

# **REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 10-11-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 10. november 2021 kl. 16:00

**Mødested** LTF, 1. sal, Mødelokale Dyrehaven

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Principper for håndteringen af private ladekabler på vejareal (Beslutning).....	4
Tværkommunalt ph.d.-projekt om iltning af Furesøen - Deltagelse (Beslutning).....	6
Gate 21 projektet ”Silent City” - Deltagelse (Beslutning).....	8
Skolevejsprojekter 2022 - Anlægsbevilling og prioritering af projekter (Beslutning).....	11
Årlige arrangementer på offentlige veje (Orientering).....	14
Ændret lokation for udvalgmøde til Gramlille (Beslutning).....	16
Kommende sager.....	17
Meddelelser.....	18

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen**

00.22.00-A00-5-17

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Punkt 2: Principper for håndteringen af private ladekabler på vejareal (Beslutning)**

05.02.15-G01-16-21

### **Resume**

Forvaltningen har i en periode ikke givet tilladelser til kabler i vejareal til opladning af elbiler grundet tilgængeligheds- og trafikikkerhedsproblemer. Forvaltningen har nu defineret principper for, hvordan forvaltningen igen kan give tilladelser til at trække et ladekabel til vejareal samtidig med at tilgængelighed og trafikikkerhed sikres.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at de nye principper for håndteringen af private ladekabler på vejareal godkendes.

### **Sagsfremstilling**

I takt med, at flere borgere køber el-biler stiger behovet for offentligt tilgængelige ladepunkter og muligheden for at etablere en ladestander på privat grund. Nogle borgere har ikke mulighed for at parkere på privat grund, og derfor har de brug for tilladelse til at trække kablet til vejen, hvis de skal kunne anvende en privat ladestander.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde i februar 2020 redegjorde forvaltningen for lovgrundlaget, der ligger til grund for ansøgninger om opsætning af private el-ladestander på eller ved vejareal, udvalget godkendte i den forbindelse, at forvaltningen igangsatte en konkret proces med godkendelse af private ladekabler over fortov. Siden da har forvaltningen udstedt en række tilladelser til at trække ladekabler mellem privat grund og fortovskant.

Forvaltningens løbende evaluering af de anvendte løsninger har imidlertid vist, at der i nogle tilfælde er opstået tilgængeligheds- og trafikikkerhedsproblemer som følge af etableringen. Derfor har forvaltningen i en periode undersøgt, hvordan andre kommuner og politiet forholder sig til spørgsmålet om ladekabler mellem privat grund og fortovskant. I denne periode har forvaltningen ikke givet tilladelser til kabler i vejareal. Forvaltningen har identificeret en række løsninger, som kan anvendes, dog er der fordele og ulemper ved hver enkelt løsningsforslag.

Med inspiration fra andre kommuner, særligt Helsingør Kommunes nye strategi for ladeinfrastruktur, har forvaltningen opstillet en række principper, for sagsbehandlingen af ansøgninger om at trække kabel fra privat grund til vejareal (privat fællesvej eller offentlig vej). Nogle af principperne kan fungere som en vejledning til ansøger og informere om den generelle procedure for sagsbehandlingen, og hvad der lægges vægt på i vurderingen af ansøgningerne. Kommunens hjemmeside vil blive opdateret med de nye informationer (bilag). Andre af principperne vil fungere som standardvilkår i forvaltningens nye partshøringskabelon (bilag). Vilkårene vil blive tilpasset afhængig af den konkrete ansøgning.

De nye principper sikrer, at forvaltningen igen kan give tilladelse til at trække et ladekabel til vejareal. Hvis anordningen bliver skyld i tilgængeligheds- eller trafikikkerhedsproblemer, så skal problemerne håndteres af den grundejer, der har tilladelsen.

Desuden danner principperne også rammer for, at forvaltningen kan træffe afgørelser på et ensartet grundlag.

I behandlingen af ansøgningerne skal forvaltningen vurdere, om almene, offentligretlige hensyn, eller vejtekniske og trafikale hensyn, taler imod en tilladelse.

Efterhånden som forvaltningen udsteder tilladelser, vil forvaltningen opdatere hjemmesiden med inspiration til, hvordan en anordning kan se ud, hvor ladekablet føres til vejareal.

## **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje mv. (vejloven), §§ 8, 73, 80 og 89.

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje (privatvejsloven), §§ 44 og 66-68.

Færdselslovens § 92.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Godkendt.

Vedlægges fremsendte bemærkninger fra Handicaprådet (bilag).

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Information til hjemmeside - Elbiler og opladning

Partshøringsskabelon - tilladelse til ladekabel i vejareal - private fællesveje

Partshøringsskabelon - tilladelse til ladekabel i vejareal - kommuneveje

Bemærkninger fra Handicaprådet

# Punkt 3: Tværkommunalt ph.d.-projekt om iltning af Furesøen - Deltagelse (Beslutning)

01.05.13-A00-196-21

## Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i samarbejde med Furesø og Rudersdal Kommuner om iltning af Furesøen. Syddansk Universitet (SDU) har henvendt sig til samarbejdet med et tilbud om at deltage i et ph.d.-projekt, som skal undersøge søens interne fosforpulje og i hvor stor grad den påvirker Furesøens økologiske tilstand og om denne viden kan anvendes til optimering af iltningen af søen. Der skal tages stilling til om Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at deltage i projektet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunen deltager i ph.d. projektet, som finansieres indenfor budgettet på naturområdet.

## Sagsfremstilling

Den 12. maj 2021 godkendte Teknik- og Miljøudvalget, at der blev indgået en ny aftale for 2021-2025 om fortsat iltning i Furesøen, og det kan i yderste konsekvens forventes, at iltningen først kan ophøre, når Stavnsholt Renseanlæg er nedlagt som en del af den nye rensestruktur i Novafos. Det skyldes, at Miljøstyrelsen i 2021 har vurderet, at iltningen af Furesø (Natura 2000-område) hænger sammen med og er en forudsætning for den gældende udledningstilladelse til Stavnsholt Renseanlæg. Det er uvist, hvornår et nyt centralt renseanlæg er etableret. Det vil muligvis først være i 2036. Uanset må det forventes, at iltningen skal fortsætte i en lang årrække fremover.

De årlige, gennemsnitlige omkostninger for Lyngby-Taarbæk Kommune i forbindelse med iltningen beløber sig til ca. 135.000 kr. Da det er forbundet med store årlige omkostninger at ilte i søen, vil det være fordelagtigt at kunne tilpasse iltningen, så der kun blev tilført den nødvendige mængde på et givent tidspunkt. U hensigtsmæssig iltning kan desuden også have en negativ effekt på forholdene for søens bunddyr (orme, myggelarver, krebsdyr mv.), da det bl.a. kan forøge fiskenes jagt på disse dyr.

For at kunne optimere iltningen, såvel af hensyn til fosforfrigivelsen som af hensyn til bundfaunaen, er det nødvendigt, at få et betydeligt bedre kendskab til sø sedimentets fosforpuljer og -dynamik. Det vil være optimalt kun at tilsætte præcis den mængde ilt, som det på et givent tidspunkt vil være nødvendigt for at undgå en uhensigtsmæssig fosforfrigivelse fra sedimentet.

Forvaltningen anbefaler derfor, i samarbejde med de øvrige kommuner omkring Furesø samt Gladsaxe Kommune, at indgå i et treårigt undersøgelsesarbejde med en ph.d.-studerende fra Syddansk Universitet (SDU) for perioden 2022-2024. Ph.d.-projektet kan blandt andet bidrage med viden om:

- Hvor i søen den mobile fosforpulje er placeret?
- Hvor stor den mobile fosforpulje er?
- Hvor meget den er påvirket af iltforholdene i sedimentet?
- Hvor længe fosforpuljen vil påvirke søens økologiske tilstand med eller uden iltning?
- Hvordan iltningen kan styres målrettet med brug af iltloggere, så iltningen kan optimeres både med hensyn til omkostninger og med hensyn til Furesøens miljøtilstand, herunder bunddyrenes overlevelse?
- Hvilke konsekvenser iltningen eller ophør af den i Furesøen vil have for miljøforholdene i de nedstrøms beliggende Bagsværd Sø og Lyngby Sø?

Den ph.d.-studerende vil være tilknyttet SDU, som finansierer transport, prøvetagninger, laboratorieomkostninger mv., mens myndighederne betaler lønomkostningerne svarende til i alt 1,8 mio. kr. for de 3 år. Gladsaxe Kommune vil af dette beløb betale de 0,6 mio. kr. De resterende 1,2 mio. kr. skal betales af de øvrige parter. Samarbejdet har set på, om der indenfor den eksisterende budgetramme kan finansieres dele af projektet. Der er i den forbindelse fundet ca. 83.000 kr., idet man går fra at rense iltningsslangerne hvert andet år til hvert tredje år.

Anvendes den samme finansieringsfordeling, som i dag bruges i forbindelse med det øvrige samarbejde omkring Furesøen, vil Lyngby-Taarbæk Kommunes andel årligt udgøre 63.300 kr. (17 %).

Kommune	Fordeling (%)	Pr. år (kr.)	I alt 3 år (kr.)
Furesø	57	212.230	636.690
Rudersdal	26	96.807	290.420
Lyngby-Taarbæk	17	63.297	189.890
I alt	100	372.333	1.117.000

Den nuværende iltningsskiftelse mellem kommunerne udløber ved udgangen af 2025. Aftalen kan ophæves ved enighed mellem parterne om at afslutte opgaven. Da ph.d.-projektet ligeledes afsluttes i 2025 med en færdig rapportering med anbefalinger til eventuelle ændringer i iltningsskiftelsen, forventes det, at der herefter kan indgås en eventuel fornyet aftale mellem kommunerne om den fortsatte iltning baseret på et mere veldokumenteret og økonomisk optimalt niveau i fremtiden.

Forvaltningen har næsten ingen erfaring på det tekniske område med at indgå i finansiering af erhvervs-Ph.d.- studier. Der vil i aftalen med SDU blive set på nogle leverancer fra Ph.d. projektet, som i forløbet kan vise nogle delresultater, som sikrer kommunernes interesser.

Udover Gladsaxe Kommune har Furesø og Rudersdal Kommuner besluttet at deltage i projektet.

## **Lovgrundlag**

Kommunalfuldmagten.

