

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 09-01-2024

Mødedato Tirsdag d. 09. januar 2024 kl. 16:15

Mødested Mødelokale C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Budget 2025-28 - Budgetproces (Beslutning).....	4
Parkeringsstrategi - Vision, mål og indsatser (Beslutning).....	12
Cykelstrategi 2023-2032 - endelig vedtagelse (Beslutning).....	17
Delemobilitet - udpegning af lokationer (Beslutning).....	19
Hummeltoften 33 - Etablering af klatrerredskab indenfor skovbyggelinjen (Beslutning).....	21
Støjhandlingsplan 2024 - offentlig høring (Beslutning).....	23
LIFE ACT- national EU-ansøgning til DK2020 klimaplaner (Beslutning).....	26
Kommende sager.....	30
Meddelelser.....	31
Underskrift protokol.....	32

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024
Godkendt.

Punkt 2: Budget 2025-28 - Budgetproces (Beslutning)

00.30.10-S55-2-23

Resume

Økonomiudvalget har den 14. december 2023 besluttet den politiske proces for budget 2025-28. Processen for budgetlægningen skal imødekomme såvel lovkrav som kommunens eget styringsbehov. Med denne sag orienteres om budgetprocessen for budget 2025-28, herunder processen for arbejdet med omprioriteringsforslag til budget 2025-28. Omprioriteringsforslag er tænkt som et beredskab til at skabe økonomisk råderum til håndtering af både udgiftsstigninger og/eller nye prioriteringer samt modvirke behovet for at igangsætte kortsigtede opbremsninger. Der skal derudover træffes beslutning om afholdelse af ekstraordinære møder i fagudvalgene 20.-22. august 2024 med henblik på behandling af omprioriteringsforslag.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen orienterer om budgetprocessen 2025-28 som besluttet af Økonomiudvalget 14. december 2023
2. der afholdes ekstraordinære møder i fagudvalgene 20.-22. august 2024, jf. vedlagte bilag, med henblik på behandling af omprioriteringsforslag til budget 2025-28.

Problemstilling

Med denne sag orienteres om den politiske proces for budget 2025-28 som besluttet af Økonomiudvalget den 14. december 2023, herunder for arbejdet med og fordelingen af en ramme for omprioriteringsforslag på de enkelte udvalg.

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budget og budgetprocedure i den kommunale styrelseslov og i Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, herunder tidsfrister for den politiske behandling af budgettet. Derudover har kommunen sin egen økonomiske politik samt principper for økonomistyringen, der også danner baggrund for budgetlægningen.

Det fremgår af budgetaftalen for 2024, at der frem mod budget 2025 fortsat skal arbejdes med effektiviseringer af den kommunale drift med henblik på at skabe råderum til såvel opdrift som nye prioriteringer. Derudover har Økonomiudvalget den 14. december 2023 besluttet en revideret økonomisk politik, hvori der bl.a. indgår en generel målsætning om, at forvaltningen fremadrettet fast skal fremlægge forslag til effektiviseringer og besparelser for minimum 1 pct. årligt.

Budgetprocessen er udarbejdet med udgangspunkt heri – og med udgangspunkt i de fortsatte økonomiske udfordringer jf. også 3. budgetopfølgning.

Løsninger

Den politiske budgetproces for budgetlægningen for 2025-28 indeholder følgende hovedelementer:

- Inspirations- og visionsseminar (februar 2024)
- Fagudvalgenes indledende drøftelse af budget 2025-28 (marts 2024)
- Demografiregulering af budgetterne på baggrund af den nye befolkningsprognose (maj 2024)
- Budgetseminar (maj 2024)
- Gennemgang af anlægsprogrammet med henblik på eventuelle justeringer (april og juni 2024)
- Prioritering af nødvendige budgetbehov vedr. drift (juni 2024)
- Økonomiaftalen mellem Regeringen og KL (forventes ultimo juni 2024)

- Forslag til udmøntning af omprioriteringsrammen i 2025 og 2026 med henblik på høring forud for budgetforhandlingerne (august 2024)

Det administrative budgetforslag tager udgangspunkt i det ovenstående og forelægges til 1. behandling i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen den 5. september 2024.

Tilvejebringelse af råderum – ramme for omprioriteringsforslag

Det indgår i budgetaftalen for 2024, at der frem mod budget 2025 fortsat skal arbejdes med effektiviseringer af den kommunale drift, jf. også budgetaftalen 2023, hvor det er forudsat, at der udarbejdes forslag til udmøntning af en effektiviseringspulje på 1 pct. årligt i 2023-2026. I den reviderede økonomisk politik indgår desuden en generel målsætning om, at forvaltningen fremadrettet fast skal fremlægge forslag til effektiviseringer og besparelser for minimum 1 pct. årligt.

Det løbende arbejde med forslag til omprioriteringer skal medvirke til at skabe mulighed for et øget økonomisk råderum til håndtering af såvel opdrift som nye prioriteringer. Et øget råderum skal styrke robustheden i forhold til økonomiske udfordringer og sikre et beredskab, der kan bringes i anvendelse – og modvirke behovet for at igangsætte kortsigtede opbremsninger. Derudover vil et vedvarende arbejde med forslag til omprioriteringer kunne skabe mulighed for prioritering af nye politiske initiativer.

Med den indgåede budgetaftale for 2024 er der begrænset råderum til håndtering af afvigelser til budgettet. Det fremgår således også af aftalen, at eventuelle merforbrug skal holdes inden for rammen, herunder skal eventuelle merforbrug på anlægsprojekter finansieres gennem øgede indtægter på salg/hjemfald og/eller gennem omprioriteringer inden for anlægsrammen.

I 2024 er budgettet på det specialiserede socialområde (både børn, unge og voksne), specialundervisning og elevuddannelsesindsatsen på ældreområdet løftet med godt 70 mio. kr. Det specialiserede socialområde er fortsat presset og der ses udfordringer på en række andre driftsområder, herunder særligt på ældreområdet og specialundervisningen på skoleområdet. Ved 3. budgetopfølgning 2023 forventes således et samlet merforbrug på 18 mio. kr. på driften svarende til en forværring af det forventede regnskab med mere end 20 mio. kr. set i forhold til 2. budgetopfølgning. Derudover er nogle af de igangværende og planlagte anlægsprojekter forbundet med nogen usikkerhed, og flere ejendomssalg er forsinkede. Mindreindtægterne, og merforbrug på driften, udfordrer kommunens samlede økonomi, og lægger pres på likviditeten.

I lyset af de fortsatte økonomiske udfordringer – og hensynet til at sikre rum for politisk prioritering af eventuelle nye indsatser i 2025 – er rammen for omprioriteringsforslag løftet med ½ pct. i 2025, så der samlet skal findes forslag til politisk behandling for 1½ pct. i 2025. Rammen for forslag til politisk drøftelse vil herefter udgøre 47 mio. kr. i 2025, idet ambitionen fortsat er at vedtage forslag for minimum 31 mio. kr. (1 pct). Det vil ift. processen for 2024 give bedre mulighed for en politisk prioritering mellem forslag.

Ramme for omprioriteringsforslag i 2026

Ud fra hensynet til at skabe stabilitet om de økonomiske rammer arbejdes efter en to-årig budgetaftale gældende for både 2025 og 2026. Idet der fortsat skal arbejdes med forslag til omprioriteringer på 1 pct. årligt, jf. budgetaftalerne for 2023 og 2024 og målsætningerne i den reviderede økonomiske politik, har Økonomiudvalget besluttet, at der med budgetprocessen for 2025-28 ligeledes udmeldes rammer for forslag til omprioriteringer for 1 pct. i 2026 svarende til yderligere 31 mio. kr. Ved allerede nu at udmelde omprioriteringsrammer for 2026, vil arbejdet med forslag til omprioriteringer også kunne få et mere langsigtet perspektiv i forhold til indsatser, der først kan få effekt på et lidt længere sigte. Rammen for omprioriteringsforslag udgør herefter 47 mio. kr. i 2025 og 78 mio. kr. i 2026.

Udmøntningen af omprioriteringsrammen på områder

Det er vurderingen, at alle områder bør bidrage til og have ansvar for udmøntningen af en del af omprioriteringsrammen. Der er derfor besluttet en model, hvor rammen for omprioriteringsforslag som udgangspunkt fordeles på udvalgenes områder ud fra budgetternes respektive andele af servicerammen, så muligheden for budgettilpasninger bliver afsøgt på tværs af hele driften. Fordelingen vil således ske efter samme princip som fordelingen af seneste års ramme.

