

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 14-01-2025

Mødedato Tirsdag d. 14. januar 2025 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1.1

Mødedeltagere Richard Sandbæk (C), Cecilie Lindahl (B), Michael M. Jørgensen
(C), Karen Marie Pagh Nielsen (F), Henrik Bang (Ø), Mette Schmidt
Olsen (C), Martin Vendel (C)

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Budget 2026-29 - Budgetproces (Orientering).....	4
Udmøntning af puljer på Vej og Park (Beslutning).....	8
Gebyr til erhvervsaffaldstilsyn (Beslutning).....	13
Ind- og udkørselsforhold ved Ørholm Brugs (Beslutning).....	15
Trafiksikkerhed ved Viadukten på Buddingevej (Beslutning).....	17
LIFE ACT disponering af midler (Beslutning).....	20
Indsatsplan for bæredygtighed (Beslutning) (Genforelæggelse).....	23
Principbeslutning om etablering af geotermisk anlæg indenfor erhvervsområdet Virumgårdsvej (Be	28
Rammelokalplan 301 for Firskovvejområdet - Trafik og status (Beslutning).....	31
Forslag til lokalplan 311 Hvidegårdsparken (Beslutning).....	36
Opfølgning på plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus (Beslutning).....	38
Cykelregnskab 2024 (Orientering).....	41
Status på jordvarmeboringer (Beslutning) (Genforelæggelse).....	43
Status på forsøg med delecycler (Orientering) (Genforelæggelse).....	46
Kommende sager.....	49
Meddelelser.....	50
Underskrift protokol.....	54

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Dagsorden godkendt med følgende ændringer:

Punkt 10 (Rammelokalplan 301 for Firskovvejområdet – Trafik og Status) behandles som punkt 2.

Et enigt udvalg hæver sag nr. 15 (Status på forsøg med delecycler) til beslutningssag.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet.

Punkt 2: Budget 2026-29 - Budgetproces (Orientering)

00.30.00-S55-5-24

Resume

Med denne sag orienteres om budgetprocessen 2026-29 som besluttet af Økonomiudvalget den 5. december 2024. Processen for budgetlægningen skal imødekomme såvel lovkrav som kommunens eget styringsbehov. Derudover er budgetprocessen for 2026-29 udarbejdet med udgangspunkt i den 2-årige budgetaftale gældende for 2025 og 2026.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om budgetprocessen 2026-29.

Problemstilling

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.

Derudover fremgår følgende af budgetaftale 2025-28:

”Parterne er enige om at indgå et 2-årigt budgetforlig, der gælder i 2025 og 2026. Aftalegrundlaget genbesøges i sommeren 2025, efter indgåelse af aftalen om kommunernes økonomi for 2026. Parterne noterer sig, at der ved udarbejdelsen af det administrative budgetforslag for 2026-2029 skal tages stilling til, hvordan eventuelle – negative eller positive – afvigelser til målsætningerne om driftsoverskud og likviditet i den økonomiske politik skal håndteres så målsætningerne i den økonomiske politik overholdes.

Parterne noterer sig, at forvaltningen i forbindelse med denne budgetproces har fremlagt omprioriteringsforslag for 1,5 pct. i 2025 stigende til 2,5 pct. i 2026, og parterne er enige om, at udgangspunktet for aftalen derfor er, at der ikke skal udarbejdes yderligere besparelsesforslag i forbindelse med budget 2026, medmindre der sker væsentlig forværring af de økonomiske rammer.”

Budgetprocessen for budgetlægningen for 2026-29 er udarbejdet med udgangspunkt heri.

Løsninger

Der er med budgetaftale 2025-28 indgået en to-årig aftale gældende for 2025 og 2026. Det indgår i processen for budget 2026-29, at fagudvalgene i juni drøfter udfordringer og ønsker, henset til at der er indgået et 2-årigt budgetforlig, ligesom forligspartierne i august 2025 drøfter budgetgrundlaget, herunder den økonomiske situation, jf. beskrivelsen nedenfor. Der forudsættes imidlertid ikke gennemført egentlige budgetforhandlinger for budget 2026, ligesom der heller ikke er tilrettelagt en proces for udmøntning af yderligere besparelsesrammer i budget 2026.

Det følger af lovgivningen, at der skal besluttes et budget hvert år. Der skal derfor foretages en 'opdatering' af det administrative budgetforslag for 2026. Processen for det administrative budgetforslag indeholder følgende hovedelementer:

- Demografiregulering af budgetterne på baggrund af den nye befolkningsprognose (maj 2025)
- Prioritering af nødvendige budgetbehov vedr. drift (juni 2025)
- Gennemgang af anlægsprogrammet med henblik på eventuelle justeringer (juni 2025)
- Økonomiaftalen mellem Regeringen og KL (forventes ultimo juni 2025)

Derudover vil budgetgrundlaget løbende blive kvalificeret herunder ift. opdatering af indtægtsgrundlag og øvrige tekniske korrektioner.

Det administrative budgetforslag tager udgangspunkt i det ovenstående og forelægges til 1. behandling i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen den 11. september 2025.

Nødvendige budgetbehov - drift

Forvaltningen vil opgøre, om der er eventuelle nødvendige budgetbehov på driften, der skal indarbejdes i det administrative budgetforslag. De nødvendige budgetbehov skal have karakter af uomgængelige udgifter, der knytter sig til overholdelse af lovgivningen og helt akutte problemstillinger. Hvis 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 2025.

Samtidig med forvaltningens fremlæggelse af nødvendige budgetbehov drøfter fagudvalgene udfordringer og ønsker dog henset til, at der er indgået 2-årligt budgetforlig, jf. Økonomiudvalget 5. december 2024.

Opdateret anlægsprogram

Der vil blive udarbejdet et opdateret anlægsprogram til budget 2026-29. Eventuelle nødvendige budgetbehov vedrørende anlæg vil indgå i det opdaterede anlægsprogram, idet det bemærkes, at prioriteringen af nye anlægsprojekter eller anlægsbehov forudsætter en annullering eller tilpasning af andre projekter i programmet. Det opdaterede anlægsprogram behandles af Økonomiudvalget i juni 2025.

Forligspartierne drøfter budgetgrundlaget

Forligspartierne drøfter budgetgrundlaget 2026-29 på et møde medio august 2025. I den forbindelse indgår følgende:

- Status på budgetaftalen 2025-28 (med udgangspunkt i forvaltningens opfølgning på budgetaftalen, som fremlægges på udvalgmøderne i juni 2025).
- Status på den økonomiske situation, herunder i lyset af økonomiaftalen mellem Regeringen og KL samt opdateret indtægtsgrundlag.
- Hvordan eventuelle negative eller positive afvigelser til målsætningerne om driftsoverskud og likviditet i den økonomiske politik håndteres, så målsætningerne i den økonomiske politik overholdes.

Hvis det i forbindelse med den løbende kvalificering af budgetgrundlaget bliver klart, at der vil være en væsentlig forværring af de økonomiske rammer, herunder behov for iværksættelsen af yderligere besparelsesinitiativer i budget 2026, vil forvaltningen vende tilbage herom hurtigst muligt. I givet fald kan bl.a. ikke udmøntede omprioriteringsforslag fra budgetprocessen 2025-28 blive bragt i spil.

Høring og borgerinddragelse

Der vil ske en høring af det administrative budgetforslag hos de sædvanlige høringsparter (skole- og dagtilbudsbestyrelser, handicap- og seniorråd samt folkeoplysningsudvalget). Der vil i forbindelse med høringen blive iværksat et særskilt budgetorienteringsmøde for høringsparterne.

Der vil endvidere blive orienteret om budgetforslaget på bl.a. kommunens hjemmeside. Da der med budget 2026 alene er tale om et administrativt budgetforslag, baseret på den to-årige budgetaftale gældende for 2025 og 2026, og der ikke planlægges politiske budgetforhandlinger, lægges der ikke op til et egentligt borgermøde i forbindelse med budget 2026.

Derudover vil MED-systemet løbende blive orienteret om budgetprocessen og inddraget efter de almindelige retningslinjer herfor.

Samlet tidsplan for budget 2026-29:

Dato	Aktivitet
5. december	Budgetprocessen behandles af Økonomiudvalget.
2025	
14.-15. januar	Fagudvalgene orienteres om budgetprocessen.
21. maj	Økonomiudvalget behandler demografireguleringen af budgettet.
27. maj	Kommunalbestyrelsen godkender demografireguleringen af budgettet.

3.-4. juni	Fagudvalgene behandler eventuelle nødvendige budgetbehov vedrørende driften samt drøfter udfordringer og ønsker.
12. juni	Økonomiudvalget behandler nødvendige budgetbehov vedrørende driften samt drøfter udfordringer og ønsker. Udvalget behandler endvidere opdateret anlægsprogram.
19. juni	Kommunalbestyrelsen godkender nødvendige budgetbehov vedrørende driften samt opdateret anlægsprogram.
Medio august	Forligspartierne drøfter budgetgrundlaget.
28. august	Gennemgang af budgetforslag for kommunalbestyrelsesmedlemmer (forud for ordinært møde i Økonomiudvalget).
1. september	Budgetforslaget offentliggøres.
1. sep.-16. sep.	Budgetforslaget udsendes til høring.
11. september	Økonomiudvalget og Hovedudvalget mødes om budgettet.
11. september	1. behandling af budgettet i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.
17. september	Høringssvar sendes til Kommunalbestyrelsen.
25. september	Frist for aflevering af ændringsforslag fra politiske partier.
2. oktober	2. behandling af budgettet i Økonomiudvalget.
9. oktober	2. behandling af budgettet i Kommunalbestyrelsen.

Det videre arbejde med at skabe råderum

Den overordnede ramme for kommunernes økonomi er fortsat stram, og skiftende regeringer har tilkendegivet, at kommunerne selv skal skabe råderum til at håndtere både de generelle og lokale udfordringer, nødvendige investeringer og egne prioriteringer. Der er ikke planlagt en proces for besparelsesforslag til budget 2026, jf. budgetaftale 2025-28. I 2025 vil forvaltningen imidlertid arbejde videre med udvikling af ideer og analyser til nye måder for opgaveløsningen, der på et lidt længere sigte kan medgå til at frigøre økonomiske ressourcer eller sikre en bedre udnyttelse af den økonomiske ramme. Arbejdet vil bl.a. indgå i grundlaget for udarbejdelsen af råderumsforslag til budgetprocessen for 2027-30, jf. bl.a. målsætningerne i den økonomiske politik.

Strategisk ramme

Budgetprocessen for 2026-29 er udarbejdet med udgangspunkt i Styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune - herunder den økonomiske politik – samt den to-årige budgetaftale gældende for 2025 og 2026.

Videre proces

Det politiske arbejde med budget 2026-29 vil følge den i sagen viste tids- og procesplan.

Der oprettes en særskilt mappe i FirstAgenda, hvor materiale vedrørende budget 2026 kan findes.

Økonomi

Sagen har ikke i sig selv bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Dagtilbudsudvalget orienteres.

Skoleudvalget orienteres.

Kultur- og Fritidsudvalget orienteres.

Byplanudvalget orienteres.

Ældre- og Omsorgsudvalget orienteres.

Forebyggelses- og Socialudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Orientering givet.

Punkt 3: Udmøntning af puljer på Vej og Park (Beslutning)

05.00.00-A00-8-24

Resume

Teknikudvalget behandlede den 26. november 2024 en sag om udmøntning af fem driftspuljer på Teknikudvalgets område afsat i Budget 2025-2028. Udvalget godkendte Indsats om banestien i Taarbæk og Øget biodiversitet ved staudebede og vejtræer. De øvrige indsatser blev ikke godkendt, idet udvalget bad om at få forelagt forslag til mulige projekter, der også kan begrundes i kommunens cykelstrategi. På den baggrund forelægger forvaltningen på ny forslag til udmøntning af pulje på 1 mio. kr. til "Vedligeholdelse af cykelstier og fortove", pulje på 5 mio. kr. til "Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortove" og af pulje på 0,5 mio. kr. til "Sideparkering på Strandvejen i Taarbæk". For de to førstnævnte puljer er beskrevet kriterier for udvælgelse af forslag, herunder sammenhæng til Cykelstrategien. Puljen om "Sideparkering på Strandvejen i Taarbæk" er beskrevet mere overordnet. Forvaltningen vender tilbage med særskilte sager om udmøntning af de to resterende puljer, henholdsvis "Pulje til forskønnelse af byrum, herunder på Lyngby Torv - 0,5 mio. kr." og "Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv - 0,5 mio. kr."

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til udmøntning af driftspuljen på 1 mio. kr. til "Vedligeholdelse af cykelstier og fortove" godkendes
2. forslag til udmøntning af driftspuljen på 5 mio. kr. til "Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortove" godkendes
3. udmøntning af driftspuljen på 0,5 mio. kr. til "Sideparkering på Strandvejen i Taarbæk" godkendes.

Problemstilling

Af Budgetaftale 2025-2028 fremgår det, at *"Parterne er enige om at afsætte en pulje på 1,0 mio. kr. i 2025 på service til at vedligeholde cykelstier, og herunder til at sikre skoleveje og elementer i cykelstrategien. Parterne er enige om, at vedligehold af banestien i Taarbæk, for at øge trafikikkerheden for bløde trafikanter, skal prioriteres. Parterne er desuden enige om, at der skal sættes særligt fokus på at vedligeholde kommunens cykelstier og fortove, og derfor fremrykkes vedligeholdelsesmidler på 5,0 mio. kr. fra 2026 til 2025 på service"*.

Med udgangspunkt i ovenstående fremlagde forvaltningen den 26. november 2024 forslag til projekter til implementering for Teknikudvalget. Udvalget godkendte i den forbindelse "Indsats om banestien i Taarbæk" og "Øget biodiversitet ved staudebede og vejtræer", men godkendte ikke de øvrige fremlagte forslag.

I forhold til puljen på 1 mio. kr. til "Vedligeholdelse af cykelstier og fortove" og puljen på 5 mio. kr. til "Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortove" bad udvalget om at få forelagt mulige projekter, der også kan begrundes i kommunens Cykelhandlingsplan (bilag), som blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 20. juni 2024. Forvaltningen fremlægger på den baggrund en oversigt med de projekter, som foreslås implementeret og finansieret af de to puljer i 2025 (bilag). Herunder beskrives de kriterier, som projekterne er udvalgt på baggrund af. Idet "Indsats om Banestien i Taarbæk" allerede er godkendt på udvalgs mødet den 26. november 2024 genfremlægges den ikke ifm. denne sag, men indgår i oversigten over projekter for at give et samlet overblik. Den endelige udformning drøftes med repræsentanter fra Banestigruppen. Indsatsen om Banestien har førsteprioritet, og hvis projektet overskrider de 110.000 kr., som projektet er estimeret til, indgår det i den efterfølgende prioritering af de øvrige projekter.

Puljen på 0,5 mio. kr. til "Sideparkering på Strandvejen i Taarbæk" beskrives overordnet med henblik på udmøntning.

I udmøntnings sagen til Teknikudvalget d. 26. november 2024 indgik "Pulje til forskønnelse af byrum, herunder på Lyngby Torv - 0,5 mio. kr." og "Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv - 0,5 mio. kr." ligeledes, da de også blev afsat i forbindelse med budgetaftale 2025-2028. Forvaltningen vender tilbage med særskilte sager om udmøntning af disse to puljer primo 2025.

Løsninger

Forvaltningens forslag til udmøntning af de tre puljer

Forvaltningen har ved udvælgelsen af forslag lagt vægt på, at projekterne har en relativt lav kompleksitet, så det er muligt at gennemføre dem i 2025 indenfor det afsatte budget. Ønskes der andre og mere komplekse projekter, som f.eks. forudsætter myndighedsbehandling, kan der være en risiko for, at de ikke kan nå at gennemføres i 2025.

Forvaltningen har derudover anvendt en række øvrige kriterier for udvælgelsen af de forslag, som finansieres af puljen til "Vedligeholdelse af cykelstier og fortove" samt til "Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortove". I blandt kriterierne er:

- Hensyn til trafiksikkerhed for alle typer af trafikanter med udgangspunkt i de målsætninger og fokusområder, der indgår i kommunens "Trafiksikkerhedsplan 2023-2027".
- Kommunens Cykelstrategi. Projekter, der kan begrundes i kommunens cykelhandlingsplan prioriteres højt.
- Sammenhæng med andre planlagte aktiviteter i 2025, så der ikke prioriteres fortove, veje eller cykelstier, der kort efter graves op igen på grund af f.eks. gravearbejde i forbindelse med udrulning af fjernvarme - og omvendt så der prioriteres projekter, der bør igangsættes i forlængelse af andre planlagte aktiviteter, herunder for at undgå unødvendige ekstraudgifter og mindst mulig forstyrrelse af borgerne.
- Størrelse og omfang af projekter. Jo flere mindre projekter, der prioriteres, des flere entreprenører skal engageres. Der er i øjeblikket stor efterspørgsel efter entreprenører, og mange små projekter kan derfor have indflydelse på muligheden for at eksekvere i 2025.

Kriterier, overblik over de enkelte projekter samt begrundelse for prioritering, er uddybet i vedlagte "Udmøntning af puljer til Vedligeholdelse af cykelstier og fortove og til Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortove" (bilag).

Samlet anbefaler forvaltningen seks projekter for de midler, der er afsat i de to puljer, jf. nedenfor. Heraf er de fire projekter begrundet i kommunens Cykelstrategi. Forvaltningen har udvalgt et syvende projekt (Sti mellem Virum Kirkesti og Kongevejen), der ligeledes anbefales prioriteret i 2025, hvis der er driftsmidler tilbage fra de øvrige projekter. Ellers prioriteres dette projekt i 2026.

1. Forslag til udmøntning af Pulje til "Vedligehold af cykelstier og fortove" - 1 mio. kr.

Uddrag fra Budgetaftale 2025-2028: *Parterne er enige om at afsætte en pulje på 1 mio. kr. i 2025 på service til at vedligeholde cykelstier, og herunder til at sikre skoleveje og elementer i cykelstrategien.*

Forslag 1.1 Banestien i Taarbæk (forslaget er vedtaget af Teknikudvalget den 26.11.2024)

- - Der laves forbedret skiltning
 - Der opsættes bomme i hver ende af strækningen
 - Der etableres rumleriller med det formål at sænke hastigheden for cyklister

Forslag 1.2 Vintappervej (ID 308 i Cykelhandlingsplanen)

- Forlængelse af den cykelbane i nordlige side af vejen med 250 meter.
- Cykelbanen på Vintappervej forsættes frem til Lyngby Hovedgade med 250 meter
- Der etableres to sæt cirkelbump på vejen
- Den anbefalede hastighed på Vintappervej sænkes til 30 km/t.

