

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 17-09-2024

Mødedato Tirsdag d. 17. september 2024 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1. 1. sal (Lyngby Torv)

Mødedeltagere Richard Sandbæk, Cecilie Mussegaard Lindahl, Michael M.
Jørgensen, Karen Marie Pagh Nielsen, Henrik Bang, Mette Schmidt
Olsen, Martin Vendel Nielsen

Indholdsfortegnelse

Dagsorden godkendelse.....	3
Lukket: Ejendomssag (Beslutning).....	4
Prissætning af dagsparkering i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning) (Genforelæggelse).....	5
Endelig behandling af tillæg nr. 9 til spildevandsplanen - Lyngby Stadion (Beslutning).....	11
Lokalplan 307 for Lyngby Stadion samt tilhørende kommuneplantillæg, sammenfattende redegørelse.....	14
Forslag til Lokalplan 297 og kommuneplantillæg 4/2021 for ny daginstitution i Virum (Beslutning).....	17
Høring af forslag til udviklingsplan for lokalbanerne (Beslutning).....	21
Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen (Beslutning).....	25
Udtalelse til Fredningsnævnet om opført raftehegn mm på Schallsvej 12-14 (Beslutning).....	29
Deltagelse i projekt om trafikuheldsdata fra skadestuer (Beslutning).....	32
Afrapportering af biodiversitetshandleplan (Orientering).....	34
EU-midler til forskningsprojekt om Integration af solceller i energi systemet (Beslutning).....	37
Anmodningssag om ind- eller udkørsel på Nøjsomhedsvej.....	40
Anmodningssag om trafiksikkerhed under jernbaneviadukten.....	41
Meddelelser.....	42
Kommende sager.....	44
Underskrift godkendelse.....	45

Punkt 1: Dagsorden godkendelse

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Godkendt, idet anmodningssagerne flyttes til efter meddelelsepunktet.

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

Punkt 2: Lukket: Ejendomssag (Beslutning)

13.03.18-P19-1-24

Teknikudvalget 13. august 2024

Sagen udsættes.

Byplanudvalget 14. august 2024

Sagen udsættes.

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Anbefalet.

Punkt 3: Prissætning af dagsparkering i Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning) (Genforelæggelse)

05.09.00-A00-341-23

Resume

Teknikudvalget bad på mødet den 6. juni 2024 forvaltningen udarbejde en sag med mulighederne for differentiering og indeksregulering af priserne for parkering i Lyngby. Forvaltningen har på den baggrund undersøgt prisstrukturen på private parkeringspladser i Lyngby bymidte, og sammenlignet dem med priserne på offentlig parkering. Herudover har forvaltningen sammenlignet priserne for parkering i Lyngby-Taarbæk kommune med andre kommuners parkeringspriser. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et forslag til den fremtidige prisstruktur på parkeringsområdet for Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen fremlægger med denne sag tre scenarier for den fremtidige prisstruktur og udvikling i parkeringspriser i Lyngby-Taarbæk.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at scenarie 2 godkendes, hvor priserne opskrives med 14% for dagsbilletter og pendlerlicenser og at priserne for disse billettyper fremover indekseres med DOT's prisudvikling mens beboer-, og randzonelicenser indekseres med nettoprisindekset.

Problemstilling

Den 4. maj 2023 vedtog Kommunalbestyrelsen at hæve parkeringspriserne for at matche priserne i den kollektive transport. I januar 2024 steg priserne for kollektiv transport med ca. 14%. På Teknikudvalgets møde den 6. juni 2024 fremlagde forvaltningen derfor et forslag om at hæve priserne på alle licenstyper, herunder dagsbilletter, i Lyngby-Taarbæk Kommune med 14% og herefter at lade priserne stige i takt med prisudviklingen i den kollektive trafik.

Teknikudvalget afviste forvaltningens indstilling og bad forvaltningen om at vende tilbage med en sag vedrørende mulighederne for at differentiere stigningerne i prisen for parkering, og herunder at differentiere den fremtidige indeksering, for at understøtte den politiske visioner for trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune, og for at fremme den grønne mobilitet.

Forvaltningen modtager jævnligt henvendelser fra borgere, der oplever et stigende pres på særligt de offentlige parkeringspladser i kommunen. Særligt på p-pladser i bymidten opleves et stigende pres hvor pendlere, besøgende, og beboere kæmper om pladserne. På de fleste offentlige pladser i bymidten (undtagen på Lyngby Hovedgade og enkelte andre steder) er der to timers gratis parkering, hvorefter man skal betale for parkering. Lyngby-Taarbæk Kommune har to primære parkeringszoner; Lyngby Bymidte og Taarbæk, derudover er der indført en række såkaldte randzoner på veje i området omkring bymidten.

De primære parkeringszoner har til formål at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling i de tætte byområder, og at forbedre forholdene for beboere med egen bil. Randzonerne skal sikre, at parkeringspladser her ikke anvendes som pendlerparkering for pendlere fra Nordsjælland, der tager toget videre fra Lyngby Station. Som besøgende i Lyngby-Taarbæk er det desuden muligt at købe enten en pendlerlicens eller en dagsbillet til parkering i Lyngby Bymidte. Ligesom by- og delebiler kan få licens.

For at imødegå en udvikling hvor presset på parkering i bymidten er stigende, besluttede Kommunalbestyrelsen den 4. maj 2023 at hæve priserne for parkeringslicenser så de flugtede bedre med priserne for kollektiv trafik. Siden maj 2023 er prisen for alle licenstyper derfor steget, således er prisen for en dagsbillet steget fra 37 kr. til 47 kr. pr. dag mens beboerlicenser i både bymidten og Taarbæk er steget fra 1.020 til 1.320 kr. pr. år.

Sammenlignet hermed koster det i dag 12 kr./time at parkere i Lyngby Storcenter eller i Microsofts P-hus, og 20 kr./time at parkere i Q-parks P-hus og p-plads ved Kulturtorvet. Med 2 timers gratis parkering i Lyngby Storcenter ved brug af centerets app, betyder det dermed, at prisen for at parkere mellem klokken 9 og 19, hvor alternativet er en dagsbillet til offentlig parkering vil altså koste 96 kr. at parkere i P-kælderen under Lyngby Storcenter, mens det er en smule dyrere at parkere på Q-parks parkeringspladser.

Prisforskellen og stigningerne i priserne for den kollektive transport betyder, at forvaltningen forventer at der over den kommende år vil opstå et stigende pres på de offentlige parkeringspladser, og at besøgende i stigende grad ankommer til Lyngby med bil i stedet for kollektiv transport. Ved at justere priserne for dagsbilletter forventer forvaltningen, at det vil være muligt i højere grad at sikre at færre besøgende vil cirkulere for at finde en ledig kommunale parkeringsplads, fordi prisforskellen til den private parkering udlignes. I bilaget ses de parkeringspladser, hvor det i dag er muligt at købe en dagslicens.

Løsninger

Den 21. januar 2024 steg priserne på kollektiv transport som nævnt med ca. 14% i hovedstadsområdet, hvilket medfører, at parkeringspriserne nu atter ligger lavt i forhold til priserne for kollektiv trafik. Forvaltningen forventer på baggrund af stigningen et fortsat øget pres på parkeringspladserne i Lyngby-Taarbæk. Særligt dagsbilletter er "billige" i forhold til de private alternativer, hvilket bidrager til søgetrafik og dermed forringet fremkommelighed.

Forvaltningen vurderer, at selv en relativt stor stigning af priserne for beboer og randzonelicenser vil have lille effekt på fremkommeligheden i Lyngby, dels på grund af det relativt lave antal licenser af denne type, og dels fordi udgiften til en beboerlicens er relativt lav i forhold til de generelle udgifter til at holde bil. Samtidigt bidrager beboerparkering ikke på nuværende tidspunkt væsentligt til de oplevede problemer med fremkommelighed. Forvaltningen peger derfor på, at priserne for disse licenstyper holdes i ro, og alene stiger med nettoprisindekset. Nettoprisindekset er et udtryk for de generelle prisstigninger i samfundet, og svinger derfor med konjunkturerne fra januar 2016 til januar 2024 er nettoprisindekset steget med 18% for hele perioden og fra januar 2023 til januar 2024 steg indekset med 1,4%. Implementering af stigninger med nettoprisindekset, kan med fordel implementeres således, at indekseringen forløber fra januar til januar med første indeksering med januar 2025 indekset.

For bybilslicenser gælder, at det er forvaltningens vurdering, at det nuværende niveau er tilstrækkeligt til at dække forvaltningens omkostninger til behandling af licenserne. På baggrund af kommunens grønne dagsorden og et politisk ønske om at fremme delemobiliteten, peger forvaltningen derfor på at også priserne for disse typer licenser indtil videre holdes i ro, og også alene stiger med nettoprisindekset. Implementering af stigninger med nettoprisindekset, kan med fordel implementeres således, at indekseringen forløber fra januar til januar med første indeksering med januar 2025 indekset.

Randzonelicenserne har i øjeblikket alene til formål at sikre, at beboere i randzonerne ikke belastes af pendlere, der anvender deres veje til parkering inden de tager toget videre mod København. Omkostningerne til udstedelse og kontrol af randzonerne dækkes i øjeblikket ind af licensen på 402 kr. pr. år, og forvaltningen foreslår på den baggrund, at priserne for disse licenstyper holdes i ro, og alene stiger med nettoprisindekset.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet tre scenarier for den fremtidige prisstruktur. De tre scenarier kan inddeles i:

- Scenarie 1, hvor det nuværende prisniveau bibeholdes for alle licenstyper, og at priserne indekseres med nettoprisindekset en gang årligt.
- Scenarie 2, hvor priserne opskrives med 14% for dagsbilletter og pendlerlicenser og at priserne for disse billettyper fremover indekseres med DOT's prisudvikling mens beboer-, og randzonelicenser indekseres med nettoprisindekset.

- Scenarie 3, hvor priserne hæves til niveauet for privat parkering på dagsbilletter og pendlerlicenser, og priserne for alle billet- og licenstyper fremover indekseres med nettoprisindekset.

De tre scenarier har hver en række fordele og ulemper for den generelle fremkommelighed og mængden af parkeringssøgende trafik.

Scenarie 1 vil medføre et stigende pres på den offentlige parkering, herunder vil det i takt med at priserne for kollektiv trafik stiger betyde, at beboere og besøgende vil få sværere ved at finde en ledig kommunal parkeringsplads. Det stigende pres vil samtidigt medføre, at der vil være en større andel af trafikanter som cirkulerer mellem parkeringspladserne, særligt i centrum af Lyngby for at finde en af de "billige" pladser. Søgetrafikken vil medføre nedsat fremkommelighed særligt i de centrale dele af Lyngby centrum.

Scenarie 1 vil ikke medføre ekstra indtægter fra parkeringsområdet i væsentligt omfang.

Scenarie 2 medfører, at der kommer en bedre balance mellem priserne på den kollektive trafik og parkeringspriserne i Lyngby, dog således, at beboerlicenserne friholdes for stigninger. Det foreslås på den baggrund, at priserne for de enkelte licenser justeres pr. 1. juni 2024. Forvaltningen foreslår en stigning, der omtrent svarer til de 14% stigning i priserne på kollektiv trafik.

Priserne fordeler sig efter en sådan stigning således:

	Årskort	Årskort døgn	Beboerlicens	Randzone	Erhvervslicens	Bybil	Dagsbillet
Ca. antal / år	25	5	300	700	10	500	8.000
Nuværende pris	3.909	5.808	1.320	402	2.949	402	47
Stigning	550	813	0	0	0	0	7
Forventet ekstra indtægt	13.750	4.065	0	0	0	0	56.000

Samlet set vil scenarie 2 medføre en forventet merindtægt fra parkeringsområdet på ca. 73.000 kr.

