fra ovenstående priser koste omkring 260.000 kr.

Udgifterne til støjmålinger på i alt 260.000 kr. for to år foreslås finansieret af rådighedsbeløb i 2022 til fremtidig støjhandlingsplan.

Der er afsat et rådighedsbeløb til fremtidig støjhandlingsplan på 642.700 kr. i 2023.

I denne sag foreslås 260.000 kr. disponeret til støjmålinger. Herefter er der et restbudget på 382.700 kr. til fremtidig støjhandlingsplan.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2022	2023	2024	2025	2026	Varig?
Fremtidig Støjhandlingsplan (0060830028)	Økonomiudvalget / Anlæg		-260				Nej
Drift af Støjmalere	Teknik- og Miljøudvalget / Trafik	198	62				Nej
I alt		198	-198				

(2022 P/L-niveau, t. kr.)

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Udvalget anbefaler, at der skal udføres støjmålinger langs Helsingørmotorvejen i 2022 og 2023.

Cecilie Lindahl (B) tager forbehold.

## **Punkt 6: Firskovvej 41 - Vaskeplads inden for fortidsmindebeskyttelseslinje (Beslutning)**

02.34.02-P19-399-21

### **Resume**

En del af Firskovvej 41 anlægges til vinterdriftsplads. I den forbindelse skal der anlægges vaskepladser til afvaskning af maskinel. Ejendommen er delvist omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen i henhold til § 18 i Naturbeskyttelsesloven og det ansøgte kræver derfor dispensation. Der skal med sagen tages stilling til, om der skal meddeles dispensation.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der meddeles dispensation.

### **Problemstilling**

Sagen har en særlig karakter, idet Lyngby-Taarbæk Kommune både er ejer og myndighed. Driftspladsen tilhører kommunen, og man kan derfor sige at kommunen som ejer søger tilladelse hos kommunen som myndighed.

Der er fremsendt en ansøgning om dispensation fra § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinje) i henhold til Naturbeskyttelsesloven (bilag). Center for Areal og Ejendommen ønsker at benytte matriklen 5um, som ligger i tilknytning til Firskovvej 41, til vinterdriftsplads. I den forbindelse etableres to vaskepladser til afvaskning af maskinel. Vaskepladserne bliver befæstet med beton.

Ejendommen er delvis omfattet af en fortidsmindebeskyttelseslinje afkastet af Fæstningskanalen. Fortidsmindebeskyttelseslinje ligger 23,5 m fra Firskovvej. Ifølge situationsplanen, er det kun en lille del af den ene vaskeplads som overskrider beskyttelseslinjen (bilag). Arealet det drejer sig om, er 1,1 m x 14 m. På den fremsendte situationsplan, fremgår det også, at der ønskes etableret tankanlæg, blandeanlæg mv. Dette kræver ikke dispensation for fortidsmindebeskyttelseslinjen, idet disse er placeret udenfor linjen.

Formålet med naturbeskyttelseslovens § 18 er at sikre fortidsmindernes værdi som landskabselementer. Med bestemmelsen skal der tages hensyn til fortidsmindernes betydning i landskabet, samt indsigt til udsyn fra fortidsmindet.

Ejendommen benyttes i dag til forskellig oplag/opmagasinerings i tilknytning til driftsaktiviteterne som ligger på nabomatriklen, matrikel 13a. Området er en del af den tidligere Lyngby Losseplads.

Flytningen af driftspladsen blev forelagt kommunalbestyrelsen den 5. november 2020.

Udover dispensation fra § 18 i naturbeskyttelsesloven, kræver driftspladsen også en § 8 tilladelse iht. jordforureningsloven pga. kortlagt jordforurening samt en spildevandstilladelse. Pladsen kræver ikke byggetilladelse. Derudover er der fremsendt en VVM-ansøgning.

### **Løsninger**

Udvalget kan vælge at dispensere fra Naturbeskyttelseslovens § 18, eller afvise den ansøgte dispensation.

