

# **REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 14-04-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 14. april 2021 kl. 17:00

**Mødested** Skypemøde

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Anlægsbevilling - Åbning af arealer efter det tidligere havecenter ved Frieboeshvile (Beslutning)....	4
Ansøgning om dispensation fra vejbyggelinje på Nybrovej (Beslutning).....	8
Scenarier for Lundtofte Stationsforplads (Beslutning).....	10
Proces for rammelokalplan for Firskovvej kvarteret (Beslutning).....	15
Lukket: Firskovvej (Drøftelse).....	19
Nedlægning af snublesten til minde om ofre for nazismen (Beslutning).....	20
Anlæg og nedgravning af fibernet i Taarbæk (Orientering).....	22
Ansøgning af cykelpulje 2021 (Beslutning).....	24
Valg af projekter til Danmarks Vildeste Kommune (Beslutning).....	28
Anmodningssag om forundersøgelse af BRT på Ring 4.....	33
Kommende sager.....	34
Meddelelser.....	35

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen**

00.22.00-A00-5-17

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Godkendt.

## Punkt 2: Anlægsbevilling - Åbning af arealer efter det tidligere havecenter ved Frieboeshvile (Beslutning)

04.01.11-P20-15-19

### Resume

Økonomiudvalget besluttede den 1. marts 2018, at det tidligere havecenter ved Friesboeshvile ønskes åbnet for offentligheden, hvilket forvaltningen har arbejdet hen imod i perioden 2019-2021. Der er i forbindelse med miljøundersøgelser konstateret jordforurening i de øverste jordlag på det primære delareal. Dette areal skal derfor oprensnes, og den forurenede jord bortskaffes, inden der kan åbnes for offentligheden. Der søges med denne sag en anlægsbevilling til yderligere rådgivning og forundersøgelser samt til oprensning og åbning af det samlede areal efter det tidligere havecenter ved Frieboeshvile samt heraf afledt drift af området.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives en anlægsbevilling på 0,92 mio. kr. i 2021 til åbning af det samlede areal ved det tidligere havecenter Frieboeshvile og realiseret merforbrug, der finansieres af det afsatte rådighedsbeløb til projektet "genopretning af uderareal - Frieboeshvile" under de, i økonomiafsnittet, beskrevne forudsætninger.

### Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte den 4. oktober 2018 (sag 14), at der blev afsat et rådighedsbeløb på 0,5 mio. kr. til første fase af udvikling af det areal, der tidligere har været udlejet til havecenter og som på sigt skal indgå i det samlede parkområde ved Frieboeshvile. Beslutningen lå i forlængelse af Økonomiudvalgets beslutning den 1. marts 2018 om, at ejendommen ikke skulle genudbydes som havecenter, og at sagen skulle genbehandles vedrørende udnyttelse og muligt udbud af bygningerne på anden publikumsorienteret vis.

Forvaltningen har fået fjernet affald samt nagelfast og løst inventar, tilsæt det primære delareal til lavest mulige plejeniveau samt fået udført nødvendige miljøundersøgelser og vurderet tilstanden på det eksisterende drivhus. Anvendelse af samt eventuel tilpasning og istandsættelse af bondehus og træskur samt ibrugtagning af drivhus forventes at forudsætte en anvendelsesændring som kræver byggetilladelse. Dette er i øjeblikket ved at blive afklaret og forventes på plads indenfor kort tid, hvorefter eventuelle tilgængelighedstiltag kan iværksættes, idet udgifter forbundet hermed, vurderes at kunne afholdes indenfor rammen af anlægspuljen til mindre bygningsmæssige justeringer eller driftspuljen til bygningsvedligeholdelse under aktivitetsområdet "Ejendomme".

### Fakta om tidligere havecenter og omgivelser

Det tidligere havecenter indgår i den 23.208 m<sup>2</sup> store ejendom Frieboeshvile (bilag), der ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv, der formidler den lokale historie og kulturarv, har til huse i hovedbygningen. Hele Frieboeshvile indgår i "Fredning af Mølleådalene fra Lyngby Sø til Øresund" (besluttet den 15. februar 2001). Areallet er i øvrigt omfattet af sø- og åbeskyttelseslinier, fortidsmindebeskyttelseslinier og skovbyggelinier.

Det tidligere havecenter består af i alt 13.429 m<sup>2</sup>:

- 3.500 m<sup>2</sup> har primært fungeret som havecenter frem til 2018 (primære delareal)
- Yderligere 8.050 m<sup>2</sup> har tidligere fungeret som havecenter og lagerplads, og har i de seneste år udviklet sig til et naturlignende areal (sekundære delareal).
- De resterende 1.879 m<sup>2</sup> er adgangsvej og parkeringsområder.

De to arealer tilknyttet det tidligere havecenter er i dag indhegnede, aflåste og adskilte områder, og de er således ikke tilgængelige for publikum. Drivhuset på det primære areal er ligeledes aflåst.

## Fredningsmæssige hensyn

I første omgang ønskes det tidligere havecenter på i alt 13.429 m<sup>2</sup> åbnet for publikum til færdsel og ophold uden, at arealet tilføres stiforbindelse, opholdsarealer eller inventar. I dialog med miljømyndighed, byggesagsmyndighed og fredningsmyndighed har forvaltningen søgt at klargøre arealet til dette formål.

Fredningstilsynet lægger vægt på, at fredningen tilsiger, at det tidligere havecenter skal indgå i Frieboeshvilepark, når virksomheden ophører. Da virksomheden er ophørt, er der således intet til hinder for at åbne arealet for publikum set ud fra en fredningsmæssig vinkel.

## Tilgængelighed

Tilgængelighedsmæssigt skal arealet være sikkert at færdes og opholde sig på, før arealet kan åbnes for publikum.

Forvaltningen har i perioden 2019-2020 rensset det primære delareal på 3.500 m<sup>2</sup> for nagelfast og løst inventar samt for affald. Der er fortsat mindre rester af delvist opløste planteduge i de øverste jordlag. Træer og buske er bevaret, og den ryddede del af arealet er tilsået med urteblanding og står i dag som et 50-100 cm højt urtedække. Det er forvaltningens opfattelse, at arealet i dag er sikkert at færdes på ud fra et tilgængelighedsmæssigt princip, og i den kontekst kan det primære delareal åbnes for publikum.

Forvaltningen foreslår, at det sekundære areal på 8.050 m<sup>2</sup> oprenses for de sidste stykker affald, og at hegn og låger omkring det primære og sekundære delareal nedtages.

