

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 18-02-2025

Mødedato Tirsdag d. 18. februar 2025 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1.1

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Busnet 2025 - mulige tilkøb og fysiske tiltag (Beslutning) (Genforelæggelse).....	4
Vurdering af trafikken i Virum (Orientering).....	11
Ændring af letbanens vedtægter og ejeraftale (Beslutning).....	14
Fælles Kystsikring i Taarbæk (Beslutning).....	17
Deltagelse i Region Hovedstadens delecycelprojekt (Beslutning).....	22
Forslag til lokalplan 298 for et område syd for Lyngby Station (Beslutning).....	25
Parforce informationspavillon ved Fortun Port (Beslutning) (Genforelæggelse).....	31
Udskiftning af bro over Mølleåen - håndtering af tilskud.....	35
Udmøntning af pulje på Vej og Park (Beslutning).....	38
Meddelelser.....	41
Kommende sager.....	44
Lukket: Lukket meddelelse.....	45
Underskrift protokol.....	46

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Godkendt med den ændring at punkt 10. "Udmøntning af pulje på vej og park" behandles som punkt 2.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Punkt 2: Busnet 2025 - mulige tilkøb og fysiske tiltag (Beslutning) (Genforelæggelse)

13.05.00-G01-8-23

Resume

Teknikudvalget godkendte den 4. april 2024 det kommende busnet for 2025. I forlængelse af dette har der den 26. september 2024 været afholdt informationsmøde for kommunens borgere om Busnet 2025.

Med denne sag kan der tages stilling til eventuelle tilkøb til busnet 2025. Desuden kan der tages stilling til det videre arbejde med fysiske tilpasninger på vejnettet til busnet 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. løsningsforslag 1 (linje 183 omlægges af Bredevej) tilvælges til en udgift på 0,3 mio. kr., som finansieres af besparelser i forbindelse med udbuddet på buslinjer i A23 på aktivitetsområdet 'Trafik'
2. der igangsættes en dialog med Rudersdal Kommune om løsning 6 (muligt tilkøb af frekvens på 191). Endelig beslutning om tilkøb af øget frekvens tages først i forbindelse med busbestilling 2026 som behandles i efteråret 2025.
3. forvaltningen bemyndiges til at arbejde videre med de nødvendige fysiske ændringer som nye stoppestedsteder og krydsjusteringer. Udgifterne på 520.000 kr. i 2025/2026 finansieres af besparelser i forbindelse med udbuddet på buslinjer i A23 på aktivitetsområdet 'Trafik' jf. økonomiafsnittet

Problemstilling

Teknikudvalget godkendte den 4. april 2024 det kommende busnet for 2025. I forlængelse af dette har der den 26. september 2024 været afholdt informationsmøde for kommunens borgere om Busnet 2025.

På mødet blev stillet både generelle spørgsmål til busnettet og mere specifikke spørgsmål om busbetjeningen ved forskellige lokaliteter. Mange af spørgsmålene drejede sig om de planlagte reduktioner i busnettet i området omkring Bredevej og på Kongevejen ud for Bredevej.

Med baggrund i kommentarerne på informationsmødet samt borgerhenvendelser fremsendt til kommunen efter godkendelse af busnettet, har forvaltningen anmodet Movia om at udarbejde et mulighedskatalog, der kan belyse eventuelle tilkøb af forbedringer af busbetjeningen i området omkring Bredevej/Kongevejen.

Niveauet af borgerinformation i forbindelse med eventuelle tilkøb skal desuden drøftes. På borgermødet i september blev der snakket om eventuelt behov for endnu et borgermøde i foråret 2025 - dette bør dog ses i forholdet til omfanget af de foreslåede ændringer.

Endeligt orienteres i sagen om fysiske tiltag der skal ske på vejnettet i forbindelse med busnet 2025.

I budgetaftalen for 2025 står følgende om et eventuelt råderum som følge af udbud af busdrift: "Parterne konstaterer, at resultatet af de første udbud af det nye busnet tyder på, at der kan være et økonomisk råderum til mindre tilpasninger og tilkøb. Udgifterne til busdriften i 2026 kendes dog først efter Movias 1. behandling af budget 2026 i sommeren 2025. Parterne er enige om, at et eventuelt råderum på busbudgettet reserveres til tilpasninger til busnettet." Hovedreglen er ellers, at et positivt resultat af udbud normalt tilgår kassen, eller indgår i effektiviseringsstrategien.

Løsninger

Movia har fremsendt et mulighedskatalog (bilag) der belyser mulige ændringer i busnettet, som vil kunne forbedre nogle af de udfordringer, som borgerne har påpeget i det godkendte busnet 2025. Tilkøbene er beskrevet med både pris og muligt implementeringstidspunkt.

Herunder ses to skemaer med løsningsforslag, sorteret efter løsninger som kan implementeres allerede i december 2025 og som ikke kræver accept fra andre kommuner (skema 1) og løsninger som kan implementeres i 2026/2027 og som kræver accept fra andre kommuner (skema 2). Det er vigtigt at bemærke, tilvalg af løsningerne i skema 1 skal ske inden udgangen af marts 2025. Nummeringen i skemaerne følger Movias nummerering i mulighedskataloget.

Løsningerne i skema 2 kræver enighed med berørte nabokommuner for at de kan tilvælges. Såfremt nabokommuner ikke ønsker at tilvælge et forslag af økonomiske årsager, findes der eksempler i andre kommuner på, at den kommune, der ønsker forslaget, kan vælge at finansiere ekstraudgifterne i nabokommunen. Nabokommunen skal dog altid være enig i den valgte løsning for at den kan gennemføres.

SKEMA 1- Løsningsforslag: <ul style="list-style-type: none"> • Kan implementeres med nyt busnet i december 2025 • Kræver ikke accept af andre kommuner • Er økonomisk overskuelige • Skal bestilles inden udgangen af marts 2025 for at kunne blive realiseret i december 2025 	Passagereffekt (beskriver udelukkende effekt af ændringen) [pr. år]	Økonomi [mio. kr. pr. år]	Mulig implementering	Forslaget vil evt. kunne kombineres med løsning
1. Linje 183 ad Bredevej Fordele: Bredevej betjenes (i én retning) Ulemper: Både Bredevej og Skodsborgvej mellem Bredevej og Kongevejen vil kun være betjent i én retning. Der vil derfor være store tidsforskelle på transporten mellem Bredevej og eksempelvis Virum Station når man rejser hhv. ud og hjem.	+25.000	Lyngby-Taarbæk: +0,2 til +0,3	25. dec. 2025 (Nyt Ringnet)	4, 5 og 6
4. Ombytning af linje 184 og 191 mellem Skovbrynet og Frederiksdalsvej Fordele: Øget frekvens på Kongevejen Ulemper: Reduceret frekvens på Grønnevej	-10.000	Lyngby-Taarbæk: +0,1	25. dec. 2025 (Nyt Ringnet)	1, 3, 5 og 6

SKEMA 2 - Løsningsforslag: <ul style="list-style-type: none"> • Kan først implementeres fra 2026/2027 • Kræver accept fra nabokommuner • Kræver mere finansiering 	Passagereffekt (beskriver udelukkende effekt af ændringen) [pr. år]	Økonomi [mio. kr. pr. år]	Mulig implementering	Forslaget vil evt. kunne kombineres med løsning
2. Linje 191 ad Bredevej Fordele: Bredevej betjenes i begge retninger Ulemper: Stoppestederne Ahornvej og Fuglsangvej på Kongevejen betjenes ikke	+10.000	Lyngby-Taarbæk: +1,2 til +1,4 Rudersdal: +0,3 til +0,4	Ultimo 2026/primio 2027	5 og 6
3. Opdele linje 182 og 183 i en østlig og vestlig linje Fordele: Bredevej betjenes i begge retninger, samt mere direkte forbindelse til Lyngby fra Bredevej og Ørholm. Ulemper: Ingen forbindelse mellem Virum og Lundtofte	+60.000	Lyngby-Taarbæk: +1,9 til +2,1 Rudersdal: + 0,1 Gladsaxe: +0,2	Ultimo 2026/primio 2027	4, 5 og 6
5. Øget frekvens på linje 191 morgen og eftermiddag Fordele: Styrket betjening af Kongevejen i myldretiden	+100.000	Lyngby-Taarbæk: +1,9 til +2,1 Rudersdal: +0,9 til +1,1	Ultimo 2026/primio 2027	1, 2, 3, 4 og 6
6. Øget frekvens på linje 191 aften og weekend Fordele: Styrket betjening af Kongevejen om aftenen og i weekenden	+50.000	Lyngby-Taarbæk: +0,7 til +0,8 Rudersdal: +0,9 til +1,0	Ultimo 2026/primio 2027	1, 2, 3, 4 og 5

Nogle af forslagene kan kombineres (eksempelvis forsag 1, 4, 5 og 6), hvorimod andre "udelukker" hinanden på den måde, at det ikke giver mening af tilvælge mere end en af løsningerne for at sikre busdrift på Bredevej for ikke at "overbetjene" vejen (eksempelvis forslag 1, 2, 3). Forslag 2 og 4 kan umiddelbart heller ikke kombineres, idet det i så fald

vil være 184 der skal ledes af Bredevej, hvilket ikke er hensigtsmæssigt for en bus i det strategiske net, som gerne skal hurtigt frem. Forslag 1, 2, 3 og 4 vil alle fortsat kunne kombineres med 5 og 6 – dog opnås frekvensforøgelsen (5 og 6) i kombination med forslag 2 så i stedet på Bredevej frem for på Kongevejen (på den nordlige strækning) og i kombination med forslag 4 opnås frekvensændringen på Grønnevej. Udgifterne til forslag 5 og 6 vil øges, hvis forslagene kombineres med forslag 2 og 4, idet de ændrede ruter medfører en længere kørevej.

Løsningsforslagene viser, at der ikke umiddelbart findes en økonomisk fordelagtig løsning, som sikrer optimal busdrift på Bredevej - hvilket også tidligere analyser udarbejdet under tilblivelsen af Nyt Ringnet viste.

Forvaltningen vurderer, at tilkøb af løsning 1 vil sikre en betjening af Bredevej til en udgift der vil kunne rummes i budgettet. Løsningen giver dog kun betjening af Bredevej i en retning og der bliver således stor forskel på rejsetiden fra Bredevej når man rejser ud og hjem. Løsningen betyder, at et enkelt stoppested på Skodsborgvej mister betjening - men benyttelsen af dette vurderes væsentlig lavere end benyttelsen på Bredevej.

Løsningsforslag 2 vil betyde at Bredevej betjenes, men dette bliver på bekostning af betjeningen på Kongevejen - hvilket forvaltningen ikke kan anbefale.

Løsning 3, hvor ringlinjerne 182 og 183 opdeles, vil medføre, at den direkte forbindelse mellem Virum og Lundtofte forsvinder. Denne direkte forbindelse har netop været et ønske at oprette i forbindelse med Nyt Ringnet. Forvaltningen anbefaler derfor ikke at ændre denne forbindelse inden den er sat i drift.

Forvaltningen vurderer samtidig, at passagerfremgangen i forhold til ekstraudgifterne i løsning 2 og 3 ikke er tilstrækkelig til at forslaget bør tilvælges.

Løsning 4: Det har tidligere været drøftet om der skulle ske en ombytning af 184 og 191 mellem Grønnevej og Kongevejen. En ombytning vil kunne ske for relativt få midler og vil medføre at busnettet på dette sted umiddelbart bevares som i dag. Som tidligere fremført vil en ombytning af linerne dog give et samlet passagerfald. Samtidig er det også vigtigt at være opmærksom på, at Region Hovedstaden har besluttet at nedlægge natbusser i regionen, og at natdriften i stedet integreres på de øvrige buslinjer. I Virum betyder det, at natbuslinjen 94N, som i dag kører på Grønnevej, nedlægges og at natdriften lægges over på linje 184. Hvis linje 184 kører ad Kongevejen, vil der altså ikke længere være natdrift på Grønnevej. Forvaltningen anbefaler derfor fortsat at beslutningerne i busnet 2025 bevares og at løsning 4 ikke tilvælges.

I forhold til forslag om øget frekvens på Kongevejen, løsning 5 og 6, kan dette først ske i forbindelse med trafikbestilling 2026 som afgives i efteråret 2025. Idet frekvensen er lav om aftenen og i weekenderne anbefaler forvaltningen og Movia, at løsning 6 (aften, weekend) prioriteres først og derefter løsning 5 (myldretid). Optimalt set vil begge løsningerne være gode at tilkøbe, idet de vil give en bedre betjening på Kongevejen hvilket også vil være til glæde for oplandet - bl.a. Bredevej. Forslag 6 vil kunne rummes indenfor den økonomiske ramme og der anbefales derfor, at der arbejdes videre med at undersøge denne løsning. Tilkøb af frekvens på 191 kræver enighed med Rudersdal. Forvaltningen anbefaler, at udvalget beslutter om der skal indledes en dialog med Rudersdal Kommune for at høre deres holdninger til forslag 6. Endelig beslutning om eventuelle frekvensændringer på 191 vil først tages i efteråret 2025 i forbindelse med beslutning om Busbestilling 2026. Til denne tid kendes også resultatet af Movias 1. behandling af Busnet 2026 som udsendes i slutningen af juni 2025.

Forvaltningen anbefaler således, kun at løsning 1 tilkøbes.

Når Nyt Ringnet er implementeret i december 2025 vil Movia og forvaltningen naturligvis følge udviklingen i benyttelsen af busserne og hvis der vurderes behov for det, komme med forslag til justeringer i forbindelse med de årlige trafikbestillinger.

Borgerinformation

På borgermødet den 26. september 2024 var der drøftelser om denne gennemgang af forslag til tilpasninger ville skabe behov for et nyt borgermøde i foråret 2025.

Set i lyset af omfanget af de foreslåede ændringer vurderer forvaltningen ikke at et fysisk borgermøde er nødvendigt. Der er i stedet efter aftale med formandsskabet indkaldt til virtuelt informationsmøde den 25. februar om ændringsforslagene.

Fysiske tiltag på vejnettet i forbindelse med busnet 2025

I forbindelse med godkendelsen af busnettet den 4. april 2024 blev der orienteret om Movias vurdering af nogle fysiske behov på vejnettet, som skal udføres inden busnet 2025 træder i kraft - bl.a. ny busstoppesteder og mindre krydstilpasninger.

Forvaltningen har gennemgået Movias liste og konkluderer, at der skal oprettes 5 nye stoppesteder (på Vejporten, Ørholmvej (2 stk.), Lundtoftevej og Grønnevej) til en anslået pris af ca. 6000-13.200 kr. pr stk. (afhængig af typen af stoppestedsskilt) samt etablering af fast belægning i rabatten 2 steder (Vejporten og Lundtoftevej). I alt forventes udgifter på 90-120.000 kr. til nye stoppesteder.