Forslag 1.3 Rævehøjvej/Hjortekærvej (ID 309 i Cykelhandlingsplanen)

- Der etableres pudebump i svinget, hvor Rævehøjvej og Hjortekærvej mødes.
- Hastighedsbegrænsning på 30 km/t
- Kantstenen på eksisterende helle hæves mhp. øget trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister

Forslag 1.4 Virum Stationsvej/Grønnevej (ID 315 i Cykelhandlingsplanen)

- o Krydset ved Virum Stationsvej/Grønnevej afkortes
- o Der etableres gennemgående cykelsti samt fortov hen over krydset.
- o Hastigheden i krydset sænkes

Forslag 1.5 Stiforbindelse mellem Byagervej og Askevænget (ID 402 i Cykelhandlingsplanen)

- o Udvidelse af stien mellem Grønnevej og Vangeledet, så stien kan håndtere både cyklende og gående trafik.
- o Der etableres en hævet flade på Vangeledet.
- o Der foretages afmærkninger, og mindre ombygning af underføring, på stien mellem Vangeledet og Geels Plads

2. Pulje til ”Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortøve” - 5 mio. kr.

Uddrag fra Budgetaftale 2025-2028: *Parterne er enige om, at der skal sættes særlig fokus på at vedligeholde kommunens cykelstier og fortøve, og derfor fremrykkes vedligeholdelsesmidler for 5 mio. kr. fra 2026 til 2025 på service.*

Forslag 2.1 Furesøvej

- o Det eksisterende grusfortov på Furesøvej afrettes og der tilføres ny grusbelægning, mhp. at øge fremkommelighed og sikkerhed.

Forslag 2.2 Schou's Passage

- o Schous Passage udvides, så der etableres en fælles cykel- og gangsti på 3 m, der overholder gældende vejregler.
- o En del af rabatten ændres, så den bliver en del af stiens belægning, hvormed stiens fremkommelighed og sikkerhed øges.
- o Der bygges ny vejkasse.

Forslag 2.3 Sti mellem Virum Kirkesti og Kongevejen (prioriteret, hvis der er midler tilbage fra de øvrige anlægsprojekter i 2025, og ellers forventes det udført i 2026).

- o Belægningen udskiftes på den del af stien, hvor belægningen ikke er udskiftet ifm. det gennemførte fjernvarmearbejde
- o En vandrende, der har lavet større sætningsskader i asfalten, fjernes og genetableres i samme belægning som stien.

3. Pulje til ”Sideparkering på Strandvejen i Taarbæk” - 0,5 mio. kr.

Uddrag fra Budgetaftale 2025-2028: *Parterne er enige om at afsætte en pulje på 0,5 mio. kr. i 2025 på service til at forbedre forholdene omkring sideparkering på Strandvejen i Taarbæk samt om muligt til mindre stier mellem parkeringen og Taarbæk gennem Naturstyrelsens arealer.*

Forslag 3.1 Etablering af sideparkering på Strandvejen i Taarbæk

Forslag 3.2 Anlæg af sti mellem parkering på Strandvejen og Taarbæk gennem Naturstyrelsens arealer.

Inddragelsesproces ifm. Banestien i Taarbæk

Forvaltningen afholdte den 23. maj 2024 møde med Banestigruppen i Taarbæk om de trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, de oplever ifm. deres daglige færden på stien. Banestigruppen består af en gruppe borgere i Taarbæk. På mødet delte gruppen deres bekymringer for trafiksikkerheden på Banestien. På baggrund af mødet udarbejdede

forvaltningen et foreløbigt udkast til trafikikkerhedsprojekt på Banestien, der blev sendt til Banestigruppens kommentering. Med udgangspunkt i de indkomne kommentarer har forvaltningen efterfølgende tilrettet trafikikkerhedsprojektet.

I forlængelse af Teknikudvalget den 26. november 2024, hvor udvalget traf beslutning om at anvende en del af de afsatte budgetmidler til øget trafikikkerhed på Banestien, mødes forvaltningen igen med Banestigruppen. Det sker på et møde ultimo januar 2025, hvor det tilpassede trafikikkerhedsprojekt drøftes mhp. igangsættelse af arbejdet.

Strategisk ramme

Implementering af Budgetaftale 2025-2028

Trafikikkerhedsplan 2023-2027.

Cykelstrategi 2023-2032.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget godkender udmøntningen af de tre puljer, og herunder vedtager forvaltningens forslag til projekter, der kan implementeres i 2025, går forvaltningen i gang med at iværksætte de konkrete projekter medio januar 2025.

Forvaltningen vender primo 2025 tilbage med to særskilte sager om udmøntning af henholdsvis "Pulje til forskønnelse af byrum, herunder på Lyngby Torv - 0,5 mio. kr." og "Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv - 0,5 mio. kr.", der ligeledes er afsat i forbindelse med budgetaftale 2025-2028.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Alle driftspuljer ligger under aktivitetsområde "Vej og Park".

Nedenfor er tabel over prisestimat for hvert enkelt projekt, jf. bilag om udmøntning af puljer.

1. Forslag til udmøntning af pulje til "Vedligehold af cykelstier og fortove" - 1 mio. kr.	
Projekt	Anslået pris
Forslag 1.1 Banestien i Taarbæk (godkendt af Teknikudvalget den 26.11.2024)	0,11 mio. kr.
Forslag 1.2 Vintappervej (ID 308 i Cykelhandlingsplanen)	0,16 mio. kr.
Forslag 1.3 Rævehøjvej/Hjortekærvej (ID 309 i Cykelhandlingsplanen)	0,13 mio. kr.
Forslag 1.4 Virum Stationsvej/Grønnevej (ID 315 i Cykelhandlingsplanen)	0,3 mio. kr.
Forslag 1.5 Stiforbindelse mellem Byagervej og Askevænget (ID 402 i Cykelhandlingsplanen)	0,3 mio. kr.
Samlet	1 mio. kr.
2. Forslag til udmøntning af pulje til "Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortove" - 5 mio. kr.	

Forslag 2.1 Furesøvej	0,8 - 0,9 mio. kr.
Forslag 2.2 Schou's Passage	3 - 4 mio. kr.
Forslag 2.3 Sti mellem Virum Kirkesti og Kongevejen (prioriteret, hvis der er midler tilbage fra de øvrige projekter i 2025, og ellers forventes det udført i 2026).	0,5 - 1 mio. kr.
Samlet	4,3 - 5,9 mio. kr.
3. Pulje til "Sideparkering på Strandvejen i Taarbæk" - 0,5 mio. kr.	
Forslag 3.1 Etablering af sideparkering på Strandvejen i Taarbæk	-
Forslag 3.2 Anlæg af sti mellem parkering på Strandvejen og Taarbæk gennem Naturstyrelsens arealer	-
Samlet	0,5 mio. kr.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Ad 1) Godkendt med faldne bemærkninger.

Ad 2) Godkendt idet projekt ved Schous passage dog erstattes af I.C. Modewegsvej.

Evt. overskydende midler søges anvendt til belysning i tunnel under motorvejen mod Trongårdsskolen samt til forberedelse af andre projekter i cyklisthandleplanen.

Ad 3) Godkendt.

Henvendelse fra Cyklistforbundet vedlagt sagens referat (bilag).

Bilag

Cyklistforbundets kommentarer til punkter på Teknikudvalgets møde den 14. januar 2025

Bilag Udmøntning af puljer til Vedligeholdelse af cykelstier og fortove og til Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fort

Bilag Lyngby-Taarbæk Kommune Trafiksikkerhedsplan 2023-2027

Handlingsplan - Cykelstrategi 2023-2032

Punkt 4: Gebyr til erhvervsaffaldstilsyn (Beslutning)

09.35.00-K08-7-24

Resume

Miljøstyrelsen har offentliggjort en bekendtgørelse for gebyrfinansierede affaldstilsyn i december 2024. Formålet er at styrke virksomhedstilsynet på affaldsområdet og ensrette praksis på nationalt plan. I den forbindelse skal der vedtages et gebyr for de kommende erhvervsaffaldstilsyn, som skal påbegyndes fra starten af 2025.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at et gebyr for affaldstilsyn fastsættes som en timetakst på 694 kr. og opkræves med virkning fra vedtagelsen i 2025.

Problemstilling

Miljøstyrelsen har offentliggjort en ny bekendtgørelse om affaldstilsyn i december 2024. Ændringerne betyder, at Miljøstyrelsen fremover udtager en pulje af virksomheder, som kommunerne skal føre tilsyn med. Hidtil har tilsyn med virksomheders affaldssortering i kommunen kun foregået i forbindelse med klagesager og tilsynspligtige og godkendelsespligtige virksomheder (ca. 20-25 om året).

Opgaven skal finansieres af et tilsynsgebyr, som forvaltningen opkræver hos de virksomheder, Miljøstyrelsen udpeger. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et gebyr for affaldstilsynene, inden tilsynene kan påbegyndes i 2025. Gebyrfinansiering kendes fra anvisning af jord og affald, hvor Kommunalbestyrelsen fastsætter en takst i forbindelse med budgettet.

Baggrund

Hidtil har det som udgangspunkt været kommunerne, der udvalgte virksomheder til tilsyn med deres affaldshåndtering. Tilsynene har været skattefinansierede og har i praksis varieret på tværs af kommuner. Den nye bekendtgørelse bygger på en politisk aftale fra regeringen om Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær energi den 16. juni 2020 og en opfølgende politisk aftale af 30. august 2022. Den nye bekendtgørelse medfører at tilsynspligtige virksomheder fremover udvælges af Miljøstyrelsen via et administrativt tilsyn. Kommunerne varetager de fysiske tilsyn ud fra de udvalgte virksomheder. Opgaven finansieres af tilsynsgebyret.

Løsninger

Politisk handlerum for gebyr

Gebyret skal dække både direkte og indirekte omkostninger, herunder udgifter til personale, ledelse, økonomistyring, HR-funktioner, husleje, IT-udgifter, drift af biler, transport mv. Der er mulighed for at fastsætte en fast takst for alle tilsyn eller en timebaseret takst.

I Lyngby-Taarbæk kommune opkræves en takst for anvisning af jord og affald. Anvisning af jord opkræves med en grundtakst på 377 kr. i 2025 og derefter 175 kr. pr. påbegyndt kvarter. For konkret anvisning af affald er timeprisen 630 kr. pr. time. For byggesagsbehandling ligger timeprisen på 950 kr. pr. time.

Anbefalet model

Forvaltningen anbefaler at sætte en timebaseret takst pr. påbegyndte halve time, da der forventes at være stor forskel på, hvor lang tid de enkelte tilsyn vil tage, afhængig af virksomhedens størrelse og aktiviteter. Timetakst er beregnet til at blive 694 kr. per time.

Gebyret skal genberegnes og godkendes årligt i forbindelse med budgettet samt offentliggøres på kommunens hjemmeside. Forvaltningen vil på baggrund af erfaringerne fra det første år evaluere, om der skal ske en yderligere opdeling.

Strategisk ramme

Bæredygtighedsstrategien, ansvarlig forbrug mål 3c: Øge andelen af affald der genanvendes.

Videre proces

Et gebyr vedtages og vil blive lagt op på kommunens hjemmeside, hvorefter affaldstilsyn kan påbegyndes.

Økonomi

Tilsynene er 100 % gebyrfinansierede. Gebyret justeres årligt, så prisen for tilsynene svarer til omkostningerne (hvile i sig selv-princippet). Ressourcerne til tilsynene forventes at blive fundet inden for den eksisterende ramme på aktivitetsområdet 'Klima, Miljø og Natur'. Indtægterne indgår som en del af Teknikudvalgets budgetbesparelser for budget 2025.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Anbefalet.

Punkt 5: Ind- og udkørselsforhold ved Ørholm Brugs (Beslutning)

05.01.10-P19-7-23

Resume

Ørholm Brugs har i 2023 ombygget parkeringsarealerne ved forretningen. Teknikudvalget besluttede den 17. september 2024 at forvaltningen skal forelægge en sag, der belyser, hvordan der kan gives tilladelse til ind- eller udkørsel fra Nøjsomhedsvej til parkeringspladsen. Med denne sag beskrives ind- og udkørselsforholdene ved Ørholm Brugs, og hvordan benyttelsen af vejadgangen mod Nøjsomhedsvej eventuelt kan ændres.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de nuværende forhold for ind- og udkørsel ved Ørholm Brugs bibeholdes.

Problemstilling

Oprindeligt lå Ørholm Brugs parkeringsplads syd for butikken og personbiler anvendte vejadgangen mod Kulsviervej, imens lastbiler med vareleverancer bakkede ind fra Nøjsomhedsvej og parkerede delvist ud over fortovet, inden lastbilerne kørte ud af vejadgangen mod Nøjsomhedsvej.

I 2021 ansøgte Ørholm Brugs om nedrivningstilladelse i forbindelse med, at brugsen ønskede at skabe bedre til- og frakørselsmuligheder for lastbiler med varer til den eksisterende butik for derved at opnå bedre forhold for fodgængere på Nøjsomhedsvej. Ændringen skulle gøre, at lastbiler ikke længere parkerede delvist på fortovet, men lastbilerne ville stadig skulle bakke ind fra Nøjsomhedsvej.

I sommeren 2022 blev der gennemført en VVM-screening af projektet, hvor forvaltningen udtrykte bekymring for vejadgangen mod Nøjsomhedsvej, hvor vareleverancer bakkede ind. Forvaltningen vurderede, at det ikke var foreneligt med kommunens ønsker om at forbedre trafiksikkerheden i området, at vejadgangen blev ændret, så den både kunne bruges af den eksisterende varetransport og også kundetrafik.

I marts 2023 ansøgte Ørholm Brugs om tilladelse til, at både eksisterende varetransport og personbiler må anvende vejadgangen mod Nøjsomhedsvej. I det ansøgte projekt var varemottagelsens placering ikke ændret, og lastbiler skulle stadig bakke ind til butikken. Dermed var ansøgningen ikke korrigeret efter forvaltningens bemærkninger til VVM-screeningen.

I maj 2023 meddelte forvaltningen afslag til, at vejadgangen mod Nøjsomhedsvej udvides, så den også kunne anvendes til personbiler. Afslaget blev givet med begrundelsen, at det ville forringe cyklister og gåendes trafiksikkerhed, hvis vejadgangen både bruges til personbiler og bakkende lastbiler. Desuden fungerede den oprindelige vejadgang mod Kulsviervej, og idet kundetrafikken ikke forventedes at stige, vurderede forvaltningen, at det ikke var nødvendigt med endnu en vejadgang for bilister.

Forvaltningen har set positivt på, at arealet til varemottagelsen blev udvidet, så lastbilerne ikke længere skulle holde delvist på fortovet, og forvaltningen gav ansøger besked om ”såfremt projektet kan ændres, så lastbiler ikke skal bakke ind på grunden, men i stedet kører igennem, vil der være grundlag for at revurdere dette afslag på udvidelse og ændret brug af adgangen mod Nøjsomhedsvej.” Ørholm Brugs har dog ikke ønsket at ændre på forholdene omkring vareleverancer. Kommunen kan ikke kræve, at Ørholm Brugs ændrer forholdet omkring de bakkende lastbiler, fordi de er et eksisterende forhold, som opretholdes.

Trafiksikkerhed

I skolevejsprojekt 2017 – 2020 blev rundkørslen Nøjsomhedsvej/Kulsviervej/Ørholmvej og busstoppestedet i den sydlige side af Nøjsomhedsvej (ud for Brugsen) udpeget som utrygt. Ved stoppestedet var der ikke egentlig cykelsti, så når bussen holdt, skulle cyklister køre ud på kørebanen uden om bussen. For at forbedre dette har kommunen afmærket en cykelbane med cykelsymboler og flyttet busholdepladsen, så bussen i stedet holder på kørebanen. Det betyder, at cyklister skal holde for ud- og indstigende buspassagerer, men med denne løsning kan de holde på cykelbanen i læ af bussen. Desuden har kommunen anlagt midlertidige bump for at nedsætte hastigheden. På sigt udskiftes bumpene til 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, er der etableret en lokal 40 km/t zone i rundkørslen.

Selvom kommunen har forbedret trafiksikkerheden på Nøjsomhedsvej, så er det stadig vigtigt at have fokus på de bløde trafikanters sikkerhed ved brugsens vejadgang mod Nøjsomhedsvej, hvor mange skolebørn færdes. Hvis brugsen både

anvender vejadgangen til personbiler og vareleverancer, der skal bakke ind over cykelsti og fortov, så intensiveres det eksisterende uhensigtsmæssige forhold med bakkende lastbiler.

Vejadgang mod Kulsviervej

Forvaltningen har hørt fra borgere, at de mener, at vejadgangen til Kulsviervej er usikker pga. dårligt udsyn grundet terrænspring. På besigtigelser har forvaltningen ikke kunne genkende dette (bilag).

Løsninger

Ørholm Brugs og forvaltningen har været i dialog om udbygningen af brugsens parkeringsplads. Forvaltningen foreslog, at grunden blev indrettet, så vareleverancer kunne køre hele vejen igennem grunden og derved ikke skulle bakke ind fra Nøjsomhedsvej. Ørholm Brugs har dog ikke vurderet, at det var muligt at tilpasse grunden til denne løsning. Derfor vil vareleverancer fortsat udelukkende ske til og fra Nøjsomhedsvej, så lastbilerne fortsat bakker ind fra Nøjsomhedsvej. Men arealet til varemodtagelse blev udvidet, så lastbiler ikke længere skulle holde delvist på fortovet, hvilket er en trafikikkerhedsmæssig forbedring.

Forvaltningen vurderede, at det ikke ville være trafikikkerhedsmæssigt tilrådeligt, men dog ikke ulovligt, at kombinere bakkende vareleverancer med personbiler i vejadgangen mod Nøjsomhedsvej, især fordi Nøjsomhedsvej er skolevej, og forvaltningen har fokus på at forbedre de bløde trafikanters trafikikkerhed. Hvis det skal være trafikikkerhedsmæssigt tilrådeligt at tillade personbiler at anvende vejadgangen mod Nøjsomhedsvej, så skal kørslen med vareleverancer ændres. Forvaltningen har ikke umiddelbar hjemmel til at kræve, at Ørholm Brugs ændrer et eksisterende forhold, der i sin tid er blevet givet tilladelse til. Hvis der var overordentligt, tungtvejende færdselsmæssige hensyn, ville det kræve en ekspropriation hvis anvendelsen skulle ændres mod brugsens ønske.

Hvis Ørholm Brugs ønsker at indrette grunden anderledes, så vareleverancer kan køre igennem grunden og derved ikke skal bakke ind fra Nøjsomhedsvej, så kan grundejer ansøge om, at vejmyndigheden foretager en fornyet vurdering af benyttelsen af vejadgangen fra Nøjsomhedsvej.

Forvaltningen ser umiddelbart ikke nogen trafikale problemer med eksisterende ind- og udkørsel på Kulsviervej og vurderer ikke, at der er behov for at ændre yderligere på forholdene.

Strategisk ramme

Projektet ved Ørholm Brugs bør ses i sammenhæng med trafikikkerhedsmæssige tiltag i kommunens Trafikkerhedsplan for 2023-2027.

Videre proces

Forvaltningen vil fortsætte arbejdet i henhold til udvalgets beslutning.

Økonomi

Idet der ikke lægges op til ændringer, har sagen ingen økonomiske konsekvenser.

På baggrund af den aktuelle benyttelse og placering af vejadgangen mod Nøjsomhedsvej, så er det ud fra en trafikikkerhedsmæssig vurdering ikke tilrådeligt at give tilladelse til at anvende vejadgangen mod Nøjsomhedsvej til ind- eller udkørsel til brugsens parkeringsplads.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Ikke godkendt, idet der ønskes en revideret løsning i samarbejde med Ørholm Brugs.