Forvaltningen foreslår desuden, at priserne på dagsbilletter i scenarie 2 følger prisudviklingen hos DOT, mens prisudviklingen for beboer, randzone og bybilslicenser alene stiger med nettoprisindekset. En differentiering i indekseringen på denne måde, vil sikre en bedre balance mellem prisen på parkering og kollektiv trafik for pendlere, der anvender de offentlige parkeringspladser i Lyngby i forbindelse med deres daglige arbejde. Samtidig vil differentieringen medføre, at beboere får nemmere ved at finde en parkeringsplads i bymidten, fordi flere vil anvende privat parkering.

Scenarie 3 betyder en væsentlig stigning i priserne for købere af dagsbilletter. Det forventes at scenariet vil medføre at flere pendlere vil tage kollektiv trafik til Lyngby, ligesom flere vil anvende de private parkeringspladser, da prisforskellen mellem de to udjævnes. I Scenarie 3 forventer forvaltningen desuden, at beboere og borgere med beboerlicenser vil få nemmere ved at finde en parkeringsplads, ligesom besøgende til byens butikker og handlende vil opleve, at det bliver nemmere at finde en ledig parkeringsplads.

Forvaltningen, foreslår på den baggrund, at priserne for dagsbilletter og pendlerlicenser øges. Forvaltningen foreslår desuden, at priserne på parkering i bymidten løbende justeres med nettoprisindekset. Forvaltningen foreslår, dog at den maksimale pris for parkering modsvarer prisen for parkering i Lyngby-Storcenter, Microsofts P-hus og Q-park. Prisen for beboerlicenser holdes som udgangspunkt i ro.

	Årskort	Årskort døgn	Beboerlicens	Randzone	Erhvervslicens	Bybil	Dagsbillet
Ca. antal / år	25	5	300	700	10	500	8.000
Nuværende pris	3.909	5.808	1.320	402	2.949	402	47
Stigning	1.000	1.500	0	0	0	0	23
Forventet ekstra indtægt	25.000	7.500	0	0	0	0	184.000

Samlet vil scenarie 3 betyde en merindtægt til kommunen på ca. 195.000 kr. pr. år, da det er forudsat, at der vil være ca. 10% færre, som vil benytte dagsbilletter. Prisstigningen betyder dog, at det stadig vil være et prisbilligt alternativt i forhold til privat parkering.

Det vil være muligt at hæve priserne for parkering både mere eller mindre end i ovenstående forslag, men forvaltningen vurderer, at en justering af priserne som ovenfor vil medføre, at det vil være nemmere for besøgende til bymidten at finde en ledig parkeringsplads, ligesom det formentligt vil være nemmere for beboere i bymidten at finde en parkeringsplads tættere på egen adresse.

Forvaltningen anbefaler scenarie 2 ud fra begrundelsen at fastholde den nuværende prismæssige balance mellem offentlig transport og offentlig parkering.

Strategisk ramme

En forøgelse af parkeringsomkostningerne understøtter DK2020-Klimaplan for Lyngby-Taarbæk Kommunes mål om overflytning fra personbiler til alternative transportmidler, Klimaplanens mål er at 5% af personkilometerne i bil flyttes til (el) cykel i 2030; 5% af personkilometerne i bil flyttes til letbanen i 2030; 5% af personkilometerne i bil flyttes til bus og øvrige tog. Forøgelsen vil desuden understøtte udviklingsplanen for Kongens Lyngby, hvor visionen er at sikre tilgængelighed for alle uanset transportform.

Videre proces

Såfremt udvalget vælger at justere priserne for parkering, opdateres kommunens takstblad og ændringerne implementeres umiddelbart herefter. Stigningerne vil rullende blive implementeret i takt med, at bilisterne fornyer licenserne eller køber nye dagsbilletter. Der forventes fuld implementering ultimo 2025.

Økonomi

Samlet set vil forøgelsen af parkeringslicenserne give en indtægt på mellem 0 og ca. 190.000 kr. pr. år, afhængigt af valgt scenarie. Da licenserne udstedes løbende over året i takt med at eksisterende licenser udløber og dagsbilletterne betales løbende forventes den fulde merindtægt først at slå igennem i 2025. De bevillingsmæssige konsekvenser vil blive indarbejdet i forbindelse med behandlingen af budgettet for 2025 - 2028.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget 13. august 2024

Afstemning om indstillingen:

For stemte: 4 (C)

Imod stemte: 3 (B (1), F(1), Ø(1))

Herefter blev indstillingen anbefalet, idet udvalget ønsker, at forvaltningen forelægger et grundlag for yderligere at belyse trafikale konsekvenser af at indføre betaling fra første time.

Økonomiudvalget 22. august 2024

Afstemning om indstillingen:

For stemte:

6 (C (3), A(1), D(1), V(1))

Imod stemte:

3 (B(1), F(1), Ø(1))

Herefter blev indstillingen anbefalet med henvisning til Teknikudvalgets bemærkning

Kommunalbestyrelsen 29. august 2024

Sagen taget af dagsordenen og sendt tilbage til Teknikudvalget.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Erik Frikke (C)

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Afstemning om indstillingen:

For stemte: 4 (C)

Imod stemte: 3 (B (1), F (1), Ø (1)), idet scenarie 3 foretrækkes, da det fremmer grøn mobilitet, klimaplan og DK2020 målene.

Herefter blev indstillingen anbefalet, dog ensrettes pendlerlicenser, så der alene er én type årskort (årskort døgn), for at gøre det mindre komplekst.

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

Bilag

Oversigtskort - områder med dagslicens

Punkt 4: Endelig behandling af tillæg nr. 9 til spildevandsplanen - Lyngby Stadion (Beslutning)

06.00.05-P16-4-24

Resume

I forbindelse med salg og udvikling af Lyngby Stadion skal der vedtages et nyt tillæg nr. 9 til Spildevandsplan 2014-2018. Dette tillæg præciserer håndteringen af spildevand og regnvand i området og muliggør etableringen af et spildevandslav til et fælles privat regnvandsanlæg. En del af Lyngby Idrætsby bliver også omfattet. Forslaget har været i offentlig høring i 8 uger. Tillægget og vedtægterne for "Lyngby Stadion Spildevandslav" forelægges nu til endelig behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til tillæg nr. 9 til Spildevandsplan 2014-2018 for Lyngby Stadion godkendes.

Problemstilling

I forbindelse med salg og udvikling af Lyngby Stadion, skal der opføres nyt byggeri i overensstemmelse med forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion. Forslag til tillæg nr. 9 Lyngby Stadion præciserer, hvordan spildevand og regnvand skal håndteres i området. Kommunalbestyrelsen behandlede forslaget på mødet den 2. maj og vedtog at sende forslaget i høring. Endelig vedtagelse af lokalplan 307 behandles også i denne udvalgsrunde.

Området er i den gældende spildevandsplan 2014-2018 udlagt med fællesystem og planlagt separatsystem. Området omkring Stadion er dog i dag allerede hovedsagligt indrettet med separatsystem, men enkelte bygninger og veje er stadig fælleskloakerede.

Forslag til tillæg nr. 9 Lyngby Stadion (bilag) udlægger det frastykkede område - Lyngby Stadion - med separatsystem, så spildevand afledes til Lyngby-Taarbæk Forsynings hovedkloaksystem med afledning til Mølleåværket. Regnvand skal afledes til Lyngby-Taarbæk Forsynings forsinkelsesbassin i Badeparken under overholdelse af den gældende afvandingsret for hver af de enkelte ejendomme.

Afvandingsretten i området er lav - svarende til grønt område - så det kan være svært at finde plads til den nødvendige bassinkapacitet til forsinkelse af regnvand fra ny bebyggelse og befæstede arealer på hver af de fremtidige ejendomme.

Forundersøgelser inden salg af ejendommen har vist, at fuld adskillelse af en del af regnvandsafledningen fra Østtribunen og Lyngby Idrætsby ikke er mulig.

Løsninger

Køber af Lyngby Stadion har ønsket at oprette et spildevandslav til håndtering af de kommende ejendommers regnvandsafledning, så den nødvendige forsinkelse af regnvandet kan ske centralt under den fremtidige, overdækkede P-plads. Regnvandsafledningen bliver derfor fælles privat ejet og udgifterne til drift og vedligeholdelse påhviler de tilsluttede ejendomme.

Spildevandslavet "Lyngby Stadion Spildevandslav" er oprettet og vedtægterne er godkendt af ejerne af de omfattede ejendomme på den stiftende generalforsamling (bilag). Spildevandslavet bliver optaget i spildevandsplanen med vedtagelsen af tillægget. Spildevandslavet omfatter også den del af Idrætsbyen, hvor regnvand ikke har kunnet adskilles fra Lyngby Stadion.

Det forudsættes i forslag til tillæg nr. 9 Lyngby Stadion, at Lyngby-Taarbæk Forsyning overtager 2 konkrete ledningsstrækninger som offentlige for at kunne forsyne fremtidige og nuværende ejendomme. Ledningerne overtages af Lyngby-Taarbæk Forsyning på en række vilkår, der er indarbejdet i "Aftale om overtagelse af kloakanlæg Lyngby Stadion og Idrætsbyen" (bilag) mellem Lyngby-Taarbæk Forsyning og Lyngby-Taarbæk Kommune. Lyngby-Taarbæk Forsyning vurderer i enighed med forvaltningen, at der ikke er belæg for at opkræve supplerende tilslutningsbidrag for spildevandsforsyning.

Forslag til tillæg nr. 9 Lyngby Stadion har været i offentlig høring i perioden 6. maj til 1. juli 2024. Der er ikke indkommet høringssvar i perioden.

Forslag til tillæg nr. 9 Lyngby Stadion er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. Ud fra screeningen har forvaltningen vurderet, at det ikke skal udarbejdes miljørapport af tillægget. Afgørelse om at forslag til tillæg 9 Lyngby Stadion ikke er miljøvurderingspligtig har været offentliggjort på kommunens hjemmeside og klagefristen er overstået. Der er ikke indkommet klager.

Strategisk ramme

Spildevandsplan 2014-2018.

Videre proces

Kommunalbestyrelsens vedtagelse af tillægget til spildevandsplanen offentliggøres på kommunens hjemmeside. Vedtægter for Lyngby Stadion Spildevandslav tinglyses på de enkelte ejendomme.

Kommunalbestyrelsens vedtagelse af en spildevandsplan kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. miljøbeskyttelsesloven § 32, stk.3. Spørgsmål til prøvelse af kommunens vedtagelse af tillæg til spildevandsplanen kan indbringes for domstolene, jf. miljøbeskyttelseslovens § 101, inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt

Økonomi

På den stiftende generalforsamling i Lyngby Stadion Spildevandslav blev godkendt et budget på 115.000 kr. Budgettet er baseret på et skøn og forbundet med stor usikkerhed. Udgiften finansieres af eksisterende driftsbudget under aktivitetsområdet "Ejendomme", hvor udgifterne til spildevand også hidtil har været afholdt.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Anbefalet.

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

Bilag

Forslag til tillæg nr. 9 Lyngby Stadion

Vedtægter Lyngby Stadion Spildevandslav

Aftale overtagelse af kloakanlæg Lyngby Stadion og Idrætsbyen

Punkt 5: Lokalplan 307 for Lyngby Stadion samt tilhørende kommuneplantillæg, sammenfattende redegørelse og udbygningsaftale - endelig vedtagelse (Beslutning)

01.02.05-P16-4-22

Resume

Forslag til lokalplan for Lyngby Stadion har været i offentlig høring i 8 uger fra den 11. april til den 6. juni 2024. Lokalplan 307 for Lyngby Stadion med tilhørende kommuneplantillæg, sammenfattende redegørelse og udbygningsaftale foreslås endeligt vedtaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplan 307 for Lyngby Stadion med tilhørende kommuneplantillæg 3/2021 vedtages endeligt,
2. den sammenfattende redegørelse vedrørende miljøvurdering af planerne godkendes,
3. vedlagte udbygningsaftale godkendes.

