

## Høringsnotat til Bæredygtighedsstrategi 2020-2050 - Sammen om et bæredygtigt Lyngby-Taarbæk

Den offentlige høring forløb fra den 27. november 2020 til den 5. januar 2021.

Kommunen har modtaget 33 høringssvar:

Nr.	Høringssvar fra	Side
1.	Sten Langvad, Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, og formand for Byggeudvalget i fonden Kulturstedet Lindegaarden	2
2.	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	2
3.	Niels Wellendorf, Virum	6
4.	Niels Uhrbrand, Virum	6
5.	Nathan Tosh, Kongens Lyngby	7
6.	Morten Rauff, Folkeoplysningsudvalget	7
7.	Mikkel Johannessen, Virum	7
8.	Kos, Brede	9
9.	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	9
10.	Jacob, Brede	11
11.	Henning Mikkelsen, Lyngby Delebil	12
12.	Hanne Hvidt	12
13.	Hanne	12
14.	Ditte Kathrine, Engelstoftegård	12
15.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v. Niels Wellendorf	13
16.	Claus Nielsen, Universitetsdirektør, Danmarks Tekniske Universitet	14
17.	Christian, Lyngby	16
18.	Christian, Lyngby	16
19.	Charlotte Poort, Frivilligcenter & Selvhjælp Lyngby-Taarbæk	17
20.	Charlotte Hedegaard, Medlem af bestyrelsen, andelsboligforeningen Lyacvej	17
21.	Bente, Lyngby	17
22.	Anonym	18
23.	Anonym	18
24.	Anonym	18
25.	Anonym	18
26.	Anonym	19
27.	Anonym	19
28.	Anonym	19
29.	Anonym	19
30.	Anonym	19
31.	Anonym	19
32.	Anonym	19
33.	Anonym	20

## Høringsnotat til Bæredygtighedsstrategi 2020-2050 - Sammen om et bæredygtigt Lyngby-Taarbæk

I skemaet nedenfor kan du læse høringssvarene sammen med forvaltningens kommentarer og forslag til videre behandling.

Alle høringssvar forelægges hermed for udvalget. Udvalget skal tage stilling til, om forslagene skal give anledning til yderligere ændringer i Bæredygtighedsstrategien