Bilag

Bilag - Vejadgange mod Nøjsomhedsvej og Kulsviervej

Punkt 6: Trafiksikkerhed ved Viadukten på Buddingevej (Beslutning)

05.00.00-G01-87-24

Resume

Teknikudvalget har på mødet den 17. september 2024 bedt forvaltningen fremlægge en sag, der redegør for lavpraktiske muligheder for at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og gående under jernbaneviadukten på Buddingevej. Med denne sag forelægges forskellige muligheder, og der kan tages stilling til om der skal arbejdes videre med tiltag under viadukten.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der ikke arbejdes videre med en løsning for at forbedre forholdene ved viadukten på Buddingevej.

Problemstilling

Under jernbaneviadukten på Buddingevej er der smalt for cyklister og gående. Den geometriske udformning af jernbaneviadukten har været drøftet i en længere periode, hvor forvaltningen i forbindelse med de indledende drøftelser omkring letbanens placering på Buddingevej var i dialog med Banedanmark omkring istandsættelse eller udskiftning af jernbaneviadukten for at få en større spændvidde.

Drøftelserne om istandsættelse eller udskiftning af broerne over Buddingevej begynde i starten af 2007 hvor Banedanmark orienterede kommunen om, at broerne stod for istandsættelse eller udskiftning og at dette ville blive undersøgt nærmere.

Ved denne henvendelse meddelte Lyngby-Taarbæk Kommune ønsket om udvidelse af broerne til minimum samme spænd som den eksisterende motorvejsbro. Banedanmark svarede at man ved udskiftningen af broerne kalkulerede med en bro med samme spændvidde som de eksisterende buebroer, men udført som en bro af samme type som motorvejsbroen. Ved en udvidelse af spændvidden som ønsket måtte Lyngby-Taarbæk Kommune afholde merudgifterne, som blev anslået til 10-15 mio. kr. På den baggrund blev det besluttet at afsætte 7,5 mio. kr. i 2010 og 2011.

Banedanmark meddelte i maj 2008 kommunen at der var gennemført særeftersyn på broerne, og at det var konstateret, at "broerne er i bedre stand end forventet". Banedanmark meddelte i den forbindelse at broudskiftningen således ikke indgik i deres planer. Den forventede levetid på broerne blev i 2008 vurderet til 20-25 år. Ved efterfølgende drøftelser meddelte Banedanmark, at hvis Lyngby-Taarbæk Kommune ønskede broerne udskiftet, måtte kommunen afholde hele udgiften. Det blev besluttet at udskyde de tidligere afsatte beløb fra 2010-2011 til 2014-2015. Heri lå også at der ikke var afsat midler til en broudskiftning. Det afsatte beløb blev efterfølgende besluttet fjernet fra anlægsprogrammet. Et forsigtigt skøn var ca. 40 mio. kr. inklusivt omprofilering af vejen. Overslaget er i 2008-priser.

Letbaneprojektet har ligeledes adresseret problemstillingerne omkring jernbaneviadukten og man har i forbindelse med letbaneprojektet besluttet, at fortovet i vejens østlige side nedlægges og der derfor kun skal være cyklister på den side. Det vil sige at kommer man fra Buddingevej/Engelsborgvej og skal i retning mod Lyngby er det kun cyklister, der må færdes på højre side. Fodgængere henvises til modsatte side langs Vinkelvej (bilag).

Der er i øjeblikket ingen yderligere planer for hvordan biler, cykler og gående skal reguleres gennem Viadukten. På vejens østlige side vil der kun være en cykelsti, mens der på vejens vestlige side vil være både fortovet og cykelsti. Området er ikke prioriteret i forbindelse med forbedring af skolevejene i kommunen, da der findes alternative ruter. I forbindelse med omlægning af skoledistrikter er der peget på alternative ruter så som stitunnellen mellem Gammel Bagsværdvej og Sorgenfrivej.

I perioden fra 2014 til 2024 er der registreret fire uheld ved jernbaneviadukten. Ingen af disse uheld involverede cyklister eller fodgængere. To af uheldene skete, da en lastbil ramte jernbaneviadukten på grund af den lave frihøjde under buebroen. De andre uheld var en bagendekollision samt et solouheld, hvor alkohol var involveret.

Forholdene ved jernbaneviadukten er ikke optimale men forvaltningen vurderer at forholdene er forsvarlige. Dette blandt andet set i forhold til at der ikke er registreret uheld hvor der er bløde trafikanter involveret.

Løsninger

Fribredden under jernbaneviadukten er begrænset, når der både skal være plads til biler, cykler og gående. Udformningen af jernbaneviadukten, hvor højden er varierende over hele buen, gør det ligeledes svært at ændre på placeringen af kørebanerne. Nedenfor er oplyst en række scenarier i forhold til lavpraktiske løsninger.

Scenarie 1

Der undersøges om spærrefladerne, der er optegnet igennem jernbaneviadukten kan fjernes. Cykelstien kan dermed sideforskydes i sydgående retning - hvorved der kommer mere plads til fortovet. Overslagsmæssigt vurderes scenariet at koste ca. 200.000 kr.

Scenarie 2

Jernbaneviadukten begrænses for gående færdsel fra Jernbanevej og til Vinkelvej. Fodgængere henvises til alternative ruter enten via de to gangtunneller ved Lyngby St./Ulrikkenborg Plads/Lehwaldsvej. Hertil skal der opsættes supplerende skiltning der vejviser de gående. Dette er ikke en attraktiv løsning for fodgængere, da det vil begrænse deres færd. Overslagsmæssigt vurderes scenariet at koste ca. 30.000 kr.

Scenarie 3

Såfremt det ønskes at fremme pladsen til cykler og gående kan man nedprioritere biltrafikken. Det vil kræve opsætning af signalanlæg og fysisk ændring af kørebanerne igennem jernbaneviadukten for at der kun er et kørespor igennem. Det vil betyde store trafikale udfordringer og give store fremkommelighedsmæssige problemer på Engelsborgvej og Buddingevej. Løsningen kan ikke anbefales, hvorfor der ikke er beregnet et skønsmæssigt prisoverslag.

Scenarie 4

På trods af at der ikke er registreret mange uheld ved jernbaneviadukten kan det fortsat opleves utrygt at gå igennem på den smalle passage. Derfor kan der etableres mere belysning igennem så fodgængere er bedre oplyste. Derudover kan der opsættes supplerende refleksmateriale på buebroen for at advare om både frihøjde samt smalle forhold for cyklister og fodgængere. Overslagsmæssigt vurderes scenariet at koste ca. 250.000 kr.

Forvaltningen foreslår, at der ikke arbejdes videre med en løsning for at forbedre forholdene ved viadukten på Buddingevej, idet der ikke kan peges på finansiering til en attraktiv løsning, som vil forbedre trafiksikkerheden.

Strategisk ramme

Trafiksikkerhedsplan 2023-2027.

Videre proces

Hvis indstillingen godkendes vil forvaltningen ikke gøre yderligere ud over at holde området under observation. Hvis indstillingen ikke godkendes og der peges på et alternativ scenarie, vil forvaltningen undersøge løsningen nærmere, herunder belyse de økonomiske konsekvenser for at vende retur med en sag, der oplyser problemstillingen.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser, idet der lægges op til, der ikke arbejdes videre med en løsning for at forbedre forholdene ved viadukten på Buddingevej.

Hvis scenarie 2 ønskes, vil udgiften til denne kunne afholdes inden for driftspuljen til parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag under aktivitetsområdet "Vej og Park" i 2025. Denne vurderes dog ikke attraktiv for fodgængerne.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Godkendt.

Henvendelse sendt til udvalget lagt på sagens referat (bilag).

Bilag

Henvendelse

Oversigtskort - Bløde trafikanter under viadukten

Punkt 7: LIFE ACT disponering af midler (Beslutning)

00.00.00-A00-184-23

Resume

Af budget 2025-2028 for Lyngby-Taarbæk Kommune fremgår at EU forventeligt tildeler midler (5,4 mio. kr. fordelt over otte år), som bidrag til implementering af kommunens klimaindsats gennem projektet LIFE-ACT. Teknikudvalget kan med sagen tage stilling til den nærmere anvendelse af midlerne. Herunder et forslag om, at indsatser lægger sig op ad kommunens DK2020-klimaplan samt at der lægges vægt på størst mulig dokumenterbar klimaeffekt og kritiske udfordringer, der kræver tværkommunal indsats.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at anvende EU-støttemidlerne i overensstemmelse med kommunens DK2020 klimaplan og med fokus på størst mulig dokumenterbar klimaeffekt, samt kritiske udfordringer, som kræver tværkommunal indsats.
2. forvaltningen bemyndiges til at forhandle om et nyt konsortium og vende tilbage med en sag til Teknikudvalgets endelige godkendelse.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte den 24. januar 2024 kommunens deltagelse i den nationale EU-ansøgning Life-ACT, som har til formål at rejse ressourcer, der bidrager til, at kommunerne kan implementere deres DK2020 klimaplaner.

LIFE-ACT ansøgningen er nu godkendt i EU systemet med et konsortium bestående af 27 kommuner, 5 regioner og en række øvrige partnere (bilag). Forvaltningen har fra starten deltaget i projektet og har budt ind på følgende områder (bilag):

- Energiforsyning, herunder solceller, lavtemperaturfjernvarme og Varmeløsning i Raadvad (Arbejdsplan WP 6.1)
- Energibesparelser, herunder øge antal villaejere, der energirenoverer, efter de har fået en energigennemgang (Arbejdsplan WP 6.2)
- Transport, herunder grønne transportvaner, implementering af cykelstrategi og mere miljørigtig varetransport (Arbejdsplan WP 7)
- Klimatilpasning, herunder Kystsikring, Spildevand og rent vand, samt fremtidens urbane hede udfordringer (Arbejdsplan WP 10 og 11)

Rammer for anvendelse af EU-midlerne

Der er et krav om, at fordelingen mellem lønomkostninger (73%), eksterne tjenesteydelser (15%), og øvrige omkostninger (12%) fastholdes. Der er således primært tale om lønmidler, dvs. at kommunerne selv får flere medarbejderressourcer til at kunne implementere deres DK2020 planer. Og gerne med fokus på at løse udfordringer i fællesskab med andre aktører.

Projektets økonomi indeholder 60% finansiering fra EU. Det samlede budget for Lyngby-Taarbæk Kommune er 8,95 mio. kr., hvoraf 5,4 mio. kr. finansieres af EU. Den resterende del afholdes som egenfinansiering i form af forvaltningstimer. Projektet er 8-årigt med opstart ultimo 2024.

Lyngby-Taarbæk Forsyning er underleverandør til kommunen i projektet, og der er reserveret 580.000 kr. af støttemidlerne til dem.

Fra budgetaftalen: "Parterne konstaterer, at EU forventeligt tildeler midler til den nationale EU-ansøgning LifeAct, som Lyngby-Taarbæk og en række andre kommuner deltager i. Lyngby-Taarbæk forventer at modtage ca. 5,4 mio. over 8 år til at implementere kommunens klimaindsats. Parterne er enige om, at Bæredygtighedsudvalgets anbefalinger indgår i Teknikudvalgets behandling."

Da der er tale om et udviklingsprojekt med en lang løbetid, er det ikke pt. ikke muligt at lægge sig fast på, hvordan ressourceforbruget vil fordele sig præcist i hele perioden.

Sundhedsreformens indvirkning på LIFE-ACT konsortiet

Sundhedsreformen bevirker, at regionernes opgave i relation til klimaforebyggelse ophører med udgangen af 2025. Der skal derfor findes en ny projektledelse til LIFE-ACT. Der er kommet to bud:

1. Aarhus Kommune
2. SDU Climate Cluster i samarbejde med AAU, RUC og Kystdirektoratet

Valget foretages af Region Midt (nuværende projektleder) i dialog med bevillingsgiver Cinea(EU), og et justeret konsortie skal ligge på plads medio januar 2025.

Konsortiet skal være godkendt af alle parter senest 1/4-2025, hvor den officielle opstart af projektet er udskudt til.

EU og regionerne har i processen lagt op til, at de kommuner, som er en del projektet, også kan få mulighed for en større rolle i LIFE-ACT. Med ansvaret kan følge en større del i tilskudsmidlerne, men også mulighed for et større administrativt ansvar og egenfinansiering.

Løsninger

Mulighedsrum

Lyngby-Taarbæk Kommunes del af budgettet er fordelt på de 4 indsatsområder, som er nævnt ovenfor.

Der er fortsat mulighed for at justere vægtningen af indsatsområderne indbyrdes.

Der er til hver arbejdsplan (WP) etableret tværkommunale arbejdsgrupper, som i fællesskab drøfter, udvikler og formidler løsninger.

Udvalget har mulighed for at foreslå nye indsatser og/ eller fremhæve fokus på eksisterende indsatser, som forvaltningen vil drøfte i den relevante arbejdsgruppe for at afdække mulige samarbejder på tværs og sikre mest mulig effekt af indsatsen.

Anbefaling fra 17.4 udvalget

Prioriteringen af midlerne har været forelagt §17.4 bæredygtighedsudvalget, som har anbefalet, at støttemidlerne anvendes som foreslået i projektansøgningen, men med fokus på størst mulig dokumenterbar klimaeffekt.

Sundhedsreformens indvirkning på LIFE-ACT konsortiet

Forvaltningen vurderer, at kommunen kan byde ind på en større rolle i arbejdsplanerne 6 energi og 7 transport, da disse områder står for størstedelen af den dokumenterbare klimaeffekt. Forvaltningen har derfor indgivet en uforpligtende interesse-tilkendegivelse til LIFE-ACT styregruppen.

Forvaltningen vil vende tilbage med en politisk sag til godkendelse, når der ligger et udkast til revideret konsortium klar. Som udgangspunkt betyder det ikke en ændring i de bevilligede midler, men hvis kommunen påtager sig en øget rolle, så vil det betyde flere støtte kroner og tilsvarende mere egenfinansiering.

Strategisk ramme

Sagen understøtter implementeringen af Bæredygtighedsstrategien, (jf. kommunalbestyrelsen beslutning af 4. marts 2021) og DK2020 Klimaplanen (jf. kommunalbestyrelsens beslutning af 3. november 2022.)

Videre proces

Forvaltningen fastlægger sammen med de øvrige projektpartnere implementeringen af de besluttede indsatser i løbet af 1. halvår 2025

Forvaltningen deltager i forhandlinger om et revideret konsortium henover jul og nytår og vender tilbage med en sag til politisk behandling.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen godkendte den 24. januar 2024 kommunens deltagelse i den nationale EU-ansøgning Life-ACT, som har til formål at rejse ressourcer, der bidrager til, at kommunerne kan implementere deres DK2020 klimaplaner. Da der er tale om et udviklingsprojekt med en lang løbetid er det ikke pt. ikke muligt at lægge sig fast på hvordan

ressourceforbruget vil fordele sig præcist i hele perioden som løber frem til 2032. Kommunalbestyrelsen har besluttet at budgettet indarbejdes teknisk i en budgetopfølgning, når fordelingen kendes.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Ad 1-2) Godkendt.

Bilag

Lyngby Taarbæk LIFE ACT indsats 17.4 partnerskaber v0511

Kort om LIFE ACT

Punkt 8: Indsatsplan for bæredygtighed (Beslutning) (Genforelæggelse)

00.00.00-A00-184-23

Resume

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens godkendelse af DK2020 Klimaplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune den 3. november 2022 blev det besluttet at forvaltningen hvert år i 4. kvartal skal forelægge et forslag til indsatsplan for bæredygtighedsindsatsen det kommende år. På den baggrund forelægges her forslag til Indsatsplan 2025. Tillige forelægges status for indsatsplan 2024.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Indsatsplan 2025 for bæredygtighed godkendes.
2. Forvaltningen orienterer om status for Indsatsplan 2024.

Problemstilling

Efter beslutning i Kommunalbestyrelsen den 3. november 2022 om godkendelse af DK2020 Klimaplanen, forelægges hvert år i 4. kvartal en indsatsplan for arbejdet det kommende år. DK 2020 Klimaplanen blev udarbejdet på baggrund af Bæredygtighedsstrategien, der fastlægger overordnede mål og prioriteringer for arbejdet. Bæredygtighedsstrategien indeholder blandt andet en række fyrtårnsindsatser, der repræsenterer særligt prioriterede områder.

Løsninger

Arbejdet med implementering af Bæredygtighedsstrategien og DK 2020 Klimaplanen er opdelt på temaerne

- Varme og Energi
- Grøn Mobilitet
- Natur og Biodiversitet
- Klimatilpasning og Klimasikring
- Ansvarligt Forbrug
- Organisationsudvikling
- Kommunikation og Aktørinddragelse.

Ved udarbejdelsen af Indsatsplan 2025 er der tilstræbt en forenkling af fremstillingen, således at indsatsplanen nu fremstår overskuelig og afgrænset til de indsatser, der forventes gennemført i 2025. Det fremhæves, at indsatsplanen er dynamisk, således at nye indsatser kan komme til i løbet af året.

Der vil i 2025 blive sat særligt fokus på bæredygtighedsarbejdets forankring internt i kommunen. I den sammenhæng har forvaltningen udpeget tre områder, som kommunens institutioner især kan fokusere på i 2025.

- Yderligere indsatser til støtte for biodiversitet i forlængelse af Kommunalbestyrelsens beslutning om Charter for Biodiversitet
- Yderligere indsatser til grøn mobilitet, i forlængelse af kommunalbestyrelsens beslutning om Charter for Grønne Transportvaner.
- Affaldssortering på alle kommunale institutioner

Fyrtårnsindsatsen "Institutioner sætter mål for bæredygtighed" foreslås afmeldt og erstattet af "Institutioner gennemfører konkrete indsatser for større bæredygtighed". Institutionerne gør opmærksom på, at det generelt formulerede krav om målfastsættelse er svært at gennemføre. Kravet ændres derfor til at der skal arbejdes med bæredygtighed, og arbejdet gøres konkret jf. ovenstående tre indsatsområder, som arbejdet kan tage udgangspunkt i.

I udkastet til Indsatsplan 2025 indgår en række nye indsatser, der ikke tidligere har været fokuseret på. Indsatserne udspringer alle af Bæredygtighedsstrategien og DK 2020 Klimaplanen. Indsatserne omfatter:

- Madpolitik for kommunen
- Sikring af Bynatur i Lokalplaner
- Bæredygtig varetransport
- Koordination af indsatsplanen med kommuneplanarbejdet

Der lægges op til at såvel eksternt som den interne kommunikation i 2025 opprioriteres.

Der sættes i 2025 fokus på at udvikle yderligere partnerskaber med virksomheder, undervisningsinstitutioner, bolig- og grundejerforeninger. Indsatsen følger bl.a. af at §17 stk. 4 udvalg for Bæredygtighed med udgangen af 2025 afslutter sit arbejde. De indgåede partnerskaber og samarbejder skal sikres fastholdt, og nye skal udvikles. Partnerskaberne vil desuden være en hensigtsmæssig måde at adressere de forbrugsbaserede udledninger på.