## Miljø- og forureningsforhold

Miljømyndigheden har jf. jordforureningsloven stillet krav til jordens renhed for at tillade ophold og færdsel på arealerne. Da det primære delareal af havecenteret har været anvendt til planteskoledrift siden 1960, har der været begrundet mistanke for forurening af jorden og af afstrømning til grundvand. Jord i 50 cm dybde samt afstrømning til grundvand er undersøgt, og der er ikke påvist forurening af grundvand. Derimod er der på et begrænset areal, ca. 500 m<sup>2</sup>, påvist forurening med nikkel i de øverste 10 cm jord. Miljømyndighed har stillet krav om, at denne forurening oprenses og bortskaffes, før det primære delareal af havecenteret åbnes for publikum.

Forvaltningen foreslår, at den påviste jordforurening oprenses og bortskaffes, så området kan åbnes for publikum.

Den sekundære del af havecenteret er, modsat den primære del, ikke mistænkt for forurening af jorden og af afstrømning til grundvand. Åbning af dette areal fordrer yderligere miljøundersøgelser, der kan bekræfte, at jorden ikke er forurennet. Forvaltningen foreslår gennemførelse af disse undersøgelser.

## Drivhus anvendes til nyt formål

På det primære delareal er bevaret en bygning fra 1966, et 215 m<sup>2</sup> stort drivhus. Bygningen er i en sådan stand, at forvaltningen har vurderet, at den kan istandsættes og fremover fungere i en ny kontekst.

Da bygningen er godkendt til drivhus og ikke til ophold, vil ændret brug og anvendelse heraf kræve godkendelse fra byggemyndigheden og en byggetilladelse. Forvaltningen er i dialog med myndigheder om fremtidig brug af drivhuset i forbindelse med formidlingsaktiviteter for Lyngby Stadsarkiv, m.fl. Indtil de respektive tilladelser er indhentet, står drivhuset aflåst.

## Bondehus og træskur

Der er i forbindelse med anvendelse til formidling ikke umiddelbart behov for ombygning af hus og skur. I øjeblikket er bygningens anvendelse opgivet som "Bygning til erhvervmæssig produktion vedrørende landbrug, gartneri, råstofudvinding o. lign." Forvaltningen er ved at undersøge, hvilke tilladelser der skal til for, at bondehuset og træskuret kan anvendes til fx formidlingsaktiviteter for Lyngby Stadsarkiv m.fl. Mindre formidlingsaktiviteter er gennemført, men en mere udbredt anvendelse kræver, at der bliver søgt om en anvendelsesændring hos bygningsmyndigheden. Der vil i den forbindelse kunne blive stillet krav om eksempelvis etablering af tilgængelighedsforanstaltninger i form af handicaptoilet og rampe. De udgifter, der måtte være forbundet med en sådan tilladelse, forventes at kunne afholdes indenfor rammen via anlægspuljen til mindre bygningsmæssige justeringer eller alternativt via driftspuljen til bygningsvedligeholdelse under aktivitetsområdet Ejendomme.

## Det videre forløb på kort sigt

På baggrund af byggesags anvisning, i forbindelse med ansøgning om anvendelsesændring, i forhold til hvilke krav der stilles for, at bygningerne på grunden kan tages i brug til formidlingsaktiviteter, vil Center for Arealer og Ejendomme hurtigst muligt foretage de nødvendige justeringer inden for rammen, således at bygningerne kan benyttes.

## Det videre forløb på lang sigt

Forvaltningen har i sagen "Ejendommen Prinsessestien 5, 2800 Kgs. Lyngby - Frieboeshvile" af 1. marts 2018 samt i sagen "Prinsessestien 5, Lyngby - Frieboeshvile - Bevilling til reetablering mv. og drift" af 4. oktober 2018 beskrevet muligheden for, at det samlede område omkring Frieboeshvile kunne anvendes til formidlingsaktiviteter mv., fx ved at etablere en historisk park omkring Frieboeshvile. Forvaltningen vender tilbage med en sag om den videre udvikling af arealerne i 2022.

## Lovgrundlag

Jordforureningslovens §72b foreskriver, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer skal være uforurenet på arealer, der udlægges til følsom anvendelse fx bolig, børneinstitution, offentlig legeplads eller lignende. Nærværende areal ændres fra havecenter, der er erhverv og dermed ikke-følsom anvendelse, til park med offentlig adgang, der er følsom anvendelse.

Formålsændringer for bygninger fordrer at myndigheder ansøges herom. Da området er fredet og ligger indenfor skovbyggelinie, skal disse myndigheder ansøges tillige med byggesagsmyndighed.

Social- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

## Økonomi

Der er afgivet en bevilling til anlægsprojektet "Genopretning udeareal - Frieboeshvile" på 0,5 mio. kr. på kommunalbestyrelsesmødet den 27.06.2019. Det samlede forbrug udgør pr. 07.04.2021 0,58 mio. kr. og dækker over udgifter til fjernelse af affald samt nagelfast og løst inventar, tilsåning af det primære delareal til lavest mulige plejeniveau samt udførelse af nødvendige miljøundersøgelser. Idet udgiften hertil overstiger anlægsbevillingen har projektet realiseret et merforbrug på 0,08 mio. kr.

Den estimerede udgift til åbning af det samlede areal efter det tidligere havecenter ved Frieboeshvile udgør 0,84 mio. kr. Udgiften dækker konkret over, at den påviste jordforurening på det primære areal oprenses og bortskaffes, at det sekundære areal oprenses for de sidste stykker affald, at hegn og låger omkring det primære og sekundære delareal nedtages, at der foretages yderligere miljøundersøgelser af det sekundære areal samt intern projektstyring.

Den samlede udgift til det fortsatte projekt inkl. det til dato, realiserede merforbrug udgør 0,92 mio. kr.

Under forudsætning af, at det i sagen "Dispositionsforslag og anlægsbevilling til etablering af café på stadsbiblioteket", der behandles i samme udvalgssagsrunde (Kultur- og Fritidsudvalget 12. april 2021, Social- og Sundhedsudvalget 13. april 2021, Økonomiudvalget 22. april 2021 og Kommunalbestyrelsen 29. april 2021), godkendes at overføre 0,92 mio. kr. til åbning af det samlede areal ved det tidligere havecenter ved Frieboeshvile, foreslår forvaltningen, at der gives en anlægsbevilling til åbning af arealet samt det realiserede merforbrug.