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
1.1	Sten Langvad, Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, og formand for Byggeudvalget i fonden Kulturstedet Lindegaarden	1. Det er overordentligt positivt, at der nu fremlægges et forslag til Bæredygtighedsstrategi, der omfatter helhedsløsninger for sociale, miljømæssige og økonomiske forhold. For Bygningskultur Foreningen er sammenhængen mellem arkitektonisk kvalitet, kulturarv og bæredygtighed vigtig. Vi skal derfor pege på at energiforbedring af vinduer og yderdøre, samt ydervægge løses med hensyntagen til bygningens arkitektoniske udtryk og deres evt. kulturelle arv. Tilsvarende bør tiltag omkring solpaneler, varmevekslere, master etc. udføres under hensyn til byrumskvaliteter og landskabelige forhold. Den nylig afholdte høring om Fremtidens Kongens Lyngby havde gode tiltag om bæredygtighed, der bør indfattes i planen. 2. For Byggeudvalget for Lindegaarden har vi fra restaureringens begyndelse i 2019 arbejdet med bæredygtige principper, således at stråtag, træværk, murværk og porte, døre og vinduer genanvendtes i størst muligt omfang. Stråtaget blev udført på brædder i stedet for den oftest anvendte konstruktion med indlagt plastdug, og det var overraskende for os, at forsikringselskaber generelt miskrediterede denne konstruktion trods dens anerkendelse fra SBI. Vi mener, at der er basis for, at kommunerne får forhandlet med forsikringselskaberne om større gennemsigtighed her og udveksling af data.	ad.1 Høringen om fremtidens Kongens Lyngby blev gennemført i padlet med følgende temaer: 1) Bymidten, 2) Stier, forbindelser og trafik, 3) Det grønne, 4) Historien og arkitektur, 5) Oplevelser og byliv, 6) Andre ideer. ad.2 Den gældende arkitekturpolitik beskriver fx: Der tages hensyn til den oprindelige arkitektur ved byfornyelse og bygningsrenovering, men også til nutidens brugere, så de får tidssvarende og miljørigtige bo-, arbejds- og opholdsforhold. Og: Ved dialog med bygherrer tilskyndes til arkitektonisk forsvarlige, grønne og bæredygtige projekter. Byudvikling i balance indeholder desuden et afsnit om arkitektur, side 32 - 34. Lokalplaner indeholder desuden bestemmelser for bevaringsværdig bebyggelse lige som alle bygninger med bevaringsværdi 1-3 er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplan 2017. Forvaltningen er opmærksom på de beskrevne emner. Arkitekturpolitikken og Byudvikling i balance vurderes at indeholde de indkomne oplysninger og forslag.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
1.2	Sten Langvad, Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, og formand for Byggeudvalget i fonden Kulturstedet Lindegaarden	2. Lindegaarden ser frem til klimaløsningen med gadekæret, og er ved at forberede den bedst mulige sammenhæng med Lindegaardens udearealer. Til selve arbejdet med bæredygtighed for bygninger anvender vi Guide til DGNB for bygninger fra Green Building Council Denmark, og mener godt den kan indgå i LTK's vejledningsmateriale. Corona'en har forsinket os i at udvikle vores materiale, men vi forestiller os, at Lindegaarden kan medvirke til at fremme bæredygtighedsstrategien i Bondebyen.	Forvaltningen hører gerne om lokale erfaringer med certificeret byggeri  Se også svar 9.5	Forvaltningen har tilføjet DGNB som eksempel under indsats omkring mere bæredygtigt byggeri.
2.1	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A4 - A6) Institutioner, byggeri og anlæg skal udføres efter beskrevne principper - men der skal planlægges, så disse kan benyttes til flere formål og dermed følge de enkelte bydeles demografiske behov, så der ikke konstant skal bygges nyt/ombygges. B20) Firkantede boksbygninger er som udgangspunkt IKKE arkitektonisk bæredygtige og bør forhindres. Et arkitektonisk kodeks savnes.	Den gældende arkitekturpolitik indgår som en del af Kommuneplan 2017. Der er planlagt et særskilt forløb med ajourføring af den gældende arkitekturpolitik i første halvdel af 2021. Forvaltningen er desuden opmærksomme på fx Bygningskulturforeningens arbejde på området - "Arkitektur - et debatoplæg". Forslaget inddrages i det videre arbejde med bæredygtighedsstrategiens handlekatalog. Se også svar 9.5.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.2	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	Da "Handlekataloget" - Handlingskataloget - er meget konkret rettet mod den nære fremtid, har vi valgt at kommentere på dette, i stedet for de mere overordnede betragtninger. Generelt er vi positive vedr. udarbejdelse og resultat af bæredygtighedsstrategien og anerkender et stort arbejde bag det fremlagte. Der er dog helt markante dele, som ikke er medtaget. Her tænkes i første omgang på mobilitet, hvor strategien både på omladning af almindelig trafik udenom centrum samt kollektiv og cykeltrafik findes for lavt prioriteret.	Kommunen ser Handlekataloget som et dynamisk dokument, som løbende vil blive opdateret og revideret, baseret på udbygget viden, teknologisk udvikling og politisk prioritering. Forslaget tages med når forvaltningen tager hul på arbejdet med det der i strategien beskrives som: "en samlet strategi for attraktiv offentlig transport" ligesom indsatsen i Handlekataloget udvides til også at indeholde trafikomlægning.	Indsats i handlekatalog udvidet ifht. Trafikomlægning.
2.3	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A1) På den meget korte bane kan der i den eksisterende motordrevne park til en vis grad omstilles til grønne drivmidler, idet der dog ikke findes mange alternativer, som er egentlig bæredygtige. Der skal helt klart sættes på ren eldrift af alle kommunale mobileenheder ved samtlige kommende indkøb.	Det anbefales i strategien.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
2.4	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A22) Flydende trafik uden tomgang er både energi- og støjvenligt. Kommunen skal arbejde for, at M3 i højere grad bliver attraktiv for "omkørende" trafik og ikke ad Nybrovej. Ring 4 skal afsluttes ved Hillerød motorvejen i Bagsværd og i samarbejde med nabokommuner og Vejdirektoratet (VD) etableres til-/afkørsler, så trafikken sikres en smidig og glidende omkørsel om Lyngby centrum. Der ligger et stort arbejde i at motivere VD, region og berørte kommuner samt ikke mindst politisk – Folketingets partier, så "nåleøjet" Lyngby Vest/Centrum aflastes for trafikken. LTK kan selv etablere til- og afkørsel til Lyngby Centrum fra Lyngby Omfartsvej jf. vedhæftede projektforslag, som dog kun omhandler tilkørsel og et trafikflow ud af byen ad Firskovvej. En stor underjordisk P plads planlægges under Jernbaneplassen. Finansiering kan være privat. Underjordisk forbindelse ad Gl. Jernbanevej til Magasin P kælder og videre til Johs Fog P kælder etableres. Efterfølgende kan der arbejdes med omstilling af hovedgaden til sivegade med cykelstier.	I forbindelse med anlæg af letbane lukkes Klampenborgvej for gennemkørende trafik som medfører mindre trafik igennem Lyngby Centrum. Kommunen har endvidere besluttet, at der skal etableres parkeringskonstruktion syd for Lyngby Torv - et projekt som skal konkretiseres i den nærmere fremtid. I Bæredygtighedsstrategien arbejdes der ikke med ændring af det overordnede regionale vejnet, men med at styrke den grønne mobilitet. I forbindelse med byudviklingen i Lyngby-Taarbæk Kommune vil der blive set på behovet for ændringer af det kommunale vejnet ligesom behovet for til- og afkørsler til Lyngby omfartsvej. Eventuelle ændringer af det regionale vejnet skal ske i samarbejde med vejdirektoratet og nabokommunerne, såfremt at der er et behov for det.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.5	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	B3) Forholdende vedr. Helsingørruten er for dårlige. Genåbn strækningen til Stenrødgård og sløjf fortov samt etabler dobbeltrettet cykelsti på Jægersborgvej frem til Helsingørmotorvejen, hvor både fodgængere og cykler kan passere ved lyskryds. Herved spares en anseelig del af de flere millioner dyre anlægsomkostninger ved en ny tracering øst om Helsingørmotorvejen. Ligeledes vil det være fornuftigt at indrette supercykelsti forbindelse til Søllerød ved at benytte muligheden vest om Haldor Topsøe og ned i Mølleådalens langs Nærumbanen. Her skal terrænet udjævnes langs banen, så stigningen ikke bliver for stejl. Allerødruen skal/kan ikke passeres gennem centrum. Den skal forløbe syd/vest for S-banen indtil "Rottefælden". Allerødruen bør etableres mellem Omfartsvej og S bane helt frem til Virumvej/Kongevejen. Det kræver etablering af nye ramper ned til "Rottefælden" langs S- banen fra begge sider samt en eventuel understøbning af tunnellen, så frihøjden øges. Alternativt må cyklisterne trække under banen. Endelig er forholdende langs Buddingevej ikke optimale og specielt ikke ved krydsning med letbanen.	Det er politisk besluttet i kommunalbestyrelsen at Lyngby Ruten (tidligere Helsingørruten) skal have stiforløb øst for Helsingørmotorvejen. Forvaltningen har på baggrund af denne beslutning udarbejdet et skitseprojekt for stien. Kommunalbestyrelsen har den 8. oktober 2020 besluttet ikke at arbejde videre med Allerødruen. Ruten anses som færdig både fra kommunen og supercykelstisekretariatets side.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.6	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	B4) Kollektive jordvarmeboringer ifm individuelle varmepumper bør undersøges udenfor fjernvarmeområder. Kan der arbejdes med kommunegaranti til etablering?	Mulighederne for lokale fælles varme anlæg, herunder jordvarmeanlæg, udenfor de fjernvarmeforsynede områder skal afsøges ifm. revideringen af strategisk energiplan. Der er en hjemmel i varmeforsyningslovens, til at stille kommunegaranti til finansiering af bl.a. anlægsinvesteringer til blokvarmecentraler. De nærmere kriterier skal undersøges nærmere, hvis det bliver aktuelt.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.7	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	B5) Ved byggeri skal der stilles krav til metoder til undgåelse af generering af "vejvand". Regnvand skal føres til faskiner – også ved større byggerier – og specielt "traceet" og Firskovvej skal der fokuseres på dette på den korte bane. B18) Alle nye byggerier skal have afledning til faskiner.	Se svar på 28.1	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategien idet der arbejdes videre med muligheden for øget nedsivning i arbejdet med kommende Spildevandsplan.
2.8	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	B7) Specielt for ældrecentre mv. bør kødfrie dage/større reduktion af kødforbrug kun gennemføres lempeligt, da det er vigtigt, at de ældre får mad, de er vant til og dermed får spist tilstrækkeligt til at stå imod sygdomme mv.	Det er en god og vigtig pointe, at hensynet til de ældres helbred og velbefindende naturligvis skal tages i betragtning.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
2.9	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	B12) Affaldssortering. Det valgte affaldssystem med fuld sortering er gammeldags. I løbet af de sidste 5 år og i de kommende år er fuldt automatiserede løsninger på plads – løsninger, som også kan sortere plastfraktioner. Som udgangspunkt bør borgerne kun sortere i vådt, tørt og farligt (batterier, kemikalier o.lign.) Herved spares også penge på affaldshåndteringen og kravet til specialaffalds-lastvogne, som i øvrigt bør være eldrevne.	Kildesortering giver den højeste kvalitet af de indsamlede materialer til genanvendelse. I den nyeste affaldsbekendtgørelse er det defineret, hvilke affaldstyper, der evt. kan indsamles sammen. Der er i lovgivningen kun åbnet for ganske få muligheder for at sammenblende affaldstyper. Det kan samlet set være dyrere at sammenblende forskellige affaldstyper, da det ofte medfører et ekstra sorteringsled i behandlingen af affaldet. I dag indsamles hård og blød plast i én fraktion, der herefter sorteres på modtageanlægget i ca. 12 forskellige typer. Lyngby-Taarbæk Forsyning har indgået ny kontrakt omkring indsamling af affald, som træder i kraft 1. april 2021. I denne forbindelse indsættes en eldrevet renovationsbil.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.10	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A11) Det foreslås at arbejde efter Gentofte genbrugsplads model – en meget gennemført plads.	Det vil forvaltningen taget med ind arbejdet med den nye genbrugsstation. Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategien.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.11	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A23) DTU skal på det kraftigste motiveres til at etablere byinstitutter i centrum i kombination med studentarhus, så studerende for alvor trækkes mod byen og innovative samt bæredygtige løsninger kan finde grobund. DTU holder sig generelt alt for afsondret fra værtsbyen.	Kommunen er i dialog med DTU om at øge synergien mellem DTU og Kgs. Lyngby på forskellige måder.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.12	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	C16) Borgerne bør som udgangspunkt være med i dette arbejde – og ikke ved høringer, når alt er "klappet af". Vidensbynetværket bør i konsekvens heraf være åbent for den almindelige borger og ikke være et elitært netværk hen over hovedet på borgerne. Kommunalpolitikere i Vidensbyens bestyrelse er IKKE en repræsentation på vegne af borgerne. C44) Få åbnet Vidensbyen for borgerne, så de kan deltage på lige fod med virksomheder. Maks kontingent 1000 kr/år.	Vidensbyen er en medlemsorganisation, som henvender sig til erhvervsliv, uddannelsesinstitutioner og organisationer. Det er ikke en del af Bæredygtighedsstrategien at ændre Vidensbynetværket så enkeltpersoner kan få medlemskab, men under implementeringen af Bæredygtighedsstrategien er det en vigtig brik at sikre at borgere får indflydelse på implementeringen. Det anbefales at ønsker om at ændre Vidensbyens medlemsstruktur rettes direkte til Vidensbyen.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.13	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A2) Fint at kommunen vil erstatte biler med elcykler – men udlån til privat transport af forvaltningens ansatte er ikke en kommunal opgave!	Dette er et led i kommunens nudging-tiltag for at få flere ud af bilerne. På linje med kommunens tilskud til en husgennemgang, som et nudging-tiltag for at få folk til at energirenovere deres boliger.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.14	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A3) Kun eldrift er egentlig bæredygtigt. Brintfremstilling bruger ca. 3 gange mere elektricitet ved elektrolysen og omsætning til kilometer kørsel – idet det naturligvis forventes, at brint ikke stammer fra reforming af naturgas – såkaldt blå brint. Natur(BIO)gas er en midlertidig løsning og for en stor dels vedkommende produceret på basis af en ikke bæredygtig landbrugsproduktion og derved ikke bæredygtig.	Begrebet "grønne drivmidler" er anvendt, for at kunne rumme fremtidig udvikling på området.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
2.15	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	A24) Kommunen skal arbejde med MaaS (Mobility as a Service), så egentlige busruter på sigt afløses af andre mere individuelle "dør til dør" kollektive løsninger. I den forbindelse skal der arbejdes hårdt på at få letbanen ændret til "letbane på gummihjul", så sporet kan benyttes til de nye trafikformer, som bliver altdominerende inden 2030. Her vil skinner være i vejen, så der ligger en stor opgave i at få region og øvrige kommuner til at forstå dette og forhindre anlæg af skinner i ca. 2023.	Den 12. marts 2018 vedtog staten, Region Hovedstaden og de 11 omegnskommuner ejergodkendelsen af Letbanen, så løsningen er vedtaget og kan ikke ændres. Parterne har vurderet, at en letbane vil være en god og prismæssigt fornuftig løsning i Ring 3-korridoren. Begrundelserne er mange, men nogle kan kort nævnes her: • Letbanen er støjsvag og miljøvenlig. Toget kører på el og har plads til ca. 260 passagerer. Det svarer til passagererne i tre-fire bybusser. Letbanen har dermed en stor kapacitet i forhold til at transportere de mange passagerer, som forventes på strækningen. • Hvert tog er indrettet med mindst et flexområde med plads til kørestole, barnevogne og cykler. • Letbanen øger tilgængeligheden til områderne og skaber grobund for at tiltrække private investeringer, fordi mange virksomheder og borgere ønsker at lokalisere sig i nærheden af vedvarende og effektiv kollektiv transport. • En busløsning med eksempelvis særlige busbaner og prioritering kan meget af det samme som en letbane. En letbane vurderes dog at kunne tiltrække flere passagerer end en bus (herunder også tidligere bilister). Det skyldes bl.a., at en letbane opfattes som en mere komfortabel løsning. • Derudover kan en letbane have en højere driftsstabilitet end en bus, da busserne kan komme til at køre mere i blandet trafik. Letbanen har også en større kapacitet end en bus, idet ét letbanetog kan rumme det samme antal passagerer som tre-fire bybusser. • Endelig åbner letbanen op for, at kommunerne kan udnytte pladserne omkring de kommende stationer på nye måder til at skabe byvækst. Det er en væsentlig årsag til, at kommunerne finder en letbane attraktiv sammenlignet med en busløsning.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.16	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	B2) Kommunen skal koncentrere sig om, at cykelstier etableres med samme opbygning som vejbanen, så træerødder o.lign. ikke gør dem helt ujævne og ubrugelige til hurtige cykler. Et skræmmeksempel er Chr X Alle som for få år siden fik cykelstierne nyanlagt. De er allerede ved at være ubrugelige på strækninger. Vejbanen er der intet galt med – men cykelstierne er allerede ødelagt. Konsekvensen må være, at cykelstiernes opbygning skal forbedres til vejbanelignende forhold, hvis det skal undgås at hurtigere cykler alternativt benytter vejbanen. Desuden bør der arbejdes med meget bredere cykelstier tæt på skoler og børneinstitutioner, idet disse i stigende grad befærdes med "forældrekampvogne" – en rigtig god udvikling – men cykelstierne levner ikke plads til disse brede ofte eldrevne køretøjer.	Der er et politisk ønske om en grøn kommune, herunder træer langs vejen. Det kan dog medføre øget driftsudgifter til vedligeholdelse af vejen. For at fremme den grønne mobilitet vil kommunen udarbejde en strategi for cykeltransport, der giver et samlet strategisk grundlag for, hvordan cyklisme kan fremmes. En cykelstrategi vil typisk gennemgå kommunens eksisterende stisystem, så det synliggøres, hvor der mangler cykelstrækninger, eller hvor eksisterende bør forbedres, herunder også vedligeholdelsen af disse.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
2.17	Nils Peter Astrupgaard, Formand lokallisten Bydelenes Stemmer	C22) Konkretiser venligst. Med nye tilskud til varmepumper mv. udenfor fjernvarmeområder er der en udvikling i gang, som måske kunne blive mere optimal, hvis man arbejder hen imod dette – i stedet for projekt om hybridvarmepumper. Bør have prioritering 1.	Projektet om hybridvarmepumper blev til, mens der stadig var landspolitisk opbakning hertil. Det er siden taget ud af Energistyrelsens tilskudsordning, hvorfor kommunen også planlægger at kanalisere ressourcerne over i understøttelse af rene varmepumpe-løsninger.	Projektet med hybridvarmepumper tages ud af strategi og handlekatalog