I forbindelse med afslutningen på arbejdet i §17 stk. 4 udvalg for Bæredygtighed lægges vægt på at udvalgets resultater kan præsenteres ved et særskilt afslutningsarrangement.

LIFE ACT

Kommunen deltager i et EU-finansieret projekt, der omfatter 35 partnere i Danmark. I den forbindelse skal der gennemføres en lang række indsatser. Forvaltningen har sikret, at der er så godt som fuld overensstemmelse mellem indsatserne i LIFE ACT og de indsatser, der er udpeget i Bæredygtighedsstrategien og DK 2020 Klimaplanen. Kommunen deltager i indsatser vedrørende:

- Vedvarende energi og energibesparelser
- Omstilling af transportsektoren
- Helhedsorienteret vandhåndtering
- Stigende temperaturer, hedeølger og tørke

I udkastet til indsatsplan er det angivet, hvor LIFE ACT projektet støtter op om indsatsen. I forlængelse af budgetbeslutning herom forelægges Teknikudvalget en sag vedrørende LIFE-ACT midler når dette har været drøftet i §17 stk. 4 udvalg for Bæredygtighed.

Der er udarbejdet en særskilt oversigt over indsatser indenfor ejendoms- og arealområdet. Denne vedlægges.

Status på Indsatsplan 2024

Der vedlægges status over de indsatser, Teknikudvalget besluttede den 5. december 2023.

Strategisk ramme

Status og indsatsplan for bæredygtighedsindsatsen understøtter implementeringen af mål og indsatser i Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen. En række mål og indsatser, fastlagt i andre planer og strategier, understøtter ligeledes bæredygtighedsindsatsen.

Videre proces

I forlængelse af Teknikudvalgets behandling vil forvaltningen fortsætte implementeringen af bæredygtighedsindsatserne. I forlængelse af beslutning i budgetaftale 2025-28 forelægges Teknikudvalget samtidig med dette en sag vedrørende LIFE-ACT midler der forinden har været drøftet i §17 stk. 4 udvalg for Bæredygtighed.

Økonomi

Aktiviteterne i Indsatsplan 2025 gennemføres indenfor budgetrammen på aktivitetsområdet 'Klima, Miljø og Natur'. Bevillinger og deres anvendelse er angivet nedenfor. Der er ikke i nedenstående medtaget personaleressourcer, det anvendes indenfor ejendomme, arealdrift, naturområdet, spildevandsområdet, trafikområdet og affaldsområdet.

2025 (p/l)

	2025	2026	2027	2028	Varig
DK-2020 CO2 reduktionsbudget Abonnementer, netværk, energigennemgange (private og erhverv), kommunikation, arrangementer og kampagner overfor borgere og erhverv. Herunder overførte midler (DUT, varmeplanlægning til planlægning og tilsyn)	748.000	739.000	947.500	427.800	Ja
Klima og kystsikringsarbejde (Personaleressourcer samt konsulentydelse)	1.600.000	0	0	0	Nej
Fjernvarmeudbygning (Advokat, rådgivere omkostninger og personaleressourcer)	1.848.400	1.848.400	1.848.400	1.848.400	Ja
EU-projekt LIFE-ACT (energi, mobilitet, vand, hede m.v.)	550.000	550.000	550.000	550.000	Nej
EU-projekt Optix (solcellescreeninger, konsulentydelse, personaleressourcer)	411.000	411.000	411.000	0	Nej

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 26. november 2024

Sagen udsættes, idet den ønskes suppleret med faldne bemærkninger.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende under punktet, i stedet deltog John Tefke (C).

SUPPLERENDE SAGSFREMSTILLING

Teknikudvalget efterspurgte på sit møde den 26. november 2024 en uddybning af den forelagte indsatsplan, specifikt at:

- indsatsen om opsætning af flere solceller blev uddybet
- mulighederne for etablering af yderligere solceller i Idrætsbyen afklares
- den planlagte kommunikationsindsats blev uddybet og præciseret
- CO₂ - reduktionseffekten af indsatsplan 2025 afklares

Redegørelse for forvaltningens arbejde med solceller, herunder på kommunale tage og hos virksomheder

Forvaltningens arbejde med at tilskynde til opsætning af solceller hos private og virksomheder, samt opsætning af flere solceller på kommunens egne bygninger, udspringer af kommunens Strategiske Energiplan 2022 (vedtaget af Teknikudvalget den 20. september 2022), samt af kommunens Bæredygtighedsstrategi og DK2020 Klimaplan.

Opsætning af solceller hos virksomheder og borgere

Teknikudvalget vedtog den 5. december 2023 en indsatsplan for arbejdet med Bæredygtighedsstrategien og DK2020 Klimaplanen i 2024. Det fremgår heraf at forvaltningen vil søge at sætte navn på virksomheder med tagarealer egnede til opsætning af solceller og lave en indsats. Teknikudvalget godkendte derefter den 6. februar 2024 brugen af 100.000 kr. til en tilskudspulje møntet på solcellescreeninger. Puljen skulle målrettes både virksomheder og etageboliger med store tagarealer. I forbindelse med udmøntningen af puljen har det vist sig langt nemmest at målrette tilbuddet til de almennyttige boligselskaber, og det er derfor kun de almennyttige boligselskaber som har fået tilbudt tilskud til en solcellescreening. Screeningerne forventes gennemført i første kvartal af 2025.

Forvaltningen har ikke initiativer der målretter sig mod private enfamilieshuse, fordi en analyse lavet i 2022 viste, at det pga. af afgiftsreglerne ikke var attraktivt. Nye tal viser at der i 2022 og 2023 blev opsat lige så mange små private solcelleanlæg som de foregående otte år tilsammen, men dette kan hænge sammen med de høje strømpriser under energikrisen.

Opsætning af flere solceller på kommunale tage

Teknikudvalget besluttede den 6. juni 2024, at der på baggrund af en analyse med tre konkrete businesscases ikke skulle oprettes et kommunalt selskab under Lyngby-Taarbæk Forsyning til etablering af flere solceller på kommunale tage. Analysen viste, at der ikke var et økonomisk grundlag for at oprette et selskab. Forvaltningen blev i stedet bedt om at undersøge muligheden for at lade kommunale tage indgå i et energifællesskab, samt udforske et muligt samarbejde med HOFOR.

Teknikudvalget har ved mødet 26. november 2024 spurgt forvaltningen, om der er potentiale for opsætning af solceller på Idrætsbyen. Forvaltningen har tidligere gennemført en indledende analyse af potentialet ved opsætning af flere solceller på tagene i Idrætsbyen, (der er allerede opsat solceller i Idrætsbyen). Idrætsbyen er interessant idet der er et fast, relativt højt energiforbrug. Analysen viser, at der kan være et potentiale ved etablering af solceller. Opsætning af solceller på Idrætsbyen indgik ikke som case i den analyse der lå til grund for beslutningen om ikke at oprette et kommunalt energiselskab, fordi der i analysen kun blev medtaget tage der stod/står overfor udskiftning.

Forvaltningen vil i 2025 gennemføre en opfølgende analyse af potentialet ved etablering af solceller i idrætsbyen. Forvaltningen vil forventeligt også fremlægge beslutning om mulig tilslutning til et fælleskommunalt solcelleselskab i regi af HOFOR og/eller afsøge mulighederne for at lade kommunale tagarealer indgå i et energifællesskab. I et energifællesskab vil der også kunne indgå små og mellemstore virksomheder.

Teknikudvalget (og siden Kommunalbestyrelsen) har den 17. september 2024 desuden godkendt deltagelse i et EU projekt kaldet OPTIX, der omhandler optimering af energiproduktionen i det bebyggede miljø, herunder optimering af strøm fra solceller. Herigennem håber forvaltningen også at forbedre driften af egne eksisterende og fremtidige solcelleanlæg.

Bæredygtighedskommunikation

Forvaltningen kommunikerer løbende om kommunens tiltag på bæredygtighedsområdet. I kommunikationen lægges der vægt på at prioritere indsatser, der kan inspirere andre kommuner, borgere eller erhverv.

Teknikudvalget ventes i løbet af 2025 af træffe en række beslutninger af betydning for øget bæredygtighed, herunder ikke mindst den aktuelle indsatsplan for 2025. Forvaltningen vil i forlængelse af beslutningen om indsatsplanen og i forlængelse af øvrige beslutninger iværksætte en kommunikationsindsats. Forvaltningen har gode erfaringer med at lokale medier (Det Grønne Område, Virum Sorgenfri Avis) optager pressemeddelelser m.v. Endvidere kommunikerer løbende via kommunens Facebook- og LinkedIn profiler samt via kommunens hjemmesider. Forvaltningen kommunikerer desuden løbende internt via Kompasset.

Forvaltningen vil søge at opprioritere arbejdet med kommunikation i 2025.

Forvaltningen har gennemført en kommunikationsindsats i forbindelse med arbejdet i kommunens §17 stk. 4 udvalg om bæredygtighed. I 2024 har udvalget gennemført tre temamøder om henholdsvis:

1. Bæredygtige bygninger
2. Fremtidigt forbrug og Ansvarligt Handelsliv
3. Vedvarende Energi og Energifællesskaber

Der planlægges afholdt ét temamøde i 2025. Der kommunikeres i forbindelse med temamøderne. Desuden ventes en kommunikationsindsats i forbindelse med at udvalget afslutter sit arbejde med udgangen af 2025.

CO₂-reduktions effekt af indsatsplan for 2025

Det er ikke muligt at kvantificere effekten af de enkelte indsatser i indsatsplan 2025.

Lyngby-Taarbæk Kommune deltager, og er testkommune i Klimaalliancens Fælles Monitoreringssystem. Klimaalliancen skal udarbejde en årlig statusrapport, der beskriver status for kommunernes implementering af klimaplanerne. Der har i 2024 været indsamlet og valideret data, sådan at statusrapporten ventes at udkomme første gang i 2025. På den baggrund ventes CO₂ effekten af kommunens indsats at kunne indgå i statusopførelsen for indsatsplan 2025.

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Ad 1) Godkendt, idet udvalget understreger vigtigheden af at klima-indsatserne prioriteres, samtidig med at der sikres en balance mellem klima-bæredygtighed og økonomi, da det er vigtigt, at det ikke bliver unødigt dyrere for borgerne at bo i kommunen.

Ad 2) Orientering givet.

Bilag

Indsatser 2025

Status for indsatser 2024

Bæredygtighedsindsatser - ejendoms- og anlægsområdet 2024-2025

Punkt 9: Principbeslutning om etablering af geotermisk anlæg indenfor erhvervsområdet Virumgårdsvej (Beslutning)

13.03.18-P19-1-24

Resume

Der kan med den aktuelle sag tages en principbeslutning om, hvorvidt kommunen vil fremme etablering af et geotermisk anlæg indenfor erhvervsområdet Virumgårdsvej. Hvis en beslutning om at fremme etablering af et geotermisk anlæg tages, vil forvaltningen igangsætte den nødvendige myndighedsbehandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der tages beslutning om at fremme etablering af et geotermisk anlæg indenfor erhvervsområdet Virumgårdsvej.

Problemstilling

For at kunne realisere kommunens Varmeplan 2022-2030 og udrulle fjernvarme til alle Etape 1 og Etape 2 borgere i Virum-området, er det nødvendigt at skabe en lokal produktion af varmt vand. Et geotermisk anlæg på 26MW vil kunne dække halvdelen af områdets varmebehov på en kold vinterdag.

I oktober 2024 blev der i Kommunalbestyrelsen taget politisk beslutning om, at forvaltningen, i samarbejde med Innargi og Vestforbrænding, kunne arbejde videre med at undersøge en placering af et geotermisk anlæg indenfor erhvervsområdet Virumgårdsvej. Beslutningen blev bl.a. taget på baggrund af en redegørelse, som viste, at alle alternativer enten er væsentligt dyrere end geotermi, og/eller kræver mere plads og er mere støjende i driftsfasen. Redegørelsen er vedhæftet som bilag. I samme redegørelse fremgik det, at konverteringen af 4.000 Virum-borgere kan blive sat på hold i en udefineret tidsperiode, hvis ikke der etableres geotermi. En forsinkelse af udrulning af fjernvarme kan i sig selv betyde, at flere borgere vælger at skifte til en varmepumpe fremfor fjernvarme, med mere støj til følge.

I november 2024 behandlede Kommunalbestyrelsen en sag om borgerinddragelse frem mod en principbeslutning i januar, (den aktuelle sag). I denne sag blev det bl.a. beskrevet, hvordan der skulle afholdes to borgermøder - et fysisk borgermøde og et digitalt borgermøde. Disse to borgermøder er nu afholdt. På det fysiske borgermøde for de nærmest berørte deltog cirka 150 borgere, og på det digitale borgermøde deltog cirka 320, medens cirka 800 var tilmeldte. Alle tilmeldte har efterfølgende fået tilsendt en optagelse af mødet.

De nærmest berørte borgere som deltog på det fysiske borgermøde blev identificeret ud fra en foreløbig støjberegning, som tog udgangspunkt i et scenarie, hvor et geotermisk anlæg etableres på "TDC-grunden" – Virumvej 43/Virumgårdsvej 1. Til det digitale møde blev alle borgere vest for Mølleåen inviteret.

Forvaltningen vurderer, at afholdelsen af borgermøderne forløb planmæssigt. Der blev på møderne stillet mange relevante spørgsmål, som vil blive taget i betragtning ifm. en eventuel afgrænsningsrapport. Innargi havde ved afholdelse af borgermøderne endnu ikke indgået en frivillig aftale om opkøb af en grund. På det fysiske borgermøde var der således enkelte grundejere fra erhvervsområdet, som gav udtryk for bekymringer.

Forvaltningen har spurgt Innargi om status på deres erhvervelse af en grund indenfor erhvervsområdet Virumgårdsvej til etablering af et geotermi-anlæg. Innargi oplyser, at deres klare førsteprioritet er en placering på "TDC-grunden" – Virumvej 43/Virumgårdsvej 1. Innargi er i konkret dialog om opkøb af grunden med ATP, der ejer grunden.

Løsninger

Fordi Innargi endnu ikke har indgået en aftale, kan der ikke til denne sag vedlægges en endelig støjberegning for perioden med boring, som varer cirka 4 måneder og finder sted i 2026. Der vedlægges dog en foreløbig støjberegning for borefasen, som tager udgangspunkt i "TDC-grunden" – Virumvej 43/Virumgårdsvej 1. Forvaltningen har ikke indgået en endelig aftale med Innargi om vilkår for aflastning af støjbelastede borgere, men ud fra Innargis oplæg til aftale vurderer forvaltningen, at cirka 148 boligenheder med 218 borgere vil få et tilbud om aflastning på hotel. Innargis oplæg til aftale er, inden borestart, at tilbyde aflastning på hotel til alle borgere som jf. støjberegninger bliver ramt af et støjniveau på mere end 50dB(A). Pga. den iboende usikkerhed ved støjberegninger vil Innargi dog kvalificere med faktiske støjmålinger under den første uge af borearbejdet og herefter udvide tilbud om aflastning på hotel til alle borgere, hvor der måles ned til 47 dB(A). Erfaringen fra Aarhus er, at det er et fåtal af de borgere som får tilbudt aflastning, som rent faktisk tager imod tilbuddet.

Forvaltningen har påbegyndt dialogen med de nærmeste daginstitutioner og skoler, hvoriblandt der også er en privat skole. Ved udgangen af december forventes det, at der har været afholdt et møde med 4 ud af 7 daginstitutioner og skoler i nærområdet. Pga. den korte tidshorisont, er der i de fleste tilfælde kun afholdt møde med ledelsen fra de pågældende daginstitutioner og skoler, med tilbud om at møde hele bestyrelsen på et senere tidspunkt. Den foreløbige erfaring er, at der ligesom på borgermøderne bliver stillet konstruktivt kritiske spørgsmål, men at der overordnet set er en positiv indstilling til projektet.

Hvis den endelige placering bliver "TDC-grunden" – Virumvej 43/Virumgårdsvej 1 vil den mest støjbelastede institution i anlægsfasen blive Børnehaven Bøgely, som ligger på den tilstødende grund - Virumvej 35. Børnehaven forventes at blive påvirket af støj på et niveau mellem 50 og 55 dB(A). Anlægsperioden for et geotermisk anlæg vil overlape delvist med anlægsperioden for en ny institution, som bygges på Virumvej 33. Anlægsperioden for den nye institution forventes at løbe fra sommeren 2025 til starten af 2027, medens anlægsperioden for et geotermisk anlæg forventes at løbe fra starten af 2026 til starten af 2028.

Ud fra den foreløbige dialog med Børnehaven Bøgely, som fortsætter i februar, vurderes det ikke umiddelbart at der bliver brug for at flytte børnene midlertidigt i borefasen.

En tidsplan med de vigtigste milepæle i myndighedsbehandlingen frem mod fysisk igangsættelse er vedhæftet denne sag (bilag). I tidsplanen er det fremhævet, hvornår der er høringer og/eller borgermøder. Som minimum planlægges et borgermøde afholdt i forbindelse med, at miljøkonsekvensrapporten sendes i høring. Tidsplanen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor der ikke er brug for at ekspropriere. For at tidsplanen kan overholdes, er det en forudsætning at Innargi har indgået en hensigtserklæring om opkøb af en grund senest medio januar, cirka.

Tidsplanen inkluderer ikke udarbejdelse af ny lokalplan, da der ikke er taget beslutning om dette. Den myndighedsbehandling som forvaltningen planlægger at igangsætte, vil således inkludere vurdering af om projektet, når placeringen og udformningen er endelig kendt, kan rummes inden for gældende Lokalplan 253 for erhvervsområdet Virumgårdsvej, evt. via dispensation, eller om der skal udarbejdes ny lokalplan.

Hvis ikke der skal udarbejdes en ny lokalplan, har Innargi principielt mulighed for at tage skridt mod at etablere et geotermisk anlæg i området uden kommunens billigelse. Kommunen vil i så tilfælde ikke umiddelbart kunne afslå den videre myndighedsbehandling.

Vedhæftet denne sag er også Innargis plan for kommunikation med borgerne. Som det ses af planen, planlægges der udover borgermøder også afholdelse af løbende informationsmøder, åbent hus (hvis muligt ift. sikkerhed), hjemmeside og nyhedsbrev. Der er allerede en del borgere, som efter borgermøderne har tilmeldt sig nyhedsbrevet. I anlægsperioden er det i øvrigt planen, at Innargi er første instans til at håndtere klager, herunder støjklager. Kun, hvis der ikke kan opnås enighed, bliver Lyngby-Taarbæk Kommune involveret.

Strategisk ramme

Lyngby-Taarbæk Kommunes Varmeplan 2022-2030, Vestforbrændings Varmeplan 2030 og Lyngby-Taarbæk Kommunes DK2020 Klimaplan, som forudsætter en 90% reduktion af CO₂ i 2030.

I Lyngby-Taarbæk Kommunes Strategiske Energiplan, hvori Varmeplan 2022-2030 indgår som et delelement, nævnes geotermi som en mulighed på længere sigt.