Derudover vurderer Movia, at der skal ske nogle mindre justeringer i krydset Lundtoftevej/Gyrithe Lemches Vej samt Caroline Amalievej/Gyrithe Lemches Vej. Justeringerne (flytning af kantstene og justering af afmærkning) skal vurderes nærmere af en ekstern rådgiver og derefter udføres – prisoverslag 250-400.000 kr.

Endeligt skal flere stoppesteder nedlægges og læskærme skal på sigt fjernes. Dette arbejde vil blive udført løbende når der vurderes at være midler til det.

Krydsjusteringer udføres i løbet af 2025. Etableringen af nye stoppesteder forventes først at ske i 2026.

Der lægges op til, at forvaltningen bemyndiges til at arbejde videre med og træffe beslutninger om udførelse af disse fysiske tilpasninger.

Strategisk ramme

Arbejdet med attraktiv offentlig transport (som godt alternativ til privatbilisme) understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi. Arbejdet med Nyt Ringnet understøtter desuden arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2024.

Videre proces

Såfremt det besluttes at tilkøbe løsning 1 vil forvaltningen afgive denne bestilling til Movia inden udgangen af marts 2025 så denne ændring kan træde i kraft i december 2025 ifm. nyt ringnet.

Såfremt det besluttes vil forvaltningen gå i dialog med Rudersdal Kommune om deres holdning til tilkøb af løsningsforslag 6 og fremlægge endelig løsning til beslutning i forbindelse med Busbestilling 2026 som afgives i efteråret 2025.

Ønsker udvalget at der arbejdes videre med nogle af de andre løsningsforslag end de anbefalede vil dette medføre, at forvaltningen vil gå i dialog med Movia og berørte kommuner herom.

Økonomi

Movias forventede budget for 2026 offentliggøres først i juni og danner grundlag for kommunens budgettering af udgifter til busdrift for 2026. De reelle udgifter til busdrift i 2026 kendes derfor på nuværende tidspunkt ikke med sikkerhed .

Dog har forvaltningen modtaget resultatet af udbuddet på buslinjer i A23-udbuddet, som medfører en betydelig besparelse for Lyngby-Taarbæk Kommune på 1,5 mio. kr. pr. år fra starten af 2026.

Midler til fremtidige udgifter til løsningsforslag 1 (0,3 mio. kr. årligt) vil således umiddelbart kunne finansieres af resultatet af A23 udbuddet, som derfor er indarbejdet som finansieringskilde i denne sag.

Udgifter til de nødvendige fysiske ændringer som nye stoppestedsskilt og krydsjusteringer på 520.000 kr. i foreslås ligeledes finansieret af besparelsen på udbuddet på buslinjer i A23 på aktivitetsområdet 'Trafik'. Midlerne fordeler sig med 400 t. kr. i 2025 til krydsjusteringer og 120 t. kr. i 2026 til stoppestedsskilt

Bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	Varig ja/nej
Fysiske ændringer som nye stoppestedsskilt	TEK / Vej og Park	400	120	0	0	nej
Busbudgettet	TEK / Trafik	0	-520	0	0	nej
Løsningsforslag 1	TEK / Trafik	300	300	300	300	ja
Busbudgettet	TEK / Trafik	-300	-300	-300	-300	ja

I alt		400	-400	0	0	
--------------	--	------------	-------------	----------	----------	--

Hvis 1. behandlingen ikke viser uforudsete udgifter vil midler til eventuelt tilkøb af forslag 6 (0,8 mio. kr. årligt) fra 2027 også kunne findes indenfor rammen (besparelserne fra udbud A23), jf. nedenstående skema.

t. kr. i 2025 p/1	2025	2026	2027	2028
Udbud A23	0	1.500	1.500	1.500
Fysiske ændringer som nye stoppestedsteder	0	-520	0	0
Løsningsforslag 1	0	-300	-300	-300
I alt (rest)	0	680	1.200	1.200

Det bemærkes, som nævnt ovenfor, at et positivt resultat af udbud normalt tilgår kassen, eller indgår i effektiviseringsstrategien.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.
Økonomiudvalget anbefaler.
Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Udvalget drøftede tilvalg af Løsning 1 og Løsning 4, da disse ændringer kan træde i kraft december 2025, kan finansieres indenfor råderummet og ikke forudsætter nabokommunernes accept. Udvalget er dog enige i, at de ikke giver en optimal betjening af Bredevej.

Efter borgermødet den 25. februar og inden fristen for bus bestilling i oktober 2025 ses der på følgende andre løsninger, som vil kunne få med effekt fra årsskiftet 2026/2027:

- Løsning 2, hvor 191 kører ad Bredevej, herunder om denne kan kombineres med løsning 4
- Løsning 5 og 6 med øget frekvens på linje 191, herunder om linje 191 kan vende på Holte St.
- Bedre betjening af Grønnevej, såfremt løsning 4 vælges som permanent løsning
- Linie 193 kører i Lyngby i linie 194 nuværende rute. Der etableres en rute Lyngby-Ørholm som en afkortet 193 i det nye busnet der ender i Ørholm (enten ved rundkørslen Kulsviervej/ Nøjsomhedsvej eller retur via Nøjsomhedsvej-Lundtoftevej)
- Om frekvensreduktion på Kongevejen i dagtimer kan medføre besparelser

Beslutningsprocessen er som følger:

Borgermøde 25. februar 2025

Ekstraordinært Teknikudvalgsmøde 26. februar 2025

Økonomiudvalgsmøde 27. februar 2025

Kommunalbestyrelsesmøde 6. marts 2025

Afgivelse af ordre til Movia angående eventuelle ændringer i busnettet 2025 med effekt december 2025, skal ske senest i marts 2025.

Kommentar fra Cyklistforbundet vedlagt sagens referat (bilag).

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Bilag Kommentarer til Busnet 2025 punkt 2 på Teknikudvalgets møde den 18. februar 2025

Notat med tilkøbsmuligheder fra Movia

Punkt 3: Vurdering af trafikken i Virum (Orientering)

05.00.00-G01-101-24

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede 2. maj 2024, at en aflysning af rampereservationen fra Lyngby Omfartsvej til Virumvej lægges til grund for videre arbejde med kommuneplantillæg og lokalplan for Kongevejen 93. Denne beslutning har givet borgerne i Virum bekymringer om den fremtidige trafikafvikling og trafiksikkerhed i området. Forvaltningen gennemgår med denne sag, hvilken betydning aflysningen af rampen har på trafikafviklingen og trafiksikkerheden i Virum.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om trafikafviklingen og trafiksikkerheden i Virum.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 2. maj 2024, at en aflysning af rampereservation fra Lyngby Omfartsvej til Virumvej skulle lægges til grund for det videre arbejde med kommuneplantillæg og lokalplan for Kongevejen 93.

Denne beslutning har givet nogle borgere i Virum bekymringer om den fremtidige trafikafvikling og trafiksikkerhed i området. Problematikken blev bl.a. drøftet på borgmesterens dialogmøder med grundejerforeningerne i starten af sommeren 2024. Bekymringen var generelt for trafikken i Virum og i særdeleshed for området omkring Virum Gymnasium.

På borgermøde den 9. januar 2025 om lokalplan for Kongevejen 93, fremførte borgerne igen bekymring for trafiksituationen i Virum, hvis rampereservationen fjernes.

For at vurdere situationen nærmere, har forvaltningen gennemgået eventuelle trafikale udfordringer i Virumområdet, bl.a. ud fra den gældende Trafiksikkerhedsplan, uheldsoplysninger og trafiktællinger.

Løsninger

I forbindelse med salg af Kongevejen 93 til Classic Car House havde kommunen en ekstern rådgiver til at vurdere den trafikale betydning af en afkørselsrampe fra Omfartsvejen til Virumvej. Rapporten fra rådgiveren (bilag) belyste, at såfremt der blev etableret den omtalte rampe, ville trafikken på Virumvej ved Fuglsangvej forventeligt stige med 28% eller med 51%, hvis man alene ser på trafikken mod vest. Denne ekstratrafik på Virumvej vil forventeligt have en betydning for trafiksikkerheden i området omkring Virum Gymnasium, og en fjernelse af rampereservationen sikrer således at dette scenarie ikke vil blive realiseret.

Rapporten viser i grove træk, at en eventuel rampe kun vil have en trafikreducerede betydning i området syd for Virumvej (specielt på Grønnevej i Sorgenfri), en stigning af trafikken på selve Virumvej og en status quo i trafikmængden i området nord for Virumvej.

Borgerne i Virum gav på dialogmødet udtryk for, at de oplever trafiksituationen presset i det centrale Virum bl.a. omkring Frederikadalsvej og ved Virum Gymnasium. Der blev givet udtryk for, at fjernelse af rampereservationen og dermed en mulig realisering af rampen ville være medvirkende til at den trafikale situation i området ikke ville kunne forbedres.

Analysen viser tværtimod, at en realisering af rampen vil have en negativ trafikale påvirkning på Virumvej og ingen større betydning for området nord for Virumvej. Således er det ikke umiddelbart en rampe fra Lyngby Omfartsvej der skal peges på for at forbedre eventuelle trafikale udfordringer i Virum-området.

Rapporten viser desuden, at selvom rampereservationen på Kongevejen 93 fjernes, vil der fortsat kunne udarbejdes en kobling mellem Virumvej og Lyngby Omfartsvej bl.a. ved etablering af en rundkørsel.

Af kommuneplanen fremgår det desuden, at der er sikret areal på Virumgård til en evt. tilkørselsrampe i sydgående retning fra Virumvej til Lyngby Omfartsvej.

Forvaltningen vurderer, at den trafikale situation i Virum og omkring Virum Gymnasium (ud fra uheldsoplysninger og trafikmængder) på nuværende tidspunkt stemmer overens med den beskrivelse, som findes i kommunens gældende Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 (bilag), som netop prioriterer flere tiltag i Virum og i området omkring Virum Gymnasium. Forvaltningen vurderer derfor, at trafikken i Virum alene bør vurderes og prioriteres ud fra gældende trafiksikkerhedsplan.

Trafiksikkerhedsplanen fungerer, som et værktøj til at målrette kommunens indsats på trafiksikkerhedsområdet. Der er udpeget fem fokusområder, som har betydning for at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i kommunen som helhed, og som vil forbedre den generelle trafiksikkerhed og oplevede tryghed i trafikken i kommunen.

Der er tre projekter i trafiksikkerhedsplanen, som primært går på at forbedre gående og cyklisters muligheder for at krydse Virumvej bl.a. ved Fuglsangvej og Daliahaven, disse er:

- Projekt 11: I krydset Virumvej/Fuglsanggårds allé/Virumgårdsvej foreslås etableres en krydsningshelle ved cykelparkering samt 2 pudebump mellem Fuglsanggårds Allé og Fuglsangvej
- Projekt 14: I krydset Virumvej/Dahliahaven foreslås etableret krydsningshelle mellem stiudmundingen til Virumvej og Dahliahaven. Eksisterende lokale hastighedsbegrænsning på 40 km/t på Virumvej ved Fuglsangvej foreslås forlænget til Dahliahaven.
- Projekt 23 I krydset Virumvej/Fuglsangvej foreslås at udvide krydsningshellen i den østlige vejtilslutning til krydset.

Ovennævnte 3 projekter er ikke blandt de projekter der er prioriteret til udførelse i 2025.

Borgerne i Virum giver desuden udtryk for, at der også opleves trafikale udfordringer på Frederiksdalsvej. I den forbindelse kan det nævnes, at Kommunalbestyrelsen den 29. august 2019 godkendte, at der anlægges rundkørsel på Virum Torv samt at der anlægges en hævet flade på Grønnevej, to hævede flader på Frederiksdalsvej, dobbeltrettet cykelsti i nordlige side af Frederiksdalsvej mellem de hævede flader samt ny belysning og istandsættelse af fortovet på strækningen mellem Grønnevej og Geels Plads. Projekterne vil være med til at sikre trafikafviklingen og trafiksikkerheden i området. Der er i kommunens budget afsat midler til realisering af projekterne i 2031.

Strategisk ramme

Trafiksikkerhedsplanen underbygger Lyngby-Taarbæk Kommunes Mobilitetsplan, Bæredygtighedsstrategi samt Cykelstrategi.

Videre proces

Forvaltningen fortsætter igangværende arbejde med at realisere projekter i Trafiksikkerhedsplanen jf. beslutning i sag på Teknikudvalgets møde 26. november 2024 punkt 5.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

Der er ikke afsat midler til at gennemføre projekter fra Trafiksikkerhedsplanen. Hvis der er midler til overs på kontoen ”Parkerings- og Trafiksikkerhedsmæssige tiltag”, som i kommende periode 2025-2028 er en driftspulje, vil midlerne blive brugt til at gennemføre projekter fra Trafiksikkerhedsplanen jf. sag på Teknikudvalget den 26. november 2024 punkt 5.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Orientering givet.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

VS Kommentarer til punkt 3 på Teknikudvalgets møde den 18. februar 2025, Vurdering af trafikken i Virum

Trafiknotat - Arealreservation til rampe

Trafiksikkerhedsplan 2023-2027-kort-version.pdf

Punkt 4: Ændring af letbanens vedtægter og ejeraftale (Beslutning)

05.01.25-G01-16-24

Resume

På Borgmesterforum den 18. december 2024 blev det godkendt at sende ændring af letbanens vedtægter og ejeraftale til politisk godkendelse ved ejernes respektive kommunalbestyrelser inden at sagsfremstillingen endeligt stedfæstes på interessentskabsmødet i Hovedstadens Letbane den 2. april 2025. Sagen fremlægges derfor med henblik på at Kommunalbestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt ændring af letbanens vedtægter og ejeraftale kan godkendes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de foreslåede ændringer af letbanens vedtægter og ejeraftale godkendes.

Problemstilling

Hovedstadens Letbane har på borgmesterforum den 18. december 2024 foreslået en række ændringer til selskabets vedtægter og ejeraftale. Under løsningsafsnittet er angivet, hvilke ændringer, der vil træde i kraft. De af Hovedstadens Letbane foreslåede ændringer til henholdsvis vedtægter og ejeraftale er vedlagt som bilag.

Selskabet har lagt op til, at beslutninger, som træffes indenfor rammerne af langtidsbudgettet træffes af bestyrelsen, med enkelte undtagelser ift. proces om kommende udbud og vederlag for bestyrelsen.

Den reviderede ejeraftale regulerer letbanekommunernes indbyrdes forhold, så kommunerne kan gå på selskabets interessentskabsmøder som én samlet interessent. Derfor foreslår selskabet, at Borgmesterforum går tilbage til denne oprindeligt tiltænkte rolle og alene mødes forud for interessentskabsmøder og eventuelle ekstraordinære interessentskabsmøder.