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
3.1	Niels Wellendorf, Virum	<p>Dette høringssvar er generelt en gentagelse af mine kommentarer til Forslag til Plan- og Agenda 21 Strategi 2019 af 24. oktober 2019: Trafik, Mobilitet og Parkering: Der bør være en mere aktiv tilgang til hvordan trafikken i fremtiden udvikler sig. Det er ikke en naturlov at biltrafikken stiger som ellers antaget i diverse trafikprognoser. Især ikke hvis kommunen aktivt prioriterer tiltag der gavner fodgængere, cyklister og brugere af kollektiv trafik. Og i øvrigt prioriterer tiltag i nævnte rækkefølge. Ikke alene fylder biltrafikken med dens kun 1,1 person pr. bil alt for meget i forhold til hvad andre trafikanter fylder, men også arealerne til p-pladser for biler beslaglægger uforholdsmæssigt store arealer. Arealer der kunne anvendes mere hensigtsmæssigt i byområder. Reelt burde trafikarealerne fordeles til de forskellige trafikanttyper efter antal personer der befordrer sig, eller som man fremadrettet og bæredygtigt ønsker at de befordrer sig. Det vil sige meget mindre plads til bilerne og meget mere plads til fodgængere og cyklister samt egne kørebaner for bustrafikken. Der bør også prioriteres i forhold til transportbehovet til og fra de enkelte stationer (og butikscentrene heromkring) på såvel S-banen som letbanen og Nærumbanen. Herunder i forhold til at de fleste går til og fra stationer indenfor en radius på ca. 600 meter, at man gerne cykler indenfor en radius af ca. 2.500 meter og på længere afstande benytter både cykel og bus (eller bil). Dette betyder, at der skal størst fokus på gangarealer nærmest stationerne, ligesom cykelstier skal prioriteres højt på de noget længere afstande. Og at der skal sikres en ordentlig busbetjening til og fra de områder, der ligger længst fra stationerne (og butikkerne). Dette må indtænkes i de strategier og handleplaner der skal laves for de enkelte områder indenfor Trafik- og Mobilitetsstrategien. Letbanen og Nærumbanen: Som en del af den nævnte udbygning af letbanen bør det indgå at Nærumbanen omdannes til letbane og tilsluttes letbanen ved Klampenborgvej. Dette vil også medføre, at der kan ske en anden og mere hensigtsmæssig udvikling af Firskovvejområdet." Herudover vil jeg henvise til mit tidligere udarbejdede forslag af februar 2018 til omlægninger af bustrafikken i Virum og Sorgenfri. Dette forslag har kommunen haft til vurdering hos Movia, og fundet at det ville være omkostningstungt. Hvis der reelt skal sættes på en mere bæredygtig mobilitet i fremtiden, skal der imidlertid anvendes langt flere ressourcer på den kollektive trafik i kommunen, hvorfor jeg til brug for Bæredygtighedsstrategien genfremsætter forslaget.</p>	<p>Forvaltningen har påbegyndt arbejdet på delstrategien om parkering i kommunen. I denne strategi vil der blive taget stilling om den nuværende tilgang til parkering (og bilisme) er tidsvarende for de bæredygtighedsmål Lyngby-Taarbæk Kommune har. Parkeringsnormerne vil også blive taget op til revision. De øvrige delstrategier under trafik- og mobilitetsstrategien (herunder for cyklisme og kollektiv trafik) vil ligeledes skulle tage stilling til hvordan det gøres mere attraktivt at benytte cykel og kollektiv transport i Lyngby-Taarbæk Kommune for at understøtte de grønne ambitioner.</p>	<p>Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer</p>
4.1	Niels Uhrbrand, Virum	<p>Først vil jeg komplementere Lyngby-Taarbæk Kommune for en yderst spændende og velovervejet strategi, og et spændende oplæg til effektivering af de strategiske elementer. Som borger i kommunen, er jeg naturligvis interesseret i nogle af de forhold, som påvirker mig og min husstand som privatpersoner. I den forbindelse er regnvandsseparationen et meget relevant område, da jeg bor i villa. Til eksempel har jeg ca. 200 kvm tagareal på min grund og med den årlige nedbørsmængde på 632 mm (DMI) bliver det til 126 kbm regnvand, som blandes med de ca. 200 kbm drikkevandsafledning, som husstanden traditionelt har. Der er to forslag til handling: 1. Sikre løsninger til at inddrage noget af regnvandsmængden i husholdningen (f.eks. til udskylning i toiletter – det er vist en gammel travet). Anvende regnvand til havevanding – hvilket ikke er teknologisk svært. Begge dele reducerer behovet for træk på grundvandsressourcerne og reducerer den samlede afledte vandmængde gennem kloakkerne. 2. Hjælp til husejer til etablering af regnvandsseparation. Det kunne være etablering af nedgravet tank til opsamling af regnvand fra nedløbsrør/tagrender og etablering af pumpefacilitet til havevanding. Som virksomhed i kommunen stiller jeg mig desuden til rådighed for arbejde med delmål under Mål 3a, særligt delmål 3a-2 og 3a-3.</p>	<p>Anvendelse af regnvand på den matrikel hvor vandet falder er et simpelt og effektivt greb, som Lyngby-Taarbæk Forsyning har mulighed for at støtte via delvis tilbagebetaling af tilslutningsbidrag. Der vil blive arbejdet med øget afkobling af regnvand fra husspildevand i den kommende Spildevandsplan.</p>	<p>Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer</p>

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
5.1	Nathan Tosh, Kongens Lyngby	Jeg synes at handlekatalog for bæredygtighedsstrategi skal også inkludere et forslag til at overvej konstruktion af bæredygtige energikilder indenfor kommunes grænser. Specifikt er mit forslag at kommunen bør overveje muligheden for at bruge de gamle vanddæmninger på møllerne langs mølleåen til at lave elektricitet via vandturbiner. I mit erhvervsliv arbejder jeg som maskinmester og har kendskab til forskellige energikilder. I denne forbindelse har jeg opdaget at der er potentiael til at skabe elektricitet fra mølleåen. Under normale omstændigheder er de små vanddæmninger langs mølleåen ikke høje nok for almindelige vandturbiner til at være sat i brug. Der kræver normalt en minimum vandfaldshøjde på 2m. Til gengæld eksisterer der nu flere nye vandturbiner produkter på markedet der er designet specifik til at fungere med vanddæmninger under 2m. Disse slags vandturbiner er typiske kaldet "mini hydro" anlæg. Mange af disse maskiner er enkelt i konstruktionen og er relativ simple at installere på et gammelt anlæg som fx. en vandmølle med en vanddæmning. For at se et eksempel af en sådan slags maskiner i brug - klik på linket for at se en demonstration <a href="https://youtu.be/0mJYqsXiLB8">https://youtu.be/0mJYqsXiLB8</a> . Jeg synes det kunne være et særligt bidrag til at skabe bæredygtig grønne energi i Lyngby-Taarbæk kommune og på den måde bidrage til Danmarks 70% CO2 reduktion i 2030.	Dette arbejde er omfattet af revideringen af strategisk energiplan.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
6.1	Morten Rauff, Folkeoplysningsudvalget	Folkeoplysningsudvalget (FOU) takker for inddragelsen i arbejdet med udarbejdelsen af Bæredygtighedsstrategien. På dialogmødet med Bæredygtighedsudvalget den 10/9 2020 gav Folkeoplysningsudvalget feedback på bæredygtighedsstrategien i den daværende udgave. Det er med tilfredshed, at FOU erfarer, at flere af de daværende kritikpunkter er taget til efterretning og indskrevet i strategien - blandt andet forslaget om skolehaver. Et enkelt væsentligt kritikpunkt må dog fremhæves: Det er stadig svært at få øje på konkrete handlinger, der inddrager det folkeoplysende og frivillige foreningsliv i kommunen. Folkeoplysningsudvalget (FOU) opfatter det store stykke dannelsesarbejde, der foregår i foreningerne, som et væsentligt bidrag til den sociale kapital hos borgerne og dermed den sociale bæredygtighed i kommunen. Desuden må trivsel hos borgerne ses som en forudsætning for at have overskud til at handle bæredygtighed i øvrigt. Derfor opfordrer FOU til, at der sættes mere fokus på social bæredygtighed i form af konkrete handlinger, der tager udgangspunkt i og understøtter foreningsarbejdet. FOU har bemærket følgende punkter i handlekataloget, som ønsker inddragelse af foreningslivet: C11 Reparation, C12 Ressourceforbrug, C13 Genbrug på genbrugsstationen, C33 Kommunen som faciliterende myndighed, C38 "Bæredygtighed s-dynamoer", C40 Samarbejde med paraplyorganisationer, C41 Dialog med eksisterende foreningsliv, C44 Bringe lokale aktører sammen, D10 Skolehaver. Generelt savner FOU et svar på, hvordan disse handlinger skal virkeliggøres og udvalget ønsker en konkretisering af foreningernes rolle i disse handlinger. Ligeledes savnes der en tidsplan for implementering af handlingerne i denne meget langsigtede strategi. I forbindelse med handling D10, ønsker FOU, at foreningslivet (og institutioner) inddrages fra starten af. Vi ser i FOU frem til at blive inddraget i konkrete udspil til ovennævnte handlinger, og forventer således også opbakning fra bæredygtighedsudvalget til bæredygtige handlinger i FOU's egne handleplaner.	Bæredygtighedsstrategien ønsker at fremme den sociale bæredygtighed i Lyngby-Taarbæk. Det er blandt andet tydeliggjort i Princip d. Vi forventer i høj grad at foreningslivet bliver en del af kommunens bæredygtige udvikling. Særlig C40 Samarbejde med paraplyorganisationer og C41 Dialog med eksisterende foreningsliv skal forstås som en opfordring til foreningslivet, samt en øget erkendelse i kommunen af nødvendigheden af at samarbejde med foreningslivet om den bæredygtige udvikling, hvis vi skal realisere vores mål.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af strategien. idet FOU vil blive inddraget i den efterspurgte kvalificering og konkretisering af C11, C12, C13, C33, C38, C40, C41, C44 samt D10 ligesom forvaltningen vil være lydhør overfor tiltag der kan skabe synergi med FOU's egne handleplaner.
7.1	Mikkel Johannessen, Virum	1. Visionen kan gøres mere specifik: Det er altid svært at lave en vision der tilfredsstillende alle – og jo flere den skal tilfredsstillende jo mindre visionær bliver den. Derfor er Visionen efter min mening blevet upræcis. Desuden bør en vision beskrive den fremtidige vedblivende situation. Forslag til præcisering af visionen: "LTK er på forkant i konstant miljømæssig, social og økonomisk bæredygtig udvikling, med plads til alle og hvor kommunens borgere, kommunale institutioner, virksomheder og uddannelsesinstitutioner bidrager bedst muligt".	Visionen har været igennem flere iterationer i Bæredygtighedsudvalget, og det var i hele forløbet et bærende princip at den skulle favne bredt.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
7.2	Mikkel Johannessen, Virum	2. Klima og miljø – resulterer i menneskelig velfærd Som det fremgår af strategien, tager den udgangspunkt i de udfordringer, der viser sig på miljø- og klimaområdet Det virker med andre ord som en strategi for klima og miljø. Det er relevant og godt, ikke mindst når det kobles til de øvrige elementer om økonomi og menneskelig velfærd (social bæredygtighed). For at sikre et større appel til borgere som ikke nødvendigvis har et detaljeret kendskab til bæredygtig, kunne man give bæredygtighedsstrategien en undertitel: "Klima, miljø og ressource strategi." Det gør strategien mere konkret og mindre kompleks i udgangspunktet, og kunne dermed få flere borgere interesseret.	Bæredygtighedsstrategien søger at give retning via konkrete mål indenfor temaerne klima-, miljø- og ressourcer, men fokuserer også på nye tilgange til målopfyldelse med sine principper for handling. Forvaltningen vil arbejde for at strategien omsættes til mere borgerrettet kommunikation.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
7.3	Mikkel Johannessen, Virum	3. Målene kan være mere ambitiøse og der kan skabes større klarhed om hvad der er hvad: Niveauet for mål til at opnå strategien er fornuftigt, men kunne være mere ambitiøse for at sende et signal om at LTK vil gå foran (som det står i forslag til visionen). Målene læner sig nu op ad Danmarks nationale ambitioner på klima. Man kunne sætte ambitionen om at reducere CO2 fodaftrykket med 80 eller 90 % og øge ambitionen om fossilfri transport (af kommunens køretøjer) til 2030 frem for 2050. Det har en stærk signalværdi. Og det er jo ikke nødvendigvis vigtigt at målet opfyldes, men at man sætter barren så højt at man må stramme sig an og demonstrere at man kommer tæt på målet. Hvis LTK så ikke når målet skal forklaringen for ikke at nå målet blot være validt.	Forvaltningen finder at målene i strategien er meget ambitiøse, men den regelmæssige revidering af strategien giver mulighed for at sætte målene endnu højere på sigt.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
7.4	Mikkel Johannessen, Virum	4. Strategien indeholder "fyrtårnsindsatser" og "Det vil vi gøre". Det er uklart om det alene handler om "fyrtårnsindsatserne" eller det handler om alle elementer i strategien "Det vil vi gøre" når strategien skal implementeres. "Det vil vi gøre" er gode og ambitiøse elementer i hvordan man bringer bæredygtighed ind i den kommunale forvaltning. "Fyrtårnsindsatserne" er konkrete projekter, som kommer til at virke som – ja fyrtårne – på et åbent hav. De er alle relevante projekter men savner et prismærke og det specifikke mål for at opnå de overordnede mål er uklare.	Fyrtårnsprojekterne er meget forskellige og bidrager også på forskellig vis til strategiens målopfyldelse. Nogle fyrtårne er pt. på et idé-stadie, hvor det vil kræve en nærmere udfoldelse af projektet før effekt og omkostninger kan gøres op.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
7.5	Mikkel Johannessen, Virum	5. At gøre en forskel kræver organisatorisk kulturforandring og personale: Det er fantastisk at strategien foreslår at der skal etableres et bæredygtighedsteam. Samtidig står der at teamet har til formål at koordinere og projektledere implementeringen af strategien. Det kan være nødvendigt i en periode at have et team der sikrer implementering af strategien. Men bæredygtighedsstrategien må ikke betragtes som et projekt. Bæredygtighed skal være en integreret del af samtlige handlinger i kommunen. Det kræver kulturændring og ændring af hvordan vi tænker økonomi og finansiering. For at sikre det skal hele kommunens administration uddannes i kulturændringen, så samtlige ansatte forstår der er tale om en fundamental omlægning af måden at tænke på. Det tager tid og kræver selvsagt personale og formodentlig ekstern assistance – med andre ord skal der afsættes betydelige økonomiske og personalemæssige ressourcer af for at gennemføre strategien.	Bæredygtighedsstrategien lægger i høj grad op til at en bæredygtig udvikling af Lyngby-Taarbæk kommune skal understøttes af en kommunal organisation, der også selv er i forandring. Budgetmidler til implementering afsættes via de årlige budgetforhandlinger.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
7.6	Mikkel Johannessen, Virum	6. Organisation – skal være styret ind på bæredygtighed i samtlige beslutninger: Bæredygtighed kræver en organisatorisk forankring. Faktisk kræver det grundlæggende omorganisering – bæredygtighed går på tværs af samtlige dele i forvaltningen. Af det kommunale budget er bæredygtighed lagt under Teknik- og Miljøudvalget. Det er for snævert og gør bæredygtighed tematisk. Bæredygtighed er meget mere end teknik og miljø og bør være en overliggende på tværs af samtlige dele af forvaltningen og det politiske system. For at opnå den ønskede bæredygtighedseffekt må ambitionen være at forvaltningen er organiseret direkte under direktionen, som en stabsfunktion, og i det politiske system må bæredygtighed være organiseret som en del af økonomiudvalget, eller mere drastisk omdøbe økonomiudvalget til Bæredygtighedsudvalget, hvor samtlige beslutninger, der træffes, er bæredygtigt balanceret.	Bæredygtighedsstrategien 10 mål peger ind i Teknik- og Miljøudvalgets område, men der er i høj grad brug for hele den kommunale organisation for at sikre målopfyldelse. Det er forvaltningens vurdering at det tværgående arbejde med bæredygtighed udgår bedst fra Teknik- og Miljøudvalget. Hvis de kommende års konkrete erfaring med implementering af strategien viser noget andet kan et nyt organisatorisk ophæng foreslås i en kommende revidering af strategien.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer



Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
8.1	Kos, Brede	Der bør sættes ind over for dét at holde med bilen i tomgang, fx. ved skiltning på Lyngby Station etc., og ved at kommunens p-vagter også får til opgave høfligst at påtale tomgangskørsel, når de alligevel er ude i og gå bybilledet. Tomgang er næppe den store synder i det samlede CO2-regnskab, men det er en lavthængende frugt - og så virker det pænt provokerende bare at tøffe benzin af i en tid, hvor det drejer sig om at nå klimamålene.	Biler i tomgang vurderes til at være et godt synligt indsatsområde.	Indsats overfor biler i tomgang tilføjes handlekataloget
8.2	Kos, Brede	En god bekendt her i kommunen købte en elbil og søgte kommunen om tilladelse til at etablere en kabelrist tværs over fortorvet, så fodgængere ikke skulle snuble i opladerkablet. Hun fik afslag. Jeg kender ikke de nærmere omstændigheder ved sagen eller argumentationen for afslaget, men det viser i al fald, at hvis kommunen ønsker flere elbiler, kræver det også, at kommunen arbejder positivt flere ladestander - privat og i det offentlige rum	Forvaltningen arbejder på at sikre flere offentligt tilgængelige ladestander i hele kommunen. Der skal udarbejdes en egentlig plan for udbygningen af ladestanderinfrastruktur i kommunen til opfyldelse af den stigende efterspørgsel.	Udarbejdelse af ladestanderplan indsættes i handlekataloget
8.3	Kos, Brede	Mere til fossilfri transport: Lokalbanen "Grisen" fra Jægersborg til Nærum kører i dag på diesel og det virker helt utidssvarende og meget lidt klimavenligt. Jeg ved godt, det ikke er Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommuner, der driver banen, men et sted skal forandringen starte. Så måske de to kommuner, som banen går igennem, kunne tage et møde med Lokalbanen og få lagt en plan for "en gris på el"?	Det er Region Hovedstaden, som betaler driften af lokalbanen Grisen, og Movia, der står for driften. Der er et arbejde i gang med at udbyde nye togsæt i 2021. I den forbindelse forventes der at blive stillet krav om batteridrevet togsæt. Nye togsæt forventes af tages i brug fra 2025.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
8.4	Kos, Brede	For mig er en bæredygtig handelsby en by, der følger Brundtland-Kommissionens ældgamle definition for bæredygtighed: Nemlig at man ikke forbruger mere, end at kommende generationer også kan få opfyldt deres behov (citeret frit efter hukommelsen). Når man ser det intense konsumræs i det centrale Lyngby (læs hertil den armada af kassevogne, der kører rundt på villavejene for forgæves at aflevere kasser med varer købt på nettet), så virker det dog noget svært at få enderne til at mødes. Eller: En meget stor del af vores identitet og kultur (samt trøst for enhver form for modgang i livet) handler om forbrug og det skal erstattes med noget andet. Det er en kæmpe opgave, for den handler om os selv - individet. En repair shop og gode muligheder for at give ting videre på kommunens genbrugspladser er prisværdige initiativer. Men bottom line er, at især dette punkt i strategien - ansvarligt forbrug - er en supertanker, som en kommune næppe kan vende alene.	Kommunen kan gå foran, og desuden forsøge at sætte fokus og opmærksomhed på emnet.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.1	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	1. Tak for en flot bæredygtighedsstrategi med mange gode pointer og hensigter, som det er svært at være uenig i. Strategien er ingen handlingsplan, men den forudsætter handlingspligt. Der brug for at stramme op og præcisere mål/delmål og vejene dertil, hvis det ikke blot skal blive ved hensigterne. Det er skønt at læse, at min kommune vil være en bæredygtig foregangskommune, men den ambition er ikke indfriet med bæredygtighedsstrategien alene. Det er en svaghed, at der ikke er noget budget koblet til strategiens mål - ud over det eksisterende og "puljen" (som ikke er ret stor). Der er tilsyneladende også kun sparsomt tænkt på en tidsplan. Hvis man skal nå i mål, er der behov for i højere grad at præcisere, hvornår man vil handle på de enkelte punkter, så det hele ikke bare bliver "inden 2050" (à la regeringens hockey-stav). Strategien bør suppleres med en årlig AKTIVITETSPLAN (med tilhørende budget), der bør fremlægges for udvalget i 1. kvartal. hvert år. (eller evt. sidste kvartal året før), og som der evalueres og følges op på, når det efterfølgende års aktivitetsplan fremlægges. Det vil være lidt "stærkere" end blot at sige, at kommunalbestyrelsen løbende vil beslutte...	Det ligger ikke indenfor rammerne af den nuværende Kommunalbestyrelse at afsætte budgetmidler frem til 2050. Mange på hinanden følgende Kommunalbestyrelser skal derfor aktivt tilvælge implementeringen af strategien, hvis målene skal opfyldes. Forslaget om "årlig AKTIVITETSPLAN" er ikke så forskellig fra hvordan den løbende revision af bæredygtighedsstrategien vil føde ind til de årlige budgetforhandlinger, hvor det år efter år vil være den siddende Kommunalbestyrelse der udstikker implementeringstakten.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.2	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	2. Under alle omstændigheder er der behov for at "regne på det", når man siger 70% reduktion. Der bør laves en såkaldt "reduktionssti", der sandsynliggør, at man overhovedet kan komme i mål, med de indsatser, der er tænkt på - på kortere og længere sigt.	Dette arbejde er omfattet af revideringen af strategisk energiplan, samt arbejdet med en kommende DK2020 plan.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
9.3	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	3. Cykelstrategi – hvad vil man opnå? Der står meget lidt... hvor meget vil det kunne batte?	Den kommende cykelstrategi ligger under kommunens mobilitetsstrategi som kan læses her: <a href="https://www.ltk.dk/borger/trafik-og-veje/trafiksikkerhed-tryghed-og-skoleveje/trafik-og-mobilitetsstrategi">https://www.ltk.dk/borger/trafik-og-veje/trafiksikkerhed-tryghed-og-skoleveje/trafik-og-mobilitetsstrategi</a> I korte træk er kommunens vision med cykelstrategien at alle har mulighed for at komme hurtigt, nemt og sikkert rundt i kommunen på cykel. Det skal blive attraktivt for flere at tilvælge cyklen som et alternativ til bilen. Cykelstrategien er lige nu under udarbejdelse.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.4	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	4. I planen står der, at kommunen skal anvende retningslinjer fra/ være medlem af POGI (sådan kan det i hvert fald læses), men hvornår? Når kommunen først deltager i POGI, så vil mange af målene om at indkøbe bæredygtigt automatisk være opfyldt. Hvorfor er medlemskab af POGI ikke nævnt i implementeringsplanen? Der bør heri angives et seneste tidspunkt for indmeldelse. På samme måde undrer det, at der ikke i implementeringsplanen er stillet krav om at benytte Energistyrelsens indkøbsvejledning, der opdateres løbende og gælder for energiforbrugende produkter, fx til brug i administrative sammenhænge (belysning, computere og andet it, køle/fryseskabe osv.)	Medlemskab af POGI er nævnt i handlekataloget som indsats B8 "Partnerskab for Offentlige Grønne Indkøb". Denne indsats er markeret med højeste prioritet "1".	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.5	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	5. Om kommunalt byggeri hedder det i planen: "Det skal være bæredygtigt". Men det ville være stærkere /mere præcist at sige, at det evt. for en vis procentdels vedkommende skal være certificeret, efter DGNB eller lignende standarder (OBS! Det er ikke ligegyldigt hvilke standarder – pt. er DGNB formentlig de bedste overall betragtet). Det fremgår dog af handlingerne, at noget skal certificeres, men alt og hvilken certificering?	Der er i Lyngby-Taarbæk Kommune fokus på at kommunens byggeprojekter er bæredygtige. I planlægningen af større projekter indgår overvejelser om certificering efter systemer som f.eks. DGNB, Svanemærket eller tilsvarende. Der er ikke krav om certificering, men det vurderes fra sag til sag. Der arbejdes i øjeblikket med DGNB-certificering på et af kommunens daginstitutionerprojekter. Se også 1.2.	Forvaltningen har tilføjet DGNB som eksempel under indsats omkring mere bæredygtigt byggeri.
9.6	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	6. Mht. kommunens egne bygninger er der gjort meget for at energioptimere, men der er uden tvivl stadig en del, der kan gøres. I strategien står bare noget i retning af at "det gode arbejde skal fortsættes" – Det er for vagt. Kunne strammes ved at sige: "kommunens bygninger skal løbende energioptimeres i hht. en fastlagt plan". (som bør være på programmet fra år 1!).	Forvaltningen har igennem over 40 år energirenoveret de kommunale bygninger, og er i samme situation som mange andre bygherrer, at der ikke er store energibesparende tiltag med korte tilbagebetalingstider at finde længere – de er udført. Derfor skal energibesparende tiltag udføres sammen med den almindelige renovering, hvor det er muligt og det har vi fokus på i Center for Areal og Ejendomme. Samtidig viser al erfaring, at uanset hvor mange tekniske tiltag, der udføres, kan det hele meget let sættes over styr, hvis der ikke hele tiden er fokus på drift og dem som tager sig af dette. Derfor har vi løbende kontakt med vores driftspersonale mht driften. Driftspersonalet bliver ligeledes løbende uddannet i de tekniske anlæg ude på lokationerne.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.7	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	7. Der bør laves en egentlig varmeplan for hele kommunen – der viser, hvordan man kan komme i mål frem imod 2035 (CO2-fri varme). Planen skal vise, hvilke dele af kommunen, der skal have fjernvarme, hvor der formentlig aldrig kommer fjernvarme osv. Planen skal også vise hvornår og i hvilken takt man udfaser oliefyr (mindst 800 er der af dem i kommunen) og konventionelle gasfyr (som der er mere end 8000 af). Hvad kan erstatte olie/gas og ikke bæredygtig fjernvarme? Varmepumper/geotermi/eller? Skal solenergi ikke spille en rolle? Etc.	Dette arbejde er omfattet af revideringen af strategisk energiplan.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.8	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	8. Der står i det hele taget meget lidt om solenergi. Kunne man evt. indtænke en dialog med private og offentlige ejere af store tagflader i kommunen – med henblik på at benytte tagflader til solcelleanlæg? Det kunne være et input til implementeringsplanen, at der laves en kortlægning af mulighederne for solcelle-anlæg i kommunen.	Solceller vil blive behandlet ifm revideringen af den strategiske energiplan. Solceller og solcelletage drøftes allerede separat i både Teknik- og Miljøudvalget og Byplanudvalget. Solcelletage har senest været drøftet på Byplanudvalgets møde den 13. januar.	Det præciseres i Handlekataloget, at solceller og solcelletage skal behandles i den strategiske energiplan.