Videre proces

Hvis indstillingen om at fremme etableringen af et geotermisk anlæg indenfor erhvervsområdet Virumgårdsvej følges, igangsættes processen for miljøvurdering af projektet. Innargi planlægger at ansøge om at lave en frivillig miljøkonsekvensrapport, sådan at screeningsprocessen kan springes over. Derefter vil næste skridt være at sende afgrænsningsrapporten til miljøkonsekvensrapporten ud i høring. Der forventes fremlagt en sag til politiske behandling om afgrænsningsrapporten i februar, men dette afhænger af, om Innargi har indgået en hensigtserklæring om opkøb af en grund senest medio januar, cirka.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser for Lyngby-Taarbæk Kommune, idet alle omkostninger dækkes af Innargi/ Vestforbrænding.

For Vestforbrændings kunder kan det dog have konsekvenser hvis ikke der etableres geotermi i Virum, idet de fleste af alternativerne er så dyre, at det vil kunne aflæses i varmeprisen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Vestforbrænding notat om alternativer m.m.

Støjberegning TDC grund

Proces for tilladelser og politisk behandling

Innargis kommunikationsplan

Punkt 10: Rammelokalplan 301 for Firskovvejområdet - Trafik og status (Beslutning)

01.02.05-P16-4-19

Resume

Kommunalbestyrelsen vedtog i 2019 Udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet. Plangrundlag for rammelokalplan og kommuneplantillæg for området blev godkendt af kommunalbestyrelsen i oktober 2023. Forvaltningen har brug for yderligere afklaring af dele af plangrundlaget, herunder inddeling af kommuneplanrammer og trafikinfrastruktur, inden forelæggelse af forslag til rammelokalplan og kommuneplantillæg medio 2025. Med denne sag kan der derfor tages stilling til både et forslag til inddeling af området i nye kommuneplanrammer og forslag til den fremtidige trafikinfrastruktur i området.

Med sagen gives desuden en status på øvrige projekter i området med relevans for kommende rammelokalplan.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til inddeling af området i nye kommuneplanrammer, med anvendelser og bebyggelsesprocenter, godkendes som grundlag for forslag til kommuneplantillæg,
2. forslag til fremtidig trafikinfrastruktur, herunder forskellige scenarier for overordnet trafikafvikling, godkendes som grundlag for forslag til rammelokalplan,
3. der orienteres om ændringer af arealfordeling af de kommunale arealer i området,
4. der orienteres om status på øvrige projekter i området.

Problemstilling

Baggrund

Kommunalbestyrelsen vedtog i 2019 Udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet (bilag). I oktober 2023 blev plangrundlag for en kommende rammelokalplan for området godkendt, herunder forslag til overordnet indhold (bilag). Sideløbende hermed er der arbejdet med et tillæg til kommuneplanen. Inden fremlæggelse af forslag til rammelokalplan og kommuneplantillæg er der brug for politisk afklaring af to forhold: Fremtidige kommuneplanrammer og fremtidig trafikinfrastruktur.

Kommuneplanrammer

Området, som vil blive omfattet af rammelokalplanen, er i dag omfattet af seks forskellige kommuneplanrammer (bilag). To af disse rammeområder er vedtaget i forbindelse med planlægningen for Fogs nye bebyggelse i området.

På baggrund af den politiske beslutning i oktober 2023 om lokalplangrundlag, herunder en samlet bebyggelsesprocent på maks. 150 % for de arealer som udlægges til bebyggelse i rammelokalplanen, har forvaltningen arbejdet videre med en inddeling af området i nye kommuneplanrammer. I plangrundlaget arbejdes der med en højde på ny bebyggelse på op til 34 m, svarende til Microsofts bebyggelse.

Forvaltningen lægger op til, at kommuneplantillægget giver mulighed for at inndele området i en række nye områder, som understøtter de muligheder, som rammelokalplanen kommer til at give.

I Udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet indgik en intension om, at der i området kan arbejdes med differentierede bebyggelsestætheder ift. de omkringliggende områder, og de sammenhænge, der er i området. Princippet er, at der ind mod Kgs. Lyngby Centrum kan være tættere bebyggelse end mod villaområderne syd for helhedsplanens område. Samtidig ligger der også i principperne, at bebyggelse omkring Firskovvej kan være højere og tættere, mens bebyggelse kan trappe ned mod villaområderne mod syd og de grønne områder mod nord.

Trafikal infrastruktur

Når området udvikles og omdannes fra erhvervsområde til et tæt og blandet bykvarter, vil trafikmængden til og igennem området ændre sig. Der har derfor i de forberedende arbejder til forslag til rammelokalplan været behov for at undersøge, hvordan den forventede fremtidige trafik kan afvikles bedst muligt og om dette bør give anledning til ændringer af vej- og stistrukturen i fremtiden.

Forvaltningen har sammen med trafikrådgiver afsøgt forskellige muligheder ift. at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling i området, når det fremtidigt udvikles til et tættere og mere blandet byområde. Forudsætningen har været, at det skal sikres, at den forventede fremtidige trafik kan afvikles, samtidigt med at principperne fra udviklings- og helhedsplanen om et samlet bykvarter efterleves. Det betyder, at Firskovvej i fremtiden skal kunne afvikle den nødvendige trafik og samtidig bidrage med rekreative kvaliteter, hvor der er mulighed for det.

Med udgangspunkt i den eksisterende trafikstruktur i området og principperne i udviklings- og helhedsplanen, er det især i den østlige ende af området, hvor trafikinfrastrukturen har været drøftet.

Løsninger

Forslag til inddeling i nye kommuneplanrammer

Forvaltningen har vurderet de gældende kommuneplanrammer for området, sammenholdt med de intentioner for anvendelse og tætheder, der fremgår af Udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet. Forvaltningen foreslår på den baggrund, at området i kommende forslag til kommuneplantillæg inddeles i syv kommuneplanrammer, inklusiv de to kommuneplanrammer som omfatter Fogs ejendomme (bilag).

Forslaget understøtter udviklings- og helhedsplanens intention om en fortætning af området tættest på bymidten ved Kanalvej og Klampenborgvej, mens den mindre intensive anvendelse af området placeres i en østlige ende, hvor der pt. planlægges for offentlige funktioner som driftsplads og ny genbrugsstation.

Konkret betyder det:

De to kommuneplanrammer for Fogs ejendomme, 1.1.28 og 1.1.29, ændres ikke og dermed forbliver bebyggelsesprocenten her 200%.

Eksisterende kommuneplanramme 1.1.15 for Klampenborgvej 203-205 foreslås fastlagt med samme afgrænsning, navn og nummer som i dag. Anvendelsen foreslås ændret fra Erhverv til Blandet bolig og erhverv. Det foreslås, at bebyggelsesprocenten for rammen fastsættes til 180%.

Eksisterende kommuneplanramme for Firskovvej 1.5.91 foreslås opdelt i to nye rammer med nye navne og numre. For den centrale del af Firskovvej foreslås en ny kommuneplanramme, 1.1.20. Anvendelsen foreslås ændret fra Erhverv til Centerformål. Det foreslås, at bebyggelsesprocenten for rammen fastsættes til 180%. For den østlige del af Firskovvej foreslås en ny kommuneplanramme, 1.1.33. Arealmæssigt omfatter rammen både en del af den nuværende ramme for Firskovvej og en del af kommuneplanrammen for Stenrødgård. Anvendelsen foreslås ændret fra Erhverv til Offentligt formål. Det foreslås, at bebyggelsesprocenten for rammen fastsættes til 70%.

Kommuneplanrammen for Stenrødgård 8.4.45 ændres ikke med hensyn til navn, nummer, bebyggelsesprocent og anvendelse. Den arealmæssige afgrænsning foreslås ændret, som konsekvens af den nye ramme til offentligt formål i den østlige ende af Firskovvej.

Kommuneplanramme 1.1.25 for Nørgaardsvej ændres ikke med hensyn til navn, nummer og anvendelse. Det foreslås, at bebyggelsesprocenten for rammen fastsættes til 150%.

Med inddelingen og forslag til bebyggelsesprocent for de enkelte rammeområder, bliver den gennemsnitlige bebyggelsesprocent under 150% for det bebyggede område som helhed, som det blev besluttet i forbindelse med plangrundlagssagen i oktober 2023. I den beregning indgår de fire kommuneplanrammer, hvor der foreslås ny bebyggelse i den kommende rammelokalplan. Kommuneplanrammen for Stenrødgård og de to rammer for Fog er ikke medregnet.

Forvaltningen foreslår, at inddeling i de nye kommuneplanrammer med de foreslåede bebyggelsesprocenter og anvendelser godkendes, som grundlag for det videre arbejde med forslag til kommuneplantillæg.

Forslag til ny trafikinfrastruktur

Forvaltningen har fået udarbejdet detaljerede trafikanalyser, som ligger til grund for forslag til en fremtidig vej- og stistruktur i Firskovvej kvarteret. Formålet med en ny vej- og stistruktur er at skabe et attraktivt og sammenhængende

bymiljø, at forbedre trafikikkerheden samt at sikre den trafikale afvikling for alle trafikanttyper.

Forvaltningen har sammen med trafikrådgiver kvalificeret vej- og stistrukturen (bilag) og anbefaler, at der i planprocessen arbejdes med følgende:

Der arbejdes videre med den vej- og stistruktur, som blev foreslået i Udviklings- og helhedsplanen for Firskovvejområdet. Her bibeholdes Firskovvej, som en gennemgående vej, og vejadgange til de tilgrænsende matrikler samles i få kryds.

Det foreslås at rundkørslen i den østlige ende ombygges til et lysreguleret kryds, så den forventede fremtidige trafikmængde kan håndteres. Det er forvaltningen og trafikrådgivernes vurdering, at der vil være behov for en ombygning til et lysreguleret kryds, når området udbygges til et tættere mere blandet bykvarter, herunder placering af en ny genbrugsstation i den østlige ende. Det vil sikre en bedre trafikafvikling af den forventede mængde trafik i området og ikke mindst forbedre trafikikkerheden for cyklister og fodgængere, som med udviklingen af området ligeledes forventes at stige. En vej med lyskryds forventes desuden at kræve mindre areal end den nuværende rundkørsel, hvilket er en fordel i forhold til arealbehov til driftsplads og ny genbrugsstation.

Der arbejdes primært med et firbenet lyskryds i den østlige ende, men der undersøges to alternativer med et trebenet lyskryds.

Det ene alternativ er et trebenet lyskryds, hvor vejadgang til de nordlige matrikler føres via østgående ben i krydset ved Firskovvejs forlængelse og rundt om driftspladsen. Dette suppleres af en stiadgang langs det vestlige matrikelskel til driftspladsen.

Det andet alternativ er et trebenet lyskryds, hvor det østlige ben alene trafikbetjener driftsplads, ny genbrugsstation og Stenrødgård. De øvrige nordlige matrikler trafikbetjenes alene via lyskrydset ved Nørngaardsvej. Dette suppleres af en stiadgang langs det vestlige matrikelskel til driftspladsen.

I forhold til Nørngaardsvej arbejdes der med to alternativer i den kommende planlægning.

Et scenarie, hvor Nørngaardsvej er dobbeltrettet for biltrafik og udvidet med cykelsti og bedre fortov i begge retninger. Det forudsættes, at Nørngaardsvej er ensrettet for lastbiler i retning mod Firskovvej, da der ikke er plads til, at to lastbiler kan passere hinanden i svingene ved jernbaneoverskæringen, når vejen samtidig udvides med cykelsti og fortov. Dette scenarie vil forventeligt kræve, at vejarealet på strækningen udvides, for at skabe tilstrækkeligt areal til at etablere cykelsti og bedre fortov i begge retninger.

Et andet scenarie, hvor Nørngaardsvej ensrettes for al biltrafik mellem Kanalvej og Firskovvej i retning mod Firskovvej. Dette kan lette trafikken på strækningen, ved at Nørngaardsvej ikke bliver en smutvej for trafik til bymidten. Samtidig giver det mere areal til at etablere gode forbindelser for de bløde trafikanter. Det skal i det videre arbejde undersøges, om denne løsning kan etableres inden for det nuværende vejareal.

Forvaltningen foreslår, at den ovenfor foreslåede trafikinfrastruktur inklusive alternativer indgår som grundlag for det videre arbejde med forslag til rammelokalplan og tilhørende miljøvurdering.

Orientering om arealfordeling og projekter

Ny genbrugsstation

I rammelokalplanen arbejdes der med et arealudlæg til ny genbrugsstation på ca. 20.000 m². Et areal af denne størrelse vurderes af Lyngby-Taarbæk Forsyning at kunne indeholde størstedelen af de elementer, som er beskrevet i forsyningens Idéfaserapport, jf. kommunalbestyrelsesmøde den 22. juni 2022. Idéfaserapporten tager udgangspunkt i visioner og mål, som fastsat i kommunens Bæredygtighedsstrategi. En ny og større genbrugsstation kan i forlængelse heraf, udover at være brugervenligt indrettet og understøttende i forhold til yderligere affaldssortering og genanvendelse, også fungere som en fysisk platform for formidling af cirkulær økonomi til børn og voksne, samt realisere mål om bæredygtigt byggeri og reduktion af affaldsmængden via fx reparation og genbrug.

Areal til ny genbrugsstation er placeret syd for en ny stikvej til Stenrødgård i det kommende lyskryds i den østlige ende af området. Der er dialog med Lyngby-Taarbæk Forsyning om rammerne for en aftale om arealerne.

Driftsplads ift. vejadgang og arealer

I rammelokalplanen arbejdes der med en arealdisponering, hvor den kommunale driftsplads placeres mod nord i den østlige ende af Firskovvej. Udformningen af arealet til driftsplads er vigtig for en vurdering af, om arealet er tilstrækkeligt stort, da der er behov for at kunne køre rundt med store køretøjer på pladsen.

Det er en forudsætning for rammelokalplanens virkeliggørelse, herunder placering af driftsplads, at der kan opnås en reduktion/dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjen afkastet af Fæstningskanalen, og at der kan indgås aftale med Københavns Kommune om inddragelse af arealer omfattet af Københavnerklausul til bebyggelse.

På baggrund af et ønske om fleksibilitet ift. fremtidig indretning af driftspladsen lægges der op til, at der i rammelokalplanen arbejdes med tre forskellige scenarier ift. trafikafvikling til de nordlige matrikler mod øst, som beskrevet ovenstående under ”Forslag til ny trafikinfrastruktur”.

Der er ved at blive etableret vaskeplads på en del af driftspladsens nuværende areal. Om denne skal flyttes ifm. etablering af ny vejadgang til de nordlige matrikler, afhænger af valg af trafikbetjening af området.

Stenrødgård

Når der planlægges for ny genbrugsstation og fortsat driftsplads i den østlige ende af Firskovvejområdet, er det nødvendigt at udtage areal fra forpagtningen på Stenrødgård. Det drejer sig om de arealer, der ligger mellem stien og driftspladsen samt en græsfold syd for den nuværende stikvej til Stenrødgård.

De arealer, der foreslås udtaget af forpagtningen, omfatter i dag en ridebane, to rotunder: én med skridtmaskine og én uden, samt to jordfolde og en græsfold. Det er samlet et areal på ca. 12.000 m². Af forpagtningskontraktens §4 fremgår det, at ”forpagteren er pligtig med 6 måneders varsel til den 1. i en måned at afstå arealer af ejendommen, som kommunen måtte ønske at disponere over på anden måde mod forholdsmæssig nedsættelse af forpagtningsafgiften i forhold til det lejedes størrelse.”

Forvaltningen har undersøgt forskellige alternative placeringer af de rideanlæg, som foreslås udtaget af forpagtningen, og har desuden været i dialog med nuværende forpagter om mulighederne.

Forpagter har udtrykt ønske om at bibeholde rideanlæggene på deres nuværende placering, idet denne indretning ifølge forpagteren er den mest hensigtsmæssige i forhold til drift af rideskole. Forpagter udtrykker også bekymring for støjpåvirkningen på arealerne umiddelbart nord for gården, da disse ligger tættere på motorvejen end de nuværende rideanlæg. Referat fra møde med forpagter er vedlagt (bilag).

Forvaltningen har lavet et overblik over mulige alternative placeringer af rideanlæg (bilag). Forvaltningen anbefaler umiddelbart, at der arbejdes videre med at indplacere rideanlæggene nord for gården, men at man også undersøger de øvrige muligheder nærmere.

Firskovvej 4

Forvaltningen har været i dialog med ejeren af ejendommen Firskovvej 4 om en fremtidig planlægning for ombygning af ejendommen, jf. beslutning i Byplanudvalget den 17. august 2022. Ejeren har oplyst, at han ikke for nuværende ønsker en byggeretsgivende lokalplan for ejendommen. Firskovvej 4 indgår derfor på lige fod med de øvrige matrikler i området, som en del af rammelokalplanen og vil ikke blive byggeretsgivende.

Klampenborgvej 203-205

Forvaltningen er i dialog med ejeren af ejendommen Klampenborgvej 203-205 om evt. udviklingsmuligheder i tråd med rammelokalplanen.

Fortidsmindebeskyttelseslinje

Der arbejdes fortsat frem mod en sindetskrivelse fra Miljøstyrelsen om reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjen i området. Det er uafklaret, om nyt forslag til lovgivning på området, som Miljøstyrelsen har sendt i høring, vil få konsekvenser for denne proces.

Strategisk ramme

Udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet.

Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Bæredygtighedsstrategien.

Videre proces

Når retning for rammeinddeling og trafikstruktur er godkendt, vil forvaltningen færdiggøre forslag til rammelokalplan og kommuneplantillæg for området, så de medio 2025, forventeligt april, kan fremlægges politisk og sendes i 8 ugers offentlig høring.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet der ikke er bevillingsmæssige konsekvenser ifm. med det igangværende planarbejde.

Rammelokalplanen giver det planmæssige grundlag for en række projekter i området - fx ny genbrugsstation og ændring af driftsplads. Der er usikkerhed omkring økonomien tilhørende disse, herunder omkring hvad kommunens udgifter vil udgøre, hvad de afledte driftsudgifter vil udgøre, hvad der eventuelt vil kunne indgås af udbygningsaftaler mv. En gennemførelse af disse projekter kræver derfor yderligere økonomisk afklaring, herunder afklaring omkring finansiering. Udgiften til selve genbrugsstationen afholdes dog af Lyngby-Taarbæk Forsyning, og kan ikke blive en kommunal udgift.

Ift. driftsplads, er der i anlægsprogrammet for 2025-34 afsat 14,6 mio. kr. til etablering af fælles driftsplads på Firskovvej. Når den samlede økonomi omkring denne kendes, vil forvaltningen vende tilbage med en sag omkring dette.

Såfremt indholdet i planen realiseres, skal det afklares, i hvilken grad det påhviler kommunen at etablere de trafikale anlæg, som skitseres i planerne. Der kan efter ønske fra kommende bygherre i området arbejdes med planlovens mulighed for at indgå frivillige udbygningsaftaler.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 2

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 1-4.

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Punktet blev behandlet som punkt 2, jf. godkendelse af dagsorden.