Problemstilling

Forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion med tilhørende miljørapport (bilag) samt kommuneplantillæg 3/2021 (bilag) har været fremlagt i offentlig høring i 8 uger fra den 11. april til den 6. juni 2024. Udkast til udbygningsaftale, som omtalt i lokalplan 307, foreligger nu i endelig udgave, underskrevet af fremtidig køber af stadion (bilag). Der blev afholdt borgermøde om planerne den 14. maj 2024 (bilag).

I forbindelse med høringen af planerne er der indkommet 6 høringssvar samt en henvendelse fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen (bilag).

Høringssvarene fordeler sig med 3 svar fra private personer, 1 samlet høringssvar fra de fem ejerforeninger der omkranser stadion, 1 høringssvar fra Bygningeskulturföreningen og 1 høringssvar fra køber/bygherre. Herudover modtog kommunen henvendelse fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen om manglende redegørelse i forhold til virksomheder af statslig interesse.

Høringssvarene koncentrerer sig hovedsageligt om følgende emner: Trafik, parkering, støj, højde af byggeriet, træer i Badeparken samt LED-belysning. Forvaltningen har udarbejdet et høringssnotat (bilag).

Løsninger

Enkelte høringssvar giver anledning til mindre tilføjelse/ændringer i lokalplanen.

Vedr. LED-belysning af stadionskærmen, langs Østvejen

Forvaltningen har på baggrund af høringssvar om bekymring om gene ved LED-effektlys på stadionskærmen fået udarbejdet analyse af synligheden af LED på stadionskærmen fra nabobebyggelser (bilag). Forvaltningen foreslår på den baggrund, at lokalplanens § 7.6 justeres, så der sættes lokalplanbestemmelse om, at LED-effektlys på stadionskærmen kun må sættes i en højde på op til 8,7 m (jf. terrænkoten på 40,00 jf. lokalplanens § 6.16.1) samt at LED-lyset skal udføres som en indirekte LED-belysning som ikke giver blændingsgener (jf. pkt. 4.1 i høringssnotatet).

Herudover tilføjes kommuneplantillæggets og lokalplanens redegørelse et afsnit foranlediget af henvendelsen fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen angående mulig påvirkning fra Varmecentralen på DTU. Redegørelsen konkluderer, at der ingen påvirkning sker, og der sker derfor ingen ændringer af hverken planer eller eksisterende miljøtilladelser som følge heraf (jf. pkt. 7.1 i høringsnotatet).

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med planforslagene blev der udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten har været i høring parallelt med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg. På baggrund af offentlighedsfasen og høringsvarene, er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen (bilag), som indeholder en redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planerne, samt hvordan udtalelserne fra offentlighedsfasen er taget i betragtning ved den endelige vedtagelse af lokalplanen og kommuneplantillægget. Miljørapporten indgik i høringsperioden som et bilag til lokalplanforslaget. Ved vedtagelse af lokalplanen erstattes dette bilag af den sammenfattende redegørelse.

Strategisk ramme

Planforslagene er i overensstemmelse med gældende kommuneplanstrategi Byudvikling i balance, hvor salg og udvikling af området er omtalt, herunder om udvikling af studieboliger og anden publikumsorienteret service.

Videre proces

Endelig vedtagelse af lokalplan 307 og kommuneplantillæg 3/2021 annonceres på kommunens hjemmeside, og der fremsendes orientering herom til ejere og de personer/foreninger, der har afgivet høringssvar. Bygherre kan herefter indsende ansøgning om byggetilladelse. I behandlingen af denne indgår en lovpligtig screening om miljøkonsekvensvurdering (VVM-screening), hvor projektet analyseres både for anlægsfasen og driftsfasen. Byggemyndigheden træffer herefter afgørelse om, hvorvidt der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport gældende for projektet. Beslutning herom meddeles på kommunens hjemmeside, og byggearbejdet må ikke påbegyndes før kommunen har offentliggjort sin afgørelse.

I lokalplanen er beskrevet en aftale som kommunen har indgået med bygherre om at forbedre trafikforholdene. Dette arbejde vil kunne påbegyndes umiddelbart efter at aftalen er underskrevet, hvilket sker i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen. Forvaltningen vurderer dog, at arbejdet med trafikforbedringerne først vil blive udført sidst i byggeprocessen.

Kommunen vil herefter indlede overvejelser om planlægningen for de øvrige arealer inden for Lyngby Idrætsby, herunder undersøge muligheden for at aflyse ikke disponerede byggeretter i gældende lokalplaner.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. I forbindelse med udbygningaftalen vil det være køber, som afholder alle udgifter hertil.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 1.

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 2.

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Ad 2) Anbefalet, idet udvalget ønsker at følge støjpåvirkningen tæt.

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

Bilag

Forslag til lokalplan 307 Lyngby Stadion med bilag og miljørapport

Forslag til kommuneplantillæg 3-2021 Lyngby Stadion

Udbygningsaftale 29.08.2024 Lyngby Stadion

Referat af borgermøde om forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion, den 14. maj 2024

Høringssvar lokalplan 307

Høringsnotat til lokalplan 307

Analyse af LED

Sammenfattende redegørelse

Oversigtskort

Punkt 6: Forslag til Lokalplan 297 og kommuneplantillæg 4/2021 for ny daginstitution i Virum (Beslutning)

01.02.05-P16-5-23

Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til Lokalplan 297 samt forslag til kommuneplantillæg 4 til Kommuneplan 2021. Lokalplanforslaget har til formål at give mulighed for at anvende området til offentligt formål, i form af skole, daginstitution og idrætsformål. Kommuneplantillægget udlægger en ny ramme i tilknytning til lokalplanen. Planforslagene forslås fremlagt i offentlig høring i otte uger, og det forslås, at der afholdes et borgermøde i høringsperioden. Planforslagene vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor der ikke foreslås udarbejdet en miljørapport.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 297 og forslag til kommuneplantillæg 4/2021 godkendes og sendes i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde.
2. der afholdes borgermøde i løbet af høringsperioden.
3. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslagene.

Problemstilling

Byplanudvalget godkendte den 15. marts 2023 plangrundlag for lokalplan ved Skolebakken/Parcelvej. Det fremlagte lokalplanforslag skal blandt andet give mulighed for at afhjælpe kommunens daginstitutioners mangel. Lokalplanforslaget giver mulighed for at området kan anvendes til offentligt formål i form af skole, daginstitution, idrætsformål.

Byplanudvalget besluttede også, at der skal udarbejdes et kommuneplantillæg, hvor den nuværende afgrænsning af kommuneplanramme 4.2.30 og kommuneplanramme 4.2.70 ændres, og der udlægges et nyt rammeområde 4.2.34. Det nye rammeområde får samme geografiske udstrækning som lokalplanområdet. Anvendelsen fastlægges til offentligt formål, skole, daginstitution, idrætsformål.

Kommunalbestyrelsen godkendte 2. maj 2024 sag vedrørende Arkitekturrådets udtalelse om daginstitutionen på Skolebakken/Parcelvej. Arkitekturrådets foreslog blandt andet, at der i projektet blev arbejdet med det arkitektoniske udtryk, så det i højere grad afspejler den omkringliggende villabebyggelse. Yderligere anbefalede Arkitekturrådet en bearbejdning af kantzonen mod vej, så den i højere grad afspejler områdets villapræg. På baggrund af Arkitekturrådets anbefalinger blev bygningens farve ændret til lyst træ. Desuden er der arbejdet med en bearbejdning af kantzonen, således den fremstår mere grøn.

Løsninger

Forvaltningen fremlægger Forslag til Lokalplan 297 for et område ved Skolebakken/Parcelvej (bilag) samt Forslag til kommuneplantillæg 4/2021 - Skolebakken (bilag).

Anvendelse

Forslag til Lokalplan 297 giver mulighed for, at området kan anvendes til offentlige formål, skole, daginstitution og idrætsformål.

Bebyggelsens omfang og placering

Bebyggelse skal placeres indenfor byggefeltene. Bebyggelse må opføres i en etage med udnyttet tagetage og må ikke overstige 8,5 meter i højden eller føres over kote 48,5. For offentlige formål gælder, at bebyggelsesprocenten ikke må

overstige 40. I delområde 1 udlægges der ligeledes byggefelter, som sekundær bebyggelse skal placeres inden for. Indenfor delområde 2 kan der samlet set max. opføres 100 m² sekundær bebyggelse.

Lokalplanområdets opdeles i to delområder. I delområde 1 ved Skolebakken, hvor daginstitutionen placeres, skal der etableres udendørs opholdsareal til brug for daginstitutionen. Det primære legeområde etableres syd for daginstitutionen. Placeringen mod syd sikrer integration med de udendørs arealer til Virum Skole. Sammenhængen mellem Virum Skole og den nye daginstitution skal fungere både funktionelt og visuelt.

Virum Skole råder i dag over en del af lokalplanens område, som anvendes til udendørs opholdsareal. Arealet omfatter ca. 1250 m². Der skal fremadrettet sikres et mindst tilsvarende areal inden for delområde 2 til brug som udendørs opholdsareal for Virum Skole. Delområde 2 kan disponeres på flere måder. Der skal etableres en ny overkørsel mod Parcelvej/Frederiksdalsvej, og i forbindelse med overkørslen skal der etableres et parkeringsområde til brug for daginstitutionen. Fra parkeringsarealet etableres en offentlig tilgængelig stiforbindelse til daginstitutionen. Yderligere skal der indenfor delområde 2 etableres et udendørs opholdsareal til Virum Skole. Arealet skal mindst være på 1250 m² men kan også være større, afhængigt af den overordnede disponering af delområde 2.

Bebyggelsens ydre fremtræden

Daginstitutionen udføres som en klynge af mindre huse. Facaderne skal være i lodret profileret træbeklædning med fer og not løsning. Træet skal fremstå som ubehandlet træ. Tage skal udføres i mat, lyst stål.

Facader på sekundær bebyggelse skal være i træ med lodret profileret træbeklædning og tage skal udføres som grønne tage med beplantning eller som mørkt tagpap med trekantslister.

Trafikale forhold, herunder parkering

Der er ikke i Kommuneplan 2021 fastlagt parkeringsnormer for daginstitutioner. Af kommuneplanen fremgår det, at parkeringsbehovet skal vurderes i det konkrete tilfælde. Lyngby-Taarbæk Kommune har på den baggrund fået udarbejdet trafikvurderinger, hvori trafikikkerheden samt parkeringsbehovet er vurderet. Yderligere er der udarbejdet et skitseprojekt for parkeringsarealets tilslutning til Parcelvej/Frederiksdalsvej.

Det er i trafikvurderingerne blevet anbefalet, at sikre vejadgang for bilister fra både Skolebakken og Parcelvej/Frederiksdalsvej, for at fordele trafikken til daginstitutionen. Der etableres parkeringspladser i direkte tilknytning til den ny daginstitution på Skolebakken. Herudover vil der være parkeringspladser ved Parcelvej/Frederiksdalsvej, som kan benyttes af besøgende/ansatte til daginstitutionen på Skolebakken. Adgangen til parkeringspladsen ved Parcelvej/Frederiksdalsvej vil blive etableret som et ekstra 'ben' i det signalregulerede kryds, så trafikken ind til parkeringspladsen ikke kommer ned ad Parcelvej, hvor skoletrafikken er. Det betyder, at trafikken til daginstitutionen ikke belaster Parcelvej som skolevej. Der etableres en gang og cykelsti fra parkeringspladsen, som ledes ind sammen med det nye ben i signalanlægget ved Frederiksdalsvej/Parcelvej, til daginstitutionen. Stien føres videre ned til skolens matrikel, hvor det er muligt for skolebørn, at cykle de sidste ca. 100 meter på interne 'stier'/brandvej på skolens matrikel, for at komme ned til skolens cykelstativer. Den nye sti vil derfor være et supplement til Parcelvej, som en sikker skolevej for cyklister og fodgængere. På skolebakken er der etableret 40 km/t zone og etableret bump for at forbedre skolevejen og vejen til daginstitutionen. Trafikken vil erfaringsmæssigt sprede sig over flere timer om morgenen til en daginstitution, og derfor vil der været en meget begrænset stigning af trafik i det tidsrum, som skolebørnene ankommer til skole, hvad enten det er til fods, cykel eller i bil.