For at fortsat have et forum, hvor både regionen og letbanekommunerne kan mødes og drøfte sager i relation til Letbanen, foreslår selskabet oprettelsen af et Ejerforum, bestående af borgmestrene og regionsrådsformanden, som mødes forud for kvartalsmøderne. Ejerforum sekretariatsbetjenes også af Hovedstadens Letbane.

Løsninger

I forlængelse af bestyrelsesmødet i Hovedstadens Letbane den 9. december 2024, blev interessenterne herefter forelagt bestyrelsens vedlagte forslag til vedtægtsændringer, af de centrale ændringer i vedtægterne fremgår at vedtægterne;

- En række vedtægtsændringer følger af overgangen fra anlæg til drift.
- Det blev den 5. september 2024 besluttet af Letbanens bestyrelse, at kriterier for ejernes udvælgelse af bestyrelsesmedlemmer blev justeret med henblik på at styrke bestyrelsens kommercielle kompetencer. Derudover var der enighed om, at vedtægterne ikke ændres på nuværende tidspunkt for så vidt angår nedsættelsen af underudvalg.
- Derudover sker der en række konsekvensrettelser som følge af statens udtræden af selskabet med virkning fra 1. januar 2019. Som følge af statens udtræden af selskabet er dele af vedtægten opdateret i overensstemmelse med dette.
- Dele i vedtægterne omhandlende aktiviteter relateret til den første del af anlægsarbejdet foreslås fjernet, forhold relateret til pkt. 5.3 angående indgåelse af kontrakter og ændring ift. proces for samt pris- og lønregulering af fastsættelse af bestyrelsens vederlag.
- Der er lavet en række mindre ændringer som primært har karakter af konsekvensrettelser af ændrede rammevilkår og som bestyrelsen tidligere har besluttet at afvente til nu i forbindelse med selskabets compliancearbejde.
- Dertil kommer konsekvensrettelser af selskabets navn, diverse benævnelser osv.

I forhold til ejeraftalen er kommunernes indbyrdes forhold i relation til Hovedstadens Letbane I/S er reguleret via oprettelsen af Borgmesterforum. Borgmesterforum er formaliseret i ejeraftalen fra 2014 tiltrådt af de 11 kommuner, regionen og staten.

I den vedlagte reviderede ejeraftale er staten skrevet ud, selskabets navn er konsekvensrettet til Hovedstadens Letbane I/S og selskabet foreslår slutteligt en tilretning, så Borgmesterforum alene fungerer som forberedende forum til afklaring af

kommunernes mandat forud for interessentskabsmøder.

Selskabet har desuden revideret ejeraftalens § 5, så afstemningsreglerne flugter med den reviderede vedtægt og selskabets status som driftsselskab.

Mødedeltagelsen til Borgmesterforum er alene de 11 letbanekommuners borgmestre. I dag afholdes Borgmesterforum forud for både interessentskabsmøde (en gang årligt) og kvartalsmøde (tre gange årligt). Ændringen består således i, at Borgmesterforum alene holdes forud for interessentskabsmøde og alene tjener til formål at afklare de kommunale ejeres mandat til interessentskabsmødet. Sekretariatsbetjeningen af Borgmesterforum forbliver ligeledes i Hovedstadens Letbane.

Ejerne godkendte på mødet i Borgmesterforum, at der oprettes et forum alene for ejerne, hvor ejerne kan drøfte den kvartalsvise udvikling af selskabets drift og økonomi uden deltagelse af selskabets bestyrelse. Dette forum kaldes Ejerforum og deltagerkredsen er alene repræsentanter for ejerne, jf. tabellen nedenfor.

Møderække	Deltagerkreds
Borgmesterforum	De 11 ejerkommuners borgmestre, jf. Ejeraftalen
Interessentskabsmøder	De 11 ejerkommuners borgmestre, Regionsrådsformanden, Bestyrelsens formandskab, jf. vedtægten
Kvartalsmøder	De 11 ejerkommuners borgmestre, Regionsrådsformanden, Bestyrelsens formandskab, jf. vedtægten
Nyt Forum: Ejerforumsmøder forud for kvartalsmøder	De 11 ejerkommuners borgmestre og Regionsrådsformanden

Strategisk ramme

Anlæggelsen af Hovedstadens Letbane.

Videre proces

Ved godkendelsen af de foreslået vedtægtsændringer og ejeraftale vil de foreslåede vedtægtsændringer derefter indgå i Hovedstadens Letbanes kompendium for God Selskabsledelse, som behandles i bestyrelsen den 5. marts 2025. På interessentskabsmødet den 2. april 2025 stadfæstes vedtægtsændringerne, og ejeraftalen kan underskrives i fællesskab. Dermed vil både lovgivning og governancestruktur være på plads inden Letbanen går i drift på den sydlige strækning i efteråret 2025.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Anbefalet.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Revideret Ejerftale med synlige rettelsermarkeringer

Revideret vedtægt med synlige rettelsermarkeringer

Punkt 5: Fælles Kystsikring i Taarbæk (Beslutning)

00.16.00-P20-1-21

Resume

Kommunalbestyrelsen godkendte 31. august 2023, at forvaltningen gik i dialog med de berørte borgere i Taarbæk om mulighederne for en fælles kystsikring på baggrund af det gennemførte skitseprojekt. Kommunalbestyrelsen besluttede i den forbindelse, at forvaltningen skulle arbejde for en bred opbakning. Tilbagemeldingerne fra de berørte grundejere viser, at der ikke er fundet en løsning, der nyder bred opbakning, og der er et stort flertal imod en fælles løsning. Flere tilkendegiver ønske om at gøre noget sammen i mindre målestok med de nærmeste naboer i privat regi. Der skal med denne sag tages stilling til at indstille arbejdet med et fælles kommunalt kystsikringsprojekt, herunder at håndtere økonomien på de dertilhørende anlægsprojekter.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der ikke arbejdes videre med et fælles kommunalt kystsikringsprojekt, da der ikke er en bred opbakning blandt de berørte grundejere i Taarbæk, herunder at

- mindreindtægten på projektet "Kystsikring i Taarbæk" på 1,6 mio. kr. i 2026 finansieres af "Anlægsreserve til vedligehold på fritidsområdet eller klimainvesteringer" i 2026 (1 mio. kr.) og "Anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter" i 2026 (0,6 mio. kr.).
- der overføres 1,2 mio. kr. fra "Anlægsreserve til vedligehold på fritidsområdet eller klimainvesteringer i 2028 til "Anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter" i 2028.

Problemstilling

Klimaforandringerne, med stigende vandstand og øget risiko for oversvømmelser fra flere og hyppigere storme som Bodil, afstedkom et ønske fra Taarbæk Borgerforening om at igangsætte en samlet kystsikring. Kommunalbestyrelsen efterkom ønsket og afsatte penge på budgettet i 2021 til forarbejderne – et skitseprojekt for kystsikring i Taarbæk. Projektet opnåede en fondsbevilling fra Realdania på 1 mio. kr. som en del af deres partnerskab med Miljøministeriet til støtte af pilotprojekter under programmet 'Byerne og det stigende havvand'. Taarbæk Borgerforening har, gennem repræsentation i styregruppen, fulgt projektet tæt og deltaget i kommenteringen af materialet fra diverse rådgivere.

I projektet blev der udarbejdet et skitseprojekt med 3 forslag til helhedsløsninger for en samlet kystsikring i Taarbæk, der også omfatter bevarelse af de rekreative anvendelser af Øresund. Løsningerne var blevet til gennem et omfattende forløb med inddragelse af borger- og interessenter. Forløbet omfattede indledende borgermøde tilbage i september 2021, og i løbet af 2022; en række interviews, scenarieværksteder, og et borgertopmøde, hvor mini-løsninger blev præsenteret, drøftet og stemt om. Med resultaterne fra 'topmødet', der blandt andet indikerede, at byen ikke kan rumme 'strandpark-lignende' løsninger kunne teknisk rådgiver tilpasse løsningsforslagene.

Samtidigt blev der udarbejdet principper for fordeling af omkostninger (bidragsfordeling), der passer til de 3 løsningsforslag og til forholdene i Taarbæk. Den juridiske anbefaling fra Horten Advokatpartnerselskab var ikke at inkludere omkostninger til rekreative anlæg, kun rene kystbeskyttelsesforanstaltninger, og desuden ikke inddrage baglandet, da nytteværdien kan være vanskelig at redegøre for.

Det færdige skitseprojekt og principper blev præsenteret på et borgermøde den 24. maj 2023, der fysisk fandt sted på Taarbæk Skole, men med mulighed for online deltagelse eller senere streaming. Reaktionen på mødet førte til en erkendelse af, at forskelle i udsathed talte for, at man i første omgang koncentrerede sig om de mest oversvømmelsestruede grundejere. Desuden, at en mulig fælles løsning nødvendigvis ikke var repræsenteret blandt de 3 skitseforslag eller kombinationer af samme.

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

Efterfølgende er der afholdt to dialogmøder. Her blev opbakningen afsøgt og diverse muligheder for ændring i skitseprojekterne belyst. Her blev det drøftet og belyst, hvilke muligheder, der eksisterer for at benytte mobile løsninger

sammen med både eksisterende og nye kystmure samt muligheden for undersøiske rev i Taarbæk som kystsikring. Eksperter på området blev inddraget for at belyse disse muligheder og konkluderede, at det ikke er holdbare løsninger i Taarbæk. Men der blev udtrykt stor interesse for en løsning med kystnære bølgebrydere, hvorfor forvaltningen bad COWI udarbejde en rapport om mulighederne (bilag). COWI vurderede at løsningen kunne fungere i Taarbæk.

Som afslutning er de berørte ejendomsjere via elektronisk post blevet bedt om at tilkendegive, hvilken løsning de foretrækker. Det er sket på baggrund af en beskrivelse af løsningerne (herunder bølgebrydere) og et overslag over omkostningerne for den enkelte grundejer i månedlige bidrag (bilag). De månedlige bidrag, finansieret med 4% realkreditlån over 30 år, vil ligge mellem 100 - 9.700 kr./md.

Løsninger

Tilkendegivelserne viser, at der ikke er bred opbakning til et fælles kommunalt projekt blandt de løsningsforslag processen endte ud med.

Tabel 1. Sammendrag af tilkendegivelser (svarprocent både totalt og for dem fra 1. række alene) og fordeling på løsninger (strækningsoptdelte).

Kyststrækning	Svarprocent	Svarprocent	Løsning	Stemmer
	Alle	1.rk		
NORD: (bag havnen og Nordlyvej)	64 %	85 %	1. Ingen kommunal løsning	62,5 %
			2. Højvandsmure, porte og stensætninger	37,5 %
SYD: (fra Bellevue til havnen)	62 %	75 %	1. Ingen kommunal løsning	89 %
			2. Højvandsmure, porte og stensætninger	6 %
			3. Bølgebrydere og højvandsmure som separate projekter	5 %

Da der ikke er bred opbakning til et fælles kommunalt kystsikringsprojekt, så anbefaler forvaltningen i overensstemmelse med den tidligere politiske beslutning, at der ikke arbejdes videre med projektet. Forvaltningen vil lukke projektet ned, så det vil være muligt at genoptage det, såfremt det på et senere tidspunkt vil blive aktuelt pga. ny lovgivning eller risikovurdering. Projektlukningen betyder, at forvaltningen kun tilbyder almindelig vejledning som myndighed i forbindelse med kommende private projekter, men ikke kommer til at drive projektudvikling eller borgerinvolvering herunder rådgivning om kystsikringslag eller kystsikringsmetoder.

De behov en projekt nedlægning umiddelbart efterlader, forsøges imødekommet gennem en fremadrettet nyttiggørelse af erfaringer og viden opsamlet gennem projektløbet.

De kommentarer, der har begrundet den manglende opbakning, har hovedsageligt drejet sig om følgende:

1. Anlægsoverslag: Der er bekymring over, at omkostningerne er for høje, og at investeringen står ikke mål med truslen
2. Bidragsfordeling: Det solidariske princip bliver anfægtet, og der er kritik af, at det ikke bliver billigere for dem, som har investeret og vedligeholdt deres kystsikring
3. Risikovurdering:
 1. Nogle giver udtryk for at stormfloder ikke når at blive et problem i deres levetid, og at Taarbæk for nu er robust nok, hvorfor man bør vente
 2. Andre skriver, at der er behov for handling nu, men i mindre skala, både for at imødekomme beskyttelsesbehovet og for at undgå værditab og opretholde ejendomsværdier

4. Organisering – Flere angiver, at udfordringerne bedst løse i mindre lokale kystlaug med de nærmeste naboer og delstrækninger, hvor forholdene er mere ens
5. Myndighed – Der er et ønske om kommunens assistance med vejledning til oprettelse af kystbeskyttelseslag og i optimering af løsninger.

Samtlige kommentarer fremgår af bilag.

Af læringspunkter blev det understreget, at der nu er et fælles vidensgrundlag, som fremmer dialogen mellem grundejerne. Det blev også erkendt, at processen er en modningsproces, og at det er vigtigt at opnå enighed om hvad problemet er fra start.

Såfremt der viser sig interesse fra grundejere at oprette et privat kystlag, som også omfatter nogle af kommunens ejendomme, så vil kommunen indgå i arbejdet som grundejer og på lige fod med øvrige private grundejere.

Derudover betyder frafald af et fælles projekt, at kommunen selv må vurdere behovet for at kystsikre kommunens egne ejendomme. Dertil har kommunen et beredskab i tilfælde af stormflodsvarsel.

Den omfattende dialogproces har fået bragt kystsikring højt på dagsorden i Taarbæk. En af de positive aspekter der er kommet ud af det lange forløb er, at der er kommet dialoger mellem naboer om en fælles privat sikring på flere delstrækninger.

Strategisk ramme

Skitseprojektet til kystsikring af Taarbæk er en indsats som strategisk knytter sig til Kommunens bæredygtighedsstrategi under 2. Natur og klimatilpasning, 2c Grøn klimatilpasning, der mindsker risiko for oversvømmelse. Det fremgår af Bæredygtighedsstrategien, at kommunen sætter sig for bordenden i arbejdet med at kvalificere muligheder og begrænsninger ved en eventuel kystsikring omkring Taarbæk.

Videre proces

Forvaltningen vil meddele de berørte grundejere resultatet af Kommunalbestyrelsens beslutning via elektronisk post.

Forvaltningen vil afslutte projektet på en måde, som gør det nemt at genåbne via en grundig intern evaluering og læring samt opstilling af udeståender ved en senere genoptagelse af projektet.

Hvis der ikke gennemføres et kommunalt fællesprojekt, er det op til den enkelte grundejer at kystsikre sin ejendom evt. i samarbejde med naboer i private kystlag. Forvaltningen vil vende tilbage med en sag, hvis der bliver behov for anlægsinvesteringer i kystbeskyttelsen af kommunens bygninger eller indgåelse i private kystlag med naboer.