Ad 2) Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Udviklings- og helhedsplan for Fremtidens Firskovvej

Indhold i rammelokalplan for Firskovvej kvarteret - tilrettet ift, beslutning okt 2023

Forslag til inddeling i nye kommuneplanrammer - bilag til sag_2025-01-08

Forslag til ny trafik infrastruktur i Firskovvej kvarteret

Trafikinfrastruktur_grundkort_2024-12-10

Baggrundsnotat 2024_013_2_20 DO1-Overordnet vej- og stistruktur_V1.pdf

Baggrundsnotat om vejadgange 2024_013_2_20 DO1-Vejadgange til ejendomme nord for FSV_V1.pdf

Godkendt referat af møde den 27.nov. 2024 mellem forpagter Stenrødgaard og Kommunen

Mulige nye placering af rideanlæg på Stenrødgård_2024-12-19_med bilag

Punkt 11: Forslag til lokalplan 311 Hvidegårdsparken (Beslutning)

01.02.05-P16-7-24

Resume

Forvaltningen fremlægger Forslag til lokalplan 311 for Hvidegårdsparken. Planforslaget er en revision af gældende Lokalplan 238, og indeholder primært enkelte bebyggelsesregulerende ændringer samt forslag til flere udpegninger af bevaringsværdige bygninger. Planforslaget foreslås fremlagt i offentlig høring i 8 uger med et borgermøde i høringsperioden. Planforslaget vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor det foreslås, at der ikke udarbejdes en miljørapport.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 311 for Hvidegårdsparken godkendes og sendes i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde,
2. der afholdes borgermøde i løbet af høringsperioden,
3. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget.

Problemstilling

Byplanudvalget besluttede på sit møde den 4. juni 2024 et plangrundlag for en ny lokalplan for Hvidegårdsparken. Som udgangspunkt for ny planlægning skulle lokalplanen justere de bebyggelsesregulerende bestemmelser, herunder bebyggelsens facadehøjde og placering og omfang af garager / carporte og skure. Derudover skulle der ske en revision af bestemmelser for græsbelterne langs vejene. I forbindelse med forvaltningens arbejde med lokalplanen har den også foretaget en ny vurdering af, om der bør udpeges yderligere bevaringsværdige bygninger i området. Sidste vurdering blev foretaget for mere end 10 år siden, og der er i den forløbne tid kommet mere fokus på den fælles arkitektoniske arv og sikringen af den.

Løsninger

Formålet med lokalplanen

Det er lokalplanens (bilag) formål at udlægge området til helårs boligformål; åben-lav bebyggelse, at sikre at bebyggelse fremstår i én etage og at sikre områdets åbne og grønne karakter.

Bebyggelsens omfang og udseende

Hvidegårdsparkens bebyggelse består langt overvejende af parcelhuse fra 1960'erne, hvorfor lokalplanens bestemmelser tager udgangspunkt i den tids formsprog og materialer, samtidig med at der er mulighed for at opføre et mere tidstypisk hus indenfor disse rammer. Lokalplanens redegørelse indeholder således også et afsnit, som beskriver den tids arkitektur, og hvad der er væsentligt at bevare.

Lokalplanens bestemmelser fastsætter, at boliger kun må opføres i én etage og med en maks. bygningshøjde på 6 m. For at hindre at en facade bliver så høj, så huset syner i 2 etager, er der sat en begrænsning på facadehøjden på 3 m. Hvis der er ensidig taghældning, dog maks. 4 m. Taghældningen må på ingen bygning overstige 30 grader.

Boligbebyggelse skal desuden fremstå med ydermure i upudsede tegl. Der kan indgå felter af malet træværk eller malede plader i facaderne.

Ubebyggede arealer

For at sikre det grønne udtryk i området skal hegn mod vej være levende hegn. Byggelinjer vil desuden medvirke til, at bebyggelse trækkes så meget tilbage, så der er et åbent og grønt vejbillede. Lokalplanen giver mulighed for at græsbarerne kan beplantes mere biodiversitet og ikke kun med græs.

Bevaring

Der udpeges i alt 5 bevaringsværdige bygninger; nr. 31, 33, 55, 65 og 107. Skema med registrering af bygninger er lagt på sagen (bilag). Nr. 55 og 107 er også udpeget i den gældende lokalplan 238. Bygningerne vurderes at være fine eksempler på parcelhuse fra 1960'erne, ligesom de også er repræsentative for områdets opførelsestidspunkt og den tids arkitekturidealer.

Miljøscreening

Planforslaget er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering (bilag). Da det ikke vurderes at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, foreslår forvaltningen, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Afgørelse om, at der ikke udarbejdes miljørapport bliver annonceret samtidig med planforslaget.

Proces for borgerinddragelse

Forvaltningen foreslår, at planforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger inden for det viste høringsområde (bilag). Forvaltningen foreslår, at der afholdes et borgermøde i løbet af høringsperioden.

Strategisk ramme

Lokalplanen understøtter Lyngby-Taarbæk Kommunes Arkitekturpolitik ved følgende handlinger:

- Anvende lokalplaner og lignende som redskaber til at sikre høj arkitektonisk kvalitet i byggeriet og dets omgivelser
- Fastsætte, at hegning mod veje i boligområder skal være levende hegn
- Sikre friarealer, bynatur og biodiversitet i lokalplaner
- Udpege bevaringsværdig beplantning i lokalplaner
- Udpege bevaringsværdige bygninger i lokalplaner

Videre proces

Lokalplanforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger. Der afholdes borgermøde i løbet af høringen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler pkt. 3.

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1-2.

Kommunalbestyrelsen beslutter pkt. 1-3.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Ad 3) Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Lokalplanforslag 311

Høringsområde

Miljøscreening lokalplann 311

Genregistrering af bygninger i Hvidegårdsparken

Punkt 12: Opfølgning på plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus (Beslutning)

01.02.05-P16-7-21

Resume

DTU fremsendte i februar 2024 en ny ansøgning om udarbejdelse af en lokalplan for DTU Campus samt en revideret trafikrapport og yderligere parkeringsanalyser. På Byplanudvalgsmødet i april 2024 blev det besluttet, at DTU frem mod udkast til lokalplanforslag skulle udarbejde supplerende trafikanalyse, et oplæg til differentieret p-normer i de områder der ligger nært letbanestationerne på DTU samt at den kommende lokalplan betyder, at DTUs idrætsfaciliteter kan udvikles og udbygges i takt med DTUs øvrige vækst.

Nu har DTU sendt materiale, der imødekommer disse ønsker. Sagen forelægges med henblik på stillingtagen til, om de tre emner er belyst i et omfang, der gør, at forvaltningen skal fortsætte arbejdet frem mod fremlæggelse af et lokalplanforslag senere i 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de fremsendte oplæg fra DTU godkendes som grundlag for en kommende lokalplan for DTU Campus med følgende løsninger:

1. DTU's Trafiknotat om trafikmodelberegninger godkendes som grundlag for den kommende lokalplan.
2. DTU's forslag til Scenarie C for differentierede p-normer godkendes som princip for en videre dialog med DTU, idet forvaltningen foreslår, at der skal belyses alternativer indenfor en afstand af 0-300 meter fra DTU's letbanestationer.
3. DTU's Idrætsarealnotat med lokalplantekstforslag for idrætsarealer godkendes som princip til brug for en videre dialog med DTU.

Problemstilling

DTU fremsendte i februar 2024 ansøgning om udarbejdelse af en lokalplan for DTU Campus samt revideret trafikrapport og yderligere parkeringsanalyser. På Byplanudvalgsmødet i april 2024 blev det besluttet, at der frem mod udkast til lokalplanforslag ønskes udarbejdet supplerende trafikanalyse, der også medtager de nyeste byudviklingsinitiativer i en afstand fra DTU, således, at den samlede trafik på vejene i området bliver belyst. Således skal f.eks. stadion byggeriet og byggeriet på Lundtoftevej 160 samt kommuneplanrammer i traceet og på Novozymes indgå.

Udvalget tilkendegav, at man umiddelbart er villig til at se på at ændre parkeringsnormen for hele lokalplanområdet, men bad samtidig forvaltningen se på, om der kan arbejdes med en differentieret norm indenfor lokalplanområdet, hvor p-normen eksempelvis reduceres på de dele af DTU, der ligger særlig tæt på de kommende letbanestationer.

På mødet i april 2024 lagde udvalget vægt på, at den kommende lokalplan betyder, at DTU's idrætsfaciliteter kan udvikles og udbygges i takt med DTU's øvrige vækst.

Løsninger

Trafiknotat

Trafikmodelberegningerne for udbygning af DTU Campus er gennemført med Lyngby-Taarbæk kommunes trafikmodel fra 2018 og baseret på den byudvikling, der var planlagt/forventet på dette tidspunkt, herunder byudvikling på Dyrehavegaards jorder, Traceet og i Firskovvejsområdet. Af trafikale tiltag indgår bl.a. krydsombygninger på Klampenborgvej, ombygning af Lundtoftegårdsvej, en rampe ved Rævehøjvej og etablering af letbanen.

I forbindelse med den politiske behandling af lokalplanprocessen for DTU i foråret 2024 blev der stillet spørgsmål til om trafikanalysen for DTU Campus tager højde for alle kendte byudviklingsprojekter. DTU har fremsendt et trafiknotat, der redegør for at dette er tilfældet (bilag). Forvaltningen vurderer, at der i notatet er redegjort for, at alle kendte byudviklingsprojekter indgår i trafikberegninger, og at de trafikale konsekvenser dermed er belyst.

Differentieret p-normer

DTU har ligeledes fremsendt et oplæg til differentieret p-norm, herunder 3 scenarier for fremtidige p-normer, som alternativ til den ønskede norm 1 p-plads pr. 100 m² etageareal og med reduktion på 25%. Den nuværende p-norm på DTU er 1 p-plads pr 100 m² etageareal. I scenarie A regnes med 1/100 m² og 22 % reduktion. I scenarie B regnes med 1/100 m² og reduktion på 25 % i en afstand af op til 300 meter fra parkeringsalleen, og 1/100 m² på den resterende del af DTU. I scenarie C regnes med 1/100 m² og reduktion på 50 % i en afstand i op til 200 meter fra letbanestation, 1/100 m² og 25 % reduktion i 200-400 meter zone, og 1/100 m² i den øvrige del af DTU (bilag).

	Gældende p-norm	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C
p-norm	1 p-plads pr. 100 m ² etageareal	1 p-plads pr. 100 m ² etageareal. 22 % reduktion.	1 p-plads pr. 100 m ² etageareal. 25 % reduktion indenfor 300 meter fra parkeringsalleen.	1 p-plads pr. 100 m ² etageareal. 50 % reduktion indenfor 200 meter fra letbanestation. 25 % reduktion i 200-400 meter zone.
	Antal p-pladser 5.772	Antal p-pladser 4.502	0 % reduktion på resten af DTU. Antal p-pladser 4.506	0 % reduktion på resten af DTU. Antal p-pladser 4.016

Kun scenarie C tager afsæt i en reduktion af p-kravet i tilknytning til letbanestationer. Forvaltningen vurderer, at scenarie C, hvor p-kravene reduceres i de områder, som ligger særligt nær letbanestationer, og hvor der forventes en større anvendelse af kollektiv trafik end i områder, som ligger i større afstand fra letbanestationer, som princip kan indgå i forvaltningens videre dialog med DTU om en p-norm i lokalplanforslaget. Forvaltningen foreslår, at der belyses alternativer, hvor der arbejdes med reduktionsmulighed indenfor en afstand af 0-300 meter fra DTU's letbanestationer med henblik på at der etableres flere p-pladser end angivet i DTU's scenarie C.

Idrætsarealer

DTU har fremsendt et oplæg til, hvordan DTU vil arbejde med, at idrætsfaciliteter kan udvikles og udbygges, og hvordan det kan omsættes i et lokalplanforslag. Herunder at hvis et idrætstilbud udgår erstattes dette af et andet idrætstilbud, og hvis fodboldbanen som er ca. 60x90 meter udgår, skal den erstattes af en tilsvarende størrelse fodboldbane på DTU (bilag). Forvaltningen vurderer, at oplægget kan danne grundlag for en videre dialog med DTU om lokalplanbestemmelser frem mod et lokalplanforslag.

Strategisk ramme

Kommuneplan 2021 og lokalplanlægning for DTU Campus.

Videre proces

Forvaltningen vil fortsætte den igangværende dialog med DTU frem mod et lokalplanforslag 3. kvartal 2025.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget godkender pkt. 1
Byplanudvalget godkender pkt. 1-3

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Ad 1) Godkendt, idet det frem mod behandling af lokalplanforslaget undersøges hvordan lokalplanforslaget vil påvirke trafikken på Lundtoftevej, idet udvalget udtrykker bekymring for et for stort trafikpres rundt om DTU-Campus.

Sagen er bilagt et rettelsesblad der korrigerer fejl i sagen vedrørende DTUs beregnede antal parkeringspladser (bilag).

Bilag

Rettelsesblad til sag ” Opfølgning på plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus”

Oversigtskort

DTUs trafiknotat

DTUs forslag til differentieret p-normer

DTUs notat om idrætsarealer

Punkt 13: Cykelregnskab 2024 (Orientering)

05.00.00-G01-116-21

Resume

Kommunalbestyrelsen vedtog den 24. januar 2024 Cykelstrategi for perioden 2023-2032 og vedtog den 20. juni 2024 cykelstrategiens tilhørende handlingsplan. Et af cykelstrategiens tiltag er et cykelregnskab som skal udarbejdes hvert andet år. Cykelregnskabets formål er at følge op på hvilke tiltag, der er sat i værk under cykelstrategien og på udviklingen af strategiens mål og delmål. Denne sag fremlægger cykelregnskabet for 2024 til orientering.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om cykelregnskab 2024.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har udarbejdet cykelregnskabet for 2024 (bilag) som en del af opfølgningen på cykelstrategien for perioden 2023-2032. Regnskabet giver et aktuelt billede af fremdriften mod strategiens mål. Overordnet set, går udviklingen i en positiv retning og siden Cykelstrategien blev vedtaget er cykelenes samlede turandel steget fra 12,8% til 14,4%. Der er dog også nogle af strategiens temaer som ikke har oplevet positiv udvikling eller hvor kommunen er længere væk fra målet end da strategien blev vedtaget. De temaer hvor det vurderes svært at opnå delmålene fra cykelstrategien er temaet om cykelparkering, rekreativ cykling og det overordnede mål om at opnå en top-10 placering blandt kommuner i den nationale cyklistundersøgelse i 2032.

Disse udfordringer kræver en strategisk drøftelse af, om kommunen skal styrke indsatsen på disse områder for at sikre, at de overordnede mål for cykelstrategien nås.

Data i regnskabet baserer sig på Kommunerapporten 2024 for DTU's Transportvane Undersøgelse samt resultaterne fra den Nationale Cyklistundersøgelse 2024.

Løsninger

I cykelregnskab 2024 (bilag) fremgår følgende hovedkonklusioner:

- *Udvikling i cyklens turandel:* Cykelturandelen er steget til 14,4%. Hvis denne udvikling fortsætter, vurderes målet på 21% i 2032 at være opnåeligt. Dog er det usikkert, om kommunen kan nå en top-10 placering i cyklisttilfredshed på landsplan.
- *Sammenhængende cykelstinet:* Der arbejdes aktivt med at fjerne 'missing links' og implementere handlingsplaner for udbygning af cykelstinet. Målet om 120.000 daglige cyklede kilometer i 2032 anses som realistisk.
- *First og last mile – cyklen i kombination med kollektiv transport:* Samarbejde med regionale partnere og DSB har ført til nye delecycloprojekter og forbedringer ved stationer. Kommunen er godt på vej mod at blive landets førende inden for tilfredshed med kombinationen af cykel og kollektiv transport.
- *Cykelparkering:* Kommunen har påbegyndt arbejdet med at kortlægge eksisterende cykelparkeringsfaciliteter og identificere mangler. Der arbejdes på at definere en standard for god cykelparkering, som skal danne grundlag for kommende forbedringer. Tilfredsheden med cykelparkering viser ingen markant udvikling i perioden, men kommunen vurderer, at målet om 75% tilfredshed blandt cyklister stadig er inden for rækkevidde med fortsatte initiativer og samarbejder.
- *Drift og vedligehold:* Tiltag som fjernelse af ældre bomme, som ikke længere tjener et trafiksikkerhedsmæssigt formål, og forbedring af cykelstinet er igangsat. En ny vedligeholdelsesplan og øgede midler til drift styrker troen på, at målet om 75% tilfredshed med vedligeholdelsen kan nås.
- *Pendlercykling:* Der arbejdes med at forbedre cykelfaciliteter på arbejdspladser og fremme grønne transportvaner. Målet om, at 25% af pendlertrafikken foregår på cykel, vurderes som sandsynligt.
- *Børn og unge:* Færdselsundervisning og trafiksikkerhedsprojekter fortsætter. Planlagte forsøg med at begrænse biltrafik ved skoler forventes at understøtte målet om, at 85% af eleverne bruger andet end bil til og fra skole. Der planlægges samtidig ny kortlægning af elevernes transportmiddelvalg i den kommende cykelregnskabsperiode.

- *Fritidscykling og rekreative ruter:* Fremgangen er udfordret af ændrede vaner efter pandemien. Målet om en vækst på 25% i rekreative cykelture er usikkert, men kommunen arbejder videre med planlagte tiltag.
- *De korte cykelture:* Cykelsti- og cykelparkeringsforbedringer samt samarbejde med DSB understøtter målet om, at mindst 80% af ture under 4 km sker på cykel eller til fods. Den positive udvikling fortsætter, og målet vurderes som realistisk

Samlet vurdering og det videre arbejde

Samlet set er kommunen på rette vej med flere mål, men der er udfordringer, især med cykelparkering og rekreativ cykling, som skal løses for at opfylde de ambitiøse mål for 2032. Forvaltningen vil de kommende to år arbejde videre med følgende tiltag fra cykelstrategien for at opnå strategiens overordnede mål og temaernes delmål:

- *Fortsat udbygning af cykelstinet og udbuddet af cykelparkering:* Implementering af handlingsplanen for det sammenhængende cykelstinet, herunder reduktion af 'missing links' og forbedring af trygheden på udvalgte strækninger.
- *Forbedring af cykelparkering:* Færdiggørelse af kortlægningen af eksisterende cykelparkeringsfaciliteter og udvikling af en standard for god cykelparkering. Der vil ligeledes være fokus på samarbejdet med DSB og andre aktører om forbedring af cykelparkering ved stationer.
- *Øget fokus på vedligehold:* Prioriteret indsats for vedligeholdelse af cykelstinet, herunder fjernelse af ældre bomme som er utidssvarende og ikke længere tjener et trafiksikkerhedsmæssigt formål.
- *Styrkelse af rekreativ cykling:* Kommunikationsindsatser og dialog med relevante aktører om nye tiltag, der kan fremme fritidscykling.
- *Finansiering:* For at opnå målene i strategien er det vigtigt at der afsættes finansiering til at realisere cykelhandlingsplanen. Forvaltningen påtænker at søge den kommende statslige cykelpulje som i 2025 er rekordstor og indeholder 270 mio. kr. Det er muligt at opnå 40% medfinansiering til kommunale projekter fra puljen. Et forsats fokus på at sikre tilstrækkelig finansiering til både udbygning og vedligehold af cykelstier og cykelparkering er afgørende for at fastholde den positive udvikling og nå strategiens mål.