Der har været dialog med skoleledelsen og skolebestyrelsen om de trafikale løsninger, fx om stien fra signalkrydset ved Frederiksdalsvej/Parcelvej og ned til skolens arealer, som netop betyder at både cyklende og gående skolebørn kan vælge at køre den vej til skolens cykelstativer.

I forbindelse med lokalplanen er der udarbejdet trafik- og parkeringsanalyser. Den seneste trafikanalyse tager udgangspunkt i et scenarie, hvor der laves en daginstitution udelukkende for otte børnehavegrupper. Umiddelbart planlægges det at lave en daginstitution til otte børnegrupper fordelt ligeligt med fire børnehavegrupper og fire vuggestuegrupper. Der er flere børn pr. børnegrupper i en børnehave end i en vuggestue, hvorfor et scenarie udelukkende med børnehavegrupper udløser et større parkeringsbehov end et scenarie, hvor der er halvt af hvert. I parkeringsanalysen er der anvendt et gennemsnitstal på parkeringsnormer for fire kommuner. Med dette udgangspunkt vil der være behov for 35 bilparkeringspladser og 29 cykelparkeringspladser til en daginstitution med otte børnehavegrupper. Det forventes, at der etableres en daginstitution med fire børnehavegrupper og fire vuggestuegrupper, hvorfor parkeringstallet vil være noget lavere. Lokalplanen udpeger dermed to områder til parkering, hvor der samlet set etableres 30 parkeringspladser til biler og 29 parkeringspladser til cykler. 10 af parkeringspladserne skal anlægges på parkeringsarealet i delområde 1, ellers er fordelingen af parkeringspladser mellem de to områder ikke fastlagt.

I parkeringsområdet i delområde 2 er der mulighed for at etablere flere parkeringspladser end der umiddelbart er behov for til daginstitutionen, for at give mulighed for fleksibilitet ift. fordelingen af børnegrupper fremadrettet. Parkeringsbehovet for cykelparkering er ligeledes blevet vurderet. Der etableres cykelparkering i umiddelbar nærhed af hovedindgangen til daginstitutionen. En del af cykelparkering skal være overdækket. Den resterende cykelparkering skal etableres hvor den offentlige tilgængelige sti møder daginstitutionens område. Behovet for cykelparkering vil være størst i umiddelbar nærhed af daginstitutionen, hvorfor de fleste cykelparkeringspladser forventes anlagt i dette område. Ved indgangen til daginstitutionen etableres der 12 almindelige cykelparkeringspladser samt 10 overdækkede cykelparkeringspladser, foruden et overdækket areal på minimum 7 m² til cykelanhængere og specialcykler. De resterende cykelparkeringspladser forventes anlagt i området, hvor den offentligt tilgængelige sti møder daginstitutionens område.

Ubebyggede arealer

For at bevare det grønne udtryk mod vej skal der langs Skolebakken etableres hæk. Mod villagrundene mod nord skal der etableres et fast hegn foruden en hæk. Det faste hegn skal placeres mod daginstitutionen med hæk på ydersiden mod naboer. Det faste hegn skal etableres for at minimere gener fra blandt andet billygter på parkeringsområderne.

Kommuneplantillæg

Kommuneplantillæg 4/2021 - giver mulighed for, at nyt rammeområde Skolebakken/parcelvej kan anvendes til offentlige formål, daginstitution, skole og idrætsformål.

Strategisk ramme

Indsatsen er en del af den prioriterede politiske indsats omkring at sikre det korrekte antal dagtilbudspladser i Lyngby-Taarbæk Kommune (Kommunalbestyrelsen 22. juni 2023).

Videre proces

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

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler pkt 1-2.

Teknikudvalget anbefaler pkt. 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Ad 3) Anbefalet, idet udvalget ønsker, at forvaltningen genbesøger analysen af den samlede trafikafvikling omkring skolen, og at forvaltningen i dialog med skolen undersøger hvilke tiltag og virkemidler, der evt. kan benyttes til at begrænse trafikken til skolen.

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

Bilag

Lokalplanforslag 297 for et område ved Skolebakken og Parcelvej

Forslag til kommuneplantillæg 4 til KP 2021

Afgrænsning af høringsområde

Miljøscreening af Lokalplanforslag 297 og kommuneplantillæg 42021

Oversigtskort

Punkt 7: Høring af forslag til udviklingsplan for lokalbanerne (Beslutning)

13.05.00-G01-3-24

Resume

Regionsrådet i Region Hovedstaden har sendt et foreløbigt udkast til ”Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden” i høring. Udviklingsplanen omhandler flere forhold på Nærumbanen, bl.a. forslag om nedlæggelse af Nørgaardsvej station. Forvaltningen har udarbejdet udkast til høringssvar til Regionsrådet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udkast til høringssvar til ”Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden” godkendes.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 21. juni 2024 modtaget høring af forslag til ”Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden” (bilag) inkl. baggrundsrapport (bilag). Udviklingsplanen er i høring frem til 1. oktober 2024.

Udviklingsplanen er udarbejdet af Region Hovedstaden og Trafikselskabet Movia. Lokalbanerne ejes af Lokaltog A/S, Region Hovedstaden finansierer driften og Movia administrerer og driver lokalbanerne.

Udviklingsplanen er en samlet plan for udviklings- og fornyelsesprojekter, der skaber overblik over nødvendige og mulige projekter på lokalbanerne i Region Hovedstaden de næste 10 år. Flere af tiltagene er nødvendige for at sikre den fremtidige drift på lokaltogene. Andre tiltag i udviklingsplanen er forskellige muligheder der kan gennemføres løbende og i det omfang, der kan opnås finansiering.

Udviklingsplanen er bygget op omkring fire temapakker, som hver især skal bidrage til at styrke lokalbanerne som en attraktiv rejseform. Planens 4 temapakker er:

1. Nye grønne tog (udskiftning til batteritog, der sikrer højere komfort, mindre støj samt reduktion i udledningen af CO₂ og partikler.)
2. Kortere rejsetid (hastighedsopgraderinger kombineret med sammenlægning og nedlæggelse af de mindste stationer)
3. Banen i byen (kobling mellem by og station – samt udvikling af by om banen)
4. Stationerne (opgradering af stationsfaciliteter, belysning mv.)

I Lyngby-Taarbæk kører lokalbanen Nærumbanen, som forbinder Jægersborg og Nærum.

I høring materialet er gennemgået flere forhold der har betydning for Nærumbanens betjening af kommunen, herunder:

Nye tog på Nærumbanen:

Det forventes at eksisterende dieseltog udskiftes til el senest år 2030. Det er endnu ikke afklaret, hvilken type togmateriel der skal anskaffes til Nærumbanen, hvorfor der kan være forskellig toglængde, fritrumsprofil, indstigningshøjde samt ladeinfrastruktur mv.

Frekvens og forslag om stationsændringer:

Nærumbanens køreplan er i dag presset når der i myldretiderne køres 10-minutters drift. Dette pres tænkes at blive større, idet byudviklingen ved Firskovvej forventeligt vil resultere i flere stop ved Nørgaardsvej station samt at de nye el-tog, har behov for længere vendetid i Jægersborg. For at kunne fastholde 10-minuttersfrekvens i myldretiderne – og udvide 10-minuttersfrekvensen til hele dagsperioden, er der behov for at ændre infrastrukturen.

Udviklingsplanen viser 3 mulige løsninger:

1. Nedlægge Nørgaardsvej station.
2. Anskaffe et ekstra tog.
3. Tilpasse infrastrukturen ved at nedlægge og oprette stationer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det foreslås at etablere en ny krydsningsstation ved Gammel Lundtoftevej samtidig med at Lyngby Lokalstation foreslås nedlagt. Til gengæld etableres en ny Lyngby Centrum station ved Klampenborgvej, mens Nørgaardsvej station foreslås nedlagt. Med denne løsning vil der skabes mere vendetid på Jægersborg station.

Udviklingsplanen lægger desuden op til, at det undersøges om der skal være natdrift fredag og lørdag på lokalbanerne.

Skiftemuligheder

Lokalbanen vil på stationerne arbejde på korte og lette skiftemuligheder mellem busser og tog. Forslaget om den nye stationsplacering ved Lyngby Centrum vil bl.a. betyde kortere skifteafstande til busserne og letbanen på Klampenborgvej.

Potentialer for Brede st.

Udviklingsplanen indeholder også forslag om at opgradere forpladsen ved Brede Station, etablere overdækket cykelparkering ved stationen og forbedre trafikikkerheden på I. C. Modewegs Vej og Lystoftevej. I udviklingsplanen står om anlægsøkonomien, at "de angivne forslag skønnes at kunne realiseres for mellem 3,5 og 6 mio. kr., hvoraf mellem 2,5 og 5 mio. som udgangspunkt skal finansieres af Lyngby-Taarbæk Kommune." I kommunens netop godkendte cykelhandlingsplan fra juni 2024 er udpeget et projekt med hastighedszone og anlæg af bump på Lystoftevej. Om det er dette projekt der henvises til i udviklingsplanen er imidlertid uklart. Projektet i Cykelhandlingsplanen er der endnu ikke afsat midler i kommunens budget til de ønskede tiltag. I Cykelhandlingsplanen forventes anlægsudgifter på samlet set 3,4 mio. kr. til tiltag på både Lystofte Vej og I.C.Modewegs Vej. Udgifterne i Udviklingsplanen for lokalbanerne omfatter kun trafikikkerhedsmæssige tiltag på Lystoftevej samt forbedringer på selve stationsforpladsen ved Brede Station - de to anlægsoverslag kan således ikke direkte sammenlignes.

Løsninger

Udviklingsplanen omhandler flere forhold på Nærumbanen og der foreslås bl.a. ændringer af stationer i Lyngby Taarbæk kommune. Nørgaardsvej station foreslås f.eks. nedlagt. Stationspladsen ved Nørgaardsvej station er etableret i 2023 af Johannes FOG A/S i forbindelse med opførelsen af et moderne byggecenter, boliger samt kontor og undervisningslokaler. Pladsen er udformet med mulighed for ophold samt med plads til cykelparkering. Derudover har stationen betydning for den kommende byudvikling af Firskovvejområdet. Forvaltningen finder det derfor problematisk at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke er blevet involveret i Region Hovedstadens forslag til "Udviklingsplanen for lokalbanerne", så de lokale forhold, udviklingsplaner som - Planstrategi Byudvikling i Balance 2023 samt udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet samt lokale investeringer bliver afspejlet i Regionens forslag.

De to placeringer af nye stationer som Regionen foreslår, ser ud til at være placeret inden for fortidsmindebeskyttelseslinjer, hvilket vil kræve dispensationer eller lignende som skal afklares med Milljøstyrelsen.

Forvaltningen har udarbejdet udkast til høringssvar til udviklingsplanen (bilag). I høringssvaret fremføres, at Lyngby-Taarbæk Kommune ser meget positivt på den planlagte udskiftning til el-tog samt at kommunen vurderer, at det er vigtigt at 10 minutters drift kan opretholdes på Nærumbanen.