Hjemmesiden opdateres med information om myndighedsbehandling og dokumentationskrav til ansøgninger om kystbeskyttelse.

Økonomi

Anlægsprojektet Kystsikring i Taarbæk

I Budget 2021-24 blev der givet en anlægsbevilling på 2,8 mio. kr. til at udarbejde et skitseprojekt for kystsikring i Taarbæk samt en indtægtsbevilling på 1,4 mio. kr. fra et planlagt kommende kystlaug i forbindelse med udarbejdelsen af skitseprojektet. Den 4. november 2021 (sag 12) godkendte Kommunalbestyrelsen at forhøje anlægsbevillingen med 0,8 mio. kr. samt at give en indtægtsbevilling på 0,8 mio. kr. til at modtage projektstøtte fra Realdania.

Den samlede anlægsbevilling på 3,7 mio. kr. (2025-p/1) er blevet brugt på udarbejdelse af skitseprojektet, samt udgifter til borgerinddragelse og dialogmøder med borgerne i Taarbæk. Lyngby-Taarbæk Kommune modtog i 2024 støtten fra Realdania på 0,8 mio. kr.

Det betyder, at der på nuværende tidspunkt er en mindreindtægt på 1,6 mio. kr. (2025 p/1) budgetlagt i 2026, som skyldes at den budgetlagte indtægt fra kystlauget ikke er modtaget, da kystlauget ikke blev oprettet. Hvis det besluttes ikke at arbejde videre med et fælles kommunalt kystsikringsprojekt skal mindreindtægten finansieres. Hvis projektet på et senere tidspunkt genoptages og et kystlag oprettes, er det forvaltningens vurdering, at det vil være vanskeligt at lade omkostningerne finansiere af et kommende kystlag. Det vil i hvert fald kræve, at det sker over en kortere årrække, hvor forudsætningerne ikke har ændret sig.

Forvaltningen foreslår derfor, at mindreindtægten på 1,6 mio. kr. i 2026 finansieres af "Anlægsreserve til vedligehold på fritidsområdet eller klimainvesteringer" i 2026 (1 mio. kr.) og "Anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter" i 2026 (0,6 mio. kr.).

Der vil herefter blive aflagt anlægsregnskab for anlægsprojektet i 1. halvår 2025.

Anlægsreserve til vedligehold på fritidsområdet eller klimainvesteringer

I Budget 2023-26 blev der afsat en anlægsreserve på 9,3 mio. kr. til vedligehold af faciliteter på fritidsområdet eller til klimasikring m.v. Den 24. august 2023 (sag 9) besluttede Økonomiudvalget at 7,5 mio. kr. skulle bruges til at finansiere renovering af kunstgræsbane 1 i Lyngby Idrætsby, mens 1,8 mio. kr. blev reserveret til anlægsprojektet "Kystsikring i Taarbæk". De 7,5 mio. kr. blev den 12. oktober 2023 (sag 17) overført til anlægsprojektet "Renovering af kunstgræsbane 1 i LYIB", så restbudgettet på anlægsreserven er reserveret til kystsikring i Taarbæk. Budgettet ligger fordelt med 1 mio. kr. i 2026 og 1,2 mio. kr. i 2028 (2025 p/l).

De 1 mio. kr., der er budgetlagt i 2026, vil jf. ovenfor kunne medfinansiere den manglende indtægt til projektet "Kystsikring i Taarbæk" i 2026. Derudover lægges der op til, at de 1,2 mio. kr. i 2028 tilføres anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter i 2028.

Anlægsprojektet Klima- og Kystsikringsindsats

Kommunalbestyrelsen besluttede den 15. december 2022 (sag 18) at give en anlægsbevilling på 4 mio. kr. fra 2022 til 2025 til det videre arbejde med klima- og kystsikringsindsatsen, finansieret af uforbrugte driftsmidler til bæredygtighedsstrategien i 2022 (1 mio. kr.) og det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Pulje til klimaarbejde" i 2023-25 (3 mio. kr.). Bevillingen dækker over en udgift til en projektleder i perioden (2,1 mio. kr.), en udgift til to studentermedhjælpere i perioden (0,9 mio. kr.) samt rådgiverbistand til myndighedsprojekt (1 mio. kr.).

Anlægsbevillingen udgør 4,1 mio. kr. i 2025 p/l. Der er pr. 23. januar 2025 forbrugt 2,1 mio. kr., hvilket efterlader en restbevilling på 2 mio. kr. Forvaltningen vil vende tilbage med en sag om udmøntning af disse resterende midler.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t.kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Kystsikring i Taarbæk (0060610036)	Økonomiudvalg/Anlæg		1.617				Nej
Anlægsreserve til vedligehold på fritidsområdet og klimainvesteringer (0060312004)	Økonomiudvalg/Anlæg		-1.022		-1.216		Nej
Anlægspuljen for uforudsete anlægsudgifter (0060830008)	Økonomiudvalg/Anlæg		-595		1.216		Nej
I alt			0		0		

Teknikudvalget anbefaler.
Økonomiudvalget anbefaler.
Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Udvalget anbefaler nedlukningen af projektet, men økonomien oversendes til Økonomiudvalgets behandling. Udvalget ønsker at berørte grundejere modtager information vedrørende Kommunalbestyrelsens beslutning.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Vurdering af system af kystnære bølgebrydere, COWI (2024)

Brev til ejendomsjere for tilkendegivelse om kystsikring

Kommentarer fra tilkendegivelsen_anonymiseret

Punkt 6: Deltagelse i Region Hovedstadens delecycelprojekt (Beslutning)

05.00.00-G01-262-22

Resume

I forbindelse med at Teknikudvalget den 14. januar 2025 behandlede en sag om Region Hovedstadens forsøgsprojekt med delecykler, besluttede udvalget, at forvaltningen skulle vende tilbage med en sag, hvor der kan tages stilling Lyngby-Taarbæks fortsatte deltagelse. Med denne sag forelægges konsekvenser ved evt. at træde ud af forsøgsprojektet og der kan tages stilling til om Lyngby-Taarbæk fortsat skal deltage. Forsøgsprojektet udløber den 31. december 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at, kommunen fortsætter i forsøget med henblik på at foretage en ny vurdering af delecycelprojektet efter maj måned 2025, hvor forvaltningen forventer at modtage den foreløbige evaluering af forsøgsprojektet fra Region Hovedstaden.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har per den 15. januar 2025 modtaget 21 klager fra borgere vedrørende væltede cykler eller cykler som står placeret udenfor de aftalte parkeringshubs. 17 af de 21 henvendelser er kommet i perioden 1. september 2024 - 1. oktober 2024, det vil sige den første måned af projektets løbetid. Forvaltningen tolker den markante nedgang i antallet af klager som et udtryk for at delemobilitetsudbyderen Dott har haft et større fokus på at sikre at alle cykler bringes til de aftalte parkeringshubs og eventuelt væltede cykler rejses op.

Det er forvaltningens opfattelse at samarbejdet med delemobilitets operatøren er godt, og at delemobilitetsoperatøren som oftest reagerer på henvendelser fra forvaltningen vedrørende flytning af cykler udenfor parkeringshubs indenfor 24 timer. Det er dog også forvaltningens opfattelse, at der fortsat er hændelser hvor cykler parkeres udenfor de aftalte parkeringshubs eller, hvor cyklerne i de aftalte parkeringshubs vælter og skal rejses op af Dott.

Løsninger

Løsning hvor Lyngby-Taarbæk bliver i forsøget

Såfremt det vælges at kommunen skal forblive i forsøget, vil forvaltningen, for at afhjælpe problemstillingerne med cykler, der vælter og ikke henstilles korrekt i hubs, forsætte dialogen med Region Hovedstaden og operatøren DOTT med henblik på at, der findes en mere permanent løsning de steder hvor delecyclerne vælter eller henstilles uhensigtsmæssigt. Forvaltningen vil afsøge om operatøren eksempelvis kan opsætte cykelstativer for at afhjælpe problemet de steder, det vil være en gunstig løsning.

Region Hovedstaden planlægger at påbegynde en evalueringsproces dette forår og forventer at kunne aflevere en foreløbig evaluering i af projektet til kommunen i maj. Denne evaluering vil kunne indgå i en stillingtagen til om kommunen skal benytte sig af muligheden for at forsætte samarbejdet med DOTT i 2026. Evalueringen skal blandt andet give indblik i hvorhenne, hvor meget og hvem, der anvender delecyclerne, men også om delecyclerne understøtter den kollektive trafik, bidrager til flere cykelture og en lavere CO2-udledning ved at erstatte bilture. Som del af evalueringsprocessen ønsker Region Hovedstaden i foråret at invitere Teknikudvalgets medlemmer på en tur hvor udvalget kan stille spørgsmål og give deres foreløbige feedback på projektet og hvor der vil være anledning til at afprøve cyklerne. Delecyceloperatøren vil også deltage. Hvis udvalget beslutter at Lyngby-Taarbæk Kommune forbliver i projektet, vil forvaltningen forsætte arbejdet med at planlægge et foreløbigt evalueringsmøde hvor Teknikudvalgets medlemmer har mulighed for at deltage.

Løsning hvor Lyngby-Taarbæk udtræder af forsøget

Forvaltningen har efter Teknikudvalgets møde den 14. januar 2025 været i dialog med Region Hovedstaden om hvilke konsekvenser det vil have for Lyngby-Taarbæk Kommune og forsøgsprojektet hvis kommunen vælger at udtræde af forsøget. Region Hovedstaden har udarbejdet et notat som opfordrer Lyngby-Taarbæk Kommune til at forblive i projektet (bilag).

Konsekvenserne ved eventuel udtrædelse af projektet beskrives nedenfor.

Konsekvenser for projektets formål: Ved Lyngby-Taarbæk Kommunes eventuelle udtrædelse af forsøget vil få store konsekvenser for det samlede projekt, da det vil efterlade et hul i det afgrænsede projektareal mellem Rudersdal Kommune og Gladsaxe Kommune. Dette må forventes at gøre delecyclerne mindre attraktive. Den viden man via projektet ønsker at opnå om hvilken rolle delecycler kan eller bør spille i synergi med kollektiv transport i ring 3 området vil derfor være stærkt svækket.

Det er værd at bemærke at Lyngby-Taarbæk Kommune er den deltagerkommune hvor der er flest brugere af delecyclerne. I september, oktober og november 2024 blev der foretaget 2.248 ture på delecyclerne i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Konsekvenser lokalt i Lyngby-Taarbæk Kommune: Hvis Lyngby-Taarbæk Kommune træder ud af projektet, vil forvaltningen igangsætte en proces som skal nedlægge de parkeringshubs som er etableret på kommunale arealer. Der vil dog stadig være en række parkeringshubs inden for kommunegrænsen hvor kommunen ikke er myndighed som derfor ikke vil blive lukket. Det drejer sig blandt andet om flere kollektive transportknudepunkter ved S-tog stationer og ved lokalbanen, ved flere private uddannelsesinstitutioner såsom DTU samt ved flere privatejede arealer og arbejdspladser såsom Lyngby Storcenter. På den baggrund vil det derfor forsat kunne forventes at der til tider vil være delecycler som parkeres udenfor parkeringshubs på offentligt administrerede arealer. Som bilag til denne sag er der vedlagt et kort der giver et overblik over samtlige parkeringshubs i Lyngby-Taarbæk Kommune (bilag). Erfaringer fra lignende projekter viser at der typisk foretages flest ture på delecycler i forårs- og sommerperioden og at der er en indlæringsperiode for brugerne i forhold til at lære reglerne at kende i forhold til hvor man må og ikke må parkere. Region Hovedstaden og DOTT har været med til at øge incitamentet for brugerne til at parkerer i de aftaleparkeringshubs ved at øge straffen for at afslutte sin tur udenfor hub fra 24 kr. til 70 kr.

Økonomiske konsekvenser: Region Hovedstaden oplyser, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan udtræde af aftalen med DOTT uden økonomiske konsekvenser, hvis kommunen kan dokumentere væsentlig mislighold af aftalen mellem DOTT og Lyngby-Taarbæk Kommune. Region Hovedstaden ser dog umiddelbart udfordringer ved dette, der kan medføre økonomiske konsekvenser for kommunen ved eventuel udtrædelse af forsøget (bilag).

Strategisk ramme

Projektet er en del af kommunens cykelhandlingsplan og understøtter samtidig kommunens cykel- og bæredygtighedsstrategi.

Videre proces

Såfremt det besluttes at fortsætte i forsøget vil forvaltningen indgå i dialog med leverandøren om fortsat fokus på at delecyclerne opstilles i de tilgængelige hubs, og at der er fokus på at cyklerne opstilles stående.

Såfremt det besluttes, at Lyngby-Taarbæk Kommune udtræder af forsøget, skal sagen behandles videre i Økonomiudvalget, med henblik på en afklaring af de økonomiske konsekvenser heraf, og forvaltningen indgår i dialog med Region Hovedstaden og leverandøren om vilkårene for udtrædelse.

Økonomi

Region Hovedstaden har rejst en bekymring for om der er tilstrækkelig grundlag for at Lyngby-Taarbæk Kommune kan træde ud af projektet før dets afslutning uden risiko for økonomiske konsekvenser, som følge af tabte indtægter eller andre tab for leverandøren. Regionen har overfor forvaltningen tidligere fortalt, at deltagelse i projektet er helt uden økonomiske konsekvenser for kommunen.

Sagen har på nuværende tidspunkt ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Godkendt.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Notat - Konsekvenser ved udtrædelse af delecycelprojekt

Bilag - parkeringshubs og ejerskab

Punkt 7: Forslag til lokalplan 298 for et område syd for Lyngby Station (Beslutning)

01.02.05-P16-232-23

Resume

Forvaltningen fremlægger med denne sag et forslag til Lokalplan 298 for et område syd for Lyngby Station med tilhørende forslag til kommuneplantillæg 8/2021, miljørapport og udbygningsaftale. Lokalplanen muliggør en fortætning af området og at trafik og parkering omlægges, så der kan etableres en bypark. Derudover giver lokalplanen mulighed for daginstitution og skole i området. Med sagen skal der tages stilling til om planforslagene sendes i offentlig høring i otte uger, og der afholdes et borgermøde i høringsperioden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der fastsættes en parkeringsnorm til biler på 1 p-plads pr. 80 m² kontorerhverv
2. forslag til lokalplan 298 for et område syd for Lyngby Station med tilhørende forslag til kommuneplantillæg 8/2021 godkendes og sendes i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde
3. miljørapporten godkendes og sendes i høring i 8 uger sammen med planforslagene
4. der udarbejdes en udbygningsaftale med det skitserede indhold, som vil blive forelagt til godkendelse ved planens endelige vedtagelse
5. der afholdes borgermøde i høringsperioden.