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
9.9	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	9. Der står ikke et ord om hvad fjernvarmen er baseret på – er den 100% grøn?? Næppe. Hvis det er baseret på affald og biomasse, så bør det i en strategi nævnes, at der skal tages hånd om det problem (at biomasse i DK ikke er 100% bæredygtig), så vi får bæredygtig fjernvarme. Biomasse der importeres, er sjældent CO2 neutral (selvom vi for nemheds skyld i DK "har besluttet" det her og nu. Og det er fx vigtigt at undgå CO2 emissioner fra plast i affald, der forbrændes. Varmepumper er muligvis det bæredygtige alternativ til biomasse på længere sigt. Eller geotermi. Det bør med i en bæredygtighedsstrategi, at plast bør udsorteres fra affald og biomasseforbruget bør nedbringes.	Den fjernvarme vi får i Lyngby-Taarbæk, kommer hovedsageligt fra Vestforbrænding. Åbrinken får fjernvarme fra Holte Fjernvarme. Vestforbrændings fjernvarme er baseret på affald. Der er ingen biomasse i systemet. Kommunen arbejder løbende sammen med Vestforbrænding om at få store varmepumper ind i systemet, ligesom muligheden for geotermi holdes åben. Dette vil blive behandlet nærmere igennem revideringen af strategisk energiplan. Plast sorteres allerede i dag hos alle husstande. Øget sortering af plast hos virksomheder er omfattet af indsats B14.	Det præciseres i Handlekataloget, at der i strategisk energiplan skal arbejdes med mulighederne for VE anlæg til fjernvarmeforsyningen
9.10	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	10. Fint med DN-klimakommuneaftalen og samarbejder i Energi på Tværs etc. Men Hvorfor står der ikke noget om DK2020? og hvad med en Klimakommune+ aftale? Klimakommune+ skal netop handle om borgerne og ikke blot kommunen som virksomhed (der typisk tegner sig for mindre end 5 % af den samlede CO2 udledning). Det kan virke symbolsk at tilslutte sig den slags frivillige aftaler, men min erfaring fra andre kommuner er, at "det virker" – Man rykker på noget, som man ellers ikke ville have gjort, hvis man skruer op og går efter Klimakommune +, Dk2020, tilmelder sig Green Leaf Award osv.	Lyngby-Taarbæk deltager i DK2020 i perioden 2020-2022.	DK2020 tilføjes i Bæredygtighedsstrategien og handlekataloget
9.11	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	11. Hvornår skal klimatilpasningsplanen revideres/opdateres? Den er fra 2014. Den gamle plan må ikke blive en sovepude. Vi er vel blevet klogere siden på både problemer og muligheder.	De problematikker der behandles i klimatilpasningsplanen vil blive opdateret i kommende Spildevands og Skybrudsplan der forventes vedtaget i 2022.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.12	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	12. Partnerskaber er vigtige... jf. Einstein-citatet. Vi må "gøre det på en ny måde, hvis vi vil løse de problemer, vi har skabt ved hidtidige adfærd". Men partnerskaber bør ikke kun startes tilfældigt. De skal gennemtænkes og skubbes i gang – Det drejer sig om at få fat i lokale virksomheder såvel som ildsjæle og organisationer – forskellige afhængigt af, hvilke udfordringer, der skal løses. Formentlig er der lokale virksomheder, der har en egeninteresse i partnerskabet, men der vil også være behov for, at Kommunen tager nogle initiativer – kommunen skal være katalysator og hjælpe med at holde sammen på de gode ideer og tanker, der kommer fra partnerskaberne. Og måske er der behov for en gulerod eller fordel ved at være med. Hvis partnerskaber skal være bærende for alle indsatsområder (og det er ikke nogen dum tanke), så skal det gennemtænkes og sættes i system, og der skal investeres lidt i det – fx en kommunal tovholder her og der.	Bæredygtighedsstrategien planlægger at understøtte og gå forrest i igangsættelsen af partnerskaber, øve sig i at agere katalysator. Kommunen vil løbende vurdere hvilken grad af understøttelse der er behov for.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
9.13	Karen Marie Pagh Nielsen, Ørholm	13. VIRKEMIDLER kunne udbygges mange steder...fx adskille spildevand fra regnvand. Fint – Men der mangler forslag til hvordan... hvilke virkemidler har man i tankerne eller kan man foreslå. Meget peger tilbage på, at løsninger skal findes i PARTNERSKABER – derfor vigtigt forberede dette fra kommunens side... Hvilke spillere vil man gerne invitere med? Kunne det evt. være nogle af dem, der var med til at lave bæredygtighedsstrategien....	Strategien udstikker mål og principper for handling, men mange af de konkrete initiativer kræver øget kvalificering og bearbejdning før vi kan pege præcist på den gode løsning der sikre at de rigtige partnerskaber dannes og de bedst mulige virkemidler anvendes. Flere af de aktører, der har bidraget til at forme strategien vil også blive inviteret ind i de strategiske partnerskaber.	Der tilføjes i Handlekataloget eksempler på partnerskaber, der kan indgås.
10.1	Jacob, Brede	Bedre forhold for cyklister, der skal igennem Lyngby centrum. Det er en kamp for cykler at komme igennem hovedgaden, hvor der reelt ikke er plads til både cykler og biler. Så en begrænsning af bilerne vil helt klart være med til at skabe bedre forhold.	Kommunalbestyrelsen har besluttet at efter etablering af letbanen vil der blive taget stilling til om Lyngby Hovedgade skal laves om til en gågade eller ej. Du kan læse mere om dette i kommunens plan- og Agenda-21 strategi: Byudvikling i Balance. <a href="https://www.ltk.dk/politik/hoeringer-og-afgoerelser/2020-04-02-vedtaget-strategien-byudvikling-i-balance">https://www.ltk.dk/politik/hoeringer-og-afgoerelser/2020-04-02-vedtaget-strategien-byudvikling-i-balance</a>	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
11.1	Henning Mikkelsen, Lyngby Delebil	Lyngby Delebil (LD) har ingen indvendinger mod strategien i sin helhed. Incitamenterne for brugen af delebiler skal fremmes: 1. Det skal være let at være delebilist. Derfor må udbyderen af delebiler organisere sig effektivt og skabe let adgang til mobilitet såvel praktisk som økonomisk. Dette gælder også sortimentet af biltyper, så brugeren får mulighed for at vælge en delebil passende til det aktuelle behov. 2. Det skal være let at være miljøbevidst i den enkelte borgers udfoldelse af sin mobilitet. Derfor bør udbyderen sørge for at tilbyde delebiler, der er stadig mindre miljøbelastende. Det kan være brændstof-økonomiske biler, elbiler og/eller hybridbiler. Samt, at udskifte bilerne hyppigere end private bilejere. Derved kommer flåden til at bestå af nyere og dermed mindre miljøbelastende biler end en gennemsnitlig, privatejet bilflåde. Udbyderen af delebiler bør fremme en miljøbevidst transportkultur blandt sine brugere (medlemmer), herunder generel delekultur: Man kan nøjes med adgang til et køretøj, for man behøver ikke at eje det. Det fører til, at delebilsbrugere hyppigere vælger andre transportformer end biltransport, og gennemsnitligt kører mindre i bil end sammenlignelige grupper af borgere. Barriererne for brugen af delebiler skal nedbrydes: 1. Det skal være lettere at afhente og aflevere en delebil. Derfor må delebiler have bedre adgang til trafikterminaler, hvor omstigning til og fra kollektiv trafik lettes betydeligt. 2. Det skal være lettere at parkere en delebil. P-pladser til delebiler må prioriteres højere end almindelige, private biler. Det kan opnås gennem P-licensordninger. 3. Elbiler skal gøres mere attraktive at bruge. Hvis en delebil har elmotor, skal fast adgang til ladestander være let; ellers kan en elbil som delebil ikke blive tilstrækkelig attraktiv, hverken praktisk eller økonomisk. Det kan opnås ved etablering af P-pladser med ladestander reserveret til elbiler. Deltagelse i bæredygtighedsstrategien: Det er realiseringen af mål 1a og specielt 1d, som LD bedst kan bidrage til, primært indsatserne A23, A24, B1, B21, C12, C30, C31, C32. Sekundært: B2, B3, C20, C28, C37, C38, C41.	Kommunalbestyrelsen besluttede den 26. november 2020 at gennemføre en etårig forsøgsordning i 2021, hvor der etableres 3 stampladser ved Lyngby Station. Gebyret for en delebilslicens er 195 kr. pr. bil. Forsøgsordningen evalueres ultimo 2021 mhp. en beslutning om den skal fortsættes, udvides eller ophøre. Forvaltningen arbejder på en plan for udrulning af flere offentligt tilgængelige ladestander i kommunen.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
12.1	Hanne Hvidt	Jeg ønsker klart som tidligere nævnt at være aktiv i evt. at udarbejde en overskuelig manual til den almindelige borger om, hvordan de kan leve meget mere bæredygtigt.	Se svar på 4.12 Fremsend gerne din mail og tlf nr til <a href="mailto:Baeredygtighed@ltk.dk">Baeredygtighed@ltk.dk</a> , så vil du blive inviteret med i kvalificeringen af det borgerrettede materiale.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
13.1	Hanne	Tror på, at det er vigtigt at vi som almindelige borgere får en slags manual direkte i hænderne til i helt lav-praksis at vide hvordan vi skal handle for at medvirke til en øget bæredygtighed. Ex. hvordan vi får vildsomme haver, i tråd med Hjørring Kommune, hvordan det er rigtig dårligt for miljøet at anlægge fliser i haverne, at bruge kemi osv osv. Anbefalinger om nødvendigheden af at vente med hækkeklipping til afblomstring. Hvordan vi gør for at få flere bier, flere sommerfugle? Vi vil have naturlige, mangfoldige, frodige grønne områder, med et svirrende liv, der piper summer og synger. Vi ønsker et rigt fugleliv.	Forvaltningen vil som et led i implementeringen udarbejde borgerrettet materiale med konkrete eksempler på hvordan borgere og foreninger kan agere og leve mere bæredygtigt i hverdagen.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
14,1	Ditte Kathrine, Engelstoftegård	Dejligt at I nu har en strategi :-). Sig til hvis I har brug for en virksomhed, der kan hjælpe jer med at gå videre til handlingsniveau i jeres offentlige parker, pladser og byrum. <a href="https://www.happyhumanskbh.dk/">https://www.happyhumanskbh.dk/</a>	Forvaltningen vil forsøge bredt at engagere de nødvendige kompetencer og kapaciteter ifht. til både enkelte aktiviteter og strategiske samarbejder.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
15.1	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal	<p>Hvad skal vi tage fat på i kommunen?: Umiddelbart skulle det være meget ligetil, alle afstande internt i kommunen er almindelige cykelafstande, ligesom der er kort vej på cykel til stationer og busterminal, ingen behøver således bil til de daglige gøremål. Men bilisme er meget vanedannende. Selv korte bilture på 1 til 2 km. til skolen eller på indkøb eller bare for at besøge nogen er helt almindelige. Der skal derfor både sættes ind for at gøre det nemmere at cykle og for at gøre det sværere at bruge bil. Cykelstrategien: En Cykelstrategi skal indeholde det hele. Ikke mindst skoletrafikken, der er vigtig for de fremtidige generationers mobilitetsvalg. Kommunen skal tilbyde cykelforhold, der får flere til at vælge cyklen. Kommunens vejnet skal indrettes, så cyklen er det letteste og mest attraktive valg. Også selv om det går ud over biltrafikken. Indfør flere 40 og 30 km/t-zoner i områder med mange gående og cyklister. Farten skal ned, både i bydelscentrene og i boligområderne og ikke mindst omkring skoler og institutioner. Ved at nedsætte hastigheden vil støj, energiforbrug og ulykker også begrænses. Børn cykler, når voksne skaber mulighederne. Cyklistforbundet mener, at alle børn i Danmark skal have mulighed for at cykle trygt og sikkert til skole og fritidsaktiviteter. Der bør derfor ikke være muligt eller tilladt at køre børn til skole i bil. Der skal være bilfri zoner omkring alle skoler. Sammenhængen mellem cykling og indkøb er interessant, fordi prioriteringen af cykelinfrastruktur i bybilledet kan betyde en inddragelse af parkeringspladser. Det medfører ofte en debat om, hvorvidt forretningerne taber omsætning, når kunderne ikke længere kan parkere bilen ude foran butikken. Derfor har flere byer i Danmark og udlandet undersøgt, hvor meget der egentlig handles for, afhængig af om man ankommer til fods, i offentlig transport, i bil eller på cykel. København er en af de byer, der har undersøgt sammenhængen mellem omsætning og transportformer til og fra indkøb. Her står de cyklende og gående tilsammen for næsten 50 % af omsætningen i butikkerne (henholdsvis 29 og 20 %). Samtidig står bilisterne for 36 % og passagerer fra kollektiv transport for 15 %. Se mere her: <a href="https://idekatalogforcykeltrafik.dk/cykling-og-indkøb/">https://idekatalogforcykeltrafik.dk/cykling-og-indkøb/</a> . Dette gælder formentlig også for Lyngby-Taarbæk Kommune, ikke mindst selve Lyngby. Det taler til fordel for at etablere flere cykelstativer og færre p-pladser til bilerne. Cyklistforbundet mener, at arbejdspladser aktivt bør bidrage til cykelfremme og arbejde med at gøre det attraktivt at cykle til og fra arbejde og i arbejdstiden. Ifølge tal fra det europæiske cyklistforbund European Cyclists' Federation (ECF) kan 25% af al varetransport og 50% af det lette gods flyttes mere effektivt via ladcykel. Cyklistforbundet mener, at der i højere grad skal planlægges efter ladcyklernes størrelse, når der anlægges cykelstier i de danske byer. Danmark bør blive bedre til at imødekomme ladcyklers behov for plads. Cyklistforbundet mener, at staten og kommunerne sammen bør arbejde for at skabe en sammenhængende cykelinfrastruktur med brede og velholdte cykelstier, grønne bølger, supercykelstier og andet, der sikrer fremkommeligheden til cykelpendlere over hele landet. Trafikstøj generer også cyklister. Derfor alternative ruter til cykling langs de store veje. Cyklistforbundets lokalafdeling deltager gerne i det videre arbejde med at implementere Bæredygtighedsstrategien, herunder med udarbejdelsen af Cykelstrategien.</p>	<p>Cykelstrategien vil også behandle skoletrafikken, da forvaltningen også er af den opfattelse at gode mobilitetsvaner grundlægges i barndommen. Parkeringsstrategien vil tage parkeringsnormer op til revision, også ved indkøbsmuligheder, og forholde sig til arealspørgsmålet vedrørende parkering. Forvaltningen hilser cyklistforbundets invitation til samarbejde om cykelstrategien velkommen.</p>	<p>Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer</p>