Det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte vaskeplads ikke vil påvirke fortidsmindets værdi som landskabelement eller ind-/udsyn hertil. Der er i den forbindelse vurderet, at pladsen kun er begrænset synlig, idet den befæstede plads ikke er hævet over terræn. Endvidere er det vurderet, at vaskepladsen ikke ændrer ejendommens nuværende karakter. Vedlagt er et gis-kort over området med fortidsbeskyttelseslinjen indtegnet (bilag).

Såfremt ansøgningen afvises, må driftspladsen indrettes på en anden måde. Alternativ skifte lokation, hvis det viser sig, at arealet som ikke er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen, ikke er tilstrækkelig.

Konsekvensen ved et afslag på det ansøgte vil derudover være, at der dannes præcedens i forhold til de øvrige grunde langs Firskovvej.

Naboerne er ikke blevet hørt, da de, i henhold til Naturbeskyttelsesloven, ikke er klageberettigede.

## **Strategisk ramme**

Det ansøgte er i overensstemmelse med den vedtagne helhedsplan for Firskovvej, da helhedsplanen handler om, over tid, at udvikle området med en blanding af boliger, virksomheder og større butikker. Driftspladsen opfattes i denne sammenhæng som en virksomhed.

## **Videre proces**

En eventuel dispensation vil blive meddelt til ansøger. Samtidig vil kopi af afgørelsen sendes til en række foreninger, organisationer samt offentlige myndigheder.

Ifølge Naturbeskyttelsesloven skal en dispensation fra § 18 efterfølgende meddeles forskellige nationale og lokale foreninger med mulighed for at anke afgørelsen. Samtidig skal en eventuel dispensation offentliggøres på kommunens hjemmeside. En dispensation vil ikke kunne udnyttes, før ankefristen på fire uger er gået, eller hvis der sker anke, før ankesagen er afgjort.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Godkendt.

## **Bilag**

Ansøgning

Situationsplan

Giskort

## Punkt 7: Bæredygtige maskininvesteringer (Orientering)

83.15.00-Ø54-1-21

### Resume

I forbindelse med behandlingen af sagen "Det Nye Arealdrift - maskininvesteringer og konkurrenceudsættelse" den 1. december 2021, ønskede Teknik- og Miljøudvalget en yderligere sag, som præsenterer muligheden for bæredygtige maskinindkøb. Med denne sag orienteres om status på igangværende maskininvesteringer, suppleret med vigtige kriterier, som indgår i vurderingen af mulighederne for bæredygtige indkøb i kommende maskininvesteringer.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om bæredygtige maskininvesteringer tages til efterretning.

### Problemstilling

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 1. december 2021 sagen om "Det nye Arealdrift - maskininvesteringer og konkurrenceudsættelse". Ved behandlingen ønskede udvalget yderligere en sag, der præsenterer muligheden for bæredygtige indkøb i forbindelse med maskininvesteringer.

### Løsninger

Bæredygtige maskininvesteringer der sænker CO<sub>2</sub>-udslip

For maskinparken i Arealdrift vil bæredygtige maskininvesteringer, baseret på fossilfrie drivmidler, i langt overvejende grad være el-drevne maskiner og biler. Det kan også indbefatte hybrid- og brintdrevne køretøjer. Ved at udskifte biler og maskiner, der anvender traditionelle fossilbaserede drivmidler, og erstatte disse med nye el-drevne biler og maskiner, sikres en reduktion af CO<sub>2</sub> udledning, som er i tråd med Lyngby-Taarbæks Kommunes Bæredygtighedsstrategi.

Igangsatte maskininvesteringer

Efter udarbejdelse af analysen af behovet for maskininvesteringer i Det Nye Arealdrift, er der i 2021, igangsat de første akutte maskininvesteringer. Der er igangsat et investeringsprogram med et omfang på ca. 6,2 mio. kr. Grundet ekstraordinære lange leveringstider, forventes levering af maskiner for ca. 2 mio. kr. i 2021, idet de resterende bliver leveret første halvår 2022. Herefter bliver maskininvesteringerne håndteret i anlægsprogrammet "Maskininvesteringer i Arealdrift".