Problemstilling

Byplanudvalget godkendte den 13. marts 2024 plangrundlag for lokalplan syd for Lyngby Station. Det fremlagte lokalplanforslag skal blandt andet give mulighed for en fortætning af det eksisterende område til kontor- og serviceerhverv samt give mulighed for, at området også kan anvendes til daginstitution og skole samt rekreative områder. Byplanudvalget besluttede også, at der i forbindelse med forslaget til lokalplan skal udarbejdes et kommuneplantillæg og miljørapport.

Den fremlagte lokalplan er en del af en større vision, som Velliv Pension har for omdannelse af området (bilag), og som også fremgår af den Helhedsplan for området, som Velliv har udarbejdet og som blev forelagt for Byplanudvalget den 23. september 2023. Hovedgrebet i udviklingen af området er bl.a. at omdanne den eksisterende overfladeparkering til en grøn bypark, og Velliv har i den forbindelse fremsendt et ønske om en ændret parkeringsnorm for området. Kommunalbestyrelsen behandlede den 12. december 2024 det fremsendte ønske om nedsættelse af parkeringsnormen for kontorerhverv til 1 p-plads pr. 80 m² til biler og 1 p-plads pr. 110 m² til cykler. Parkeringsnormen for kontorerhverv er i kommuneplanen fastsat til 1 p-plads pr. 50 m² til biler med mulighed for reduktion pga. stationsnærhed på op til 25%, svarende til en norm på 1 p-plads pr. 67 m² kontorerhverv. Parkeringsnormen for kontorerhverv til cykler er i kommuneplanen fastsat til 1 p-plads pr. 40 m². Kommunalbestyrelsen besluttede i forbindelse med sagen i december, at kommuneplanens nuværende parkeringsnorm for kontorerhverv til cykler på 1 p-plads pr. 40 m² fastholdes, samt at bygherre i forbindelse med lokalplanforslaget skal redegøre nærmere for konsekvenserne for projektet ved at fastholde en p-norm for kontorerhverv på 1 p-plads pr. 67 m² set i forhold til bygherres ønske om en p-norm for kontorerhverv på 1 p-plads pr. 80 m². Bygherres redegørelse for parkeringsbehov (bilag) samt konsekvensnotat (bilag) er vedlagt.

Lokalplanområdet er i dag omfattet af kommuneplanrammerne 2.1.90 – Lyngby Port, 2.1. 94 – Parallelvej og delvist af 2.1.01 - Ulrikkenborgplads for matrikel 22dt. De nuværende kommuneplanrammer muliggør ikke en ændret anvendelse til offentligt service, den ønskede fortætning i området samt den ændrede parkeringsnorm. Der er derfor udarbejdet et tillæg til kommuneplanen for de pågældende rammer.

Arkitekturråd

Forvaltningen har tidligt i processen med udarbejdelse af lokalplanen inddraget Arkitekturrådet og bedt dem om en udtalelse på baggrund af Vellivs helhedsplan for området og de indledende skitser af den foreslåede fortætning på Parallelvej 17-19. Arkitekturrådet var umiddelbart positivt overfor hovedgrebet med en ny bypark i området, men havde en række bemærkninger til projektet. Arkitekturrådet foreslog blandt andet, at højderne på tilbygningerne på Parallelvej 17-19 afstemmes efter de overvejende 3 etages nabo-bebyggelser. Yderligere anbefalede rådet, at koblingen til Willmanns Park belyses ift. om de nye bygningstilføjelser skaber en "mur" mod parken, samt at der udarbejdes principper for opbygning af vækstlag på dæk, så der sikres plads til beplantning og træer i den nye bypark. Rådet foreslog desuden, at der udarbejdes forklarende snit-tegninger af området, som belyser omfanget af terrænregulering og kældre ift. etablering af byparken (bilag).

Velliv har forholdt sig til arkitekturrådets udtalelse (bilag) og på den baggrund er der sket en bearbejdning af projektet, som er indarbejdet i forslag til lokalplan 298. Konkret er der især arbejdet med:

- Konkretisering og kvalificering af projekt- og lokalplanmaterialet ift. bearbejdning af terræn i byparken, samt principper for beplantning i byparken
- Bearbejdning af lokalplan ift. koblinger til omgivelsernes bebyggelser og grønne områder
- Bearbejdning af lokalplanen ift. indpasning af volumener og bearbejdning af facader i delområde 1

Løsninger

Forvaltningen fremlægger forslag til Lokalplan 298 (bilag) med tilhørende forslag til kommuneplantillæg 8/2021 (bilag) samt miljørapport (bilag).

Formål

Lokalplanen har til formål at give et løft til området, ved at omlægge trafik og parkering, så der kan etableres en bypark. Derudover er formålet at gennemføre en modernisering og fortætning af enkelte delområder samt at området kan anvendes til både erhverv og offentlig service, i form af daginstitution og skole.

Anvendelse

Forslag til Lokalplan 298 giver mulighed for, at området kan anvendes til kontor- og serviceerhverv, daginstitution og skole samt rekreativt område, som bypark.

Bebyggelsens omfang og placering

Lokalplanen opdeles i 9 delområder. I delområde 1 giver lokalplanen mulighed for, at der kan ske fortætning ovenpå og omkring de tre eksisterende lave bygninger syd for højhuset på Parallelvej 17-19. Der gives mulighed for at opføre i alt 16.400 nye m² til kontor erhverv inden for byggefeltene i delområde 1. De nye tilbygninger er opdelt i mindre volumener med varierende højder. For at mindske eventuelle skygge- og indbliksgeneret nedtrappes bygningens højde gradvist til 4 etager, hvor afstanden til de nærmeste naboer ved Ulrikkenborg Plads er størst og 2 etager til de nærmeste naboer, hvor afstanden er mindst.

I delområde 3 fastsættes der bestemmelser om etablering af en bypark med gennemgang til den eksisterende Willmanns Park, så der skabes en ny grøn forbindelse på tværs af området og ned til Lyngby Station.

I delområde 2, 4, 5 og 6 fastholdes den eksisterende bebyggelses omfang og placering.

Bebyggelsens ydre fremtræden

Facaderne på den nye bebyggelse i delområde 1 skal udformes, så de fremstår med vertikale bånd fra sokkel til tag. Der skal anvendes facadematerialer som f.eks. aluminium, og helt eller delvist transparente glasfacader. Facadematerialerne skal stå i kontrast til de eksisterende tegl-facader, og skal udføres i lyse naturfarver og/eller delvist i grålige eller mørke nuancer. Facadeløsningen er valgt som en kontrast til det eksisterende, for at de nye tilbygninger ikke dominerer den eksisterende arkitektur, men understøtter Arkitekturrådets anbefaling om, at de eksisterende bygninger skal stå klart og markant i hovedsageligt rød tegl.

Der er tale om en lokalplan for omdannelse af området, hvorfor facadematerialer er mere overordnet reguleret end i andre projektlokalplaner. Lokalplanen fastlægger, at bebyggelsen i de øvrige delområder i hovedtræk fremstår som i dag. Lokalplanen regulerer skiltning på bygninger og giver mulighed for at opsætte skilte svarende i størrelse og placering til de skilte der findes i dag, dog gives der mulighed for et hovedskilt og tre underskilte på gavlene på højhusene. I dag er det muligt at opsætte et stort hovedskilt.

Trafikale forhold, herunder ændring af parkeringsnormen

Den primære vejadgang til området skal ske fra Hollandsvej, hvor der er adgang til områdets underjordiske parkering. Den sydlige del af Hollandsvej vil fortsat være lukket for gennemkørende biler. Fra Ulrikkenborg Plads er der sekundær vejadgang til området med begrænset adgang, som i dag. Herudover giver lokalplanen mulighed for stiforbindelser på tværs af området.

I forbindelse med lokalplanen er der udarbejdet trafik- og parkeringsanalyser som viser, at udbygningen af lokalplanområdet medfører en trafikstigning på Hollandsvej på 38 % i forhold til i dag. Trafiksimuleringer viser dog tilfredsstillende trafikafvikling i krydsene ved Hollandsvej og Christian X' Alle, mens der vil være forsinkelser og kødannelser i krydset ved Jægersborgvej og ved frakørslen fra motorvejen. Forsinkelserne kan afhjælpes ved en forlængelse af den nuværende venstresvingsbane på Jægersborgvej. Herudover peger analysen på et trafikikkerhedsmæssigt opmærksomhedspunkt ifm. cyklister der krydser Hollandsvej til og fra cykelstien langs jernbanen. En løsning kan være at etablere en hævet flade.

Parkering

Lokalplanforslaget fastsætter en p-norm for kontorerhverv på 1 p-plads pr. 80 m² til biler, og 1 p-plads pr. 40 m² til cykler. For daginstitution skal der etableres 30 p-pladser til biler og 28 p-pladser til cykler. Herudover fastlægger lokalplanen et areal på 10 m² til ladcykler i forbindelse med anvendelsen offentlig service (fx. daginstitution og skole). I forbindelse med etablering af en skole, skal der etableres 1 bil p-plads pr. 300 m² etageareal til brug for skole og 1 cykel p-plads pr. 25 m² etageareal til brug for skole.

På baggrund af Kommunalbestyrelsens beslutning den 12. december har Velliv fremsendt en opdateret redegørelse for parkeringsbehovet samt et konsekvensnotat. Notatet viser, at en p-norm for biler på 1 p-plads pr. 67 m² kontorerhverv vil betyde, at der i projektet skal findes plads til yderligere 227 parkeringspladser i forhold til den ønskede parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 80 m². Notatet indeholder tre scenarier med forslag til placering af de ekstra p-pladser. Parkeringspladserne skal findes på terræn, da der i forvejen er parkering under terræn i hele området. Scenarierne viser, at p-pladserne vil optage store dele af de grønne arealer bag Lyngby Ret samt ved Ulrikkenborg Plads. Alternativt kan der placeres et P-hus ved Ulrikkenborg Plads. Den 27. sep 2023 fik byplanudvalget forelagt Vellivs helhedsplan, hvori p-hus løsningen indgik. Udvalget præciserede, at der med sagen ikke var taget endelig beslutning - herunder om opførelse og placering af et parkeringshus ved ankomsten fra Ulrikkenborg/Lyngby Station. Alle scenarier i notatet vurderes at kræve ændringer af den vedlagte miljøvurdering af projektet.

Forvaltningen er i forbindelse med den kommende revision af kommuneplanen ved at se på det stationsnære kerneområder (600 m) omkring Lyngby Station, og muligheder for yderligere reduktion af parkeringsnormen. 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. Hovedparten af lokalplanområdet er beliggende indenfor en radius af 300 m fra Lyngby Station. Lyngby Station er den 7. mest benyttede station i Danmark og et væsentligt transportknudepunkt for den kollektive trafik og betjenes af både - S-tog, busser og fra 2026 også letbane. Området ligger særligt tæt på Lyngby Station, og forvaltningen vurderer derfor, at området kan defineres som et "særligt stationsnært kerneområde (300 m)", hvorfor forvaltningen anbefaler at gældende parkeringsnorm reduceres til 1 bilparkeringsplads pr. 80 m² kontorerhverv. Forvaltning har undersøgt parkeringsnormen i andre kommuner. Fx København (maks. 1:143), Frederiksberg (1:100), Helsingør (1:100), Næstved (1:100) og Roskilde (1:75), og vurderer at erfaringer fra andre kommuner sammenholdt med Vellivs redegørelse af den nuværende belægningsgrad i området understøtter en reduktion af parkeringsnormen. Forvaltningen bemærker, at parkeringsnormen fastlægger antallet af parkeringspladser i området, men ikke regulerer fordelingen af parkeringspladserne. Velliv redegør for at parkeringspladser indgår som en del af erhvervslejeaftalen, hvorfor der kan være forskel på, hvor mange p-pladser de enkelte lejere har til rådighed. Nogle besøgende/medarbejder kan derfor have en oplevelse af, at der er for få p-pladser i området. Boligområder omkring lokalplanområdet er omfattet af randzoneparkering. I randzonen er der en tidsbegrænsning på 1-2 timer, men beboere i området kan ansøge om en licens, der fritager dem for tidsbegrænsningen (bilag).

For at forbedre forholdene for cyklister, så flere tilskyndes til at tage cyklen, fastsætter lokalplanen, at cykelparkering primært skal placeres ved indgange til bygninger, hvoraf 50% skal være overdækket. Cykelparkering kan etableres i konstruktion eller under terræn. Der skal sikres let og synlige adgangsforhold, f.eks. via skiltning og cykelramper.

Ubebyggede arealer

Lokalplanen giver mulighed for betydelig terrænregulering af særligt delområde 3A, så ny underjordisk parkering muliggøres samtidig med at den kommende bypark kan etableres oven på parkeringskælderens i niveau med indgangene til ejendommene i området. Byparken vil få et areal på ca. 5000 m². Beplantningen i delområde 1, 2, 3A, 3B, 3C og 5 er i lokalplanen reguleret i forhold til, hvor tungt et jordlag parkeringskælderens kan bære og er vist på bilag 11A og 11B. Lokalplanen giver, som i dag, mulighed for at opsætte skilte på terræn. Skiltene skal være ensartede og underordne sig bygningen og beplantningen. Skiltene kan have en maksimal højde på 1,35 m målt fra terræn og en maksimal længde på 1,5 m.

Forudsætning for ibrugtagen

Før ny bebyggelse i delområde 1 kan tages i brug, skal byparken i delområde 3A og en del af "ankomsten" i delområde 3C være færdigetablet, dog med undtagelse af sæsonbetinget beplantning, som kan afvente næstfølgende egnede plantesæson.

Udbygningsaftalen

Forvaltningen har modtaget en anmodning om indgåelse af en udbygningsaftale fra Velliv i forbindelse med udvikling af ejendommene (bilag). Udkast til udbygningsaftale fremgår af lokalplanforslaget. Velliv ønsker at finansiere og etablere følgende:

- Niveaufri adgang fra nyt stisystem i Byparken til eksisterende stianlæg i Wilmanns Park
- Ny brandvej bag Parallelvej 17-19 etableres af ejer på en del af den eksisterende sti fra Wilmanns Park
- Trafiksikkerhedstiltag, eventuelt med hævet flade, for krydsende cyklister på Hollandsvej, hvor cykelsti langs Parallelvej 2-16 og banen krydser Hollandsvej
- En forlængelse af den nuværende venstresvingsbane på Jægersborgvej.