I høringsbrevet fremføres, at det er problematisk, at kommunen ikke er blevet inddraget i forslaget om nedlæggelse eller ændringer af stationer på Nærumbanen. Kollektiv transport skal være et attraktivt alternativ til bilen for at fremme en bæredygtig byudvikling. God adgang til kollektiv transport er en vigtig forudsætning for en velfungerende kommune og har stor betydning for kommunens borger og erhvervsliv. Den skinnearbejds kollektive transport anses som mere permanent end fx bus, hvorfor en evt. flytning eller nedlæggelse af stationer har stor betydning for byplanlægningen. Desuden fremføres det, at Lyngby-Taarbæk Kommune forventer at blive inddraget i valget mellem de skitserede løsningsforslag - herunder oprettelse og nedlæggelse af stationer.

Strategisk ramme

Udviklingsplanen arbejder bl.a. med udskiftning af tog til nye el-tog, hvilket bidrager til arbejdet med grøn offentlig transport som understøtter kommunens strategiske energiplan, hvor der arbejdes på at "den kollektive transport skal både være grøn og attraktiv". Arbejdet bakker ligeledes op om kommunens Bæredygtighedsstrategi.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 2. maj 2024 Byudvikling i balance 2023 – Planstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune. Lyngby lokal station og Nørgaardsvej station ligger i Kongens Lyngby Centrum, der i planstrategien er udpeget som et særligt udviklingsområde.

Kommuneplanen fastsætter de overordnede rammer og retningslinjer for den fysiske udvikling i kommunen. Nærumbanens linjeføring og stationer fremgår under retningslinjer, Kollektive trafik anlæg. I kommuneplan 2021 står der: "Lokalbanen kan opgraderes i overensstemmelse med "Visioner for Lokalbanen 2012-2025". Kommunen har på nuværende tidspunkt ingen planer om at sammenkoble Letbanen ad Ring 3 og Nærumbanen."

Kommuneplanen revideres hvert 4. år. På baggrund af kommunalbestyrelsens beslutning samt den endeligt vedtagne udviklingsplan for lokalbanerne skal retningslinjerne i kommuneplanen ajourføres.

Videre proces

Høringssvaret fra borgmesteren på vegne af Kommunalbestyrelsen vil efter behandling af denne sag blive fremsendt til Regionsrådet.

Økonomi

Som udgangspunkt har de generelle emner i udviklingsplanen ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Afslutningsvis er dog nævnt et enkelt stationsforbedringsprojekt ved Brede Station, hvor det står anført, at en del af udgifterne som udgangspunkt vil skulle finansieres af Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er ikke afsat midler i kommunens budget til hverken trafiksikkerhedsmæssige tiltag på vejnettet eller forbedringer på stationsforpladsen, hvorfor en gennemførelse af et projekt derfor vil kræve at der kan findes finansiering hertil. Eventuelle ændringer ved Brede Station vil derfor skulle drøftes nærmere med Regionen, og såfremt det giver anledning til beslutning om gennemførelse af et projekt, vil forvaltningen lægge en særskilt sag op herom.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Anbefalet, idet udvalget bemærker, at denne sag ikke har været behandlet politisk i Region Hovedstaden. Udvalget anbefaler, at en 10 minutters drift kan opretholdes.

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

Bilag

Udviklingsplan-2026-2035-for-lokalbanerne-i-Region Hovedstaden

Baggrundsrapport - Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035

Høringssvar til Regionsrådet

Punkt 8: Klimatilpasningsprojekt i Bondebyen (Beslutning)

06.01.05-G01-7-14

Resume

I juni 2024 blev klimatilpasningsprojektet i Bondebyen behandlet af byplanudvalget, og udvalget bad forvaltningen om, at vende tilbage med en sag, hvor Peter Lunds Vejs vejføring er ensrettet. I denne sag beskrives de forventede konsekvenser ved at ensrette Peter Lunds Vej, og der skal tages stilling til om klimatilpasningsprojektet skal gennemføres med ensrettet eller dobbeltrettet trafik på Peter Lunds Vej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. rådighedsbeløbet til klimatilpasningsprojektet i Bondebyen forhøjes fra 26 mio. kr. til 26,25 mio. kr., og at der i den forbindelse gives en anlægsbevilling på 0,25 mio. kr., finansieret ved forhøjelse af byggekredit til projektet.
2. det sydligste piletræ fældes og det nordligste piletræ beskæres i løbet af oktober 2024
3. forvaltningen orienterer om det videre forløb med projektet.

Problemstilling

I juni 2024 godkendte Byplanudvalget, at der meddeles de ansøgte dispensationer fra lokalplan 258 for at tillade klimatilpasningsanlægget i Bondebyen - dog med undtagelse af de dispensationer, som vedrører flytning af Peter Lunds Vej. Samtidig blev forvaltningen bedt om en sag, hvor Peter Lunds Vejs vejføring ensrettes for at muliggøre en flytning af vejen således, at det nordligste af de to piletræer på Peter Lunds Vej kan bevares.

Piletræer

Forvaltningen vurderer, at Peter Lunds Vej kan ensrettes for den motorkørende trafik uden at få en væsentlig indvirkning på klimatilpasningsprojektet. Hvis vejen ensrettes, bliver kørebanelens pladsbehov mindre og det muliggør, at det nordligste piletræ i krydset mellem Peter Lunds Vej og Gammel Lundtoftevej kan blive stående. Men anlægsarbejdet på Peter Lunds Vej og Gammel Lundtoftevej vil komme så tæt på træet, at ca. 60-70 % af træets rødder forventes at blive skåret over. Derfor vil træet, der ifølge lokalplanen ikke er udpeget som bevaringsværdigt, blive et risikotræ. En stor del af kronen må skæres af for at hjælpe træet efter rødderne er reduceret. Forvaltningen kan ikke garantere for et risikotræs overlevelse. Et risikotræ kræver løbende tilsyn og analyse af tilstanden - der vil typisk være behov for tilsyn en-fire gange om året. Desuden kan der være behov for tilsyn, hvis der sker større ændringer i omgivelserne eller på grund af vejrlig forhold. Uanset om træet kan bevares ifm. anlæg af klimatilpasningsprojektet, så er træet 68 år, og nærmer sig en alder, hvor kommunen forbereder udskiftning af træet. Piletræer har generelt en levetid på 75 år.

Forvaltningen har fået undersøgt træerne, og undersøgelsen har vist, at der er spættehuller i et af træerne, hvilket gør det muligt, at træet er flagermusegnet. Dette betyder, at træet med spættehuller skal fældes i perioden 1. september til 31. oktober. Forvaltningen anbefaler, at fældning og beskæring foretages inden for denne periode i 2024. Såfremt træerne ikke fældes i 2024, vil arbejdet først kunne udføres i efteråret 2025, hvilket vil forsinke projektet yderligere.

Trafiksikkerhed af ensretning af Peter Lunds Vej

En ensrettet kørebane kan forringe cyklisters trafiksikkerhed og tryghed, hvis vejen ikke er indrettet efter cyklisterne. Derfor skal cyklisternes sikkerhed, tryghed og fremkommelighed indtænkes i indretningen af Peter Lunds Vej. Det betyder, at der skal anlægges cykelbane mod ensretningen, og vejafmærkningen skal være tydelig og logisk, så cyklister ikke bliver overraskede over modkørende trafik men føler sig prioriteret. Desuden skal vejens udformning bidrage til kørsel med lav hastighed af hensyn til de bløde trafikanter. Bondebyen er fartdæmpet og ligger i en anbefalet 30 km/t zone.

På rådgiverens skitse af den nordlige del af Peter Lunds Vej fremgår et areal mellem den 4 m brede vognbane og bagkanten af fortovet langs den østlige side af vejen (bilag). Arealet er ikke bredt nok til både et fortov og parkeringspladser, der følger vejreglernes anbefalinger. Derimod vil der i en ensrettet vejprofil være mulighed for at anlægge en cykelbane i den vestlige side af vejen, så cyklisternes sikkerhed og fremkommelighed prioriteres.

Hvis Peter Lunds Vej skal ensrettes, er der behov for at se på afmærkning og indretningen af hele vejstrækningen og ikke kun den nordlige del af vejen. Det kan være, at ensretningen betyder, at der må fjernes nogle af de nuværende parkeringsmuligheder på den sydlige del af vejen for at sikre de bløde trafikanter.

Trafikafvikling

Kommunen har jævnligt talt den kørte trafik i Bondebyen. På baggrund af tællingerne vurderer forvaltningen, at ca. 600 motorkøretøjer dagligt vil blive flyttet til omkringliggende veje, hvis Peter Lunds Vej ensrettes i nordgående retning. De ca. 600 daglige motorkøretøjer forventes især at blive flyttet til Gammel Lundtoftevej og Høstvej. På Høstvej er der i seneste trafikmåling målt 748 motorkøretøjer, så den omdirigerede trafik vil formentlig kunne mærkes på Høstvej. Også selvom nogle af trafikanterne kan finde på at køre uden om Bondebyen via Sorgenfrigårdsvej og Toftebæksvej.

Kommunens rådgiver har undersøgt, hvordan store køretøjer kan svinge fra en ensrettet Peter Lunds Vej til Gammel Lundtoftevej. Det vil være muligt for renovationsbil/lastvogn på op til 12 m at køre fra Peter Lunds Vej til Gammel Lundtoftevej.

Løsninger

Den ensrettede kørebane gør, at det nordligste piletræ kan blive ståede med en reduceret krone et par år mere end det sydlige træ. Af hensyn til projektets lokale forankring, anbefaler forvaltningen, at Peter Lunds Vej ensrettes, så det nordlige træ kan bevares.

For at klimatilpasningsprojektet ikke forsinkes yderligere, anbefaler forvaltningen, at det sydlige piletræ fældes og det nordligste piletræ beskæres i løbet af oktober 2024, hvor det er tilladt at fælde flagermustræer. Hvis træerne ikke fældes og beskæres i efteråret 2024, kan de sandsynligvis først fældes og beskæres i efteråret 2025, hvilket vil forsinke klimatilpasningsprojektet. Dermed kan det presse projektets tidsplan og give risiko for, at projektet ikke kan leve op til reglerne for 100% medfinansiering.

Trafik

Forvaltningen vurderer, at trafikken kan afvikles i området, hvis Peter Lunds Vej er ensrettet. Men ensretningen vil give nogle bilister omvejskørsel, og der vil blive flyttet mere trafik til Gammel Lundtoftevej og Høstvej. Den ensrettede kørebane skal indrettes, så cyklisterne prioriteres for at undgå, at ensretningen bliver på bekostning af de bløde trafikanter. Derfor skal noget af det eksisterende vejareal anvendes som cykelbane imod kørselsretningen. Det opdaterede vejprojekt vil blive kvalitetssikret af en trafikikkerhedsrevisor og tilgængelighedsrevisor, så deres anbefalinger kan medtages i projektet.

Ensretningen af Peter Lunds Vej påvirker ikke klimatilpasningsprojektets funktionalitet.

Strategisk ramme

Klimatilpasningsplanen blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen i maj 2014 som tillæg 1 til Kommuneplan 2013. Retningslinjer og redegørelse for klimatilpasning - inkl. risikokort og fokusområder er indarbejdet i kommuneplanen.

Videre proces

Hvis Peter Lunds Vej skal ensrettes, skal der sendes en revideret ansøgning med opdateret tegningsmateriale til alle de berørte myndigheder. I forbindelse med behandlingen af dispensationen fra lokalplan 258 vil der blive foretaget en ny offentlig høring. Forvaltningen forventer, at det myndighedsmæssige kan behandles, så entrepriseudbuddet kan gennemføres primo 2025 og anlægsarbejdet kan starte i foråret 2025.

Lyngby-Taarbæk Forsyning oplyser, at anlægsarbejdet skal være påbegyndt senest 1. januar 2027 for, at klimatilpasningsprojektet fortsat kan høre ind under de gamle regler med 100% medfinansiering.