Nedenfor vises en oversigt over de igangsatte akutinvesteringer, med fokus på fordelingen mellem El-drevne og traditionelle drivmidler (benzin/diesel).

Type	El-drevne	Benzin/diesel
Farmertruck	3	
Græsklipper		1
Ladbil med komprimator	1	
Ladbil, basis		5
Vagt-/tilsynsbil	1	
Saltspreder (ingen drivmiddel)	---	---
I alt	5	6

Der er i alt 12 maskiner/biler, heraf er den ene uden selvstændig motor (saltspreder). Fordelingen af de ovenstående 11 investeringer er 5 el-drevne og 6 benzin/diesel drevne. Baggrunden for at der investeres i fem dieseldrevne ladbiler er bilernes anvendelse. Forskellig anvendelse stiller forskellige krav til især lasteevne. I dette tilfælde er det nødvendigt at de fem dieseldrevne har en højere lasteevne sammenlignet med den el-drevne. Hertil kommer også krav til bl.a. en kraftigere opbygning, så der kan monteres kran. Især kravet til lasteevne medfører, at det for nuværende ikke er muligt at identificere fossilfrie alternativer. Det samme gør sig gældende for den anførte græsklipper, som heller endnu ikke findes i en fossilfri udgave.

Ladbilen med komprimator der indkøbes i el-dreven udgave skal primært benyttes til affaldshåndtering og renhold i Lyngby bymidte. Kravet til lasteevne er mindre end for de øvrige ladbiler, og hertil kommer et andet kørselsmønster. Samlet set er det meningsfuldt at vælge den el-drevne ladbil. Med dette indkøb er der konkrete muligheder for at vurdere denne type ladbil. Det er forventningen, at denne type ladbil i højere grad kan indgå i maskinparken de kommende år.

Der er ikke identificeret muligheder for at benytte andre fossilfrie drivmidler end el-drevne. Med oversigten fremstår et klart billede af, at der allerede i forbindelse med akutinvesteringerne er fokuseret på et skifte til fossilfrie drivmidler, hvor mulighederne foreligger. En sammenligning med andre lignende kommuner viser en tilsvarende tilgang til at vurdere mulighederne for at prioritere bæredygtige maskinindkøb. Tilgangen og vurderingen går fra maskininvestering til maskininvestering i forhold til de krav opgaverne stiller til maskiner og biler.

#### Kommende maskininvesteringer

Det er allerede en integreret del af undersøgelserne forud for indkøb af maskiner og biler, at søge aktivt efter maskiner og biler baseret på fossilfrie drivmidler, dette vil fortsætte fremover ved de kommende maskininvesteringer. Her indgår både grundige overvejelser i forhold til de enkelte driftsopgaver, og de konkrete markedsanalyser af mulighederne for at skifte til maskiner/biler baseret på fossilfrie drivmidler. De forskellige driftsopgaver adskiller sig på mange parametre fra hinanden, og det nødvendiggør indkøb af en del forskellige typer af maskiner. Derfor er det forskelligt opgave til opgave, om det er muligt at indfri ønsket om at vælge maskininvesteringer, baseret på fossilfrie drivmidler.

#### Driftssikkerhed

Driftssikkerhed er en vigtig faktor, når et konkret maskinindkøb vurderes. For en række af driftsopgaverne i Arealdrift er der et ekstraordinært krav til driftssikkerhed. Det skyldes ganske enkelt, at der er mange driftsopgaver, hvor der kun rådes over én af hver type maskine. Det gør driften ekstra sårbar, da et maskinnedbrud medfører et fuldt stop, og det kan være kritisk.