Rammen for omprioriteringsforslag på 47 mio. kr. i 2025 og 78 mio. kr. i 2026 fordelt på de enkelte udvalg og aktivitetsområder efter andele af serviceudgifter er vist i vedlagte bilag (bilag).

Uanset opdelingen af omprioriteringsrammen på udvalgsniveau, vil forvaltningen se på muligheder i forslag, der går på tværs af udvalg og områder. I den forbindelse indgår muligheden for at tænke nye former for opgaveløsninger på tværs af den nuværende organisering med henblik på en mere effektiv drift. Potentialerne ved sådanne forslag vil medgå til udmøntningen af omprioriteringsrammen på de respektive udvalgsområder.

Arbejdet med omprioriteringsforslag

Arbejdet med omprioriteringsforslag vil blive programorganiseret i forvaltningen med henblik på at sikre et særskilt strategisk og styringsmæssigt fokus på opgaven.

Det vil blive nødvendigt at arbejde med forslag på alle fagområder. Der vil også blive set på indsatsområder på tværs af organisationen, herunder bl.a. nytænkning af service og opgaver samt eventuelle nye måder at organisere opgaveløsningen på. Der vil desuden blive set på potentialer ved digitalisering, udbud og indkøb samt muligheder for gennem investeringer at kunne opnå effektiviseringsgevinster på et lidt længere sigte.

Der vil blive søgt inspiration fra idé- og besparelseskataloger fra andre kommuner samt set på mulige potentialer på baggrund af bl.a. tværkommunale nøgletal. Derudover vil personalet i bredere omfang blive inddraget med henblik på at afsøge nye idéer og muligheder.

Der vil desuden blive undersøgt potentialer ved en række konkrete analyser, herunder analyser som knytter sig til det allerede igangsatte analysearbejde i forbindelse med budgetprocessen 2024-27 og budgetaftalen 2024. Det vil både være tale om analyser på enkelte områder, men også analyser som går på tværs af områder.

Der kan foreløbigt peges på følgende områder:

- Videreførelse af ejendomsanalysen
- Snitflader mellem ældre- og voksenhandicapområdet
- Fremtidig drift af kommunale begravelsessteder
- 4K analysen om de kommunale plejehjemstakster
- Analyse af kommunale udlejningsejendomme
- Analyse af integrationsindsatsen
- Yderligere effektiviseringspotentialer på udbuds- og indkøbsområdet
- Øget digitalisering og automatisering

Det skal i denne forbindelse understreges, at det også bliver nødvendigt at fremlægge forslag med tilpasninger af serviceniveauet, herunder på de store serviceområder, for at kunne fremlægge forslag for 47 mio. kr. i 2025 og 78 mio. kr. i 2026.

De samlede forslag til udmøntning af omprioriteringsrammen i 2025 og 2026 fremlægges på ekstraordinære fagudvalgsmøder 20.-22. august 2024, jf. vedlagte bilag, og for Økonomiudvalget i august 2024 med henblik på efterfølgende høring. Forslagene, og de tilhørende høringssvar, vil herefter indgå i budgetforhandlingerne.

Øvrige elementer i budgetprocessen

Nødvendige budgetbehov - drift

Der iværksættes en proces for opgørelsen af eventuelle nødvendige budgetbehov på driften, der skal indarbejdes i det administrative budgetforslag. De nødvendige budgetbehov skal have karakter af uomgængelige udgifter – og må ikke have karakter af ønsker. Der vil i udgangspunktet alene blive løftet behov, som knytter sig til overholdelse af lovgivningen og helt akutte problemstillinger. Såfremt der er områder med behov for budgettilførsel med henblik på at opretholde et politisk bestemt serviceniveau, håndteres dette i særskilte sager, hvor der skal ske omprioritering inden for udvalgets ramme eller tilpasning af serviceniveauet til det afsatte budget. De nødvendige budgetbehov på driften behandles i juni 2024.

Opdateret anlægsprogram

Der iværksættes en proces for udarbejdelsen af et opdateret anlægsprogram til budget 2025-28. Der vil i den forbindelse ligeledes blive udarbejdet et revideret 10-årigt anlægsprogram med en anlægsramme på 180 mio. kr. årligt i perioden fra 2028, jf. budgetaftalen 2024 og baseret på forudsætningerne i aftalen i øvrigt. Eventuelle nødvendige budgetbehov vedrørende anlæg vil indgå i forslag til opdateret anlægsprogram, idet det bemærkes, at prioriteringen af nye anlægsprojekter eller anlægsbehov forudsætter en annullering af andre projekter i programmet. Der forestår en stor prioriteringsopgave. På Økonomiudvalgets møde i april 2024 vil der derfor være en indledende drøftelse af anlægsprogrammet med henblik på endelig behandling af det opdaterede anlægsprogram i juni 2024.

Inspirations- og visionsseminar for Kommunalbestyrelsen

Der afholdes et inspirations- og visionsseminar for Kommunalbestyrelsen lørdag den 24. februar 2024 kl. 10-15. Der lægges op til en åben drøftelse, med begrænset forelæg fra forvaltningen. Forvaltningen vender tilbage med de nærmere rammer for seminaret.

Fagudvalgene har indledende drøftelse af budget 2025-28 på udvalgenes områder

I forlængelse af inspirations- og visionsseminaret for Kommunalbestyrelsen vil fagudvalgene på møderne i marts 2024 have en indledende drøftelse af budget 2025-28 på udvalgenes områder. På møderne vil fagudvalgene have mulighed for at samle op på inspirations- og visionsseminaret og komme med yderligere input forud for forvaltningens udarbejdelse af omprioriteringsforslag til budget 2025 og 2026.

Budgetseminar

Budgetseminaret for budget 2025-28 afholdes 24. maj 2024. Der planlægges et dialogbaseret seminar med en blanding af oplæg fra interne og eksterne samt gruppebaserede drøftelser. Forvaltningen vender tilbage med nærmere tidspunkt og program for seminaret.

Høring og borgerinddragelse

Der vil ske en høring af både omprioriteringsforslag samt det administrative budgetforslag hos de sædvanlige høringsparter (skole- og dagtilbudsbestyrelser, handicap- og seniorråd samt folkeoplysningsudvalget). Der vil i forbindelse med høringerne blive iværksat særskilte budgetorienteringsmøder af høringsparterne, så der sker en bredere formidling af baggrund og rationale bag de fremlagte forslag.

For så vidt angår borgerinddragelse, vil forslag til omprioriteringsforslag samt det administrative budgetforslag blive lagt offentligt tilgængeligt på kommunens hjemmeside i forbindelse med høringsprocessen. I høringsperioden vil der desuden blive afholdt et åbent dialogmøde, hvor borgere får mulighed for at drøftet omprioriteringsforslag og det kommende budget med medlemmer fra de politiske udvalg.

Derudover vil MED-systemet løbende blive orienteret om budgetprocessen og inddraget i sager med personalemæssige konsekvenser.

Samlet tidsplan for budget 2025-28:

Dato	Aktivitet
14. december	Budgetprocessen, herunder rammerne for arbejdet med udmøntning af omprioriteringsrammen i 2025 og 2026, er godkendt af Økonomiudvalget.
2024	
9.-11. januar	Fagudvalgene orienteres om budgetprocessen, herunder rammerne for arbejdet med udmøntning af omprioriteringsrammen i 2025 og 2026.
24. februar	Inspirations- og visionsseminar for Kommunalbestyrelsen
12.-14. marts	Fagudvalgene har indledende drøftelse af budget 2025-28 på udvalgets område
24. april	Økonomiudvalget har en indledende drøftelse af anlægsprogrammet.
23. maj	Økonomiudvalget behandler demografireguleringen af budgettet.
24. maj	Budgetseminar for kommunalbestyrelsen.
30. maj	Kommunalbestyrelsen godkender demografireguleringen af budgettet.
4.-6. juni	Fagudvalgene behandler eventuelle nødvendige budgetbehov vedrørende driften.
12. juni	Økonomiudvalget behandler nødvendige budgetbehov vedrørende driften samt opdateret anlægsprogram.
20. juni	Kommunalbestyrelsen godkender nødvendige budgetbehov vedrørende driften samt opdateret anlægsprogram.
20.-22. august	Fagudvalgene behandler forslag til udmøntning af omprioriteringsrammen i 2025 og 2026 på ekstraordinære møder mhp. udsendelse til høring.
22. august	Økonomiudvalget godkender forslag til udmøntning af omprioriteringsrammen i 2025 og 2026 mhp. udsendelse til høring.