Strategisk ramme

Cykelregnskabet 2024 er direkte afledt af cykelstrategien (2023-2032). Regnskabet er en løbende afrapportering af mål og delmål i strategien og er med til at understøtte en realisering af kommunens klimapolitik og bæredygtighedsstrategi ved at fremme grøn transport og reducere trængsel. Resultaterne knytter sig også til den strategiske udviklingsplan for Kongens Lyngby og delecycel forsøgsprojektet som ledes af Region Hovedstaden.

Videre proces

Forvaltningen arbejder videre med implementering af de prioriterede tiltag i cykelstrategien og cykelregnskabet 2024 vil blive offentliggjort på kommunens hjemmeside.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Orientering givet.

Bilag

cykelregnskab 2024

Punkt 14: Status på jordvarmeboringer (Beslutning) (Genforelæggelse)

09.08.00-A00-26-22

Resume

Teknikudvalget har på møde den 29. oktober 2024, bedt forvaltningen udarbejde en status for arbejdet med sager om jordvarmeboringer, som opfølgning på at udvalget vedtog en praksis for arbejdet den 7. februar 2023. Forvaltningen orienterer derfor om status for arbejdet med jordvarmeboringer og afgørelser fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet, der vedrører dette.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status for jordvarmeboringer.

Problemstilling

Antallet af ansøgninger om jordvarmeboringer er steget kraftigt i Lyngby-Taarbæk kommunen gennem de seneste 3-5 år. Jordvarmeboringer er en grøn energikilde, men de dybe boringer har medført bekymring for, at grundvand kan blive forurenet. Teknikudvalget ønskede derfor i 2023 at fastlægge en praksis for behandling af ansøgninger om jordvarmeboringer.

Behandlingen af ansøgninger sker i henhold til nationale regler udstedt i jordvarmebekendtgørelsen. Udgangspunktet i jordvarmebekendtgørelsen er, at ansøger skal have tilladelse, hvis krav i bekendtgørelsen er opfyldt. Krav til etablering og forsegling af boringer er specificeret i Boringsbekendtgørelsen. Miljømyndigheden træffer afgørelse på baggrund af vilkår i disse bekendtgørelser og øvrige forvaltningsretslige regler. Hver sag skal afgøres på baggrund af en konkret og individuel vurdering. Lovgivningen giver ikke mulighed for at give afslag på baggrund af generelle forhold f.eks. at ejendommen ligger i et indvindingsopland, eller at boringen kan blive utæt.

Et afslag kan alene gives, når der er en konkret begrundet mistanke om, at boringen kan medføre en grundvandsforurening. Risikoen skal begrundes med specifikke forhold på eller i umiddelbar nærhed af ejendommen, og det skal kunne sandsynliggøres, at jordvarmeboringen vil udgøre en risiko for spredning af denne forurening f.eks. at forureningen transporteres med grundvandet, og at det forurenede grundvand strømmer mod boringen. Desuden skal risikoen fra forureningen ikke kunne afhjælpes ved en særlige indretning af boringen.

Praksis blev fremlagt 29. november 2022. Sagen blev udsat, da udvalget ønskede en vurdering af konsekvenser af, at praksis skærpes ud fra et forsigtighedsprincip.

Ny praksis godkendes 7. februar 2023. Den nye praksis indebærer større krav til ansøgninger og risikovurderinger, men at forvaltningen fortsat vil give tilladelse til ansøgninger om dybe jordvarmeboringer, hvis risikovurderingen viser, at boringerne ikke udgør en konkret risiko for grundvandet.

Udvalget protokollerede ved vedtagelsen, at det ønskes, at forvaltningen rådfører sig med Forsyningsselskabet i forbindelse med udstedelse af tilladelser.

Udvalget ønskede dertil, at forvaltningen rettede henvendelse til Miljøstyrelsen vedrørende ensrettede regler/retningslinjer for tilladelser, og at forvaltningen udarbejder et brev, der sendes af formandskabet.

Løsninger

Status på ansøgninger

Inden den nye praksis blev vedtaget havde forvaltningen behandlet 34 ansøgninger om jordvarme - alle fik tilladelse. Siden praksis er vedtaget, har forvaltningen givet 11 tilladelser og 6 afslag på ansøgninger om jordvarmeboringer. Inden afgørelserne blev givet er Lyngby-Taarbæk Forsyning blevet hørt, ligesom der har været drøftelser undervejs.

Af de 11 tilladelser er 10 påklaget til Miljø- og Fødevarerklagenævnet af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Enkelte ansøgere har været uforstående overfor dette, men afgørelserne i disse sager kan være med til at fastlægge fremadrettet praksis.

Af de 6 afslag har grundejer klaget over 3 afslag.

Ingen af klagesagerne er afgjort på nuværende tidspunkt. De første afgørelser forventes i februar 2025.

Svar fra Miljøstyrelsen

Jf. udvalgets beslutning, er der afsendt brev til Miljøstyrelsen 12. juni 2023. Miljøstyrelsen svarede 8. oktober 2023, at Miljøstyrelsen ikke har planer om at revidere jordvarmebekendtgørelsen eller boringsbekendtgørelsen. Miljøstyrelsen opregner gældende lovgivning for behandling af ansøgninger om jordvarmeboringer og for forsegling af disse i de to nævnte bekendtgørelser.

Miljøstyrelsen påpeger, at en jordvarmeboring ikke er en hindring for etablering af en ny vandindvindingsboring. Hvis det efter en konkret og individuel vurdering vurderes, at jordvarmeboring udgør en risiko for forurening af drikkevand, kan myndigheden kræve jordvarmeboringen afviklet.

Seneste afgørelser fra Klagenævnet

Klagenævnet har i september og oktober hjemvist seks afslag til fornyet behandling. Rudersdal Kommune havde givet afslag bl.a. med henvisning til, at der i området findes mange træhuse, hvis vedligeholdelse kan have medført en forurening med et givent svampemiddel fra træbeskyttelse. Kommunen har begrundet afslagene med, at der er risiko for forurening af grundvandet med dette svampemiddel i området.

Klagenævnet har afgjort, at udgangspunktet er, at der skal gives tilladelse, hvis kravene i jordvarmebekendtgørelsen er opfyldt. Afslag skal baseres på en konkret vurdering af det sted, hvor boringen ønskes etableret. Den generelle risiko for, at svampemidlet kan påvirke grundvandet via borerne, er ikke konkret begrundelse nok. Kommunen må genbehandle sagen og vurdere, om borerne udgør en konkret risiko på ejendommene, og hvis der er en sådan konkret risiko, om denne kan imødegås ved specifikke vilkår til indretning af borerne. Klagenævnet finder, at for alle tre afgørelser fra Rudersdal Kommune, at ”afgørelsen lider af en væsentlig retslig mangel, hvorfor afgørelsen ophæves og sagen hjemvises til fornyet behandling”.

Roskilde Kommune har givet afslag på en jordvarmeboring med henvisning til, at boringen er placeret i OSD (område med særlige drikkevandsinteresser), og at det ikke kan udelukkes, at boringen vil udgøre en risiko for grundvandet. Forvaltningen havde oprindeligt indstillet en tilladelse, men det blev politisk besluttet at give afslag baseret på et forsigtighedsprincip. Nævnet afgjorde, at det ikke er tilstrækkelig konkret begrundelse for afslag, at anlægget ligger i OSD. Nævnet finder, at ”Roskilde Kommunes afgørelse af 20. september 2021 lider af en væsentlig retlig mangel, hvorfor afgørelsen ophæves og sagen hjemvises til fornyet behandling”.

Strategisk ramme

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

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

Videre proces

Forvaltningen afventer afgørelser i de ovennævnte klagesager. Når afgørelserne er modtaget vil forvaltningen gå i dialog med Lyngby-Taarbæk Forsyning og derefter inddrage Teknikudvalget ift. om afgørelser giver anledning til at ændre og skærpe praksis fremadrettet.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 26. november 2024

Sagen udsættes og ønskes forelagt som beslutningssag.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende under punktet, i stedet deltog John Tefke (C).

SUPPLERENDE SAGSFREMSTILLING

Ultimo november 2024 kom endnu en afgørelse, der fastslog, at det er vanskeligt at give afslag på tilladelse til jordvarmeanlæg, når jordvarmebekendtgørelsens krav er opfyldt. At der 1 km fra lokaliteten var en forurening, var ikke konkret nok begrundelse for et afslag. Sagerne i Lyngby-Taarbæk forventes afgjort 1. halvår 2025.

Supplerende indstilling:

Forvaltningen indstiller, at praksis for jordvarmeboringer tages op til revurdering, når der foreligger afgørelser fra Natur- og Fødevareklagenævnet på sagerne, som er påklaget i kommunen.

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Godkendt, idet udvalget udtrykker bekymringer ved dybe jordvarmeboringer begrundet i risiko for drikkevandskvalitet. Forvaltningen opfordres til at følge området tæt og skærpe tilladelseskriterier hvis muligt.

Punkt 15: Status på forsøg med delecycler (Orientering) (Genforelæggelse)

05.00.00-G01-262-22

Resume

Denne sag informerer om status på Lyngby-Taarbæk Kommunes deltagelse i Region Hovedstadens forsøg med delecycler og giver et overblik over den politiske behandling af projektet. Delecycelforsøget løber frem til udgangen af 2025, hvorefter der skal tages stilling til forsøgets fremtid.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status på forsøg med delecycler.

Problemstilling

Den 9. januar 2023 informerede forvaltningen Teknikudvalget om, at Region Hovedstaden planlagde et forsøg med delecycler i letbanekommunerne. I november 2023 præsenterede forvaltningen et projekt for Teknikudvalget, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune blev foreslået som deltager. Teknikudvalget godkendte deltagelsen, men ønskede en klar plan for, hvordan projektet skulle gennemføres. Den 9. januar 2024 præsenterede forvaltningen en plan for, hvor cykelparkeringspladserne skulle være, og udvalget godkendte det, men krævede dialog med relevante parter og hensyn til trafikanternes bevægelighed. I samme sag blev det oplyst, at de deltagende kommuner i gennemsnit kunne forvente over 60 delecycler hver, men det præcise antal cykler var endnu ikke fastlagt. Forvaltningen informerede Teknikudvalget den 13. august 2024, at Dott (delecyclooperatøren), som vandt Region Hovedstadens udbud, tilbød 1.800 delecycler, hvoraf cirka 380 cykler er i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen afholdt den 24. september det første statusmøde med Dott efter, at delecyckelprojektet blev lanceret. På mødet deltog Dott, flere af projektkommunerne samt projektledelsen fra Region Hovedstaden. Deltagerkommunerne kunne fremsætte deres foreløbige bemærkninger til projektet. Alle kommuner, herunder Lyngby-Taarbæk Kommune, oplevede problemer med cykler, der endte udenfor de hubs, som Teknikudvalget tidligere har besluttet. Dott oplyste, at de var bekendt med problemet og arbejdede på at reducere antallet af cykler, der ender uden for hubs. Region Hovedstaden har efter mødet udarbejdet et notat, som beskriver problemet med efterladte cykler i Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag). I notatet beskrives det, at 7% af de i alt 1.016 ture, som blev foretaget i Lyngby-Taarbæk Kommune i september 2024, blev afsluttet udenfor de aftalte hubs. Region Hovedstaden og operatøren anerkender, at dette er alt for mange ture, som afsluttes uden for hubs. Region Hovedstaden bemærker samtidig, at de høje brugstal viser, at servicen efterspørges af brugerne.

Lyngby-Taarbæk Kommune har haft en højere andel af ture, der afsluttes uden for hubs, end de fleste andre kommuner i projektet. En del af disse har dog været på DTU, hvor der løbende etableres flere hubs. Forvaltningen har været i løbende dialog med Region Hovedstaden og Dott om, hvad der kan gøres for at nedbringe antallet af ture, som ender uden for hubs i kommunen. Region Hovedstaden og Dott mener, at mange ture ender uden for hubs i Lyngby-Taarbæk Kommune, fordi der er efterspørgsel på ture i områder, hvor der er langt til nærmeste hub. Det drejer sig især om de store erhvervs- og boligområder omkring:

- Lyngby Storcenter og centrum og Kongens Lyngby – der er flere hubs, men også en meget høj efterspørgsel efter ture
- Bondebyen
- Hjortekær
- Virum
- Sorgenfri

Det er store områder med langt til nærmeste hub. Brugere kan derfor ikke aflevere cyklerne tæt på deres start- eller slutdestination. En af de måder, Dott har erfaring med at nedbringe antallet af cykler, som parkeres uden for hubs, er ved at udvide antallet af hubs. Dette gøres mest effektivt ved at analysere den data, turene på delecyclerne generer, og ud fra den udpege, hvor nye hubs bør placeres, såfremt det bliver aktuelt vil forvaltningen fremlægge en sag med forslag til nye placeringer for udvalget. I bilaget ses ses hvor de enkelte hubs i Lyngby-Taarbæk Kommune er placeret i dag.

Dott arbejder på højtryk på at få ryddet op. Der dukker dog løbende cykler op, som parkeres udenfor hub. Dott har ansat mere personale og udvidet arbejdet med at fjerne forkert placerede cykler. Oprydningsindsatsen har været mere intensiv i de sydlige kommuner, men skal intensiveres mere i de nordlige kommuner også. Kommunen, regionen og Dott arbejder

løbende på at optimere proceduren for forkert placerede cykler. Dott vil fremover sende en status til kommunen hver anden uge om oprydningsarbejdet.

Løsninger

Formålet med forsøget med delecycler er at undersøge, hvordan delecycler kan være med til at skabe et sammenhængende transporttilbud, der fungerer på tværs af projektets geografi og transportformer. Målsætningen er at få så mange som muligt til at benytte delecyclerne samt at flytte rejser til delecycler og kollektiv transport ved at give passagererne og brugerne et mere fleksibelt og attraktivt mobilitetstilbud. Forsøgsprojektet er finansieret af Region Hovedstaden og løber frem til den 31. december 2025. Lyngby-Taarbæk Kommune har indgået aftale med Region Hovedstaden om at deltage i projektet. En eventuel udtrædelse af projektet vil ikke være forbundet med økonomiske konsekvenser for kommunen, men en udtrædelse af projektet vil medføre at Lyngby-Taarbæk Kommune går glip af lokale erfaringer med hvordan delecycler kan være med til at understøtte den kollektive transport.

Forvaltningen har sammen med Region Hovedstaden og Dott analyseret den foreløbige data fra de ture, der er blevet foretaget i kommunen, for at blive klogere på, hvad der kan gøres for at nedbringe antallet af ture, som ender udenfor hubs. Ud fra denne data har det været muligt at identificere områder, hvor mange ture ender udenfor hubs. Region Hovedstaden er, på foranledning af forvaltningen, i dialog med flere private grundejere nær de områder, hvor mange ture ender uden for hub, med henblik på at indgå aftale om etablering af hubs med de private grundejere. Dialogen med boligforeninger, uddannelsesinstitutioner og erhvervsdrivende har flere steder i kommunen resulteret i, at der er blevet etableret hubs, som tilgodeser boligforeningens beboere, uddannelsesinstitutionens elever og virksomhedernes medarbejdere. Der er f.eks. etableret hubs på DTU og på Basecamp. Region Hovedstaden er i øjeblikket i dialog med blandt andre Lyngby Storcenter, Hempel, Topsoe, Maskinmesterskolen med flere.

Der er ligeledes identificeret to steder på kommunal vej, hvor forvaltningen vurderer, at det på sigt kan give mening at etablere hubs for at sikre, at behovet mødes. De to placeringer er hjørnet af Virum Overdrevsvej og Furesø Parkvej og på Klampenborgvej ved Illums Bolighus. Ved hver placering vurderes det muligt at give tilladelse til at placere 5-10 cykler. Derudover har forvaltningen identificeret en hub i Lundtofte, som med fordel kan rykkes til rundkørslen ved Ørholm Brugs for at reducere generne fra hubbet for de tilstødende grundejere. Forvaltningen vil vende tilbage med en sag om eventuelle ekstra Hubs såfremt det stadig vurderes, at der er et behov.

I Rudersdal Kommune, hvor regionen ligeledes har implementeret delecycler, er der markant færre cykler udenfor hubs. Her er det blot 2% af alle ture, hvor cyklerne ikke parkeres i hubs. Region Hovedstaden vurderer, at den afgørende forskel på Rudersdal og Lyngby-Taarbæk Kommune er antallet af hubs, hvor der er væsentligt flere hubs i Rudersdal Kommune. Brugere har dermed lettere mulighed for at aflevere cyklerne tæt på deres bolig eller arbejdsplads.

Region Hovedstaden og Dott oplyser, at den hyppigste årsag til, at ture afsluttes uden for hub, er, at brugeren bare efterlader cyklerne, og turene automatisk afsluttes efter 10 minutter. For at give brugerne mere incitament til at afslutte deres tur i et hub har Dott forbedret kommunikationen med brugerne gennem deres app, så brugerne får flere og bedre beskeder, der gør opmærksom på vigtigheden af at parkere i hubs. Derudover er prisen på at efterlade en cykel steget fra 26 kr. til 70 kr. Brugere får dermed en væsentlig højere regning ved at afslutte ture udenfor hubs.

Kommunens arealdriftsafdeling oplyser, at de ikke oplever gener fra parkerede delecycler i det arbejde, de udfører rundt omkring i kommunen.

Strategisk ramme

Deltagelsen i Region Hovedstadens delecyckelprojekt understøtter kommunens vision om, at flere ture i kommunen skal foretages på cykel, end der bliver foretaget i dag, samt kommunens bæredygtighedsstrategi om at nedbringe CO₂-udledningerne fra transportsektoren i kommunen.

Videre proces

Region Hovedstadens projektledelse overvejer at afholde møder/besigtigelser i de deltagende kommuner, hvor de tekniske udvalg og øvrige, der er interesseret i projektet, kan deltage og stille spørgsmål om projektet.

Der er i aftalen mellem regionen og udbyderen indbygget en option på at forlænge projektet med et år. Projektet kan derfor forlænges med et år uden at genudbyde eller forpligte kommuner og regionen mere langsigtet. Dermed kan der indhentes lidt flere erfaringer fx i sammenhæng med den forsinkede letbane inden der tages stilling til en evt. flerårig forpligtigelse ved et genudbud.

Regionen har ikke finansiering til en forlængelse, og en sådan vil derfor skulle afklares i kredsen af deltagere, Regionen forventer at starte en dialog med de kommunale forvaltninger om dette i det nye år.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 26. november 2024

Sagen udsættes.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende under punktet, i stedet deltog John Tefke (C).

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Et enigt udvalg hævdede sagen til beslutningssag.

Udvalget ønsker, at forvaltningen vender tilbage med en beslutningssag, hvor der kan tages stilling til forsøgets fortsættelse.