Økonomi

Projektet er økonomisk neutralt for kommunen, og belaster heller ikke kommunen i forhold til den kommunale anlægsramme. Projektet er et medfinansieringsprojekt, hvilket betyder, at Lyngby-Taarbæk Forsyning medfinansierer projektet. Lyngby-Taarbæk Forsyning har aktivt valgt at udvide den økonomiske ramme for projektet, men projektets finansiering ligger tæt på grænsen af, hvad der er muligt inden for rammen.

På Kommunalbestyrelsesmødet 29. februar 2024 (sag 10) blev det besluttet at forøge anlægsbevillingen til anlægsprojektet "LAR-projekt Bondebyen", således at den nu udgør 26 mio. kr. Hvis Peter Lunds Vej skal ensrettes, vil det øge projekteringsomkostningerne med 0,25 mio. kr. til projektering, udarbejdelse af myndighedsansøgninger og opdatering af udbudsdokumenter. Lyngby-Taarbæk Forsyning har godkendt at udvide den økonomiske ramme for projektet til dette.

Forvaltningen lægger op til, at rådighedsbeløbet til klimatilpasningsprojektet i Bondebyen forhøjes fra 26 mio. kr. til 26,25 mio. kr., og at der i den forbindelse gives en anlægsbevilling på 0,25 mio. kr., finansieret ved forhøjelse af byggekredit til projektet.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget orienteres om indstilling 3.

Teknikudvalget anbefaler indstilling 1-2 og orienteres om indstilling 3.

Økonomiudvalget anbefaler indstilling 1-2 og orienteres om indstilling 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter indstilling 1-2 og orienteres om indstilling 3.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet at det sydlige piletræ kan fældes, dog at det udskydes til entrepriseudbuddet er gennemført forår 2025, og det er sikret, at projektet kan gennemføres indenfor den afsatte økonomiske ramme.

Teknikudvalget lægger vægt på, at de trafikale konsekvenser af ensretning af Peter Lunds Vej belyses og, at der gennemføres en kort høring blandt beboerne på de berørte veje med henblik på en endelig afklaring af den trafikale indretning af Peter Lundsvej.

Ad 3) Orientering givet.

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

Bilag

Illustrationer af trafikale løsninger i Bondebyen

Punkt 9: Udtalelse til Fredningsnævnet om opført raftehegn mm på Schallsvej 12-14 (Beslutning)

02.00.00-K08-23-23

Resume

Fredningsnævnet ønsker kommunens bemærkninger til en ansøgning fra ejeren af Schallsvej 12-14 om fredningsdispensation til et opsat raftehegn med cykelhalvtag. Det opsatte raftehegn mm. vurderes at være i strid med fredning af Mølleåfredningen med tilhørende plejeplan, hvor det bestemmes, at der skal være levende hegn omkring den pågældende ejendom. Udvalget skal tage stilling til om kommunen skal anbefale Fredningsnævnet at meddele dispensation eller afslag til det ansøgte, samt om der skal meddeles afslag på ansøgninger om dispensation fra åbeskyttelseslinjen og skovbyggelinjen.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at kommunen anbefaler Fredningsnævnet at meddele afslag på den ansøgte dispensation til lovliggørelse af det opsatte hegn og cykeloverdækning, og at forvaltningen bemyndiges til at meddele afslag på dispensation fra Naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 17.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har som Fredningstilsyn konstateret, at der på ejendommen Schallsvej 12-14 er opført en overdækning og et hegn (bilag) i strid med Mølleåfredningen (fredning af Mølleådalen fra Lyngby Sø til Øresund).

Fredningstilsynet har sendt et varsel om påbud til ejeren om, at forholdene skal lovliggøres enten fysisk eller retslig.

Ejeren har ansøgt Fredningsnævnet om dispensation til det opførte (retlig lovliggørelse) (bilag). Fredningsnævnet ønsker kommunens bemærkninger til det ansøgte.

Ejeren fremfører

- at vedkommende, med henvisning til en afgørelse fra Naturklagenævnets den 8. juni 2001, har ret til at opsætte fasthegn på sin grund uden dispensation
- at der i øvrigt er valgt rafter med bark, der falder helt ind i omgivelserne, og at brugerne af området takker for den forbedring der er sket
- at der er plantet stedsegrønne efeu, så hegnet i løbet af få år står som et helt grønt hegn.

Fredningsnævnet ønsker kommunens bemærkninger til det ansøgte.

Løsninger

Forvaltningen bemærker, at Naturklagenævnets afgørelse fra den 8. juni 2001 omhandler et 1,25 meter højt stormasket trådhegn, som er sat på flækkede egestolper. I klagenævnsafgørelsen anføres det, at ikke skæmmede hegn kan opsættes mellem ejendomme uden dispensation fra Mølleåfredningen.

Forvaltningen vurderer, at det opsatte hegn udfor Schallsvej 12-14 ikke kan sammenlignes med det hegn, der behandles i afgørelsen fra Naturklagenævnet. Det opsatte hegn langs Schallsvej er væsentlig højere (ca. 1,8 meter), det er ugenomsigtigt/massivt og det er placeret ud mod vej, ikke mod nabo.

Det er forvaltningens vurdering som fredningstilsyn, at det opsatte hegn udgør en tilstandsændring af landskabet på stedet i forhold til det levende og fritvoksende hegn, der tidligere var langs Schallsvej, bl.a er ind- og udsyn herved blevet reduceret. Landskabet er et af de formål fredningen, skal beskytte. Det kræver jf. § 2 i fredningen dispensation at foretage tilstandsændringer. Fredningsnævnet er dispenserende myndighed.

Desuden bestemmes det i fredningens § 6 om Naturpleje at, uanset § 2 har plejemyndigheden ret til at foretage de foranstaltninger, der skønnes egnede til at forbedre forholdene for dyre- og plantelivet eller findes hensigtsmæssige for at opretholde eller forbedre de landskabelige og kulturhistoriske værdier. Foranstaltningerne skal udføres på grundlag af en plan.

Lyngby-Taarbæk Kommune har som plejemyndighed udarbejdet en gældende plan i 2007 for hvilke tiltag, der er hensigtsmæssige for at opretholde og forbedre i det fredede område.

I fredningsplejeplanen er der et specifikt afsnit, der handler om ejendommene på Schallsvej og her angives der bl.a., at havearealerne skal udadtil fremstå som en del af den omgivende natur, og planter der indgår i havernes afgrænsning, skal afspejle dette. Pleje og brug af haverne må ikke være til hinder for dette.

Forvaltningen vurderer som fredningstilsyn, at det opsatte raftehegn også er i strid med den gældende fredningsplejeplan, og at forholdene derfor skal lovliggøres. Det er i tråd med senere afgørelser fra fredningsnævnet, der alle omhandler dispensation fra fredning af Mølleådalene til opsætning af hegn.

Den opførte overdækning på indersiden af hegnet vurderes være en bygningsmæssig konstruktion, som også kræver dispensation fra Mølleåfredningens § 2 hvor der bl.a. bestemmelse, at der ikke må opføres bebyggelse.

Forvaltningen indstiller til udvalgets godkendelse, at kommunen bemærker til fredningsnævnet at hegnet og overdækningen bør fjernes, og der etableres et fritvoksende hegn med de samme planter, der tidligere var på stedet.

Begrundelsen er, at forholdene på stedet er ændret uden at tage hensyn til den gældende plejeplanens bestemmelse om at havearealerne udadtil skal fremstå som en del af den omgivende natur, og planter der indgår i havernes afgrænsning skal afspejle dette. Raftehegn med eufeu vurderes ikke at opfylde dette formål.

Der er i forvejen over 50 m² garager og skure på ejendommen og forvaltningen vurderer ikke, at det er hensigtsmæssigt med yderligere bebyggelse (overdækning) på denne ejendom.

Ejendommen er desuden omfattet af naturbeskyttelseslovens § 16 og § 17 (åbeskyttelseslinje og skovbyggelinje). Åbeskyttelseslinje efter Naturbeskyttelseslovens § 16 har til formål, at sikre søer og åer som værdifulde landskabselementer og som levesteder for plante- og dyreliv. Bestemmelsen er et generelt forbud mod at placere samt foretage terrænændringer mv. Forvaltningen vurderer, at hegn og overdækning vil kræve dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16. Skovbyggelinje efter naturbeskyttelseslovens § 17, har til formål at forhindre bebyggelse og lignende.

Det er forvaltningens vurdering at hegn og overdækning ikke er omfattet af undtagelsesbestemmelserne i §§ 16 og 17, og forvaltningen derfor foreslår at meddele afslag på dispensation fra beskyttelseslinjerne.

Strategisk ramme

Schallsvej 12-14 ligger i et område, der i kommuneplanen er udpeget som Økologisk forbindelse, Kulturhistorisk bevaringsværdi og Værdifuldt kulturmiljø.

Videre proces

Fredningstilsynet sender kommunes vedtagne bemærkninger til Fredningsnævnet, som herefter behandler ansøgningen og indkomne bemærkninger og træffer en afgørelse. Afgørelsen kan påklages af de klageberettigede.

Hvis Fredningsnævnet meddeler dispensation, foreslår forvaltningen, at afgørelsen tages til efterretning.

Forvaltningen gør opmærksom på, at overdækningen ligeledes kræver dispensation fra Å-beskyttelseslinje og Skovbyggelinje, jf. Naturbeskyttelseslovens §§ 16-17, samt byggetilladelse (fordi den samlede bebyggelse af garage og skure mm. er over 50 m² på ejendommen).

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Godkendt.

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

Bilag

Fredningsnævnet for København

Fotos Schallsvej 12, hegn og skur

Punkt 10: Deltagelse i projekt om trafikuheldsdata fra skadestuer (Beslutning)

05.00.00-G01-265-22

Resume

Region Hovedstaden har siden 2022 arbejdet med et udviklingsprojekt om indsamling af trafikuheldsdata fra akutmodtagelserne. Forvaltningens adgang til denne type data er særlig interessant i forhold til at forbedre forvaltningens arbejde med at forebygge trafikuheld, da mange uheld ikke kommer til politiets kendskab. Det drejer sig særligt om uheld, hvor fodgængere og cyklister er involveret. I foråret 2024 har regionen fremlagt for kommunerne, at medfinansiere udgiften i en 3-årig periode fra 2024-2026 til at videreudvikle projektet om at få adgang til trafikuheldsdata fra akutmodtagelserne. Forvaltningen indstiller at medfinansieringen bevilges fra trafikmodelpuljen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at deltagelse om trafikuheldsdata fra akutmodtagelserne godkendes og finansiering på 14.000 kr. pr. år i 2024 til 2026 sker af puljen til trafikmodeller.

Problemstilling

Region Hovedstaden har siden 2022 arbejdet med et pilotprojekt om trafikuheldsdata, der har opbygget en model for automatiseret indsamling af trafikuheldsdata fra akutmodtagelserne på hospitalerne, der kan understøtte kommuners og politiets trafiksikkerhedsarbejde. I dag anvender forvaltningen allerede politiets data, som registreres i et vejforvaltningssystem, som forvaltningen benytter. Politiets data udgør en mindre del af alle trafikulykker, da de mindre alvorlige uheld ofte ikke kommer til politiets kendskab. Med de nye data fra akutmodtagelserne opnås bedre kendskab til langt flere og andre typer trafikulykker end dem, der bliver politiregistreret. De nye data indeholder især mange oplysninger om cykel- og fodgængeruheld helt op til ca. 65% af alle uheld, hvor cyklister/fodgængere er involveret, regner man med forvaltningen ikke har kendskab til fra de politiregistrerede trafikulykker.

Formålet med projektet er derfor, at forvaltningen får adgang til data om trafikulykker fra akutmodtagelserne, som vil forbedre forvaltningens arbejde med at forebygge trafikulykker. Det vil forbedre forvaltningens indsigt i, hvor uheldene sker særligt med fodgængere og cyklister og dermed får forvaltningen et bedre redskab til at være med til at forebygge uheld og forbedre trafikikkerheden og den oplevede tryghed.