Kommuneplantillægget

Kommuneplantillægget omfatter rammerne 2.1.90 – Lyngby Port, 2.1.94 – Parallelvej og 2.1.01 – Ulrikkenborgplads. For kommuneplanramme 2.1.90 ændres rammen ift. parkeringsnormen for at muliggøre den foreslåede reduktion af p-normen for kontorerhverv, og bebyggelsesprocenten øges til 100% for at sikre rummelighed til nødvendige småbygninger. For kommuneplanramme 2.1.01 ændres afgrænsningen, så matrikel 22dt udtages af rammen og i stedet indgår i kommuneplanramme 2.1.94. Kommuneplanramme 2.1.94 ændre afgrænsning, så matrikel 22dt indgår. Herudover ændres det maksimale etageantal til 10 etager, og bebyggelsesprocenten øges til 210 % for at muliggøre den foreslåede fortætning af området og at den eksisterende tekniketage kan udnyttes til kontorerhverv, som foreslået i lokalplanen. Derudover ændres anvendelse i rammen, så der også kan etableres offentlig service i form af daginstitution og skole samt bypark i området. Desuden ændres rammen ift. parkeringsnormen for at muliggøre den foreslåede reduktion af p-normen for kontorerhverv.

Miljørapport

Der er udarbejdet en miljørapport af forslag til lokalplan 298 og kommuneplantillæg 8/2021. Miljørapporten omhandler bl.a. påvirkning af trafikale forhold, støjforhold, påvirkningen af bymiljøet samt Bilag IV arter.

Borgerinddragelse

Forslag til lokalplan 298 samt kommuneplantillæg 8/2021 offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger sammen med tilhørende miljørapport. Der sendes orienterende brev til ejere, lejere og grundejerforeninger mv. inden for høringsområdet (bilag). Det udpegede høringsområde svarer til det område, der har været brugt ved et offentligt møde om etablering af P-huset i juni 2024. Det foreslås samtidig, at der afholdes borgermøde om lokalplanen samt den tilhørende miljørapport i høringsperioden.

Strategisk ramme

Lokalplanområdet er omfattet af udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum og lokalplanens indhold understøtter udviklingsplanens strategier og principper bl.a. ift. de nye grønne kvaliteter i området og koblingen mellem Lyngby Station og de omkringliggende områder.

Lokalplanområdet er ligeledes nævnt som en del af udviklingsområdet ved Kongens Lyngby Centrum i kommuneplanstrategien - Byudvikling i Balance 2023. I planstrategien har Kommunalbestyrelsen fokus på grønmobilitet samt en indsats om at tilrette normer for bilparkering og undersøge muligheden for yderligere reduktion i antallet af p-pladser efter en vurdering i de stationsnære kerneområder. Lokalplanforslaget er dermed i overensstemmelse med gældende kommuneplanstrategi - Byudvikling i Balance 2023.

Videre proces

Når den offentlige høring er slut, forelægges lokalplanen sammen med de indkomne høringssvar til endelig godkendelse. I forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen fremlægges udbygningsaftalen omtalt ovenfor til endelig

godkendelse.

For ejendomme hvor der er sikringsrum, skal ejer senest i forbindelse med ansøgning om bygge- eller nedrivningstilladelse ansøge kommunalbestyrelsen om tilladelse til at nedlægge sikringsrum.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkterne 1, 2, og 5.

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 4.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Ad 3) Anbefalet.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Byplanudvalget, den 19. februar 2025

Ad 1)

Afstemning:

For indstillingen stemmer 6 (3 (C), 1 (B), 1 (A), 1 (M)).

Imod stemmer 1 (Claus Bøgh Svenningsen (UP)).

Hermed blev indstillingen anbefalet.

Ad 2)

For indstillingen stemmer 6 (3 (C), 1 (B), 1 (A), 1 (M)), dog med den bemærkning at Byplanudvalget ønsker:

- at det indskrives i lokalplanen, at der i forbindelse med byggetilladelsen skal fremsendes en beplantningsplan til godkendelse, så det grønne udtryk sikres - herunder at der plantes flest mulige træer i området,
- at det sikres, at den kommende sti/brandvej langs planområdets nordvestlige grænse får et grønt udtryk, der som minimum svarer til det udtryk, der er langs stien i dag
- at placering af bebyggelse på tagetage inkl. tagudhæng på de eksisterende højhuse i delområde 1 og 4 præciseres i lokalplanen
- at det indskrives i lokalplanen, at Kommunalbestyrelsen skal godkende en mock-up af facaden i delområde 1 og udformning af tagetagen i delområde 1 og 4 i forbindelse med byggetilladelse

Imod stemmer 1 (Claus Bøgh Svenningsen (UP)).

Hermed anbefales indstillingen med ovenstående bemærkninger.

Ad 5)

Afstemning:

For indstillingen stemmer 6 (3 (C), 1 (B), 1 (A), 1 (M))

Imod stemmer 1 (Claus Bøgh Svenningsen (UP)).

Hermed blev indstillingen anbefalet.

Bilag

Visionsnotat

Redegørelse for parkeringsbehov

Konsekvensnotat - parkeringsnorm

Arkitekturrådets udtalelse

Vellivs svar til arkitekturrådets udtalelse

Lokalplanforslag 298

Kommuneplantillæg 8/2021

Miljørapport

Kort over parkeringslicens zoner

Opfordring til indgåelse af udbygningsaftale ifm. lokalplan 298

Høringsområdet

Punkt 8: Parforce informationspavillon ved Fortun Port (Beslutning) (Genforelæggelse)

02.00.00-P19-203-23

Resume

Som led i udpegning til UNESCO verdensarv og formidling heraf søger Naturstyrelsen om dispensation fra skovbyggelinje til opførelse af informationspavillon og toiletbygning ved Fortun Port indgangen til Jægersborg Dyrehave og Hegn. Projektet er økonomisk støttet af A.P. Møller Fonden. Med denne sag skal der alene tages stilling til, om de ansøgte bygninger skal godkendes. Kommunalbestyrelsen har 29. august 2024 bemyndiget forvaltningen at arbejde videre med at trafikregulere området, at nedlægge vejareal og at meddele landzonetilladelse til etablering af ny parkeringsplads i området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 17 (skovbyggelinjen) til de beskrevne elementer,
2. der ikke udarbejdes en lokalplan for området.

Problemstilling

Det historiske Parforcejagtlandskab i Nordsjælland herunder i Jægersborg Dyrehave og Hegn er udpeget som UNESCO verdensarv. Lyngby-Taarbæk Kommune er en del af et tværkommunalt fællesskab, der sammen med Naturstyrelsen og Nordsjællands Museum med flere har forpligtet sig til at varetage interesserne omkring det UNESCO-udpegede Parforcejagtlandskab - herunder at fremme formidlingen af verdensarven og udbredelse af offentlighedens kendskab til Parforcejagtlandskabets historie samt at stimulere til besøg og øge folks mulighed for at opleve selve landskabet på deres tur i Jægersborg Dyrehave.

Arbejdet omkring parforcen varetages af en styregruppe med repræsentation fra de betalende parter - kommuner, statsskoven og museer. Kredsen har i fællesskab ansat en sitemanager på fuld tid til at varetage de obligatoriske opgaver såsom udarbejdelse af monitoreringsrapport, dialog med UNESCO samt branding af sitet. Med afsæt i dette samarbejde har Naturstyrelsen søgt og fået fondsmidler hos A.P. Møller Fonden, således at der kan opsættes i alt fire informationspavilloner ved fire udvalgte indgange til Parforcejagtlandskabet – heraf to i Lyngby-Taarbæk Kommune – ved Fortun Port og ved Springforbi Port i Jægersborg Dyrehave og Hegn.

Kommunalbestyrelsen har 29. august 2024 (sag nr. 16) bemyndiget forvaltningen at arbejde videre med at trafikregulere området, at nedlægge vejareal og at meddele landzonetilladelse til etablering af ny parkeringsplads i området (bilag).

Ved Fortun Port ønsker Naturstyrelsen at opføre en informationspavillon og en toiletbygning på den eksisterende parkeringsplads beliggende vest for Ermelundsvej (bilag). Naturstyrelsen begrundes ansøgningen med, at de ansøgte rekreative offentlige faciliteter - informationspavillon og toiletbygning er nødvendige for at forbedre og understøtte områdets udflugtsaktiviteter og for at sikre en spændende formidling af UNESCO verdensarven, der inspirerer til ture i Jægersborg Dyrehave og Hegn.

Informationspavillonernes udformning er skabt på baggrund af Naturstyrelsens og A.P. Møller Fondens ønsker om, at faciliteterne ved indgangene bliver af høj funktionel og arkitektonisk kvalitet, og at de indgår i en fælles UNESCO sammenhæng med de øvrige hovedindgange på en selvfølgelig måde. Samtidigt er ønsket, at de bliver steder, der hver især spiller op til Dyrehavens egen særlige æstetik og natur. Der har været afholdt arkitektkonkurrence om udformning af informationspavillonen og et enigt dommerpanel med deltagelse af A.P. Møller Fondens arkitekt og Naturstyrelsen har tildelt opgaven til Christoffer Harlang Architects.

Informationspavillonene er formgivet som enkle træbygninger med et unikt træbeklædt tag, der gør dem let genkendelige. Pavillonene er udformet, så de passer ind i Dyrehavens natur og vækker nysgerrighed hos de besøgende. De inviterer til både afslapning og spændende historier om områdets enestående UNESCO verdensarv. Christoffer Harlang har søgt en arkitektur, der er i samklang dels med Dyrehavens bygningskultur - især de smukke foderhuse - og dels med grænsningslinjen, der ses tydeligt i hele Dyrehaven. Det store tag giver pavillonene en værdig fremtræden i anerkendelse af den betydningsfulde verdensarv. Indenfor skal det højloftede rum med lysvirkninger via ovenlyset give en følelse af at stå under trækroneerne og skabe et spændende rum til fortællinger (bilag). Der har i september 2024 været

møde med borgmesteren og formand, næstformand i Byplanudvalget, hvor Naturstyrelsen med Christoffer Harlang Arcitecs har fremlagt og begrundet den ansøgte udformning af pavillonerne.

Informationspavillonerne er ens for alle fire indgange, bortset fra toiletbygninger og pergolaer, som afviger fra sted til sted. Der designes identiske udstillinger til alle fire indgangene. Det er ideen, at højden i pavillonerne skal udnyttes til at understrege Enevældens, på den tid, nærmeste gudelige status ved et loftlys i midten, som kommer fra "himlen". Derudover er ideen, at formidlingen skal gøres spændende ved at udnytte de indvendige sider af tagets hvælvede sider med lys og lyd.

Pladsen omkring informationspavillonen ved Fortunen Port indrettes til ophold, formidling og cykelparkering. Området afgrænses mod toiletbygning og den omgivende skov af med større granitsten, mens det er åbent ud mod Ermelundsvej og Ved Fortunen. Der opstilles en signaturfigur og infoskilte, som formidler og sætter fokus på området som verdensarv. Signaturfigur vil være af begrænset størrelse og vil blive udført i diskrete materialer såsom træ og sten. Infoskilte vil blive udført i Naturstyrelsens almindelige design i max 2 x 2 m med røde trærammer og diskrete skiltefarver.

Informationspavillonen har et areal på ca. 86 m² heraf er ca. 30 m² overdækket areal, og bygningshøjden er ca. 7,3 m. Pavillonens tag og facader beklædes med douglas gran behandlet med linolie med tjære.

Toiletbygningen har et areal på ca. 47 m² heraf ca. 32 m² overdækket areal og en bygningshøjde på 2,7 m. Toiletbygningen har fladt græs-dækket tag, og bygningens facader beklædes med douglas gran behandlet med linolie med tjære.

Naturstyrelsen har sammen med Christoffer Harlang præsenteret projektet for borgmester og Byplanudvalgets formandskab den 10. september 2024.

Området er beliggende inden for skovbyggelinje efter naturbeskyttelseslovens § 17.

Området er beliggende i byzone inden for kommuneplanramme 8.7.44, som udlægger området til rekreativt område - bevarings-, friluft- og udflugtsområde. Der må opføres nye mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse. Området er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt. Det er forvaltningens vurdering, at det ansøgte ligger inde for kommuneplanens rammer. Kommunen kan derfor ikke nægte byggetilladelse til det ansøgte med mindre, at der udarbejdes en lokalplan for området.

Området er beliggende inden for fredskov. Miljøstyrelsen er ved at behandle ansøgning om skovlovstilladelse til det ansøgte.

Løsninger

Forvaltningen vurderer, at ansøgte informationspavillon og toiletbygning er nødvendige for at forbedre de offentlige udflugtsaktiviteter ved Fortun Port, og at det ansøgte ikke bør forhindres ved udarbejdelse af lokalplan, idet det ansøgte er af begrænset omfang og har en udformning, der giver oplagte og spændende muligheder for at formidle og understøtte den særlige og unikke UNESCO verdensarv i området.

Forvaltningen vurderer, at informationspavillon og toiletbygning grundet deres begrænsede omfang og udformning herunder materiale- og farvevalg samt deres placering på eksisterende parkeringsplads ikke vil påvirke ind- og udsyn til skoven eller dyre- og planteliv i skovbrynet væsentligt.

Strategisk ramme

Beslutningen skal ses i sammenhæng kommunens turismestrategi, da en forskønnelse af indgangene til Jægersborg Dyrehave og Hegn og en bedre formidling af Parforcelandskabet, forhåbentligt vil være med til at skabe en større turismetiltrækning, som yderlig vil influere positivt på det lokale handelsliv. Dermed er der også en kobling til kommunens erhvervsstrategi.

Videre proces

Hvis Byplanudvalget ikke ønsker, at der udarbejdes lokalplan for området, og Teknikudvalget bemyndiger forvaltningen til at meddele den ansøgte dispensation fra skovbyggelinjen, vil forvaltningen meddele den ansøgte dispensation. Herefter vil forvaltningen foretage sagsbehandling med henblik på meddelelse af byggetilladelse til informationspavillonen og toiletbygningen.

Såfremt Byplanudvalget ønsker, at der udarbejdes lokalplan for området, vil forvaltningen foretage sagsbehandling med henblik dette - herunder nedlæggelse af forbud efter Planlovens § 14.

Såfremt Teknikudvalget ikke bemyndiger forvaltningen at meddele den ansøgte dispensation fra skovbyggelinjen, vil forvaltningen meddele afslag til det ansøgte.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1.

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 2.

Beslutning

Teknikudvalget, den 29. oktober 2024

Ad 1) Godkendt.

Byplanudvalget, den 30. oktober 2024

Ad 2) Sagen udsættes. Pavillonen er placeret i en mere bymæssig kontekst, end de øvrige pavilloner. Byplanudvalget har forståelse for ønsket om et ensartet formsprog for samtlige pavilloner, men er betænkelige ved den aktuelle bygnings proportioner set i relation til de omliggende bygninger (rejsesalden og Hotel Fortune). Udvalget ønsker derfor, at ansøger fremkommer med et forslag til pavillonen, hvor materialevalget fastholdes, men taghøjden reduceres og dermed i højere grad tilpasser sig det eksisterende bygningsmiljø.