22. august	Gennemgang af budgetforslag for kommunalbestyrelsesmedlemmer.
26. august	Budgetforslaget offentliggøres.
26. aug.-10. sep.	Budgetforslaget og omprioriteringsforslag udsendes til høring samt afholdelse af borgermøde.
5. september	Økonomiudvalget og Hovedudvalget mødes om budgettet.
5. september	1. behandling af budgettet i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen samt budgetforhandlingsmøde.
9. september	Budgetforhandlingsmøde.
11. september	Høringssvar sendes til Kommunalbestyrelsen.
11. september	Budgetforhandlingsmøde.
12. september	Budgetforhandlingsmøde.
16. september	Eventuelt budgetforhandlingsmøde.
19. september	Frist for aflevering af ændringsforslag fra politiske partier.
25. september	2. behandling af budgettet i Økonomiudvalget.
3. oktober	2. behandling af budgettet i Kommunalbestyrelsen.

Strategisk ramme

Budgetprocessen for 2025-28 er udarbejdet med udgangspunkt i Styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune - herunder den økonomiske politik.

Videre proces

Det politiske arbejde med budget 2025-28 vil følge den i sagen viste tids- og procesplan.

Der oprettes en særskilt mappe i FirstAgenda, hvor materiale vedrørende budget 2025 kan findes.

Økonomi

Sagen har ikke i sig selv bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget.

Dagtilbudsudvalget.

Skoleudvalget.

Kultur- og Fritidsudvalget.

Byplanudvalget.

Ældre- og Omsorgsudvalget.

Forebyggelses- og Socialudvalget

Beslutning

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 9. januar 2024

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Godkendt.

Dorthe la Cour (C) var fraværende.

Forebyggelses- og Socialusvalget, den 9. januar 2024

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Godkendt.

Dorthe La Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Casper Strunge (C).

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Godkendt.

Dagtilbudsudvalget, den 10. januar 2024

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Godkendt.

Christian Winther (C) var fraværende. I stedet deltog Michael Medom Jørgensen (C)

Skoleudvalget, den 10. januar 2024

Ad 1) Orientering givet.

Ad 2) Godkendt.

Bilag

Ekstraordinære møder i fagudvalg august 2024

Omprioriteringsramme i 2025 og 2026 - fordeling på udvalg

Punkt 3: Parkeringsstrategi - Vision, mål og indsatser (Beslutning)

05.00.00-G01-58-18

Resume

Kommunens kommende parkeringsstrategi skal understøtte fremkommeligheden på kommunens veje, understøtte handels- og byliv, bæredygtig transport og sikre en tryk og sikker trafik for alle trafikanter i kommunen. Med denne sag fremlægges visionen, temaer og mål for temaerne til beslutning. På baggrund af visioner og temaer udarbejder forvaltningen efterfølgende et forslag til en strategi og handleplan med konkrete indsatser til politisk godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. parkeringsstrategiens vision godkendes
2. tema nr. 1, 2, 3 og 5 med mål godkendes
3. tema nr. 4 med mål godkendes
4. det godkendes, at parkeringskontrollen prioriteres til områder med de største parkeringsudfordringer

Problemstilling

Parkering har stor betydning både for beboere, handelsliv, pendlere og besøgende, og forvaltningen modtager jævnligt borgerhenvendelser om parkeringsforholdene i alle områder af kommunen.

Tal fra Danmarks Statistik viser, at danskernes bilejerskab er stigende. Det stigende bilejerskab sammenholdt med Lyngby-Taarbæk Kommunes beliggenhed i Nordsjælland med adgang til motorvej og S-tog gør, at mange bilister kører til Kommunen og pendler videre herfra med bla. S-toget. Der opleves derfor en del pendlerparkering på dele af kommunens veje.

I forlængelse af Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018), Byudvikling i Balance - Plan og Agenda 21-strategi 2019, Kommuneplan 2021 samt Bæredygtighedsstrategi (2020-2050) har kommunen besluttet at udarbejde en egentlig parkeringsstrategi. Strategien skal beskrive de nuværende parkeringsudfordringer og indeholde visioner, mål og indsatser for indsatsen for de fremtidige parkeringsforhold i kommunen.

Parkeringsstrategien skal derfor danne strategisk afsæt for forvaltningens fortsatte arbejde med fremkommelighed og parkering i hele kommunen, således at der fortsat kan tiltrækkes besøgende til handelslivet, og byens beboere kan finde parkering når de kommer hjem fra arbejde. Strategien tænkes også sammen med den kommende letbane og ikke mindst de mange byudviklingsprojekter, der følger af udviklingsplanen for Kongens Lyngby.

Forud for denne sag er flere af parkeringsstrategiens problematikker blevet behandlet politisk. Den forudgående politiske behandling har været med til at sætte retning for visioner og mål. Af væsentlige forudgående sager kan det nævnes, at: I december 2019 drøftede Teknik- og Miljøudvalget en sag om parkeringsanalysen i Virum, Kgs. Lyngby og Taarbæk og scenarier for parkeringen i disse områder. I september 2021 besluttede Teknik- og Miljøudvalget dels en række løsningsforslag for Taarbæk, der umiddelbart kunne iværksættes, og dels en række forslag der indgår i det videre arbejde med parkeringsstrategien. I september 2022 besluttede Teknikudvalget at ændre den lokale parkeringsbekendtgørelse af hensyn til beboere uden mulighed for parkering på egen grund, og for at sikre trafiksikkerhed og fremkommelighed. Ændringen medfører, at det er tilladt at parkere delvist på fortovet afhængig af hvilken type fortov, der er tale om.

Undersøgelser og analyser

Som grundlag for parkeringsstrategien har forvaltningen udført undersøgelser af borgernes holdning til parkering, parkeringsrestriktioner, parkeringsnormer og parkeringssituationen i Kongens Lyngby, Virum, Taarbæk, Sorgenfri og

Lundtofte (bilag). Som supplement til undersøgelserne har forvaltningen holdt dialogmøder med repræsentanter for flere af kommunens bydele (Kgs. Lyngby Bymidte, Taarbæk, Hjortekær, Virum, Lundtofte) om specifikke udfordringer med parkering i deres lokalområder.

Overordnet set tegner der sig et billede af følgende parkeringsrelaterede udfordringer i Lyngby-Taarbæk Kommune:

1. I Kongens Lyngby Centrum kører bilisterne efter gratis parkeringspladser på terræn, hvilket kan give unødvendig trængsel og være til gene for bylivet.
2. På veje - særligt i boligområder - med begrænsede private parkeringsmuligheder kan parkerede biler give problemer med fremkommelighed og trafiksikkerhed.
3. I Taarbæk har undersøgelsen vist, at der er for få offentligt tilgængelige parkeringspladser i forhold til efterspørgslen.

Løsninger

Vision

For at kunne arbejde med de parkeringsrelaterede problemer på tværs af bydele foreslås det, at parkeringsstrategien får følgende overordnede vision:

- Vi ønsker gode forhold til parkering, der understøtter trafiksikkerhed, fremkommelighed, gode muligheder for handels- og byliv og det bæredygtige transportvalg.

Parkeringsstrategien bygges op omkring 5 overordnede temaer, der hver især indeholder mål og indsatser, der kan understøtte visionen. I forslaget til parkeringsstrategien vil en række indsatser og eksempler blive udfoldet.

Tema 1 - Prioritering af parkeringskontrol og parkeringsreguleringer

Mål: Målrette brugen af den kommunale parkeringskontrol og understøtte fremkommelighed, handels- og byliv.

Ved flere af kommunens ældre etageejendomme og rækkehusbyggerier, er der et begrænset antal parkeringspladser på privat grund. Det betyder, at beboerne parkerer på offentligt tilgængelige parkeringspladser, typisk på offentlige veje eller private fællesveje. Når mange parkerer langs vejene, kan det give fremkommelighedsproblemer på fortove og kørebane samt forringe trafiksikkerheden. Kommunens lokale standsnings- og parkeringsbekendtgørelse tillader standsning og parkering på fortove under hensyntagen til, hvordan vejstrækningen ser ud, for at tilgodese grundejerne uden privat parkeringsmulighed.