Region Hovedstaden har finansieret projektet hidtil, men for at projektet kan fortsætte har regionen undersøgt muligheden for, at de 29 kommuner i regionen som kommende brugere, medfinansierer projektet.

Løsninger

Region Hovedstaden har siden foråret 2024 undersøgt muligheden for medfinansiering af projektet hos de 29 kommunale samarbejdspartnere. På mødet i K29 (kommunaldirektørforum) den 2. april 2024 gav kommunerne deres opbakning til Region Hovedstadens udviklingsprojekt om trafikuheldsdata med et tilsagn om at medfinansiere. Projektet blev derudover præsenteret for borgmestrene på mødet i K29 (Kommunekontaktudvalg) den 19. april 2024, hvor der ligeledes var opbakning til et tværgående samarbejde.

Forvaltningen har på den baggrund arbejdet videre med deltagelse i udviklingsprojektet af trafikuheldsdata, og fremlægger hermed forslag til at medfinansiering, som udgør ca. 14.000 kr. i 3 år, finansieres af trafikmodelpuljen.

Forvaltningen kan oplyse, at der er tilsagn fra alle 29 kommuner om at medfinansiere udviklingsprojektet.

Strategisk ramme

Projektet støtter om arbejdet med trafiksikkerhed og tryghed i trafikken jf. "Trafiksikkerhedsplanen 2023-2027", ved at kommunen får et bedre datagrundlag om, hvor trafikuheldene sker.

Videre proces

Kommunen deltager i udviklingsprojektet som samarbejdspartner og bliver løbende opdateret på projektet.

Økonomi

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2024 p/l	Udvalg / Aktivitetsovråde	2024	2025	2026	2027	2028	Varig? Ja/nej
Udviklingsprojekt om trafikuheldsdata	Trafik	14	14	14	0	0	nej
Puljen til trafikmodeller	Trafik	-14	-14	-14	0	0	nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Anbefalet.

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

Punkt 11: Afrapportering af biodiversitetshandleplan (Orientering)

00.16.00-P20-2-21

Resume

I oktober 2023 blev "Vildere Lyngby-Taarbæk 2030 - Handleplan for biodiversitet i Lyngby-Taarbæk Kommune" vedtaget. I den forbindelse blev det besluttet, at der årligt skal fremlægges en afrapportering for implementeringen af planens tiltag samt næste års prioriterede indsatser.

Den besluttede afrapportering fremlægges sammen med en beskrivelse af det kommende års prioriterede indsatser.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status for implementering af biodiversitetshandleplanens tiltag for perioden 2023-2025 samt de prioriterede indsatser for 2025.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommunes styrkede indsats for biodiversitet blev besluttet med vedtagelsen af Bæredygtighedsstrategien for 2020-2050. Med udgangspunkt i denne strategi har Bæredygtighedsudvalget skabt Charter for Biodiversitet, som opstiller en række principper for, hvordan charterets parter skal fremme biodiversiteten gennem deres arealpleje.

I oktober 2023 blev biodiversitetshandleplanen "Vildere Lyngby-Taarbæk 2030" vedtaget. Den beskriver de handlinger, der frem mod 2030 skal realisere målene i Bæredygtighedsstrategien og principperne i Charter for Biodiversitet. I forbindelse med vedtagelsen blev det tilkendegivet, at Teknikudvalget ønsker en årlig status på implementeringen og resultaterne af planen. Ligeledes ønskes det kommende års prioriterede indsatser fremlagt.

Løsninger

Den 1. status for implementeringen af "Vildere Lyngby-Taarbæk 2030" er vedlagt (bilag). I denne statusopgørelse er der taget udgangspunkt i tiltagene for perioden 2023-2025.

Som det fremgår af bilaget, så følger næsten alle tiltag den forventede tidsplan. Kun et enkelt tiltag har ikke haft fremdrift i perioden, og forventes derfor at overskride den fremlagte tidsplan. Status er vurderet i forhold til, hvorvidt de beskrevne handlinger gennemføres. En samlet opgørelse af, hvad handlingerne betyder for biodiversiteten er vanskelig, da der ikke findes en entydig opgørelsesmetode. En kvantitativ opgørelse af arealer med biodiversitet er i fokus i det kommende års indsats 2d jf. nedenfor.

Nogle af de tiltag, der er gennemført siden biodiversitetshandleplanens vedtagelse, inkluderer:

1. Vedtagelse af ny Natura 2000-handleplan:

I juni 2024 blev den nye Natura 2000-handleplan for området "Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov" endeligt vedtaget i Teknikudvalget. Natura 2000-handleplanen skal sikre, at de særlige naturtyper og arter i området enten fastholder eller opnår en god økologisk tilstand. Planen sætter blandt andet rammerne for plejen af Lyngby Åmose samt sikring af en bedre tilstand i en sø i Frederiksdal Skov, som skal øge dens potentiale som levested for bilag IV-arten stor vandsalamander.

2. Omlægning af driften og nye naturplejemetoder:

Driftsafdelingen har arbejdet med omlægning af driften og indført nye naturplejemetoder (bilag). Ved beskæringer af træer og buskads anlægges der kvashegn og bunker i stedet for at fjerne materialet fra området. I midterrabatter på Kanalvej og ved Jernbaneplassen er der anlagt biodiverse bede og insekthoteller, ligesom græsslåningen på kommunale arealer omlagt til skånsomme metoder, der fremmer blomstrende urter og er bedre for insektfaunaen.

Derudover afprøves nye plejemetoder for at øge biodiversiteten på kommunens naturarealer. Her er eks. gennemført en afbrænding på Parkkirkegården, som skal fremme de små blomstrende urter. Forud for afbrændingen er der gennemført en basismonitoring af planterne på arealet, så udviklingen kan vurderes løbende.

3. Plantning af 2030-skov ved Virum Gymnasium:

Den 1. november 2023 blev der plantet en ny skov baseret på Miyawaki-metoden ved Virum Gymnasium. Skoven er opført i samarbejde mellem Grønne Nabofællesskaber og Virum Gymnasium, hvor forvaltningen har været med til at facilitere kontakten mellem parterne. Skoven består af 20 hjemmehørende arter. Den fungerer som et levende biodiversitetslaboratorium for eleverne og skal derudover fungere som et eksperiment for, hvordan man kan opføre 2023-skov på andre bynære arealer.

4. Samarbejdet i regi af Charter for Biodiversitet i Arealplejen:

I regi af charteret har afholdt fire møder været afholdt i perioden 2023-2024, og det næste møde er planlagt til oktober/november i år. Indtil nu har møderne fokuseret på at skabe en fælles forståelse af begrebet naturvenlig drift samt præsentere de involverede parter arealer og indsatser for biodiversitet. I det kommende år vil opmærksomheden være rettet mod arbejdet med spredningskorridoren, der blev udpeget ved charterets oprettelse, samt udvide netværket. I september 2024 afholdes der desuden et internt kursus i biodiversitetsvenlig drift for netværket, hvor alle parter sender relevante medarbejdere som driftsfolk og planlæggere.

Prioriterede indsatser i 2025

I 2025 vil følgende tiltag blive prioriteret i overensstemmelse med indsatserne i Vildere Lyngby-Taarbæk 2030 og Bæredygtighedsstrategien:

- | | |
|---|---|
| 1.b Hensyn til biodiversitet i plejeplaner for de fredede områder | Ultimo 2025 er der udarbejdet en ny plejeplan for det fredede område Mølleådalen fra Lyngby Sø til Øresund. Der lægges derudover en plan for udarbejdelse af de øvrige plejeplaner. |
| 2.d Opgørelse af areal med omlægning til naturvenlig drift | På kommunale arealer arbejdes der for en omlægning af relevante områder til naturvenlig drift. Der udføres en opgørelse af det samlede areal, som driftes naturvenligt. |
| 3.c Naturforum | Naturforum afholdes i 2025 med biodiversitet som omdrejningspunkt. Forvaltningen har fokus på den fremtidige form for Naturforum med henblik på større udbredelse og deltagelse. |
| 4.b Øget beskyttelse af biodiversitet i byplanlægningen | Som led i indsatsen skal mulighederne for at integrere biodiversitetstiltag i lokalplanlægningen undersøges gennem vidensdeling med andre kommuner og deltagelse i relevante kurser og netværk. |
| 5.a Charter for biodiversitet | Netværket søges udvidet ved at invitere nye organisationer ind i samarbejdet. Der skal samtidig afholdes minimum to møder i netværket i løbet af 2025. |
| 5.c Understøttelse af grønne borgerfællesskaber | Forvaltningen understøtter Grønne Nabofællesskaber i rejsning af ca. 600 m ² skov ved Lindegårdsskolen. Skoven skal rejses med midler fra eksterne fonde. |

Indsats om invasive arter

Invasive arter udgør en væsentlig trussel mod den lokale biodiversitet ved at udkonkurrere den naturlige flora og fauna. I Vildere Lyngby-Taarbæk 2030 fremhæves bekæmpelsen af invasive arter som en afgørende del af naturvenlig drift. Kommunen har tidligere haft et tæt samarbejde med Danmarks Naturfredningsforening (DN) i bekæmpelsen af invasive arter. DN har dog ikke længere ressourcer til at bistå kommunen i samme grad, og det vil derfor kræve en større indsats og flere ressourcer fra kommunens side at fortsætte bekæmpelsen. Aktuelt er der særligt fokus på de invasive arter af pileurt, som spreder sig på kommunale og private arealer. Forvaltningen vil i den kommende tid kortlægge omfanget og udarbejde et beslutningsgrundlag til politisk behandling med henblik på indsatsen i de kommende år.

Strategisk ramme

Statusopførelsen er udarbejdet med baggrund i biodiversitetshandleplanen 2023-2030 og bæredygtighedsstrategien 2020-2050.

Videre proces

Statusopførelse på implementeringen af biodiversitetshandleplanens tiltag forelægges løbende frem til 2030. Næste status for implementering af biodiversitetshandleplanen forventes forelagt i maj/juni 2025.

Økonomi

Der er ikke afsat specifikke midler til gennemførelsen af biodiversitetshandleplanens samlede indsatser, og arbejdet skal derfor finansieres inden for de eksisterende økonomiske rammer.

Dog blev der i 2021 afsat 2,1 mio. kr. til øget biodiversitet på kommunens grønne arealer, hvilket understøtter flere af indsatserne under temaet om naturvenlig pleje. Denne pulje udløber i 2024, og vil blive afrapporteret særskilt. Desuden er der tidligere bevilget 1 mio. kr. til deltagelse i Danmarks Vildeste Kommune, hvor midlerne blev brugt på naturvenlig drift og udsåning, borgerarrangementer, fiskebørnehaver og pulje til større lodsejere.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Orientering givet.

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

Bilag

Præsentation af Arealdrifts biodiversitetsindsatser

Vildere Lyngby-Taarbæk 2030

Afreportering 2024

Punkt 12: EU-midler til forskningsprojekt om Integration af solceller i energi systemet (Beslutning)

00.16.00-P15-2-24

Resume

Forvaltningen anmoder om deltagelse i EU-projektet "Optimising Positive-Energy Districts through Interoperable Digital Platforms" (OPTIX), som skal fremme energiproduktion og -udnyttelse i byområder, med fokus på fremme af solceller. Ved at deltage i projektet opnår Kommunen bistand til implementering af kommunens DK2020 Klimaplan, samt kommunens strategiske energiplan. Kommunen får finansieret 90% af sin deltagelse fra EU.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Kommunens deltagelse i det 3-årige EU-projekt "OPTIX" godkendes,
2. indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i budgetopfølgningen, når endelig betalingsplan kendes.