## **Økonomi**

Lyngby-Taarbæks andel af finansieringen udgør 63.300 kr. pr. år og i alt 189.900 kr. Forvaltningen foreslår, at projektet finansieres indenfor rammen af budgettet for natur de næste tre år, herunder de driftsmidler, der er afsat til Natura 2000.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Godkendt.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## Punkt 4: Gate 21 projektet ”Silent City” - Deltagelse (Beslutning)

09.11.00-G01-198-21

### Resume

Lyngby-Taarbæk kommune har 8758 støjbelastede boliger og en stor del stammer fra trafikstøjen fra motorvejene. En del andre kommuner har tilsvarende problemstillinger. Derfor har forvaltningen undersøgt mulighederne for at samarbejde med andre kommuner gennem Gate 21 samarbejdet ”Silent City”. Forvaltningen lægger sagen op til, at kommunen deltager i samarbejdet.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i Silent City som netværksmedlem frem til udgangen af 2022, og at medlemskabet frem til 2022 (75.000 kr.), finansieres af rådighedsbeløb til Støjhandlingsplanen.

### Sagsfremstilling

En række omegnskommuner (Albertslund, Brøndby, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Hvidovre, Ishøj, Køge og Vallensbæk) og Region Hovedstaden driver sammen med Gate 21 projektet Silent City. Gate 21 er et partnerskab for grøn omstilling.

Siden 2015 har Silent City-kommunerne samarbejdet i et partnerskab om at sætte fokus på trafikstøj. 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.

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.

Som partnerkommune får man mulighed for at deltage i projektets mange aktiviteter, herunder tværkommunale arrangementer for medarbejdere, eventuelle demonstrationsprojekter, politikerdialog, formidlingsaktiviteter mv.

Gentofte Kommune er for nyligt blevet medlem af Silent City. Gentofte er gået med i samarbejdet for at få en større vidensdeling og erfaringsudveksling med andre kommuner. Derudover håber Gentofte på, at de sammen med Silent City kan være med til at få problematikken om trafikstøj på dagsordenen på Christiansborg og samtidig være med til at påvirke planer og udmøntning af midler til bekæmpelse af trafikstøj.

Deltagelse i Silent City koster 50.000 kr. om året for en kommune. Der indgås en aftale om udgiften for det år man indtræder, afhængig af hvornår på året og antal aktiviteter i perioden mv.. Man binder sig for den to-årige periode der er i gang - i dette tilfælde indtil udgangen af 2022.

Deltagelse i Silent City kræver normalt, at kommunerne er medlem eller partner i Gate 21. Lyngby-Taarbæk Kommune er for øjeblikket kun netværksmedlem i Gate 21. Gate 21 har dog oplyst, at Lyngby-Taarbæk Kommune har mulighed for at komme med i Silent City som netværksmedlem. Der vil dog være enkelte typer af aktiviteter som ikke er omfattet. Det er fx konkrete demonstrationsprojekter i egen kommune eller andre initiativer, som også er omfattet af anden finansiering i Gate 21 eller ekstern finansiering.

Til orientering kan det oplyses, at otte af de ni kommuner i Silent City er partnere og den sidste kommune er medlem.

Der er vedlagt en oversigt over priser for deltagelse i Gate 21/Silent City (på forskellige niveauer) - herunder Forvaltningens kommentarer hertil (bilag).

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune indgår i Silent City som netværksmedlem, med henblik på i samarbejdet at finde den rigtige løsninger til reduktion af støj fra vejtrafikken, for at påvirke planer og udmøntning af midler til bekæmpelse af trafikstøj. Med netværksmedlemskabet kommer kommunen dog ikke til at deltage i demonstrationsprojekterne.

Af hensyn til finansieringen anbefaler forvaltningen, at eventuel deltagelse i Silent City i første omgang kun sker frem til udgangen af 2022, hvorefter deltagelsen og finansieringen hertil revurderes.

## Lovgrundlag

"Bekendtgørelse om kortlægning af eksternt støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" fastlægger de danske krav til støjkortlægning og støjhandlingsplaner. Deltagelse i Silent City er ikke omfattet af et lovgrundlag.

## Økonomi

Eventuelle udgifter på 50.000 kr./år. til deltagelse i Silent City som netværksmedlem foreslås finansieret over rådighedsbeløb til Støjhandlingsplanen. Såfremt deltagelsen løber frem til udgangen af 2022 vil der forventeligt maksimalt skulle anvendes 75.000 kr.

Der kan overføres i alt 75.000 kr. fra anlægsprojektet "Fremtidig støjhandlingsplan" til aktivitetsområdet Trafik på driften. Herefter resterer der et budget på 632.300 kr. i 2023 til "Fremtidig støjhandlingsplan".

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2021	2022	2023	2024	2025	Varig?
Fremtidig støjhandlingsplan (0060830028)	Økonomiudvalg / Anlæg	0	0	-75	0	0	nej
Støjforhold - Silent City	Teknik- og Miljøudvalget / Trafik	25	50	0	0	0	nej
I alt		25	50	-75	0	0	

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

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Anbefalet.

Henrik Bang (Ø) var fraværende.

## **Bilag**

Priser til Gate 21 og Silent City

# Punkt 5: Skolevejsprojekter 2022 - Anlægsbevilling og prioritering af projekter (Beslutning)

05.13.00-G00-29-20

## Resume

Skolevejsprojekt 2017-2020 er vedtaget med en prioriteret plan med 23 skolevejsprojekter. Der er i budget 2022 afsat rådighedsbeløb på 1 mio. kr. til gennemførelse af skoleprojekter. Forvaltningen har sendt tre ansøgninger til cykelpuljen 2021 til realisering af skolevejprojekter til forbedring af forhold for cyklister. Der er ikke opnået tilskud til projekterne. Som følge af dette fremlægger forvaltningen forslag til at skolevejsprojekterne 1-4 realiseres i 2022.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. projekterne 1-4 i skolevejsprojektet prioriteres, med mindre justeringer som angivet under sagsfremstillingen,
2. der gives en anlægsbevilling på 1.000.000 kr. til gennemførelse af de fire projekter, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb fra anlægsprojektet "Skolevejspulje" i 2022.

## Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget godkendte i maj 2017 "Skolevejsprojekt 2017-2020", som bl.a. indeholder en prioriteret plan for trafikinvesteringer og adfærdændringer på skoleveje (bilag). Prioriteringslisten i skolevejsprojektet er udarbejdet på baggrund af, hvor der fås mest sikkerhed og tryghed for de investerede midler. Da der kun er realiseret få projekter fra planen, har Teknik- og Miljøudvalget på mødet 12. august 2020 (pkt. 16) godkendt, at forlænge skolevejsprojektet til 2022, hvorefter at der skal udarbejdes opdateret prioriteret plan.

Der er på nuværende tidspunkt besluttet, at følgende projekter gennemføres i forbindelse med planlagt vedligeholdelse af kommunens veje:

- Afsætningsplads i Taarbæk (projekt 11)
- Fodgængertryk i krydset Engelsborgvej/Chr. X's Alle ved Engelsborgskolen (projekt 5)
- "Minirundkørsel" på Gl. Bagsværdvej/Chr.X's Alle (projekt 16)- er p.t under anlæg
- Bagsværdvej/Engelsborgvej/Nybrovej - Del 2 ombygning eksisterende fortov og cykelsluse til 3 m dobbeltrettet fællessti (projekt 2)- anlægges i 2022.
- Alternativt skolevejsprojekt på I. C. Modewegs Vej - fartdæmpning til 30 km/t ved Åbrinken/sti igennem Frilandsmuseet (alternativ til projekt 23)

## Skolevejsprojekter i 2022

Der er i perioden 2022 - 2029 afsat samlet rådighedsbeløb på 7,4 mio. kr. til realisering af projekter fra skolevejsprojektet. Der skal prioriteres, hvilke projekter der skal gennemføres i 2022. Forvaltningen foreslår, at de første fire prioriterede projekter i skolevejsprojektet realiseres i 2022 med de justeringer som angivet i nedenfor.

## Prioriteret skolevejsprojekter

Det forventes at være muligt at få gennemført de første fire projekter i prioriteringslisten, som er følgende

1. Furesø Parkvej/Frederiksdalsvej/Parcelvej- Anlæg af cykelsti og cykelboks (bilag)
2. Bagsværdvej/Engelsborgvej/Nybrovej - Del 1 ombygning af nordvestlige hjørne (bilag)
3. Parcelvej syd for Frederiksdalsvej - forsøg med indkørselsforbud ved skolestart (bilag)
4. Kulsviervej/Nøjsomhedsvej/Ørholmvej/Egegårdsvej- fartdæmpning af rundkørsel (bilag).

Projekterne udgør samlet anlægsoverslag på 1,0 mio. kr. Forvaltningen foreslår at der arbejdes videre med alle fire projekter.

#### Furesø Parkvej/Frederiksdalsvej/Parcelvej

Der er mange cyklister om morgenen, som oplever, at bilister skærer cykelbanen i svinget mod Frederiksdalsvej. Der er ligeledes mange cyklister der holder i kø om morgenen på Furesø Parkvej, som venter på grønt for at krydse Frederiksdalsvej mod Virum skole. Det er ikke alle cyklister, der kommer over i en grønttid. Løsningsforslaget omfatter anlæg af ca. 25 m cykelsti samt etablering af cykelboks for at sikre at alle ventende cyklister kommer over i en grønttid.

#### Bagsværdvej/Engelsborgvej/Nybrovej

Projekt omfatter to projekter: Del 1 er ombygning af nordvestlige hjørne og del 2 er dobbeltrettet fællessti mellem Gl. Bagsværdvej og Engelsborgvej. På mødet den 12. august 2020 (pkt. 16) i Teknik- og Miljøudvalget er det besluttet, at udføre dobbeltrettet fællessti i forbindelse med den almindelige vedligeholdelse. Projekt 2 omfatter således kun ombygning af nordvestlige fortov. Eleverne har angivet, at det er utrygt at krydse i fodgængerfeltet ved Nybrovej, da der ikke er noget støttepunkt. Samtidig giver den geometriske udformning af højresvingsbanen samt cykelsti på Nybrovej(nord) anledning til farlige situationer. Løsningsforslaget omfatter udvidelse af fortov på krydsets nordvestlige hjørne så afstanden over fodgængerfeltet forkortes. Samtidig opstrammes geometrien ved at forlænge cykelstien.

#### Parcelvej syd for Frederiksdalvej

Der er mange cyklister og fodgængere på Parcelvej ved Virum Skole (mellem Frederiksdalsvej og Virumvej) om morgenen. Der er samtidig en del biler på strækningen, som følge af at forældre kører deres børn i skole, hvilket gør det utrygt for fodgængerne og cyklisterne. Løsningsforslag omfatter forsøg med indkørsels forbud i perioden 7.30 - 8.30, således at der i den periode kun vil være fodgænger, cyklister samt beboerkørsel. Det skal i første omgang laves som forsøgsordning for at undersøge hvor meget trafik der flyttes til fx Skolebakken.

#### Kulsviervej/Nøjsomhedsvej/Ørholmvej/Egegårdsvej

Eleverne har angivet, at bilerne kører med høj hastighed gennem rundkørslen og der er uklare vigepligtsforhold for fodgænger og cyklister. Løsningsforslag omfatter fortov på tvær af lokalvejene Egegårdsvej og Kulsviervej (nord) samt at fodgængerovergang på Kulsviervej rykkes frem til rundkørslen og der etableres en midterhelle tilsvarende som på Nøjsomhedsvej og Ørholmvej.

Forvaltningen har modtaget mange kommentarer til projektet fra forældre og grundejere på Kulsviervej. De mener at det primære problem er at bilister fra trafikvejene Ørholmvej, Kulsviervej (syd) og Nøjsomhedsvej kører for stærk ind i rundkørslen. De mener ikke, at de foreslåede tiltag vil afhjælpe oplevelsen af for høje hastighed ind i rundkørslen. For at skabe større tryghed foreslår forvaltningen, at der etableres pudebump til vejledende hastighed på 40 km/t på Ørholmvej, Kulsviervej (syd) og Nøjsomhedsvej ind i rundkørslen, således at bilisterne sænker farten ind i rundkørslen. Der er foreslået pudebump af hensyn til busserne, da pudebump fungerer som fartdæmper for personbiler men ikke for busser og lastbiler. Da bumpene er til 40 km/t, vil der blive etableret en lokal 40 km/t zone i rundkørslen.

#### Cykelpuljen 2021

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 29.april.2021 (pkt. 9) godkendt, at forvaltningen kan fremsende ansøgninger til den statslige cykelpulje 2021 til realisering af skolevejprojekter som skal gøre det tryggere for cyklister at færdes til og fra skole. Forvaltningen har efterfølgende udarbejdet og fremsendt tre ansøgninger, som indeholder anlægsprojekter fra skolevejsprojekt 2017-2020 for henholdsvis Kongevejens skole, Lindegårdsskolen samt Fuglsanggårdsskolen og Virum Skole. Den 30. september 2021 kom Vejdirektoratet med udmelding om hvilke cykelprojekter der vil modtage støtte, og ingen af Lyngby-Taarbæk Kommunes projekter er desværre blevet tilgodeset

#### Trafiksikkerhedsplan inkl. hastighedszoner og opdatering af skolevejsprojekter.

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 27. maj 2021 (pkt. 14) besluttet, at der udarbejdes en revideret handlingsplan for trafiksikkerhed inkl. forslag til 40 km/t hastighedszoner og opdatering af skolevejsprojekterne for at kunne målrette og prioriterer indsatsen i forhold til uheld og utryghed med for høje hastigheder.

Arbejdet med trafiksikkerhedsplanen vil forløbe over 1 år inkl. udvalgsbehandlinger og borgerinddragelse. Det forventes derfor, at der foreligger en trafiksikkerhedsplan ultimo 2022, herunder også en opdateret prioriteringsliste med

skolevejsprojekter. I efteråret 2022 vil det derfor være muligt at prioriterer skolevejsprojekter fra en opdateret prioriteringsliste.

## **Lovgrundlag**

Lov om offentlig vej §8, stk. 2 som angiver at vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter der er forbundet dermed.

Indenrigs- og Boligministeriets "Budget- og Regnskabssystem for kommuner".

## **Økonomi**

Kommunalbestyrelsen har i budgetaftale 2020 - 2024 afsat 7,4 mio. kr. til sikre skoleveje. Der er i bevillingsprogrammet "Skolevejspulje" afsat 1 mio. kr. årligt fra 2022-2028 og 0,4 mio. kr. i 2029 til sikre skoleveje.

Anlægsoverslag for de fire projekter

i kr. 2022 pl.	Anlægsoverslag
Projekt 1: Furesø Parkvej/Frederiksdalsvej/Parcelvej	430.000
Projekt 2: Bagsværdvej/Engelsborgvej/Nybrovej	180.000
Projekt 3: Parcelvej syd for Frederiksdalsvej	80.000
Projekt 4: Kulsviervej/Nøjsomhedsvej/Ørholmvej/Egegårdsvej	310.000
Samlet anlægsoverslag	1.000.000

De skitserede projekter har et samlet anlægsoverslag på 1,0 mio. kr. svarende til budgettet i 2022. Anlægsoverslagene er udarbejdet på grundlag af ideskitser og ud fra erfaringspriser fra lignende projekter. Der er afsat 15% projektering og planlægning, 30% til uforudseelige udgifter og 20% til intern projektering.

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 1,0 mio. kr. til de i sagen oplistede projekter.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Ad 1-2) Anbefalet.

## **Bilag**

Skolevejsprojekt 1- Furesø Parkvej Frederiksdalsvej Parcelvej

Skolevejsprojekt 2 - Bagsværdvej Engelsborgvej Nybrovej

Skolevejsprojekt 3 - Parcelvej syd for Frederiksdalsvej

Skolevejsprojekt 4 - Kulsviervej Nøjsomhedsvej Ørholmvej Egegårdsvej

Skolevejsprojekt 2017-2020

## **Punkt 6: Årlige arrangementer på offentlige veje (Orientering)**

05.01.10-P19-24-21

### **Resume**

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 22. september 2021, at der skulle fremlægges et overblik over, hvilke og hvor mange tilbagevendende årlige arrangementer og events, som medfører trafikale omlægninger og afspærring af veje og områder i kommunen, der forventes at gives tilladelse til. Med sagen forelægges dette overblik samt informationer om praksis og forpligtelser ift. at give tilladelser.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Forvaltningen har udarbejdet en oversigt over, hvilke årlige tilbagevendende arrangementer og events, der forventes at blive søgt om tilladelse til at gennemføre i 2021/22, og som medfører trafikale omlægninger, afspærring og lukning af veje mv. Der er flere arrangementer, hvor løbe-, ride eller cykelløb ikke ligger på offentlig vej, men hvor trafikken til og fra arrangementerne er så stor, at der er behov for at regulere trafikken til og fra disse arrangementer. Andre løb foregår på offentlige veje, hvor der er behov for afspærringer, lukning af veje mv. i forskellige tidsrum.

De større årligt tilbagevendende arrangementer og events understøtter ønsket om et "levende og oplevelsesrigt Kgs. Lyngby" og "nye muligheder for aktivitet og bevægelse for både børn og voksne" som udtrykt og vedtaget i visionen for Kgs. Lyngby den 24. juni 2021. I såvel kulturstrategien som turismestrategien er der ligeledes formuleret indsatser, der skal skabe et levende byliv.

Afholdelsen af store arrangementer på offentlige veje sker efter undersøgelse af de trafikale forhold og planlægges efter, at så få som muligt bliver berørt. Det er dog ikke muligt, at afholde fx. Ironman, Eremitageløb, Hubertusjagt mv. uden medfølgende gener for de omkringliggende veje og naboer.

Arrangørerne af større arrangementer informerer bredt ud på hjemmesider, i lokalaviser og lignende om kommende trafikomlægninger og afspærringer i forbindelse med afholdelse af arrangementet. Der bliver ligeledes indberettet til trafikinfo.dk, hvor andre mobiltjenester henter opdateringer til deres mobile korttjenester, som f.eks. Google Maps.

Det er politiet, der giver samtykke til, at arrangementer kan foregå på offentlige veje ift. at regulere færdslen jf. Færdselsloven. Det er kommunen, der giver tilladelse i forhold til de afspærringer, omkørsler mv., som sker på vejarealet i forbindelse med afholdelse af arrangementet. Dette sker som led i "Råden over vejareal", i henhold til vejlovens § 80. Kommunen offentliggør de arrangementer, der berører kommunens veje. Dette omfatter, hvilke veje, der bliver berørt, og hvor der sker vejlukninger.

### **Justering af praksis**

For at afbøde konsekvenserne af større anlægsprojekter og lignende, kan Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejde generelle retningslinjer. Det kan af retningslinjerne fremgå, at visse veje så vidt muligt bør friholdes for arrangementer, sådan at fremkommeligheden opretholdes. Retningslinjerne kan danne grundlag for fastlæggelse af placering og tidspunkter mv. for arrangementer mv.

Kommunen skal dog behandle alle ansøgere ens i retlig henseende. Det følger derfor af de forvaltningsretlige regler, ligebehandlingsprincippet, at en ansøgning ikke må afvises med henvisning til en generel beslutning om f.eks. antallet af arrangementer, der ønskes i kommunen samt, at hvis der på forhånd gives til et arrangement med en bestemt arrangør, skal andre arrangører have samme behandling herunder med en konkret begrundelse for et evt. afslag.

Kommunen er derfor forpligtet til at vurdere hver enkelt modtagne ansøgning om afholdelse af arrangementer på kommunens veje konkret i forhold til, om der kan gives en tilladelse til at afholde arrangementet. Dette omfatter blandt andet, hvilke tilladelser der gives i forhold til omlægning af trafik, afspærringer mv., som er med til at sikre både trafikanters og deltageres sikkerhed under afvikling af arrangementet. Der skal altid gives en saglig begrundelse for et afslag.

## **Lovgrundlag**

Lov om offentligvej § 80, Råden over vejareal

Færdselsloven § 37

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Taget til efterretning.

Udvalget ønsker at blive orienteret, når der gives tilladelser til arrangementer, der giver anledning til vejlukninger i det centrale Lyngby.

## **Bilag**

Årshjul for arrangementer i kommunen 2021 og frem

## **Punkt 7: Ændret lokation for udvalgsmøde til Gramlille (Beslutning)**

00.22.00-A00-5-17

### **Sagsfremstilling**

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 18. august 2021 en revideret mødekalender for det resterende 2021. Herefter har udvalget vedtaget, at de ønsker at afholde udvalgsmøder hos Forsyningen på Firskovvej.

Det foreslås, at mødet den 1. december 2021 flyttes til Gramlille på biblioteket, idet der er forhåndsbooket til det konstituerende kommunalbestyrelsesmøde samme dag 17.30 i Fennebergsalen.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Godkendt.

Udvalget bemærker, at det muligvis vil være nødvendigt at gøre brug af den afsatte tid til ekstraordinære udvalgsmøder den 8. december 2021.

## **Punkt 8: Kommende sager**

00.01.00-A00-58-17

### **Resume**

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

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- 3. budgetopfølgning (Beslutning)
- Implementering af budgetaftalen 2021-24 - 3. status (Orientering)
- Letbanens økonomi, herunder de afledte udgifter - Status 2021 (Orientering)
- Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2022 - Anlægsbevilling
- Ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje
- Program for veje - Bevilling til fase 2
- Takster for Vand og Spildevand 2022
- Evaluering og videreførelse af Grøn varelevering v/City Logistic
- Supercykelsti (Lyngbyruten)
- Bredely H/F - Lovliggørelse af byggeri i forhold til skovbyggelinje (Genfremlæggelse)
- Det nye Arealdrift - maskininvesteringer og konkurrenceudsættelse
- Status på DK2020 mål om 70%-CO2 reduktion i 2030 og CO2-neutralitet i 2050
- Stillingtagen til tilbud på støjmålinger ved Helsingørmotorvejen

### **Lovgrundlag**

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

### **Økonomi**

Ingen økonomiske konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Taget til efterretning.

## Punkt 9: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

### Sagsfremstilling

#### 1. Ny belægning på Lyngby Omfartsvej

Det sidste element i genopretning af Lyngby Omfartsvej er ny belægning. Den ny belægning var oprindeligt planlagt til at blive udlagt i 2021, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning i sag om "Tilstanden af Lyngby Omfartsvej" den 28. maj 2020.

Ny belægning er nu udsat til 2. kvartal 2022 af hensyn til typen af asfalt, der forudsætter, at temperaturen skal være over 10 grader. Forvaltningen har valgt produktet Klimavenligasfalt (KVS), da den har støjreducerende og klimamæssige fordele. Blandt andet har KVS en støjreducerende effekt på ca. 2 DB i forhold til andre asfalt typer, som man bruger på motorveje, og trafikanter udleder mindre CO<sub>2</sub>, når de kører på denne belægning.

Periodisering er indarbejdet 3. budgetopfølgning, hvorfor forlængelse af tidsplanen ikke har en økonomisk konsekvens. Forvaltningen har vurderet, at disse argumenter opvejer, at belægningsarbejdet udskydes til foråret 2022.

Belægningsarbejdet forventes at vare ca. 1 måned og udføres som natarbejde på hverdage af hensyn til den daglige trafikafvikling på Lyngby Omfartsvej.

#### 2. Rundkørsel på Virum Torv

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 29. august 2019 punkt 14 "Handleplaner for Virum Bymidte og frigivelse af anlægsmidler", at der skal etableres en rundkørsel på Virum Torv. Af sagen fremgår det, at rundkørslen forventes udført foråret 2021.

Anlægsprojektet er udskudt på baggrund af øvrige større anlægsprojekter i kommunen som genopretning af Lyngby Omfartsvej samt et større løft af vedligeholdelsen på de kommunale veje. Forvaltningen forventer at sætte anlæg af rundkørsel på Virum Torv i udbud til 4. kvartal 2021, så kommunen kan indgå kontrakt med rådgiver til januar 2022. Anlægsarbejdet med en ny rundkørsel forventes udført henover perioden august 2022-januar 2023, og afsluttes med ny belægning sommeren 2023.

#### 3. Åbning af Trongårdsparken mod Klampenborgvej.

Forvaltningen har senest på møde 18. august 2021 informeret Teknik- og Miljøudvalget om at vejlukningen af Trongårdsparken fortsat vil være lukket frem til ultimo 2021.

Forvaltningen har nu modtaget klage fra borger over betonklodserne på cykelstien, da han mener, at de udgør en fare for cyklisterne. Borgeren oplever heller ikke, at der er tung trafik til Trongårdens byområde, hvorfor at han foreslår at afspærringen nedtages.

Status er, at Trongårdsskolen og UNord er åben igen for alle elever, så der er mange elever, der benytter cykelstien på Trongårdsparken. Bygherrerne i området ELF og TEC har begge oplyst, at det er begrænset med tung trafik til byggerierne da alt betonelementkørsel og jordkørsel er overstået. TEC oplyser dog, at de forventer dagligt tung trafik frem til årsskiftet. Trongårdsskolen har oplyst, at de oplever at afspærringen er til gene for fodgænger og cyklister og for trafikafviklingen. Skolen oplevede en bedre trafikafvikling i en periode hvor Trongårdsparken var åben mod Klampenborgvej.

Forvaltningen har besigtiget trafikken ved afspærringen onsdag 6. oktober 2021 kl. 7.45 – 8.15. Generelt blev det observeret at afspærringen var til gene for gående og cyklister i retning mod syd og at ikke alle fodgænger i retning mod nord følger anvisningen. Der var ingen cyklister i sydlig retning der fulgte anvisningen, Ligesom at afspærringen er til

gene for gang- og cykeltrafik fra Trongårdens Byområde, da afspærringen ikke er planlagt til cykeltrafik fra Paul Fennebergs Alle.