Kommunens parkeringsvagter er med til at håndtere problemer med fremkommelighed og trafiksikkerhed for både beboere, udrykningskøretøjer og renovation, når de kontrollerer om biler holder lovligt. Desuden sikrer kontrollen udskiftning på de attraktive parkeringspladser. Parkeringskontrollen er dermed med til at understøtte handels- og bylivet.

Kommunens ressourcer til parkeringskontrol rækker ikke til en intensiv kontrol på alle kommunens veje, og derfor bør parkeringskontrollen koncentreres til de specifikke områder, hvor der er de største parkeringsrelaterede problemer (bilag). Hvis borgere oplever problemer med trafiksikkerhed, tilgængelighed mv. i områder med begrænset parkeringskontrol fra kommunen vil borgeren kunne kontakte Nordsjællands Politi.

Hvis parkeringskontrollen prioriteres til de områder med de største parkeringsproblemer, vil kommunens hjemmeside blive opdateret med oplysninger om, hvor kommunen udfører intensiveret parkeringskontrol. I øvrige områder kontrolleres som udgangspunkt ikke for overtrædelser af hverken lokal bekendtgørelse eller færdselsloven.

I Taarbæk viste parkeringsundersøgelsen (2019), at udbuddet af parkeringspladser ikke harmonerer med efterspørgslen, hvilket kan generere søgetrafik og uhensigtsmæssige parkeringer. For at imødekomme Taarbæks særegne problematik har forvaltningen etableret ca. 18 parkeringspladser, hvor det tidligere var ulovligt eller umuligt at parkere, tidsrestriktionerne i bydelen er ændret, og eksisterende parkeringsmulighed langs Strandvejen er synliggjort. Men der er stadig efterspørgsel på parkeringspladser, fordi behovet er stort, og fordi flere af de nye parkeringspladser også blev anvendt tidligere, selvom det var ulovligt.

Tema 2 – Grøn omstilling - herunder el- og delebiler samt pendlerparkering

Mål: Understøtte brugen af kollektive transportformer og mulighed for anvendelse af el- og delebiler.

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at understøtte den grønne omstilling. Kommunen understøtter derfor aktivt udrulning af offentligt tilgængelige ladestander til el-biler, ligesom kommunen understøtter delebilsklubber og bybiler.

Parkerings- og afsætningspladser ved stationer gør det lettere at kombinere bil med tog, letbane og busser. Kommunen har derfor offentligt tilgængelige parkeringsarealer nær alle tre S-togstationer i kommunen.

Parkeringsundersøgelser fra 2019 og 2021 viser, at der på undersøgelsestidspunkterne er sammenhæng mellem parkeringsudbud og -efterspørgsel i Lundtofte og Kongens Lyngby Centrum, hvor kommunens nord- og sydligste letbanestationer kommer til at ligge. Derfor er der ikke planlagt anlæg af parkeringspladser, men der vil blive etableret 2-3 ”kys og kør” pladser ved Lundtofte st. I kommuneplanrammen er der mulighed for, at der kan etableres et parkeringshus ved letbanestationen ved Lyngby Station, men der er ikke konkrete planer for dette på nuværende tidspunkt.

Tema 3 - Handicapparkering på vejareal

Mål: Understøtte parkeringsudbuddet, så byens tilbud er tilgængelige for borgere og besøgende med bevægelsehandicap.

Lyngby-Taarbæk Kommune tilstræber et højt niveau af tilgængelighed for alle. For at begrænse søgetrafik og spildplads bør antallet af handicapparkeringspladser værre afstemt med det aktuelle behov. Det betyder blandt andet, at nummerpladereserverede parkeringspladser så vidt muligt undgås i områder med stor parkeringsefterspørgsel, på den måde sikres bedst udnyttelse af parkeringspladser til handicappede.

Tema 4 - Parkeringsnormer og parkeringsfond

Mål: Sikre bedst mulige parkeringsforhold, der også kan understøtte et bæredygtigt transportvalg.

Kommuneplan 2021 stiller krav til anlæg af parkeringspladser ved en række anvendelser. Kommunen har ikke en parkeringsnorm for skoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og plejehjem. I parkeringsnorm-undersøgelsen (2023) anbefales det, at der ikke sættes en fast parkeringsnorm for skoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og plejehjem, fordi de enkelte institutioner har forskellige behov, som også påvirkes af de lokalspecifikke trafikforhold - herunder nærhed til stationer.

Den gældende kommuneplan giver mulighed for at reducere antallet af parkeringspladser ved nybyggeri og omdannelse til bolig- og erhvervsformål i stationsnære kerneområder. Det skal bl.a. fremme brugen af kollektiv transport. Princippet om reduktion kan kombineres med parkeringsrestriktioner i tilgrænsende områder, så færre anlagte parkeringspladser ikke er ensbetydende med en øget parkeringsbelastning og søgetrafik i nærområdet.

Kongens Lyngby Centrum er tæt udbygget inden for parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde, og derfor er anlæg af parkeringspladser betalt delvist af parkeringsfondens midler allerede på nuværende tidspunkt vanskeligt. Det er forvaltningens forventning at det med en udbygning af Kongens Lyngby fortsat vil blive sværere og sværere at finde egnede områder til parkeringspladser indenfor P-fondens rammer. Kommuneplan 2021 giver allerede idag mulighed for reduktion af antallet af parkeringspladser inden for de stationsnære kerneområder, og derfor er parkeringsfonden muligvis ikke afgørende for, at byggeprojekter i Kongens Lyngby Centrum kan realiseres (bilag).

Parkeringsstrategien vil belyse muligheder og perspektiver i en ændring af parkeringsnormer, herunder om de gældende normer er hensigtsmæssige og tilstrækkelige særligt i forbindelse med større stationer og lignende.

Tema 5 – Kongens Lyngby Centrum

Mål: Kongens Lyngby Centrum skal fredeliggøres for at frigive plads til bylivet og samtidig skabes en smidig og effektiv trafikafvikling, der bibeholder det høje serviceniveau som byen tilbyder i dag.

Parkeringsundersøgelsen (2019) viser høj belægningsprocent på de gratis parkeringspladser mens der er ledige betalingsparkeringspladser, og det giver anledning til søgetrafik. Desuden viser undersøgelsen af parkeringsrestriktioner (2021), at de forskellige restriktioner i centrum, også giver anledning til søgetrafik og at nogle bilister parkerer på villavejene omkring centrum.

Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum blev endeligt vedtaget i efteråret 2023. I udviklingsplanen blev der sat retning for, hvordan byen kan fredeliggøres, så der frigives plads til bylivet, bl.a. ved at koncentrere trafik og parkeringspladser ved fordelingsringen og indføre ny betalingsstruktur og tidsbegrænsninger, ligesom udviklingsplanen peger på at omlægge dele af overfladeparkeringen til parkering i konstruktioner tæt på centrum. Fordelingsringen sikrer en let og fremkommelig adgang til parkeringspladserne i Kongens Lyngby Centrum. Samtidig fordeler den bilerne via de overordnede veje til resten af kommunen, og det giver mulighed for at aflaste den centrale del af Lyngby Hovedgade. Således understøttes visionen for Kongens Lyngby Centrum om at sikre god fremkommelighed til centrum og reducere gennemkørende trafik, så det er let, sikkert og trygt at færdes i centrum.

I dag kan bilister parkere gratis, når blot tidsrestriktionerne overholdes. Desuden er der mulighed for at købe en dagsbillet og årskort til udvalgte offentlige parkeringspladser i Kongens Lyngby Centrum og dermed få tilladelse til at parkere hele døgnet på udvalgte parkeringspladser, hvor der er 2 timers restriktion. Når terrænparkering nedlægges i forbindelse med at der opføres en kommunal parkeringskonstruktion, kan prisstrukturen på offentlige og private parkeringspladser ensartes for at reducere søgetrafik. Prisstrukturen kan dermed afspejle restriktionerne på de private parkeringspladser. Priserne for den offentlige parkering bør indeksreguleres efter den kollektive trafik, så der ikke opstår en situation hvor kollektiv trafik bliver uforholdsmæssigt dyrt.

Strategisk ramme

Arbejdet med et grundlag for et forslag til parkeringsstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune er i overensstemmelse med strategier og udviklingsmuligheder beskrevet i Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum (2023).