Anvendelse og eventuel tilpasning, samt istandsættelse af bondehus, træskur samt ibrugtagning af drivhus, forventes at forudsætte en anvendelsesændring som kræver byggetilladelse. Udgiften hertil vurderes at kunne afholdes indenfor rammen af anlægspuljen til mindre bygningsmæssige justeringer eller driftspuljen til bygningsvedligeholdelse under aktivitetsområdet "Ejendomme".

Åbning af arealet ved Frieboeshvile vil medføre afledte driftsudgifter til pleje. Udgiften er estimeret til at udgøre ca. 0,04 mio. kr., som foreslås afholdt inden for rammen af aktivitetsområdet "Vej og Park".

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Kultur- og Fritidsudvalget, den 12. april 2021

Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Anbefalet.

## **Bilag**

Oversigtsplan af Frieboeshvile

## **Punkt 3: Ansøgning om dispensation fra vejbyggelinje på Nybrovej (Beslutning)**

05.01.10-A00-1-21

### **Resume**

Forvaltningen har modtaget en dispensationsansøgning fra vejbyggelinjen på Nybrovej, hvor ansøger ønsker at opføre en tilbygning inden for vejbyggelinjen. En tilladelse til det ansøgte vil gå ud over kommunens sædvanlige praksis, og derfor forelægges denne sag, med henblik på en principiel beslutning for sager af denne karakter på Nybrovej.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der meddeles afslag på dispensationsansøgninger om tilbygningerne indenfor vejbyggelinjer på Nybrovej, hvor det vurderes, at arealreservationerne er nødvendige af hensyn til den fremtidige trafikale udvikling.

### **Sagsfremstilling**

#### **Baggrund**

Forvaltningen modtager jævnligt ansøgninger om dispensation fra specifikke vejbyggelinjer i forbindelse med, at en grundejer ønsker at opføre ny bebyggelse på ejendommen. Oftest ansøges der om småbygninger (bygning af lav værdi), og hvis forvaltningen vurderer, at der er grundlag for at dispensere til det ansøgte, så kan ansøger opnå dispensation fra den pågældende vejbyggelinje med vilkår om, at ansøger tinglyser en nedrivningsdeklaration (fjernelsesvilkår) på bygningen. Men ind i mellem drejer ansøgningen sig om en tilbygning (bygning af høj værdi), som kræver en mere principiel stillingtagen til sagen.

Det er en mere principiel sag at give dispensation til tilbygninger, fordi tilbygninger repræsenterer så høj værdi, at det ikke er proportionelt at give tilladelse til opførelse af tilbygningen inden for en vejbyggelinje, hvor der er en forventning om, at denne skal udnyttes.

I dispensationsansøgningerne vurderer vejmyndigheden i den konkrete sag i forhold ansøgers begrundelse herunder argumentet for, at ansøger vedligeholder og forbedrer ejendommen for at følge den samfundsøkonomiske udvikling. Ansøgningen vurderes i forhold til hensynet til planlægning, udvikling af vejnettet, trafikikkerhed, den øvrige bebyggelse langs vejen og aktualiteten af at udnytte vejbyggelinjen.

#### **Aktuel ansøgning**

Ansøger ønsker at opføre en tilbygning i forlængelse af et eksisterende et-plans hus på S. Schandorphs Vej 28, der grænser op til Nybrovej. Tilbygningen ønskes opført, så der er minimum 5 meter fra tilbygningen til skellet mod Nybrovej. Ansøgningen er bl.a. begrundet med, at alternativet er en ekstra etage på huset, men det vurderer ansøger, vil være synd for husets arkitektoniske stil, og naboer vil være negativt indstillet overfor det på grund af indkig. I ansøgningen bliver der lagt vægt på, at flere huse langs Nybrovej overskrider vejbyggelinjen (bilag). Lokalplan 166 gælder for området, og er ikke til hinder for, at der opføres bebyggelse med to etager.

I 1949 blev der tinglyst vejbyggelinjer 15 meter fra Nybrovejs vejmidte på begge sider af vejen. Vejbyggelinjerne er også beskrevet i lokalplan 166 og byplanvedtægt 9. Vejbyggelinjen går ca. 8,5 m ind over ansøgers grund. Langs Nybrovej ligger flere huse tættere på vejmidten end de 15 m. Ved sammenligning af kortmaterialet i deklARATIONEN og kort over den nuværende bebyggelse nær ansøgers ejendom, ser det ud til, at Nybrovejs vejbyggelinje bliver overskredet af huse, der er opført inden vejbyggelinjen blev tinglyst. Skal Nybrovejs vejbyggelinjer udnyttes, skal ca. 11 huse, nær ansøgers ejendom, eksproprieres efter almindelig praksis, fordi det ser ud til, at husene er opført inden vejbyggelinjen blev tinglyst (bilag).

Nybrovej går på tværs af flere kommuner: Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Gladsaxe. Nybrovej er klassificeret som en trafikvej, sekundær på en del af strækningen og primær på en del af strækningen, og Nybrovej udgør en del af Ring 4. Dermed har Nybrovej en vigtig betydning for sammenhængen i kommunens og regionens vejnet og skal bidrage til at lokalveje fredeligholdes. Nybrovejs vejmatrikel er ca. 13 m bred og indeholder vognbaner, fortove og cykelstier, der overholder vejreglernes minimumsbreder. Den igangværende og kommende udbygning i kommunen betyder, at trafikken vil ændre sig, og kommunens trafikmodel forudser, at trafikken vil stige på Nybrovej.

## Anbefaling

På grund af Nybrovejs placering i kommunen, trafikudviklingen og Nybrovejs tværprofil vurderer forvaltningen, at vejbyggelinjerne langs Nybrovej ikke bør ophæves. Forvaltningen vurderer, at det på sigt kan vise sig hensigtsmæssigt at gøre vejens elementer bredere, eller at forbedre fremkommeligheden for fx busserne. Fordi den aktuelle ansøgning vedrører en tilbygning, så er det ikke proportionelt at give en dispensation til bygningen af så høj værdi, når der er en forventning om, at vejen skal udvides, og bygningen derfor skal fjernes.

Derfor anbefaler forvaltningen, at der meddeles afslag til ansøgningen om dispensation fra vejbyggelinjen langs Nybrovej og dermed, at sammenlignelige ansøgninger håndteres på samme måde.