Supplerende sagsfremstilling

I forlængelse af Byplanudvalgets beslutning den 30. oktober 2024 (sag nr. 9), har Naturstyrelsen fremsendt revideret forslag til informationspavillonen, hvor pavillonens taghøjde er reduceret til en maksimal højde på 6,8 m for at give pavillonen en mere underspillet fremtoning i forhold til omgivelserne (bilag).

Pavillonerne er udformet med det markante pyramidestub-formet tag og et højloftet indre, for at der kan projiceres skiftende billeder og tekster, som formidler Parforcejagtlandskabets dramatiske historie. Denne funktion kræver en vis højde for at kunne finde sted, hvorfor loftets flader ikke vil kunne reduceres yderligere uden at denne funktionalitet ødelægges. I forhold til pavillonernes arkitektoniske udtryk vurderer Christoffer Harlang, at en yderligere reduktion af højden vil være meget betænkelig - ikke mindst henset til ønsket om, at pavillonerne skal have en værdig og venlig fremtræden i omgivelserne.

For at skabe en sammenhæng med Jægersborg Dyrehaves ikoniske røde porte foreslår Christoffer Harlang, at informationspavillonerne ved både Fortun Port og ved Springforbi Port farves i en svenskrød farve. Det er et stærkt ønske fra A.P. Møller Fonden, som Naturstyrelsen støtter. Alternativt vil pavillonerne kunne males i en trætjæret naturfarve.

Forvaltningens vurdering

Hvis pavillonerne udføres med den reducerede taghøjde og en svenskrød farve, vil det efter forvaltningens vurdering medføre, at pavillonen ved Fortun Port dels vil underordne sig de omliggende bygninger grundet dens begrænsede omfang og dels vil tilpasse sig til disse grundet den fælles farverefERENCE. På den baggrund fastholder forvaltningen den oprindelige indstilling om, at Teknikudvalget bemyndiger forvaltningen, at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 17 (skovbyggelinjen), og at Byplanudvalget beslutter, at der ikke skal udarbejdes en lokalplan for området.

Ved Springforbi Port bemyndigede Teknik- og Byplanudvalget i oktober 2024 (sag nr. 8) forvaltningen at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 17 (skovbyggelinje) og dispensation fra § 6.1 i lokalplan 127 til den udformning af informationspavillonen (maksimal taghøjde ca. 7,3 m), som Byplanudvalget var betænkelig ved Fortun Port. Hvis udvalgene godkender den reviderede udformning af pavillonen ved Fortun Port, vil forvaltningen meddele ovennævnte dispensationer til en lignende pavillon ved Springforbi Port.

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Ad 1) Godkendt.

Naturstyrelsens uddybning vedrørende taghøjden vedlagt sagens referat (bilag).

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Byplanudvalget, den 19. februar 2025

Ad 2) Godkendt.

Bilag 2 (Revideret ansøgning januar 2025) erstattet med opdateret bilag (bilag).

Naturstyrelsens uddybning vedrørende taghøjden vedlagt sagens referat (bilag).

Bilag

Bilag Naturstyrelsens uddybning vedr. taghøjden

Bilag Revideret ansøgning 10.02.2025

Ansøgning august 2024 Fortun Port

Begrundelse for arkitektur

Oversigtskort

Punkt 9: Udskiftning af bro over Mølleåen - håndtering af tilskud

06.02.16-G01-1-23

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. april 2024 (sag 12) at bygge en ny bro over Mølleåen i samarbejde med Rudersdal Kommune. Siden har Johannes Fog fonden tilkendegivet, at de vil støtte opførelsen af broen med 0,5 mio. kr. Den 12. december 2024 (sag 12) besluttede Kommunalbestyrelsen at håndtere støtten fra Johannes Fog ved, at Lyngby-Taarbæk Kommune modtager hele støtten fra Johannes Fog og betaler 17,5 pct. af beløbet i fondsmoms, svarende til 87.500 kr., for senere at modregne både støtten og momsen med Rudersdal Kommune. Aftalen betyder, at finansieringen af etableringen fordeles 50/50 mellem kommunerne.

Denne sag vedrører håndtering af indtægter fra Rudersdal Kommune, som betaler deres andel af etableringen til Lyngby-Taarbæk Kommune. Lyngby-Taarbæk Kommune vil være bygherre på projektet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en indtægtsbevilling på 1,2 mio. kr. i 2025 til driftspuljen til broer og bygværker under aktivitetsområdet Vej og Park til modtagelse af Rudersdal kommunes andel af finansiering til projektet. Samtidig gives der en udgiftsbevilling på 1,2 mio. kr. i 2025 til opførelse af broen over Mølleåen.

Problemstilling

Naturstyrelsen kontaktede i maj 2023 Lyngby-Taarbæk- og Rudersdal kommune for at informere om, at de planlagde at afspærre broen over Mølleåen i august 2024 og senere rive den ned. Kommunalbestyrelsen besluttede i april 2024 (KMB 04.04.2024 sag 12) at opføre en ny bro over Mølleåen, samt at der skulle laves en endelig samarbejdsaftale med Rudersdal Kommune om finansieringen af broen, herunder hvem der skulle agere bygherre på projektet. Kommunalbestyrelsen besluttede desuden, at Lyngby-Taarbæk Kommunes udgifter skulle finansieres af driftspuljen til broer og bygværker under aktivitetsområdet Vej og Park. Aftalen betyder, at finansieringen af etableringen fordeles 50/50 mellem kommunerne.

Johannes Fog fonden har siden tilkendegivet, at de vil støtte opførelsen af broen med 0,5 mio. kr. Af disse midler skal kommunen betale 17,5 pct. af beløbet i fondsmoms, svarende til 87.500 kr. Håndteringen af støtten såvel som fondsmomsen blev håndteret bevillingsmæssigt af Kommunalbestyrelsen i december 2024 (KMB 12.12.2024 sag 23).

Da støtten og fondsmomsen er henholdsvis tilfaldet og betalt af Lyngby-Taarbæk Kommune, udestår de bevillingsmæssige konsekvenser hvad angår fordeling mellem Rudersdal Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Løsninger

Der er indgået en aftale om, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal agere bygherre på projektet. For at kommunerne finansierer projektet 50/50 kræver det, at der gives en indtægtsbevilling på 1,2 mio. kr. for Rudersdals del og en tilsvarende udgiftsbevilling i 2025. Midlerne bevilliges til etablering af broen over Mølleåen i 2025.

Strategisk ramme

Udskiftning af broen spiller en afgørende rolle i at fremme adgangen til naturen langs Mølleåen.

Videre proces

Forvaltningen vil i samarbejde med Rudersdal Kommune arbejde videre med etablering af broen over Mølleåen. Derudover vil en tilkendegivelse af Johannes Fogs fondsstøtte til projektet indtænkes i projektet fx i form af et mindre

messingskilt eller tilsvarende.

Projektet er planlagt afsluttet i 2025.

Økonomi

I sagen fra april 2024 (KMB. 04.04.2024 Sag 12) blev projektets forventede omkostninger opgjort til 2,85 mio. kr., som fordeles mellem de to kommuner. Det var i denne sag derfor en forudsætning, at Rudersdals andel udgjorde 1.425.000 kr.

Siden har Johannes Fog fonden doneret 500.000 kr. til projektet, hvor Rudersdal får deres andel af donationen ved at betale mindre af projektets samlede omkostninger til Lyngby-Taarbæk.

Lyngby-Taarbæk har afholdt fondsmomsen på 87.500 kr., hvorfor den samlede nettoandel kommunerne deler af donationen ender på:

$500.000 \text{ kr.} - 87.500 \text{ kr.} = 412.500 \text{ kr.}$ efter moms

Rudersdals andel er halvdelen af dette beløb, som derfor fratrækkes deres andel af den oprindelige omkostning for projektet:

$1.425.000 \text{ kr.} - 206.250 \text{ kr.} = 1.218.750 \text{ kr.}$

Efter disse ændringer vil projektet være finansieret 50/50 af de to kommuner, som hver afholder udgifter for 1.218.750 kr. Bevillingsmæssigt håndteres dette ved, at der laves en indtægtsbevilling til modtagelse af Rudersdals andel og en tilsvarende udgiftsbevilling for at afholde udgifterne. Dette idet at Lyngby-Taarbæk Kommune skal agere bygherre på projektet.

Tabel til bevillingmæssige ændringer:

t. kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Udgiftsbevilling broer og konstruktioner (baseret på indtægt fra Rudersdal Kommune)	Teknikudvalget / Vej og Park	1.218					Nej
Indtægtsbevilling broer og konstruktioner (indtægt fra Rudersdal Kommune)	Teknikudvalget / Vej og Park	-1.218					Nej
I alt		0	0	0	0	0	

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Anbefalet.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Punkt 10: Udmøntning af pulje på Vej og Park (Beslutning)

00.15.10-A00-6-25

Resume

Teknikudvalget behandlede den 14. januar 2025 sag 3, Udmøntning af puljer på Vej og Park, på Teknikudvalgets område. Udvalget godkendte de fremlagte indsatser med undtagelse af projekt ved Schous Passage, hvor udvalget i stedet ønskede at prioritere anlæg af cykelsti ved I.C Modewegsvej. Efter udvalgsrådet har forvaltningen undersøgt forslaget om anlæg af ny cykelsti på I.C. Modewegsvej nærmere, og det viser sig at være et relativt komplekst og tidskrævende projekt. Teknikudvalget er blevet orienteret herom, og forvaltningen peger på en alternativ anvendelse af de resterende 3,1 mio. kr. i driftspuljen i 2025.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der træffes beslutning om udmøntning af de resterende 3,1 mio. kr. fra driftspuljen til "Fremrykning af vedligehold af veje, stier og fortove" ved enten:

- Forslag 1: Schous Passage – Udvidelse af sti til fælles cykel- og gangsti, eller
- Forslag 2: Toftebæksvej og hovedindfaldsveje – Anlæg af cykelsti på Toftebæksvej samt asfaltering af cykelstier på hovedindfaldsveje

Problemstilling

Teknikudvalget behandlede den 14. januar 2025 sag om udmøntning af tre driftspuljer i 2025 på Teknikudvalgets ressortområde. Udvalget godkendte de fremlagte indsatser med undtagelse af projekt ved Schous Passage, hvor udvalget i stedet ønskede at prioritere anlæg af cykelsti ved I.C Modewegsvej.

Forvaltningens efterfølgende vurdering af anlæg af cykelsti på IC Modewegsvej har afdækket en række komplekse udfordringer, der kræver nærmere undersøgelse. Udfordringerne omfatter:

- Bevaring af eksisterende træække
- Anlægs mæssig mulighed for etablering af cykelsti
- Trafiksikkerhed.

Forvaltningen har på den baggrund vurderet, at projektet på I.C Modewegsvej ikke vil kunne gennemføres i år indenfor den resterende økonomiske ramme på 3,1 mio. kr. i driftspuljen i 2025. Forvaltningens vurdering er vedhæftet (bilag).

Forvaltningen fremlægger derfor oplæg til projekter, der vil kunne gennemføres i perioden ultimo marts til ultimo oktober 2025, og som foreslås finansieret af de resterende 3,1 mio. kr. i driftspuljen i 2025.

På Teknikudvalgets møde den 14. januar 2025 traf udvalget beslutning om, at eventuelle overskydende midler fra anlæg af cykelsti på I.C. Modewegsvej søges anvendt til renovering af den sti, der ligger mellem Carlshøjvej og Trongårdsskolen. Forvaltningen planlægger efter, at stien vil være omfattet af de belægningsarbejder på veje, stier og fortove, der finansieres af den ordinære driftspulje og udføres i 2025. Forvaltningen forelægger den samlede liste over planlagte belægningsarbejder på veje, stier og fortove under meddelelsespunktet om "Status på belægningspuljen 2025" på Teknikudvalgets møde i marts 2025.

Løsninger

Forvaltningen fremlægger 2 forslag til alternative vedligeholdelsesprojekter, som er mulige at udføre i 2025.

Forslag 1: Schous Passage - Projektet er en del af Cykelstrategiens målsætning

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

Indsatsen er bl.a. udvalgt pba. Cykelstrategiens målsætning om, "at opnå en stigning i cykelandelen gennem bedre udnyttelse af eksisterende cykelinfrastruktur fremfor gennem anlæg af ny cykelinfrastruktur. Dette princip er anlagt ud fra et ressourcemæssigt hensyn, da nye anlæg ikke alene kan have høje økonomiske omkostninger, men også have høje CO2 udledningsmæssige omkostninger".

Projektet anslås at koste ca. 3-4 mio. kr.

Forslag 2: Cykelsti på Toftebæksvej og asfaltering af cykelstier på hovedindfaldsveje

På Toftebæksvej mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter er der i dag en 40 km/t-zone samt cykelbaner. Dette er en strækning, som hyppigt benyttes af mange cyklister, herunder cyklister, som skal mellem Lyngby Station og DTU. Den foreslåede strækning, hvor der lægges op til anlæg af cykelsti, er ca. 250 meter lang. Det vil være muligt at anlægge cykelsti på begge sider af Toftebæksvej mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter, hvor der i dag er cykelbaner på dele af strækningen. Ved at anlægge cykelstier på strækningen, som adskiller cyklister og bilister, vil cyklisternes trafikikkerhed og oplevede tryghed blive forbedret. Projektet er en del af Cykelstrategiens handleplan, projekt ID 306 og anslås at koste ca. 1,25 mio. kr.

Det foreslås desuden af asfaltere cykelstier på hovedindfaldsveje til bymidten. Indsatsen er bl.a. udvalgt pba. cykelstrategiens målsætning om, "at opnå en stigning i cykelandelen gennem bedre udnyttelse af eksisterende cykelinfrastruktur fremfor gennem anlæg af ny cykelinfrastruktur. Projekterne er en del af Cykelstrategiens målsætning (fx Klampenborgvej, Engelsborgvej, Nybrovej, og/eller Stengårds Alle).

De udvalgte vejstrækninger anslås hver for sig at koste mellem 0,15-1,15 mio. kr. Uddybning af projekterne fremgår af vedlagte bilag.

I.C Modewegsvej

Forvaltningen vurderer, at anlæg af en ny cykelsti på I.C Modewegsvej vil have et omfang som et anlægsprojekt, der ikke kan rummes indenfor vedligeholdelsesbudgettet. Såfremt der er et politisk ønske om, at der skal arbejdes videre med et cykelstiprojekt på I.C Modewegsvej, kan det rejses i forbindelse med prioritering af anlægsprogrammet for 2026-2029.

Strategisk ramme

Implementering af Budgetaftale 2025-2028.

Trafiksikkerhedsplan 2023-2027.

Cykelstrategi 2023-2032.

Videre proces

Såfremt Teknikudvalget godkender forvaltningens forslag til projekter, vil forvaltningen påbegynde planlægning og udførsel af de konkrete projekter i 2025.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Driftspuljerne hører under aktivitetsområde "Vej og Park".