Arbejdet med et forslag til en parkeringsstrategi er desuden beskrevet i forslag til Byudvikling i balance 2023, der har været i høring i november-december 2023. De to strategier vil blive koordineret i deres endelige udformning og konsekvenser, der retter sig mod kommuneplanen vil blive indarbejdet ved revision. Fx kan parkeringsstrategiens punkter omkring parkeringsnormer, parkeringspladser for handicappede og parkeringsfonden få konsekvenser for revision af kommuneplan. I den forbindelse vil mulige retningslinjer eller rammer vedrørende el- og delebiler også blive overvejet indarbejdet.

Desuden er grundlaget for et forslag til parkeringsstrategien i overensstemmelse med Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018).

Videre proces

Vision, temaer og mål drøftes med Handelsforeningen, inden udarbejdelse af forslag til parkeringsstrategi påbegyndes.

På baggrund af politisk beslutning om vision, temaer og mål, udarbejdes et forslag til strategi og dertilhørende handleplan. Handleplanen skal tydeliggøre, hvad de forskellige indsatser kan regulere og hvad der skal til, for at de kan sættes i gang. Dermed kan handleplanen bruges til at vælge hvilke indsatser, der skal sættes i gang, og hvilke der kan gennemføres, når/hvis der er ressourcer til det.

Forslag til strategi og handleplan forventes at blive indstillet for kommunalbestyrelsen i 2. kvartal 2024.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Der er inden for eksisterende økonomiske rammer ikke afsat midler til særskilte indsatser inden for parkeringsstrategien. Såfremt der vil skulle gennemføres særskilte indsatser inden for området i fremtiden, vil det derfor kræve, at der foretages en særskilt politisk prioritering af dette, hvor der findes finansiering.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1, 2 og 4.

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 3.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Udsat, idet udvalget ønsker et temamøde om parkeringsstrategien forud for en behandling i udvalget.

Bilag

Sammendrag af undersøgelser og analyser

Områder med parkeringsproblemer

Notat om anvendelse af parkeringsfondens midler

Punkt 4: Cykelstrategi 2023-2032 - endelig vedtagelse (Beslutning)

05.00.00-G01-116-21

Resume

Teknikudvalget har besluttet, at der skal udarbejdes en cykelstrategi og har den 9. januar 2023 vedtaget vision, temaer og målsætninger for cykelstrategien. På det grundlag har forvaltningen udarbejdet et forslag til cykelstrategien, som Teknikudvalget den 6. juni 2023 besluttede at sende i offentlig høring. Efter endt høring forelægges den tilrettede cykelstrategi 2023-2032 hermed til endelig behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Cykelstrategi 2023-2032 godkendes.

Problemstilling

Cykelstrategien har været høring i perioden den 31. juli - 22. september 2023. Høringen er foregået på kommunens høringsportal. Strategien har affødt to omfattende høringssvar, fra blandt andre cyklistforbundets lokalafdeling. Indholdet af høringssvarene, forvaltnings kommentarer og eventuelle rettelser i den endelige cykelstrategi er opsummeret i et høringsnotat (bilag). Høringssvarene i deres fulde længde er ligeledes vedlagt (bilag).

Løsninger

Høringssvarene har givet anledning til få mindre ændringer i det strategiske stinet, i det høringssvarene har identificeret steder hvor data i kortet ikke stemmer med virkeligheden. Disse fejl er blevet tilrettet i den endelige strategi i kortet over eksisterende cykelinfrastruktur samt det strategiske cykelstinet.

Cyklistforbundets lokalafdeling foreslår at kommunen arbejder på et tiltag der har til formål at udvikle en best practice rette snor for hvordan cykelinfrastruktur i kommunen bør designes. Dette forslag er blevet tilføjet som tiltag under temaet 'drift og vedligehold' i strategien.

De øvrige bemærkninger og forslag til strategien drejer sig primært om konkrete forslag til forbedret cykelinfrastruktur på flere forskellige strækninger, kryds og skoleveje i kommunen. Disse forslag vil blive taget med i det videre arbejde med strategiens tilhørende prioriteret handlingsplan. Forvaltningen planlægger at invitere Cyklistforbundets lokalafdeling og eventuelle andre interessenter til møde om den kommende handlingsplan så cyklistforbundet og eventuelt andre interessenter får mulighed for at uddybe de bemærkninger og forslag de er kommet med i forbindelse med høringen.

Som en del af lanceringen af strategien foreslår forvaltningen at man i samarbejde med Supercykelstisekretariatet planlægger et event, hvor medlemmerne af udvalget får mulighed for at møde cyklisterne på cykelstien, fejre Supercykelsti Samarbejdets 15-års jubilæum samt have en dialog med cyklisterne om hvordan kommunen påtænker at arbejde med cykelfremme fremadrettet. Omdrejningspunktet for eventet kan eksempelvis være uddeling af kaffe og eller morgenbrød på et passende sted på en af kommunens centrale cykelforbindelser.

Strategisk ramme

Cykelstrategien er udarbejdet på baggrund af målsætningerne i Lyngby-Taarbæk Kommunes Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018) og Bæredygtighedsstrategien (2021).

Derudover er den med til at understøtte målene i kommunens idræts- og Bevægelsesstrategi (2019), Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 (2023), Udbygningsplan for Kongens Lyngby Centrum (2023) og Charter for Grønne Transportvaner (2023).

Videre proces

Når cykelstrategien vedtages, vil forvaltningen udarbejde en tilhørende handlingsplan. Handleplanen skal indeholde en række prissatte og prioriterede tiltag som understøtter strategiens vision. I arbejdet med udarbejdelsen af handleplanen vil forvaltningen inddrage relevante interessenter, herunder Cyklistforbundets lokalafdeling. Handleplanen forventes forelagt udvalget med henblik på vedtagelse i det første halvår af 2024.

Forvaltningen planlægger i samarbejde Supercykelsti sekretariatet et event som har til formål at fejre Supercykelstiernes 15-års jubilæum samt promovere kommunens cykelstrategi. Eventet planlægges afholdt i første halvår af 2024. Forvaltningen vender tilbage med nærmere information.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

En prioriteret handlingsplan med anslået økonomi for realisering af tiltag vil blive præsenteret for udvalget i andet halvår af 2024.

Der er inden for eksisterende økonomiske rammer ikke afsat midler til realisering af tiltag i den fremtidige handleplan. Såfremt de vil skulle gennemføres, vil det derfor kræve, at der foretages en særskilt politisk prioritering af dette, hvor der findes finansiering.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Anbefalet.

Bilag

Høringssvar fra Cyklistforbundet til Cykelstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune

Cykelstrategi - høringssvar

Høringsnotat Cykelstrategi

Cykelstrategi 2023-2032

08-01-2024 Høringssvar vedr. pkt. 4 Cykelstrategi 2023-2032 - endelig vedtagelse - TU

Punkt 5: Delemobilitet - udpegning af lokationer (Beslutning)

05.00.00-G01-262-22

Resume

Teknikudvalget behandlede den 7. november 2023 en sag vedrørende deltagelse i et forsøgsprojekt om synergien mellem delecycler/-løbehjul og den kollektive trafik. Teknikudvalget besluttede at Lyngby-Taarbæk Kommune skal deltage i Region Hovedstadens projekt og bad om at blive præsenteret for de steder i kommunen, hvor delemobilitetsløsningerne planlægges placeret. Med denne sag præsenteres bruttolisten over mulige lokationer, hvor delemobiliteten planlægges placeret.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de foreløbige placeringer af delemobilitetsløsninger godkendes, som udgangspunkt for den videre dialog med Region Hovedstaden.

Problemstilling

Region Hovedstaden har præsenteret en opdateret tidsplan for projektet for forvaltningen. Forventningen er på nuværende tidspunkt at delecycler og -løbehjul introduceres i perioden 1. august 2024 - 1. oktober 2025. I perioden inden den 1. august foregår en markedsdialog med delemobilitetsoperatørerne.

Region Hovedstaden har oplyst de deltagende kommuner i gennemsnit kan forvente over 60 delecycler og - løbehjul per kommune indenfor projektets økonomi. Det præcise antal ligger endnu ikke fast.

Det næste skridt i projektet for Lyngby-Taarbæk Kommune er at udfærdige en bruttoliste over mulige placeringer af delemobiliteten som der kan arbejdes videre med i dialogen med den eller de operatører som vinder udbuddet om at stille materiale til rådighed for projektet.