Samlet set råder Lyngby-Taarbæk Kommune således ikke over en tilstrækkelig stor maskinpark til, at gå på kompromis med driftssikkerheden, og derfor er det ikke altid muligt at gå forrest i brugen af el-drevne køretøjer. Dette bør ses i sammenhæng med, at der også gennemføres analyser af, hvorvidt det vil være muligt at undgå at investere i de store og særligt dyre specialmaskiner, ved at gennemføre konkurrenceudsættelse og indlede samarbejde med eksterne leverandører. I disse udbud af driftsopgaver vil der også indgå analyse af, hvor vidt det er muligt at kunne prioritere eksterne leverandører, som anvender maskiner der drives af fossilfrie drivmidler.

#### Udvikling

Det er særligt el-drevne maskiner, som er det relevante alternativ på nuværende tidspunkt, men udviklingen af andre alternativer fx brintbaserede maskiner indgår også i markedsanalyserne. Netop udviklingshastigheden på dette område nødvendiggør, at markedsanalyserne for de enkelte maskintyper skal gennemføres så tæt som muligt op til en investering sættes i gang, ellers risikeres at overse nye muligheder. Men for en del specialmaskiner gør det sig gældende, at der endnu ikke findes el-drevne alternativer. For andre er der tale om et meget tidligt udviklingsstadium, hvad el-drevne alternativer angår, som eksempelvis stor fejmaskine, slamsuger og lastbil. Her kan en investering indebære en ukendt risikofaktor,

som i værste tilfælde kan medføre fejlinvesteringer. For maskiner og biler hvor der endnu ikke er udviklet el-drevne alternativer, er det ofte kravene til lasteevne kombineret med rækkevidde, der er udfordringen.

## Småmaskiner

Hvad angår småmaskiner (motorsave, hækkeklippere, små græsklippere, løvblæsere og beskæresakse) er der gode muligheder for at skifte til el-drevne. Udover den miljømæssige gevinst er der også flere fordele for arbejdsmiljøet. Den el-drevne andel af disse småmaskiner er allerede markant, og det vil i videst muligt omfang være prioriteringen, at der med den løbende udskiftning sker et fuldstændigt skifte til el-drevne, både af hensyn til bæredygtighedsstrategien og medarbejdernes arbejdsmiljø.

## Strategisk ramme

Lyngby-Taarbæk Kommunes vision om at gå foran i den bæredygtige omstilling er udtrykt i "Bæredygtighedsstrategi 2020-2050". Det betyder at maskininvesteringer i Arealdrift som følge heraf, undergår en grundig vurdering for at leve op til visionen. Helt konkret medfører dette et fokus på at sænke CO<sub>2</sub>-udslippet, som følge af transport og kørselsopgaver ved øget brug af biler og maskiner, der drives af fossile drivmidler. Dette er omtalt i Bæredygtighedsstrategien, som øget brug af "Grønne drivmidler i transportsektoren".

## Videre proces

Forvaltningen forventer at komme med en opfølgende sag i 2. halvår 2022, som præsenterer mulighederne for bæredygtige maskininvesteringer, som gennemføres under anlægsprogrammet "Maskininvesteringer i Arealdrift".

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Taget til efterretning.

## **Punkt 8: Mødekalenderen 2022 (Beslutning)**

00.00.00-P20-54-21

### **Resume**

Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg skal for hvert regnskabsår træffe beslutning om, hvor og hvornår møder skal afholdes. Mødekalenderen for 2022 blev senest vedtaget den 4. november 2021, men med forbehold for eventuelle senere rettelser grundet kommunalvalget. Da der i mellemtiden er vedtaget en ny udvalgsstruktur, skal mødekalenderen derfor genbehandles.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at den opdaterede mødeplan for 2022 godkendes.

### **Problemstilling**

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

Der er siden mødekalenderens vedtagelse i 2021 sket ændringer i udvalgsstrukturen. Et nyt udkast til mødekalender er således opdateret i overensstemmelse med den nye udvalgsstruktur, så der nu fremgår Skoleudvalget, Dagtilbudsudvalget, Ældre- og Omsorgsudvalget samt Forebyggelses- og Socialudvalget, og Beskæftigelses- og Integrationsudvalget udgår.

På den baggrund genfremlægges nu en opdateret, samlet mødekalender for 2022.

