

# **REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 29-11-2022**

**Mødedato** Tirsdag d. 29. november 2022 kl. 16:15

**Mødested** Forsyningens mødelokale, Firskovvej 36

## Indholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| Godkendelse af dagsorden.....   | 3  |
| 3. Budgetopfølgning 2022 (Beslutning).....  | 4  |
| Budgetaftalen 2021-24 - Implementering - 6. status (Orientering).....                         | 7  |
| Proces for udmøntning af budgetaftalen 2023-26 (Orientering).....                             | 9  |
| Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2022 (Orientering).....               | 11 |
| Delegationsplanen 2023 (Beslutning).....  | 16 |
| Forslag til ny trafiksikkerhedsplan for 2023-2027 (Beslutning).....                           | 18 |
| Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2023 - Anlægsbevilling (Beslutning).....        | 24 |
| Ny støjskærm ved Hjortekær - Infrastrukturplan 2035 (Beslutning).....                         | 26 |
| Silent City – forlængelse af medlemskab (Beslutning).....                                     | 29 |
| Tillæg til Vandforsyningsplan 2018 - ændring af målsætning for lækagetab (Beslutning).....    | 32 |
| Takster for vand og spildevand 2023 (Beslutning).....   | 34 |
| Klima- og Kystsikringsarbejde, herunder kommunikation om fjernvarmen - anlægsbevilling (Beslu | 38 |
| Praksis for behandling af dybe jordvarmeboringer (Beslutning).....                            | 41 |
| Skitseprojekt for Lundtofte Stationsforplads og anlægsbevilling (Beslutning).....             | 45 |
| Skitseprojekt for Fortunens Stationsforplads og anlægsbevilling (Beslutning).....             | 48 |
| Regulering af støj fra vareleveringer (Beslutning) (Genforelæggelse).....                     | 51 |
| Kommende sager.....   | 56 |
| Meddelelser.....  | 57 |
| Affaldsgebyrer 2023 (Beslutning).....   | 60 |
| Underskrift af protokol.....  | 64 |

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

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Godkendt.

## Punkt 2: 3. Budgetopfølgning 2022 (Beslutning)

00.30.14-A00-4-22

### Resume

Teknikvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 3. budgetopfølgning for 2022 på udvalgets område, hvor der forventes et samlet merforbrug på 2,9 mio. kr. på udvalgets serviceramme. Resultatet af Teknikudvalgets område indgår i den samlede 3. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 8. december 2022 og Kommunalbestyrelsen den 15. december 2022.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at redegørelsen om 3. budgetopfølgning 2022 på Teknikudvalgets område godkendes.

### Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budgetopfølgning i den kommunale styrelseslov, i Indenrigs- og Boligministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, samt i 'principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune'. Budgetopfølgningen forelægges med udgangspunkt heri.

### Løsninger

I denne sag følges der op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget. På Teknikudvalgets område er der bevillinger på serviceområdet.

#### Service

Der rammestyles på servicerammen, og udvalgene skal således - ved evt. merforbrug - skabe balance på udvalgets serviceramme via modgående initiativer. Der gives altså som udgangspunkt ikke tillægsbevillinger på service i løbet af året. En samlet overskridelse af servicerammen kan medføre en sanktionering af Lyngby-Taarbæk Kommune. Rammestyringen er derfor en vigtig forudsætning i overholdelse af den samlede serviceramme.

Der forventes et samlet merforbrug på 2,9 mio. kr. på Teknikudvalgets område.

I forbindelse med sag om Midtvejsreguleringen af pris- og lønfremskrivningen (jf. kommunalbestyrelsens behandling d. 01.09.2022) er det politisk besluttet, at budgetterne ikke reguleres for midtvejsreguleringen af pris- og lønfremskrivningerne undtagen på områder med brændsel, da kommunens økonomiske situation tilsiger, at der ellers skulle findes besparelser andetsteds. På Teknikudvalgets område svarer dette til 1,5 mio. kr. Efterfølgende har KL generelt skønnet yderligere prisstigninger, som kommunerne forventeligt ikke bliver kompenseret for, jf. den seneste udmelding fra regeringen om rammerne i den offentlige økonomi i 2022 og 2023. Denne merudgift er foreløbigt estimeret til at udgøre yderligere 1,7 mio. kr. på Teknikudvalget, idet der dog er væsentlige usikkerheder i opgørelsen.

I lyset af KL's seneste anbefalinger på baggrund af prisudviklingen i samfundet og kommunens samlede aktuelle budgetudfordringer vedtog Økonomiudvalget (jf. Økonomiudvalgets behandling d. 27.10.2022) at fremrykke arbejdet med effektiviserings- og omstillingsstrategien for 2024. Økonomiudvalgets behandling heraf er bilagt sagen til udvalgets orientering. Forvaltningen har desuden igangsat en opbremsning af forbruget på centrale midler på tværs af udvalgene allerede i 2022, idet det vurderes vanskeligt, at løse udfordringerne på de store velfærdsområder, indenfor de nuværende rammer i 2022. I 3. budgetopfølgning 2022 forventes foreløbigt et samlet merforbrug på serviceudgifterne på mere end 50 mio. kr. Sammen med presset fra prisstigninger og udfordringen på de specialiserede områder øger det udgiftspreset betydeligt i 2023 og frem.

I tabellen nedenfor er det forventede regnskab på aktivitetsområderne på Teknikudvalgets område specificeret:

| 1.000 kr. i 2022 p/1  | Vedtaget budget | Korrigeret budget | Forventet regnskab | Forventet afvigelse |
|-----------------------|-----------------|-------------------|--------------------|---------------------|
| Vej og Park           | 61.230          | 60.461            | 62.014             | 1.553               |
| Trafik                | 45.047          | 42.231            | 45.089             | 2.858               |
| Klima, Miljø og Natur | 15.408          | 17.905            | 16.405             | -1.500              |
| I alt                 | 121.685         | 120.597           | 123.508            | 2.911               |

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

Der forventes et samlet merforbrug på 2,9 mio. kr. på Teknikudvalget område. Merforbruget vedrører primært et forventede merforbrug under 'Trafik' (2,9 mio. kr.) og 'Vej og Park' (1,6 mio. kr.), som dog modgås af et forventet mindreforbrug på 1,5 mio. kr. under 'Klima, Miljø og Natur'.

3. budgetopfølgning er opgjort pr. 30. september 2022. På Teknikudvalgets område har forvaltningen iværksat en opbremsning, som giver en foreløbig forbedring af resultatet i forhold til 3. budgetopfølgning på 0,8 mio. kr. Heraf forventes 0,6 mio. kr. at skulle forskydes til 2023. Det er sent på året, og mulighederne for opbremsning kan derfor være begrænset af kontraktforhold o.lign., men forvaltningen arbejder videre med mulighederne op til regnskabsafslutningen i 2022.

På udvalgets område kan især fremhæves følgende initiativer, idet der fremgår en samlet oversigt over opbremsningen og øvrige muligheder for omdisponeringer på udvalgets område i vedlagte bilag 'Opbremsning'.

- Budgettet på 0,2 mio. kr. til projektet 'Støjmålinger på Helsingørmotorvejen' Budgettet blev bevilget på KMB 26.01.2022 pkt. 10 og projektet kan ikke gennemføres indenfor den økonomiske ramme grundet prisstigninger.

På Vej og Park forventes et samlet merforbrug på 1,6 mio. kr. Merforbruget er sammensat af et merforbrug på 2,1 mio. kr. på Vejdrift, 2,4 mio. kr. på Kirkegårde, og 3,1 mio. kr. på Værksted og pladser. Merforbruget modsvares dog af et mindreforbrug på vinterdrift på 6,1 mio. kr.

Driftsmodellen for Arealdrift fungerer overordnet således at omkostningerne til udførende (herunder lønudgifterne), omfordeles (udkonteres) på baggrund af tidsregistrering af arbejdstimer og en fast timepris på mande- og maskintimer. Driftsområderne er dermed forbundne kar, idet udgifterne til mandskabet er konstante, så hvis der er lav aktivitet på fx Vinterdrift, så vil udførende registrere deres tid på andre driftsområder som Vejdrift eller Grøn drift. Udgifterne til Vinterdrift består af både omkostninger til udfører, udgifter til indkøb af materiel og udgifter til private leverandører. Ved en mild vinter vil der dog komme mindreudgifter til indkøb fra private leverandører vedr. udkald af vinterbekæmpelse.

På Trafik forventes et merforbrug på 2,9 mio. kr., som kan henføres til et samlet forventet merforbrug på 3,5 mio. kr. vedrørende busdriften, som hovedsageligt skyldes stigende priser og et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. som følge af vakancer. Mindreforbruget søges overført til 2023 af hensyn til tilstrækkelig medarbejder ressourcer til opgaveløsningen i 2023.

Der forventes et merforbrug på 3,5 mio. kr. på busdriften i 2022. Movia har som følge af likviditetsproblemer behov for at fremrykke og opkræve den forventede efterregulering for 2022 allerede nu på 3,9 mio. kr. (normalt ville merudgiften først skulle betales i 2024 og indgå i den relevante budgetforhandling). Merforbruget skyldes prisstigninger på især diesel.

Movia har oplyst, at der ikke kommer yderligere væsentlige afregninger vedrørende omlægning af busser i forbindelse med anlægning af Letbanen i 2022. Den resterende buffer på 0,4 mio. kr. i 2022 anvendes til at dække merudgiften af Movias fremrykkede efterregulering. Derudover er der yderligere en buffer på 2,0 mio. kr. fordelt med 1,0 mio. kr. i 2023 og 1,0 mio. kr. i 2024., som ligeledes forventes anvendt til at dække merudgiften til Movias fremrykkede efterregulering i forbindelse med regnskab 2022 og overførselssagen. Hvis ovenstående godkendes i overførselssagen, udstår der således 1,5 mio. kr.

Derudover foretages der en overførsel af 0,6 mio. kr. mellem Aktivitetsområderne 'Trafik' og 'Klima, Miljø og Natur' som følge af et forventet merforbrug på 'Klima, Miljø og Natur' og et forventet mindreforbrug på 'Trafik'. Begge aktivitetsområder er organisatorisk placeret under Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed og opgaverne skal ses i tæt sammenhæng.

På Klima, miljø og natur forventes et samlet mindreforbrug på 1,5 mio. kr. som kan henføres til et forventet mindreforbrug på 1,0 mio. kr. på tværs af projekter og puljer (Danmarks vildeste kommune, naturforvaltningsprojekter, Bæredygtighedspuljen med flere) og et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. vedrørende rottebekæmpelse. Mindreforbruget på Bæredygtighedspuljen indgår som finansiering i særskilt dagsordenspunkt i indeværende møde 'Klima- og Kystsikringsarbejde, herunder kommunikation om fjernvarmen'.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte bilag '3. budgetopfølgning 2022'.

## **Strategisk ramme**

Budgetopfølgningen er håndteret med udgangspunkt i den kommunale styrelseslov og 'Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune', der er udarbejdet med henblik på at skabe de rette incitamenter i økonomistyringen i kommunen.

## **Videre proces**

Budgetopfølgningen på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede opgørelse af 3. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 8. december 2022 og Kommunalbestyrelsen den 15. december 2022.

## **Økonomi**

De økonomiske konsekvenser af den samlede sag om 3. budgetopfølgning fremgår af bilag '3. budgetopfølgning 2022'.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Godkendt.

## **Bilag**

3. budgetopfølgning 2022

Håndtering af budgetudfordring på service - fremrykning af budgetproces 2024-27

Opbremsning

# Punkt 3: Budgetaftalen 2021-24 - Implementering - 6. status (Orientering)

00.30.00-S55-2-21

## Resume

Det følger af procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2021-24, at der i den to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen. Med denne sag fremlægges forvaltningens 6. 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 to-årige aftaleperiode løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de tre årlige budgetopfølgninger. Der er på denne baggrund forelagt tre status for implementeringen i 2021, og den 4. og 5. status er forelagt henholdsvis juni og september 2022.

Med denne sag fremlægges forvaltningens 6. status på implementeringen af budgetaftalen 2021-24.

## Løsninger

6. 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 november 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 4 indsatser markeret med gul. Det drejer sig om omstillingsinitiativer på specialundervisningsområdet (drift og anlæg) og udmøntning af puljen til bæredygtighed samt anlægsinitiativerne om nye daginstitutioner og udvidelse af daginstitution på Nøjsomhedsvej.

## 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

Opfølgningen på elementerne i budgetaftalen 2021-24 vil fremadrettet indgå som en del af den almindelige sagsfremstilling vedrørende de respektive områder, herunder som en integreret del af de tre årlige budgetopfølgninger.

## Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Implementering af budgetaftalen 2021-24 - 6. status

## **Punkt 4: Proces for udmøntning af budgetaftalen 2023-26 (Orientering)**

00.30.00-S55-2-22

### **Resume**

Forvaltningen har udarbejdet en procesplan for udmøntningen af elementerne i budgetaftalen 2023-2026. Procesplanen er godkendt af Økonomiudvalget 17. november 2022 og oversendes til fagudvalgenes behandling.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen for 2023-2026 tages til efterretning.

### **Problemstilling**

Budget 2023-2026 blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 6. oktober 2022. Det vedtagne budget for 2023-26 består af det administrative budgetforslag med tekniske ændringer og korrektioner samt budgetaftalen 2023-26. En procesplan for udmøntningen af elementerne i budgetaftalen er godkendt af Økonomiudvalget 17. november 2022 og oversendes til fagudvalgenes behandling.

### **Løsninger**

Procesplanen for implementeringen af de enkelte indsatser i budgetaftalen er vedlagt som bilag (bilag). Indsatserne er inddelt i samme områder, som de fremgår af budgetaftalen. I oversigterne er vist, hvilke indsatser der skal forelægges til politisk stillingtagen, ligesom det er angivet, hvornår de enkelte punkter planlægges forelagt. I oversigterne er endvidere vist de indsatser, som udmøntes administrativt uden yderligere politisk behandling.

Under de enkelte områder er desuden nævnt de respektive hensigtserklæringer, som indgår i budgetaftalen, samt processen for den videre behandling heraf.

Budgetaftalen er vedlagt som bilag (bilag).

### **Strategisk ramme**

Procesplanen for implementeringen af budgetaftalen 2023-26 er udarbejdet i overensstemmelse med budget 2023-26, som er godkendt af Kommunalbestyrelsen 6. oktober 2022. Budget 2023-26 er udarbejdet med udgangspunkt i styrelsesloven, Styrelsesvedtægten samt Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune (herunder den økonomiske politik).

### **Videre proces**

Procesplanen behandles i fagudvalgene 29. november til 1. december 2022. Forvaltningen vil løbende følge op på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de 3 årlige budgetopfølgninger i 2023.

### **Økonomi**

Budgettilpasningerne som følge af budgetaftalen fremgår af det af Kommunalbestyrelsen godkendte budget for 2023-2026.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

Dagtilbudsudvalget.

Skoleudvalget.

Kultur- og Fritidsudvalget.

Byplanudvalget.

Ældre- og Omsorgsudvalget.

Forebyggelses- og Socialudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Notat om opfølgning på budgetaftalen 2023-26

Budgetaftalen 2023-26

# Punkt 5: Letbanens økonomi herunder de afledte udgifter - Status 2022 (Orientering)

05.01.02-G00-3-15

## Resume

Der gives et samlet overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. Oversigten er til orientering og gentages hvert år, således at kommunens økonomiske forpligtelser i letbaneprojektet tydeliggøres. I forhold til seneste status er den væsentligste ændring, at "up-front" beløbene for DTU-tilkøbene herunder kommunens betaling, er periodiseret ind i 2022 budgettet, at "up-front" beløbet for P-konstruktionen er periodiseret ind i 2023 budgettet og at der i forbindelse med Budget 2023 - 2026 er afsat yderligere midler til projektledelse og myndighedsbehandling. Derudover er der givet et økonomisk overblik over kommunens løbende udgifter til letbanen fra 2025.

## Indstilling

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

## Problemstilling

Denne sag giver et overblik over udgifterne i forbindelse med letbaneprojektet på både kort og langt sigt. En status på letbaneprojektets økonomi blev senest fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 16. december 2021.

Det grove anlægsarbejde, hvor blandt andet vejbanerne, cykelstier og fortov bliver ombygget forventes at være færdigt 3. kvartal 2023. Derefter udestår arbejdet med etablering af skinner, master og ophængning af kørestrøm. Derefter testdrift af anlægget. Det forventes at letbanen sættes i drift i slutningen af 2025. Kommunens udgifter til letbanen skyldes allerede truffne beslutninger.

## Løsninger

I forhold til seneste status er den væsentligste ændring, at "up-front" beløbene for DTU-tilkøbene herunder kommunens betaling, er periodiseret ind i 2022 budgettet, at "up-front" beløbet for P-konstruktionen er periodiseret ind i 2023 budgettet og at der i forbindelse med Budget 2023 - 2026 er afsat yderligere midler til projektledelse og myndighedsbehandling. Derudover er der givet et økonomisk overblik over kommunens løbende udgifter til letbanen fra 2025.

Nedenfor ses de allerede godkendte udgifter, der er indarbejdet i budget 2022 og for overslagsårene 2023-2027. Forvaltningen revurderer løbende de estimerede udgifter, herunder fordelingen på de enkelte budgetår, og fremlægger justeringer hertil til godkendelse i takt med, at der opnås større indsigt i opgaver i forbindelse med letbanen og tilknyttede følgeprojekter.

Indskud til letbaneprojektet

Lyngby-Taarbæk Kommunes indskud i letbaneprojektet, jf. nedenstående, er uændret.

|                              | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-2059 (årligt) |
|------------------------------|------|------|------|------|------|--------------------|
| Indskud til letbaneprojektet | 14,8 | 14,8 | 14,8 | 14,8 | 14,8 | 14,8               |

(2023 P/L-niveau, mio. kr.)

Tilkøbsydelse

Letbaneprojektet består endvidere af en række tilkøbsydelse. I tabellen nedenfor ses budgettet for tilkøbsydelse. Der er indgået aftaler for tilkøbsydelse med Hovedstadens Letbane, herunder at ydelse lånefinansieres fra tidspunktet for låneoptagelse indtil 2056.

|  | 2022              | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-<br>2059<br>( rligt) |
|--|-------------------|------|------|------|------|---------------------------|
|  | (Korr.<br>budget) |      |      |      |      |                           |
| Rilleskinnespor på udvalgte strækninger, DTU-alternativet, Anker   | 25,5              | 18,9 | 5,4  | 5,8  | 5,8  | 5,8                       |
| Engelunds Vej (sideudvidelse), tiltag på parkeringss geringen, Firskovvej, og ny parkeringskonstruktion syd for Lyngby Torv. |                   |      |      |      |      |                           |

(2023 P/L-niveau, mio. kr.)