Løsninger

Forvaltningen har i samarbejde med Region Hovedstaden og projektledelsen fra Gate21 lavet en bruttoliste over mulige placeringer hvor delemobiliteten kan placeres i kommunen (bilag). Lokationerne omfatter trafikale knudepunkter, seværdigheder og attraktioner i kommunen, områder med en høj koncentration af boliger samt større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Som en del af det videre arbejde skal der ses på, om det er muligt at finde arealer til forsøget på disse placeringer.

Forvaltningen påtænker at gå i dialog med de parter, som har tilsluttet sig Charter for Grønne Transportvaner som omfatter mange af de større arbejdspladser i kommunen vedrørende placering af delemobilitet nær dem. Formålet med dialogen vil være at afsøge om de ønsker en lokation nær eller på deres arbejdsplads adresse. Forvaltningen påtænker ligeledes at gå i dialog med borgerforeninger/borgergrupper i det omfang det vurderes at give mening for projektet.

Bruttolisten er foreløbig, og kan forventes at blive indsnævret når dialogen med delemobilitetsudbyderen opstartes. Da markedsdialogen med delemobilitetsudbyderne pågår ved forvaltningen endnu ikke hvilken udbyder som bliver valgt til at understøtte projektet. Placeringerne af delemobiliteten kan ligeledes forventes at ændre sig over projektets levetid for at optimere brugen af delecycler og -løbehjul samt for at tage hensyn til eventuelle udfordringer som måtte opstå undervejs i projektet.

Strategisk ramme

Projektet understøtter kommunens målsætning i Bæredygtighedsstrategien samt kommunens ambition om at arbejde med grønne transportvaner i regi af Charter for Grønne Transportvaner.

Videre proces

Som en del af dialogen med delemobilitetsudbydere, vil Lyngby-Taarbæk Kommune præsentere dem for bruttolisten. Når projektet er mere fremskredet, vil der blive foretaget besigtigelser på de påtænkte delemobilitetsplaceringer inden placeringen endeligt godkendes. Se procesdiagram (bilag).

Region Hovedstaden oplyser, at de forventer at markedsdialogen og en aftale med en mikromobilitetsudbyder kan forventes at falde på plads i første halvår af 2024. Delecykler og -løbehjul kan være på gaden omkring august 2024.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Regionen afholder udgifterne til forsøgsprojektet. Hvis der skulle komme mindre udgifter til afmærkning eller lignende, kan de afholdes indenfor trafikikkerhedspuljen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Godkendt, idet udvalget ønsker at forvaltningen tager en forhåndsdialog med berørte grundejer- og borgerforeninger, og at placeringerne tager hensyn til fremkommeligheden for øvrige trafikanter samt at forskellige brugergrupper tilgodeses.

Bilag

Foreløbig liste delemobilitet placering

Proces udpegning af delemobilitetplaceringer

Punkt 6: Hummeltoften 33 - Etablering af klatreredskab indenfor skovbyggelinjen (Beslutning)

02.34.02-P19-355-23

Resume

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 17 (skovbyggelinje), til etablering af et klatreredskab til daginstitutionen Humlehuset. Ejendommen er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune. Teknikudvalget kan beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til det ansøgte.

Problemstilling

Humlehuset ønsker at opføre et klatreredskab. Humlehuset er en daginstitution til både vuggestuebørn og børnehalebørn. Ejendommen består af flere matrikler, blandt andet 18nt, 18ny og 18ol Virum By, Sorgenfri. I forbindelse med ansøgning om byggetilladelse, er der søgt om dispensation fra skovbyggelinjen (bilag).

Legeredskabet placeres midt på ejendommen tæt på det "interne" matrikelskel mod 18ny. Ifølge tegningsmaterialet er der 22 m til hovedhuset på ejendommen og 18 m til nærmeste nabo med beboelse (bilag). Arealet af klatreredskabet er knap 32 m², højden er oplyst til at være 2 m (bilag)

Lovgrundlag

Ejendommen er delvis omfattet af skovbyggelinje iht. naturbeskyttelseslovens § 17. Det er alene den del af ejendommen hvor bygningerne ligger, mod det nordlige skel, som er friholdt for skovbyggelinje (bilag).

Bestemmelsen om skovbyggelinje er til for at sikre det frie udsyn til skoven og skovbrynet og for bevare skovbrynene som værdifulde levesteder for plante og dyreliv.

Løsninger

Legeredskabet ligger ca. 45 m fra skel mod skoven. Skovejer er Lyngby-Taarbæk Kommune. Da ejendommen stort set er omfattet af skovbyggelinje, er der ikke mulighed for at placere redskabet udenfor byggelinjen. Legeredskabet ønskes placeret på et område, hvor arealet allerede er en del institutionens legeområde.

Det er forvaltningens vurdering, at det valgte legeredskab og dennes placering, ikke vil ændre på de nuværende forhold vedrørende udsyn til skoven. Det er endvidere vurderet, at legeredskabet ikke vil ændre på skovbrynet, da arealet allerede er indrettet til legeareal for institutionens børn.

Såfremt der meddeles dispensation, vil dette skabe præcedens, men kun i det tilfælde, hvor der kommer en tilsvarende ansøgning. Det vil sige, til et legeredskab indenfor skovbyggelinje i et område, der allerede er indrettet som legepladsareal med andre legeredskaber mv. samt i samme afstand/med samme indvirkning på skovbrynet og udkig/indblik etc. Dispensationen vil således f.eks. ikke kunne skabe præcedens til andre bygningsdele såsom skure, tilbygninger, nybyg, campingvogne og hævede opholdsarealer inden for byggelinjen.

Såfremt udvalget siger nej til dispensationen kan legeredskabet ikke placeres på ejendommen.

Strategisk ramme

Opførelse af legeredskabet vil tale ind i kommunens Bevægelses- og Idrætsstrategi.

Videre proces

Såfremt der meddeles dispensation vil denne blive fremsendt til relevante foreninger, styrelser med videre. Da kommunen selv er skov ejer er det ikke relevant at høre skov ejer inden dispensationen meddeles. En dispensation fra naturbeskyttelseslovens har 4 ugers klagefrist og en klage har opsættende virkning. Først derefter vil forvaltningen kunne udstede en byggetilladelse.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Godkendt.

Bilag

Ansøgning

Situationsplan

Datablad

Oversigtskort med skovbyggelinjens placering indtegnet

Punkt 7: Støjhandlingsplan 2024 - offentlig høring (Beslutning)

09.11.00-G01-19-23

Resume

Ifølge ”Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner” skal Lyngby-Taarbæk Kommune hvert 5. år udarbejde en ny støjhandlingsplan for trafikstøjen i kommunen. Udkast til Støjhandlingsplan 2024, som er udarbejdet af ekstern rådgiver, foreslås nu sendt i lovpligtig offentlig høring i 8 uger.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til Støjhandlingsplan 2024 godkendes og lægges i høring på kommunens hjemmeside i en periode på 8 uger.

Problemstilling

Ifølge ”Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner” skal Lyngby-Taarbæk Kommune hvert 5. år udarbejde en ny støjhandlingsplan for trafikstøjen i kommunen. Endelig støjhandlingsplan skal være udarbejdet inden d. 18. juli 2024. Udarbejdelse af støjhandlingsplanen er et lovkrav, men der stilles ingen krav til kommunerne om realisering af planens indhold.

Miljøstyrelsen har i 2022 og 2023 udarbejdet en ny støj kortlægning for de kommuner som lovpligtigt skal støj kortlægge - herunder Lyngby-Taarbæk Kommune. Denne støj kortlægning danner grundlag for den nye støjhandlingsplan.

Den nye kortlægning viser, at der er 33 % af boligerne i Lyngby-Taarbæk Kommune, som er støjbelastede, dvs. udsat for støj over 58 dB. Heraf er de 30 % udsat for støj mellem 58 dB og 68 dB. 3,1 % er udsat for støj over 68 dB og betragtes derfor som stærkt støjbelastede. Støj kortlægningen omfatter den samlede støj fra både kommunens og statens veje. For 44 % af de støjbelastede boliger er støjbidraget fra statens veje størst.

Støjhandlingsplanen kommer ikke med forslag til tiltag på statens vejnet. Vejdirektoratet udarbejder sideløbende med de kommunale støjhandlingsplaner en statslig støjhandlingsplan der kun omhandler statsvejnettet.