Problemstilling

Kommunen har et ønske om at fremme udbredelsen af solceller, samt at finde en optimal løsning på administrationen af kommunens eksisterende solceller og forbedre deres økonomi. OPTIX vil således understøtte kommunens DK2020 Klimaplan, samt kommunens strategiske energiplan.

Løsninger

Projektet "Optimising Positive-Energy Districts through Interoperable Digital Platforms" (OPTIX), er netop blevet godkendt af EU (bilag).

OPTIX er et projekt, der har et overordnet formål om at optimere energiydelsen i byområder gennem digitale platforme. Projektet vil kombinere rene energiteknologier i det byggede miljø, såsom sol, batteri, brint og smarte kontrakter, med 4. generation fjernvarme- og køleteknologi, som giver effektiv vedvarende opvarmning og køling via lavtemperaturnet. Dette vil gøre det muligt for positive energidistrikter (PED'er) at skabe og drive digitale platforme, der kan lette vedvarende energiproduktion, opbevaring og handel. Projektet har et specifikt fokus på solceller i den henseende.

Lyngby-Taarbæk Kommunes rolle i projektet er:

1. Leverer data fra kommunens eksisterende solcelle-anlæg, samt fra øvrige aktører i kommunen (f.eks. HCØ, DTU, og Sorgenfrivang)
2. Leverer sparring ift. byplanlægning og kommunal lovgivning, samt business-cases.
3. Formidle kontakt og information til relevante aktører i kommunen, samt via tværkommunale netværk
4. Teste og evaluere projektets digitale produkter.

Ved at deltage i projektet forventer forvaltningen at få indsigt i, hvordan eksisterende og fremtidige solceller kan opsættes og integreres i energisystemet, så der opnås den største klima- og økonomiske gevinst.

Lyngby-Taarbæk Kommune er blevet inviteret med i projektet som følge af sin aktive rolle i det tværkommunale energiplansamarbejde "Energi på Tværs", samt det gode samarbejde med DTU i forskningsprojektet "FlexSUS", jf. KMB den 29. august 2019 punkt 28.

OPTIX er et 3-årigt projekt, som ledes af DTU. De øvrige projektdeltagere er:

MALARDALENS UNIVERSITET (S)

LINKÖPINGS UNIVERSITET (S)

University College Cork (IRL)

effiziente.st Energie- und Umweltconsulting (A)

INNORMA ARGE AS (TYR)

The Scientific and Technological Research Council of Türkiye (TYR)

Sally R aktiebolag (S)

Micro Electricity Generation Association Company MEGA (IRL)

National Research And Development Institute For Cryogenic And Isotopic Technologies Conditional ICSI (ROM)

BEIA Cercetare SRL (ROM)

Ansøgningen er kommet i stand med både økonomisk og faglig hjælp fra Greater Copenhagen EU Office. Projektets løbetid er fra 1. november 2024 - 30. oktober 2027.

Strategisk ramme

OPTIX bidrager til implementeringen af Kommunens DK2020 klimaplan og Strategiske Energiplan, samt til de nationale og tværkommunale klimasamarbejder Klimaalliancen og Energi På Tværs.

Forvaltningens ressourcer afsat til disse aktiviteter kan således være med til at dække kravet om egenfinansiering i projektet, pga. synergien.

Videre proces

Projektets resultater vil blive anvendt i arbejdet med implementeringen af kommunens DK2020 Klimaplan.

Økonomi

Projektets økonomi indeholder 90% finansiering fra EU. Det samlede budget for Lyngby-Taarbæk Kommune er 200.000 € (1.500.000 kr.) hvoraf 180.000 € (1.350.000 kr.) finansieres af EU. Der er primært tale om lønmidler. De resterende 10% afholdes indenfor aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur. Indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i budgetopfølgningen, når den endelige betalingsplan kendes.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Anbefalet.

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

Bilag

IFD - INTP Bevillingsbrev 2023 optix

Punkt 13: Anmodningssag om ind- eller udkørsel på Nøjsomhedsvej

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

Mette Schmidt Olsen har den 16. august 2024 anmodet om at følgende sag optages på Teknikudvalgets dagsorden:

Ørholm Brugs har fået lov til at nedrive et hus, for at udvide p-pladsen og få bedre ind/udkørsels forhold.

Desværre har Brugsen fået afslag til at benytte ind/udkørslen mod Nøjsomhedsvej.

I et politiker svar fra juni 2023 er det beskrevet, at Vejmyndigheden har alene forholdt sig til den ansøgte ændring af eksisterende vejadgang til ind og udkørsel for personbiler. Vejmyndigheden har derfor heller ikke taget stilling til om andre løsninger, som for eksempel ensretning af trafikken på ejendommen vil kunne godkendes.

Der anmodes om der optages en sag hvor det belyses hvordan der kan gives tilladelse til ind eller udkørsel på Nøjsomhedsvej.

Umiddelbart er ønsket, at kunne køre ud på Nøjsomhedsvej, idet der er udkørslen fra Kulsvigervej der er udfordringen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Godkendt.

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

Punkt 14: Anmodningssag om trafiksikkerhed under jernbaneviadukten

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

Michael Medom Jørgensen har den 10. september 2024 anmodet om at følgende sag optages på Teknikudvalgets dagsorden:

Under viadukten under Omfartsvejen/på Buddingevej er der ganske smalt for cykler og gående. Jeg kan forstå af polweb spørgsmål og svar den 17. august 2024, at der har foreligget planer om at bygge en ny jernbanebro her, hvis omkostninger dog af Banedanmark er blevet pålagt Lyngby-Taarbæk Kommune.

Netop dette sted synes ikke at være omfattet af de prioriterede skolevejsprojekter.

Jeg opfatter imidlertid dette sted som et af de mest trafikerede steder og et sted hvor mange trafikarter møder hinanden med potentielt farlige situationer til følge. Der er smalt både for cykler og gående, især under jernbane viadukten. Der synes dog at være mulighed for at inddrage en del af kørebanen til biler, som i dag er markeret med opstregning, således biler ikke må køre der, som en del af cykelstien.

Forvaltningen bedes fremlægge en sag, der redegør for lavpraktiske muligheder for at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og gående især under jernbane viadukten.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Godkendt.

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

Punkt 15: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

Sagsfremstilling

1. Orientering om letbanen

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

2. Letbanens åbning

Hovedstadens Letbane har offentliggjort en to-delt åbning af Letbanen. Konkret betyder dette, at Letbanen forventeligt åbner mellem Ishøj og Rødovre Nord i efteråret 2025, mens strækningen i Lyngby-Taarbæk Kommune og resten af den nordlige del af letbanestrækningen forventes at åbne sommeren 2026. Hovedstadens Letbane har den 10. september 2024 udsendt pressemeddelelse herom.

3. Ny model for indkøb og opsætning af countdown-moduler ved busstoppesteder

Movia har i sommeren 2024 fremsendt information til kommuner og regioner om, at Movias bestyrelse har besluttet en ny model for indkøb og vedligeholdelse af countdown-moduler (nedtællingsmoduler med realtidsinformation) ved busstoppesteder.

Hidtil har kommuner og regioner i samarbejde med Movia planlagt, hvor der skal opsættes countdown-moduler, og det har været kommunen eller regionen, der har betalt for indkøb af modulet. Herefter har Movia afholdt de løbende driftsomkostninger og efter 5 år er ejerskabet overgået til Movia.

Fremover vil Movia stå for at indkøbe, opsætte og vedligeholde countdown-modulerne.

Movia vil prioritere opsætning ud fra at:

- Stoppesteder i det strategiske net skal have første prioritet
- Stoppesteder ved mindre knudepunkter uden for det strategiske net skal have anden prioritet
- Herefter prioriteres stoppesteder med udgangspunkt i, hvor der er flest passagerer.

Den nye model vil betyde, at countdown-modulerne opsættes ud fra ensartede principper i hele Movias område, så passagerne vil opleve et genkendeligt niveau af trafikinformation på tværs af kommune- og regionsgrænser.

Den nye model er bl.a. vedtaget, da de mange moduler, der over tiden er blevet sat op, er ved at have passeret deres levetid og derfor skal udskiftes. Omkostningerne til udskiftningerne samt fremtidig drift vil således fremover blive afholdt af Movia.

I forbindelse med udskiftningen vil Movia vurdere om busstoppestedet fortsat lever op til kriterierne for at få tildelt et countdown-modul.

Udgifter til indkøb af stoppestedstandere (de blå Holscherstandere eller rørstandere) afholdes fortsat af kommunerne og regionerne.

4. Afgørelse af klagesager over jordvarmetilladelse og VVM udskudt til februar 2025

Miljø- og Fødevarerklagenævnet, der bl.a. behandler klager over jordvarmeboringer og VVM-afgørelser, har 27. august 2024 meddelt forvaltningen, at nævnets sagsbehandlingstid forlænges. De første afgørelser over klager over jordvarmeboringer og afgørelser om ikke-VVMpligt for jordvarmeboringer var forventet i august 2024. Afgørelserne forventes nu i februar 2025. Denne udskydelse omfatter de første 4 klagesager; 2 for jordvarmetilladelser og 2 for VVM-afgørelser.

På baggrund af meddelelsen fra klagenævnet forventer forvaltningen, at afgørelser af de øvrige klagesager på området sandsynligvis også vil blive udskudt. Forvaltningen afventer afgørelser på 15 klager.

5. Kystsikring Taarbæk – vurdering af kystnære bølgebrydere

Kommunalbestyrelsen godkendte 31. august 2023, at forvaltningen skulle gå i dialog med de berørte borgere i Taarbæk om mulighederne for en fælles kystsikring på baggrund af det gennemførte skitseprojekt. Teknikudvalget besluttede i den forbindelse, at forvaltningen skulle arbejde for en bred opbakning.

Efterfølgende er der afholdt to dialogmøder, hvor opbakning blev afsøgt og diverse muligheder for ændring i skitseprojekterne blev belyst. Ved seneste dialogmøde var der særlig interesse for at få undersøgt kystbeskyttelse ved hjælp af bølgebrydere, hvorfor forvaltningen har bedt COWI udarbejde en rapport om mulighederne.

COWI vurderer, at løsningen kan fungere i Taarbæk, og at der ikke forventes nævneværdige problemer med sandtransport, vandkvalitet eller tang, som mange har været bekymret om. Helt at udelukke, at de problemer overhovedet vil optræde, kan COWI dog ikke. Rapporten findes på kommunens hjemmeside:

<https://www.ltk.dk/media/6204/download?attachment>

Det videre skridt er nu, at de berørte ejendomsjere vil få tilsendt informationsmateriale i løbet af september om de alternative løsningsmuligheder for kystbeskyttelse og vil blive bedt om en interesselkendegivelse. På baggrund af ejernes tilbagemelding vil forvaltningen udarbejde et beslutningsgrundlag til Kommunalbestyrelsen via Teknikudvalget, så det kan afgøres om projektet skal fremmes eller indstilles.

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Orientering givet.

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

Punkt 16: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

Sagsfremstilling

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Budgetaftalen 2024-27 - 2. status for implementeringen
- 2. Budgetopfølgning
- Beplantning og vejforhold på Furesøvej
- Hævning af vandstand i Lyngby Sø
- EU-midler til LIFE-ACT DK2020 klimaplan projekt
- Parforce Fortun Port - Dispensation skovbyggelinje nye bygninger
- Parforce Springforbi - Dispensation lokalplan og skovbyggelinje nye bygninger
- Lokalplan 305 for DTU Campus - Orientering om status for supplerende trafikundersøgelse
- Parkerings- og Trafiksikkerhedspuljen 2025 - anlægsbevilling
- Gebyr for rottebekæmpelse 2025
- Betalingsparkering - trafikale konsekvenser
- Forslag til Tillæg 8 til spildevandsplanen vedrørende Kongevejen 93
- Arealer langs med Letbanen

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Orientering givet.

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

Punkt 17: Underskrift godkendelse

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 17. september 2024

Godkendt.

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