Tilkøbet for Firskovvej, består i praksis et tilskud på 50 mio. kr. og en tilk bsaftale på 7,8 mio. kr., begge beløb er i 2013-priser. Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget tilskud og beløb fra tilk bsaftalen i 2019. Up-front beløbet på 15% af tilskudsaftalen er afregnet, og den løbende afregning frem til 2056 er en del af ovenstående udgift.

Tilkøb for parkeringskonstruktionen består af en tilk bsaftale på op til 70 mio. kr., beløb i 2013-priser. Tilk bsaftalen er betinget af, at der træffes en politisk beslutning om at udnytte tilkøbet. Tilkøbet finansieres up-front med et beløb svarende til 15% af tilk bsaftalen, og det resterende beløb svarende til 85% afregnes løbende frem til 2056. "Up-front" beløbet for P-konstruktionen er periodiseret ind i 2023 og den løbende afregning af dette tilkøb er indregnet i ovenstående afsatte budget.

Up-front betalingen af p-konstruktionen er ikke foretaget endnu, da tilk bsaftalen ikke er endeligt underskrevet mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Hovedstadens Letbane. Kommunalbestyrelsen har den 24. november 2022 behandlet sag omkring indgåelse af låneaftale med Hovedstadens Letbane.

Ud over p-konstruktionen udestår afregning af to tilkøb, hvor DTU er medfinansierende på 50 % af tilkøbet. Opkrævningen af DTU er foretaget, og afregning af både DTU's medfinansiering (14,7 mio. kr.), samt Lyngby-Taarbæk Kommunes up-front-beløb (2,2 mio. kr.) forventes afregnet i regnskab 2022, hvorefter alene parkeringskonstruktionen udestår. På den baggrund er det korrigerede budget for 2022 ændret i forhold til tidligere status.

#### Afledte anlægs- og driftsudgifter

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

| Anlæg   | F r<br>2022 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | I alt |
|---|-------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Trafiksignaler og belysningsanlæg*  | -           | -    | -    | 7,3  | -    | -    | -    | 7,3   |
| Stitunnel ved Lehwaldsvej (Med DSB) - Kommunal udgift efter tilskud fra DSB | 2,7         | -    | -    | -    | -    | -    | -    | 2,7   |

|   |      |     |     |      |     |     |     |      |
|---|------|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|
| Letbane - Omgivelser, cykel og bilparkering                 | -    | 0,4 | 0,9 | 8,5  | 2,1 | -   | -   | 11,9 |
| Letbane - Byrumsforskønnelse Lyngby Hovedgade til Kanalvej  | -    | 0,6 | 2,1 | 2,0  | 1,6 | 5,3 | -   | 11,6 |
| Ekstra kørespor Lundtoftegårdsvej og lukning af Kornagervej | 14,8 | -   | 0,9 | -    | -   | -   | -   | 15,7 |
| Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane**            | 8,7  | 4,0 | 3,5 | 3,1  | 2,8 | -   | -   | 22,1 |
| I alt   | 26,2 | 5,0 | 7,4 | 20,9 | 6,5 | 5,3 | 0,0 | 71,3 |

(2023 P/L-niveau, t.kr.)

\*I forbindelse med sagen "Anlægsprogrammet 2023-26", der blev behandlet af Kommunalbestyrelsen 22. juni 2022, blev rådighedsbeløbet til projektet "Letbane - Trafiksignaler og belysningsanlæg" reduceret med 3 mio. kr., da nye beregninger fra Hovedstadens Letbane viste at udskiftning af gamle trafiksignaler og belysningsanlæg er blevet billigere end først angivet.

\*\*I forbindelse med sagen "Anlægsprogrammet 2023-26", der blev behandlet af Kommunalbestyrelsen 22. juni 2022, blev rådighedsbeløbet til projektet "Projektledelse og myndighedsbehandling Letbane" forøget med 4,1 mio. kr. idet forlængelse af projektperioden for det samlede letbaneprojekt giver øgede udgifter til projektledelse, abonnementer, kommunikation mv.

| Drift   | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2029 |
|---|------|------|------|------|-----------|
| Bus (omlægning og passagertab)*                                       | 0,4  | 2,5  | 3,8  | -    | -         |
| Stationsomgivelser (renhold, snerydning, vedligehold beplantning mm.) | -    | -    | 0,3  | 0,5  | 0,5       |
| Kommunens løbende udgifter til letbanen**                             | -    | -    | -    | 11,9 | 11,9      |
| Uudmøntet besparelse på busnettet.                                    |      |      |      | -3,7 | -3,7      |
| I alt   | 0,4  | 0,4  | 4,1  | 8,7  | 8,7       |
| Ikke budgetlagt:  |      |      |      |      |           |
| Drift af nye signalanlæg***   | -    | -    | -    | 0,7  | 0,7       |
| I alt   | 0,4  | 2,5  | 4,1  | 9,4  | 9,4       |

(2023 P/L-niveau, t.kr.)

\*En andel af beløbet forventes at dække en del af merforbruget på busdriften i 2022 som følge af forøgede udgifter til energi og brændstof, der henvises til meddelelsessag på dette møde (pkt. 4). De omfattede busomlægninger sker i perioden 2020-2023, såfremt tidsplanen for Hovedstadens Letbane holder. I budgettet er en buffer på 2,0 mio. kr. fordelt

med 1,0 mio. kr. i 2023 og 1,0 mio. kr. i 2024., som forventes anvendt til at dække merudgiften til Movias fremrykkede efterregulering (som følge af stigende priser på brændsel og energi) i forbindelse med regnskabet overførselssagen.

## **\*\*Kommunens løbende udgifter til letbanen korrigeret for busbesparelse**

Letbanens økonomi er tilrettelagt som en samlet økonomi, der inkluderer både udgifter til anlægsomkostninger (anlæg af banen), driftsrelaterede anlægsomkostninger (f.eks. køb af tog, kørestrømsmaster osv.), reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter. Ovenstående tal er således en indikation for kommunens udgifter forbundet med de driftsrelaterede anlægsomkostninger, reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter. Ejerkommunerne og regionen foretager allerede nu årlige betalinger til finansiering af anlægsomkostninger. Som det har været aftalt fra projektets begyndelse, skal de årlige betalinger opjusteres fra 2025, når letbanen går i drift, så de også omfatter de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, reinvesteringer samt driftsomkostningerne modregnet passagerindtægterne. De årlige betalinger er fastsat ud fra den forudsætning, at selskabets samlede gæld er tilbagebetalt i 2059. Letbanens driftsøkonomi hviler i sig selv. Der vil være et lille underskud i de første år, og senere et lille overskud. Det er der taget højde for i langtidsbudgettet (og betalingsaftalerne), som løber frem til 2059, hvor der samlet over perioden ventes et mindre overskud fra driften. Udgifterne skal ses i sammenhæng med en forventet udmøntet besparelse på busnettet. De to beløb til sammen indgår p.t. i driftsbudgettet på Trafik, jf. nedenfor.

**\*\*\*Økonomien til drift af signalanlæg, hvor letbanen kører igennem, vil fra 2025 være 0,675 mio. kr. Beløbet indeholder et årligt administrationsgebyr til Hovedstadens Letbane, basisudgift til entreprenøren samt en variabel omkostning til at dække for skadesopretning af signalanlæg. Udgiften forbundet med drift af signalanlæg er på nuværende tidspunkt ufinansieret fra 2025 og frem. Udgiften forbundet med dette er først blevet konkretiseret i løbet af 2022. Forvaltningen vil i forbindelse med fremlæggelse af letbanens samlede driftsomkostninger afklare om udgiften kan afholdes indenfor den samlede letbaneøkonomi. Det forventes, at der fremlægges en sag omkring letbanens samlede driftsøkonomi i løbet af 2024.**

Der er budgetteret med 8,2 mio. kr. til kommunens løbende udgifter til letbanen fra 2025. Estimatet er usikkert, bl.a. da det afhænger af passagergrundlag, modgående regulering af busbudgettet og fordeling mellem kommuner. Det foreløbige bud på 8,2 mio. kr. er baseret på Letbanens tidligere vurdering af driftstilskuddet fra 2018, og de foreløbigt forventede bustilpasninger som følge af letbanen.

## **Strategisk ramme**

Budget 2023 – 2026 og Bæredygtighedsstrategien.

## **Videre proces**

Arbejdet fortætter som planlagt frem mod sommeren 2023, hvor der vil være et skift af entreprenør, hvorefter næste fase med skinnelægning, master og kørestrøm igangsættes. Der vil i den forbindelse blive afholdt et borgermøde omkring faseskiftet.

## **Økonomi**

Nedenfor ses akkumulerede opgørelser over ovenstående tabeller:

| Mio. kr.                                      | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-<br>2056 |
|---|------|------|------|------|------|---------------|
| Indskud til letbaneprojekt                    | 14,8 | 14,8 | 14,8 | 14,8 | 14,8 | 14,8          |
| Tilkøbsydelse (15% "Up front") + årlig ydelse | 25,5 | 18,9 | 5,4  | 5,8  | 5,8  | 5,8           |
| Afledte anlægsudgifter                        | 5,0  | 7,4  | 20,9 | 6,5  | 5,3  | 0             |
| Afledte driftsudgifter                        | 0,4  | 2,5  | 4,1  | 9,4  | 9,4  | 9,4           |

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Taget til efterretning.

## **Punkt 6: Delegationsplanen 2023 (Beslutning)**

00.01.00-A21-1-22

### **Resume**

På baggrund af udvalgets indledende drøftelse den 20. september 2022 fremlægges i denne sag et forslag til revidering af den gældende delegationsplan.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at delegationsplanen godkendes.

### **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 Kommunalbestyrelsen det i vidt omfang til fagudvalg og til forvaltningen at træffe beslutninger på området, hvilket frigør tid og kapacitet til at fokusere politisk, hvor det ønskes mest.

I beslutningen om delegation ligger således en politisk afvejning af at være tilstrækkeligt inddraget i, hvad der foregår og rører sig i både civilsamfundet og forvaltningen, holdt op imod en effektiv og strategisk styring af en kommune med Kommunalbestyrelsen som dens øverste politiske ledelse. Det kan tillige være relevant at tage hensyn antal sager i sig selv for at sikre netop den rette balance og plads til det ønskede politiske fokus.

### **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. Alle politiske udvalg drøftede i september 2022 indledningsvist mulighederne og ønskerne til delegation inden for udvalgets eget område.

Det bemærkes, at Kommunalbestyrelsen - udover den samlede delegationsplan - altid kan foretage en enkeltstående delegation, ligesom en delegation altid kan tilbagetrækkes ved en ny beslutning. Det er desuden muligt at lave en tidsbegrænset delegation.

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 initiativret, adgang til sagsindsigt, politikerspørgsmål mv.

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.

### **Løsninger**

Lyngby-Taarbæk Kommune bruger efter praksis en samlet delegationsplan som styringsværktøj, der så vidt muligt samler alle delegerationer ét sted. På baggrund af drøftelserne i Teknikudvalget foreslås følgende ændringer i delegationen på udvalgets område:

- Ændring af delegationen fra Teknikudvalget til forvaltningen ved nedlæggelse af små stykker privat fællesvej, der åbenlyst er uproblematisk.
- Ændring af delegationen fra Teknikudvalget til forvaltningen ved dispensation fra vejbyggelinjer, hvor der er tale om små overskridelser, som vurderes uproblematisk for en fremtidig mulighed for udbygning af vejen.
- Ændring af delegationen fra Teknikudvalget til forvaltningen ved ændring af private veje til private fællesveje eller stier, som følge af en udstykning, der er besluttet, som følge af en lokalplan.
- Ændring af delegationen fra Kommunalbestyrelsen til Teknikudvalget ved udsendelse af et revideret regulativ for husholdnings- og erhvervsaffald i høring.
- Tydeliggøre at dispensationer for beskyttelseslinjer og byggelinjer lægges op, hvis der ikke er praksis eller ved kommunen egne projekter.
- Tydeliggøre at anlæg af private fælles veje og offentlige veje, herunder fastlæggelse af erstatning, at forvaltningen kan træffe beslutning ved anlæg af helt små private fælles veje, f.eks. adgang til 2 matrikler ved nyudstykning, svarende til 2 koteletben af sædvanlig størrelse.

Herudover har forvaltningen foretaget en række redaktionelle ændringer ved ensretning af opbygning, sprogbrug mv., der ikke fremgår direkte som rettelsesmarkeringer.

Revideret delegationsplan er vedlagt (bilag).

## **Strategisk ramme**

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

## **Videre proces**

Udvalgets beslutning vil blive opsamlet i en overordnet sag til Kommunalbestyrelsen, der herefter træffer formel beslutning om en ny, samlet delegationsplan.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Godkendt.

## **Bilag**

Delegationsplan - Teknikudvalget

# Punkt 7: Forslag til ny trafikikkerhedsplan for 2023-2027 (Beslutning)

05.00.00-G01-24-22

## Resume

Teknikudvalget besluttede den 11. oktober 2022 at udsætte punkt 7 Forslag til ny trafikikkerhedsplan for 2023-2027, på baggrund af drøftelse og flere ønsker til tilpasninger. Forvaltningen forelægger hermed sagen på ny i en tilrettet version som skal ses som en genforelæggelse af den udsatte sag på mødet den 11. oktober. Sagen lægger fortsat op til en vedtagelse af forslag trafikikkerhedsplan 2023-27 med dertilhørende høring.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til trafikikkerhedsplan 2023-27, herunder skolevejsprojekterne, godkendes,
2. trafikikkerhedsplanen sendes i 4 ugers høring.

## Problemstilling

Teknik- og Miljøudvalgets har på møde den 27. maj 2021 pkt. 5 besluttet, at der udarbejdes en revideret handlingsplan for trafikikkerhed med forslag til vision, målsætninger og fokusområder. Planen indeholder desuden forslag til 40 km/t hastighedszoner og en opdatering af skolevejsprojekter fra perioden 2017-2020. Der er udarbejdet forslag til en ny trafikikkerhedsplan for perioden 2023-2027, for at forvaltningen kan målrette og prioritere Lyngby-Taarbæk Kommunes indsats i forhold til at bekæmpe og forebygge ulykker og utryghed.

På baggrund af Teknikudvalgets drøftelser den 11. oktober 2022 er der alene blevet tilføjet en forklarende tekst i baggrundsrapporten på side 26. Her er der tilføjet en tekst (markeret i baggrundsrapporten) og givet eksempel på, hvor en "samling" ulykker medfører at lokaliteten bliver udpeget som en såkaldt "sort plet", og hvor en "samling" af ulykker ikke medfører, at lokaliteten bliver udpeget til en "sort plet" (se definition på sort plet i afsnittet Løsninger under anlægsprojekter).

I diskussionen blev det blandt andet rejst, hvorfor ønsker til længere stræk af cykelstier ikke er med i planen eller hvad det betyder, hvis trafikmængden er øget i forhold til den tælling, der ligger til grund for prioriteringen. Øget trafikmængde er blandt andet efterprøvet i prioriteringsmodellen for projekt I.C. Modewegs Vej - ID 25, hvor en fordobling af trafikken ikke ændrer på projektets placering på den prioriterede liste.

Listerne over projekter skal ses som den faglige prioritering, og de kommentarer der har været til enkelte projekter, fx projekt med ID 25, har ikke givet anledning til ændring i rækkefølgen af de prioriterede projekter. Prioriteringen er foretaget ud fra en række trafikfaglige parametre sat i forhold til økonomi, og der er stor erfaring fra rådgivernes side med at anvende en sådan prioritering for at se, hvor man "får mest trafikikkerhed for pengene".

Ud fra trafikikkerhedsplanen faglige vurderinger vil der herefter forekomme en politisk vurdering og prioritering af projekterne.

## Løsninger

Forvaltningen har udarbejdet forslag til en ny trafikikkerhedsplan, der indeholder forslag til vision, målsætninger og fokusområder for kommunens fremtidige trafikikkerhedsarbejde for perioden 2023-2027. Formålet med en trafikikkerhedsplan er at få en systematisk tilgang til at bekæmpe ulykker samt at prioritere indsatsen ift. de økonomiske ressourcer. De udpegede målsætninger og fokusområder er udpeget på baggrund af analyserne, som omfatter; ulykkesanalyse, hastighedsanalyse, borgerundersøgelse, borgerhenvendelser og en workshop med skoler.

De valgte måltal for alvorligt tilskadekomne følger færdselssikkerhedskommissionens målsætninger for 2030, det skal i den forbindelse nævnes, at der er store udsving i tallene fra år til år, det ses blandt andet på at 2015 er et år med et lavt

antal tilskadekomne, mens der de efterfølgende år er flere tilskadekomne. Forvaltningen arbejder i den forbindelse mod en målsætning om et lavt antal tilskadekomne, og at antallet ligger stabilt.

Lyngby-Taarbæk Kommune har på baggrund af analyserne opsat en overordnet vision om at; Det skal være sikkert og trygt for alle at færdes i trafikken. For at konkretisere visionen og arbejdet med trafiksikkerhed, er der udpeget fire målsætninger, som er:

1. Ikke nogen dræbte og højst otte alvorligt tilskadekomne i 2027
2. Minimum 75 pct. af alle trafikanter skal føle sig trygge i trafikken
3. Minimum 85 pct. af alle børn skal føle sig trygge på deres skolevej
4. Minimum 80 pct. af alle cyklister skal føle sig trygge i trafikken

I planen er der udpeget fem fokusområder; Krydsulykker, Lette trafikanter, Skolevej, Høj hastighed, Unge bilførere (under 25 år), som skal være med til at målsætningerne kan nås.

Under hvert fokusområde er der udpeget en række indsatser og virkemidler, der kan være med til at bekæmpe og forebygge ulykker samt øge trygheden på veje og stier.

Der benyttes tre hjørnesteen i trafiksikkerhedsarbejdet:

1. Vejtekniske tiltag (vi bygger)
2. Adfærds-kampagner og kommunikation (vi kommunikerer)
3. Politiindsats og kontrol (vi styrer)

For at nå i mål med trafiksikkerhedsarbejdet, kræver det, at der sættes ind på alle tre områder.