Det er nødvendigt at udarbejde en helt ny støjhandlingsplan hvert 5. år, idet planen bygger på en ny kortlægning, dvs. nye baggrundstal (som bl.a. indeholder, nye trafiktal, info om nye belægnings på nogle veje, trafiksammensætningen, ændrede hastigheder bl.a. på Omfartsvejen og Kongevejen mv.). Og det er et lovkrav at der skal udarbejdes ny handlingsplan på baggrund af den nye kortlægning. Desuden er der sket et skift af støjmodel fra sidste til denne kortlægning som også behandles i rapporten.

Lyngby-Taarbæk Kommune er med i Gate21 samarbejdet Silent City. For at sikre ensartethed i udførelsen i støjhandlingsplanerne i de enkelte kommuner, har flere kommuner i Silent City gennemført fælles udbud af støjhandlingsplanen. Kommunerne har i fællesskab valgt Rambøll som ekstern rådgiver til at udarbejde den nye støjhandlingsplan.

Løsninger

Rambøll har udarbejdet forslag til Støjhandlingsplan 2024 (bilag).

Støjhandlingsplanen gennemgår fakta om trafikstøj, herunder gældende grænseværdier, resume af støj kortlægning 2022, udpegning af indsatsområder, virkemidler til støjbekæmpelse og forslag til prioritering af støj dæmpende tiltag i

kommunen, inkl. økonomioverslag. De støjdæmpende tiltag er prioriteret efter, hvor der opnås den største støjbeskyttelse for de afsatte midler.

I planen gennemgås forskellige tiltag til mulig dæmpning af støjen - bl.a. støjskærme, hastighedsnedsættelse, støjdæmpende belægninger, facadeisolering mv. Støjskærme, hastighedsnedsættelse og støjdæmpende belægninger anvender kommunen allerede i dag for at afhjælpe støjgenerne fra trafikken. Facadeisolering er en mulig løsning som den enkelte boligejer kan vælge selv at anvende.

I støjhandlingsplanen ses forslag til, hvilke støjdæmpende tiltag der kan udføres ved de udpegede indsatsområderne, samt en prioritering af, hvor der foreslås etableret støjskærme. Prioriteringslisten viser et prisestimat for etableringen af de foreslåede støjskærme.

Støjhandlingsplans prioriteringsliste udpeger 5 forslag til nye/udskiftning af eksisterende støjskærme langs Kongevejen og Lyngby Omfartsvej til en samlet pris af ca. 17 mio. Kr.

Ifølge "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" skal støjhandlingsplanen lægges i offentlig høring i minimum 8 uger på kommunens hjemmeside.

Støjhandlingsplanen vurderes ikke at være omfattet af "Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)", idet planen ikke fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser, der er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1 eller 2.

Endeligt kan det nævnes, at der i regeringens "Infrastrukturplan 2035" er afsat en pulje på 3 mia. kr. til bekæmpelse af trafikstøj i perioden 2022-2035.

Parterne har i aftalen valgt at udmønte godt 600 mio. kr. ud af den samlede støjpulje til en række konkrete støjprojekter. Af disse midler er der afsat 40 millioner kroner til støjdæmpning langs Helsingørmotorvejen i Lyngby. Vejdirektoratet er godt i gang med projektet med projektering af den nye støjskærm som forventes opsat i 2024.

Da området omkring Helsingørmotorvejen er meget udsat for motorvejsstøj er det vigtigt, at der fra politisk side i Lyngby-Taarbæk fortsat arbejdes på, at projekter i Lyngby-Taarbæk Kommune også tilgodeses i Infrastrukturplanens endnu ikke øremærkede midler til støjbekæmpelse.

Strategisk ramme

Støjhandlingsplanen støtter op om kommunens arbejde i Bæredygtighedsstrategien.

Videre proces

Når den offentlige høring er afsluttet, vil forvaltningen i samarbejde med rådgiver vurdere indkomne bemærkninger til støjhandlingsplanen.

Endelig støjhandlingsplan vil herefter blive fremlagt i Teknikudvalget i foråret 2024 inden den bliver indsendt til Miljøstyrelsen og EU.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Der er i de kommende år prioriteret midler til arbejdet med hastighedsnedsættelser i boligområder, finansieret via den årlige anlægspulje "parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag". Tiltaget vil have positiv effekt på støjgenerne fra vejene. Derudover er der inden for eksisterende økonomiske rammer endnu ikke afsat midler til realisering af de listede projekter. Såfremt de vil skulle gennemføres, vil det derfor kræve, at der foretages en særskilt politisk prioritering af dette, hvor der findes finansiering.

Det bemærkes, at de angivne økonomiske overslag i udkast til støjhandlingsplan er på et overordnet niveau.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Godkendt.

Bilag

Støjhandlingsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2024 (Høringsudgave)

Punkt 8: LIFE ACT- national EU-ansøgning til DK2020 klimaplaner (Beslutning)

00.16.00-P20-3-20

Resume

LIFE-ACT er en EU-projektansøgning, som har til formål at rejse ressourcer, der bidrager til at kommunerne kan implementere deres DK2020 klimaplaner. LIFE-ACT ansøgningsarbejdet er organiseret under Kommunernes Landsforening (KL) og Danske Regioner. I den indledende fase, hvor Lyngby-Taarbæk har deltaget som ansøgningspart, har der vist sig et behov for at afklare parternes rollefordeling nærmere. KL's bestyrelse og Danske Regioner har derfor udviklet en governancemodel for ansøgningsarbejdets organisering, som er meldt ud til kommunerne. Med denne sag kan der tages stilling til, om Lyngby-Taarbæk kommune fortsat skal deltage som ansøgerpart indenfor rammerne af den nye model.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune aktivt deltager som ansøgerpart i LIFE-ACT EU-projektansøgning under den af KL og Danske Regioner foreslåede governancemodel.

Problemstilling

LIFE-ACTs indledende fase

I maj 2023 lanceredes EU puljen LIFE-SIP som skal støtte 2-3 store nationale rammeprojekter, der understøtter implementering af lokale klimaprojekter så ansøgerlandene kan komme i mål med deres klimamål til inspiration for andre lande. Der er tale om 8-årige projekter. KL, regionerne og De Grønne Organisationer (DGO'erne) fra DK2020 gik efterfølgende sammen om at designe en national ansøgning (LIFE-ACT) baseret på kommunernes DK2020 klimaplaner. Henover sommeren 2023 har ca. 30 kommuner, herunder Lyngby-Taarbæk, leveret input til ansøgningen under koordination af regionerne og med bistand fra DGO'erne og de lokale EU-regionskontorer, som også økonomisk støtter udarbejdelsen af ansøgningerne.

LIFE ACT er netop blevet prækvalificeret, og projektet kan fortsætte med at sende en endelig ansøgning til EU i marts 2024.

I den indledende fase har der vist sig et behov for at diskutere organiseringen af projektet, idet KL har haft en mere passiv og støttende rolle end først tiltænkt.

Lyngby-Taarbæk kommunes deltagelse i arbejdet

Forvaltningen har fra starten deltaget i projektet og har budt ind på følgende områder: Indsatser inden for Energiforsyning og -besparelser, Transport, Kystsikring, Spildevand og rent vand, samt borgerinddragelse. Forvaltningen har en budt ind med en samlet EU støtte andel på 6,8 mio. kr. i form af ca. 2/3 medarbejdertimer og ca. 1/3 til underleverandører, eksempelvis Lyngby-Taarbæk Forsyning. Budgettet bliver måske beskåret lidt i den endelige ansøgning.

Forvaltningen har generelt oplevet et godt samarbejde med parterne i projektet.

Der er i det seneste budget for ansøgningen 28 kommuner og 2 regioner, der har del i ansøgningens budget. Hertil kommer 4 kommuner og 3 regioner som er med, men uden budget.

Løsninger

Ny model for ansøgningsarbejdets organisering

KL har rejst problemstillingen om projektets organisering på et teknisk direktørmøde og på KL's bestyrelsesmøde den 23. november 2023 (punkt nr. 3.18 "Forslag til scenarier for at søge EU-midler til kommunale klimahandleplaner"). Her

drøftede bestyrelsen KL's strategi for det fortsatte arbejde med at søge EU-midler til de kommunale klimaplaner og drøftelsen ledte til et fælles forslag til en governancemodel fra KL og Danske Regioner (bilag).