Bilag

Oversigt over hubs Lyngby-Taarbæk

Notat om efterladte cykler i Lyngby Taarbæk Kommune

Punkt 16: Kommende sager

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Lyngby Torv - Forskønnelse af byrum, parkeringstiltag, mm.
- Busnet 2025 - mulige tilkøb og fysiske tiltag
- Justering af gebyr for råden over vej
- Vurdering af trafikken i Virum
- Status på bropuljen
- Status på belægningsarbejder
- Status på renovering af anløbsbroer, bådebroer, mv.
- Vejkapital – Tilstandsrapport for veje, stier og fortove 2024

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Orientering givet.

Punkt 17: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Natbusdriften på buslinje 94N overgår til buslinje 184

For at styrke den regionale kollektive trafik og give et mere genkendeligt produkt for passagerne, besluttede regionsrådet på mødet den 22. oktober 2024 en større omlægning af den regionale kollektive trafik i forbindelse med Trafikbestilling 2025. Beslutningen sker på baggrund af et forudgående analysearbejde om natbetjeningen i Region Hovedstaden. Omlægningen giver bl.a. natdrift i weekenden på S-busser og lokalbanerne i Nordsjælland. I Regionens Trafikbestilling 2025 indgik der et ønske om at opretholde forbindelse fra København til Hillerød på hverdagsnætter, hvor S-toget ikke kører. Strækningen betjenes i dag af 94N som finansieres af Regionen - 94N kører bl.a. gennem Lyngby-Taarbæk Kommune.

For at forsætte arbejdet med at øge genkendeligheden for passagerne ved at de samme busser kører om dagen og natten, har Regionen besluttet, at bus 94N nedlægges og driften flyttes over på bus 184 fra december 2025 i forbindelse med idriftsætningen af Busnet 2025 (Nyt Ringnet). Region Hovedstaden vil fortsat finansiere natdriften på bus 184/84.

2. Øget kapacitet på Motorring 3 - supplerende undersøgelser om støjreduktion

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 er der afsat midler til at øge kapaciteten på Motorring 3 fra Lyngby Omfartsvej i nord til sammenfletningen med Køge Bugt Motorvejen i syd. Den 6. december 2023 blev forligskredsen bag infrastrukturaftalen orienteret om projektet og resultaterne af den offentlige høring. Efterfølgende er Vejdirektoratet som følge heraf blevet bedt om at undersøge, hvor meget støjreduktion man kan få på projektstrækningen, hvis man i stedet for at udvide kapaciteten bruger de afsatte midler til støjreducerende foranstaltninger.

Det er foreslået at undersøge tre mulige initiativer med henblik på, at disse kan præsenteres for forligskredsen. Med undersøgelsen ønsker Vejdirektoratet at afdække, hvor på strækningen de forskellige initiativer vil give den mest omkostningseffektive støjdæmpende effekt. Der er tale om følgende tre initiativer:

1. Mindre forhøjelser af de eksisterende støjskærme langs Motorring 3
2. Anlæg af støjskærm i midterrabat af Motorring 3
3. Undersøgelse af mulighed for forsøg med drænasfalt på delstrækning af Motorring 3

Undersøgelsens resultater er nu offentliggjort og de viser, at der med hver enkelt af de foreslåede tiltag for støjafskærmning kun vil opnås en beskedent støjreduktion i områderne omkring Motorring 3. Ved en kombineret løsning, med ny støjafskærmning i vejmidten og forhøjelse af de eksisterende støjskærme langs vejkanten, kan der opnås en bedre støjreduktion. Der vil dog med alle de foreslåede tiltag fortsat være mange støjbelastede boliger, der har støjniveauer højere end 63 dB og flere støjbelastede boliger, der har støjniveauer højere end 68 dB. Dette er typisk boliger som er beliggende tæt på Motorring 3, i nærheden af Hillerødmotorvejen eller i første husrække langs de større lokale veje i områderne.

Afhængig af den valgte løsning (kombinationsløsning) vil der indenfor det afsatte budget kunne opsættes støjskærm på en strækning svarende til ca. 1,2 til ca. 2,45 km. Det er således ikke hele strækningen, der foreslås opsat støjskræm på men kun på de dele, hvor effekten forventes størst. Forvaltningen vil følge den videre udvikling i sagen.

3. Trafikale forbedringer ved Helsingørmotorvejen

Transportministeriet har annonceret en investering på 65 millioner kroner til vejforbedringer ved Helsingørmotorvejen. Projektet har til formål at reducere trængslen på afkørselsramperne, hvilket vil have en direkte positiv indvirkning på trafikken i og omkring Lyngby, herunder til Danmarks Tekniske Universitet (DTU). Projektet er en del af Infrastrukturplan 2035.

Projektet omfatter en række infrastrukturelle forbedringer, der skal optimere trafikafviklingen ved Helsingørmotorvejen. De specifikke tiltag inkluderer udvidelse af afkørselsramperne ved Klampenborgvej og forbedring af vejstrukturen på Klampenborgvej for at sikre en mere jævn trafikstrøm samt etablering af parallelspor langs motorvejen, der ender med en rampe til Rævehøjvej. Vejdirektoratet har på baggrund af projektforslaget oplyst, at gennembruddet af den eksisterende støjvold ved Hjortekæret sker på en måde så støjen fra Motorvejen, stiger med under 1 dB.

Det er den nuværende vurdering at anlægget vil være klar til brug i løbet af 2027. Inden da skal anlægget detailprojekteres, hvorefter der skal ske udbud af opgaven. Tidsplanen afhænger dels af udbud og ressourcer hos Vejdirektoratet.

4. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker er udkommet med ny rapport om ”Cykelulykker i kryds”

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har dybdeanalyseret 27 alvorlige ulykker mellem cyklister og bilister i kryds. Undersøgelsen viser, at i 24 ud af de 27 dybdeanalyserede ulykker overså bilisterne, at der kom en cyklist og var dermed hovedårsagen til at ulykkerne sker. Bilisterne overså ofte cyklisterne i skyndingen. Det skete blandt andet ved at bilisterne orienterede sig trillende og kørte dermed for hurtigt frem til at kunne nå at orientere sig tilstrækkeligt grundigt før et sving. Der var også en række andre forhold, der bidrog til at cyklisterne blev overset. Mange bilister havde svært ved at få øje på cyklisterne, da de var mørkt klædt eller kom fra uventede retninger. En del af bilisterne rettede deres fokus på andre trafikale forhold, som f.eks. at ”finde hul i trafikken”, føle sig presset til at rømme krydset eller havde blikket rettet mod lyssignalet visning. Enkelte bilister kørte i modlys eller i kryds med dårlig oversigt, og mange kørte i myldretiden, hvor trafiksituationen er opmærksomhedskrævende. Enkelte bilister var fysisk eller psykisk svækkede, hvilket kan have betydet et lavere opmærksomhedsniveau.

I 8 ud af de 27 ulykker var cyklisterne medvirkende til at ulykkerne skete. Det skete f.eks. ved at cyklister kørte frem for vigepligt i et vigepligtsreguleret kryds uden at have orienteret sig tilstrækkeligt, enkelte kørte over for gult eller rødt lys og blev påkørt af en venstresvingende bil.

Ulykkerne skete i meget forskelligartede kryds - alt fra store trafikerede, lysregulerede kryds på indfaldsveje til små vigepligtsregulerede kryds i villakvarterer. Havarikommissionen har på baggrund af rapporten kommet med en række anbefalinger til både bilisterne og cyklisterne. Der er også anbefalinger til tiltag i forhold til vejens udformning, sikre gode oversigtsforhold mv., som forvaltningerne kan gøre brug af.

Rapporten ”Cykelulykker i kryds” fra Havarikommissionen kommer med viden om årsagerne til ulykkerne, som skal danne grundlag for det videre arbejde med trafikikkerhed for cyklister. Rapporten understreger behovet for bedre trafikikkerhed og opmærksomhed i 55 kryds. Rapport og en kort fremstilling af hovedbudskaberne findes på hvu.dk [Cykelulykker i kryds](#).

5. Høringssvar om byggelinjer

Lovforslag om ændring af naturbeskyttelsesloven mv. har været sendt i høring. Forslaget bevirker, at staten ikke længere kan fjerne eller reducere byggelinjer, der er fastlagt med hjemmel i naturbeskyttelsesloven, som fx skovbyggelinjer og fortidsmindebeskyttelseslinjer. Denne ændring vil medføre betydelige administrative byrder for kommunerne, idet ansøgninger om dispensation til projekter inden for disse byggelinjer fremover alene skal behandles kommunalt. Behandlingen af dispensationsansøgninger kræver væsentlige ressourcer, både i forhold til vurdering af sagerne og håndtering af potentielle klager til klagenævn eller domstole.

Lovforslaget vil også skabe betydelig usikkerhed for private grundejere og aktører bag udviklingsprojekter. Projekter, der f.eks. indebærer etablering af ny skov vil udløse nye byggelinjer, hvor der tidligere ikke var nogen. Disse nye byggelinjer vil kunne begrænse ejendommens anvendelsesmuligheder og stille grundejeren over for indgribende krav og usikkerheder om fremtidige udviklingsmuligheder. Forvaltningen har gjort opmærksom på disse problematikker i et høringssvar (bilag).

6. Intern undersøgelse i Lyngby-Taarbæk Kommune om medarbejdernes transportvaner

Den 4. maj 2023 vedtog kommunalbestyrelsen Charter for Grønne Transportvaner. Charteret har til formål at adressere hvordan pendlerture og ture i arbejdstiden kan foretages på en grønnere måde, på private og kommunale arbejdspladser.

Som en del af arbejdet med implementering af Charteret, er der blevet foretaget en intern undersøgelse af medarbejdernes transportvaner på de administrative arbejdspladser samt på Virum Skole. Den interne undersøgelse har givet et overblik over hvordan medarbejderne i dag transportere sig, samt hvilke tiltag de efterspørger, for at tilvælge grønne transportmidler oftere til og fra arbejde samt i arbejdstiden.

Forvaltningen planlægger at udbrede undersøgelsen til flere arbejdspladser i kommunen. For at opnå en høj svarprocent i undersøgelsen, så der er et godt udgangspunkt at arbejde videre med, planlægges undersøgelsen udsendt til medarbejderne gennem E-boks. Undersøgelsen forventes at blive udsendt til en række kommunale arbejdspladser i løbet af første halvår af 2025.

7. Den grønne trepart

Aftale om et Grønt Danmark har mange forskellige spor og nogle ting, der falder på plads løbende (bilag). Forvaltningen har været i kontakt med KL, der opfordrer alle kommuner til at lade sig repræsentere i de lokale treparter, selvom det ikke forventes, at alle kommuner vil have lige store opgaver. Det er KL's opfattelse, at repræsentation fra alle kommuner vil styrke det nødvendige samarbejde og sikre en bred forankring af en stor, fælles opgave. Det er dog muligt undtagelsesvis at undlade repræsentation i en lokal trepart, hvis der er enighed med de øvrige kommunalbestyrelser i oplandet om, at kommunens andel af arealet i oplandet er ubetydelig eller ikke relevant.

Lyngby-Taarbæk er med i Vandopland Øresund, hvor Fredensborg er formands- og sekretariatskommune, og det er dette opland, som bliver den lokale trepart. Den enkelte lokale trepart kan herudover vælge at organisere sig om arbejdet, som man finder det relevant. VOS Øresund indgår i gruppen Sjælland Nord, hvor Holbæk Kommune er formand.

Forvaltningen vil orientere igen, når det bliver tydeligere, hvilken betydning den grønne trepart får i kommunen. I første omgang skal alle kommuner udpege en politisk repræsentant for hver kommune til den lokale trepart. En udpegning forventes at kunne ske i Kommunalbestyrelsen den 29. januar 2025.

8. Resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2024

Lyngby-Taarbæk Kommune har klaret sig endnu bedre i 2024 i kommunernes skoletrafiktest (bilag), som Rådet for Sikker Trafik gennemfører hvert år. Kommunen har fået 799 point ud af 1000 mod 710 point i 2023. Det giver en 16. plads på landsplan og dermed er skolerne godt med i forhold til at undervise i trafik og færdsel.

Kommunernes skoletrafiktest er en årlig måling af, hvordan det går med grundskolernes obligatoriske trafikundervisning. Formålet med testen er at styrke trafikundervisningen ved at have et vedvarende fokus på trafiksikker adfærd for børn og unge. Testen undersøger blandt andet om alle folkeskoler gennemfører den obligatoriske trafikundervisning jf. Børne- og Undervisningsministeriets Fælles Mål for Færdselslære og om alle fri- og privatskoler gennemfører undervisning, der står mål med folkeskolens undervisning i færdselslære. Det vil sige om skolerne blandt andet har en trafikpolitik, som beskriver færdselsundervisningen på de forskellige klassetrin, om skolerne har en færdselskontaktlærer og skolepatruljer.

Testen undersøger også den kommunale forankring, herunder omfanget af samarbejde og koordinering af trafikundervisningen mellem forvaltningerne, skolen og politiet, om kommunen deltager i trafiksikkerhedskampagner målrettet skoler og om kommunen har en trafiksikkerhedsplan som indeholder mål for trafikundervisningen. Testen er udfyldt af folkeskolerne, privat- og friskoler og relevante forvaltninger.

Kommunen har fået tilsendt anbefalinger til Lyngby-Taarbæk (bilag) om, hvor kommunen bør sætte fokus for at styrke trafikundervisningen. Det er anbefalet, at kommunen bør sætte fokus på:

- At motivere alle skoler til at undervise alle elever i indskolingen, på mellemtrinnet og i udskolingen i den obligatoriske trafikundervisning
- At få skoler til at besvare som ikke har besvaret. Der er en folkeskole, der ikke har besvaret i 2024.
- At motivere skolerne til at udarbejde en trafikpolitik, der sikrer trafikundervisning på alle trin

Forvaltningen arbejder videre med anbefalingerne i 2025 i samarbejde med skolerne.

9. Lundtofte Børnelandsby - alternative forslag til parkeringsløsninger

Den 5. december 2024 blev det besluttet på Økonomiudvalgets møde, at behandlingen af Idéoplæg for Lundtofte Børnelandsby tilbagesendes til Teknikudvalget og Byplanudvalget, idet forvaltningen anmodes om at undersøge alternative forslag til parkeringsmuligheder.

Forvaltningen indgår på baggrund heraf aftale med trafikrådgiver som kan bistå med undersøgelser vedrørende alternative løsninger for parkering, samt evt. tillægsaftale med bygherrerådgiver, såfremt ændringerne er omfattende og skal ændres i udbudsmaterialet.

Undersøgelser vedrørende alternative parkeringsløsninger udføres i januar 2025 og vil fremgå af supplerende sagsfremstilling ved behandling af Idéoplægget for Lundtofte Børnelandsby, tidligst februar 2025.

Udgifter til rådgivning forbundet med alternative løsninger for parkering er af mindre karakter. og afholdes inden for driftspuljen til behovsafklaring under aktivitetsområdet "Ejendomme".

10. Orientering om letbanen

Forvaltningen orienterer mundtligt om de seneste henvendelser om letbanen og spørgsmål, der har været besvaret på det seneste "åbent hus-møder".

11. Forsøg med at gruse i stedet for at salte ved glatførebekæmpelse på offentlige veje i boligområde.

I Lyngby-Taarbæk kommune har fokus, gennem flere år, været at reducere forbruget af salt i vintertjenesten gennem investeringer i ny teknologi og spredeudstyr. Salt bruges som tømiddel i vintertjenesten undtagen de lokationer, der afvander til LAR anlæg, hvor der benyttes alternativt tømiddel (Viaform), ud fra et miljøhensyn. For at tage yderligere miljøhensyn forsøger forvaltningen i denne vinter at anvende grusning som friktionsmiddel til glatførebekæmpelse frem for salt på udvalgte vintervej klasse C veje (boligveje). Udover miljøhensynet ønskes også konkrete erfaringer med grusning på vintervej klasse C veje, da vinterbekæmpelse af disse veje først prioriteres, når A og B vejene er

vinterbekæmpet. Det medfører ofte, at snefald fører til isdannelse på C veje, som ved lave temperaturer ikke kan glatførebekæmpes med salt.

De udvalgte boligveje ligger i et lille område mod sydvest som afgrænses af Nybrovej, Buddingevej og kommunegrænsen (bilag):

- Holmelinsvej
- Holmelins Tværvej
- Skeltoftevej
- Skelhøjvej
- Birkhøjvej
- Enighedsvej
- Plantagevej
- Glaciset
- Ellehøjvej
- Fort Alle
- Agermånevej
- Solvænget
- Fyrhøjvej
- Den del af Stengårds Alle (Stikvej), som er klassificeret som vintervej klasse C

Konklusioner i tidligere forsøg med grusning, udført af Vejdirektoratet og en række kommuner, er at ulemper og udgifter ved at skifte til grusning er for høje i forhold til fordelene. En medvirkende årsag er, at hurtigkørende trafik hvirvler gruset væk fra vejen, og derfor har der været behov for udbringning af store mængder grus i en vintersæson.

Baggrunden for nærværende forsøg i Lyngby-Taarbæk Kommune er at få konkrete erfaringer med grusning på boligveje med langsomgående trafik. Forsøget vil belyse en række åbne spørgsmål mht. udgifterne til selve grusningen, effektiviteten og ikke mindst omkostningerne til den efterfølgende ekstra gadefejning og/eller sugning af vejbrønde.

Forsøget med grusning er meget afhængig af, hvordan vinteren forløber.

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Orientering givet.

Bilag

Kort over veje - forsøg med grusning

Faktaark om Lokale Grønne Treparker

Høringssvar fra Lyngby-Taarbæk Kommune til j.nr. 2024-134 om lovforslag om genopretningsforordningen og opfølgning på det statsl

Resultater kommunernes Skoletrafiktest 2024

Anbefalinger - Kommunernes Skoletrafiktest 2024

Punkt 18: Underskrift protokol

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

- [- Beskriv hvad sagen drejer sig om og hvorfor den forelægges nu
- kort om baggrunden for sagen, herunder om den tidligere har været drøftet/forelagt politisk
- hvem har interesser i sagen, og hvorfor?
- beskriv beslutningens udfaldsrum – har politikerne flere valgmuligheder/alternative handlemuligheder (udover indstillingen)? Beskriv de scenarier inkl. konsekvenser, politikerne kan vælge imellem
- beskriv sagens konsekvenser for fx borgere, virksomheder, miljøet, personalet i kommunen, samt fordele og ulemper ved indstillingen
- husk at sætte underoverskrifter i din tekst af hensyn til læsevenlighed. Vi skriver underoverskrifter med kursiv, alm. skrift.

Om bilag

- bilag er ekstra information. Politikerne skal som udgangspunkt kunne træffe beslutning uden at have læst bilagene
- der skal kun ligge bilag på sagen, der er henvist til. Bilag refereres til i brødteksten og med en parentes henvisning på følgende måde: (bilag)
- der skal kun ligge de bilag, som er afgørende for sagen ("need to have") – overflødige bilag ("nice to have") skal som udgangspunkt ikke med (vi har et mål om at minimere læsemængden)
- bilag skal have et sigende navn og "vende rigtigt" af hensyn til skærm-læsning. Vi nummererer ikke bilag
- ensartede bilag kan sættes sammen til ét bilag (eks. høringssvar), men store filer/mange sider opdeles.]

Beslutning

Teknikudvalget, den 14. januar 2025

Godkendt.