Det bemærkes, at den opdaterede mødekalender ændrer ved den tidligere principbeslutning om, at det politiske under rådhusets renovering skulle genhuses på Stadsbiblioteket, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning af 8. april 2021.

### **Løsninger**

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

Der er i tilrettelæggelsen af datoer så vidt muligt ønsket hensyn til ferier, helligdage, Folkemødet, KL-topmøder, KL-konferencer mv., ligesom der forsat er forhåndsreserveret tid til ekstraordinære udvalgsmøder. Dette betyder også, at der - som tidligere år - vil være enkelte møderul, hvor der vil være udvalgsmøder om mandagen grundet KL-arrangementer.

Af hensyn til afviklingen af otte udvalg, er mødetiderne foreslået nedjusteret en smule fra den tidligere standardvarighed på to timer. Dette under hensyn til, at der forsat skal være mulighed for foretræde, temaoplæg, introduktioner mv. på de enkelte udvalg, ligesom udvalg, hvis møder efter erfaringen kan trække ud af hensyn til sagsmængde eller -kompleksitet er placeret "yderst", således at eventuelle forsinkelser ikke påvirker andre udvalgsmøder.

På den baggrund er der derfor også foretaget justeringer i mødekalenderen, siden udkastet blev præsenteret i december 2021. Gruppeformandskredsen har ultimo 2021 drøftet et tidligt udkast, og forskelligt fra dette tidlige udkast har Kultur- og Fritidsudvalget og Byplanudvalget nu skiftet plads og rykket tidligere på dagen, således at Byplanudvalget nu foreslås

placeret i ydertimen om onsdagen af hensyn som beskrevet ovenfor. Økonomiudvalgets møder vil fremover starte kl. 16.30.

Der er derudover taget hensyn til, at der er stort personsammenfald mellem Kultur- og Fritidsudvalget og Byplanudvalget, som derfor foreslås placeret i forlængelse af hinanden.

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

Kommunalbestyrelsesmødet i juni 2022 foreslås samtidig flyttet fra den 23. juni til den 22. juni af hensyn til Sankt Hans.

Udvalgenes generelle mødekalender 2022 er således:

Møde	Tid	Sted
Kommunalbestyrelsen	Torsdag, 17.00-20.00	Fennebergsalen, Stadsbiblioteket
Økonomiudvalget	Torsdag, 16.30-18.30	Personalekantin, kælderen, Stadsbiblioteket
§ 17, stk. 4 om Bæredygtighed***	Tirsdag, 08.15-09.30	Mødelokale C eller A*
Teknikudvalget	Tirsdag, 16.15-17.30	Lyngby-Taarbæk Forsyning**
Dagtilbudsudvalget	Onsdag, 08.15-09.45	Mødelokale C eller A*
Skoleudvalget	Onsdag, 09.45-11.15	Mødelokale C eller A*
Kultur- og Fritidsudvalget	Onsdag, 15.00-16.30	Mødelokale C eller A*
Byplanudvalget	Onsdag, 16.30-18.15	Mødelokale C eller A*
Ældre- og Omsorgsudvalget	Torsdag, 08.15-09.45	Mødelokale C eller A*
Forebyggelses- og Socialudvalget	Torsdag, 09.45-11.15	Mødelokale C eller A*
Ekstraordinære udvalgsmøder, forhåndsreservation 1 gang månedligt.	Onsdag, 08.00-10.00	Mødelokale C eller A*

\*Mødelokale C og A er på 1. sal, Toftebæksvej 12, 2800 Kgs. Lyngby. Der er adgang til parkering under storcentret, der refunderes af sekretariatet.

\*\*Teknikudvalget har en tidligere aftale om, at der kan afholdes møder i Lyngby-Taarbæk Forsynings lokaler på Firskovvej.

\*\*\* § 17, stk. 4-udvalgets mødekadence fastlægges efter nærmere aftale med formandskabet

Et samlet overblik over mødekalenderen 2022 er vedlagt som bilag.