Nedenfor er tabel over prisestimat for projekterne, jf. bilag om udmøntning af puljer.

Forslag til udmøntning af resterende pulje til "Fremrykning af veje, stier og fortove" - 3,1 mio. kr.	
Projekt	Anslået pris
Forslag 1 "Schous Passage" (overstiger udgiften til projektet 3,1 mio. kr. prioriteres resten fra ordinær driftspulje i 2025)	3 - 4 mio. kr.
Forslag 2 "Cykelsti Toftebæksvej og asfaltering af cykelstier på hovedindfaldsveje til bymidten"	3,1 mio. kr.
Forslag vedtaget på Teknikudvalgsmøde den 14. januar - 1,3 - 1,9 mio. kr.	

Furesøvej	0,8 - 0,9 mio. kr.
Sti mellem Virum Kirkesti og Kongevejen	0,5 - 1 mio. kr.
Samlet	1,3 - 1,9 mio. kr.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

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

Udvalget besluttede forslag 2: Toftebæksvej og hovedindfaldsveje – Anlæg af cykelsti på Toftebæksvej samt asfaltering af cykelstier på hovedindfaldsveje.

Derudover besluttet at finansiering af belysning i tunnelen under motorvejen mod Trongårdsskolen ikke sker af pulje til Belægning – stier, fortove og veje (jf. Teknikudvalgets beslutning 14. januar) men af pulje til belysning.

Kommentar fra Cyklistforbundet vedlagt sagens referat (bilag).

Cecilie Lindahl (B) var fraværende unde punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Bilag Cyklistforbundets kommentarer til punkt 10 på Teknikudvalgets møde den 18. februar 2025 Udmøntning af puljer til vedligehø

Bilag Udmøntning af puljer til Vedligeholdelse af cykelstier og fortove og til fremrykning af veje

Bilag Uddybende notat om anlæg af cykelsti på I.C Modewegsvej

Punkt 11: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Vandstand i Furesøen

Den foregående vinter var præget af meget nedbør og høje vandstande, som gav bekymring for bredejere ved Furesøen og Farum Sø. For at imødegå dette har kommunerne ved Furesø og nedstrøms (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Furesø og Rudersdal) gennemført en undersøgelse af vandstandsforholdene i søerne.

Kommunerne har på baggrund af undersøgelsen besluttet, at vandstanden om vinteren skal fyldes langsommere op end tidligere. Da Furesø fungerer som et vandreservoir for resten af Mølleå-systemet om sommeren, opmagasineres vinterens nedbør i Furesø for at sikre tilstrækkelig vand om sommeren. Tidligere år er opmagasineringen påbegyndt i oktober, men i år forskydes den til januar. Dette er for at skabe plads til det vand, som kommer ved store regnskyl. Disse ændringer følger fortsat Regulativ for Mølleåen. Kommunerne vil indsamle erfaringer over vinteren og bruge dem til at bestemme den fremtidige styring.

2. Ny pavillonbygninger til Toftebæksvej 9 (Paradiset)

Kommunens Ejendoms kontor har ansøgt om dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinje) til udskiftning af to pavilloner til værestedet "Paradiset" beliggende på Toftebæksvej 9, da de eksisterende pavilloner er ramt af skimmelsvamp. Pavillonerne får samme størrelse og placering som de eksisterende.

Teknikudvalget besluttede den 26. marts 2023 at bemyndige forvaltningen at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18 til udskiftning af en pavillon og bibeholdelse af to pavilloner. Dispensation til udskiftning af én af pavillonerne blev meddelt den 18. oktober 2023. Forvaltningen agter at meddele dispensation og herefter byggetilladelse til udskiftning af de sidste øvrige pavilloner.

3. Oplagsplads på mark ved Frederiksdalsvej til fjernvarme-entreprenør - Orientering om indkomne bemærkninger

Teknikudvalget besluttede den 26. november 2024 at anbefale Fredningsnævnet at meddele dispensation fra Frederiksdalsfredningen til den ansøgte oplagsplads, samt at forvaltningen skulle informere borgerne om beslutningen og processen. Forvaltningen har orienteret borgerne i forbindelse med høring af landzonetilladelse.

Orienteringen har medført 34 stk. indsigelser (bilag), heraf er en af indsigelserne understøttet af ca. 125 personer. Indsigelserne omhandler blandt andet følgende emner:

- Frederiksdalsfredning - Etablering af oplagspladsen er i strid med fredningen, som fastlægger området til landbrugsjord og at landskabet skal bevares,
- Trafik - Bekymringer for trafikale gener herunder øget trafik og dårligere trafikikkerhed for særligt de bløde trafikanter,
- Miljø - Bekymringer for miljøpåvirkninger herunder støj- og lysgener samt risiko for jordforurening,
- Natur- og kultur - Bekymringer for påvirkninger af blandt andet markerne, jordliggende fortidsminder og områdets landskabelige værdier,
- Biodiversitet - Bekymringer for påvirkning af blandt andet flagermus, fugle og andre arter,
- Placering - Spørgsmål om, hvorvidt placeringen reelt er den mest optimale logistisk set samt forslag til alternative placeringer og opdeling af pladsen i mindre pladser,
- Periode - Bekymring for at perioden vil blive forlænget,
- Lovgivning - Bekymring for at lovgivning overholdes herunder miljøbeskyttelsesloven og miljøvurderingsloven,
- Inhabilitet - Bekymring for myndighedsinhabilitet, idet kommunen er medejer af I/S Vestforbrænding, som er bygherre,
- Fjernvarmeprojekt - Generel forståelse for fjernvarmeprojektet, og at anerkendelse at udrulningen vil medføre blandt andet støj- og trafikgener.

I forhold til eventuel myndighedsinhabilitet, så håndterer forvaltningen ofte sager, hvor der er en risiko for inhabilitet herunder overfor kommunens egen drift og anlæg. Kompetencen til at træffe afgørelser er overladet til kommunen, og der er ikke mulighed for at lade andre myndigheder træffe afgørelserne. Lyngby-Taarbæk kommune håndterer det således, at der er en organisatorisk adskillelse mellem ejer- og myndighedsinteresser for at mindske potentielle interessekonflikter. I den konkrete sag, hvor kommunen er en af 19 ejerkommuner i I/S Vestforbrænding, er myndighedssagen håndteret af afdelinger i forvaltningen, som ikke håndterer ejerspørgsmål.

Forvaltningen undersøgte alternative placeringer på baggrund af et politikerspørgsmål i forlængelse af Teknikudvalgets beslutning (bilag).

I øvrigt skal nævnes, at Danmarks Naturfredningsforening Lyngby-Taarbæk har meddelt Fredningsnævnet, at de ikke kan anbefale en dispensation. Forvaltningen afventer Fredningsnævnets beslutning i sagen, inden en landzonetilladelse evt. meddeles. Hvis der skal foregå oplag af affald over de gældende tærskelværdier, vil pladsen desuden blive defineret som affaldsanlæg, hvilket kan betyde, at skal udarbejdes en VVM-screening og miljøgodkendelse.

4. Ansøgning om KL's Klimapris

Forvaltningen har indstillet kommunens klimaindsats til KL's Klimapris. Klimaprisen er en anerkendelse af kommunens indsats for at finde bæredygtige løsninger, og drive den grønne omstilling. Kommunens ansøgning tager udgangspunkt i henholdsvis Charter for Biodiversitet i Arealplejen, godkendt af Kommunalbestyrelsen den 24. november 2022 og Charter for Grønne Transportvaner, godkendt af Kommunalbestyrelsen den 4. maj 2023. Ansøgningen lægger vægt på at kommunen på de to områder har indgået forpligtende partnerskaber med en række private og offentlige organisationer, og derigennem skabt konkrete og synlige resultater i et samarbejde med omgivelserne.

Vinderen offentliggøres på KL's Klima- og Miljøtopmøde den 24. april 2025.

5. Høringssvar til Forslag om lov om ændring af færdselsloven mv.

Forvaltningen har afsendt et høringssvar til Transportministeriet vedr. forslag om lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). Forvaltningen bakker op om KL's åbne brev og høringssvar afsendt af Supercykelstisamarbejdet i Hovedstadsregionen. Herudover udtrykker kommunen bekymringer for, at ændringer i færdselsloven vil begrænse kommunens selvbestemmelse på området ift. at forbedre trafikikkerheden og gennemføre langsigtet strategisk byudvikling, der kan medføre ændringer i trafiksystemet.

6. Nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 60 til 50 km/t på Klampenborgvej

Hastigheden på Klampenborgvej nedsættes fra 60 til 50 km/t på hele strækket fra Helsingørmotorvejen til Strandvejen i Gentofte Kommune. Forvaltningen har koordineret nedtagningen af 60 km/t tavler med Gentofte Kommune, så den nye hastighed kommer til at gælde fra mandag den 17.2.2025. Herudover er der lavet en kort hastighedsstrækning på 40 km/t i svinget samt fire pudebump ved Enghavevej for at forebygge trafikulykker. Projektet er et af de besluttede trafikikkerhedsprojekter.

7. Opkrævning af moms på gebyr for opstilling af materiel på kommunens veje

Lyngby-Taarbæk Kommune opkræver gebyr for opstilling af materiel på Kommunens veje. I forbindelse med faktureringen for 2024 er forvaltningen blevet opmærksomme på, at der ved en fejl er blevet opkrævet moms på gebyret. Der er fejlagtigt opkrævet moms gennem hele 2024, i alt ca. 100.000 kr.

Straks forvaltningen blev gjort opmærksomme på fejlen blev praksis ændret, så der ikke længere opkræves moms. Forvaltningen er ved at kortlægge præcist, hvilke firmaer der har betalt moms, og i hvilket omfang. Herefter vil den fejlopkrævede moms blive tilbagebetalt. Forvaltningen forventer, at tilbagebetalingen er gennemført i løbet af 1. kvartal 2025.

8. Ansøgninger til den statslige cykelpulje 2025

Vejdirektoratet har åbnet for ansøgninger om tilskud fra Cykelpuljen 2025. Ansøgningsfristen er den 31. marts 2025. Det er muligt at opnå tilskud på:

- 40 % til anlægsprojekter,
- 50 % til anlægsprojekter, der forbedrer trafikikkerheden på skoleveje,
- 50 % til tværkommunale cykelanlægsprojekter, der involverer mindst to kommuner.

Derudover kan der opnås 100 % finansiering til videns- og innovationsprojekter fra cykelpuljen. Hvis Lyngby-Taarbæk Kommune modtager tilsagn til et eller flere projekter, skal projektet være afsluttet senest seks år efter tilsagnsdatoen.

Forvaltningen har gennemgået kommunens cykelhandlingsplan og udpeget fire anlægsprojekter, der påtænkes ansøgt om tilskud til fra cykelpuljen. De fire projekter:

- Fuglevadsvej Nord / Gyrithe Lemches Vej (ID 303): Ombygning af vejen for at indsnævre kørebanen og etablere 1,8 m brede cykelstier i begge sider. Dette vil forbedre sikkerheden og trygheden for cyklister på strækningen. Anlægsoverslag: 4,875 mio. kr.
- I.C. Modewegsvej / Lystoftevej (ID 304): Etablering af cykelsti mellem vejtræerne og fortovet på I.C. Modewegsvej. På Lystoftevej, hvor vejprofilen er for smal til cykelsti, foreslås i stedet en hastighedszone på 30 km/t samt to cirkelbump. Anlægsoverslag: 3,4 mio. kr.
- Toftebæksvej (ID 306): Anlæg af cykelstier på begge sider mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter. Dette vil forbedre trafikikkerheden og trygheden for cyklister, der ofte benytter denne strækning. Anlægsoverslag: 1,25 mio. kr.
- Stiforbindelse mellem Lyngby Hovedgade og Kanalstien (ID 403): Forlængelse af den dobbeltrettede cykelsti frem til krydset ved Lyngby Hovedgade/Jernbanevej for at undgå konflikter mellem cyklister og fodgængere. Projektet kræver terrænregulering og nedlæggelse af enkelte parkeringspladser. Anlægsoverslag: 2,16 mio. kr.

Udover anlægsprojekterne overvejer forvaltningen i samarbejde med Hermes Traffic at ansøge om et videns- og innovationsprojekt. Projektet har til formål at undersøge, hvordan kommunale aktører bedst og mest effektivt kan anvende data og digitale ressourcer til at optimere investeringer i ny cykelinfrastruktur samt driften af eksisterende cykelinfrastruktur.

Hvis Lyngby-Taarbæk Kommune modtager tilsagn fra cykelpuljen til et eller flere anlægsprojekter, vil forvaltningen forelægge kommunalbestyrelsen en sag med forslag til kommunens finansiering. Spørgsmålet om finansiering kan eventuelt indgå i budgetforhandlingerne i 2026.

Det vil fortsat være muligt for Lyngby-Taarbæk Kommune at frasige sig tilskuddet, selv efter en eventuel bevilling fra cykelpuljen.

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Orientering givet, idet udvalget ønsker en meddelelse forelagt, der redegør for puljen afsat til belysning samt behov for opgradering og udbedring af fejl/mangler vedrørende vejbelysning og belysning i tunneler.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Bilag

Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mfl sagnr. 2024-1674

KL brev til transportminister

PolWeb-svar, Vurdering af alternative placeringer til oplagsplads i Virum og Sorgenfri

Høringssvar til Forslag om lov om ændring af færdselsloven mv.

Orienteringsområde Landzoneorientering

Samlede bemærkninger iforb. landzoneorientering

Punkt 12: Kommende sager

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Lundtofte Børnelandsby - ideoplæg
- Producentgebyr for indsamling af emballageaffald
- Tillæg 8 til spildevandsplan 2014-2018 - Kongevejen 31-93
- Nye offentligt tilgængelige ladestandere - indtægtsbevilling etape 2
- Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for geotermi
- Økonomi Flådestyring - pilotprojekt
- Bropuljen 2025 - status
- Anlægspulje for renovering af anløbsbroer, bådebroer, spunse og bolværk - status
- Belægningsarbejde 2025 - status
- Permanente byrum Klampenborgvej/ Lyngby Torv/ Assistens Kirkegården – status
- Regnskab 2024
- Evaluering af arbejdet som kommunalbestyrelsesmedlem
- Træpolitik - drøftelse
- Vurdering af tilstanden på de offentlige veje, stier og fortove
- Kvalitetsbeskrivelser for den grønne drift i Lyngby-Taarbæk Kommune

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

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Orientering givet.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Punkt 13: Lukket: Lukket meddelelse

05.12.00-G01-29-25

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Orientering givet.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende under punktet, i stedet deltog Gitte Kjær-Westermann (B).

Punkt 14: Underskrift protokol

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Teknikudvalget, den 18. februar 2025

Godkendt.