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
16.1	Claus Nielsen, Universitetsdirektør, Danmarks Tekniske Universitet	1. Titel: DTU takker for muligheden for at påvirke Lyngby-Taarbæk Kommunes omfattende bæredygtighedsstrategi, der indeholder mange gode anslag. Vi anerkender, at det er en strategi, der inviterer til bredt samarbejde om at løse de samfundsmæssige bæredygtighedsudfordringer med sigte på udfordringer både i og uden for kommunen. Strukturen i strategien er nem at forholde sig til, og det fungerer godt med den skitserede matrix med henholdsvis de strategiske temaer kommunen ønsker at adressere kombineret med den principielle tilgang til opgaveløsningen. Det er fremsynet og fornuftigt, at kommunen vil bæredygtighedsvurdere politiske beslutninger. DTU mener, at strategien i sin nuværende form vil stå stærkere med en mere afgrænset overskrift, der afspejler det primære fokus på miljø- og klimadimensionerne af bæredygtighed, fx Sammen om at udvikle Lyngby-Taarbæk i en bæredygtig retning – Miljø og klimastrategi 2020-2025.	Med målsætninger der søger at adressere de globale udfordringer inden for klima, miljø og ressourcer, kunne kommunen vælge en mere tematisk afgrænset titel med et kortere tidsperspektiv. Det er dog forvaltningens vurdering at strategiens målopfyldelse afhænger af at der arbejdes langsigtet, og med fokus på at realisere synergier mellem økonomiske, sociale, klima- og miljømæssige udfordringer. Det er det perspektiv vi søger at afspejle med den lidt brede titel.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
16.2	Claus Nielsen, Universitetsdirektør, Danmarks Tekniske Universitet	2.FN-mål: Der argumenteres udmærket for, hvorfor fokus på klima og miljø er valgt, og at det virker i synergi med den sociale dimension af bæredygtighed. Der imidlertid er en tendens til, at sociale målsætninger fremstår som sideeffekter af miljø- og klimamål (fx 1d, 2a). De indledende tekstplasser om, at strategien er udarbejdet med afsæt i FN's 17 verdensmål synes overflødig, da det ikke er indtrykket, at verdensmålene efterfølgende er rammesættende for strategien. Hvis strategiens titel fastholdes, kan det overvejes at skrive mere eksplicit frem hvilke målsætninger der arbejdes ud fra i forhold til at tage socialt ansvar – lokalt såvel som globalt. Strategiens hovedfokus er helt naturligt på de tekniske og strukturelle greb samt på adfærd og handlinger. Det anbefales, at LTK reflekterer over, hvordan man kan understøtte en dialog imellem kommunens borgere og andre aktører, så et reduceret forbrug, en vildere natur og færre biler i byen opleves som værdifulde forandringer. En helhedsorienteret, bæredygtig omstilling sker i et samspil mellem teknologi, systemer og mennesker. Det anbefales, at strategien bliver mere tydelig omkring, hvem de opstillede mål gælder for, særligt i forhold til hvad der er forvaltningens rolle og ansvar, og hvad der forventes af kommunens øvrige aktører. DTU rejser spørgsmålet, fordi store virksomheder beliggende i LTK har en stor impact på realisering af målene, i det omfang målene gælder kommunen som geografisk område.	Strategiens mål gælder for kommunen som geografisk område og er specificerede under overskriften "Sådan måler vi". De lokale virksomheders engagement er helt afgørende for implementeringen af strategien, og kommunen vil søge at indtage en faciliterende rolle i kommende samarbejder. Det analytiske udgangspunkt for strategien er at social, økonomisk og miljømæssig bæredygtighed er hinandens forudsætninger, og ikke modsætninger. Forbedringer indenfor social bæredygtighed er således ikke "sideeffekter", men det grundlag der skal sikre en langsigtet bæredygtig udvikling.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
16.3	Claus Nielsen, Universitetsdirektør, Danmarks Tekniske Universitet	<p>3. CO2, energi og transport: Lyngby-Taarbæk kommunes CO2-reduktionsmål ligger umiddelbart i tråd med DTU's ambitionsniveau. Det er imidlertid ikke tydeligt, hvorvidt en 70% reduktion indbefatter erhvervenes udledninger, og ej heller, om virksomhedernes udledning har været med i scope for de gennemførte kortlægninger af CO2-udledning i 2008 og 2015. Det anbefales, at der for kommunens eget forbrug igangsættes en kortlægning af CO2 fra varer og tjenesteydelser (Scope 3), med henblik på at få et bedre grundlag for prioritering af indsatser. DTU er i gang med dette arbejde, og deler gerne erfaringer. DTU mener, at målet om en fossilfri energiforsyning vil være et godt afsæt for yderligere samarbejde imellem LTK, DTU og Vestforbrænding. Det anbefales, at indsatser vedrørende energibesparelser i kommunens bygningsmasse også omfatter mindskelse af den indlejrede CO2 i materialer (nybyggeri og renoveringer). Samtidig kan det også være et fokus på, at effektiv isolering ikke sparer energi i procestunge bygninger, som tværtimod kan have behov for køling. Det anbefales, at der ved revidering af Strategisk energiplan også fokuseres på at koble andre teknologier til fjernvarmenettet, som fx varmepumper, grundvandskøling, kobling med spildevandsanlæg og bioforgasning samt genvinding af overskudsvarme. DTU's studerende har lige lavet en undersøgelse af nogle af disse muligheder, som måske kunne tjene som inspiration. DTU mener, at Lyngby-Taarbæk Kommunes initiativer vedrørende grøn mobilitet er en god prioritering. Det er særdeles vigtigt at der skabes et godt alternativ til privatbilisme ved at den kollektive transport styrkes, og at der gøres en indsats for at få ændret transportvaner, så alternativerne vælges til (letbane, busser, delecykler etc.). DTU indgår gerne i samarbejder om dette, samt om muligheden for at få en nedjustering af parkeringsnormer til fordel for en alternativ og mere bæredygtig arealanvendelse.</p>	<p>I CO2-kortlægningerne i 2008 og 2015, er erhvervenes el-, varme og transportforbrug inden for kommunens grænser medregnet. CO2-udledningen ifm. vareproduktion/forarbejdelse og materialer, som måtte være sket uden for kommunens grænser og herefter importeret, er ikke medregnet (Scope 3). Det er bæredygtighedsstrategiens ambition, at Scope 3 indbefattes i 70% reduktionsmålet, i den udstærkning det er muligt. Kommunen ser DTU som en vigtig medspiller i implementeringen strategien og ser frem til samarbejdet.</p>	<p>Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategien idet forslaget tages til efterretning ifm. det videre arbejde med Strategisk Energiplan og bæredygtighedsstrategiens handlekatalog.</p>
16.4	Claus Nielsen, Universitetsdirektør, Danmarks Tekniske Universitet	<p>4. Natur og klimatilpasning: DTU er enig i de overordnede målsætninger i forhold til natur og klimatilpasning, og vil gerne indgå i samarbejde med kommunen om at sikre en sammenhængende og rig bynatur med stor biodiversitet. Både som mål i sig selv, og i samspil med indsatser for lokal afledning af regnvand. DTU anbefaler, at der i strategien indarbejdes en konkret målsætning om at udfase brug af pesticider på kommunale arealer, hos erhverv såvel som i private haver.</p>	<p>Kommunen bruger meget sjældent pesticider, og kun hvis det er nødvendigt for at bekæmpe invasive arter som fx japansk pileurt. Der er mange gode grunde til at mindske brugen af pesticider, og det vil kommunen arbejde for indenfor rammerne af mål 2a. Kommunen ser meget gerne et samarbejde med DTU om biodiversitet.</p>	<p>Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategien idet forvaltningen vil invitere DTU med i det kommende arbejde med biodiversitet.</p>
16.5	Claus Nielsen, Universitetsdirektør, Danmarks Tekniske Universitet	<p>5. Ansvarligt forbrug; Dette er et svært område at arbejde med, idet der er en principielt iboende modsætning mellem forbrug og (miljømæssig) bæredygtighed. De skitserede målsætninger kunne styrkes ved, at der peges på, at forbruget skal mindskes, og at en del af forbruget skal søges imødekommet ved direkte genbrug eller faciliteret via deleøkonomiske modeller. DTU er glade for, at Lyngby-Taarbæk kommune sætter stærkt fokus på affaldsminimering og øget genbrug og genanvendelse. Det virker som nogle gode initiativer der påtænkes igangsat, og DTU går gerne i dialog om eventuel koordinering og samarbejde om indsatser. Der er på DTU igangsat en forholdsvis ambitiøs plan for øget genbrug og genanvendelse, og der er potentiale for synergier både i forhold til at skabe et ensartet niveau for affaldssortering (jf. Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi) og i forhold til koordinering af tilbud for reparation og genbrug. I det omfang kommunen tager initiativ til at løfte niveauet for genbrug og genanvendelse hos de i kommunen beliggende vidensinstitutioner, vil DTU gå konstruktivt med i dialogerne.</p>	<p>Forvaltningen ser også et potentiale i øget sparring og samarbejde med DTU, som vi vil forsøge at realisere under implementeringen af strategien. Direkte genbrug er omfattet af indsats A7 som et middel til affaldsminimering. Det samme gælder indsats C11 omkring iværksættelse og understøttelse af initiativer vedr. reparation og upcycling, samt indsats C12 omkring borgerrettede initiativer med fokus på fx bytte- og deleordninger. Indsats C13 retter fokus på øget genbrug af gode effekter samt byggematerialer på genbrugsstationen.</p>	<p>Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer</p>