## **Strategisk ramme**

Ikke relevant.

## **Videre proces**

Efter endelig beslutning vil mødekalenderen 2022 blive opdateret og lagt på hjemmesiden. Allerede indkaldte møder, herunder især Byplanudvalgets og Kultur- og Fritidsudvalget, vil samtidig blive justeret i den politiske kalender i Outlook.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

De stående udvalg og økonomiudvalget fsva. deres egen mødekalender.

Kommunalbestyrelsen for sin egen.

## **Beslutning**

Forebyggelses- og Socialudvalget, den 10. januar 2022

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen var fraværende, i stedet deltog Richard Sandbæk.

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Godkendt.

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 11. januar 2022

Godkendt.

Skoleudvalget, den 12. januar 2022

Godkendt.

Dagtilbudsudvalget, den 12. januar 2022

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Kultur- og Fritidsudvalget, 12. januar 2022

A, B og F stiller forslag om, at Kultur- og Fritidsudvalgets møde starter kl. 15.30.

Afstemning:

For stemte: 3 (1 (A), 1(B), 1(F))

Imod Stemte: 4 (C)

Forvaltningens indstilling godkendt.

Byplanudvalget, den 12. januar 2022

A, B, F og D stiller forslag om, at Byplanudvalgets møde starter kl. 17.00, såfremt Kultur- og Fritidsudvalget beslutter at starte deres møde kl. 15.30.

Hvis Kultur- og Fritidsudvalget fastholder mødetiden 15-16.30, forbliver mødeplanen som foreslået.

Afstemning:

For stemte: 4 (A (1), B (1), F (1) og D (1))

Imod stemte: 3 (C).

## **Bilag**

Politisk mødekalender 2022

## **Punkt 9: 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:

- Parkeringsproblemer på Gyrithe Lemches Vej - henvendelse fra Maskinmesterskolen
- Parkeringsregler
- Administration af ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje
- Beslutning om indsamling af papaffald fra husstande
- Beslutning om indsamling af mad- og drikkekartoner fra husstande
- Nørgaardsvej stikvej - randzone
- Trafikforsøg på Lyngby Hovedgade
- Cykelpuljen 2022 - ansøgning
- Etablering af regnvandsbassin i den sydlige ende af Tracéet

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Taget til efterretning.

## Punkt 10: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

### Sagsfremstilling

#### 1. Høring brændeovnsforskrift

Miljøstyrelsen har sendt udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven i høring med en høringsfrist 8. december 2021. Ændringen vil muliggøre at Kommunalbestyrelsen kan vedtage forskrifter om udskiftning eller nedlæggelse af visse fyringsanlæg i visse områder. Herved får kommunerne mulighed for at forbyde ældre brændeovne og pejseindsatse, som er installeret før den 1. juni 2008 i områder med fjernvarme eller naturgas.

Det kan oplyses, at det nye lovforslag kan understøtte kommunens Bæredygtighedsstrategi, idet princippet om ”Vi fremmer handlekraft” fx beskriver, at ”det skal sikres, at den bæredygtige omstilling bidrager til øget trivsel bl.a. via reduceret støj og luftforurening og øget mulighed for bevægelse. Fx skal det undersøges, hvilke tiltag der kan være med til at begrænse den lokale partikelforurening fra brændeovne og oliefyr i kommunen.”

Forvaltningen har ikke afgivet høringssvar. Der er ikke med ændringen en forpligtelse til at udarbejde en forskrift og forvaltningen vurderer, at antallet af ældre brændeovne er relativt lavt i kommunen. Lovforslaget forventes at træde i kraft 1. juli 2022. Herefter vil kommunalbestyrelsen kunne vedtage en forskrift, hvis der er politisk ønske herom.

#### 2. PFOS-undersøgelser

Lyngby-Taarbæk Kommune blev i november orienteret om foreløbige data fra Region Hovedstaden, der viser indhold af stoffet PFOS/PFAS i Mølleåen. De endelige resultater forventes i januar 2022. Offentligheden har en naturlig interesse i sagen i kølvandet på bl.a. de (langt højere) fund af PFOS, som blev gjort i Slagelse, hvor der græssede kødkvæg, som optog stoffet.