## Lovgrundlag

Lov om offentlige veje m.v. § 40, stk. 1 og 2.

Vejmyndigheden kan pålægge vejbyggelinjer, når det er nødvendigt af hensyn til en fremtidig udvidelse af et bestående vejanlæg, eller af hensyn til færdslen i øvrigt. Det forudsætter vejmyndighedens tilladelse, at opføre ny bebyggelse eller tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretage væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføre nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etablere andre anlæg og indretninger af blivende art indenfor en vejbyggelinje.

## Økonomi

Ikke relevant.

Vejbyggelinjer giver vejmyndigheden mulighed for at ændre et vejanlæg for at sikre en tidssvarende og effektiv infrastruktur på vejnettet, hvor udgifterne til ekspropriationserstatninger begrænses. Hvis der er givet tilladelse til bygninger med fjernelsesvilkår, kan vejmyndigheden forlange bygningerne fjernet uden beregning ved en ekspropriation.

## Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Godkendt.

## Bilag

Billede af vejbyggelinje og billede fra ansøgning

## Punkt 4: Scenarier for Lundtofte Stationsforplads (Beslutning)

01.02.00-P20-9-20

### Resume

Forpladserne til stationerne for letbanen skal designes, så de kan stå færdige til åbningen af letbanen i 2025. Forvaltningen har udarbejdet fire scenarier for en letbanestationsforplads i Lundtofte, scenarie A til D. De fire scenarier er beskrevet i forhold til den økonomisk ramme, funktioner, tryghed, sammenhænge til byudvikling i området og tidsperspektiver. Sagen lægges frem med henblik på en stillingtagen til, hvilket eller hvilke scenarier forvaltningen skal arbejde videre med.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med scenarie A for Lundtofte stationsforplads.

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

Letbanen forventes at blive taget i brug i 2025. Der kommer til at være syv letbanestationer i Lyngby-Taarbæk Kommune. De syv stationer er Lundtofte i tracéet overfor Lundtofteparken, Rævehøjvej, Anker Engelunds Vej og Akademivej alle tre på DTU, Fortunbyen på Klampenborgvej, Lyngby Centrum ved Magasin og Lyngby station på Jernbanepladsen. DTU finansierer og anlægger letbanestationsforpladserne ved Rævehøjvej, Anker Engelunds Vej og Akademivej.

I tilknytning til stationerne kan der på forskellig vis etableres stationsforpladser. Stationsforpladser har betydning for oplevelsen af og lysten til at bruge letbanen. Velfungerende stationspladser indeholder funktioner som for eksempel gode omstigningsforhold og cykelparkering, der giver grundlag for flere passagerer til letbanen og i den samlede kollektive trafik. Et af de mere synlige elementer på letbanens stationsforpladser, vil være cykelparkeringen. Øvrigt byinventar såsom bænke og anden mulighed for ophold, belysning samt beplantning kan danne en helhed med cykelparkering, og medvirke til at skabe trygge og funktionelle stationspladser. Muligheden for bilparkering ved letbanestationerne er et andet element, der kan være med til at få flere passagerer over i den kollektive trafik. Flere passagerer til letbanen vil alt andet lige forbedre letbanens økonomi og dermed mindske det kommunale tilskud til driften af letbanen. Forvaltningen har udarbejdet et katalog over stationsforpladser i Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder med en helt overordnet beskrivelse af, hvilken bymæssig sammenhæng stationerne indgår i (bilag).

#### Planforhold m.v. ved Lundtofte Station

Letbanestationen i Lundtofte ligger i kommuneplanramme 1.7.95. Her gælder rammen: Stationsnært kerneområde. Der skal generelt sikres varierede anvendelser i Tracéet som helhed, fx bolig/erhverv. Områdets anvendelse er fastlagt til blandet bolig og erhverv. Specifik anvendelse: boligområde, kontor- og serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv, område til offentlige formål, offentlig administration, tekniske anlæg og parkeringsanlæg. Der er ikke lokalplan for området.

I forbindelse med de første udbud i Traceet syd tilbage i 2015 blev det aktuelt at få fastlagt nogle generelle principper for bebyggelse og ubebyggede arealer i hele Tracéet. Principperne har til formål at medvirke til at sikre bymæssig og visuel sammenhæng samt ensartede forhold for fremtidige bygherrer i Traceet. Målet er, at principperne indarbejdes i de fremtidige lokalplanforslag. Principperne er vedtaget af Kommunalbestyrelsen i maj 2016 (bilag).

Der er en vejbyggelinje ift. motorvejsrampen. Stationsforpladsarealet er i nedenfor beskrevne scenarier A, B og C flyttet helt ud til motorvejsrampen for at optimere det bygbare areal i CN1. Den del af stationsforpladsarealet, der ligger indenfor vejbyggelinjen, kræver dispensation fra Vejdirektoratet og tinglysning af fjernelsesdeklaration.

## Fire scenarier for en letbanestationsforplads i Lundtofte

Der forelægges fire scenarier for en stationsforplads i Lundtofte. De fire scenarier for en stationsforplads i Lundtofte er beskrevet i forhold til den økonomisk ramme, indretning, funktioner, tryghed, sammenhænge til byudvikling i området samt tidsperspektiver.

### Scenarie A:

I scenarie A er der arbejdet med et stationsforpladsareal på ca. 800 m<sup>2</sup>. Det tilstødende areal CN1 vil få et matrikulært areal på 4.600 m<sup>2</sup> og bygbart areal på 2.200 m<sup>2</sup>. Scenariet fremgår af skitse A. Forpladsarealet indeholder gang- og opholdsarealer. Der er adgang for gående og cyklister fra Lundtoftegårdsvej til letbanestationen. Der er ikke vejadgang, parkeringspladser ved letbanestationen, ligesom den skitserede vendeplads heller ikke indgår i scenarie A (bilag).

Der er i dette scenarie lagt vægt på at skabe gode rammer for gående og cyklende. Der er placeret 129 cykelstativer på forpladsarealet. Der er arbejdet med byrumsinventar, der kan medvirke til at stationsforpladsen bliver tryghedsskabende. Der er i anlægsoverslaget forudsætningsvis arbejdet med belægning og inventar (bænke, belysning, træer). Scenarie A kan ses som en grundmodel for en funktionel stationsforplads, hvor de nødvendige elementer er til stede. Scenarie A kan jf. forvaltningens overslagsberegninger som udgangspunkt anlægges inden for den eksisterende budgetramme på 11 mio. kr., se økonomiafsnittet.