På grund af tilbagemeldingerne og besigtigelsen vil forvaltningen foranstalte at afspærringen nedtages nu og ikke ultimo 2021.

Ved åbning af Trongårdsparken skal forvaltningen fortsat have fokus på sikring af skolevejen ved krydsningspunkter mellem byggepladstrafik og skoletrafik i krydset Paul Fennebergs Alle/Trongårdsparken. Der er gode oversigtsforhold ved krydsningspunktet både for cyklister og fodgænger samt ind- og udkørende køretøjer. Ved anlæg af krydsningspunktet har der været fokus på sikring af skolevejen. Der er endvidere anlagt gennemført fortov og cykelsti på Trongårdsparken for at understrege vigepligten for bilister. Ligesom der er anlagt hævet flade på Trongårdsparken for at dæmpe hastigheden for gennemkørende trafik. Det foreslås, at krydsningspunktet suppleres med afmærkning af cykelsymboler på cykelstien ud for Paul Fennebergs Alle og at der opsættes vigepligtstavler og symbol på Paul Fennebergs Alle.

Der er sendt information til ELF og TEC, Trongårdsskolen, Dyrehavens Skovbørnehave, K-Nord, Trongårdsparkens Grundejerforening og tilgrænsende grundejere på Trongårdsvej og Trongårdsparken, om at afspærringen fjernes når supplerende afmærkning ved krydsningspunktet er etableret.

#### 4. Lokale energifællesskaber kan sikre klimavenlige (fjern)varmenet

Kommunalbestyrelsen godkendte den 27. januar 2021 at kommunen deltager i det dansk-svenske EU-finansierede projekt "Smart City Accelerator+". I projektet leder Lyngby-Taarbæk Kommune en indsats om energifællesskaber. I den forbindelse er der lavet en artikel om, at forvaltningen sammen med Vestforbrænding vil undersøge muligheden for at etablere lokale varmenet baseret på store varmepumper, i områder, som ligger uden for potentielle fjernvarme områder. Formålet er, at man ved at lave lokale varmenet kan skabe et alternativ til individuelle varmepumper og de støj og plads gener, som medfølger, og at borgerne i stedet får den samme varmekomfort som fjernvarmekunder.

Artiklen kan ses her: <https://smartcitiesaccelerator.eu/kommuner-lokale-energifaellesskaber-kan-sikre-klimavenlige-fjernvarmenet/>

Forvaltningens deltagelse i projektet bidrager til arbejdet med den kommende strategiske energiplan.

#### 5. Høring om ændringer i "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner"

Miljøstyrelsen har i oktober 2021 sendt udkast til ændringer i "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" (støjkortlægningsbekendtgørelsen) i høring frem til 7. november.

Direktivets ændringerne er primært af teknisk karakter, herunder ændring af fælles EU-vurderingsmetode, format til indrapporteringer og afleveringsfrister på støjhandlingsplaner.

Ud over implementering af direktivændringerne, foreslås det, at:

- støjkortlægningerne gennemføres med EU vurderingsmetoden CNOSSOS i 4,0 meter parallelt med anvendelse af den nationale vurderingsmetode Nord2000 i 1,5 meter for vej og togstøj.
- den kommunale støjkortlægningsopgave hjemtages fra de 17 kommuner, der i dag er forpligtet til at udarbejde støjkort for vejtrafik i større, samlede byområder. Kommunerne skal fortsat indsamle data og udarbejde støjhandlingsplaner.

Hvis man alene kortlægger efter EU vurderingsmetoden CNOSSOS (som er krav fra EU) - og ophører med at kortlægge efter Nord2000, kan resultaterne kun anvendes til indrapportering til EU – det vil ikke være muligt at sammenligne med

de tre foregående kortlægninger, eller anvende resultaterne i trafikmyndighedernes administration eller planlægning, som det sker i dag. Derfor planlægges fremover kortlægning med både CNOSSOS og Nord2000.

Ændringerne i bekendtgørelsen forventes at træde i kraft 1. december 2021 dvs. inden kommende støjkortlægning 2022.

Forvaltningen ser meget positivt på det fremførte forslag, idet det vil sikre en mere ensartet fremgangsmåde og metode ifm. støjkortlægning for de berørte kommuner.

Det fremsendte forslag til lovændring, herunder Miljøstyrelsens hjemtagning af opgaven med støjkortlægning, har Forvaltningen været til indledende orienteringsmøde om i sommeren 2021. På mødet deltog repræsentanter fra de kommuner, der er forpligtet til at udføre støjkortlægning. På mødet fremførte de fremmødte kommuner, at de synes det var meget positivt at Miljøstyrelsen vil hjemtage opgaven med kortlægningen.

Forvaltningen har således, på mødet med Miljøstyrelsen, allerede fremført vores positive holdning til forslaget om hjemtagning af kortlægningsopgaven. Forvaltningen har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale, hvorfor forvaltningen ikke planlægger at fremsende høringskommentarer.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 10. november 2021

Taget til efterretning.