På baggrund af orienteringen har kommunen sammen med Rudersdal, Gladsaxe og Furesø Kommuner henvendt sig til Region Hovedstaden, Miljøstyrelsen, Fødevarestyrelsen og Styrelsen for Patientsikkerhed.

Fødevarestyrelsen har frarådet at spise fisk fra åen på baggrund af fundet af PFOS, hvorfor kommunerne har opsat skilte langs Mølleåen samt rundt om Bagsværds Sø og Lyngby Sø, som har udløb i Mølleåen. Kommunerne har desuden spurgt Fødevarestyrelsen om de vil foretage undersøgelser af indholdet af PFOS/PFAS i fiskene, hvilket styrelsen har reageret positivt på.

Styrelsen for Patientsikkerhed vil ikke på det foreliggende grundlag fraråde sejlads mv. ved vandløbene og ønsker yderligere data. Regionen og Miljøstyrelsen lægger i deres svar til kommunerne ikke op til, at de vil foretage yderligere undersøgelser p.t.

Kommunerne har i fællesskab igangsat en mindre undersøgelse med prøvetagning og analyse for PFOS/PFAS seks steder i Mølleåen, Bagsværd Sø, Lyngby Sø og Furesøen. Prøverne er udtaget i december, og resultaterne er ved at blive analyseret. Når resultaterne foreligger vil kommunerne gå i dialog med Miljøstyrelsen.

Forvaltningen vil orientere igen, når der er nyt i sagen. Kommunen har bl.a. orienteret borgerne via [www.ltk.dk/PFOS](http://www.ltk.dk/PFOS), hvor også denne meddelelse vil blive lagt.

### 3. P-pladser til El-ladestandere fordelt til operatører

Forvaltningen orienterede den 1. december 2021 Teknik- og Miljøudvalget om fremdriften på Økonomiudvalgets beslutning af 17. juni 2021 om principper for konkurrenceudsættelse af opsætning af offentlig tilgængelige ladestandere til elbiler. Der er fem leverandører, som har afgivet tilbud på opstilling af el-ladestandere til biler på 8 forskellige lokationer i kommunen. Forvaltningen har vurderet tilbuddene og tildelt følgende tre operatører kontrakter: Yellowtec, Sustain Recharge og Clever.

YellowTec sætter ladestandere op ved:

1. Stades Krog,
2. Ulrikkenborg Plads, og
3. Sorgenfri station - bag Netto

Sustain Recharge sætter ladestandere op ved:

1. Jernbaneplassen/Likørstræde
2. Jernbanevej 4, og
3. Taarbæk Strandvej 59 O-P

Clever sætter ladestandere op ved:

1. Nørgaardsvej/Mosevej, og
2. Virumhallerne

I vurderingen af de indkomne tilbud har kommunen lagt størst vægt på at sikre borgerne den lavest mulige ladepris samt de bedst beskrevne løsninger. Der vil som udgangspunkt være 4-6 parkeringspladser forbeholdt opladning af el- og hybrid-biler på hver af lokationerne, som forsynes med destinationsladere med en effekt på 11-22 kW.

Ladeoperatørerne forventes at gå i gang med at opstille ladestanderne, så snart det lokale elnetselskab kan stille den nødvendige el-kapacitet til rådighed.

I aftalerne med ladeoperatørerne er der mulighed for udvidelser, og kommunen er allerede i gang med at undersøge øvrige lokationer for både destinations-, hurtig- og lynladere.

Planlægningen skal dog afpasses med andre aktører. Dels har tankstationerne planer om at opsætte lynladere (150 kW+), mens supermarkeder som Aldi, Lidl, Føtex, Netto og Coop vil sætte ladestandere (22-175 kW) op ved deres butikker.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. januar 2022

Taget til efterretning.