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
16.6	Claus Nielsen, Universitetsdirektør, Danmarks Tekniske Universitet	6. Samarbejde: DTU vurderer, at det er positivt og væsentligt, at kommunen vil gå foran og stille krav. DTU imødeser i den forbindelse fortsat konstruktiv dialog om fx byggesagsbehandling, samt strategiske dialoger om nytænkende indsatser. Der kunne være potentiale for samarbejder om at udfordre gældende lovgivning, og dermed bane vej for innovation og fælles demonstration af bæredygtige løsninger (living lab). Samarbejdet kunne fx omhandle anvendelse af bæredygtige byggematerialer, fremme af rekreative områder og vild natur, med det formål at inspirere kommunens virksomheder og borgere til at bidrage til den bæredygtige omstilling. Som markant vidensinstitution i kommunen, kan DTU via involvering af studerende og forskere bidrage til faglige input i fælles udviklingsdialoger. Samtidig er der potentiale for sparring og videndeling vedrørende drift og udviklingsprojekter inden for det, DTU kalder "Orden i eget hus". DTU er generelt åben overfor at indgå i samarbejder og netværk, der hvor det skaber værdi på tværs og ser frem til at bidrage til den videre bæredygtige omstilling i Lyngby-Taarbæk Kommune.	Kommunen øjner stor mulighed for fremtidige samarbejder med DTU, samt sparring og vidensdeling. Det er forvaltningens vurdering at konkrete og lokale demonstrationsprojekter der opdyrkes i fællesskab mellem DTU og kommunen vil give grobund for den innovation, der er brug for for at sikre strategiens målopfyldelse og samtidig vil være en god måde at aktivere den strategiske retning der udstikkes af strategiens principper for handling.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategien idet et udvidet samarbejde med DTU skal integreres i de enkelte initiativer.
17.1	Christian, Lyngby	I forlængelse af den tidligere debat om etablering af gågade på Lyngby Hovedgade, så er hovedgaden klart det mest generende og farlige sted at køre på cykel i Lyngby. De primære forbrugere af cykeltransport er unge, herunder studerende på DTU. Dvs., at et øget fokus på sikker og god cykelsti mellem Lyngby Station og DTU er at ønske. Selv med letbanen vil mange stadig ankomme med S-tog og bruge en cykel, der er parkeret ved Lyngby St.	Kommunalbestyrelsen har besluttet, at efter etablering af letbanen vil der blive taget stilling til, om Lyngby Hovedgade skal laves om til en gågade eller ej. Du kan læse mere om dette i kommunens plan- og Agenda-21 strategi: Byudvikling i Balance. <a href="https://www.ltk.dk/politik/hoeringer-og-afgoerelser/2020-04-02-vedtaget-strategien-byudvikling-i-balance">https://www.ltk.dk/politik/hoeringer-og-afgoerelser/2020-04-02-vedtaget-strategien-byudvikling-i-balance</a> Forvaltningen er opmærksomme på at der forsat vil være en betydelig mængde cyklister, der bevæger sig mellem DTU og Lyngby St. Senest har Lyngby-Taarbæk Kommune og Vidensby Samarbejdet udført et vejvisningsprojekt med prikker på cykelstien mellem DTU og stationen, der skal guide de studerende nemt og sikkert mellem de to steder.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
18.1	Christian, Lyngby	Man kunne tage inspiration fra projektet i Hjørring. Helt enkelt holde op med at slå græs på store arealer og i stedet kun slå kanterne og evt stier. På den måde kan det gøres nydeligt, men fremmende for insektantal og insektdiversitet. Alternativt, hvis man kan allokere flere midler, kan man raspe græsset af og så en engblanding med flere blomster og mindre græspollen som resultat. Fra kommunens side kunne man få udviklingen i gang ved at tage dialog med boligforeninger og virksomheder, der ejer grunde med græs og evt. give tilskud til omlægning. Eller man kunne række ud til kollegaerne i Hjørring kommune, jeg er sikker på de vil hjælpe med strategier og læringspunkter.	Spændende forslag, som forvaltningen vil tage med i det videre arbejde med biodiversitet under mål 2a.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategien idet forslagene tages med i det videre arbejde med mål 2a.



Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
19.1	Charlotte Poort, Frivilligcenter & Selvhjælp Lyngby-Taarbæk	I Frivilligcenter & Selvhjælp Lyngby-Taarbæk (FSLT) arbejder vi for at fremme social kapital mellem borgere, kommune, erhvervsliv og foreningslivet i gennem inddragelse, samtaler og projekter på tværs. Så vi hæfter os med stor begejstring ved ambitionen om "at prioritere en bred inddragelse, der skaber synergi og opbygger stærke relationer mellem Lyngby-Taarbæks mange private og offentlige aktører. Løbende inddragelse er, særligt i civilsamfundsregi, en forudsætning for at skabe vedvarende ejerskab og engagement i arbejdet for at øge bæredygtigheden i vores kommune over de kommende 30 år. Vi stiller os gerne til rådighed som dialogpartner, brobygger og formidler til vores ca. 100 frivillige organiseringer. Bæredygtighedsstrategien har vægtet fokus på miljø og klima, men skriver tillige, at det er en forudsætning i strategien, at løsningerne er forbundet med samfundets sociale og økonomiske strukturer". Samt at strategien også har mål, der relaterer sig til social velfærd, hvor "den henviser til mål og indsatser i de strategier*, der allerede er på social-, sundheds-, uddannelses- og kulturområdet.". Her kan man forsigtigt anføre, at de eksisterende strategier* næppe rækker tilsvarende 30 år frem i tiden, hvorfor vi gerne ser indsatserne omkring social bæredygtighed forstærket i bæredygtighedsstrategien. Dels, som foreslået; gennem udformning af nye sociale netværk, der kan bidrage til forandring. Dels gennem særligt tilrettelagte indsatser, der kan understøtte borgere, der er udfordrede i forhold til eksempelvis ensomhed, sproglige og kulturelle barrierer, fysiske og psykiske udfordringer samt fremskredet aldring etc. Udsatte borgere, der har brug for kommunale - og civilsamfundsløsninger for at kunne agere bæredygtigt og samtidig opleve øget livskvalitet, da vi ser bæredygtighed og livskvalitet, som to alen af samme stykke. Tillykke med strategien - vi glæder os til samarbejdet!	Strategien lægger stor vægt på løbende inddragelse og ser den sociale bæredygtighed i kommunen som en forudsætning for målopfyldelse. Det skrives tydeligst frem i princippet omkring Handlekraft.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategien idet Frivilligcenter & Selvhjælp Lyngby-Taarbæk løbende vil blive inddraget i implementeringen af strategien og kvalificering af indsatser.
20,1	Charlotte Hedegaard, Medlem af bestyrelsen, andelsboligforeningen Lyacvej	I andelsboligforeningen Lyacvej ser vi positiv på bæredygtighedsstrategien. Det drejer sig især om emnerne energibesparelser i etageboliger, øget biodiversitet, håndtering af regnvand og øget genanvendelse af affald. I vores andelsboligforening har vi af egen drift etableret et bytterum, og vi forsøger generelt at informere beboerne om affaldssortering og genbrug. Vi har også forsøgt at få gang i et havelaug, som skulle skabe flere grønne områder og mødesteder, men det er ressourcekrævende for en forening, der ikke har en vicevært, og hvor bestyrelsen er frivillig. Vi savner derfor flere konkrete initiativer, der understøtter andelsboligforeninger som vores. Her tænker vi både i konkret hjælp og i finansiering af forsøg. Desuden undrer det os, at I ikke igangsætter flere lokale initiativer, fx for foreningerne omkring Chr. X. Alle. Der vil være store potentialer i en samlet indsats overfor os. Fx kunne man hjælpe os med at organisere storskrald, et fælles loppemarked el. lign. Vi vil også forslå, at bæredygtighedsstrategien fremover tænkes ind i lokalplanen, så det fx hænger sammen med det forslag der var for Cowi-grunden. Affaldssortering kræver dog en særlig bemærkning. Det er en stor udfordring for en forening, som vores der har en meget lille grund. Nu skal der sorteres i op til 10 fraktioner, hvilket er pladskrævende. Der er desudenudgiftskrævende i form af etablering af skure og oprydning af affald, der falder ved siden af. Vi forslår derfor, at der fx omkring Chr. X. Alle etableres nogle stationer til det affald, der er mindst af, fx farligt affald.	Forvaltningen er meget glade for A/B Lyacvej's initiativer, som vi håber at kunne bruge som godt eksempel til andre boligforeninger. Vi tager jeres forslag med i det videre arbejde med implementeringen af strategien og handlekataloget. Beholdere til affaldssortering placeres bedst på egen matrikel frem for i det offentlige rum, da dette giver øget ejerskab og ansvar for sortering mv. Det er muligt for fx mindre foreninger at samarbejde om fælles affaldsgårde eller lignende, så længe der er en rimelig gåafstand fra den enkelte bolig til affaldsgården. Aftaler herom må indgås mellem de enkelte foreninger, så der er enighed om fordeling af udgifter mv.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
21.1	Bente, Lyngby	Lyngby Hovedgade uden gennemkørende biler (bortset fra beboere og leverancer på udvalgte tidspunkter) - sikken et drømmescenarie. Der kunne etableres en el-shuttlebus fra den ene ende af Hovedgaden til den anden, som stoppede med passende mellemrum mhp. på- og udstigning. Det ville også give bedre muligheder for cyklister og gående.	Kommunalbestyrelsen har besluttet, at efter etablering af letbanen vil der blive taget stilling til, om Lyngby Hovedgade skal laves om til en gågade eller ej. Du kan læse mere om dette i kommunens plan- og Agenda-21 strategi: Byudvikling i Balance. <a href="https://www.ltk.dk/politik/hoeringer-og-afgoerelser/2020-04-02-vedtaget-strategien-byudvikling-i-balance">https://www.ltk.dk/politik/hoeringer-og-afgoerelser/2020-04-02-vedtaget-strategien-byudvikling-i-balance</a>	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
22.1	Anonym	Etabler Allerød-cykelruten på syd/vest siden af S-tog gennem Lyngby Centrum og udfør ramper ved Rottefælden, så der kan cykles ned/op til en ny supercykelsti mellem S-tog og Omfartsvej - helt til Virumvej/Kongevejen.	Kommunal bestyrelsen har den 8. oktober 2020 besluttet ikke at arbejde videre med Allerødruten. Ruten anses som færdig både fra kommunen og supercykelstisekretariatets side.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
23.1	Anonym	Etabler el-drift af kollektiv trafik og stop skinner i letbanen til fordel for elektriske letbaner på gummihjul, som allerede kan være på plads i 2023. Overbevis de andre kommuner og region om, at den tekniske udvikling er til gunst for dette - også økonomisk, så vi kan få mere kollektiv trafik for de samme penge og flere år tidligere end en skinneløsning! Banen kan også benyttes af øvrige busser, så vi undgår Aarhus-syndromet, hvor letbanen tager pladsen og efterlader øvrig kollektiv trafik i bilkøerne.	Den 12. marts 2018 vedtog staten, Region Hovedstaden og de 11 omegnskommuner ejergodkendelsen af Letbanen, så løsningen er vedtaget og kan ikke ændres. Parterne har vurderet, at en letbane vil være en god og prismæssigt fornuftig løsning i Ring 3-korridoren. Begrundelserne er mange, men nogle kan kort nævnes her: • Letbanen er støjsvag og miljøvenlig. Toget kører på el og har plads til ca. 260 passagerer. Det svarer til passagererne i tre-fire bybusser. Letbanen har dermed en stor kapacitet i forhold til at transportere de mange passagerer, som forventes på strækningen. • Hvert tog er indrettet med mindst et flexområde med plads til kørestole, barnevogne og cykler. • Letbanen øger tilgængeligheden til områderne og skaber grobund for at tiltrække private investeringer, fordi mange virksomheder og borgere ønsker at lokalisere sig i nærheden af vedvarende og effektiv kollektiv transport. • En busløsning med eksempelvis særlige busbaner og prioritering kan meget af det samme som en letbane. En letbane vurderes dog at kunne tiltrække flere passagerer end en bus (herunder også tidligere bilister). Det skyldes bl.a., at en letbane opfattes som en mere komfortabel løsning. • Derudover kan en letbane have en højere driftsstabilitet end en bus, da busserne kan komme til at køre mere i blandet trafik. Letbanen har også en større kapacitet end en bus, idet ét letbanetog kan rumme det samme antal passagerer som tre-fire bybusser. • Endelig åbner letbanen op for, at kommunerne kan udnytte pladserne omkring de kommende stationer på nye måder til at skabe byvækst. Det er en væsentlig årsag til, at kommunerne finder en letbane attraktiv sammenlignet med en busløsning.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
24.1	Anonym	Utroligt at naboer til fjernvarme ikke kunne få fjernvarme, når den lå 20 meter væk.	Hvilke ejendomme der kan tilbydes fjernvarme, begrænses af lovgivningen. Det er som udgangspunkt ikke tilladt at tilbyde fjernvarme til ejendomme, der ikke er omfattet af projektforslaget. Forvaltningen arbejder løbende sammen med Vestforbrænding, for at tilbyde fjernvarme til så mange ejendomme i kommunen som muligt.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
25.1	Anonym	Fælles jordvarme er en interessant løsning, som kommunen måske kunne være bannerfører for. Information og deslige. Kan man få kommunegaranti ved anlæg af sådanne private fællesanlæg?	Mulighederne for lokale fælles varme anlæg, herunder jordvarmeanlæg, udenfor de fjernvarmeforsynede områder skal afsøges ifm. revideringen af strategisk energiplan. Der er en hjemmel i varmeforsyningslovens, til at stille kommunegaranti til finansiering af bl.a. anlægsinvesteringer til blokvarmecentraler. De nærmere kriterier skal undersøges nærmere, hvis det bliver aktuelt.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategi en idet forslaget tages til efterretning ifm. det videre arbejde med Strategisk Energiplan og bæredygtighedsstrategi ens handlekatalog.

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
26.1	Anonym	Få for alvor gennemkørende udenom Lyngby centrum og ikke ad Nybrovej! Allerede ved Bagsværd bør der arbejdes med løsninger, som får bilister til at køre til M3 og den vej videre nordpå. Kræver udvidelse af M3 på visse punkter.	I forbindelse med anlæg af letbane lukkes Klampenborgvej for gennemkørende trafik som medføre mindre trafik igennem Lyngby Centrum. Trafikmodelberegninger viser, at det vil medføre en stigning i trafikken på blandt andet Nybrovej. Vi forventer pt., at Klampenborgvej lukkes i løbet af sommeren (juli/august). Der vil derfor i løbet af foråret blive gennemført kampagne og opsat skilte der forbereder trafikanter på situationen til sommer.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
27.1	Anonym	Tror ikke, at vi kan være fælles om mit hus - men naturligvis kan vi måske etablere en frivillig demonstrations-site, hvor borger til borger henvendelser vedr. erfaringer kunne deles.	Erfarings-delning mellem borgere er et effektivt værktøj ifm. at få flere til at foretage energi-effektive valg, som kommunen vil understøtte. handlekatalog	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategi en idet forslaget inddrages ifm. det videre arbejde med Strategisk Energiplan og bæredygtighedsstrategi ens
28.1	Anonym	Kommunen kunne bl.a. kræve, at nyt byggeri i traceet udføres med overdækkede P-pladser/kældre, så regnvandet ikke ændres til forurenede vejvand og derfor kan ledes til faskiner på grundene.	Set udelukkende fra et spildevandsperspektiv giver det generelt rigtig god mening at designe nye arealer så, så mange arealer så muligt afleder regn der kan nedsives, og at der befæstes så små arealer så muligt. I konkrete anlægsprojekter er der dog oftest mange hensyn der skal afvejes, og det er kun i meget sjældne tilfælde at kommunen kan kræve at parkering kun kan ske overdækket.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategi en idet der arbejdes videre med muligheden for øget nedsivning i arbejdet med kommende Spildevandsplan.
29.1	Anonym	Se til Gentoftes station og bliv inspireret!	Noteret.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
30,1	Anonym	Ved at tage de store mængder pap, som e-handel genererer. Pap passer ikke bare ind i en lille beholder.	Øget indsamling af pap og bedre muligheder for aflevering af pap er et fokusområde i kommunens Affaldsplan. Fra efteråret 2021 vil villaer og rækkehuse kunne vælge at få en 240 liters beholder til pap. Større papkasser vil dog stadig skulle sættes ved siden af, da de er for store til sådan en beholder. Ved etageboliger (og andre boliger med fælles affaldsbeholdere) indsamles pap allerede i dag i beholdere på op til 1100 liter afhængigt af behov og ønsker hos de enkelte boligforeninger mv.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring af Bæredygtighedsstrategi en idet det undersøges og overvejes, om villaer/rækkehuse skal kunne få beholdere til pap, som er større end 240 liter, såfremt de ønsker dette.
31.1	Anonym	Ved ikke hensynsløst at acceptere udbygning på generationsforureningen Lundtoftevej 160 - før der er rensed op. Der kan renses op og begrænses for videre udstrømning end allerede sket.	Håndteringen af forureningen på Lundtoftevej 160 sker i regi af Region Hovedstaden, der er kortlægningsmyndighed og der er givet midler på finansloven til at lave yderligere undersøgelse i 2021-2023. Byggeri på grunden må ikke hindre eller væsentlig fordyre regionens offentlige indsats mod forurening.	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer
32,1	Anonym	Vi har et "fællesskab" - som blot ikke er et fællesskab - Vidensbyen er ikke åben for den almindelige borger. Det er en elitær enhed afgrænset til uddannelsesinstitutioner/DTU, boligselskaber, erhverv og udvalgte fra kommunalbestyrelsen - ingen direkte borgerindflydelse, når projektideer "klappes af" og for borgernes penge sættes i værk.	Se svar til 2.12	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer

Nr.	Høringssvar fra:	Høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Ændringer i strategi og handlekatalog
33,1	Anonym	Der tales om netværker og fællesskaber. Hvorfor er Vidensbyen ikke åben for den almindelige borger i den udstrækning, han/hun vil deltage?	Se svar til 2.12	Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer