

REFERAT Byplanudvalget 2022-2025 d. 19-03-2025

Mødedato Onsdag d. 19. marts 2025 kl. 16:45

Mødested Mødelokale følger

Mødedeltagere John Tefke (C), Martin Vendel (C), Michael M. Jørgensen (C), Bodil Kornbek (A), Gitte Kjær-Westermann (B), Claus Bøgh Svenningsen (UP), Anne Grete Bülow (M)

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Lundtofte Børnelandsby - idéoplæg (Beslutning) (Genforelæggelse).....	4
Parkeringsnormer i særligt stationsnære områder (Beslutning).....	14
DTU Space - endelig vedtagelse af tillæg 1 til Lokalplan 228 for DTU Campus (Beslutning).....	17
Forskønnelse af byrum ved Lyngby Torv og Assistens Kirkegård samt mindre parkeringstiltag ved]	19
Forberedelse af ny Kommunalbestyrelse (Drøftelse).....	23
Det midlertidige byrum på Klampenborgvej efter 2025 (Beslutning).....	25
Meddelelser.....	30
Kommende sager.....	31
Underskrift af protokol.....	32

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-16-21

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Godkendt.

Punkt 2: Lundtofte Børnelandsby - idéoplæg (Beslutning) (Genforelæggelse)

82.00.00-P20-2-22

Resume

Der skal tages stilling til det videre arbejde med etablering af Børnehuset Lundtofte Landsby på Lundtofte Skolestræde. Ideoplægget er bearbejdet hvad angår bygninger, udearealer og trafik siden beslutning om projektets omfang og etapedeling den 2. maj 2024. Forvaltningen præsenterer ideoplægget for alle tre etaper, plangrundlag for kommende planlægning, trafikale foranstaltninger, udbudsproces og Arkitekturrådets behandling af ideoplægget. Forvaltningen vurderer, at især Arkitekturrådets bemærkninger om yderligere arkitektonisk bearbejdning og behandling af uderum bør indgå i en justeret udbudsproces. Der er alene afsat midler til opførelse af de to første etaper.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Ideoplæggets helhedsplan godkendes principielt som grundlag for totalrådgiverudbud, idet tilbudsgivere skal levere en arkitektonisk bearbejdning af ideoplægget og beslutning om justering af ideoplægget, sker som led i bedømmelse af udbuddet.
2. Arkitekturrådets anbefalinger, med forvaltningens kommentarer til justering af det arkitektoniske udtryk, er grundlag for vurderingen af tilbud.
3. Det godkendes at projektet sendes i totalrådgivningsudbud, idet opgaven ud over byggeri også indeholder trafik anlæg
4. Det godkendes at ideoplægget danner grundlag for et lokalplanforslag og tillæg til kommuneplanen
5. De trafikale tiltag, som anbefales i trafiknotatet, direkte afledt af dagtilbudsbyggeriet indarbejdes i projektet efter valg af totalrådgiver.
6. Der gives en anlægsbevilling på 15 mio. kr. til udbud og efterfølgende indgåelse af kontrakt med totalrådgiver - samt til øvrige indledende udgifter til projektet "Dagtilbud Lundtofte Børnelandsby", finansieret af afsatte rådighedsbeløb til projektet i 2025-26.

Problemstilling

Den seneste dagtilbudsprognose (september 2024) for 2026-2027 viser, at der er behov for flere dagtilbudspladser. Kommunalbestyrelsen har afsat budget til tre nye permanente daginstitutioner, herunder to nye daginstitutioner i Virum, og den 31. august 2023 besluttede Kommunalbestyrelsen at disponere rådighedsbeløbet til anlægsprojektet "Ny daginstitution 3" på 84,81 mio. kr. til en ny daginstitution på Lundtofte Skolestræde.

I 2018 opstod der akut behov for omplacering af et dagtilbud, idet der blev konstateret skimmelsvamp i bygningen. Det blev starten på en langsigtet plan for at etablere et nyt dagtilbud i Lundtofte. Der er forsat tre store udfordringer på dagtilbudsområdet omhandlende kapacitet: 1) Prognosen om forventet kapacitetsbehov, 2) en bygningsmasse der ikke er tidssvarende, i forhold til hvad der forventes af et nutidigt dagtilbud, jf. også opdateret bygningsanalyse på dagtilbudsområdet og 3) en udfordring med manglende fleksibilitet i kommunens dagtilbudsbygninger, der gør det vanskeligt at justere imellem f. eks. børnehave- og vuggestuebørn, opnå de rette læringsmiljøer der tilgodeser børn med bevægelsehandicap og muligheder for opdeling af arbejdet med børnene i mindre grupper.

Forvaltningen præsenterer et ideoplæg (bilag) med en etapedelt helhedsplan for Børnehuset Lundtofte Landsby med plads til 12 børnegruppe.

Løsninger

Lundtofte Gammel Skole udgør et lille lokalt kulturmiljø med bevaringsværdige bygninger, Lundtofte Skolestræde 4 og 6. Bygningerne er designet til at rumme større børnegrupper og er dermed egnet til samme anvendelse. På denne måde bliver bydelen suppleret med kommunale institutioner, som fortætter bydelen og underbygger det lokale miljø samtidig med, at den eksisterende bevaringsværdige bygningsmasse bringes i anvendelse og dermed sikres den fremtidige vedligeholdelse. Ideoplæggets bygningsstørrelser følger funktionsprogrammet for dagtilbud.

Børnehuset Vi To flyttede i maj 2024 ind på Lundtofte Skolestræde 4 og i ny midlertidig pavillon på Lundtofte Skolestræde 2. Dagtilbuddet har i dag kapacitet til 5 børnegrupper. Det fremgår af helhedsplanen, at Børnehuset Lundtofte

Landsby skal blive den permanente ramme for de 5 grupper, der er i dag i Børnehuset Vi To, suppleret med yderligere 7 børnegrupper.

Lundtofte Skolestræde 6 er i 2023 ombygget til midlertidige faciliteter til PPR og motorikhus. Disse lokaler forventes fraflyttet 2029, når nye lokaler i Lyngby Idrætsby forventes at stå klar til PPR. Herefter kan Børnehuset Lundtofte Landsby realiseres i fuld skala og med det nødvendige flow imellem institutionens forskellige bygninger med alle nødvendige faciliteter.

Etapedeling

Hoveddispositionen er, at der omkring de bevaringsværdige skolebygninger Lundtofte Skolestræde 4 og 6 opføres to nye grundmurede daginstitutionsbygninger opført som øst-vestvendte længehuse i lighed med de eksisterende skolebygninger, dog så de nye bygninger har en mindre vinkelbygning. Placeringen af de nye bygninger er betinget af, hvorledes støjniveauet kan bringes ned på 58 dB på de udendørs opholdsarealer til ny institution på området. Bygningerne har saddetag i 8 meters højde. De nye bygninger placeres, så de sammen med de eksisterende bygninger skærmer for trafikstøj fra Helsingørmotorvejen. Gamle og nye bygninger forbindes indbyrdes af lette forbindelsesgange, der dels fungerer som støjskærme, dels anvendes til intern færdsel og ophold for børn og personale. Imellem nye og gamle bygninger og forbindelsesgange dannes der forskellige typer af støjbeskyttede udearealer, hvor støjniveauet ikke overstiger 58 dB, som er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for udendørs opholdsarealer.

Ideoplægget består af en etapevis udbygning af børnehuset (bilag). Etapevist forslag til trafikale forbedringer er nærmere beskrevet i trafik- og parkeringsanalyse, som er udarbejdet af ekstern rådgiver (bilag). Daginstitutionen vil fuldt udbygget (etape 1, 2 og 3) kunne rumme i alt 12 børnegrupper i 4 huse, der er indbyrdes forbundne af forbindelsesgange for optimal dagtilbudsdrift og for støjreduktion.

Der er afsat budget til etape 1 og 2, herunder forbindelsesgange mellem alle bygninger. Med etape 3 etableres 3 grupper fysisk i midten af daginstitutionen og opdaterede personale- og ledelsesfunktioner med opdaterede bygningsfysiske forhold på Lundtofte Skolestræde 4 og 6. Det er en forudsætning for den funktionelle og pædagogiske intention med børnehuset, at alle tre etaper realiseres på sigt.

Projektets fulde funktionalitet vil først opnås, når etape 3 er realiseret. Hvis etape 3 ikke realiseres, vil Lundtofte Skolestræde 6 vanskeligt kunne finde anden anvendelse, idet det bevaringsværdige hus ligger som et vigtigt bindeled imellem etape 1 og etape 2. En permanent anden anvendelse af bygningen f.eks. til kommunal administration vil således grundlæggende blokere for ideen om mindre forskelligartede bygningsenheder, der til sammen danner en større helhed, forbundet af bevægelsesgange, som børn og personale, kan bevæge sig imellem.

Såfremt pasningskapaciteten i Distrikt Lundtofte vil være mindre end forventet ved tidspunktet for potentiel etablering af 3. etape, vil kommunen med fordel kunne lukke bygningsmæssige mindre egnede dagtilbud.

Etape 1. Hovedindholdet er etablering af ny daginstitutionsbygning på Lundtofte Skolestræde 7-9 indeholdende 4 grupperum, produktionskøkken til 12 grupper, etablering af legeplads og nødvendige støttefunktioner. Herunder etablering af midlertidig forbindelsesgang samt den del af forbindelsesgangen, som er placeret i det østlige skel i gårdrummet, mellem Lundtofte Skolestræde bygning 4-6. Denne skal udover at tjene som forbindelsesgang, der fysisk forbinder alle de forskellige afdelinger hvis alle etaper gennemføres, også tjene som støjskærm, der gør at gårdrummet kan anvendes som legepladsareal, for børnene i Lundtofte Skolestræde 4, før og efter nybyggeri i etape 2.

Etape 2. Hovedindholdet er etablering af ny daginstitutionsbygning på Lundtofte Skolestræde 2 med tre grupperum, ombygning af trappetårn, færdiggørelse af forbindelsesgange på hver side af trappetårnet (når PPR og motorikhuset er fraflyttet), etablering af legeplads og nødvendige støttende funktioner inklusiv forbindelsesgang fra Lundtofte Skolestræde 2 til 4.

Etape 3. Hovedindholdet er ombygning af Lundtofte Skolestræde 6 til daginstitution med 3 grupperum, færdiggørelse af uderum, samt lettere ombygning af Lundtofte Skolestræde 4 til 2 grupperum. Når etape 1 og 2, men ikke etape 3, er udført, vil Lundtofte Skolestræde 6 ikke benyttes til daginstitution. Denne del af ejendommen anvendes midlertidigt til PPR's funktioner herunder motorik, indtil PPR er flyttet ud til nye lokaler i Idrætsbyen. Herefter er det muligt at gennemføre etape 3.

Plangrundlag

Lokalplanområdet (Bilag) er delt i to separate områder. Lundtofte Skolestræde 2,4,6,7,9 i alt 7617 m² som kommer til at rumme den nye institution, dette areal er i dag omfattet af lokalplan 207, og Lundtoftevej 199, 1064 m² som kommer til at rumme fremtidig parkeringsplads, dette areal er i dag ikke omfattet af lokalplan. Begge områder er omfattet af kommuneplanramme 5.1.43 der udlægger arealet til offentlige formål og åben-lav boligbebyggelse med en bebyggelsesprocent på 25 beregnet ud fra den enkelte ejendom. Realisering af ideoplægget kræver ny lokalplan og

ændring af kommuneplanrammen hvad angår bebyggelsesprocent.

De nye bygninger i ideoplægget skal tage udgangspunkt i den arkitektoniske kvalitet, som de bevaringsværdige bygninger Lundtofte Skolestræde 4 og 6 repræsenterer. Den arkitektoniske kvalitet skal bearbejdes yderligere i dispositionsfasen, men placeringen af bygningerne, højden og fodaftrykket fastholdes hovedsagelig.

Bebyggelsens omfang. Når Børnehuset er fuldt udbygget, ca. 1950 m², forventes bebyggelsesprocenten at være under 45. Den maksimale højde for nybyggeri forventes at blive 8 m i kippen. I ideoplægget er påregnet 12 børnegrupper samt produktionskøkken, hertil kommer diverse støttefunktioner og personalefaciliteter.

Bebyggelsens ydre fremtoning. De nye daginstitutionsbygninger opføres i gul blank mur, tagmateriale er skærmtegl/vingetegl i en lys rødgul farve. Vinduer og døre holdes i samme okkerrøde farve som vinduer og døre i de eksisterende bevaringsværdige bygninger. De nye bygninger får en husdybde på 10-11 m. Husdybden er større end de 8-9 meter, der kendetegner de eksisterende skolebygninger. Den forøgede husdybde fremkommer ved, at der for de nye bygninger tages højde for nærhedsprincippet i funktionsprogrammet for dagtilbud.

Der etableres opvarmede forbindelsesgange med opholdszoner mellem de enkelte nye og eksisterende bygninger. De fysiske rammer i forbundne bygninger understøtter den fælles ledelse og personale og børns mulighed for at færdes mellem bygningerne. Forbindelsesgange kommer til at fremstå som lette bygninger med store glaspartier ind mod institutionens uderum og med lukkede bagvægge og et let tag. De opvarmede forbindelsesgange indrettes også til ophold og temaaktiviteter, ligesom salen i Lundtofte Skolestræde 6 i etape 3 kan indgå i temaaktiviteter som børneareal. Det skal bemærkes, at så længe PPR er lokaliseret i Lundtofte Skolestræde 6, vil der ikke være adgang til Lundtofte Skolestræde 6, for daginstitutionens personale, samt for transport af mad fra produktionskøkkenet i etape 1 til skolestræde 4, samt nybyggeriet i etape 2. For at imødegå dette etableres der under etape 1 og 2 en midlertidig forbindelse tværs over skolegården.

Plangrundlaget bygger bl.a. på forudsætning om nedrivning af Lundtofte Skolestræde 9a-e samt etablering af bygninger, forbindelsesgange etc. for at skabe plads og støjafskærmning. Disse spørgsmål er tidligere principielt behandlet i Byplanudvalget 9. februar 2022 punkt 11 hhv. 7. juni 2023 pkt. 11.

Arkitekturrådet

Ideoplægget har været forelagt Arkitekturrådet. Hovedindholdet i Arkitekturrådets udtalelse (bilag) er:

- Skalaen på det nye byggeri, facadelængde og dybde er anderledes end de eksisterende skolebygninger, skalaen kan med fordel reduceres
- Der mangler arkitektonisk bearbejdning af facader
- Daginstitutionsmiljøet bør tage farve efter landsbymiljøet snarere end som et selvstændigt område i landsbyen
- Forbindelsesgangene bør skaleres ned og udgør et fremmedelement
- Bevaring af den eksisterende beplantning

Planmyndighedens bemærkninger til Arkitekturrådets udtalelser (bilag):

Hvis bygningerne skal skaleres ned, er det nødvendigt at reducere antallet af grupperum. Husdybden kan ikke reduceres, uden at der går funktionalitet tabt i grupperingen af rum og funktioner. Husdybden vil i praksis kun opleves ved gavlene.

Nærmere arkitektonisk bearbejdning er nødvendig, det kan muligvis afstedkomme en ”optisk” nedskalering ved at ledde de lange facader, så der opstår en mere tydelig rytme i facadens disponering. I rådgiverudbuddet vil arkitektonisk bearbejdning være vægtet.

Miljøet omkring de eksisterende skolebygninger er ikke præget af landsbyens typiske bebyggelse med gårde og gadehuse, men udgør sit eget skolemiljø, som nærmere kan genkendes som mindre provinsskoler fra tiden.

Forbindelsesgange er nødvendige af hensyn til at skærme for trafikstøj på udearealer og intern logistik i institutionen. At anvende bygninger som støjskærm er en venlig måde af støjskærme på. Forbindelsesgangene får sin egen arkitektur og materialevalg og kommer til at stå klart, som lette og transparente tilføjelser ind mod institutionens område.

I det omfang beplantning ikke ligger inden for byggefeltet eller andet disponeret areal, bevares sund beplantning i videst muligt omfang. I forhold til rådgiverudbud vil behandling af uderum blive vægtet.

Trafik og parkering

Projektområdet er sammenstykket af flere nuværende matrikler, der grænser op til Lundtoftevej, Ravnholmvej, Lundtofte Skolestræde, Lundtoftehallen og den offentligt tilgængelige parkeringsplads ved hallen. Der er i dag vejadgang til

området via Lundtofte Skolestræde og Ravnholmvej. De to eksisterende offentligt tilgængelige stiforbindelser gennem området vil ophøre, når et samlet børnehus i Lundtofte Landsby etableres.

Der er udarbejdet en trafik- og parkeringsanalyse ved ekstern rådgiver, og trafikken og parkeringsmulighederne omkring det fremtidige børnehus er registreret. Der er foretaget videooptagelser langs Ravnholmvej, og trafikken er talt på Lundtoftevej, Ravnholmvej nord og syd og på Nymøllevej. Desuden er parkeringsbelægningen talt, og der er foretaget besigtigelser i området. I trafiknotatet redegøres for den nuværende situation og hvilke trafikale tiltag, der bør etableres for at børnehuset ikke forringer trafikafvikling og trafiksikkerhed i området (bilag).

Samlet set viser registreringerne, at der til tider er fyldt godt op med parkeringer og trafik i området, særligt ved større arrangementer men også på almindelige hverdage forekommer ind imellem tidspunkter, hvor parkeringspladser er stort set fyldt op, og der forekommer u hensigtsmæssige manøvreringer. Forvaltningen anbefaler, at følgende trafikale problemstillinger håndteres i forbindelse med etableringen af børnehuset:

- Anlægge nødvendige cykel- og bilparkeringspladser til børnehuset
- Sikre adgang for vareleverancer og renovation ved børnehuset og forbedre adgangsvejen til og cirkulationen på parkeringspladsen ved hallen
- At genetablere en stiforbindelse for bløde trafikanter mellem Lundtofte Skolestræde og hallen
- At forbedre krydsningspunkt på Lundtoftevej
- At forbedre vagemulighed på Ravnholmvej

Forvaltningen har fra Borgerforeningen og et kommunalbestyrelsesmedlem modtaget en række forslag til trafikafvikling og parkering. Forslagene er behandlet i forbindelse med arbejdet med trafikanalysen.

I trafikanalysen vurderes det (ud fra erfaringstal fra sammenlignelige projekter), at daginstitutionen har behov for i alt 40 parkeringspladser og 20 cykelparkeringspladser, såfremt alle 3 etaper er etableres. For at håndtere de trafikale problemstillinger i forbindelse med etableringen af børnehuset, anbefaler trafikanalysen følgende trafikale tiltag fordelt over børnehusets 3 etaper:

Etape 1. Udvidelse af parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen med 12 parkeringspladser og etablering af gennemkørsel på parkeringspladsen. Etablering af et mindre indgangsparti fra parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen. Etablering af stiforbindelse langs sydsiden af institutionen, der bygges i etape 1 og anlæggelse af fællessti ved eksisterende værkstedsbygning og etablering af cykelparkering i bygningen. Udvidelse af parkeringspladsen på S. Willumsens Vej (25 parkeringspladser) og indførelse af restriktioner på nuværende parkeringsplads på S. Willumsens Vej.

Etape 2. Anlæggelse af lille parkeringsplads og cykelparkering ved indgangen fra Ravnholmvej (6 parkeringspladser). Nedlæggelse af lille parkeringsplads ved Lundtofte Skolestræde (3 parkeringspladser).

Etape 3. Yderligere sikring af eksisterende fodgængerovergang på Lundtoftevej, og parkeringsforbud på udvalgte dele af Ravnholmvej samt evt. permanentgørelse af parkeringsforhold ved S. Willumsensvej, for at forbedre trafikafviklingen.

Til Kommunalbestyrelsens møde d. 2. maj 2024, fremgår det af punkt 19 vedr. Idéoplæg Lundtofte Børnelandsby, at supplerende parkeringstiltag er en del af etape 3. Udvidelse af parkeringspladsen på S. Willumsensvej er en del af de supplerende parkeringstiltag. Nyeste trafikanalyse viser behov for at udvide parkeringspladsen ved S. Willumsensvej allerede fra etape 1, og det foreslås derfor etableret i etape 1 som en midlertidig løsning indenfor det afsatte budget til trafikløsninger i etape 1. Det fremgår af trafikanalysen, at det skal revurderes, efter at PPR-huset er fraflyttet, om der stadig er behov for disse parkeringspladser, og om de skal permanentgøres.

Budgettet til permanentgørelse er afsat i etape 3 og vil derfor først kunne udføres som en del af projektet såfremt der på et senere tidspunkt afsættes budget til etape 3.

De trafikale tiltag skal tilsammen sikre nødvendige parkeringsmuligheder for børnehusets personale og forældre, opretholdelse af en sikker forbindelse for de bløde trafikanter mellem hallen og skolen, og at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling, når børnehuset genererer mere trafik i området.

Sammen med trafikrådgiveren har forvaltningen vurderet effekten og muligheden for en række andre tiltag for at bedømme hvilke tiltag, der bedst sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, når børnehuset er etableret. F.eks. er det undersøgt, om de kommunale ejendomme på Lundtoftevej 212 og 218-220 kan anvendes til parkering til børnehuset, men ejendommene anvendes i dag til andre formål, der har brug for parkeringspladserne. Dermed er nogle af de undersøgte tiltag fravalgt, fordi andre tiltag har været mere egnede.

Desuden er nedenstående tiltag fravalgt, fordi de ikke har en direkte forbindelse til etableringen af børnehuset. En eventuel gennemførelse af tiltagene på et senere tidspunkt vil forudsætte en omprioritering inden for eksisterende økonomiske rammer, idet der ikke er afsat midler til dette:

- Anlægge manglende stiforbindelse og ca. 25 lyspunkter vest for fodboldbanerne (ca. 500.000 kr.)
- Yderligere restriktioner og tidsafgrænset ensretning af Ravnholmvej (ca. 60.000 kr.)
- Anlægge parkeringsplads ved Maglebjergvej (ca. 1 mio. kr.)

Skyggeforhold

Der er udarbejdet skyggediagrammer for ideoplægget, som viser minimal påvirkning af naboer.

Udbudsproces

Rådgiveropgaven for Børnehuset Lundtofte Landsby sendes i EU-udbud med prækvalificering hvor kun de rådgivere, som bliver prækvalificeret kan afgive tilbud. Tildelingen af opgaven vurderes på baggrund af bedste forhold mellem pris og kvalitet, hvor kvalitet vægter højere end pris.

Forvaltningen arbejder med en udbudsproces, hvor tilbudsgivere blandt andet skal levere en redegørelse for organisation og samarbejde samt redegørelse for arkitektur og kvalitet, herunder levere skitser, som viser justering af idéoplægget, med ønsket detaljeringsniveau og forståelse for opgaven. På den måde kan opgaven stilles for at opnå den ønskede arkitektoniske kvalitet for nye og eksisterende bygninger. Opgaven tildeles den tilbudsgiver som samlet set opnår flest point i forhold til pris og kvalitet. Bedømmelsen foretages af et bedømmelsesudvalg bestående af repræsentanter fra forvaltningen samt udvalgsformænd for Dagtilbudsudvalget og Byplanudvalget.

Skitserne bliver udgangspunkt for den videre bearbejdning af projektet som består af flere faser med projektering inden udbud af opgaven sendes i hovedentreprise.

Rådgiveropgaven indeholder:

Etape 1-2: projektering af alle faser, samt udførelsesfase

Etape 3: projektering til og med dispositionsfasen, samt en option om at projektet de næste faser projekteres færdig med henblik på mulig udførelse efter 2029, når PPR-funktionen er flyttet over i nye lokaler.

Strategisk ramme

Indsatsen er en del af den prioriterede politiske indsats om at sikre kapacitet og kvalitet i dagtilbuddene i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Det vurderes fordelagtigt og bæredygtigt at genanvende, bevare samt tilføje til eksisterende kommunale bygninger, fremfor at bygge nye. På denne måde mindskes behovet for at fremstille nye byggematerialer fremfor upcycling og deponering af byggeaffald.

Videre proces

Der gennemføres totalrådgivningsudbud i begrænset EU-udbud efter Udbudsloven, hvor grundlaget er udbudsbetingelser, oplæg til kontrakt, ideoplæg, byggeprogram og ydelsesbeskrivelse inkl. bilag. Når tilbud er modtaget, vurderes de i henhold til de opstillede krav, herunder vedr. forslag til arkitektonisk bearbejdning. Rådgiverkontrakt indgås og arbejdet med dispositionsforslag begynder med indledende fokus på det arkitektoniske udtryk.

Den konkrete indretning blive bearbejdet yderligere i den kommende projektering (dispositionsfasen), og her kan det vise sig hensigtsmæssigt at justere arealerne for de enkelte rum inden for rammerne af Funktionsprogrammets anvisninger. Det kan således vise nødvendigt og hensigtsmæssigt at øge antal m² for nogle funktioner og reducere antal m² for andre funktioner.

Kommunikation og borgerinddragelse

Der er afholdt Walk and Talk med naboer i den indledende proces. Der er løbende dialog med forældrebestyrelsen i "Vi To" i takt med udviklingen af projektet. Der blev ydermere afholdt et borgermøde 16. april 2024, hvor projektet blev præsenteret, og den 4. september 2024 blev der afholdt dialogmøde med bestyrelsesmedlemmer fra Lundtofte Borgerforening.

Der bliver løbende orienteret om udviklingen på ltk.dk under "Vi udbygger nye dagtilbud". Der bliver afholdt borgermøde under den offentlig fremlæggelse af planforslag.

Økonomi

Anlæg - Daginstitution Lundtofte Skolestræde (Bulderby)

Der er i alt under anlæg afsat et rådighedsbeløb på 101,8 mio. kr. (2025 p/1) til projektet "Dagtilbud Lundtofte Børnelandsby". Rådighedsbeløbet er afsat til at dække udgiften til etableringen af etape 1 og 2, herunder forbindelsesgange mellem alle bygninger. Af det afsatte rådighedsbeløb på 101,8 mio. kr. er der givet en anlægsbevilling på 1,2 mio. kr. til udarbejdelse af helhedsplan for projektet indeholdende etape 1-3. Til udbud af totalrådgiverkontrakt og efterfølgende indgåelse af kontrakt med totalrådgiver vedrørende etape 1 og etape 2 - samt til øvrige udgifter forbundet med rådgivningsfase, foreslås det at give en anlægsbevilling på 15 mio. kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet i 2025-26. Hvis dette godkendes, vil den korrigerede anlægsbevilling herefter udgøre 16,2 mio. kr.

Anlægsbevillingen til projektet "Dagtilbud Lundtofte Børnelandsby (Bulderby)" vil efterfølgende omfatte rådgivning til projektets etape 1 og etape 2, samt rådgivning til og med dispositionsfasen vedrørende etape 3, som beskrevet ovenfor.

Samlet vil udgifterne til gennemførelse af etape 3 (bestående af etape 3.1 og 3.2) udgøre 39,5 mio. kr. (2024 p/1). Udgifter til rådgivning og entrepris for etape 3.1 (ombygning Lundtoftevej 4 - udvidelse af grupperumsstørrelser) er beregnet til 3,8 mio. kr. Udgifterne til etape 3.2 - ombygning af medborgerhuset er opgjort til 35,7 mio. kr. Etape 3 vil kunne påbegyndes i 2029, under hensyntagen til at nuværende brugere af Lundtofteskolestræde 6, PPR og Motorikhuset, efter planen fraflytter til nyopført bygning i Lyngby Idrætsby i løbet af 2029.

Gennemførelse af etape 3 blev præsenteret i forbindelse med sagen "Anlægsprogrammet 2025-34", der blev godkendt af Kommunalbestyrelsen 20. juni 2024 (sag 9), men blev ikke prioriteret. En gennemførelse af etape 3 forudsætter derfor en politisk omprioritering inden for det eksisterende anlægsprogram, og vil i den forbindelse kunne indgå i drøftelserne om anlægsprogram 2026-35.

Anlæg - Midlertidig løsning på forbindelsesgang

PPR er genhuset på Lundtofte Skolestræde 6, indtil deres nye lokaler i idrætsbyen er færdigbygget i løbet af 2029. Den permanente løsning for forbindelsesgang igennem Lundtofte Skolestræde 6, kan først udføres sidst i etape 2, når PPR er fraflyttet. Der er brug for en midlertidig forbindelse, for at transportere maden fra produktionskøkkenet over til Lundtofte Skolestræde 2 og 4. Den midlertidige forbindelse udføres som en overdækning med delvist lukkede sider og er estimeret til 0,3 mio. kr., som afholdes inden for det afsatte rådighedsbeløb til projektet.

Drift - Madvogn ved midlertidig forbindelsesgang

I forbindelse med etablering af produktionskøkkenet i etape 1 vil der blive etableret en midlertidig forbindelsesgang, som vil skulle fungere, indtil alle forbindelsesgange er gennemført. Dette vil være tilfældet efter etape 2.

I særlig grad er frokosten, som produceres i det fælles produktionskøkken til de forskellige børnegrupper påvirket i forhold til dette. Hvis der ikke er fysisk forbindelse mellem bygningerne, hvor produktionskøkkenet er, og der hvor maden skal transporteres hen, kræver det forskellige fødevareremæssige tiltag. Maden skal pakkes ned i køkkenet og fragtes på en vogn til det hus, hvor børnene skal spise. Herefter skal maden pakkes ud og temperaturen skal kontrolleres, inden maden anrettes. Der pågår afklaring om, hvad udgiften til dette udgør. Forvaltningen vil vende tilbage med en særskilt sag herom.

Anlæg - trafikale tiltag

Der er indeholdt 2 mio. kr. i entreprisudgifter til trafikforanstaltninger i etape 1 og 2 samt yderligere 3 mio. kr. i entreprisudgifter i etape 3 - jf. under forudsætning af, at der på et senere tidspunkt afsættes budget til etape 3.

De trafikløsninger som indgår i etape 1 og 2 skal løses indenfor det afsatte rådighedsbeløb i etape 1 og 2 og er følgende:

- Udvidelse af parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen
- Etablering af gennemkørsel på parkeringspladsen ved Lundtoftehallen
- Etablering af mindre indgangsparti fra parkeringspladsen ved Lundtoftehallen
- Etablering af stiforbindelse langs sydsiden af institutionen i etape 1 og ved værkstedsbygningen
- Etablering af cykelparkering
- Midlertidig løsning for udvidelse af parkeringspladsen ved S. Willumsens vej samt indføre restriktioner
- Anlæggelse af lille parkeringsplads og cykelparkering ved indgangen fra Ravnholmvej
- Nedlæggelse af lille parkeringsplads ved Lundtofte Skolestræde

De trafikløsninger, som indgår i etape 3, som ikke er politisk besluttet endnu

- Yderligere sikring af eksisterende fodgængerovergang på Lundtoftevej
- Parkeringsforbud på udvalgte dele af Ravnholmvej samt
- Evt. permanentgørelse af parkeringsforhold ved S. Willumsensvej

Hvis der på sigt viser sig behov for yderligere tiltag til at håndtere parkering og trafikafvikling direkte forbundet med etablering af børnehuset, vil dette blive forelagt i en særskilt sag.

I samarbejde med trafikrådgiver har forvaltningen vurderet effekten og muligheden for en række andre tiltag, for at bedømme hvilke tiltag, der bedst sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, når børnehuset er etableret. I den forbindelse er trafiktiltag, der ikke har direkte forbindelse til etablering af børnehuset, ikke håndteret i denne sag. Udgiften til disse udgør samlet anslået 1,6 mio. kr., og består af følgende:

- Anlæggelse af manglende stiforbindelse og ca. 25 lyspunkter vest for fodboldbanerne (anslået 0,5 mio. kr.)
- Yderligere restriktioner og tidsafgrænset ensretning af Ravnsholmvej (anslået 0,06 mio. kr.)
- Anlæggelse af parkeringsplads ved Maglebjergvej (anslået 1 mio. kr.)

En eventuel gennemførelse af tiltagene på et senere tidspunkt vil forudsætte en omprioritering inden for eksisterende økonomiske rammer, idet der ikke er afsat midler til dette.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 5

Dagtilbudsudvalget anbefaler indstillingspunkt 1 og 2

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 1, 2, 4 og 5

Økonomiudvalget anbefaler alle indstillingspunkter

Kommunalbestyrelsen godkender alle indstillingspunkter

Beslutningsforløb

Beslutning Teknikudvalget, den 26. november 2024

Ad 5) Enhedslisten stiller ændringsforslag om at parkering på Lundtoftevej 199 tages ud af forslaget, for i stedet at belyse muligheder på Willumsensvej.

For stemmer: 2 (Ø (1), F (1)) Imod stemmer: 4 (C) Radikale tager forbehold.

Hermed faldt ændringsforslaget.

Herefter foreslås indstilling 5 anbefalet, idet udvalget ønsker at der arbejdes videre med at finde muligheder for cykelparkering ved Lundtoftehallen, herunder mulighed for at fælde enkelte træer, samt løbende vurdering af trafik og parkering.

Imod stemmer: 1 (Ø) For stemmer: 5 (C (4), B (1)) SF tog forbehold

Hermed blev forslaget godkendt.

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

Dagtilbudsudvalget, den 27. november 2024

Ad 1-2) Anbefalet.

Claus Bøgh Svenningsen (UP) var fraværende.

Byplanudvalget, den 27. november 2024

Ad 1) Anbefalet, idet udvalget mener, at bearbejdningen af facader, herunder forbindelsesgangenes facader, skal ske med udgangspunkt i den nære kontekst, dvs. de gamle skolebygninger, og således at de nye bygninger indgår og refererer til Lundtofte landsby.

Ad 2, 4 og 5) Anbefalet. Bygningskulturforeningens kommentarer vedlagt sagens referat (bilag).

Kjær-Westermann (B) var fraværende, i stedet deltog Cecilie Mussegaard Lindahl (B).

Økonomiudvalget 5. december 2024

Tilbagesendes til Teknikudvalget og Byplanudvalget, idet forvaltningen anmodes om at undersøge alternative forslag til parkeringsmuligheder.

Niels Haxthausen (F) var fraværende. I stedet deltog Karen Marie Pagh (F)

Supplerende sagsfremstilling

I november 2024 blev sagen om Bulderby (før Lundtofte Børnelandsby), herunder idéoplæg, trafiknotat, Arkitekturrådets kommentarer og lokalplanforslag anbefalet af Teknikudvalget, Byplanudvalget og Dagtilbudsudvalget, men blev af Økonomiudvalget den 5. december 2024 sendt tilbage til Teknikudvalget og Byplanudvalget, idet forvaltningen blev bedt om at undersøge alternative forslag til etablering af parkeringspladser.

På ovenstående baggrund redegør forvaltningen i denne supplerende sagsfremstilling for alternative parkeringsløsninger. Trafiknotatet er opdateret (jf. bilag), og de alternative parkeringsløsninger er tilføjet i nye afsnit (afsnit 5.7 s. 20-22 samt afsnit 6.7 s. 23-40). Idéoplægget er opdateret med ny tidsplan på sidste side, jf. bilag.

Projektet er stadig i idéfasen, hvilket er den første af faserne i byggeriets faser. Det er her idéerne for opgaven dannes som fundamentet for opgavens løsning, gennem den resterende del af projektforslaget. Det vil sige, at idéernes løsninger og detaljer bliver yderligere bearbejdet og præciseret i henhold til lovgivningskrav og ønsker, igennem de kommende faser.

I trafiknotatet er det vurderet, at der er behov for 25 personaleparkeringspladser til daginstitutionen. For at imødekomme dette behov pegede forvaltningen ved forelæggelse af sagen i november/ december 2024 på, at den eksisterende parkeringsplads på S. Willumsens Vej udvides ved at anlægge 25 parkeringspladser på Lundtoftevej 199, som er en tom, kommunalt ejet grund.

Forvaltningen har efterfølgende undersøgt alternative forslag til etablering af personaleparkering på grunden på Lundtoftevej 199. Potentialet for at opfylde daginstitutionens parkeringsbehov er samlet set således undersøgt på følgende ejendomme:

1. Lundtoftevej 199 (ved S. Willumsens Vej)
2. Ravnholmvej 11 (på parkeringspladsen ved Lundtofte Hallen)
3. To placeringer (C1 og C2) på fodboldområdet øst for Ravnholmvej
4. Ravnholmvej 21 (ved Hjortekær tennisklub)
5. S. Willumsens Vej 12 (ubebygget grund)
6. Nøjsomhedsvej 26 (ubebygget areal ved Børnehuset Kernehuset)

Afstanden fra daginstitutionen til de forskellige lokaliteter varierer fra ca. 100 m til 530 m (afsnit 5.7 i trafiknotatet). Af trafiknotatet fremgår det, at det er afgørende, at den valgte løsning både er en veldefineret og attraktiv p-plads, som i arbejdstiden kan forbeholdes til personalet, og som personalet kan henstilles til at benytte.

Lokalitet A og E vurderes som de bedst egnede til personaleparkering, fordi afstandene mellem dem og daginstitutionen ikke er særlig lang og derfor gør, at personalet naturligt vil benytte parkeringspladserne. Muligheden for dobbeltudnyttelse vurderes særlig god på lokalitet A, da lokaliteten både kan anvendes som aflastningsparkeringsplads ved større arrangementer på boldbanerne, i hallen eller på Lundtofte skole og i øvrigt af områdets beboere udenfor daginstitutionens åbningstid. Lokalitet A anbefales således på grund af dens placering, der understøtter en reel benyttelse af parkeringspladserne. Desuden vil brug af parkeringspladserne på lokalitet A betyde, at billister får adgang til pladserne fra den eksisterende ind- og udkørsel fra parkeringspladsen på S. Willumsens Vej, hvilket er med til at fremme trafikafviklingen.

Lokalitet E anbefales ikke, idet der er risiko for gentagelse af de trafikudfordringer, der tidligere var på S. Willumsens Vej, jf. Teknikudvalgets behandling heraf i marts 2023. Derudover er S. Willumsens Vej 12 budgetlagt solgt i 2025, og kan derfor ikke vælges som mulig løsning medmindre der peges på særskilt finansiering til dækning af manglende salgsindtægt for denne.

Både lokalitet C2 og D får en middelmådig vurdering pga. afstandene og muligheden for at dobbeltudnytte parkeringspladser på lokaliteterne.

Undersøgelsen viser, at af hensyn til boldbanerne er det ikke plads til at inddrage C1 til parkering, og derfor forkastes denne placering. Placering F ligger for langt fra daginstitutionen til at arealet vil kunne opfylde daginstitutionens parkeringsbehov. Placering B anbefales ikke, fordi der ikke kan anlægges nok parkeringspladser på lokaliteten, og hvis personaleparkeringen spredes ud over flere lokaliteter, vil det genere mere søgetrafik.

Der peges stadig på lokalitet A som bedste løsning. Derfor er også bilagt svar på et politikerspørgsmål, hvor det historiske forløb om Lundtoftevej 199 er nærmere gennemgået (bilag).

Trafiknotatet anviser også, hvor der bør anlægges cykelparkeringspladser til institutionen, og det anbefales, at passagen forbedres for de lette trafikanter mellem Lundtofte Skolestræde, institutionen og hallen. Med den forbedrede forbindelse vil cyklister og gående til institutionen eller hallen kunne benytte fodgængerovergangen på Lundtoftevej og stien langs Lundtofte Skolestræde, og det vurderes at være den bedste rute. Når de lette trafikanter kommer via Lundtofte Skolestræde, kan der være mulighed for, at hallen får gavn af de cykelparkeringspladser, der skal anlægges til institutionen.

Redegørelse for cykelparkering og skur ved Lundtoftehallen, ved anlæggelse af nye parkeringspladser til daginstitutionen.

Der anlægges 12 nye parkeringspladser i forlængelse af Lundtoftehallens parkeringsplads som gør, at eksisterende skur og cykelparkering skal flyttes til ny placering (bilag).

Der er i dag et cykelstativ til ca. 10 cykler til Lundtoftehallen i dette område og cykler parkeres derudover tilfældigt på kørselsareal til hallen skur og containerplads for affald, så de står i vejen for afhentning af hallens renovation. Lundtoftehallens registrering af cykler er, at de generelt er placeret tilfældigt i hele området, ofte tæt på indgange. Forvaltningen foreslår derfor, at flytte cykelparkeringen tættere på indgangen, på samme niveau som hallens indgang, hvor man kan benytte eksisterende rampe eller sliske op ad trappen. Se bilag med eksisterende og ny placering.

Eksisterende skur flyttes for at give plads til de nye parkeringspladser. Skuret får samme funktion og adgangsforhold som ved nuværende placering. Se bilag med eksisterende og ny placering.

Behandling af forslag fra borgere i lokalområdet og Lundtofte Borgerforening

I arbejdet med trafiknotatet har trafikrådgiver og forvaltning gennemgået en række forslag fra borgere i lokalområdet, der har ideer til at afhjælpe trafikale udfordringer i området. Nogle af ideerne er medtaget i rækken af tiltag, som trafikrådgiveren anbefaler for at understøtte trafikafviklingen i området og imødekomme daginstitutionens parkeringsbehov. Andre ideer er fravalgt, fordi andre muligheder blev vurderet som bedre egnede for eksempel på grund af afstande og sammenhænge til daginstitutionen.

Lundtofte Borgerforening har i januar 2025 indsendt kommentarer til idéoplægget, herunder parkering. Lundtofte Borgerforenings spørgsmål er vedlagt som bilag sammen med forvaltningens svar. Af svarene fremgår det, hvordan forvaltningen allerede har taget stilling til kommentarerne og/eller tænkt nogle af de rejste forhold indarbejdet i projektets kommende faser.

Tidsplan

De supplerende trafikundersøgelser medfører ny tidsplan for projektet. Projektering af den nye daginstitution var planlagt at blive sendt i totalrådgiverudbud i december 2024, men dette er nu skubbet minimum et halvt år, såfremt Kommunalbestyrelsen godkender nærværende sag i april 2025. Udbudsmaterialet tilrettes efter godkendelse og forventes offentliggjort i maj/juni 2025. Den nye tidsplan er ved at blive bearbejdet og lægges på en meddelelse til Dagtilbudsudvalget og Økonomiudvalget i april 2025.

Økonomi

Udgifterne til de supplerende undersøgelser vedrørende trafik er afholdt inden for rammen af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Ny daginstitution Børnehuset Lundtofte Landsby" af de budgetlagte midler til uforudsete udgifter.

Jf. vedlagte trafiknotat er den samlede udgift til lokalitet A estimeret til 1,8-2,4 mio. kr. og kan finansieres inden for rammen af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Ny daginstitution Børnehuset Lundtofte Landsby".

Udgiften til etablering af de øvrige løsningsforslag forventes enkeltvis ligeledes at kunne afholdes inden for det afsatte rådighedsbeløb. Dog vil lokalitet E medføre, at budgetlagt indtægt fra salg af S. Willumsens Vej 12 i 2025 skal nulstilles. Denne lokalitet forudsætter derfor en særskilt og yderligere finansiering.

Teknikudvalget, den 18. marts 2025

Ad 5)

Der stemmes om indstillingen:

For stemmer: 4 (C)

Imod stemmer 1 (Ø), idet Ø ikke ønsker parkering på Lundtoftevej 199.

F og B tager forbehold.

Herefter anbefales indstillingen. Udvalget ønsker, hvis det ikke forsinker projektet, at totalrådgiverne også undersøger muligheden for at tilføje afsætningspladser på Lundtoftevej ud for 214-216 hhv. yderligere p-pladser på Lundtoftevej 212 som erstatning for planlagte p-pladser på projektområdet og Ravnholmvej.

Desuden ønsker udvalget at de tre træer i midten af den eksisterende parkeringsplads ved hallen fældes for at skabe bedre parkeringsforhold.

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

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Ad 1-2) Anbefalet, idet udvalget mener, at bearbejdningen af facader, herunder forbindelsesgangenes facader, skal ske med udgangspunkt i den nære kontekst, dvs. de gamle skolebygninger, og således at de nye bygninger indgår og refererer til Lundtofte landsby.

Der ønskes desuden at totalrådgiver også kan tilpasse projektet til det samlede kulturmiljø i Lundtofte Landsby ved fx materialevalg, farvevalg og/ eller detaljering.

Udvalget opfordrer til at Økonomiudvalget drøfter, at det er en forudsætning for den funktionelle og pædagogiske intention med Børnehuset, at alle tre etaper realiseres – eller at man sikrer at der skabes denne sammenhæng mellem de første to faser.

Ad 4) Anbefalet

Ad 5) Anbefalet, idet sikring af fodgængerovergangen på Lundtoftevej ønskes medtaget i etape 1.

Bilag

Notat - henvendelse fra Borgerforening med forvaltningens kommentarer

Oversigtskort

Lundtoftehallens cykelparkering, samt maskin- og redskabsskur

Bulderby - Trafiknotat 14.01.25

Politikerspørgsmål om Lundtoftevej 199

Punkt 3: Parkeringsnormer i særligt stationsnære områder (Beslutning)

01.02.00-G01-20-24

Resume

Lyngby Station er den 7. mest benyttede station i Danmark. Når letbanen kommer i drift, får Lyngby St. ekstraordinært gode forbindelser med skinnebåren offentlig transport. Dette forhold betyder, at der er grundlag for at reducere p-normen omkring Lyngby St. ved nybyggeri. Forvaltningen arbejder med en reducere af p-normen i det stationsnære kerneområde, som opdeles i to nye zoner under benævnelsen "særligt stationsnært kerneområde 150 m. og 300 m.". Forvaltningen peger desuden på løsninger, der kan træde i kraft, når parkeringen ikke kan placeres på egen grund. Udvalget skal tage stilling til, om de anbefalede principper kan indgå som grundlag for det videre arbejde med en p-norm for Kgs. Lyngby i den kommende kommuneplan.

Indstilling

Forvaltningen anbefaler, at følgende indgår som grundlag for det videre arbejde i udarbejdelse af Kommuneplan 2025:

1. principper for afgrænsning af "særligt stationsnære kerneområder 150 meter og 300 meter"
2. principper for ny p-norm
3. principper for anlæg af p-pladser udenfor egen ejendom i særligt stationsnære kerneområder.

Problemstilling

Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum åbner mulighed for opførelse af nye boliger, p-hus og erhverv i det stationsnære område. Aktuelt åbnes der muligheder i Gasværksvejskvarteret, - i området Syd for Lyngby Station, Kastanievej på Jernbaneplassen samt på enkelte ejendomme i centrum.

En egentlig realisering af udviklingsplanens muligheder er imidlertid udfordret i forhold til etablering af p-pladser iht. gældende p-norm, som er defineret i nugældende kommuneplan. Skal projekterne realiseres med realistiske p-løsninger, skal der findes nye løsninger på problemstillingen. Løsningerne vil kunne danne rammen for en fremtidig p-norm i Kongens Lyngby og kunne indgå i kommuneplan 2025.

Ændringer i plangrundlaget og dermed p-normen skal være planmæssigt begrundet og lighedsprincippet skal overholdes.

Erfaringstal for parkering for erhverv fra andre sammenlignelige kommuner samt Københavns Kommune fremgår af "P-norm i andre kommuner" (bilag).

Løsninger

Normalt defineres stationsnærhed med afstande på hhv. 1.200 m ved øvrigt stationsnært område og 600 m. ved stationsnært kerneområde.

Lyngby Station er imidlertid den 7. mest benyttede station i Danmark og et væsentligt transportknudepunkt for den kollektive trafik. Dette forhold vil blive yderligere styrket ved åbning af Hovedstadens Letbane i 2026. Det er en mulighed, at områder, der ligger særligt tæt på stationen, kan defineres som et "særligt stationsnært kerneområde" med dertilhørende yderligere reduktion i kravet om p-pladser. Forvaltningen foreslår zoneopdeling på henholdsvis 300 m og 150 m i det "særligt stationsnært kerneområde". Forvaltningen vurderer, at det i Lyngby-Taarbæk Kommune alene er stationen på Jernbaneplassen i Kongens Lyngby, der udløser denne mulighed.

Stationsnærhedsprincippet baserer sig på en undersøgelse om "Arbejdspladslokalisering og transportadfærd" fra 2001. Undersøgelsen viser, at jo tættere på en station arbejdspladserne ligger, jo flere ansatte benytter kollektiv transport til og fra arbejdspladser - fordelt på forskellige typer af arbejdspladser, særligt i intervallet 0-500 meter. Undersøgelse af transportvaner i forhold til placering af arbejdsplads - uddrag vedlægges (Bilag).

1. Forslag til principper for afgrænsning af "særligt stationsnære kerneområder"

I Kommuneplan 2021 er de stationsnære kerneområder defineret i de enkelte rammeområder beliggende inden for - eller tæt op ad cirkelslag på 600 meter.

Forvaltningen foreslår, at definitionen af "særligt stationsnært kerneområde" omkring Lyngby S-togstation sker ved cirkelslag på henholdsvis 300 m og 150 m i forhold til det trafikale knudepunkt. Herefter defineres disse som "særligt

stationsnært kerneområde 300 m" og "særligt stationsnært kerneområde 150 m". Der foretages ikke en decideret udpegning, der følger eksisterende kommeplanrammeområders afgrænsning. Forvaltningen foreslår derimod, at størstedelen af et projektområde skal være beliggende inden for et af de to cirkelslag for at få mulighed for yderligere reducerede p-normer, jf. bilagene; Forslag til særligt stationsnært kerneområde 300 m (bilag) og Forslag til særligt stationsnært kerneområde 150 m (Bilag).

2. Forslag til principper for yderligere reduktionsmuligheder af p-norm for biler i de særligt stationsnære kerneområder

Erhverv:

- I Kommuneplan 2021 er der fastsat en norm for kontorerhverv på 1 plads pr. 50 m² med mulighed for en yderligere reduktion på 25% for erhverv (kontor, detailhandel m.v.) i de stationsnære kerneområder (600 m). Forvaltningen foreslår en yderligere reduktion på op til 40 % (op til 1:83 m²) inden for en afstand af 300 m fra Lyngby Station (S-tog og Letbane), samt op til 60 % reduktion (op til 1:125 m²) inden for en afstand af 150 m fra de to stationer.

Bolig:

- I Kommuneplan 2021 fastsættes normen for boliger med 1 plads pr. etagebolig op til 65 m² og 1,5 plads per etagebolig over 65 m². Der er mulighed for en reduktion med 10 % i stationsnært kerneområde eller en fastsættelse af normen ved beregning af dobbeltudnyttelse, hvor der også indgår kontorerhverv i projektet. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at normen forsat er realistisk for boliger. Forvaltningen kan ikke påvise et fald i bilejerskab, når man bor tæt på en station. Det vil til gengæld være nødvendigt at kigge på, hvor p-pladserne etableres fysisk, hvis dette p-behov skal løses i Kongens Lyngby.

3: Forslag til principper for anlæg af p-pladser udenfor egen ejendom i særligt stationsnære kerneområder

Hvor parkeringspladser ikke kan anlægges på egen grund, foreslår forvaltningen, at bygherre i samarbejde med forvaltningen kan vælge mellem følgende muligheder:

1. Det antal p-pladser, man IKKE – efter almindelig reduktion – har plads til at anlægge (fysisk) på egen grund, kan man købe/etablere på en anden matrikel, som man ejer, indenfor en radius af 300 meter fra centrum af det aktuelle område (fx Gasværksvej til p-kælder under Microsoft) under forudsætning af, at der på denne ejendom er ledig kapacitet. Løsningen tinglyses.
2. Det antal p-pladser, man IKKE – efter almindelig reduktion – har plads til at anlægge (fysisk) på egen grund, kan man købe/etablere på en anden mands grund indenfor en radius af 300 meter fra centrum af det aktuelle område under forudsætning af, at der på denne ejendom er ledig kapacitet. Løsningen tinglyses.

Forvaltningen bemærker, at ovenstående forslag understøttes af, at parkeringsundersøgelser 2019 (bilag) tidligere har vist, at der er ledig kapacitet i Kongens Lyngby, når de private betalingspladser indgår i undersøgelsen/optællingen. Den ledige kapacitet i Kongens Lyngby findes især på de privatejede p-pladser i kældre, hvor der opkræves betaling.

Yderligere principper foreslås ikke anvendt omkring knudepunktet Lyngby station. Der kunne teoretisk være en mulighed for efter konkret vurdering at få lov til at nøjes med at udlægge i stedet for at anlægge den rest af p-pladser, man ikke umiddelbart har plads til. Alternativt kunne anvendelse af kommunens P-fond aktiveres. Forvaltningen vurderer imidlertid, at det ikke er realistisk i Kongens Lyngby, idet der hverken kan anvises areal- eller finansiering til etablering af p-pladser via P-fonden.

Strategisk ramme

Forvaltningen har i sit arbejde taget afsæt i Udviklingsplanen for Kongens Lyngby, som blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen i oktober 2023.

I nærværende sammenhæng har forvaltningen haft en særlig opmærksomhed på 2 af visionens 6 principper: Attraktive boliger i centrum og Fremkommelighed og tryghed i trafikken.

I forlængelse af de politiske visioner i udviklingsplanen om at udvikle byen med respekt for historien og skabe attraktive boliger i det centrale Lyngby, peges der på muligheden for byfortætning i Gasværksvejsområdet, Kastanievej og Jernbaneplassen.

Som en konsekvens heraf må udfordringen omkring den afledte parkering løses.

I udviklingsplanen lægges der op til at fastholde en høj parkeringskapacitet i Kongens Lyngby Centrum, som en forudsætning for at opretholde byens attraktion som et handels- og erhvervsmæssigt centrum. Samtidigt ønskes mange af de nuværende mindre terrænparkeringspladser nedlagt til fordel for nye og styrkede byrum i byen. Konkret foreslås et nyt p-hus placeret på Kastanievej for at reducere p-søgetrafik. Derudover foreslås det at øge muligheden for dobbeltudnyttelse samt udnytte ledig kapacitet i eksisterende p-anlæg.

Kommuneplanen: I forslag til Kommuneplan 2025 indarbejdes udviklingsplanens forslag til nybyggeri og fortætning i de nævnte områder.

Videre proces

Nærværende forslag kan danne baggrund for ændringer af de generelle rammer for parkering i Kongens Lyngby C i Kommuneplan 2025. Forslag til Kommuneplan 2025 planlægges sendt i høring ultimo juni 2025, med planlagt endelig vedtagelse december 2025. Sager, der kører samtidigt med forslag til Kommuneplan 2025, vil skulle koordineres. For relevante forslag til kommuneplantillæg (eksempelvis kommuneplantillæg 8/2021 for udvikling af området Syd for Lyngby Station), der behandles tidligere end forslag til Kommuneplan 2025, vil der kunne fastsættes andre p-normer i et kommuneplantillæg end den, der er gældende. Forslag vil kunne ledsages af de begrundelser, der fremgår af denne sag.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Ad 1-3)

Afstemning om indstillingerne 1-3.

Imod stemte: 1 (Claus Bøgh Svenningsen (UP))

For stemte: 6 (C (3), A (1), M (1), B (1))

Hermed blev indstillingerne 1-3 godkendt.

Bilag

Undersøgelse om transportvaner i forh. til placering af arbejdsplads - uddrag

p-norm i andre kommuner - 0.1

Parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune_analyse_COWI_2019

Forslag til særligt stationsnært kerneområde - 150 m

Forslag til særligt stationsnært kerneområde - 300 m

Punkt 4: DTU Space - endelig vedtagelse af tillæg 1 til Lokalplan 228 for DTU Campus (Beslutning)

01.02.05-P16-2-24

Resume

DTU har i marts 2024 ansøgt om tilladelse til at opføre en ny DTU Space bygning. Det ansøgte forudsætter et tillæg til gældende lokalplan 228 for DTU. Forslag til tillæg 1 til Lokalplan 228 for DTU Campus har været i offentlig høring fra den 16. december 2024 til den 14. februar 2025. Der er indkommet 3 høringssvar. Lokalplantillæg 1 til Lokalplan 228 fremlægges til endelig vedtagelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

Tillæg 1 til Lokalplan 228 for DTU Campus vedtages endeligt.

Å

Problemstilling

DTU har i marts 2024 fremsendt en ansøgning om etablering af en ny DTU Space-bygning. Baggrunden for ansøgningen er et ønske om at udvide aktiviteterne for rumforskning på DTU. DTU ønsker at placere den nye DTU Space bygning i umiddelbar nærhed af den eksisterende DTU Space bygning.

Kommunalbestyrelsen besluttede i april 2024 at give mulighed for, at DTU Space kan udvides med en ny DTU Space bygning i op til 27 meter samt en mulighed for at etablere tagteknik med en højde på maks. 6 m. Den ønskede placering ligger udenfor fortætningszonerne i den gældende Lokalplan 228. Udenfor fortætningszonerne gælder det, at bygningers facadehøjde ikke må overstige 12,5 m over terræn. Forslag til lokalplantillæg 1 giver mulighed for at udvide udstrækningen af fortætningszone C i Lokalplan 228 og opføre DTU Space bygningen.

Lokalplanforslaget var fremlagt i offentlig høring fra den 16. december 2024 til den 14. februar 2025 (bilag).

Der blev afholdt borgermøde den 28. januar 2025. Referat fra borgermødet er vedlagt (bilag).

Der er indkommet 3 høringssvar i høringsperioden (bilag). Høringssvarene fordeler sig med 2 svar fra private personer og 1 høringssvar fra en forening.

Høringssvarene koncentrerer sig hovedsageligt om følgende emner: Solceller på den nye bygning, ændring af tung trafik og højden på teknik tag. Forvaltningen har udarbejdet et høeringsnotat. (bilag).

Læsninger

Med tillægget udvides den eksisterende fortætningszone C med et areal på ca. 6.500 m² mod sydvest. Lokalplanområdet omfatter ligeledes det tilhørende landskab i tilknytning til DTU Space. Der udlægges et byggefelt på ca. 5.000 m² inden for udvidelsen af fortætningszone C. Byggefeltet er disponeret, så det kan rumme en nord-sydgående långebygning. Med udvidelsen af fortætningszone C kan den nye DTU Space-bygning gives en bygningshøjde på op til 27 meter over terræn og mulighed for at etablere teknik tag med en maksimal højde på op til 6 meter.

Den nye DTU Space bygning vil få et fodaftryk på ca. 1.500 - 1.700 m² med et samlet etageareal på ca. 6.500 m². Den fastsatte parkeringsnorm i lokalplan 228 er 1 p-plads pr. 100 m². Dette medfører et parkeringskrav på 65 p-pladser. Samtidig nedlægges der 47 eksisterende p-pladser i forbindelse med projektet. Det betyder, at der skal anlægges 112 nye parkeringspladser ved et projekt på 6.500 m². I tillægget udlægges et nyt delområde, delområde 7, til parkering. Det sikres derved at parkeringspladserne til den nye DTU Space-bygning placeres, så de ligger i nærheden af det kommende nybyggeri.

Udførelsen af projektet, DTU Space, er planlagt med opstart oktober 2025, og vil foregå frem til ultimo 2027. I denne periode vil en del af lokalplanområdet blive omlagt til en indhegnet byggeplads. Det forventes at byggepladsen vil lågge beslag på ca. 60-80 af områdets eksisterende p-pladser. DTU har derfor planlagt, at der i byggeperioden bliver

etableret midlertidige erstatningspladser på området, st for Richard Petersens Plads, svarende til delområdet 7 i LP-tillægget. Det samlede antal p-pladser (ca. 112 p-pladser), der skal etableres jf. lokalplanens bestemmelser om forudsætning for ibrugtagningstilladelse vil være klar og færdigetableret når DTU Space tager huset i brug, forventeligt primo 2028.

Et høringssvar giver anledning til mindre præcisering vedr. højde på teknik på tag, se høringssvarnotat.

Forvaltningen foreslår, at det i lokalplanens redegørelsesdel, kommer til at fremgå, at ovenpå 5. etage etableres en flade der skal understøtte drift- og forskningstekniske forhold. På denne flade placeres enkelte tekniske elementer. Der planlægges bl.a. to domes (teknikkuppel der rummer stjernebilleder, teleskoper), hvor den endelige højde afhænger af den endelige leverandør og montageprincip. DTU forventer at teknikken på tag vil komme lidt over 3 meter og som udgangspunkt ikke over 3.5 meter.

Et høringssvar giver anledning til et krav om tvangsruter vedr. tung trafik til byggepladsen, se høringssvarnotat

Strategisk ramme

Gældende lokalplan 228 for DTU Campus.

Videre proces

Såfremt tillægget godkendes, træder det endeligt i kraft, når det offentliggøres på plandata og kommunens hjemmeside.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler.
Kommunalbestyrelsen beslutter.

Å

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Afstemning om indstillingen.

Imod stemte: 1 (Claus Bøgh Svenningsen (UP))

For stemte: 6 (C (3), A (1), M (1), B (1))

Hermed blev indstillingen anbefalet, idet udvalget ønsker, at forvaltningen drifter transport til byggepladsen med DTU for at sikre, at transport sker fra Lundtoftegårdsvej/Akademivej. Udvalget ønsker, at transport ved Lindegårds skolen og på Sorgenfrigsvej undgås, og at forvaltningen hvis muligt fastlægger tvangsruter for tung transport til byggepladsen, der sikrer dette.

Bilag

Oversigtskort

Forslag til Tillæg 1 til lokalplan 288

Referat fra borgermøde

Høringssvar

Høringssvarnotat

Punkt 5: Forskønnelse af byrum ved Lyngby Torv og Assistens Kirkegård samt mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv (Beslutning)

01.11.00-P20-1-24

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til udmøntning af puljerne "Forskønnelse af byrum, herunder Lyngby Torv og Assistens Kirkegård" samt "Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv", som er afsat i Budget 2025-28. Der skal tages politisk stilling til hvilket scenarie for forskønnelse af Lyngby Torv, som forvaltningen skal arbejde videre med, forslag til første tiltag til forskønnelse af Assistens Kirkegård samt forslag til mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. scenarie 2 til forskønnelse af Lyngby Torv til en udgift på 450.000 kr. godkendes, herunder finansiering af driftspuljen til forskønnelse af byrum samt afholdelse af driftsudgifter for 2026 på anslået 50.000 kr. inden for Aktivitetsområde Vej og Park (Arealdrift)
2. forslag til forskønnelse af Assistens Kirkegård til en udgift på 50.000 kr. godkendes, herunder finansiering af driftspuljen til forskønnelse af byrum
3. forslag til midlertidige parkeringstiltag til en udgift på 500.000 kr. godkendes, herunder finansiering af driftspuljen til mindre parkeringstiltag på Lyngby Torv
4. Der orienteres om forslag til udmøntning af puljerne "Forskønnelse af byrum, herunder Lyngby Torv og Assistens Kirkegård" samt "Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv".

Problemstilling

Af Budgetaftale 2025-2028 fremgår det, *"at der afsættes en pulje på 0,5 mio. kr. i 2025 på service til yderligere at forskønne kommunens byrum, herunder ved at udvide til nye områder og med muligheder for bænke o. lign. fx på Lyngby Torv"*. Parterne afsætter ligeledes *"en pulje på 0,5 mio. kr. i 2025 på service til mindre parkerings tiltag ved Lyngby Torv"*.

I 2021 vedtog Kommunalbestyrelsen en vision for et levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby Centrum. Visionen blev konkretiseret med vedtagelsen af Udviklingsplan for Kongens Lyngby i oktober 2023. Med udviklingsplanen har kommunen fået en række principper og eksempler, der på sigt skal medvirke til at skabe en mere levende og oplevelsesrig udvikling af bymidten. Der pågår stadig anlægsarbejder i bymidten, fx med færdiggørelsen af letbanen, ligesom realisering af udviklingsmulighederne vil afhænge af de finansieringsmuligheder, der på sigt kan opstå.

Med afsæt i de afsatte puljemidler til forskønnelse af byrum har forvaltningen udarbejdet forslag til en indledende forskønnelse af Assistens Kirkegård samt tre scenarier for en mindre forskønnelse af Lyngby Torv samt midlertidige parkeringstiltag.

Den 14. november 2024 vedtog Kommunalbestyrelsen, at der etableres midlertidige parkeringspladser langs vejen ved Lyngby Torv, da der stadig pågår arbejde i bymidten pga. letbanen, for at imødekomme efterspørgsel på parkeringsmuligheder i Lyngby centrum. De midlertidige parkeringspladser fjernes således igen, og området kan på sigt inddrages mere permanent, hvis der på et senere tidspunkt træffes beslutning om at omdanne hele Lyngby Torv i henhold til udviklingsplanen.

De tre scenarier for Lyngby Torv tager udgangspunkt i en række designprincipper fra den tidsperiode, hvor rådhuset blev bygget, samt principper i udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum.

Løsninger

Forvaltningens forslag til en mindre forskønnelse af Lyngby Torv - 450.000 kr.

Forvaltningen har udarbejdet tre scenarier. Scenarierne bygger alle på en række designprincipper, som tager udgangspunkt i de landskabsarkitektoniske karakteristika for den modernistiske tidsperiode, der var kendetegnet for 1950'erne, hvor rådhuset blev bygget. Her blev beplantning ofte brugt til at opdele rum og skabe struktur og herunder til at definere stier

og grænser. Designet skulle fremme fællesskab og social interaktion, og var præget af enkle og klare linjer, der lagde vægt på at skabe harmoniske og rolige omgivelser. Scenarierne er også i tråd med principperne i udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum, der blandt andet lægger op til, at Lyngby Torv skal være en grøn plads og have attraktive opholdsmuligheder.

I alle tre scenarier defineres torvet foran rådhuset først og fremmest af rådhuset mod vest og de lange bygninger mod vest og syd. Sekundært indrammer letbanen pladsen mod syd, og mod nord skærmer hæk og træer af mod den midlertidige parkering af biler og cykler. Der etableres ophold i solsiden af torvet, hvor der er udsyn til rådhuset og til bylivet langs fortovscafeer og butikker, og i ro fra letbanen, der kører forbi. Torvet etableres, i alle tre scenarier, som en større åben plads med mulighed for fleksibel indretning og anvendelse i forbindelse med aktiviteter og events.

Mulighederne defineres af den afsatte pulje, og i alle tre scenarier anvendes 450.000 kr. af den afsatte pulje på 500.000 kr. En skitse for hver af scenarierne fremgår af bilag. Når der er valgt et scenarie, skal løsningen projekteres.

Scenarie 1: Ensartede træer på række og enkelte blomsterkummer

I dette scenarie er hovedtanken:

- 6-8 ensartede træer plantes på række i muldbed
- 5-7 bænke placeres langs hækken og vendes ud mod torvet, så man kan sidde og betragte bylivet
- Cirka 3 mobile blomsterkummer med græsser og stauder placeres på torvet
- Den nuværende hæk bevares, og hullet i hækken tilplantes
- Fortov mellem hæk og cykelsti ryddes og erstattes af et plantebed, der afdækkes med leret grus (fx slotsgrus) eller bunddækkeplanter. Fodgængere ledes i stedet ind på torvet.
- Juletræ opstilles i sæson.

Scenarie 2: Forskellige træer placeret organisk

I dette scenarie er hovedtanken:

- 9-11 træer af forskellige arter placeres organisk i et stort muldbed, der afdækkes med leret grus (fx slotsgrus)
- 6-8 bænke placeres langs træerne og vendes ud mod torvet, så man kan sidde og betragte pladsen og bylivet
- Fortov og hæk ryddes for at give plads til at placere træerne organisk, og derved skabe en mere varieret karakter foran rådhuset. Fodgængere ledes ind på torvet.
- Juletræ opstilles i sæson.

En variation af forslag 2 indeholder lidt færre træer af forskellige arter plantet i mobile plantekasser med bunddække, færre bænke, bevaring af eksisterende hæk og fortov samt juletræ i sæson.

Scenarie 3 : Fast juletræ

I dette scenarie er hovedtanken:

- 5-7 ensartede træer plantes på række i smalt muldbed (tidligere plantebed med hæk)
- 4-6 bænke placeres langs træerne og vendes ud mod torvet, så man kan sidde og betragte bylivet
- Hæk ryddes
- Juletræ (ca. 3 m højt) plantes i stort muldbed med plads til vækst. Juletræet forventes efter 20-25 år at være ca. 20 m højt. Et juletræ med jævnt fordelte grene kan ikke garanteres. Grantræer har tendens til at vælte i stormvejr. Det vil derfor kræve permanent underjordisk opbinding at plante et grantræ på Lyngby Torv. Der kendes ikke til eksempler med grantræer plantet i belagte arealer udført med rodvenligt bærelag.
- Teknikbrønd til juletræ flyttes for at give plads til at plante juletræ.

For scenarie 2 og 3 gør fjernelse af hækken det muligt at bevæge sig frit under træerne, og herunder åbner det flere anvendelsesmuligheder fx i forbindelse med events, hvor den midlertidige parkeringsplads kan inddrages, uden at hækken udgør en barriere. Forvaltningen anbefaler scenarie 2, da det kommer nærmest intentionerne i udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum med en grøn opholdszone i den nordlige side.

Uanset hvilket af de tre scenarier, der vælges, så er plantetidspunktet et opmærksomhedspunkt. Forvaltningen anbefaler, at der plantes i den typiske plantesæson efterår/vinter, hvor træerne er i hvile. Hvis der plantes i foråret, er der stor risiko for, at der skal genplantes til efteråret, hvilket der ikke er afsat ressourcer til. Alle tre scenarier stiller krav om øget pleje i de første to år efter beplantning, hvor planterne etablerer sig. Der er finansiering til det første års pleje via den afsatte driftspulje, mens udgiften i 2026 vil udgøre ca. 50.000 kr. og foreslås prioriteret inden for rammen på Arealdrift under aktivitetsområde Vej og Park.

I alle tre scenarier er området mod letbanen udlagt som et åbent og fleksibelt areal. Hovedstadens Letbane har udmeldt nogle overordnede sikkerhedskrav nær letbanen, men de konkrete sikkerhedsregler udarbejdes først i forbindelse med driftsstart af letbanen. Indtil folk har vænnet sig til at opholde sig i rummet omkring letbanen, og forvaltningen kender sikkerhedskravenes konsekvenser for driften, har forvaltningen fokuseret på at skabe ophold i den nordlige side af torvet. Forvaltningen har derfor samlet den beplantning og de bænke, som de afsatte ressourcer giver mulighed for, i solsiden, hvor de også fagligt vurderes at give mest forskønnelse og oplevet værdi for borgerne.

En første forskønnelse af Assistens Kirkegård - 50.000 kr.

Forvaltningen foreslår, at 50.000 kr. af driftspuljen til forskønnelse af byrum i 2025 anvendes til at skabe øget adgang til Assistens Kirkegård ved at genåbne adgangen i det nordøstlige hjørne. Der skal ligeledes etableres en adgang mellem kirkegården og Blomsterhaven, og de gamle rustne gitterlåger mod Fæstningskanalen fjernes. Gitterlågerne vurderes tidsmæssigt at være fra 1930-50'erne, og der er således ikke tale om den originale portlåde fra slutningen af 1800-tallet. Åbningen - og den som følge heraf øgede adgang og anvendelse - vil samtidig medvirke til øget tryghed på kirkegården.

De foreslåede forskønelser ændrer ikke på, at der ikke er afsat et særskilt budget til at drifte Assistens Kirkegård som en park. Indenfor rammerne af Kirkeministeriets godkendelse af arealets overgang til parkområde, skal der også i en passende årerække tages hensyn til arealets nyligt ophørte funktion som kirkegård.

Trafiktiltag ved Lyngby Torv - 0,5 mio. kr. (s. 10 bilag)

For driftspuljen på 0,5 mio. kr. til mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv foreslår forvaltningen nedenstående tiltag:

- Der etableres tre handicapparkeringspladser og tre korttidsparkeringspladser i nærheden af rådhusets hovedindgang. Det sker under hensynstagen til facadens rytme og markeres i belægningen med lovpligtig skiltning
- Den asfalterede vej langs rådhusets øst-facade afkortes og afsluttes med klinkebelægning for at undgå gennemkørsel, og at man kan køre ud foran letbanen. Det foreslås at afdække belægningen med gule majssten (OB-belægning) for at nedtone vejen og visuelt at skabe et større samlet torv.
- Der etableres fortov langs letbanen mellem Lyngby Torv (klinkebelægningen) og eksisterende fortov mod nord for at skabe øget tilgængelighed og trafiksikkerhed
- Den gule klinkebelægning og linjeafvanding reparerer.

Strategisk ramme

Implementering af Budgetaftale 2025-2028.

Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget godkender forvaltningens forslag til det videre arbejde med forskønnelse af Assistens Kirkegård, trafiktiltag og Lyngby Torv, og herunder vælger scenarie for arbejdet med Lyngby Torv, går forvaltningen i gang med arbejdet med henblik på gennemførelse i 2025.

Naboer til de to områder vil blive orienteret forud for arbejderne, herunder om proces samt tidsplan.

Assistens Kirkegård ligger indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjer (Naturbeskyttelseslovens §18), som afkastes fra det fredede fortidsminde, Fæstningskanalen. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at det vil være muligt at opnå dispensation fra §18 til at genskabe adgang i det nordøstlige hjørne mod Fredelighed samt etablere en ny adgang gennem stendiget mellem Assistens Kirkegård og Blomsterhaven. Det er Lyngby-Taarbæk Kommune, der er myndighed til at give dispensation.

Økonomi

Af driftspuljen på samlet 0,5 mio. kr. afsat til forskønnelse af i byrum i 2025 - herunder på Lyngby Torv - anvendes 0,45 mio. kr. til Lyngby Torv og 0,05 mio. kr. til Assistens Kirkegård i 2025. Der er finansiering til en særlig 2-årig træpleje via puljen i 2025, mens udgifter til træplejen på ca. 50.000 kr. i 2026 kan prioriteres inden for budget rammen på aktivitetsområde Vej og Park (Arealdrift).

Af driftspulje på 0,5 mio. kr. afsat til mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv anvendes 0,5 mio. kr. i 2025.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1-3.

Byplanudvalget orienteres om indstillingspunkt 4.

Beslutningsforløb

Beslutning fra Teknikudvalget , den 18. marts 2025, punkt 4:

Ad 1)

Ændringsforslag: B, F og Ø ønsker at se en mere langsigtet plan, hvor torvepladsen udvides efter inddragelse af de midlertidige p-pladser på vejarealet i lyset af retableringen af p-pladser på Jernbanepladsen forventet sidst på året.

For stemte: 3 (B (1), F(1), Ø(1))

Imod stemte: 4 (C)

Hermed faldt ændringsforslaget.

Afstemning om indstilling 1:

For stemte: 7 (C (4), B (1), F (1), Ø (1)).

Hermed blev scenarie 2 godkendt, med følgende anbefalinger baseret på orienteringsmødet med borgerne:

- træer placeres i plantekasser i klynger
- skraldespand inkluderes
- hækken fjernes
- ophold i ”hjørnet” for at brede torvet ud evt. m. blomsterkumme

Ad 2) Godkendt, idet udvalget ønsker forelagt en sag der belyser fjernelse af dobbelthækkene ud mod Toftebæksvej.

Ad 3) Godkendt, idet der også skal ses på at placere flere cykelstativer på Lyngby Torv.

Opsamling på borgermøde om forskønnelse af Lyngby Torv vedlagt sagens referat (bilag).

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

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Ad 4) Orientering givet.

Bilag

Forskønnelse af Lyngby Torv samt mindre parkeringstiltag 2025

Forskønnelse af Assistens Kirkegård 2025

Lyngby Torv fra Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum s 39-45

Opsamling på orienteringsmøde for naboer til Lyngby Torv 17-03-2025

Punkt 6: Forberedelse af ny Kommunalbestyrelse (Drøftelse)

00.22.02-A00-1-24

Resume

Efter kommunalvalget i november 2025 skal en ny kommunalbestyrelse konstituere sig og tage fat på den nye periodes politiske arbejde. Forvaltningen skal forberede modtagelsen af den nye kommunalbestyrelse. Med denne sag beder forvaltningen de nuværende erfarne fagudvalg give feedback på opstart/ modtagelse i fagudvalg og kommunalbestyrelse i periodens start. Udvalgenes feedback vil indgå i forvaltningens forberedelse af den kommende periode og komme den nye kommunalbestyrelse til gode.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget drøfter opstarten i fagudvalget og modtagelsen i kommunalbestyrelsen i periodens start.

Problemstilling

Forvaltningen forbereder modtagelse, introforløb og opstart af den kommende kommunalbestyrelse og fagudvalg.

Feedback og erfaringer fra siddende kommunalbestyrelsesmedlemmer kan kvalificere arbejdet.

Introforløbet i 2022 (bilag) omfattede blandt andet:

- Konstituerende møder, politisk kalender og udvalgsstruktur
- Intromøde med fiktivt kommunalbestyrelsesmøde
- Seminar med overnatning for hele Kommunalbestyrelsen - med faglige oplæg, faciliteret dialog om samarbejde og uformelt samvær.
- Velkomstpakke med bl.a. politisk håndbog
- Temaoplæg på de første fem udvalgsmøder

Løsninger

Fagudvalget kan drøfte (og give feedback på) opstart og introforløb ved periodens start i 2021:

1. *Modtagelse i fagudvalget* (konstituerende fagudvalgsmøder, introduktion til fagområdet og det politiske udvalgsarbejde mv.): Hvad var godt i måden I opstartede udvalgsarbejdet på - og var der noget I savnede?
2. *Det generelle introforløb* (konstituerende kommunalbestyrelsesmøde, intro-rollespil (for nye medlemmer), introseminar mv.): Hvordan oplevede I introforløbet? Blev I klædt på til arbejdet/rollen? Var der noget vigtigt, forvaltningen kunne have gjort bedre? Er der viden I (retrospektivt) savnede, som I tænker nye medlemmer vil have glæde af som del af den generelle introduktion ?

Strategisk ramme

Tilrettelæggelsen af den politiske arbejdsform og modtagelse af ny Kommunalbestyrelse har ophæng i den kommunale styrelsesvedtægt.

Forvaltningen arbejder løbende med at understøtte den siddende kommunalbestyrelse bedst muligt.

Videre proces

Udvalgenes kommentarer vil indgå i forvaltningens tilrettelæggelse af den kommende periode og modtagelsen af ny Kommunalbestyrelse. Forslag til opdateret delegationsplan forventes forelagt til politisk behandling i oktober 2025.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Fagudvalgene drøfter.

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Drøftet.

Bilag

Introforløb for KMB 2022

Punkt 7: Det midlertidige byrum på Klampenborgvej efter 2025 (Beslutning)

05.05.05-P20-13-24

Resume

Det midlertidige byrum på Klampenborgvej afvikles efter planen til efteråret 2025. Der skal derfor tages stilling til, hvad der skal ske med det midlertidige byrum derefter. Idet der ikke er fundet finansiering til et permanent byrum på Klampenborgvej, foreslår forvaltningen at forlænge det midlertidige byrum i endnu en periode på op til tre år. På baggrund af evalueringer fra sæson 2023 og 2024 anbefaler forvaltningen at indrette byrummet med tilsvarende elementer, som vurderes at have været en succes i 2024. Indretningen tilpasses de nye muligheder for at krydse letbaneskinneerne, og træer og buske i bigbags udskiftes. Desuden foreslås tiltag, der kan løse nuværende udfordringer med brandvej og cykelsti.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. anbefalingen for forbedringer til sæson 2025 godkendes,
2. scenarie 2 for forlængelse af det midlertidige byrum til en samlet udgift på 1,6 mio. kr. i 2026-2028 godkendes, og at der gives en anlægsbevilling til dette finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Byrum Klampenborgvej" i 2026.

Problemstilling

Historik

Kommunalbestyrelsen godkendte 23. marts 2023 at etablere et midlertidigt byrum på Klampenborgvej og 3 sæsoners drift, gældende for perioden maj 2023 til november 2025, herunder at give en anlægsbevilling til dette. Den samlede udgift til projektet blev estimeret til at udgøre 1,75 mio. kr. Den 8. november 2023 godkendte Byplanudvalget desuden, at Lyngby Storcenter (LSC) ved Danske Shoppingcentre (DSC) kunne få tilladelse til at råde over et vejareal til udeservering i en 5-årig periode. To udeserveringssteder, Peter Beier og Mad & Kaffe, åbnede på Klampenborgvej i sommeren 2024 og har tilladelse indtil februar 2029.

Forvaltningen lægger op til, at perioden for det midlertidige byrum forlænges, da der endnu ikke er fundet finansiering til et permanent byrum. Gennemførelse af en fuld løsning af det tidligere skitserede permanente byrum (KMB 1. september 2022, sag 13) anslås i 2025 p/1 at koste ca. 53 mio. kr. mere end der pt. er afsat til projektet.

Evaluering af det midlertidige byrum i henholdsvis 2023 og 2024

Evalueringen af sæson 2023, der bestod af 103 besvarelser af et spørgeskema, betød blandt andet, at der i 2024 blev sat fokus på at forbedre gående og cyklisters mulighed for at orientere sig og få overblik i byrummet.

I oktober 2024 blev indsamlet feedback på det midlertidige byrum for sæson 2024 via et spørgeskema ligesom for sæson 2023 (bilag). I lighed med sidste evaluering er der blevet delt et evalueringsskema på kommunens facebookside, og en plakatstander har stået i byrummet med en QR-kode i evalueringsperioden. Der er i alt indkommet 307 besvarelser. En kort opsummering af resultaterne af evalueringen 2024 ses i skemaet:

	Spørgsmål	Svar
1	Bor du i Lyngby-Taarbæk Kommune?	88% svarer ja.
2	I 2024 har der været særligt fokus på at skabe overblik og god orientering i byrummet. Synes du, at det er nemt at orientere sig?	Mange svar fremhæver rod og forvirring som følge af skiftende afspærringer og letbanearbejde, men der er en generel forventning om forbedringer, når letbanearbejdet er færdigt. Der er positive tilbagemeldinger om de perioder, hvor Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade har været

		lukket eller ensrettet, hvilket har givet mere plads til fodgængere og cyklister.
3	I 2024 er antallet af bænke blevet øget i byrummet. Synes du, at antallet af siddepladser i byrummet er tilfredsstillende?	Svarene fordeler sig ca. 50/50
4	Lyngby Storcenter har i 2024 åbnet op for udeservering på Klampenborgvej. Synes du, at udeserveringen bidrager til en god oplevelse af byrummet?	88% svarer ja
5	I spørgsmål nr. 5 beder vi borgerne prioritere syv forskellige muligheder, med det vigtigste øverst.	"Begrønning i form af fx træer, buske og stauder" er på en førsteplads. De øvrige muligheder nævnes her i prioriteret rækkefølge: "Serveringsmuligheder", "Ophold og mødesteder", "Trafiksikkerhed", "Orientering og tilgængelighed", "Legemuligheder" og "Aktiviteter". Alle mulighederne har fået mange stemmer.

Der er tre dominerende temaer i evalueringen af 2024:

1. Bilfrit og levende byrum: Der er en generel positiv respons på, at Klampenborgvej er blevet et bilfrit byrum. Udeservering og grønne kroge har skabt en mere attraktiv og levende atmosfære, som mange ønsker at bevare og udvikle.
2. Forbedring af cyklisters og fodgængeres forhold: Der er et stærkt ønske om at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere. Bekymringer om sikkerhed og tilgængelighed, især ved krydsning mellem Lyngby Storcenter og Magasin, er fremtrædende.
3. Rekreative og kommercielle muligheder: Der er stor interesse i at udvide de rekreative og kommercielle tilbud, såsom etablering af en central legeplads, flere butikker og markeder på Lyngby Torv. Mange ser frem til en fortsat udvikling af bilfrie områder med fokus på grønne initiativer og udeservering, hvilket skaber et mere attraktivt og levende bymiljø.

På baggrund af evalueringen 2024 anbefaler forvaltningen, at en eventuel forlængelse af det midlertidige byrum har fokus på følgende forhold:

- Fortsat fokus på det grønne i form af træer, buske og stauder
- Fortsat prioritering af udeservering og opholdsmuligheder
- Forbedre forholdene for cyklister og fodgængere
- Forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet
- Fastholde muligheden for arrangementer i byrummet i form af fx fællessang, spilcafe og markeder
- Minimere rodet fra letbanen (Dette vil ske som en naturlig følge af, at letbanearbejdet færdiggøres).

Udover resultaterne i evalueringen er der en række væsentlige input, som bør indtænkes i fremtidig planlægning:

- Forvaltningen har fået en telefonisk henvendelse fra Beredskab Øst: Den nuværende brandvej langs Lyngby Storcenter er ikke tilfredsstillende. Den er generelt meget smal og der står meget løst inventar i kørebanen. Brandvejen lever i princippet op til lovkrav, men Beredskab Øst er ikke trygge ved den nuværende situation, og opfordrer forvaltningen til at finde en anden løsning.
- Borgerhenvendelser vedr. tilgængelighed. Borgere med nedsat mobilitet er udfordret af skiftende belægninger og uforudsigelige niveauspring.
- Lyngby Storcenter har tilladelse til råden over vej til de to nuværende udeserveringssteder indtil den 28.02.2029. Lyngby Storcenter har desuden udtrykt ønske om at åbne endnu en udeservering langs Klampenborgvej. Dette vil kræve, at optegningen af den midlertidige cykelsti forlægges hele vejen ned til Kanalvejskrydset. Forlægningen af den midlertidige cykelsti fremgår af bilaget Scenarie 2 (Bilag).

- Der har været episoder med biler, der har kørt ind på cykelstien på Klampenborgvej fra krydset ved Kanalvej og hen mod det midlertidige byrum. Det kan se ud som om, at nogen bilister får overset, at de kører ind på cykelstien. Forvaltningen har rykket Hovedstadens Letbane for at få afmærket med cyklistsymboler på cykelstien på vej ud af krydset mod Klampenborgvej, og har fået den kommunale Arealdrift til at retablere et påkørt skilt ved nedkørslen til Storcenteret. Derudover vil der midlertidigt blive opsat nogle betonklodser mellem rampen til storcenteret og cykelstien. Det overvejes om en permanent løsning kunne være steler eller lignende. Forvaltningen opretholder fortsat brand- og redningsvej langs Klampenborgvej, mens betonklodserne står der.

Løsninger

Sæson 2025

Der er begrænsede midler til at ændre på forholdene i byrummet til sæson 2025. På baggrund af evalueringen 2024 anbefaler forvaltningen at fokusere midlerne på at forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet samt at tydeliggøre, hvor der må cykles i byrummet.

To scenarier for fremtiden

På baggrund af evalueringer og fremtidige forhold forelægger forvaltningen to scenarier for det midlertidige byrums fremtid.

- **Scenarie 1. Afvikling som planlagt**
Hvis det midlertidige byrum afvikles som planlagt vil byrummet til efteråret 2025 stå tilbage med et tomt areal på delområde A og med fortsat udeservering på delområde B. De træer i bigbags, som fortsat er i god trivsel, plantes ud på udvalgte lokationer i kommunen. Møllesten og øvrigt inventar flyttes til depot. Hvide striber afskrabes, hvis der er økonomi til det.
- **Scenarie 2. Forlængelse yderligere op til tre år**
Hvis det midlertidige byrum forlænges op til tre år, anbefales det at indrette byrummet med tilsvarende elementer, som vurderes at have været en succes i 2024. Indretningen tilpasses de nye muligheder for at krydse letbaneskinneerne, og nye træer og buske i bigbags tilføjes, samt bunddækkeplanter og forårsblomstrende løg. Desuden anbefales det at forlægge den midlertidige cykelsti på strækningen ned til Kanalvejskrydset, samt gøre den bredere (3 meter) og flytte brandvejen hertil. Dette vil muliggøre et mere dynamisk forløb langs facaden, og samtidig løse udfordringen med, at cyklister fortsat cykler på den oprindelige cykelsti. Se bilaget Scenarie 2 (Bilag). Forlægningen af cykelstien er i tråd med udviklingsplanen for det permanente byrum. Udgiften til flytning af brandvejen udgør 100.000 kr. til en brandrådgiver til udarbejdelse af en godkendt brandplan. Flytning af brandvej er en væsentlig ændring, som vil løse en række af de udfordringer, som ikke kan løses under de nuværende forhold. De 100.000 kr. vil desuden være en investering i det permanente byrum, da det også på sigt vil være hensigtsmæssigt, at brandvejen følger cykelstien.

Forvaltningen anbefaler scenarie 2, da det nuværende midlertidige byrum fungerer godt, som det er i dag, og der kan med enkelte tiltag rettes op på de udfordringer, som fremgår af evalueringen. Løsningen med træer i bigbags er en økonomisk og fleksibel måde at give rummet et grønt udtryk. Samtidig vil der være relativ få udgifter forbundet med projekteringen, da løsninger og tegninger kan genbruges.

Strategisk ramme

Udviklingsplanen for Kgs. Lyngby

Videre proces

Såfremt scenarie 2 godkendes vil forvaltningen arbejde videre med følgende tidsplan:

- April - november 2025: Projektering samt indhentning af tilbud
- Marts/april 2026: Udførsel
- November 2028: Afvikling.

Økonomi

Økonomisk baggrund og status på anlægsprojektet "Byrum Klampenborgvej"

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 1. september 2022 at give en anlægsbevilling til projektering af et nyt byrum på Klampenborgvej. Der blev givet en anlægsbevilling på 4,5 mio. kr. til fase 2 og 3 af det fulde byrumsprojekt, samt udarbejdelse af forslag til midlertidigt byrum på Klampenborgvej. 0,35 mio. kr. af anlægsbevillingen var disponeret til udarbejdelsen af forslaget til det midlertidige byrum.

Kommunalbestyrelsen godkendte 23. marts 2023 at etablere et midlertidigt byrum på Klampenborgvej og 3 sæsoners drift, gældende for perioden maj 2023 til november 2025, herunder at give en anlægsbevilling til dette. Den samlede udgift til projektet blev estimeret til at udgøre 1,75 mio. kr. De 1,75 mio. kr. blev i sagen finansieret via ikke-anvendte midler på 0,35 mio. kr. af den oprindelige bevilling samt en yderligere anlægsbevilling på 1,4 mio. kr.

Inkl. pris- og lønfremskrivning udgør den korrigerede anlægsbevilling 6,5 mio. kr.

Der er samlet i 2025 p/l afsat 12,1 mio. kr. til projektet "Byrum Klampenborgvej", hvor der er anvendt 2 mio. kr. før 2025, ligger 0,2 mio. kr. i 2025, 2,6 mio. kr. i 2026 og 7,3 mio. kr. i 2028.

Gennemførelse af en fuld løsning af det tidligere skitserede permanente byrum (KMB 1. september 2022, sag 13) anslås i 2025 p/l at koste ca. 53 mio. kr. mere end der pt. er afsat til projektet.

Status anlægsbevilling til midlertidigt byrum

Af anlægsbevillingen til det nuværende midlertidige byrum på Klampenborg på 1,75 mio. kr., resterer 0,2 mio. kr. i 2025. Disse vil blive anvendt til afvikling af byrummet og på at forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet samt at tydeliggøre, hvor der må cykles i byrummet.

Udgift og finansiering - forlængelse af midlertidigt byrum

Scenarie 1 med afvikling af det midlertidige byrum vil kunne finansieres af den eksisterende anlægsbevilling til formålet.

Udgiften til scenarie 2 - forlængelse af det midlertidige byrum - er estimeret til at udgøre 1,6 mio. kr. i 2025-2028. Forvaltningen anbefaler denne løsning, og at der gives en anlægsbevilling til projektet - herunder at udgiften finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "Byrum Klampenborgvej" i 2026. Såfremt dette godkendes, vil den samlede anlægsbevilling til projektet udgøre 8,1 mio. kr.

Permanent byrum

Hvis det godkendes at anvende 1,6 mio. kr. til forlængelse af det midlertidige byrum vil det betyde, at den forventede merudgift til gennemførelse af en fuld løsning af det tidligere skitserede permanente byrum (KMB 1. september 2022, sag 13) vil blive tilsvarende større.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

1.000 kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Byrum Klampenborgvej (0060610025)	Økonomiudvalget / Anlæg		-160	160			Nej
I alt			-160	160			

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutningsforløb

Beslutning fra Teknikudvalget , den 18. marts 2025, punkt 5:

Ad 1-2) Anbefalet.

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

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Ad 1-2) Anbefalet.

Bilag

Scenarie 2

Bemaerkninger til evaluering 2024

Evalueringsrapport 2024

Punkt 8: Meddelelser

00.01.00-A00-105-21

Sagsfremstilling

1. Erhvervshus Hovedstaden

Erhvervshus Hovedstaden har fremsendt sin årsberetning for 2024 (bilag). 2024 har stået i bæredygtighedens navn. Erhvervshuset har arbejdet med en bredspektret indsats for dels at gøre ESG-rapportering tilgængelig for små og mellemstore virksomheder, dels understøtte at bæredygtighed bliver et konkurrenceparameter, der kan give værdi på bundlinjen. Også kunstig intelligens og Erhvervshusets store indsats for iværksætterne har fyldt meget. De fleste af Erhvervshusets tilbud om rådgivning, sparring og opkvalificering er gratis, og kommunens virksomheder er i stigende grad ved at få øje på Erhvervshusets muligheder: I 2024 deltog virksomheder hjemmehørende i Lyngby-Taarbæk kommune i i alt 397 tilbud i Erhvervshuset.

2. Skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder

I forbindelse med behandling af sag om skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder i november/december 2024 blev Kommunalbestyrelsen m.fl. oplyst om en potentiel ændring af Naturbeskyttelsesloven. Ændringen ville fjerne Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (tidl. Miljøstyrelsen) mulighed for at ophæve eller reducere bl.a. skovbyggelinjen. Kommunalbestyrelsen traf den 12. december 2024 beslutning om, at endelig beslutning om rejsning af skov på Dyrehavegaards Jorder skal afvente afklaring af retsgrundlaget om reduktion af skovbyggelinjer.

Den 27. februar 2025 er lovforslag vedr. ændring af Naturbeskyttelsesloven m.fl. fremsat i Folketinget. Forslaget med, at Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø ikke længere skal have mulighed for at reducerer f.eks. skovbyggelinjen, ikke er med i det lovforslag, som er fremsat i Folketinget.

Forvaltningen følger den politiske behandling af lovforslaget og følger op jf. Kommunalbestyrelsens beslutning af 12. december 2024.

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Orientering givet.

Bilag

Årsberetning 2024.pdf

Punkt 9: Kommende sager

00.01.00-A00-106-21

Sagsfremstilling

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Viggo Stuckenbergs Vej 13 - Dispensation fra Lokalplan 291 - Grundstørrelse
- Plangrundlag for friplejehjem
- Indkørsel ved Daliahaven - Ændring
- Lyngby Idrætsby - Skatepark - planmæssige overvejelser
- Lokalplan 297 for ny daginstitution på Skolebakken/Parcelvej - Fornyet høring
- Opfølgning på budgetaftalen - Forskønnelse af byrum
- Lokalplan 287 for Tracéet midt (DTU Science Park) - Lokalplanforslag til høring

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

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Orientering givet.

Punkt 10: Underskrift af protokol

00.22.00-A00-10-21

Beslutning

Byplanudvalget, den 19. marts 2025

Godkendt.