Skolepolitikker, adfærdsregulerende tiltag, indsatser rettet mod de unge mv. er også et vigtigt element, hvis trygheden og adfærden i trafikken skal forbedres. Lyngby-Taarbæk Kommune er allerede med i en del skole- og hastighedskampagner, men flere tiltag kan suppleres med aktiviteter målrettet ungdomsuddannelser og unge fra 15-24 år, som er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken. Kampagner og materialer fra Rådet for Sikker Trafik anbefales at anvendes i forhold til at forebyggelsesarbejde rettet mod unge.

Der er ligeledes udpeget en række områder, hvor der kan indføres 40 km/t hastighedszoner for at øge trygheden på vejene. Flere af indsatserne der nævnes gennemføres allerede i kommunen, som fx skolekampagner og hastighedskampagner, andre indsatser vil skulle sættes i gang i perioden.

Trafiksikkerhedsplanen bygger særligt på en ulykkesanalyse som anbefales at opdateres ca. hvert 5. år, da ulykkesmønstret kan ændre sig over tid. Derfor er planen sat til 2027, så ulykkestal jævnlig bliver analyseret.

#### Anlægsprojekter

I trafiksikkerhedsplanen er der udpeget en række anlægsprojekter på to områder:

Projekter forbundet med ulykkesbelastede lokaliteter (5 lokaliteter) og projekter forbundet med oplevet utryghed (27 lokaliteter).

Ulykkesbelastede lokaliteter:

En lokalitet er udpeget som sort plet, hvis den lever op til følgende kriterier:

- Kryds: Politiet har registreret mindst fire person- og/eller materielskadeulykker i et kryds i perioden 2016-2020. Ulykkerne skal være sket i selve krydset eller på de tilstødende veje op til krydset og relatere sig til krydset.
- Strækning (inkl. kryds): Politiet har registreret mindst fire person- eller materielskadeulykker på en strækning inden for en afstand af 500 meter i perioden 2016-2020.

Utrygge lokaliteter:

Der er udført en analyse og kortlægning af utrygge lokaliteter ud fra ulykkes- og hastighedsanalysen, borgerundersøgelsen, afholdt workshop og input fra skoler samt andre borgerhenvendelser. For udvælgelsen af de mest udpegede utrygge lokaliteter er der fastlagt følgende kriterier:

- For kryds: Mindst 10 respondenter i en 40 m radius (respondenter er både skole, henvendelser og borgerundersøgelse)
- For strækninger: Mindst 10 respondenter pr. 500 m

Hermed bliver de lokaliteter, der er udpeget flere steder og flest gange de projekter, som er prioriteret.

Med kriterierne er der udpeget 32 utrygge lokaliteter fordelt på; 23 kryds og 9 strækninger. Der er 5 lokaliteter, der pga. enten letbanebyggeri eller andre projekter i fx Lyngby Hovedgade, som ikke er taget med i prioriteringen. Dermed er der 27 lokaliteter forbundet med oplevet utryghed, som er blevet prioriteret.

Projekterne er mange og udgør et stort investeringsbehov. Der er derfor behov for at prioritere, hvilke projekter der bør laves først. Derfor er der foretaget en prioritering af projekterne, så det projekt, hvor man får mest for pengene prioriteres højest.

Hvert projekt er prioriteret i forhold, hvordan projektet vurderes at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i kommunen. I modellen til at prioritere oplevet utryghed indgår følgende faktorer: Antallet af registrerede uheld på lokaliteten og projektets uheldsforebyggende effekt; bilernes hastighed på lokaliteten og projektets effekt til at mindske hastighedsoverskridelser; antallet af køretøjer; den skiltede hastighed; antallet af borgere, der har udpeget lokaliteten som utryg; hvorvidt lokaliteten er udpeget i de indsamlede borgerhenvendelser og hvorvidt lokaliteten er udpeget som 'farlig' eller 'usikker' i workshoppen/input fra skoler.

Herudover indgår anlægsomkostningerne i prioriteringen, så de projekter, hvor der opnås størst mulig effekt pr. investeret krone, prioriteres højest. Modellen sikrer således, at projekter, hvor der forekommer mange uheld, har høj hastighed, store hastighedsoverskridelser, mange køretøjer mv. prioriteres højest.

Projekterne er i rapporten listet i prioriteret rækkefølge, så man kan se, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune får mest trafiksikkerhed eller øget tryghed for investeringen.

Prioriteringsmodellen er uddybet i bilag; Prioriteringsmodel.

### Skolevejsprojekter fra 2017-2020

I den nye trafiksikkerhedsplan er anlægsprojekter fra skolevejsprojektet 2017-2020 blevet gennemgået og opdateret for at se om projekterne stadig er relevante. Skolevejsprojekterne indgår dermed i udpegningen af ulykkeslokaliteter og lokaliteter forbundet med oplevet utryghed. Der er lavet en status på projekterne og prioriteringen af både ulykkeslokaliteter og udpegede utrygge lokaliteter og prioriteret, og indgår dermed i den nye trafiksikkerhedsplan under projekter, der er forbundet med oplevet utryghed.

Skolevejsprojekter, status:

- 5 skolevejsprojekter er gennemført eller planlagt til gennemførelse
- 8 skolevejsprojekter er med blandt de prioriterede projekter (en under ulykkeslokalitet, syv under prioriterede utrygge steder)
- 2 projekter er ikke relevante længere
- 8 projekter er ikke blandt de udpegede prioriterede utrygge steder fordi andre projekter rangerer højere

Se bilag: Skolevejsprojekter status og s. 46 i baggrundsrapporten.

Kommunalbestyrelsen behandlede den 6. oktober 2022 en sag om Grønnevej, hvor det blev besluttet, at acceptere tilsagn om tilskud på 50% fra den statslige cykelpulje til etablering af cykelsti på Grønnevej. Grønnevej er i trafiksikkerhedsplanen ikke udpeget som en ulykkesbelastet lokalitet, hverken som kryds eller strækning (under 500 m), da den ikke lever op til kriterierne for udpegning og er længere end 500 m. Krydset Skodsborgvej/Grønnevej er i workshoppen med skolerne udpeget til at være et utrygt sted. Skolen og mange forældre har i tidens løb anmodet om mere sikre forhold for cyklister på den del af Grønnevej, som ikke har cykelsti. Projektet på Grønnevej har til formål, at få en sammenhængende cykelsti på hele Grønnevej og dermed få mere sikre og trygge forhold for cyklister, som gør det mere attraktivt at cykle til skole.

Forvaltningen kan oplyse, at der forventes opstart på de allerede besluttede skolevejsprojekter fra skolevejspuljen ultimo 2022.

Forvaltningen anbefaler, at der fremadrettet udføres projekter for de prioriterede lister. Det giver forvaltningen én plan at planlægge og prioritere efter, uanset om det er trafiksikkerhed eller tryghed på skoleveje, i kryds mv.

### Cykelstrategi

I den kommende cykelstrategi er der udpeget ”missing links” i det overordnede cykelstinetværk. Her er fx den nordlige del af Fuglevadsvej udpeget som et ”missing link”. Cykelstier er ofte større anlægsprojekter, der forbedrer trygheden og sikkerheden, hvis der sker ulykker på strækningen. Det er derfor at de større anlægsprojekter ikke er med som udpegede ulykkeslokaliteter, da de ikke er en ”sort plet”.

## Strategisk ramme

Trafiksikkerhedsplanen underbygger Lyngby-Taarbæk Kommunes Mobilitetsplan fra 2018, Bæredygtighedsstrategien samt en kommende cykelstrategi.

## Videre proces

Såfremt Teknikudvalg godkender forslag til Trafiksikkerhedsplan 2023 – 27, sendes planen i 4 ugers høring til relevante interessenter; Det lokale Trafiksikkerhedsråd, Cyklistforbundet, Handicaprådet, Seniorrådet, FDM og skolerne.

Efter høringsperioden behandles Trafiksikkerhedsplanen i Teknikudvalget med henblik på endelig godkendelse. Der vil herefter årligt blive udarbejdet forslag til projekter, der foreslås gennemført inden for de midler, der er til rådighed i ”Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltagspuljen og ”skolevejspuljen”.

## Økonomi

Det er muligt at finansiere enkelte mindre projekter på den prioriterede projektliste i trafiksikkerhedsplanen med midler fra ”skolevejspuljen” og fra midler afsat til ”Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag”.

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 på 1,415 mio. kr. til cykelsti på Grønnevej godkendes på Kommunalbestyrelsens møde den 6. oktober 2022, vil der være 4,985 mio. kr. tilbage i ”skolevejspuljen” i perioden 2023-2029.

Pengene fra skolevejspuljen vil primært prioriteres til projekter i og omkring skoler.

Projekter vil ligeledes blive koordineret med den almindelige vedligeholdelse af veje og stier, hvor det kan lade sig gøre.

Forvaltningen vil hvert år fremlægge til beslutning, hvilke prioriterede projekter, der indstilles til at blive gennemført samt foreslå finansiering.

Der er i budgettet afsat midler til ”Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag”, som anvendes til mindre tiltag på området. Der er årligt afsat 2,4 mio. kr. Pengene udmøntes årligt. I 2022 er der bl.a. gennemført skolekampagner, hastighedskampagner, trafiktællinger og mobile fartvisere mv. i størrelsesorden af 450.000 kr.

Hvis der ønskes nye initiativer eller større ambitioner på trafiksikkerhedsområdet kræver det en merfinansiering til at gennemføre konkrete projekter og adfærdsmæssige tiltag, der er peget på, kan være med til at bekæmpe og forebygge ulykker og ulykkesrisiko.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Godkendt, idet planen også sendes i offentlig høring gennem høringsportalen.

## **Bilag**

Trafiksikkerhedsplan Populærversion

Baggrundsrapport - Lyngby-Taarbæk Trafiksikkerhedsplan 2023-2027

Status - skolevejsprojekter 2017-2020

Prioriteringsmodel - Trafiksikkerhedsplan

## **Punkt 8: Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2023 - Anlægsbevilling (Beslutning)**

05.00.00-G01-171-22

### **Resume**

Kommunalbestyrelsen besluttede med budget 2023 - 2026 forsat at afsætte et rådighedsbeløb til at tilgodese en opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav og trafikikkerhed på de kommunale veje. Der skal tages stilling til anlægsbevilling til puljen til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2023.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling på 2,348 mio. kr. til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2023, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådighedsbeløb)" i 2023,
2. det besluttes, at den ekstra tilsynsmedarbejder til øget indsats i forhold til fremkommelighed i forbindelse med letbanearbejdet forlænges i 1½ år (2023-2024), og at den tilhørende ekstraudgift på 0,825 mio. kr. finansieres ved konkret disponering af anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådighedsbeløb)" i 2023 og 2024.

### **Problemstilling**

Kommunalbestyrelsen besluttede med budget 2023 - 2026 forsat at afsætte et rådighedsbeløb til at tilgodese en opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav og trafikikkerhed på de kommunale veje. Der er i 2023 afsat et beløb på 2,348 mio. kr. til opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav til gennemførelse af mindre projekter til forbedring af trafikikkerhed og parkering på det kommunale vejnet.

### **Løsninger**

Der lægges i sagen op til at det afsatte rådighedsbeløb i 2023 bevilliges til implementering af nødvendigt budgetbehov fra budgetaftalen til opprioritering og gennemførelse af myndighedsmæssige krav til blandt andet mindre projekter på den prioriterede liste i forslag til ny trafikikkerhedsplan 2023-2027, samt som tidligere år til skiltning, afstribning, mindre anlæg og trafiktællinger, trafikikampagner og VSP-samarbejde (Vej-Skole-Politi), analyser og undersøgelser, projektstyring, eksterne konsulenter og lignende. Disponering af "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2023" til mindre og større projekter vil løbende blive forlagt til politisk behandling efterfølgende.

Kommunalbestyrelsen bevilligede i 2021 180.000 kr. af rådighedsbeløb på puljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2022" til følgende projekter: den 27. maj 2021, sag 14 er der bevilliget ca. 76.000 kr. til opsætning, flytning mv. af de to mobile hastighedsmålere og den 7. oktober 2021, sag 10 er der bevilliget 104.000 kr. til drift af nyindkøbte hastighedsmålere. Beslutningen er efter ønske fra Kommunalbestyrelsen, da der er mange henvendelser fra borger, som oplever at der bliver kørt for stærkt, og som anmoder om at den mobile hastighedsmåler opsættes i en periode for at minde trafikanter om fartgrænsen. Denne udgift er årlig, og er derfor allerede disponeret på anlægspuljen i 2023.

Kommunalbestyrelsen har den 4. marts 2021 besluttet, at øge indsatsen i forhold til fremkommeligheden i forbindelse med Letbanearbejdet, ved at tilføre en ekstra tilsynsmedarbejder til opgaven i to år. Den tilhørende ekstraudgift på 1,32 mio. kr. er finansieres ved konkret disponering af de afsatte rådighedsbeløb på puljen til "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådighedsbeløb)". Der er således disponeret ca. 330.000 kr. af budgettet til "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2023" til et ½ årsværk til tilsynsmedarbejder frem til medio 2023.

Der tilbagestår derfor 1,8 mio. kr. på anlægspuljen i 2023, som endnu ikke er disponeret forud for denne sag.

Tidsplanen for Letbanearbejdet er, at anlægsarbejderne forventes afsluttet med udgangen af 2024. På grund af forsat højt behov for tilsyn med letbanen foreslår forvaltningen, at ekstra tilsynsmedarbejder til den øget indsats i forhold til fremkommelighed forlænges i 1½ år til og med 2024 samt, at ekstraudgift på ca. 825.000 kr. finansieres ved konkret disponering af anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådighedsbeløb)", dels med 275.000 kr. i 2023 og dels med 550.000 kr. i 2024.

Såfremt dette godkendes vil der tilbagestå et ikke-disponeret restbudget på anlægspuljen på 1,5 mio. kr. i 2023.

Den nærmere fordeling af puljen sker på baggrund af besluttede disponeringer og tidligere års erfaring, således de hovedaktiviteter, som bedst fremmer de myndighedsmæssige krav og trafikikkerheden på de kommunale veje, kan bringes i anvendelse.

Opgørelse over forbrug i 2021 (bilag) viser, at forbruger fordeler sig med 54% til løn, 18% til skilte, afmærkning og mindre anlæg, 10% til Trafikkampagner og Vej-Skole-Politi samarbejde, 7% til konsulentydelse, 4% til trafiktællinger, 3% til fartmåler og 3% til cyklistundersøgelser inkl. supercykelsekretariatet.

## **Strategisk ramme**

Trafikkerhedsplan 2023 -2027 samt at Kommunen skal holde sine veje i god og forsvarlig stand herunder skiltning og afmærkning.

## **Videre proces**

I forbindelse med aflæggelse af anlægsregnskab for "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2022" primo 2023 redegøres der for de nærmere konkrete initiativer i 2022.

## **Økonomi**

Der er til anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådhedsbeløb)" afsat 2,348 mio. kr. årligt i Budgetperioden 2023-26.

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 2,348 mio. kr. til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2023, finansieret af det afsatte rådhedsbeløb til anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådhedsbeløb)". Idet der via tidligere beslutninger foretaget af Kommunalbestyrelsen er disponeret for 0,5 mio. kr. i 2023, tilbagestår der 1,8 mio. kr. af anlægspuljen i 2023, som endnu ikke er disponeret forud for denne sag.

Forvaltningen foreslår derudover, at den ekstra tilsynsmedarbejder til øget indsats i forhold til fremkommelighed i forbindelse med letbanearbejdet forlænges i 1½ år (2023-2024), og at den tilhørende ekstraudgift på 0,825 mio. kr. finansieres ved konkret disponering af anlægspuljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag (rådhedsbeløb)" i 2023 og 2024. Udgiften til denne udgør 0,275 mio. kr. Såfremt dette godkendes vil der tilbagestå et ikke-disponeret restbudget på 1,5 mio. kr. i 2023.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Anbefalet.

## **Bilag**

Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2021 - opgørelse over forbrug

# Punkt 9: Ny støjskærm ved Hjortekær - Infrastrukturplan 2035 (Beslutning)

09.11.00-G01-5-18

## Resume

I regeringens "Infrastrukturplan 2035" blev der afsat 40 mio. kr. til støjskærmsprojekt i Lyngby ved Helsingørmotorvejen. Vejdirektoratet har nu oplyst, at det er besluttet at anvende midlerne til en støjskærm ved det nordlige Hjortekær. Sagen gennemgår information om projektet fra Vejdirektoratet samt lægger op til en mulig deltagelse i en fondsansøgning med Hjortekær Grundejerforening om eventuel forlængelse af skærmen over Mølleåen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Vejdirektoratets planer om støjskærm ved det nordlige Hjortekær tages til efterretning,
2. forvaltningen bemyndiges til at være medunderskriver på en eventuel fondsansøgning om videreførelse af støjskærmen 60 meter mod nord, så længe videreførelsen ikke har økonomiske konsekvenser for kommunen,
3. der fra politisk side arbejdes på, at få staten til at prioritere yderligere midler til støjafskærmning i Lyngby-Taarbæk Kommune - bl.a. vest for motorvejen ved Lundtofteparken.

## Problemstilling

I forbindelse med regeringens "Infrastrukturplan 2035" er der afsat 40 mio. kr. til støjskærmsprojekt langs Helsingørmotorvejen i Lyngby.

Vejdirektoratet har i efteråret 2022 oplyst, at de - ud fra de prioriterede områder i deres støjhandlingsplan – har besluttet, at midlerne skal anvendes til støjskærm ved det nordlige Hjortekær og Eremitageparken Nord. I Vejdirektoratets støjhandlingsplan udpeges boligområder, hvor der er mindst 5 boliger med støj over 63 dB og mindst én bolig udsat for støj over 65 dB.

For at orientere om dette projekt har Vejdirektoratet afholdt informationsmøde med forvaltningen og Hjortekær Grundejerforening om støjskærmløsningen ved det nordlige Hjortekær.

## Løsninger

Vejdirektoratet har oplyst, at de arbejder med støjskærmløsning på østsiden af motorvejen mellem Vejporten og Mølleåen i kombination med en støjskærm i motorvejens midterrabat. Støjskærmen øst for motorvejen bliver 870 m lang og ca. 6 m høj og støjskærmen i midterrabatten bliver 570 m lang og 4 m høj. Støjskærmen i midterrabatten forventes at give en støjreducerende effekt både øst og vest for motorvejen.

Projektet forventes at medføre, at 94 boliger øst for Helsingørmotorvejen vil få en reduktion af støjen på mere end 3 dB. Vejdirektoratet har ikke fremsendt oplysninger om støjskærmenes effekt vest for motorvejen.

Vejdirektoratet har fremsendt faktaark (bilag) samt støjberegninger for projektet (bilag). Vejdirektoratet oplyser, at der kan ske mindre ændringer i projektbeskrivelsen, da faktaarket løbende vil blive opdateret med indeks i forhold til anlægsoverslaget og justering af tekst.

Generelt er det sådan, at Vejdirektoratets støjprojekter er rettet mod at reducere støjbelastningen for boliger. Deres beregninger viser, at den nordlige del af den planlagte støjskærm (gennem det fredede område) har en tydelig effekt på de

nordlige boliger i Hjortekær, hvorfor den er medtaget i projektet.

Hjortekær Grundejerforening fremførte på informationsmødet, at de gerne vil have den planlagte skærm forlænget yderligere 60 meter hen over broen over Mølleåen for også at opnå en støjreduktion i det grønne areal ved Mølleåen. Idet denne videreførelse kun vil have en støjreducerende effekt i det grønne areal og ikke på boliger indgår den ikke i Vejdirektoratets projekt. Vejdirektoratet har dog lovet at fremsende et prisoverslag på en 2 meter høj skærm på broen over Mølleådalen samt et støjreducerende autoværn langs broens ”midterrabat” (indersiden af de to tvillingebroer). Denne eventuelle forlængelse af støjskærmen vil geografisk set ligge både i Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommune.

Hjortekær Grundejerforening fremførte på mødet, at de påtænker at søge fondsmidler til etablering af denne forlængelse af skærmen hen over Mølleåen. Forvaltningen bakker op om forslaget, idet det vil gavne naturen og være med til at skabe bedre rekreative arealer omkring Mølleåen. Forvaltningen vil derfor gerne bemyndiges til at være medunderskriver på den fondsansøgning som grundejerforeningen vil udarbejde. Forvaltningen har dog allerede gjort opmærksom på, at projektet skal være udgiftsneutralt for kommunen,

Vejdirektoratet har oplyst, at projektet i løbet af efteråret 2022 vil blive overdraget til deres anlægsdivision, som vil gennemføre en detailprojektering af projektet. Herefter overgår projektet til anlægsfase, hvor der gennemføres et udbud af projektet. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt præcist at fastlægge færdiggørelsestidspunktet, men Vejdirektoratet oplyser, at det typisk tager mellem 1 - 2,5 år fra projektet er overgået til anlægsfase, til støjskærmen kan ibrugtages.

## **Strategisk ramme**

Projektet støtter op om Lyngby-Taarbæk Kommunes Bæredygtighedsstrategi 2020-2050, som bl.a. arbejder med at nedbringe antallet af støjbelastede boliger for at øge borgernes sundhed og trivsel. Projektet støtter desuden op om Vejdirektoratets støjhandlingsplan 2018-2023.

## **Videre proces**

Det kan oplyses, at der i Infrastrukturplan 2035 i alt er afsat 3 milliarder til støjbekæmpelse. Størsteparten af disse midler er der endnu ikke er sat ”adresse” på.

Forvaltningen anbefaler, at der fra politisk side arbejdes på, at staten i de kommende forhandlinger om de resterende midler prioriterer lokaliteter i Lyngby-Taarbæk Kommune - eksempelvis kunne der udarbejdes et velkomstbrev til den nye Transportminister. Heri kan det bl.a. nævnes, at den valgte løsning ved Hjortekær vil være et godt argument for, at der relativt billigt kan blive støjreduceret på den vestlige side af motorvejen, idet støjskærmen i midten allerede er etableret.

## **Økonomi**

Støjskærmen er et 100 pct. statsligt finansieret projekt. Ifølge det fremsendte faktaark forventes projektet at koste 40,2 millioner kroner.

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Ad 1-3) Godkendt.

## **Bilag**

Faktaark - Støjskærm Eremitageparken nord i Lyngby

Vejdirektoratets Støjkort Lyngby

## **Punkt 10: Silent City – forlængelse af medlemskab (Beslutning)**

09.11.00-G01-198-21

### **Resume**

Lyngby-Taarbæk Kommune har det seneste år deltaget i Gate21 samarbejdet Silent City om trafikstøj. Forvaltningen har haft stor glæde af samarbejdet - herunder øget faglighed og sparring, og forvaltningen anbefaler derfor, at udvalget tager stilling til fortsat deltagelse i Silent City samarbejdet.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune fortsætter deltagelsen i Silent City de næste fire år (2023 til 2026) til en udgift på 50.000 kr. per år, finansieret af rådighedsbeløbet til anlægsprojektet "Fremtidig støjhandlingsplanen" i 2023

### **Problemstilling**

Kommunalbestyrelsen godkendte den 25. november 2021, at Lyngby-Taarbæk Kommune kunne deltage i Gate 21 samarbejdet Silent City som netværksmedlem frem til udgangen af 2022.

Lyngby-Taarbæk kommune har 8.758 støjbelastede boliger og en stor del stammer fra trafikstøjen fra motorvejene. Det er derfor vigtigt, at arbejdet med at nedbringe støjgenerne fra trafikken prioriteres.

For kommuner som er placeret i større samlede byområder (bl.a. Lyngby-Taarbæk) er det er lovbestemt, at trafikstøj hvert 5. år skal kortlægges og der skal udarbejdes en støjhandlingsplan. Støjkortlægningen foretages af Miljøstyrelsen. På baggrund af kortlægningerne udarbejder kommunerne støjhandlingsplaner der prioriterer støjreducerende projekter i den enkelte kommune. Der er ingen krav til kommunerne om, at projekterne i støjhandlingsplanerne skal realiseres.

Silent City er et partnerskab som sætter fokus på trafikstøj. Ni kommuner er sammen med Region Hovedstaden gået forrest i kampen mod støjen, og de driver sammen med Gate 21 initiativet Silent City. Med udgangspunkt i kommunernes konkrete støjudfordringer er det langsigtede formål med initiativet og dets aktiviteter at medvirke til bedre miljø, sundhed og højere livskvalitet gennem indsatser som mindsker antallet af støjplagede borgere i kommunerne.

Silent City arbejder på flere planer med kompetenceudvikling, meningsdannelse, fælles udbud og etablering af et Living Lab. I Living Lab'et tester og udvikler partnerskabet innovative løsninger til bekæmpelse af trafikstøj i 1:1 skala i naturlige bymiljøer. Her kan bl.a. nævnes forsøg med støjmålinger, test af støjdæmpende autoværn, test af nye typer støjafskærmninger m.v.

Forvaltningen har i løbet af 2022 deltaget både i arbejds- og styregruppen for Silent City. Forvaltningen vurderer, at samarbejdet har givet en stor faglig indsigt i arbejdet med trafikstøj. Således er forvaltningen blevet præsenteret for nye løsninger til støjbekæmpelse, fået en masse ny faglig viden gennem foredrag og inspirationsture samt deltaget i workshop med bl.a. Miljøstyrelsen om den igangværende støjkortlægning. Ud over en større indsigt i støjområdet giver samarbejde også mulighed for faglig sparring mellem kommunerne.

Styregruppen har i juni 2022 godkendt en strategi for Silent City partnerskabet (bilag).

### **Løsninger**

Forvaltningen ønsker fremadrettet gennem medlemskabet af Silent City at sikre løbende viden og sparring om støj samt mulighed for større medindflydelse på den politiske dagsorden på Christiansborg. Desuden ser forvaltningen ved medlemskabet flere fordele i samarbejdet mellem kommunerne, Miljøstyrelsen og rådgivere om igangværende støj kortlægning samt muligt fællesudbud af kommende støjhandlingsplan.

Silent City arbejder i øjeblikket på at udarbejde et nyt aftalegrundlag for deltagelse i partnerskabet. Det nuværende tilsagn til at indgå i partnerskabet Silent City dækkede perioden 2021-2022 (dvs. et to-årigt tilsagn) – hvor Lyngby-Taarbæk først kom ind i samarbejdet det sidste år. Et nyt aftalegrundlag er blevet drøftet med styregruppen. Det nye aftalegrundlag lægger op til, at der indgås samarbejdsaftaler uden slutdato men med årlig mulighed for at melde sig ud. Udmeldelse af Silent City kan tidligst ske to år fra indtræden. Opsigelse af aftalen skal ske med mindst 6 måneders varsel til udgangen af et kalenderår.

Forvaltningen anbefaler således en fortsat deltagelse i Silent City samarbejdet. Det anbefales derfor, at der disponeres midler til deltagelse de kommende 4 år. Herefter kan fortsat deltagelse igen revurderes.

## Strategisk ramme

Deltagelse i Silent City understøtter kommunens ønsker om at arbejde med at nedsætte støjgener fra trafikken jf. kommunens "Støjhandlingsplan 2018-2023".

## Videre proces

Når der er truffet politisk beslutning om den videre fortsættelse i Silent City vil forvaltningen orientere Gate21 om udfaldet.

## Økonomi

Medlemskabet af Silent City for 2023 og 2024 er fastlagt til 50.000 kr. om året for kommuner som Lyngby-Taarbæk. Bidraget faktureres af Gate 21 årligt i første kvartal.

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune fortsætter deltagelsen i de kommende 4 år, og at udgifterne finansieres af rådighedsbeløbet til anlægsprojektet "Fremtidig støjhandlingsplan" i 2023. Der var oprindeligt afsat 0,643 mio. kr. til projektet, som efterfølgende er reduceret med 0,26 mio. kr. til finansiering af støjmålinger. Der tilbagestår derfor et restbudget på 0,383 mio. kr. til fremtidig støjhandlingsplan – hvilket skønnes at være mere end der er behov for set i forhold til priserne på tidligere støjhandlingsplaner.

Rådighedsbeløbet var i sin tid afsat til at dække rådgiverudgifter til bl.a. støj kortlægning og støjhandlingsplan mv. Idet Miljøstyrelsen har hjemtaget opgaven med støj kortlægningen opnås en besparelse for kommunerne. Samtidig vil et eventuelt fælles udbud af støjhandlingsplanen gennem Silent City forventeligt medføre en prismæssig fordel for kommunerne. Derfor vurderes det, at der af rådighedsbeløbet kan findes 200.000 kr. for deltagelse Silent City i de næste 4 år.

| t. kr. i 2022 p/l  | Udvalg /<br>Aktivitetssområde | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Varig?<br>Ja/nej |
|--|-------------------------------|------|------|------|------|------|------------------|
| Silent City  | Trafik                        | 0    | 50   | 50   | 50   | 50   | Nej              |
| Finansiering:<br>Anlægsprojektet<br>"Fremtidig<br>støjbehandlingsplan"<br>(0060830028) | Anlæg                         | 0    | -200 | 0    | 0    | 0    | Nej              |

I alt 0 -150 50 50 50

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Anbefalet.

## **Bilag**

Strategi for Silent City 2023-2024

# Punkt 11: Tillæg til Vandforsyningsplan 2018 - ændring af målsætning for lækagetab (Beslutning)

13.02.08-P15-5-22

## Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) har anmodet om, at målsætning for lækagetab i ledningsnettet skærpes til 2 %, således at Forsyningen kan takstfinansiere ledningsreoveringsprojekter og dermed medvirke til at spare på drikkevandsressourcen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at målsætningen for lækagetabet i ledningsnettet på 2%, godkendes.

## Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommunes Vandforsyningsplan 2018 er godkendt af Kommunalbestyrelsen i 2019 (KMB-møde 29/08-2019 pkt.19). Vandforsyningsplanen beskriver Lyngby-Taarbæk Forsynings nuværende og fremtidige forsyning af kommunes borgere og virksomheder med rent drikkevand.

I Vandforsyningsplanen fremgår, at målsætningen for lækagetabet på ledningsnettet er 7,6 % eller derunder af den udpumpede vandmængde. Lækagetabet er vandtab (vandspild) fra ledningsnettet gennem utætheder, brud mv. Når der tabes mindre vand i ledningsnettet betyder det, at der skal indvindes mindre vand, hvilket er godt for miljøet. Endvidere betyder det, at der skal behandles mindre vand på vandværket, hvilket er godt for forsyningens økonomi og dermed taksterne.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har haft stor fokus på lækagetabet, således at lækagetabet i dag er under målsætning på 7,6%. Forsyningen har derfor anmodet om, at målsætningen for lækagetabet fremadrettet sættes til 2%, således at der forsat er mulighed for, at Forsyningen kan renovere drikkevandsledningerne og finansiere reoveringerne over taksterne. Forsyningens rammer fremgår af kommunes planer, godkendelser og afgørelser mv. og den årlige økonomiske ramme godkendes af Forsyningssekretariatet. Med en godkendelse af en skærpet målsætning af lækagetabet, kan Forsyningen få godkendt projektet af Forsyningssekretariatet og opnå tillæg til den økonomiske ramme og dermed forsat kunne renovere ledningsnettet.

Forsyningen oplyser, at ledningsnettets gennemsnitlige levealder er ca. 55 år, med en forventet levetid på 75 år, men at der er behov for at gennemføre løbende reovering af nettet. Forsyningen oplyser endvidere, at såfremt nuværende målsætning fastholdes, er der ikke finansiering til den løbende vedligeholdelse af ledningsnettet, og Forsyningens må stoppe reovering af ledningsnettet, indtil vandtabet igen overstiger målsætningen, og Forsyningssekretariatet igen godkender tillæg til den økonomiske ramme. En udsættelse af reoveringen af ledningsnettet vurderer Forsyningen alt andet lige vil fordyre den fremtidige reovering af nettet.

Forsyning har oplyst, at der i forslag til takster for 2023 allerede er indregnet 15 mio. kr. til reovering af ledningsnettet, men som fordrer et nyt mål for vandtab, for at Forsyningen kan anvende den økonomiske ramme. Forsyningen har oplyst, at fornyelse af ledningsnettet udgør 0,40 kr. pr. m<sup>3</sup> af den takst på 66,08 kr., som forlægges Kommunalbestyrelsen til godkendelse.

## Løsninger

Skærpelse af lækagetabet er en mindre ændring af den gældende vandforsyningsplan. En mindre ændring af vandforsyningsplanen skal sendes i høring hos berørte parter i minimum 4 uger og godkendes af Kommunalbestyrelsen. Denne mindre ændring af vandforsyningsplanen vurderer forvaltningen ikke at give anledning til, at der skal udarbejdes en ny miljørapport efter miljøvurderingsloven, da det ikke giver anledning til væsentligt ændrede påvirkninger på miljøet. Forvaltningen har til orientering udarbejdet et notat med status på Lyngby-Taarbæk Forsynings implementering af fremtidens vandforsyning (bilag).

## Høring

Forslag til ændring af målsætningen for lækagetab i Lyngby-Taarbæk Kommunes Vandforsyningsplan har været sendt i høring i 4 uger hos Lyngby-Taarbæk Forsyning og Danmarks Naturfredningsforening fra den 31. oktober 2022 til den 28. november 2022. Der er ikke modtaget bemærkninger i høringsperioden.

## Strategisk ramme

En skærpelse af lækagetabet i Vandforsyningsplanen betyder, at der spildes mindre drikkevand fra ledningsnettet. Der skal dermed indvindes mindre grundvand og produceres mindre drikkevand. Dette er positivt for beskyttelse af grundvandsressourcen jf. kommunens Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse og Den statslige Vandområdeplan 2021-2027.

En reduktion af vandspildet er en bæredygtig udvikling og omfattet af FN's verdensmål nr. 6 om rent vand og sanitet og understøtter principperne i kommunens bæredygtighedsstrategi

## Videre proces

Ændring af målsætning for lækagetab offentliggøres på Kommunes hjemmeside omkring Vandforsyningsplan vedlagt status på Lyngby-Taarbæk Forsynings implementering af fremtidens vandforsyning.

Kommunens vandforsyningsplan opdateres, når der foreligger relevante større ændringer, f.eks., ny indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, nye mål for vandforsyning og vandindvinding mv.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Forsyningens projekter finansieres via taksterne. Ledningsrenoveringen er indregnet i den økonomiske ramme for Forsyningen, som Forsyningssekretariatet har godkendt og er indregnet i taksterne. Forsyningen har oplyst, at fornyelse af ledningsnettet udgør 0,40 kr. pr. m<sup>3</sup> af den takst på 66,08 kr., som forlægges Kommunalbestyrelsen til godkendelse.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Anbefalet.

## Bilag

Status - fremtidens vandforsyning

## Punkt 12: Takster for vand og spildevand 2023 (Beslutning)

13.00.00-S29-6-22

### Resume

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt godkende de takster, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fastsætter for vand og spildevand. Lyngby-Taarbæk Forsyning har fremsendt takster for vand og spildevand for 2023 til godkendelse. Forvaltningen vurderer, at taksterne ligger indenfor de økonomiske rammer fastsat af Forsyningssekretariatet.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at takster for 2023 godkendes.

### Problemstilling

Kommunalbestyrelsen skal én gang årligt træffe afgørelse om at godkende de takster, som Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S fastsætter for vand og spildevand jf. vandforsyningsloven og betalingsloven.

Kommunalbestyrelsen kan alene træffe afgørelse om at godkende eller ikke at godkende taksterne - legalitetskontrol - dvs. kontrol af, at taksterne er fastsat i overensstemmelse med loven. Afviser Kommunalbestyrelsen at godkende taksterne, skal Forsyningen fremsende et nyt takstblad til godkendelse. Kommunalbestyrelsens afgørelse kan ikke indbringes til højere administrativ myndighed. Kan kommunen ikke godkende taksterne kan Forsyningen opkræve et acountobeløb med udgangspunkt i tidligere godkendte takster og efterfølgende foretage en efterregulering, når taksterne er godkendt af kommunen.

### Løsninger

Taksterne for 2023 fremgår af nedenstående tabel:

| Kr./m <sup>3</sup>                                  | 2021  | 2022  | 2023  |
|---|-------|-------|-------|
| Vandafgift  | 11,90 | 11,98 | 17,94 |
| Statsafgift (grøn afgift)                           | 6,37  | 6,37  | 6,37  |
| Drikkevandsbidrag (Statslig afgift)                 | -     | -     | -     |
| Vandafledningsafgift                                | 25,40 | 26,42 | 28,55 |
| Moms  | 10,92 | 11,19 | 13,22 |
| Samlet vandafgift mm. pr. m <sup>3</sup> inkl. moms | 54,59 | 55,96 | 66,08 |

Vandafledningsafgifter for ejendomme, hvorfra der drives erhverv på markedsvilkår er differentieret, således at omkostningerne per udledt kubikmeter husspildevand bliver lavere, jo mere der udledes fra en ejendom (trappemodel-bekendtgørelse). Ca. 90% af vandforbruget i kommunen betales efter den højeste vandafledningsafgift.

|  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--|-------|-------|-------|
| Vandafledningsafgift Spildevand A/S < 500 m <sup>3</sup> ekskl. moms | 25,40 | 26,42 | 28,55 |

|   |       |       |       |
|---|-------|-------|-------|
| Vandaflædningsafgift Spildevand A/S 501-20.000 m <sup>3</sup> ekskl. moms | 20,32 | 21,14 | 22,84 |
| Vandaflædningsafgift Spildevand A/S >20.000 m <sup>3</sup> ekskl. moms    | 10,16 | 10,57 | 11,42 |

Lyngby-Taarbæk Forsynings revisor EY har redegjort for legalitetskontrol af taksterne. Revisoren vurderer: "At Lyngby-Taarbæk Spildevand A/S, Lyngby-Taarbæk Vand A/S og Mølleåværket A/S fastsættelse af taksterne er i henhold til principperne i de økonomiske rammer, og at taksten er korrekt fastsat."

Kommunen har til sagens behandling modtaget de nødvendige oplysninger, som omfatter følgende:

- Forsyningssekretariatets udmeldte økonomiske ramme.
- Notat vedrørende legalitetskontrol fra revisor Ernest & Young (bilag 1, 2 og 3)
- Udkast til takster for Vand og Spildevand for 2023 (bilag 4)
- Tilslutningsbidrag for Vand og Spildevand 2023 (bilag 5)
- Udkast til driftsbudget for 2023
- Anlægsoversigt
- Lyngby-Taarbæk Forsynings årsrapport 2021

Taksten for Mølleåværket (bilag 6) er indeholdt i vandaflædningsafgiften (bilag 4), og der er foretaget separat kontrol af denne (bilag 3).

Ved godkendelse af taksterne foretager kommunen en legalitetskontrol. Kommunen påser ved godkendelsen:

- at taksterne samlet set overholder, den af Forsyningssekretariatet udmeldte økonomiske ramme,
- at takstbladet er i overensstemmelse med godkendt regulativ og betalingsvedtægt,
- at selskabet hviler i sig selv,
- at der ikke sker en usaglig forskelsbehandling for brugerne imellem.

Forsyningssekretariatet træffer afgørelse om vandselskabets økonomiske ramme, som bl.a. inkluderer årlige effektiviseringskrav. Når vandselskabet afslutter et projekt fastsat af kommunalbestyrelsen i f.eks. vand- eller spildevandsplan, vil de midler, som vandselskabet har lagt ud til projektet blive indarbejdet i den fremadrettede økonomiske ramme.

Selskaberne har gennemført og vil i de kommende år gennemføre store investeringer i bl.a. nyt vandværk, ledningsrenovering, ledningsomlægninger i forbindelse med letbanen, Klimatilpasning af det Centrale Lyngby mm.

Da der i kommunens planlægning er besluttet en række projekter via tillæg til vand- og spildevandsplanerne, forventes det, at selskabernes takster vil stige over de kommende år i takt med, at projekterne afsluttes og dermed kan indarbejdes i den økonomiske ramme og finansieres over taksterne. Med baggrund i Forsyningssekretariatets udmeldte økonomiske ramme fastsættes taksterne så jævnt som muligt over årene.

## Vejafvandingsbidrag

Kommunen betaler årligt et vejafvandingsbidrag til Lyngby-Taarbæk Spildevand. Vejafvandingsbidraget afspejler omkostningerne ved at aflede vand fra vejene til kloakkerne, og er fastsat til at være 3,5 procent af Lyngby-Taarbæk Spildevands anlægsomkostninger, jævnfør eksisterende aftale fra 2014 mellem forvaltningen og Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Ud fra gældende lovgivning må denne bidragssats maksimalt udgøre 8% af Lyngby-Taarbæk Spildevands anlægsomkostninger. Satsen skal endvidere aftales på baggrund af en konkret vurdering i fællesskab mellem kommunen og forsyningsselskabet, hvortil den eksisterende afregning på 3,5 % er besluttet.

Højesteret har den 5. februar 2016 stadfæstet Østre Landsrets Dom i Stoplov-sagen, hvorefter en fremtidig model for takstberegningen afventer ny lovgivning. På baggrund af dette, er det aftalt mellem KL, DANVA og regeringen, at der skal udarbejdes en ny model for vejbidrag. Østre Landsret har den 6. december 2019 afsagt dom om, at kommunernes pligt til at betale vejbidrag ikke omfatter spildevandsledninger, der ikke optager eller afleder vejvand. En ny model for kommunernes betaling af vejbidrag er foreløbig udskudt og Forvaltningen foreslår, at den nuværende sats fastholdes.

## Konsekvenser

En gennemsnitshusstand på 3 personer bruger ca. 120 m<sup>3</sup> vand per år, dvs. en stigning i taksten på ca. 10 kr./m<sup>3</sup> betyder en stigning på ca. 1.200 kr. for 2023. For drift af de kommunale ejendomme betyder en stigning i taksten på 20%, en merudgift på mere end en 1 mio. kr.

## Strategisk ramme

Taksterne for vand og spildevand er relateret til flere planer, regulativer, programmer og strategier, bl.a. Vandforsyningsplan, Spildevandsplan, Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, Klimatilpasningsplan, Bæredygtighedsstrategi, DK-2020 plan, Statslige Vandområdeplaner mv. Tiltag der beslutes i planerne vil udmønte sig i projekter, der har indflydelse på taksterne.

## Videre proces

Når taksten for vand og spildevand er legaliseret af Kommunalbestyrelsen, kan Forsyningen opkræve afgiften hos forbrugerne. Taksterne annonceres på Forsyningens hjemmeside.

## Økonomi

Selskaberne er brugerfinansieret gennem vand- og spildevands-taksterne, som opkræves af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Et foreløbigt estimat for vand og vandafledningsafgiften for kommunens ejendomme forventes at ligge på omkring 6,5 til 7,5 mio. kr. om året, mens vejafvandingsbidrag kan variere meget og historisk har ligget på mellem 0,5 til 7,5 mio. kr. afhængigt af, hvilke anlægsprojekter Forsyningen afslutter.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Anbefalet.

## Bilag

Bilag 1 - Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne for 2023 Lyngby-Taarbæk Spildevand

Bilag 2 - Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne for 2023 Lyngby-Taarbæk Vand

Bilag 3 - Notat vedr. legalitetskontrol af taksterne for 2023 Mølleåværket

Bilag 4 - udkast til Vand og spildevand takstblad 2023

Bilag 5 - Udkast til Tilslutningsbidrag vand og spildevand 2023

Bilag 6 - Udkast til Mølleåværket takster 2023

# Punkt 13: Klima- og Kystsikringsarbejde, herunder kommunikation om fjernvarmen - anlægsbevilling (Beslutning)

00.01.10-A21-1-22

## Resume

Der er i budget 2023 - 2026 afsat en bevilling på 1 mio. kr. årligt i 2023-2025 under anlæg bl.a. til faglig understøttelse af klimaindsatsen. Der er desuden uforbrugte midler på ca. 1 mio. kr. til bæredygtighedsarbejdet, som følge af en bevilling til det tidligere bæredygtighedsudvalg. Med denne sag skal der tages stilling til udmøntningen af midlerne.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling i 2023-25 til det videre arbejde med klimaindsatsen og kystsikringsindsatsen på i alt 4,0 mio. kr., finansieret af uforbrugte driftsmidler til bæredygtighedsstrategien i 2022 på 1 mio. kr. og det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Pulje til klimaarbejde" i 2023-25 (3 mio. kr.),
2. der udarbejdes et beslutningsoplæg til den fortsatte implementering af bæredygtighedsstrategien.

## Problemstilling

Der er i budget 2023 - 2026 afsat en bevilling på 1 mio.kr. årligt i 2023-2025 under anlæg bl.a. til faglig understøttelse af klimaindsatsen. Det fremgår af budgettet, at midlerne både kan anvendes til at understøtte det nedsatte § 17 stk. 4 udvalg, der arbejder med at udvikle Lyngby-Taarbæk Kommunes klimaindsats og/eller til at videreføre det igangsatte arbejde med at afklare kystsikringen i Taarbæk.

Af budget 2023 - 2026 fremgår det endvidere, at parterne er enige om, at forvaltningen skal udarbejde forslag til businesscases med et lidt længere perspektiv – herunder muligheden for investering i solceller, elbiler og ladestandere, ejendomsenergieffektiviseringer, fremme cyklisme mm. Endelig fremgår det, at parterne er enige om at afsætte en anlægsreserve på 6,0 mio. kr. i 2024 og 3,3 mio. kr. i 2025 på Anlæg til uomgængeligt vedligehold af faciliteter på fritidsområdet. Alternativt kan dele af budgettet anvendes til klimasikring m.v.

Det fremgik af oplæg til budgettet, at implementeringen af bæredygtighedsstrategien kræver, at der afsættes ressourcer til at sikre forankringen af bæredygtighedsstrategien på tværs af forvaltningen, såvel som hos borgere, virksomheder og institutioner. Dette bl.a. igennem facilitering af den borgerinddragende indsats, som er et centralt element af bæredygtighedsstrategien. Desuden kræver arbejdet med § 17 stk. 4 udvalgets en koordinerende og faciliterende indsats for at skabe resultater i udvalget. Hertil kommer at varmeplanen kræver en klar og hurtig kommunikation med borgere, som er bekymret for deres varmekilde i fremtiden.

Det fremgik desuden af oplæg til budgettet, at det fortsatte arbejde med etablering af en samlet kystsikringsløsning i Taarbæk kræver, at der er en koordinerende projektleder, og at der er økonomi til at fortsætte arbejdet, efter der er udarbejdet et skitseprojekt og godkendt et kystlaug. Det fortsatte arbejde består i at udarbejde en miljøvurdering til brug for myndighedsarbejdet.

I forbindelse med det tidligere bæredygtighedsudvalg er der et mindreforbrug på ca. 1 mio. kr. Disse midler ses i sammenhæng med ovenstående bevillinger i budget 2023 - 2026.

## Løsninger

Forvaltningen foreslår, at der ansættes en projektleder til at varetage både klima- og bæredygtighedsarbejdet, samt kystsikringen. Det kan være med til at styrke og fastholde indsatsen på begge indsats. Der er et meget stor behov for kommunikation både ift. § 17 stk. 4 udvalgets arbejde med henblik på at få forankret arbejdet i en bredere kreds, men

også på varmeområdet er der behov for en styrket kommunikation. For at understøtte dette arbejde foreslå forvaltningen, at der ansættes 2 studentermedhjælpere i 2023 til 2025, som kan sikre at hjemmeside er opdateret, at der kommer kommunikation ud direkte til borgeren, at der kan holdes borgerrettede arrangementer, understøtter eventuelle kampagner om borgerinddragelse, herunder skoler m.m. Udgiften til projektlederen udgør 0,7 mio. kr. pr. år mens udgiften til de to studentermedhjælpere udgøre samlet 0,3 mio. kr. pr. år.

For at kystsikringsprojektet kan bringes videre, skal myndighedsarbejdet igangsættes. Det næste skridt er at få udarbejdet en VVM-redegørelse, og en ansøgning til myndighederne (Kystdirektoratet og kommunen). Dette arbejde fordrer, at der er økonomi til at benytte rådgivere. Derfor foreslår forvaltningen, at der afsættes en pulje på 0,7 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. i 2024 til dette arbejde.

Med ovenstående forslag til udmøntning er der ikke tilstrækkelige midler til benyttelse af rådgivere i 2024. Det bemærkes, at der for så vidt angår anlægsprojektet "Anlæg til uomgængeligt vedligehold af faciliteter på fritidsområdet" i budget 2023 fremgår, de eventuelt også kan anvendes til kystsikring.

Alternativ til ovenstående kan man vælge alene at ansætte en studentermedhjælper og forhøje den årlige bevilling til rådgivere med 0,15 mio. kr. årligt i 2023 – 2025 til brug for myndighedsarbejdet på kystsikringsprojektet. Ved dette alternativ forventer Forvaltningen dog, at det ikke vil være muligt at opfylde det ambitionsniveau, som er skitseret i bæredygtighedsstrategien og DK2020 klimaplanen, samt §17 stk. 4 opgaveudvalg for Bæredygtighed, inden for de skitserede tidsrum - såvel som med den ønskede kvalitet og formidling.

## Strategisk ramme

Implementering af Bæredygtighedsstrategien og Budgetaftale 2023 - 2026.

## Videre proces

Der er efter 2025 ikke afsat yderligere finansiering til implementering af bæredygtighedsstrategien. Forvaltningen vil i 2023 fremlægge en sag om den fortsatte implementering af bæredygtighedsstrategien og kystsikringsprojektet, herunder afklaring omkring behov og finansiering.

## Økonomi

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling i 2023-25 til det videre arbejde med klimaindsatsen og kystsikringsindsatsen på i alt 4,0 mio. kr., finansieret af uforbrugte driftsmidler til bæredygtighedsstrategien i 2022 på 1 mio. kr. og det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Pulje til klimaarbejde" i 2023-25 (3 mio. kr.). Bevillingen dækker over en årlig udgift til en projektleder i perioden (2,1 mio. kr.), en årlig udgift til 2 studentermedhjælpere i perioden (0,9 mio. kr) samt rådgiverbistand til myndighedsprojekt i 2023 og 2024 (1 mio. kr.).

Der er efter 2025 ikke afsat yderligere finansiering til fortsat implementering af bæredygtighedsstrategien samt det fortsatte kystsikringsprojekt. Finansiering hertil vil fsva. drift skulle findes via modgående initiativer og fsva. anlæg via omprioritering inden for det eksisterende anlægsprogram, herunder fx via konkret disponering af relevante anlægspuljer.

I forhold til anlæg er der budgetlagt en indtægt på 2,5 mio. kr. i budgetperioden 2023-26 baseret på en forventet indtægt fra øvrige lodsejere i et fremtidigt kystlaug. Såfremt kystsikringsprojektet ikke gennemføres er der en risiko for disse midler ikke tilfalder Lyngby-Taarbæk Kommune.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

| t. kr. i 2023 p/l  | Udvalg /<br>Aktivitetssområde | 2022 | 2023  | 2024  | 2025  | 2026 | Varig?<br>Ja/nej |
|--|-------------------------------|------|-------|-------|-------|------|------------------|
| Klima- og<br>kystsikringsindsats (nyt<br>navn til eksisterende | Økonomiudvalget<br>/ Anlæg    |      | 1.700 | 1.300 | 1.000 |      | Nej              |

bevillingsprogram -  
0060830038 )

|   |                                |        |        |        |   |   |     |
|---|--------------------------------|--------|--------|--------|---|---|-----|
| Finansiering:<br>Anlægspuljen "Pulje til<br>klimaarbejde"<br>(0060830038) | Økonomiudvalget<br>/ Anlæg     | -1.000 | -1.000 | -1.000 |   |   | Nej |
| Uforbrugte midler vedr.<br>bæredygtighedsarbejdet<br>(finansiering)       | TEK / Klima,<br>Miljø og Natur | -1000  | 0      | 0      | 0 | 0 | Nej |
| I alt   |                                | -1000  | 700    | 300    | 0 | 0 | Nej |

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Ad 1) Anbefalet, idet beslutning om anvendelse af puljen til kystsikringsarbejdet (0,7 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. i 2024) afventer den politiske behandling af skitseprojekt og forslag til kystsikringslaug, som forventes forelagt i 1. kvartal 2023.

Ad 2) Anbefalet.

# Punkt 14: Praksis for behandling af dybe jordvarmeboringer (Beslutning)

00.00.00-A00-26-22

## Resume

Forvaltningen har oplevet en markant stigning i ansøgninger til jordvarmeanlæg, da mange grundejere ønsker et alternativ til deres fossile varmforsyning pga. fokus på grøn omstilling og stigende energipriser. De dybe boringer, som er boringer på op til 250 meter under terræn, udgør en risiko for grundvandet, som anvendes til drikkevand. Med denne sag skal der tages stilling til praksis for at give tilladelser og afslag til de dybe jordvarmeboringer.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at praksis for behandling af dybe jordvarmeboringer bliver, at boringer ikke tillades indenfor 300 m fra indvindingsboringer og derudover kun tillades efter en konkret og individuel vurdering.

## Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har oplevet en markant stigning i ansøgninger til jordvarmeanlæg, da mange grundejere ønsker et alternativ til deres fossile varmforsyning pga. fokus på grøn omstilling og stigende energipriser. Etablering af dybe jordvarmeboringer medfører en gennemboring af de beskyttende lerlag over det primære grundvandsmagasin, hvorfra drikkevand indvindes. Lyngby-Taarbæk Forsyning har ønsket, at Lyngby-Taarbæk Kommune ser på, om det kan indføres en praksis, der imødekommer et forsigtighedsprincip ift. grundvandsbeskyttelsen.

Generelt er vandforsyningsselskaber og omkringliggende kommuner bekymrede for den risiko det store antal gennemboringer udgør for drikkevandsressourcen.

### Risikovurdering

En jordvarmeboring er ca. 200 m dyb. Boringen forsegles for at sikre, at der ikke trænger vand fra overfladen eller fra et terrænnært grundvandsmagasin ned til det primære grundvandsmagasin. Uanset at forseglingerne sker efter alle forskrifter vil der være en (lille) risiko for utætheder. En utæt forsegling giver risiko for, at forurening kan trænge ned i grundvandet langs siden af boringen, hvilket kan føre til forurening af det fremtidige drikkevand. Jordvarmeanlæggene forventes at kunne fungere i op til 30 år, og når anlægget tages ud af drift, bliver boringerne stående. Utætte boringer vil derfor udgøre en risiko, efter anlægget er taget ud af drift.

En anden risiko ved de dybe boringer er, at det dybereliggende skrivelag i nogle områder kan indeholde saltvand. Hvis boringerne rammer skrivelaget, kan det medføre en risiko for oprængning af saltvand til de kalkmagasin, hvorfra der indvindes drikkevand.

Reglerne vedrørende etablering af jordvarmeanlæg foreskriver brug af godkendte frostsikringsmidler i slangerne. Forvaltningen vurderer derfor, at det ikke er frostsikringsmidlerne, der udgør en risiko for grundvandet, men risikoen udgøres af transport af forurening langs boringens sider.

### Status på tilladelser til dybe jordvarmeboringer

Lyngby-Taarbæk Kommune har endnu ikke givet afslag på dybe jordvarmeboringer, men har i perioden 2010-2022 meddelt 34 tilladelser til dybe jordvarmeboringer, hvoraf cirka 18 er færdigmeldt. Der er 8 ansøgninger, der afventer sagsbehandling. 3 ansøgninger ligger i bero pga. en vurderet risiko for grundvandsressourcen.

### Vandindvinding i kommunen

I Lyngby-Taarbæk Kommune indvindes vand på 85-90 % af kommunens areal. Med det nye Lundtofte vandværk forventes kommunens egen indvinding at komme op på 2 mio. m<sup>3</sup> grundvand/år, som er ca. 60 % af vandforbruget i kommunen. Det resterende drikkevandsforbrug, ca. 40 % købes af Sjælsø Vandværk, der drives af NOVAFOS. Vandindvinding i nabokommunerne (Ermelundsværket og Bagsværd Vandværk) strækker sig over kommunegrænsen ind i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Lyngby-Taarbæk Forsyning og NOVAFOS har ansvaret for at sikre en bæredygtig og fremtidig vandforsyning. Forsyningerne er udfordrede, da der er mange forureninger, der truer grundvandet, og det er svært at finde nye

indvindingslokationer. Lerlagene over grundvandsmagasinet beskytter mod nedtrængning af forurening, og derfor er der en risiko når lerlagene gennembrydes.

## Varmeforsyning

Lyngby-Taarbæk Kommune har en målsætning om at udfase fossile brændstoffer i opvarmningen. Målet er at kunne tilbyde fjernvarme til 98% af kommunen inden 2028.

Mange ejendomme ligger i et område, hvor det forventes, at der etableres fjernvarme om nogle år. Hvis en ansøgning om en dyb jordvarmeboring ikke kan imødekommes, kan der være alternativer, som udgør en mindre risiko overfor grundvandet. Det kan være terrænnær jordvarme eller luft-vand varmepumper, der fungerer på overfladen. Der kan dog være begrænsninger i lokalplaner for opsætning af varmepumper, og der kan være begrænset areal til anlæggene.

## Praksis i andre nærliggende kommuner

Rudersdal Kommune har siden 2017 haft en praksis, hvor ansøgningerne behandles på baggrund af en vurdering indenfor indvindingsopland af den geologiske beskyttelse af grundvandsmagasinet, afstand til indvindingsboringer, forurening, strømningsretning i grundvandsmagasin mm. Der er givet tilladelse til over 25 anlæg og meddelt 7 afslag, hvoraf nogle få er påklaget. Miljø- og Fødevareklagenævnet har stadfæstet ét afslag.

Allerød Kommune tillader som udgangspunkt ikke etablering af jordvarmeboringer, der når ned til kalkmagasinet. De har derfor kun 1 dyb jordvarmeboring i kommunen, men arbejder på en præciseret praksis. Gentofte kommune har ca. 23 jordvarmeboringer og giver som udgangspunkt ikke tilladelse indenfor 300 meter fra indvindingsboringer og arbejder på en præciseret praksis. Gladsaxe kommune har ca. 10 jordvarmeboringer og arbejder på en præciseret praksis.

Energistyrelsen har oplyst til Lyngby-Taarbæk kommune, at de primært ser etablering af dybe jordvarmeboringer i kommuner nord for København. I den øvrige del af landet etableres der primært terrænnær jordvarmeanlæg og varmepumper.

## Løsninger

Forvaltningen foreslår, at antallet af jordvarmeboringer begrænses i områder, hvor de vurderes at udgøre en risiko for forurening af det grundvand der indvindes til drikkevand. Der skal foretages en konkret og individuel vurdering af hver ansøgning.

I reglerne i jordvarmebekendtgørelsen er der defineret afstandskrav til vandforsyningsanlæg mv. Hvis kommunen vurderer, at en dyb jordvarmeboring udgør en uacceptabel risiko for grundvandsressourcen i et område med betydelige drikkevandsinteresser, kan afstandskravene til indvindingsboringer skærpes. Lyngby-Taarbæk Forsyning er høringspart i alle ansøgninger om jordvarmeanlæg.

Forvaltningen indstiller på den baggrund, at følgende praksis vedtages:

1. Jordvarmeboringer tillades som udgangspunkt ikke i følgende områder:

- Boringsnære beskyttelsesområder (BNBO). Boringsnære beskyttelsesområder er defineret som fagligt og administrativt udpegede nærområder til boringer til almene vandforsyninger, hvor der er en særlig risiko for forurening af det grundvand, som bruges til drikkevand.
- 300 m beskyttelseszone omkring almene og ikke-almene vandforsyningsboringer samt 50 m fra øvrige vandindvindingsboringer

2. Forvaltningen foretager en konkret, individuel vurdering af hver ansøgning til en dyb jordvarmeboring ud fra ejendommens beliggenhed inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD). I vurderingen vil indgå:

- Udbredelsen af det beskyttende lerlag

- Kortlagte grunde eller anden kendt eller sandsynlig forurening (bilag)
- Strømningsretningen i grundvandsmagasinet i forhold til vandindvindinger
- Trykforhold i grundvandsmagasinet
- Forekomst af salt i skrivekridtet

Forvaltningen vil i sagsbehandlingen foretage en risikovurdering af hver dyb jordvarmeborings betydning i forhold til beskyttelse af det primære grundvandsmagasin og dermed det grundvand, der indvindes til drikkevand. Risikovurderingen vil i nogle tilfælde medføre forøgede sagsbehandlingstider og yderligere krav til ansøgeres sagsoplysning.

Den foreslåede praksis forventes at indebære, at der gives afslag til bl.a. de ansøgninger, som er sat i bero pga. risiko for grundvandsressourcen, men generelt vil der fortsat kunne gives tilladelse til jordvarmeboringer i de fleste tilfælde.

Forvaltningen har udarbejdet et kort, som viser de områder, hvor dybe jordvarmeboringer som udgangspunkt ikke tillades (røde områder), og hvor der skal foretages en konkret vurdering (gule og grønne områder) på grund af drikkevandsinteresser (bilag).

## **Strategisk ramme**

Iht. Lyngby-Taarbæk Kommunes Vandforsyningsplan og Kommuneplan er der indenfor områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsopland til almen vandforsyning særlig fokus på beskyttelse af grundvandet og forebyggelse af forurening af grundvandet.

Vandforsyningsplanen angiver desuden, at Lyngby-Taarbæk Forsynings egenproduktionen skal ske med fokus på rent vand og at grundvandsressourcen beskyttes med henblik på at indvinde uforurennet grundvand.

På baggrund af den foreslåede praksis vil der gives afslag på jordvarmeboringer, hvilket kan forsinke omstillingen fra fossile brændsler, men i de fleste tilfælde vil en anden grøn varmeløsning kunne vælges. Overordnet vil de få forventede afslag på jordvarmeboringer ikke få praktisk betydning for den grønne omstilling i kommunen.

## **Videre proces**

Forvaltningen vil på baggrund af udvalgets besluttede praksis sagsbehandle de ansøgte jordvarmeanlæg herunder meddele evt. afslag. Afgørelser kan påklages af både forsyning og ansøgere til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Forvaltningen har indledt et samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning og øvrige vandselskaber, nabokommuner og vidensinstitutioner for at opdatere vidensgrundlaget, således at myndighedsafgørelser og vilkår i tilladelser sikrer grundvandet bedst muligt. Forvaltningen vil vende tilbage i 2023 med en sag, der forelægger status og et forslag til revideret praksis, hvis det er relevant i forhold til et nyt vidensgrundlag.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Udsat, idet udvalget ønsker en vurdering af konsekvenserne af at skærpe praksis for behandling af dybe jordvarmeboringer ud fra et forsigtighedsprincip.

## **Bilag**

Kort over kortlagte forureninger i Lyngby-Taarbæk Kommune

Kort over 300 meter zoner og områder med drikkevandsinteresser

Praksis for behandling af dybe jordvarmeboringer

# Punkt 15: Skitseprojekt for Lundtofte Stationsforplads og anlægsbevilling (Beslutning)

01.02.00-P20-9-20

## Resume

Forpladserne til stationerne for Letbanen skal designes og anlægges, så de kan stå færdige til åbningen af Letbanen i 2025. Sagen fremlægges til godkendelse af skitseprojekt for Lundtofte stationsforplads og igangsættelse af detailprojektering.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. skitseprojektet for Lundtofte Stationsforplads godkendes som grundlag for det videre arbejde med projektet,
2. der igangsættes detailprojektering, og der til rådgiverydelser til detailprojektering og efterfølgende anlægsarbejder gives en anlægsbevilling på:
  - 9,7 mio. kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" i 2022-25.
  - 1,4 mio. kr. på udgiftsiden og 0,6 mio. kr. på indtægtssiden, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "cykelparkering ved letbanestationerne" i 2022-25.

## Problemstilling

Letbanen forventes at blive taget i brug i 2025. I september 2021 besluttede Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen skulle arbejde videre med det såkaldte scenarie A for Lundtofte Stationsforplads med henblik på udarbejdelse af et skitseprojekt. Sammen med rådgiver har forvaltningen udarbejdet et skitseprojekt for en stationsforplads i Lundtofte.

## Løsninger

Skitseprojektet for Lundtofte Stationsforplads viser en forplads der håndterer flow og ophold i forbindelse med den nye letbanestation. Der er arbejdet for at lave et forslag der giver værdi både for de rejsende og merværdi til nærområdet. I processen er diskuteret og indarbejdet forskellige temaer som tryghed, tilgængelighed, biodiversitet, drift af grønne områder, vandhåndtering, samt gangforbindelser til omkringliggende områder. Skitseprojektet har fokus på at skabe kortvarige, midlertidige og trygge ophold i grønne rammer for de rejsende, nem wayfinding og overskuelighed fra de omkringliggende områder til perronen og en effektiv afvikling af cykelparkering omkring letbanen (Bilag).

Stationsforpladsen som vil få et areal på ca. 800 m<sup>2</sup> placeres bag et skovbryn med afstand til de lokale boligbebyggelser og veje. Adgangen til stationsforpladsen og videre til letbaneperron vil ske fra Lundtoftegårdsvej for gående og cyklende. Cykelparkeringen placeres langs den nordlige del af stationsforpladsen i et øst-vestgående forløb langs "hovedstien" samt i en halvcirkel ved skovbrynet mod Lundtoftegårdsvej. Cykelparkeringen i den nordlige del af pladsen placeres på bagsiden af halvmure - halvmure som kan benyttes til ophold og som adskiller cykler fra gående. Der er i alt 129 cykelstativer. Nord for perronen og øst for cykelparkeringen er placeret en offentlig toiletbygning. Lige vest for perronen etableres Hovedstadens Letbane en toilet- og mandskabsbygning.

Der er ikke vejadgang til stationsforpladsen, men der etableres kiss & ride pladser på Lundtoftegårdsvej syd for stationsforpladsområdet. Der har været fokus på at gøre forpladsen og letbanens perroner synlige fra omgivelserne – både for at vise vej til letbanestationen og for at skabe overskuelighed og tryghed på pladsen. Belægningstype og læggemønster er udvalgt efter at kunne skabe "rumlefelte" der skal nudge cyklister til at køre forsvarligt i området. Der er friholdt kørebane for driftskøretøjer henover stationsforpladsen.

Stationsforpladsen er disponeret således, at der syd for stationspladsen på et senere tidspunkt er mulighed for at etablere vejadgang, vendeplads, afsætningspladser. Ligeledes vil det være muligt at planlægge for fremtidig byudvikling på

arealerne syd for stationsforpladsen på arealerne ud langs Luntoftegårdsvej.

Forvaltningen har i juni og august 2022 afholdt bilaterale informationsmøder om skitseprojektet med nærmeste naboer (boligselskaber, virksomheder), Handicaprådet, Dansk Cyklistforbund og Dansk Blinde Samfund m.fl.

Parallelt med denne sag fremlægges en sag vedrørende stationsforplads ved Fortunbyen - indenfor samme bevillingsprogram. Den samlede anlægsøkonomi for stationsforpladserne er beskrevet under økonomiafsnittet.

## **Strategisk ramme**

Planstrategi - Byudvikling i balance, kapitel Byliv - levende bydele.

Bæredygtighedsstrategien - Grøn mobilitet.

## **Videre proces**

Hovedtidsplan for stationsforplads Lundtofte

- Detailprojekt udarbejdes i 2023.
- Anlægsarbejder i 2024/2025.

Undervejs i processen med udarbejdelse af detailprojekt vil forvaltningen tilstræbe at afholde informationsmøder på samme niveau som under udarbejdelsen af skitseprojektet.

## **Økonomi**

Der er udarbejdet et anlægsoverslag for stationsforpladsen i Lundtofte. For at minimere usikkerheder i anlægsoverslaget, har forvaltningen bedt rådgiver om at dobbelttjekke de indhentede priser på materialer og anlægsarbejder.

Den samlede forventede udgift til projektet inkl. cykelparkering vil udgøre 11,1 mio. kr. Dertil forventes der en indtægt på 0,6 mio. kr., dvs. nettoanlæggelsesudgiften forventes at udgøre 10,5 mio. kr. Der lægges i denne sag i den forbindelse op til at, der

\* gives en anlægsbevilling på 9,7 mio. kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" i 2022-25

\* gives en anlægsbevilling på 1,4 mio. kr. på udgiftssiden og 0,6 mio. kr. på indtægtssiden, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "cykelparkering ved letbanestationerne" i 2022-25.

Anlægsbevillingen dækker over rådgiverydelser til detailprojektering og efterfølgende anlægsarbejder, herunder intern projektstyring.

Der er samlet afsat 11,4 mio. kr. til projektet "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" i 2022-25. Dette er afsat til at dække udgiften til etablering af stationsforpladser ved Fortunbyen og Lundtofte ekskl. cykelparkering.

Der er derudover afsat samlet udgiftsbudget på 2 mio. kr. og indtægtsbudget på 0,8 mio. kr. (netto 1,2 mio. kr.) til projektet i 2022-25 "cykelparkering ved letbanestationerne". På udgiftssiden er dette afsat til etablering af cykelparkering til stationsforpladserne ved Fortunbyen og Lundtofte, mens indtægtdelen vedrører tilskud fra Vejdirektoratet.

I særskilt sag i samme runde fremlægges en tilsvarende sag vedr. stationsforpladsen ved Fortunbyen. Såfremt begge sager godkendes, vil det fulde rådighedsbeløb til begge anlægsprojekter "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" og "cykelparkering ved letbanestationerne" være bevilliget.

Til drift af stationsforpladser er der anvist 0,3 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. fra 2025 og frem.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1

Teknikudvalget anbefaler pkt. 1

Økonomiudvalget anbefaler pkt. 2.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Ad 1) Anbefalet.

## **Bilag**

Lundtofte Stations - forplads skitseprojekt

Oversigtskort

# Punkt 16: Skitseprojekt for Fortunens Stationsforplads og anlægsbevilling (Beslutning)

01.02.00-P20-9-20

## Resume

Forpladserne til stationerne for Letbanen skal designes og anlægges, så de kan stå færdige til åbningen af Letbanen i 2025. Sagen fremlægges til godkendelse af skitseprojekt for Fortunbyens stationsforplads og igangsættelse af detailprojektering.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. skitseprojektet for Fortunen Stationsforplads godkendes som grundlag for det videre arbejde med projektet,
2. der igangsættes detailprojektering, og der til rådgiverydelser til detailprojektering og efterfølgende anlægsarbejdgives en anlægsbevilling på:
  - 1,7 mio. kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" i 2022-25.
  - 0,6 mio. kr. på udgiftsiden og 0,2 mio. kr. på indtægtssiden, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "cykelparkering ved letbanestationerne" i 2022-25.

## Problemstilling

Letbanen forventes at blive taget i brug i 2025. I september 2021 besluttede Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen skulle arbejde videre med det såkaldte scenarie A for Fortunbyens Stationsforplads med henblik på udarbejdelse af et skitseprojekt. Sammen med rådgiver har forvaltningen udarbejdet et skitseprojekt for en stationsforplads ved Fortunbyen.

## Løsninger

Stationsforpladsen ved Fortunbyen udgøres primært af cykelparkering - som planlægges placeret på arealer som ejes af boligselskabet AKB, da der ikke er plads på offentlige vejarealer. Forvaltningen har i 2021 haft indledende møde med boligselskabet AKB om hvilke arealer kommunen ønsker at erhverve til cykelparkering. På den baggrund placeres cykelparkering foran varmecentral bygning og ikke direkte foran boliger.

Der vil være adgang for cyklen og gående til letbanestationen. Skitseprojektet indeholder 52 cykelparkeringspladser placeret på arealer foran varmecentralen ved AKB boligbebyggelsen. Der etableres en støttemuren i lys beton langs cykelparkeringen ind mod bebyggelsen og der sættes en ny hæk. Der er arbejdet med at gøre stationsplansområdet lyst og indbydende og der sættes et par bænke så der er mulighed for ophold/hvile.

Der er ikke arealer til bilparkering i umiddelbar nærhed af letbanestationen.

Forvaltningen har i samarbejde med rådgiver i maj/juni 2022 udarbejdet et skitseprojekt for Fortunbyen. Forvaltningen har forud i juni og august 2022 afholdt bilaterale informationsmøder om skitseprojektet med nærmeste naboer (boligselskaber, virksomheder), cyklistforbundet og Dansk Blinde Samfund m.fl.

## Strategisk ramme

Planstrategi - Byudvikling i balance, kapitel Byliv - levende bydele.

Bæredygtighedsstrategi - Grøn mobilitet.

## Videre proces

Hovedtidsplan for stationsforplads Lundtofte

- Detailprojekt udarbejdes i 2023.
- Anlægsarbejder i 2024/2025.

Undervejs i processen med udarbejdelse af detailprojekt vil forvaltningen tilstræbe at afholde informationsmøder på samme niveau som under udarbejdelsen af skitseprojektet.

## Økonomi

Der er udarbejdet et anlægsoverslag for stationsforpladsen ved Fortunbyen. For at minimere usikkerheder i anlægsoverslaget, har forvaltningen bedt rådgiver om at dobbelttjekke de indhentede priser på materialer og anlægsarbejder.

Den samlede forventede udgift til projektet inkl. cykelparkering vil udgøre 2,3 mio. kr. Dertil forventes der en indtægt på 0,2 mio. kr., dvs. nettoanlæggelsesudgiften forventes at udgøre 2,1 mio. kr. Der lægges i denne sag i den forbindelse op til at, der

\* gives en anlægsbevilling på 1,7 mio. kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" i 2022-25

\* gives en anlægsbevilling på 0,6 mio. kr. på udgiftssiden og 0,2 mio. kr. på indtægtssiden, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "cykelparkering ved letbanestationerne" i 2022-25.

Anlægsbevillingen dækker over rådgiverydelser til detailprojektering og efterfølgende anlægsarbejder, herunder intern projektstyring.

Der er samlet afsat 11,4 mio. kr. til projektet "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" i 2022-25. Dette er afsat til at dække udgiften til etablering af stationsforpladser ved Fortunbyen og Lundtofte ekskl. cykelparkering.

Der er derudover afsat samlet udgiftsbudget på 2 mio. kr. og indtægtsbudget på 0,8 mio. kr. (netto 1,2 mio. kr.) til projektet i 2022-25 "cykelparkering ved letbanestationerne". På udgiftssiden er dette afsat til etablering af cykelparkering til stationsforpladserne ved Fortunbyen og Lundtofte, mens indtægden vedrører tilskud fra Vejdirektoratet.

I særskilt sag i samme runde fremlægges en tilsvarende sag vedr. stationsforpladsen i Lundtofte. Såfremt begge sager godkendes, vil det fulde rådighedsbeløb til begge anlægsprojekter "Letbane-omgivelser, cykel og bilparkering v. stationen" og "cykelparkering ved letbanestationerne" være bevilliget.

Til drift af stationsforpladser er der anvist 0,3 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. fra 2025 og frem.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1

Teknikudvalget anbefaler pkt. 1

Økonomiudvalget anbefaler pkt. 2

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Ad 1) Anbefalet.

## **Bilag**

Fortunbyen station - Skitseforslag

Oversigtskort

# **Punkt 17: Regulering af støj fra vareleveringer (Beslutning) (Genforelæggelse)**

01.02.00-G01-2-22

## **Resume**

Kommunen modtager vedvarende henvendelser fra borgere, der er generede af varelevering på skæve tidspunkter på døgnet og som ønsker, at kommunen gør mere for at afhjælpe generne. Derfor har forvaltningen undersøgt mulighederne for, om kommunen generelt kan være mere restriktive på området. Med denne sagsfremstilling skal der tages stilling til den fremtidige regulering af området.

## **Indstilling:**

Forvaltningen foreslår, at den nuværende praksis fastholdes.

## **Problemstilling**

Forebyggelse af støj fra varelevering sker i gennem planlægningen af nye butikker, når der tale om lokalplanpligtigt byggeri. Behandling af sager om klager over støj fra varelevering af eksisterende butikker reguleres i visse tilfælde efter miljøbeskyttelsesloven.

Kommunen modtager årligt to til tre klager over støj fra varelevering til butikker mm. i ydertimerne (weekend, aften og nat). Det skyldes, at butikkerne har åbent flere timer i døgnet herunder om søndagen og om aftenen, samt et ønske fra detail- og transportbranchen om at levere varer i ydertimerne.

Fordelen ved vareleveringer i ydertimerne er, at en del af den tunge trafik flyttes væk fra myldretiden, hvilket medfører mindre trængsel og bedre trafiksikkerhed i forhold til bløde trafikanter. Desuden medfører vareleveringer i ydertimerne, at leverancerne bliver hurtigere, hvilket reducerer udledningen af CO<sub>2</sub> og partikler gennem en øget effektivisering mm.

Ulempen ved varelevering i ydertimerne er, at støj fra varelevering kan genere butikkernes naboer.

## **Løsninger**

Regulering af støj iht. Miljøbeskyttelsesloven

Kommunen kan i visse tilfælde regulere støjgener fra vareleveringer efter miljøbeskyttelsesloven.

Butikker er ikke omfattet af reglerne om miljøgodkendelse og en eventuel regulering af miljømæssige gener sker i form af påbud i forbindelse med en klagesag. Som udgangspunkt vil forvaltningen dog gå i dialog med virksomhederne ved nabogener, hvilket ofte medfører, at virksomhederne flytter varelevering til andre tider af døgnet.

Når kommunen skal vurdere, om en støjgene i en klagesag er væsentlig, tages udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støjbelastningen. Grænseværdiernes størrelse afhænger af områdets anvendelse samt tidspunkt på døgnet.

Kommunen kan kun regulere den støj, der stammer fra virksomhedens eget areal. Der er ikke hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til at regulere støj, der stammer fra offentlig tilgængelige veje eller arealer. Det er politiet, som kan regulere støj på offentlige arealer, hvis der er tale om forstyrrelse af den offentlige orden.

Hvis kommunen har begrundet mistanke om, at støjgenen fra virksomhedens areal er væsentlig, kan kommunen påbyde butikken at undersøge støjbelastning af omgivelserne samt evt. at reducere støjen. Butikken/leverandøren må sammen med en støjkonsulent vurdere, hvordan støjen bedst reduceres. Ved et påbud om at nedbringe støjgenen inddrages proportionalitetsprincippet, så de påbudte foranstaltninger står i rimeligt forhold til udgifterne. Påbud til butikker kan ikke påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Det gælder såvel for borgere som for butikkerne.

#### Alternativ, forskrift for varelevering

Miljøbeskyttelsesloven giver mulighed for at kommunen kan vedtage en forskrift, der for eksempel fastlægger generelle betingelser for levering af varer i hele kommunen eller i et geografisk område for eksempel ved angivelse af tidsrum, hvor der er forbud mod levering af varer. Forvaltningen har udarbejdet et notat om forskrift for varelevering (bilag).

Fordelen ved en forskrift er, at der er klare regler og dermed enkel sagsbehandling for kommunen. Desuden vil ensartede regler være forudsigelige for virksomheder og naboer.

Omvendt er ulempen ved en forskrift, at reguleringen ikke tager hensyn til den enkelte butik, såsom afstand til naboer, støjafskærmning mv. En forskrift er mindre fleksibel og besværliggør ønsker til varelevering i ydertimerne under overholdelse af de vejledende grænseværdier eventuel ved brug af støjsvagt udstyr mm. Dermed går kommunen glip af fordelene ved varelevering i ydertimerne. Desuden har en forskrift hjemmel i miljøbeskyttelsesloven og kan dermed ikke regulere forhold, som ikke kan reguleres i medfør af miljøbeskyttelsesloven. Det vil sige, vi kan ikke stille skrapere krav til butikker end, hvad vi i forvejen kan med påbud.

Forbud mod køretøjer over 3500 kg. kan principielt også hjemles i vejloven, hvis der er saglige grunde. I en konkret sag har forvaltningen tidligere vurderet, at det vil være disproportionalt, at forbyde køretøjer pga. støj fra varelevering.

#### Dialog med virksomheder og borgere

Kommune modtager i gennemsnit 2-3 klager om året over varelevering. En klagesag over støj fra varelevering løses ofte gennem dialog med butikkerne uden, at kommunen udsteder påbud. Butikkerne er sædvanligvis interesserede i at finde løsninger på støjgenerne, da klagerne kan være potentielle kunder i butikken. Forvaltningen går typisk i dialog med virksomheder og borgere, når der modtages klager over varelevering.

Kommunen samarbejder desuden med handelslivet i en lang række sammenhænge. Her kunne evt. problemer med støj fra varelevering også drøftes f.eks. ved møder med handelsforeningerne.

#### Støjsvag varelevering

Støjgener kan reduceres ved brug af støjsvag varelevering, som omfatter støjsvagt udstyr, støjsvag adfærd og støjafskærmning.

Private hollandske brancheorganisationer har dannet en certificeringsordning PIEK-certificering, for støjsvagt udstyr til varelevering. PIEK-certificeringen er i øjeblikket den mest udbredt i Europa. PIEK-certificeret udstyr giver anledning til, væsentlig mindre støj end traditionelt udstyr, for eksempel støjer en støjsvag palleløfter 10-15 dB mindre end en traditionel palleløfter. Brug af støjsvagt udstyr er dog ingen garanti for, at Miljøstyrelsens grænseværdier for støj overholdes, fordi det afhænger af en række lokale forhold, såsom afstand til nabo, adfærd, varigheden af vareleverance, etablering af støjskærme mm.

Chaufførens adfærd har også indflydelse på støjbelastningen for eksempel at undgå smækken med bildør og porte, slukke radioen, hensynsfuld håndtering af varer mm. Nogle virksomheder uddanner selv deres chauffører i støjsvag adfærd, men kurser om støjsvag adfærd tilbydes også af AMU og andre efteruddannelser.

Af Miljøstyrelsens vejledning fremgår det, at Schulstad har investeret i støjsvagt udstyr og har etableret et samarbejde med Københavns Kommune om støjsvag varelevering før kl. 7.00.

Visionen er, at lastbilerne får leveret deres varer før kl. 7.00 og lastbilerne kommer ud af byen før kl. 7.00. Beregninger viser, at projektet økonomisk løber rundt, da virksomheden sparer udgifter til brændstof og løn, fordi kørslen er mere effektiv, hvilket reducerer udledningen af CO<sub>2</sub> og forurening. Desuden fremgår det af vejledningen at butikskæden Lidl arbejder med støjsvag varelevering, både i forbindelse med etablering af nye butikker, men også i forhold til eksisterende butikker.

### Regulering af støj iht. Planloven

Ved planlægning af nye butikker kan støjgener fra varelevering forebygges ved at inddrage støjensyn i planlægning af nye butikker ved nye lokalplaner, for eksempel ved afskærmning af vareleveringen mod naboer eller større afstand mellem vareleveringen og naboerne.

Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 "eksternstøj fra virksomheder" anvendes ved lokalplanlægning af nye butikker. I henhold til Miljøvurderingsloven udarbejdes der typisk en miljørapport i forbindelse med planer om nye detailbutikker, og støj fra varelevering vil være en af de parametre, der undersøges. På baggrund af støjrapporten fastsættes de afværgeforanstaltninger, der skal til for at overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. I lokalplanens bestemmelser fastsættes de krav, der skal sikre, at grænseværdierne overholdes. Det er oftest krav om lukkede varegårde, og krav til placering af disse samt evt. anden støjafskærmning.

### Borgerdialog ved planlægning af nye butikker

Et af Planlovens formål er at, offentligheden i videst muligt omfang, inddrages i planlægningsarbejdet. Inddragelse af borgerne er således et grundelement i planloven, og ligeledes i Lov om miljøvurdering. Formålet med en miljøvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden så tidligt som muligt og forud for, at myndigheden træffer afgørelse om planen, programmet eller projektet, tages hensyn til planens sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet. Før en kommunal plan kan vedtages, skal der offentliggøres et forslag og en redegørelse for forslaget forudsætninger. Der skal fastsættes en frist på mindst fire uger, hvor grundejere, naboer, foreninger, myndigheder mv. kan komme med indsigelser, bemærkninger, forslag eller protester. Planlovens regler om offentlighed er minimumsregler. Planmyndigheden vurderer selv, om der skal afholdes borgermøder, nedsættes arbejdsgrupper, oprettes elektronisk borgerpanel eller lignende. Hvis det er vurderet, at der skal udarbejdes en miljøvurdering af planen, følger høringsfristen for miljørapporten, den tidsfrist der er fastsat for planen.

### **Strategisk ramme**

Muligheder for at placere nye butikker er dels fastlagt i Kommuneplanen og dels i lokalplaner.

### **Videre proces**

Forvaltningen fortsætter den nuværende praksis med mindre udvalget beslutter andet.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget fsva. planloven.

Teknikudvalget fsva. miljøbeskyttelsesloven.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 11. oktober 2022

Teknikudvalget ønsker en yderligere belysning af sagen - eksempelvis hvad andre kommuner har lavet af løsninger.

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Godkendt.

Byplanudvalget, den 12. oktober 2022

Byplanudvalget tilslutter sig ønsket om en yderligere belysning af sagen.

### **Supplerende sagsfremstilling**

Der er vedtaget forskrifter for varelevering i Tårnby Kommune i 2019 og i Hvidovre Kommune i 2004 - begge dækker hele kommunen. Forvaltningen har ikke kendskab til andre kommuner, der har vedtaget forskrifter for varelevering.

### **Forskrift i Tårnby Kommune**

I Tårnby Kommune dækker forskriften både midlertidige aktiviteter fra byggeri og varelevering. Varelevering reguleres, "når støjen stammer fra bygherre eller virksomhedens matrikel. Hvis vareleveringen foregår på offentlig vej eller offentlige arealer, gælder den til enhver tid gældende ordensbekendtgørelse, hvor politiet er myndighed."

Forskriften medfører, at varelevering kun må ske mellem kl. 7.00 og kl. 18.00, medmindre leveringen sker støjsvagt, forstået som fx at de vejledende grænseværdier skal overholdes. Reelt er støjgrænserne altså de samme, og forskellen er mest et spørgsmål om formulering. Mens forvaltningens nuværende praksis indebærer, at tidlig varelevering er tilladt med mindre støjgrænserne overskrides, så formuleres det i Tårnby Kommune som forbudt med mindre støjgrænserne kan overholdes. Fordelingen ved Tårnby Kommunes forskrift er derfor mest, at der er truffet en beslutning om støjgrænser på forhånd uden et påbud skal gives i hver sag. Desuden sendes et signal til virksomhederne om ikke, at have tidlig varelevering, hvilket kan betyde at støjgenerne mindskes - også på offentlig vej.

### **Forskrift i Hvidovre Kommune**

I Hvidovre reguleres varelevering i boligområder (mindre end 100 m. fra skel til bolig), hvor der ikke må være varelevering udenfor tidsrummet kl. 6.00-18.00 i hverdage, kl. 8.00-14.00 lørdage og hele døgnet søn- og helligdage. Hvis akkrediterede støjberegninger viser, at støjgrænserne overholdes, kan der dog dispenseres. Støjgrænserne er de samme, men bevisbyrden for overholdelse lægges over på virksomhederne (dog ikke mellem kl. 6.00 og kl. 7.00, hvor varelevering reelt tillades). Fordelen her er også, at støjgrænserne og tidspunkterne for varelevering er tydelige på forhånd, og der sendes et signal til virksomhederne. For virksomhederne er det en fordel, at levering tillades fra kl. 6.00.

Henvendelser fra borgere og grundejerforeninger om gener fra virksomheder de senere år har hovedsageligt omhandlet Sorgenfri Torv og området ved Virum Station, og her er det støjen på offentligt areal, som giver anledning til gener. I disse

sager vurderes forskrifter som de ovennævnte ikke at gøre en væsentlig forskel.

## **Bilag**

Notat om forskrift for varelevering

## **Punkt 18: 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

- Forslag til lokalplan 287 for Tracéet Midt med tilhørende miljørapport
- Hjelmsvej, Frenderupvej og Mønsvej - Lokalplanforslag 303
- Parkeringsrestriktioner på Ulrikkenborg Plads og Lyngby Hovedgade
- Kunstgræsbane Lundtofte, regulering af støj
- Hummeltoftevej 187 - Flis-fyrringsanlæg
- Fremtidig økonomisk ramme til kollektiv bustrafik
- Urnefællesgrav på Sorgenfri Kirkegård

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Taget til efterretning.

# Punkt 19: 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 månedlige "åbent hus-møder" på Buddingevej.

### 2. Notat om CO<sub>2</sub>-fangst på Vestforbrænding

Vestforbrænding vil opføre et CO<sub>2</sub>-fangst anlæg, der skal fange mindst 400.000 tons CO<sub>2</sub> om året (bilag). Hvis anlægget bygges, vil de 19 ejerkommuner herunder Lyngby-Taarbæk kommune have CO<sub>2</sub>-neutral affaldsforbrænding. Dette vil kunne indgå i ejerkommunernes klimaregnskab.

Vestforbrænding er gået sammen med Evida og Gas Storage Denmark om at præsentere en samlet værdikæde for CO<sub>2</sub>-fangst fra fangst, til transport og lagring. De første 5-7 år vil lagringen ske i undergrunden ved Stenlille, på længere sigt i dybere lagre eller i undergrunden ved Havnsø. Dette vil bidrage til målsætningen om 70% reduktioner inden 2030.

Det forventes at CO<sub>2</sub>-fangsanlægget skal gå i drift i slutningen af 2025.

For at etableringen skal kunne lade sig gøre, skal det udføres gennem et kommercielt selvstændigt selskab ejet af Vestforbrænding, selvom CO<sub>2</sub> reduktionen finansieres via statstilskud eller vestforbrændings reducerede CO<sub>2</sub>-afgifter.

Det er et vilkår, at risikoen ved CO<sub>2</sub>-fangst kan afgrænses til det nye selskab og afgrænses fra Vestforbrænding og ejerkommunerne. Egenkapitalen skal tilføres til det nye selskab helt eller delvist fra Vestforbrændings nuværende egenkapital.

Det forventes at anlægget lånefinansieres mod kommunale garantier, og at det med statstilskud vil blive udgiftsneutralt for Vestforbrænding, forbrugerne og ejerkommunerne.

### 3. Resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2022

Rådet for Sikker Trafik har fremsendt resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2022. Kommunernes skoletrafiktest er en årlig måling af, hvordan det går med grundskolernes trafikundervisning. Formålet med testen er at styrke trafikundervisningen ved at have et vedvarende fokus på trafiksikker adfærd for børn og unge.

Testen undersøger blandt andet om alle folkeskoler gennemfører den obligatoriske trafikundervisning på alle klassetrin, om skolerne har en nedskrevet trafikpolitik med beskrivelse af trafikundervisning på de enkelte klassetrin og om skolerne har færdselskontaktlærere og skolepatruljer. Testen undersøger endvidere den kommunale forankring, herunder omfanget af samarbejde og koordinering af trafikundervisningen mellem forvaltningerne, skolen og politiet, om kommunen deltager i trafiksikkerhedskampagner målrettet skoler og om kommunen har en trafiksikkerhedsplan som indeholder mål for trafikundervisningen. Testen er dels udfyldt af folkeskolerne og dels af forvaltningen.

Resultatet for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at vi ligger i den bedste 1/3 del af deltagende kommuner. Kommunen har opnået 703 point ud af 1000 mulige, så der er stadig plads til forbedring. Med resultatet følger endvidere anbefalinger til Lyngby-Taarbæk om hvor kommunen bør sætte fokus for at styrke trafikundervisningen, så kommunen klarer sig bedre til næste år i kommunernes skoletrafiktest 2023.

Det er anbefalet, at kommunen skal sætte fokus på:

1. at sætte trafikundervisning på dagsorden i kredsrådet og lokalrådet med Nordsjællands Politi.
2. samarbejdet mellem kommunernes skolechef og skoleleder om trafikundervisning
3. at motivere skolerne til at udarbejde en trafikpolitik med fokus på trafikundervisning
4. at trafikundervisning indgår som en del af kommunens Trafiksikkerhedsplan

Forvaltningen vender tilbage til udvalget, når forvaltningen har foretaget en vurdering af anbefalingerne.

#### 4. Movias estimat 2 for busdriften i 2022

Movia har fremsendt estimat 2 for buskørslen i 2022. Estimat 2 er anden opfølgning på indeværende års budget – som således giver et pejlemærke af, hvor regnskabet for år 2022 ender.

De vigtigste elementer i estimat 2, 2022 er:

- Covid-regningen er stort set finansieret af statskompensation og omprioriteringer i Movia: Passageres tilbagevenden til busser og bane har været hurtigere end forventet, hvilket øger forventningerne til indtægter i 2022 med 36 mio. kr. i forhold til estimat 1. Den udestående covid-regning er derfor på 156 mio. kr. Heraf forventes at 111 mio. kr. at blive kompenseret af staten, og 42 mio. kr. finansieres ved besparelser og omprioriteringer i Movia.
- Stigende priser betyder merudgifter for regioner og kommuner: Priserne på brændstof mv. har betydet, at der er stigninger i operatørudgifterne til bus, bane og flextrafik på 366 mio. kr. i år. Kommuner og regioner har 1. oktober ekstraordinært indbetalt 149 mio.kr. til merudgifter til bus og bane. Desuden betaler kommuner og regioner løbende de højere udgifter til flextrafikken. Den forventede samlede efterregulering for kommuner og regioner i regnskabet for 2022 forventes at blive 136 mio. kr.

Det bemærkes at økonomien i estimat 2, 2022 er behæftet med højere grad af usikkerhed end sædvanligt på dette tidspunkt grundet verdenssituationen.

I det fremsendte materiale fra Movia fremgår det, at den forventede efterregulering (merudgift) for Lyngby-Taarbæk Kommune for 2022 bliver ca. 2,2 mio. kr. Dette beløb ligger ud over den ekstraregning for Lyngby-Taarbæk på 3,9 mio. kr. som Movia ekstraordinært opkrævede for 2022 i oktober måned i år.

For at give kommuner og regioner mest mulig fleksibilitet er det i Movias bestyrelse vedtaget, at kommuner og regioner med udgangspunkt i estimat 2, 2022 får mulighed for at vælge om de vil:

1. betale den forventede efterregulering i indeværende år
2. om efterreguleringen vedrørende regnskab 2022, skal afregnes som normalt primo januar 2024
3. endelig kan det vælges at betale en del af den forventede efterregulering i 2022 (den resterende del vil så indgå i efterreguleringen for 2022 som afregnes primo 2024)

Forvaltningen har valgt mulighed 2 - at afregne efterreguleringen til Movia på de almindelige vilkår primo januar 2024. Movia er oplyst om denne beslutning.

Ændringer til busbudgettet for 2024 – herunder efterreguleringen for 2022 - indarbejdes i budgetforslaget for 2024.

#### 5. Politisk behandling af anlægsprojekterne vedr. Klampenborg byrum og byrum i Fæstningskanalen (Kanalparken)

Teknikudvalget behandlede 16. august 2022 sagen "Klampenborgvej byrum - igangsættelse" (sag 5), hvor Kommunalbestyrelsen efterfølgende 1. september 2022 godkendte, at der gives en anlægsbevilling på 4,5 mio. kr. til gennemførelse af fase 2 og 3 for det samlede byrumsprojekt, samt planlægning og idéoplæg af midlertidig etape.

Derudover behandlede Teknikudvalget i samme runde sagen "Byrum i Fæstningskanalen - Kanalparken" (sag 6), hvor Kommunalbestyrelsen efterfølgende 1. september 2022 godkendte, at der udarbejdes et anlægsprogram (fase 2) og dispositionsforslag og projektforslag (fase 3) til estimeret 2,945 mio. kr. inden for den eksisterende anlægsbevilling til projektet.

I begge sager blev der fsva. den videre proces orienteret om, at Anlægsprogram (fase 2) udarbejdes og forelægges til anbefaling i fagudvalg samt godkendelse i økonomiudvalget inden gennemførelse af fase 3. For at optimere tidsplanen for de to projekter vil forvaltningen godkende anlægsprogrammet mens projektforslaget (fase 3) vil blive udarbejdet og forelagt til anbefaling i fagudvalg og økonomiudvalg med efterfølgende godkendelse i Kommunalbestyrelsen. Dette er i overensstemmelse med de afgivne anlægsbevillinger og kommunens anlægsstyringsregler.

## 6. Nyt cirkulære om kommunal varmeplanlægning og projektgodkendelse

Energistyrelsen har udgivet cirkulære om kommunal varmeplanlægning og projektgodkendelse. Cirkulæret trådte i kraft 28. oktober 2022. Cirkulæret beskriver en metode til at opfylde samfundsøkonomikravet og indebærer, at kommunalbestyrelsen inden 2022 skal udarbejde en samlet varmeplan for kommunen, der som minimum omfatter de områder i kommunen, der idag er gasforsynede. Varmeplanen skal fastlægge de områder, der forventes at blive fjernvarmeforsynet, herunder hvilken tidshorisont samt hvilke områder, der forventes individuelt forsynet. Planen skal herefter realiseres i konkret projektforslag.

Cirkulæret har til formål at fremskynde og effektivisere processen for kommunernes planlægningsindsats. Kommunerne har herunder mulighed for at fastsætte kortere høringsperioder i forbindelse med projektgodkendelse.

Lyngby-Taarbæk Kommune opfylder kravene til varmeplanlægningen med Kommunalbestyrelsens godkendelse af Strategisk Energiplan med indeholdt varmeplan 6. oktober 2022. Vestforbrænding har sendt ansøgning om godkendelse af varmeplanens Etape 1 til Forvaltningen. Afgørelse om projektgodkendelse er delegeret fra Kommunalbestyrelsen til Forvaltningen med beslutningen på mødet 6. oktober 2022. Forvaltningen forventer at træffe afgørelse om projektgodkendelse i december 2022 efter overstået høring.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Lyngby-Taarbæk Kommune Resultater Kommunernes Skoletrafiktest 2022

Lyngby-Taarbæk Kommune Anbefalinger Kommunernes Skoletrafiktest 2022

Notat om CO2-fangst

## Punkt 20: Affaldsgebyrer 2023 (Beslutning)

07.00.10-S29-1-22

### Resume

Kommunalbestyrelsen fastlægger årligt affaldsgebyrerne. Forvaltningen fremlægger forslag til affaldsgebyrer for 2023 til godkendelse.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at gebyrer for indsamling af mad- og restaffald samt for øvrige affaldsordninger fastsættes jævnfør den vedlagte oversigt.

### Problemstilling

Udgifter til drift og administration på affaldsområdet dækkes af gebyrer, som opkræves af husholdninger og erhverv.

For så vidt angår affald fra husholdninger er området underlagt et "hvile-i-sig-selv" princip, som betyder, at indtægter og udgifter over en årrække skal udligne hinanden. Dette gælder særskilt for hver enkelt affaldsordning. Et overskud i én ordning (fx genbrugsstationen) kan således ikke udligne et underskud i en anden ordning (fx storskraldsordningen).

Ny lovgivning medfører, at priser for indsamling af affald fra virksomheder skal fastsættes som markedspriser fra den 1. januar 2023. I dag tilbydes kun indsamling af restaffald i Lyngby-Taarbæk, da det i henhold til hidtidig lovgivning ikke har været tilladt at indsamle genanvendeligt erhvervsaffald i de kommunale affaldsordninger.

Lyngby-Taarbæk Forsyning (herefter Forsyningen) fører regnskab over de faktiske udgifter, lægger budget og beregner gebyrerne. Kommunens udgifter til affaldsområdet kompenseres helt af Forsyningen og indregnes i gebyrerne. Det omfatter omkostninger forbundet med myndighedsopgaver i relation til husholdningsaffald, herunder fx udarbejdelse af regulativ og konkrete anvisninger af husholdningsaffald, herunder byggeaffald fra private husholdninger.

### Lovgrundlag

Det er bestemt i miljøbeskyttelsesloven og affaldsaktørbekendtgørelsen, at Kommunalbestyrelsen skal fastsætte gebyrer for planlægning, drift og administration af affaldsordninger. Gebyrfastsættelsen på affaldsområdet er en myndighedsopgave, der ikke kan overdrages til et forsyningsselskab. Herved adskiller affaldsområdet sig fra vand- og spildevandsområdet, hvor det ved lov er fastsat, at selskaberne fastsætter taksterne og kommunen foretager legalitetskontrol.

Affaldsordningerne er beskrevet i de kommunale regulativer for affald, som er vedtaget af Kommunalbestyrelsen. Det medfører, at Kommunalbestyrelsen én gang årligt skal vedtage et gebyrblad, der angiver størrelsen på disse gebyrer.

### Løsninger

Forsyningen har fremsendt oversigt over affaldsgebyrer til Kommunalbestyrelsens godkendelse (bilag). Revisionsfirmaet Ernst & Young har for Forsyningen foretaget legalitetskontrol af gebyrerne (bilag).

Generelt stiger priserne i 2023. Forsyningen begrundes prisstigningerne med stigende omkostninger til deres renovatør, som følge af stigende brændstofpriser. Desuden forventes udrulningen af sortering af madaffald ved boligforeninger (ejendomme med fælles beholdere) at fortsætte ind i 2023.

## Grundgebyr for husholdninger

Grundgebyret dækker alle affaldsordninger med undtagelse af mad- og restaffald, herunder genbrugsstation, kuber, haveaffald, storskrald, farligt affald, 4-kammerbeholder og beholdere til sortering ved etageboliger. Grundgebyret er et fast beløb, der betales pr. husstand uafhængigt af, hvor meget husstanden benytter ordningerne. Heri ligger et incitament til at kildesortere affaldet, idet man ved at udsortere genanvendeligt affald kan spare på tømningen af restaffald. Det gælder primært for etageboliger, hvor antallet af containere til restaffald typisk kan reduceres, når beboerne kildesorterer pap, plast mv. i særskilte containere, som betales via grundgebyret.

Grundgebyr for husholdninger stiger i 2023 med 95 kroner til 2.495 kroner per husstand (inklusive moms).

## Gebyrer for mad- og restaffald

Gebyrer for indsamling af mad- og restaffald skal fastsættes, så de afspejler den service, der stilles til rådighed dvs. størrelsen på affaldsbeholderen og hvor ofte den bliver tømt. Ved villaer og rækkehuse benyttes 2-kammerbeholdere med plads til både mad- og restaffald i samme beholder, mens der ved boligforeninger benyttes særskilte beholdere til de to affaldstyper. Boligforeninger betaler for opstilling og tømning af beholdere til restaffald, og prisen for beholdere til madaffald er inkluderet i prisen for restaffald.

Priser for mad- og restaffald stiger i 2023. Den mest udbredte beholdertype til restaffald ved boligforeninger er en 660 liters beholder med ugentlig tømning. For denne beholdertype stiger prisen med ca. 10 %.

## Priser for erhverv

I henhold til regulativ for erhvervsaffald kan virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune frit vælge mellem at benytte en privat renovatør, eller at benytte den kommunale affaldsordning for restaffald. Fra den 1. januar 2023 er det dog et krav, at der skal opkræves en pris svarende til markedsprisen for deltagelse i kommunale affaldsordninger. Forsyningen har i et notat til kommunen redegjort for, at alle deres priser i dag beregnes på en måde, som lever op til kravene for fastsættelse af markedspriser (bilag).

Ny lovgivning giver kommunerne mulighed for at tilbyde mindre virksomheder at benytte de kommunale affaldsordninger også for genanvendeligt affald. Det betyder, at Forsyningen fx vil kunne indsamle papir eller pap fra mindre virksomheder, hvis det besluttes af Kommunalbestyrelsen og skrives ind i kommunens affaldsregulativer.

## Strategisk ramme

Affaldsgebyrerne finansierer de affaldsordninger, som er besluttet af Kommunalbestyrelsen og beskrevet i de kommunale affaldsregulativer.

Forslag til ændrede affaldsordninger sker typisk i forlængelse af kommunens egen affaldsplan (Affaldsplan 2019-2030), nationale planer som fx Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi fra juni 2020 eller ny lovgivning på området.

## Videre proces

Forsyningen opkræver affaldsgebyrerne fordelt på to rater, som opkræves i henholdsvis foråret og efteråret.

Med hensyn til affaldsordninger for erhverv vil forvaltningen sammen med Forsyningen se nærmere på, hvad det er muligt at tilbyde inden for lovgivningens rammer. Forslag vil blive forelagt Kommunalbestyrelsen i løbet af 2023 med henblik på, at eventuelle affaldsordninger vil kunne tilbydes fra 2024.

## Økonomi

En almindelig husstand med egne affaldsbeholdere vil i 2023 skulle betale 2.495 kr. i grundgebyr og 1.820 kr. for afhentning af mad- og restaffald (240 liters beholder med 14-dages tømning). Samlet set vil stigningen fra 2022 til 2023 være på knap 300 kr. svarende til 7 %.

Ordningerne er udgiftsneutrale for kommunen, da de er brugerfinansierede. Et eventuelt over- eller underskud for de enkelte affaldsordninger udlignes over en periode i forbindelse med den årlige gebyrberegning.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 08. november 2022

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 17. november 2022

Anbefalet.

Kommunalbestyrelsen, den 24. november 2022

Sagen tilbagesendes til fagudvalg, mhp. vurdering af nye oplysninger i sagen.

Sigurd Agersnap (F) var fraværende. I stedet deltog Niels Haxthausen (F)

Anne Grete Bülow (F) var fraværende. I stedet deltog Majbrit Pedersen (F)

Christine Dal Thrane (V) var fraværende. I stedet deltog Jens Dissing Odgaard (V)

Supplerende sagsfremstilling

Lyngby Almennyttige Boligselskab har den 17. november 2022 sendt et brev til Borgmesteren (bilag), hvor de argumenterer for, at almene boligselskaber i Lyngby-Taarbæk Kommune afholder flere udgifter til håndtering af affald end deres faktiske forbrug, idet grundgebyret for affald ikke er differentieret i forhold til boligtyper. De opfordrer Kommunalbestyrelsen til at se på, om den nuværende gebyrstruktur betyder, at boligselskaberne pålægges en uforholdsmæssig stor andel af udgifterne forbundet med den samlede håndtering af affald i kommunen.

Det fremgår af Affaldsaktørbekendtgørelsen, at gebyrer for indsamling af restaffald skal afspejle den ydelse, der stilles til rådighed fx defineret ved antal og størrelse af beholdere samt tømmehyppighed. Til forskel herfra kan gebyrer for indsamling af andet affald i andre ordninger som fx storskrald, genbrugsstation, kubeordning mv. fastsættes som gennemsnitsgebyrer, hvor alle husstande betaler samme gebyrsats uanset hvor meget de benytter ordningerne i praksis.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er gebyrer for disse øvrige affaldsordninger samlet i et grundgebyr, som har samme beløbsstørrelse for alle boligtyper. Dog er der fastsat et reduceret gebyr for kollegieværelser. Lovgivningen giver mulighed for, at kommunen kan vælge at differentiere grundgebyret mellem forskellige typer af husstande, fx enfamiliehuse og etageejendomme. En differentiering af grundgebyret kan tage udgangspunkt i, hvilke ordninger der stilles til rådighed for de forskellige boligtyper, og i hvilket omfang de gennemsnitligt benytter ordningerne. Eksempelvis

viser brugerundersøgelser, at en gennemsnitlig enfamiliebolig benytter genbrugsstationen mere end en gennemsnitlig etagebolig.

Lyngby-Taarbæk Forsyning vurderer, at der pt. ikke foreligger et tilstrækkeligt grundlag for at kunne foretage en differentiering af grundgebyret for 2023, da det vil kræve en gennemgående analyse af borgernes anvendelse af forskellige affaldsordninger for, at danne et tilstrækkeligt grundlag for en eventuel opdeling af udgifter til forskellige ordninger.

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at takstbladet for 2023 godkendes, samt at Forsyningen anmodes om at undersøge nærmere, hvilke omkostninger der er forbundet med de affaldsordninger, der stilles til rådighed for forskellige boligtyper i kommunen, samt konsekvenserne ved at differentiere grundgebyret for forskellige boligtyper. Dette med henblik på, at en eventuel ændring af gebyrstrukturen kan foretages fra 2024.

Ny indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. gebyrer for indsamling af mad- og restaffald samt for øvrige affaldsordninger fastsættes jævnfør den vedlagte oversigt.
2. Forsyningen anmodes om at undersøge nærmere, hvilke omkostninger, der er forbundet med de affaldsordninger, der stilles til rådighed for forskellige boligtyper i kommunen, samt konsekvenserne ved at differentiere grundgebyret for forskellige boligtyper. Dette med henblik på, at en eventuel ændring af gebyrstrukturen kan foretages fra 2024.

Teknikudvalget, den 29. november 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

## **Bilag**

Legalitetskontrol af taksterne i Lyngby-Taarbæk Affald for 2023

Takstblad 2023

Notat om fastsættelse af affaldsgebyrer for erhverv i Lyngby-Taarbæk Forsyning

Henvendelse Lyngby Almennyttige Boligselskab

DAB følgebrev til Borgmesteren om affaldstakster

## **Punkt 21: Underskrift af protokol**

00.01.00-A00-10-22

### **Sagsfremstilling**

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.