I forslaget står bl.a.:

"KL og DR er enige om en governancemodel, der består af en styregruppe med deltagelse af 5 kommunale og 5 regionale repræsentanter. Region Midtjylland er formand, og der er en kommunal næstformand. Hverken KL eller DR er repræsenteret i styregruppen. Der indtænkes et stærkt samspil med Klimaalliancen og DGO'erne. LIFE-ACT vil således sikre formidling om status og fremdrift til styregruppen og formandskabet i Klimaalliancen.

LIFE-ACT danner rammen om en ansøgning, der er i konkurrence med andre stærke konsortier i EU. For at få succes er det derfor vigtigt, at der skabes den stærkest mulige ansøgning, hvorfor både DR og KL støtter op om selve ansøgningsprocessen."

Andre kommuners deltagelse

Forvaltningen har forhørt sig om hvorvidt de andre aktive kommuners deltagelse i projektet har ændret sig. Det umiddelbare indtryk er, at der fortsat er generel opbakning til projektet blandt de deltagende kommuner, hvilket også afspejles i de seneste budgetter for ansøgningen.

Lyngby-Taarbæk Kommunes fortsatte deltagelse

Forvaltningen vurderer, at den nye organisering vil påvirke Lyngby-Taarbæk kommunes rolle i ansøgningsprojektet positivt.

Der vil under den nye model fortsat være en række fordele forbundet med, at kommunen deltager i projektansøgningen:

- Styringen vil fortsat være stærk, som et projekt af denne størrelse kræver. Regionerne vil med en erfaren projektleder fra Region Midtjylland sikre dette.
- Kommunerne er målgruppen og den udførende part i projektet, og sikret direkte indflydelse i ledelse, indhold og implementering.
- Ansøgningen er prækvalificeret baseret på det udkast regionerne og kommunerne har udarbejdet.

Hvis der politisk ikke ønskes at fortsætte samarbejdet under den nye organisering, må det forventes at have følgende konsekvenser:

- At aktive kommuner fortsætter ansøgningen, men i et svagere setup, som ikke har lige så tæt ophæng i Klimaalliancen.
- At ansøgningen udskydes til den nødvendige opbakning er sikret. Herved tabes det momentum som mange kommuner efterspørger i klimaalliancen pt., og måske noget af EU's positive forventninger til en solidt forankret ansøgning.
- Forvaltningen trækker sig ud af arbejdet med ansøgningen og hermed mister en mulig adgang til medfinansiering af implementering af DK2020 klimaplanen.

Strategisk ramme

Alle de indsatser forvaltningen har budt ind på, understøtter mål og indsatser i kommunens DK2020 Klimaplan og Bæredygtighedsstrategien.

Videre proces

Hvis det politisk besluttes, at forvaltningen fortsat skal deltage i projektet under den nye organisering, vil forvaltningen fortsætte arbejdet med at konkretisere lokale og regionale indsatser/ pilotprojekter som Lyngby-Taarbæk kommune vil byde ind med i tæt samarbejde med de øvrige kommuner. Arbejdet understøttes af arbejdsgrupper under §17 stk. 4 udvalget.

Den endelige EU-ansøgning vil i så fald blive sendt i marts 2024. Såfremt ansøgningen opnår godkendelse, forelægger forvaltningen en ny sag, hvor der gives indtægtsbevilling og tilsvarende udgiftsbevillingen, arbejdsplan mv. Hvis EU-ansøgningen ikke opnår godkendelse, tages det forberedende arbejde med ind i forvaltningens videre arbejde i klimaalliancen og øvrige relevante ansøgninger.

Hvis det politisk ikke ønskes at fortsætte samarbejdet under den nye organisering, vil forvaltningen meddele LIFE-ACT parterne, at kommunen trækker sig ud af samarbejdet og dermed den mulige adgang til medfinansiering af implementering af DK2020 klimaplanen.

Økonomi

Sagen har på nuværende tidspunkt ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser håndteres i en senere særskilt sag, hvor der kan gives indtægtsbevilling og tilsvarende udgiftsbevilling. Lyngby-Taarbæk Kommune bidrager med arbejdstimer, som afholdes indenfor rammen af aktivitetsområdet 'Klima, Miljø og Natur'.

Budgettet afklares først endeligt i løbet af januar. Pt. er Lyngby-Taarbæk Kommunes støtteandel 6,8 mio. kr. og der kræves dertil en egenfinansiering på ca. 4,2 mio. kr., hvilket giver et samlet budget på 11 mio. kr. Midlerne er et supplement til de medarbejderressourcer, som forvaltningen allerede har afsat og forventes at afsætte til klimaarbejdet i det afsatte driftbudget de kommende 8 år. Driftmidlerne fungerer således som den egenfinansiering, som ansøgningen kræver.

I den særskilte sag, der forventes forelagt ifald ansøgningen godkendes af EU, vil der kun blive anmodet om supplerende indtægts- og udgiftsbevilling til den eksterne finansiering.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Forvaltningen orienterede mundtligt om, at sagen vil blive bilagt et rettelsesblad der korrigerer fejl i sagen vedrørende kommunens egenbetaling (bilag).

Anbefalet.

Bilag

Brev vedr. LIFE ACT

Punkt 9: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Hævning af vandstanden i Lyngby Sø
- Udskiftning af broen over Mølleåen ved Teknikerbyen
- Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand
- Natura 2000-handleplaner - Igangsættelse af høringsproces
- Flexurordningens økonomi
- Busnet 2025 - endelig godkendelse
- Prioritering af trafiksikkerhedsprojekter
- Projektledelse til letbaneprojekt - Anlægsbevilling
- Revurdering af overfladebelægning (OB) på villaveje
- Etabling af 40 km/t zoner
- Boelvej 8 - Opsætning af seks nye lysmaster
- Lundtoftevej 233A - Nye skiltepyloner
- Dyrehavegårdsvej 22 - Dispensation skovbyggelinje

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Orientering givet.

Punkt 10: 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 det seneste "åbent hus-møder" samt seneste nyt i forhold til arbejdsplads ved Lyngby Torv.

2. Orientering om øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3

Transportministeren oplyser til borgmesteren at den politiske forligskreds bag infrastrukturaftalen den 6. december 2023 er blevet orienteret om projektet og resultaterne af den offentlige høring af miljøkonsekvensvurderingen. Resultatet af høringen viser at der ikke er nogen tvivl om, at støjforholdene fylder meget i diskussionen, idet der er rigtig mange støjbelastede boliger langs Motorring 3, som er en af Danmarks mest befærdede motorveje.

På mødet drøftede forligskredsen udfordringerne med trafikstøj og blev enige om at få Vejdirektoratet til at undersøge, hvor meget støjreduktion man kan få på projektstrækningen, hvis man i stedet for at udvide kapaciteten bruger de afsatte midler på at lave støjreducerende foranstaltninger. Forligskredsens stillingtagen til udmøntning af midler til projektet om øget kapacitet på Motorring 3 er således blevet udskudt

3. Invitation til præsentation af helhedsplan for Vellivs ejendomme syd for s-togbanen

I juni 2022 præsenterede Velliv første oplæg til en helhedsplan for deres ejendomme i Kongens Lyngby Centrum lige syd for S-togsbanen, som bl.a. omfatter bygningerne, hvor Lyngby Ret, COWi og Danica Pension i dag har til huse.

Velliv har en vision om at ændre området fra et trafikalt ingenmandsland til et grønt, mangfoldigt og bæredygtigt bykvarter.

Sideløbende med forvaltningens arbejde med Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum har Velliv sammen med deres rådgivere kvalificeret deres helhedsplan for området. I september 2023 godkendte Byplanudvalget, at der nu påbegyndes en egentlig planproces, for at visionen og tankerne fra Vellivs helhedsplan kan realiseres.

Da der er tale om et stort område i Kongens Lyngby Centrum, der stiller forslag om funktioner, som taler ind i flere fagudvalg i kommunen, vil Velliv efter Økonomiudvalgs mødet den 18. januar 2024 præsentere visionen og helhedsplanen for hele Kommunalbestyrelsen. Herefter vil der i februar/marts forelægges en sag om plangrundlag for en lokalplan for området.

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Orientering givet.

Punkt 11: Underskrift protokol

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 9. januar 2024

Godkendt.