I scenarie A ser forvaltningens forslag til hovedtidsplan ud som følger: Skitseforslag i 2021/primus 2022, detailprojekt i 2022 og anlægsarbejder i 2023.

### Scenarie B:

I scenarie B er der arbejdet med en lidt større stationsforplads. Udover at der er adgang for gående og cyklister, er det i B scenariet også muligt at komme hen til stationen i bil via en ny vej. Der er mulighed for kør og ride og der kan indgå 14 parkeringspladser ved stationen. I scenarie B er der arbejdet med et stationsforpladsareal på ca. 1.900 m<sup>2</sup> inklusiv en vendeplads og 14 parkeringspladser. I budgettet for stationsforpladsen indgår ligeledes fordelingsvejen. Afgrænsningen af stationsforpladsen fremgår af skitse B1 og B2, der adskiller sig ved at have forskellig bredde på fordelingsvejen - henholdsvis 6 meter og 10 meter inkl. fortov og cykelsti (bilag).

Det tilstødende areal CN1 vil få et matrikulært areal på 3.400 m<sup>2</sup> og bygbart areal på 2.100 m<sup>2</sup>.

Scenarie B1 kan ses som en grundmodel for en funktionel stationsforplads (samme niveau som scenarie A), hvor de nødvendige elementer er til stede, hvor der i B2 er arbejdet med at forstærke oplevelsen, identiteten og funktionaliteten. I scenarie B2 er der arbejdet med øget kvalitet og kvantitet af inventar såsom bænke, flisebelægning fremfor asfalt, og flere træer som kan styrke det grønne udtryk.

En 180 m lang fordelingsvej vurderes at koste ca. 5-7 mio. kr. afhængig om bredden på vejen er 6 meter eller 10 meter inkl. vendeplads. Fordelingsvejen er i Dyrehavegårdprogrammet forudsat finansieret via udbygningsaftaler i forbindelse med salg af CN1&CN2.

Overslagsberegningerne for scenarie B1 og B2 er henholdsvis 19 mio. kr. og 25 mio. kr. Scenarie B1 og B2 ligger over budgettet, der er til rådighed til finansiering af en stationsforplads i Lundtofte. Hvis B1 eller B2 vælges skal det undersøges nærmere om en mulig finansiering af de resterende beløb kan fx. findes ved omprioritering indenfor anlægsrammen.

I scenarie B1 og B2 ser forvaltningens forslag til hovedtidsplan ud som følger: Skitseforslag i 2021/primus 2022, detailprojekt i 2022/2023 og anlægsarbejder i 2023/2024.

### Scenarie C:

I scenarie C forudsættes det, at CN1 og/eller CN2 udbydes til salg. Dette især med henblik på at skabe et sammenhængende byrum i det nordlige Tracé, der også kan understøtte passagergrundlaget for letbanen, samt for at finde (yderligere) finansiering til indretning af en stationsforplads, hvor hensynet til tryghed og tilgængelighed vægtes højt. Det er ligeledes muligt at køre i bil frem til stationsforpladsen, hvor der vil være en række P-pladser samt afsætningsmulighed (bilag).

Finansiering af adgangsvejen og vendepladsen vil afhængigt af anlægstidspunktet kunne ske helt eller delvist via udbygningsaftaler med kommende ejere af arealet eller via provenuet fra salg af ejendommene.

Der er mange muligheder for at skabe både byliv og tryghed omkring stationsforpladsen. Kombinationsmulighederne er mangeartede og vil skulle fastlægges specifikt for dette område i forbindelse med udarbejdelse af et evt. udbudsmateriale. Der kunne fx tænkes i en model, hvor en del af arealet til stationsforplads indgår i et bolig (private/almene)- og/eller erhvervsprojekt, ved fx at indtænke parkeringsarealer og kørearealer, som både anvendes til bolig- og erhverv og samtidig kan anvendes til brugere af letbanen. Med letbanestationens placering tæt på CN1, er det ud fra en byplanmæssig betragtning oplagt at udnytte den stationsnære beliggenhed af CN1 og CN2 til boliger og/eller personintensive arbejdspladser, for på den måde at understøtte passagergrundlaget til letbanen og dermed flytte folk fra bilerne over i den kollektive trafik. Flere passager til letbanen vil alt andet lige give en bedre driftsøkonomi for letbanen og dermed et mindre kommunalt tilskud.

I scenarie C forudsættes det, at kommunen efter udarbejdelse af hhv. skitseprojekt i 2021/primus 2022 – og detailprojekt i 2022 anlægger den del af stationsforpladsen, som svarer til scenarie A i 2023, mens fordelingsvejen, p-pladserne og vendepladsen m.m. anlægges i forbindelse med at byggeriet på CN1 og/eller CN2 opføres. En proces fra udbud til færdigt byggeri forventes at kunne gennemføres inden for en tidshorizont på 4-5 år. Hvis et udbud af arealerne på CN1 og/eller CN2 igangsættes i 2022/2023, vil et færdigt byggeri forventeligt kunne stå klart i 2026-2028.

Det er af ressourcemæssige grunde ikke realistisk at igangsætte forberedelserne af et udbud i CN1 og/eller CN2 før tidligst i 2022. Såfremt et udbud skal forberedes, vil forvaltningen som ved tidligere udbud vende tilbage med et konkret bud på de ressourcemæssige konsekvenser, sammen med de indledende beskrivelser af et potentielt udbud.

Forvaltningen har regnet på et første overslag for hvad salg af CN1/CN2-arealer ved en række forskellige anvendelsesmuligheder vil kunne forventes at indbringe i provenu. (bilag)

Scenarie D:

I scenarie D afventer kommunen stillingtagen til egentlig stationsforplads til efter letbanen er taget i brug i 2025, og lader i første omgang Hovedstadens Letbane lave stiforbindelse fra Lundtoftegårdsvej frem til letbaneperronen (bilag).

Fordelingsvej

Der er i forudsætningerne for udbygning i Traceet, taget udgangspunkt i, at der skal være en adgangsvej ind til arealer i den nordlige del af traceet. Det er i Dyrehavegårdprogrammet forudsat, at en fordelingsvej skal forlænges mod hhv. nord og syd, når arealerne CN1&2, samt CN5&6 skal udvikles/udbydes, da der af hensyn til trafikafviklingen på Lundtoftegårdsvej ikke er planlagt med yderligere overkørsler på denne strækning. Fordelingsvejen er i Dyrehavegårdprogrammet forudsat finansieret via udbygningsaftaler. Hvis en stationsforplads på CN1 anlægges, ud fra den forudsætning, at man skal kunne komme hen til stationen i bil, uden at arealer på CN1&2 udbydes til salg (scenarie B), vil det (som udgangspunkt) ikke være muligt at finansiere en forlængelse af fordelingsvejen via en udbygningsaftale. En fordelingsvej på ca. 180 meter på mellem 6 og 10 meters bredde, vil beløbe sig til 5 til 7 mio. kr. afhængig om bredden på vejen er 6 meter eller 10 meter inkl. vendeplads. Der vil også være mulighed for at anlægge af en fordelingsvej på 6 meter i første omgang, og lade en opgradering af vejen til 10 meter med cykelsti og fortov indgå i udbygningsaftale ved byudvikling på CN1/CN2.

Videre proces

Forvaltningen arbejder frem mod en anden politisk fremlæggelse, forventeligt medio 2021, med bl.a. at få de økonomiske konsekvenser fuldt oplyst og få rammerne for et skitseprojekt yderligere beskrevet.

## Lovgrundlag

Ikke relevant.

## Økonomi

Som forudsætninger for anlæggelsen af Lundtofte Station er det lagt til grund, at denne finansieres over:

- bevillingsprogrammet "Letbaneomgivelser, cykel- og bilparkering ved stationer" 11.053.828 kr.
- Bevillingsprogrammet "Letbane-endestation-P-plads, toilet mv. afl. byudv DHG" 1.235.000 kr.
- Bevilling fra Vejdirektoratet, "Pulje til fremme af cykelparkering i forbindelse med offentlig trafik" (700.000,- kr. (forudsætter kommunal medfinansiering, 50%).

Bevillingsprogrammet "Letbaneomgivelser, cykel- og bilparkering ved stationer skal i henhold til budgetbogen 2019 samt budgetforudsætninger 2021-2024 dække udgifter knyttet til anlæggelsen af Lundtofte stationsforplads, Fortunbyen stationsplads samt Lyngby Station stationsplads.

Fortunbyen stationsforplads ventes anlagt for ca. 2 mio. kr. For så vidt angår Lyngby Station Stationsplads ventes ingen eller meget begrænsede udgifter, da stationspladser er afgrænset af HL's ø-perron på den ene side og Arkaden på den anden. Stationspladsen får således en bredde på under én meter.

Der er afsat ca. 11 mio. kr. til byrum ved Klampenborgvej (Letbane-Byrumsforskøn. ml. Lyngby hovedgade/Kanalvej). Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret om de ca. 11 mio. kr., der er afsat til byrummet/ stationspladsen ved Lyngby Centrum er tilstrækkeligt, idet der ikke pt. er et godkendt projekt for dette område.

DTU finansierer og anlægger letbanestationsforpladserne ved Rævehøjvej, Anker Engelunds Vej og Akademivej.

Toiletbygning på Lundtofte station:

Der er i regi af Dyrehavegårdprogrammet afsat 1.271.300 kr. i 2024 til anlæg af P-plads og toiletbygning ved letbanens endestation i Lundtofte. Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret om de 1.271.300 kr. er tilstrækkeligt, idet der ikke pt. ikke foreligger et projekt.

Cykelparkering:

I "Pulje til fremme af cykelparkering i forbindelse med offentlig trafik" har kommunen til Lundtofte Station i 2020 fået bevilget 700.000 kr. Disse midler kan aktiveres ved en tilsvarende kommunal medfinansiering.

1957-overenskomst:

Stationsforpladsområdet i Lundtofte er omfattet af 1957-overenskomsten med Københavns Kommune.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Radikale foreslår, at der arbejdes videre med scenarie C.

Afstemning om forslaget:

For: 2 (B(1),F(1))

Imod: 3 (C)

A tager forbehold.

Anbefalet, at der arbejdes videre med scenarie A.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Ø foreslår, at der arbejdes videre med scenarie C.

Afstemning om forslaget:

For stemte: 2 (Ø (1), F (1))

Imod stemte: 4 (C)

A tager forbehold.

Anbefalet, at der arbejdes videre med scenarie A.

Udvalget ønsker, at der undersøges mulighed for afsætningsplads i området.

Udvalget ønsker dertil at kigge på parkering i området.

## **Bilag**

Katalog over letbanestationsforpladser i LTK

Principper for bebyggelse og ubebyggede arealer i Tracéet

Scenarie A

Scenarie B

Scenarie C

Scenarie D

Oversigtskort

# Punkt 5: Proces for rammelokalplan for Firskovvej kvarteret (Beslutning)

01.02.05-P16-4-19

## Resume

Der er i dialog med grundejerne på Firskovvej udarbejdet en udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet. Udviklings- og helhedsplanen blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 3. oktober 2019. I forlængelse af udviklings- og helhedsplanen skal der udarbejdes en rammelokalplan mv. for området. Rammelokalplanen skal fastlægge den overordnede struktur for området, men vil ikke være byggeretsgivende. Der vil i det efterfølgende arbejde med projektlokalplaner skulle tages stilling til fx fordeling af anvendelser, højder mv., og der vil i den forbindelse blive sikret en samtænkning med visionsprocessen for Kgs. Lyngby. Med sagen skal der tages stilling til om planlægning skal igangsættes, en række forhold vedrørende planlægning samt økonomi.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. planarbejdet for en rammelokalplan og kommuneplantillæg for Firskovvej kvarteret igangsættes,
2. planlovens mulighed for at stille krav om en vis andel almene boliger indarbejdes i kommuneplantillægget,
3. afgrænsning af området godkendes,
4. arbejdet med et spildevandstillæg for området igangsættes,
5. anlægsprojektet "Firskovvejområdet-Byudvikling - opstartsfasen" tilføres 1.900.000 kr. i rådighedsbeløb finansieret af "Visionsprogram for Kongens Lyngby" jf. tabellen i økonomiafsnittet og der gives bevilling til 1.900.000 kr.

## Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med vedtagelsen af udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet besluttede Byplanudvalget (18-09-2019, punkt 4), at der efterfølgende skulle udarbejdes en rammelokalplan for området på baggrund af principperne i planen. Rammelokalplanen skal konkretisere principperne ift. den overordnede indretning af området, bl.a. i forhold til trafikafvikling og den overordnede placering af bebyggelse og byrum. Arbejdet med igangsættelse af rammelokalplanen har, af bl.a. ressourcemæssige årsager, ligget stille. En række beslutninger om bl.a. kommunale aktiviteter i området trænger sig på, hvorfor der er behov for at igangsætte arbejdet med at fastlægge - kommuneplanramme og den overordnede tilgang til området mere præcist i en rammelokalplan.

Eksisterende forhold og planlægning

Området er omfattet af flere forskellige kommuneplanrammer, retningslinjer og lokalplaner (bilag). Nogle af de gældende planer for området forventes bibeholdt, mens andre forventes erstattet af den nye rammelokalplan og nye kommuneplanrammer. Området grænser op til Kgs. Lyngby Centrum, hvor der pågår arbejde med en visionsproces.

Forventet indhold i rammelokalplan

Rammelokalplanen skal fastlægge den overordnede struktur for området. Fokus vil være på den overordnede trafikafvikling, en overordnet inddeling af området ift. placering af byrum og bebyggelse, stiforbindelser i og igennem området samt den overordnede regnvands- og skybrudshåndtering. Rammelokalplanen skal herudover være med til at sikre, at den rekreative og grønne profil, i overensstemmelse med udviklings- og helhedsplanen, bliver et bærende element i den videre planlægning. Rammelokalplanen vil fastlægge de overordnede principper for en byudvikling af området, men vil ikke være byggeretsgivende. Der er dermed tale om en minimum rammelokalplan nu, og at de nærmere bestemmelser om anvendelser, bebyggelsens omfang mv først fastlægges i de efterfølgende byggeretsgivende projektlokalplaner.

Afgrænsning

Det foreslås, at rammelokalplanen får samme afgrænsning (bilag), som udviklings- og helhedsplanen. Det betyder, at området omfatter hele Firskovvejområdet samt de nærmeste ejendomme i bymidten på Nørgaardsvej og Klampenborgvej. Udviklings- og helhedsplanen omfatter også en mindre del af det areal, som kommunen bortforpagter ved Stenrødgård. Forvaltningen foreslår, at denne afgrænsning videreføres i rammelokalplanen, dog således at det areal, der bortforpagtes til Stenrødgård, som udgangspunkt kun indgår i rammelokalplanen med henblik på at fastlægge fremtidig trafikbetjening af området. Dette giver mulighed for, at en permanent vejadgang til Stenrødgård kan indgå i planlægningen, samtidig med at der kan tages stilling til, om denne vejføring også skal ses som en del af den samlede trafikafvikling for området, herunder de funktioner, der placeres i den østligste ende af Firskovvejområdet, fx driftspladsen.

## Trafikafvikling

I forhold til trafikafviklingen skal den fremtidige placeringen af veje og stikveje fastlægges. I forbindelse med forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej er der foretaget en nødvendige ombygning af den oprindelige del af Firskovvej. Dette har været benævnt som en midlertidig indretning, da der i forbindelse med realisering af udviklings- og helhedsplanen for Firskovvej, vil være behov for at ændre på vejens indretning. Rammelokalplanen skal derfor indeholde et forslag til en permanente indretning af Firskovvej, fra rundkørslen til Klampenborgvej, der lever op til principperne i udviklings- og helhedsplanen. Det vil sige, at vejen skal kunne afvikle den fornødne trafik for alle trafikarter, og samtidig have en grøn og rekreativ profil med fx vejtræer og arealer til forsinkelse/opsamling af regnvand mv. Den fornødne trafik beregnes ud fra en betragtning om trafikmængderne den ud fra de forventede anvendelser og bebyggelsesomfang mv. i området.

## Placering af bebyggelser og byrum

Rammelokalplanen forventes at indeholde en overordnet inddeling i byggezoner i forhold til principperne i udviklings- og helhedsplanen. Byggezonerne skal sikre, at der skabes areal til byrum og forbindelser i og igennem området. De konkrete byggefelter, bebyggelsesprocenter, højder mv. fastlægges først i efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner for de konkrete projekter i området.

## Regnvand, skybrudshåndtering og spildevand

Der skal udarbejdes et nyt spildevandstillæg og en skybrudsplan for området sideløbende med rammelokalplanen, med henblik på at sikre, at der bliver taget højde for disse udfordringer i forbindelse med placering af ny bebyggelse og byrum i området.

Spildevandstillæg og skybrudsplan for Firskovvej vil have en sammenhæng med nyt spildevandstillæg for Det Centrale Lyngby, da skybrudsvand fra Firskovvej naturligt vil samle sig på Cirkuspladsen ved den planlagte kanal. Skybrudsvandet fra Firskovvej vil indgå som en del af vandet i fæstningskanalen. Den øgede spildevandsmængde fra Firskovvejområdet belaster bassinet ved Stades Krog, som projektet for Det Centrale Lyngby skal aflaste. Der vil ske en koordinering mellem de to spildevandstillæg.

## Forventet indhold af kommuneplantillæg

Kommuneplantillægget skal indeholde nye kommuneplanrammer og retningslinjer for området. I kommuneplanrammerne skal de overordnede bestemmelser for området fastlægges. Det vil sige, at de overordnede anvendelser og bebyggelsesomfang, fx. bebyggelsesprocent og evt. max højde/etageantal mv. Kommuneplanrammen vil fastlægge den maksimale ramme for, hvad der kan tillades. Dette vil efterfølgende blive konkretiseret, og evt. reduceret i de kommende lokalplaner for konkrete projekter i området. Forvaltningen forventer, at rammen som minimum vil indeholde en overordnet bebyggelsesprocent for området, og fastlægge de forskellige mulige overordnede anvendelser. Der vil hermed være mulighed for at sikre sammenhængen med udviklingen af Kgs. Lyngby Centrum, jf. visionsprocessen herfor.

## Retningslinjer for detailhandel

Herudover skal kommuneplantillægget være i overensstemmelse med den statslige planlægning jf. Landsplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet fra 2019, hvor Firskovvejområdet udpeges til aflastningsområde. Tillægget vil derfor indeholde en ny retningslinje for detailhandel for området (bilag). Retningslinjen vil udpege området til et aflastningsområde, frem for, som i dag, et område til butikker med salg af særligt pladskrævende varegrupper. Et aflastningsområde er jf. planloven et område, hvor der kan placeres butikker, som ikke uden videre kan placeres i bymidten for eksempel på grund af størrelse, trafikale forhold eller lignende. Der må ikke placeres dagligvarebutikker i aflastningsområder i hovedstadsområder og størrelsen på udvalgsvarebutikker skal være minimum 1.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal og må have et bruttoetageareal på maksimalt 40.000 m<sup>2</sup>. Der må ikke etableres dagligvarebutikker i aflastningsområdet. Da rammelokalplanen ikke bliver byggeretsgivende, vil der efterfølgende skulle udarbejdes byggeretsgivende lokalplaner for konkrete projekter i området, før der kan etableres nye detailhandelsbutikker. Dog vil de muligheder, der allerede i dag er gældende i Lokalplan 275 for Firskovvej 14-20 samt Nørgaardsvej 40 - Fogs arealer - ikke blive ændret ved de nye planer. I det videre arbejde med kommuneplantillægget vil forvaltningen i samspil med den i gang værende proces for vision og udviklingsplan for Konges Lyngby, afklarer det nærmere indhold af den kommende retningslinje for detailhandel bl.a. i forhold til afgrænsning og butiksstørrelser mv.

## Almene boliger

Hvis kommunalbestyrelsen ønsker at anvende Planlovens bestemmelse om, at der i lokalplaner kan stilles krav om at op til 25% af boligarealet i et nyt område skal være almene boliger, skal dette indarbejdes i kommuneplanens retningslinjer og kommuneplanrammer. Hvis der udarbejdes en ny retningslinje for almenboliger i kommuneplantillægget vil kommunen efterfølgende have mulighed for i forbindelse med de enkelte projekter i området at indarbejde krav om op til 25% almene boliger i det pågældende projekt. For at dette krav bliver gældende i praksis vil der først skulle optages bestemmelser om det i en byggeretsgivende lokalplan. Det der skal tages stilling til for nuværende, er derfor alene om forvaltningen skal indarbejde denne mulighed i kommuneplantillægget, så der senere kan træffes beslutning om hvorvidt denne mulighed skal bruges i praksis i de enkelte projektlokalplaner inden for området. Muligheden for at stille krav om de 25% almene boliger kan fx benyttet ift. at sikre almene ungdoms-, ældre- eller plejeboliger i området. Forvaltningen foreslår derfor at der udarbejdes ny retningslinje for almene boliger i kommunen som en del af kommuneplantillægget, og at det indskrives som en mulighed i rammen for Firskovvejområdet, for derved at have muligheden for at stilles kravet i de efterfølgende projektlokalplaner.

## Det videre forløb

Den kommende rammelokalplan og kommuneplantillægget er en opfølgning på udviklings- og helhedsplanen for Firskovvej. Der er tale om den helt overordnede plan for området, og der vil derfor efterfølgende skulle udarbejdes byggeretsgivende projektlokalplaner, hvori der fastlægges de præcise bygningshøjder og volumener samt anvendelser mv. for de enkelte delområder eller projekter. Det skal derfor i de efterfølgende projektlokalplaner fastlægges konkret hvilken fordeling af anvendelser, der skal være på de enkelte ejendomme. Med kommuneplantillægget udlægges det maksimale bruttoetageareal til detailhandel inden for det overordnede område, mens der først i forbindelse med de konkrete projektlokalplaner vil blive taget stilling til den konkrete placering og omfang af detailhandelsarealer.

## Lovgrundlag

Planloven.

## Økonomi

Der er i bevillingsprogrammet ”byudvikling Firskovvej – opstart” med tilføjede ekstra midler afsat i alt 1,7 mio. kr. til de indledende planer og analyser for området. Den største del af budgettet er brugt til udarbejdelsen af udviklings- og helhedsplanen for området. Der er en restbevilling på 359.888 kr.

Der er behov for at tilføre ekstra midler til projektet for at kunne gennemføre de nødvendige analyser mv.

Der tilføres 1,9 mio. kr. ekstra til projektet, og gives bevilling hertil. Dette forslås finansieret af 'Visionssprog. m for Kongens Lyngby'. I anlægsprojektet "Vision Kgs. Lyngby" er der et samlet budget på 13.457.500 kr. hvoraf der er givet

bevilling på 3.950.000 kr., og således resterer der 9.507.500 kr. af det afsatte budget. Budgettet i projektet "Vision Kgs. Lyngby" er disponeret i 2021, og derfor er der først ledig budget i 2022-2023.

Tabel til ændringer af rådighedsbeløb

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2021	2022	2023	2024	Sum
Firskovvejområdet- Byudvikling, opstartsfase	Økonomiudvalg / anlæg	760	1.140			1.900
Vision for Kgs. Lyngby	Økonomiudvalg / anlæg		-1.000	-900		-1.900
I alt (kassen)		760	140	-900	0	0

(2021 P/L-niveau, t. kr.)

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget ift. punkt 1-3.

Teknik og Miljøudvalget ift. punkt 4.

Økonomiudvalget ift. punkt 5.

## **Beslutning**

Byplanudvalget, den 14. april 2021

Ad 1-3) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Ad 4) Anbefalet.

## **Bilag**

Notat - planforhold i Firskovvej området

Forslag til afgrænsning Rammelokalplan

Notat - om udarbejdelse af nye rammer og retningslinjer for detailhandel - Firskovvej

Oversigtskort

## **Punkt 6: Lukket: Firskovvej (Drøftelse)**

01.02.05-P16-4-19

## **Punkt 7: Nedlægning af snublesten til minde om ofre for nazismen (Beslutning)**

05.00.00-G01-23-21

### **Resume**

Forvaltningen har modtaget henvendelse fra Snublestensgruppen, som ansøger om tilladelse til at få nedlagt to snublesten i fortovet ved adressen Langs Hegnet 28B til minde om ægteparret Elisabeth Bomhoff og Helmer Bomhoff, som hjalp modstandsbevægelsen under anden verdenskrig. Snublesten er en chaussésten beklædt med en indgraveret messingplade. Der skal tages stilling til, om ansøgningen skal imødekommes.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at snublestensgruppens ansøgning godkendes, og at der dermed gives tilladelse til at nedlægge de to snublesten.

### **Sagsfremstilling**

Den tyske kunstner Gunter Demnig er ophavsmand til ideen om at nedlægge snublesten i fortovet ud for huse, hvor der boede ofre for nazismen. Kunstprojektet havde sin begyndelse i 1992 og siden er der blevet nedlagt mere end 80.000 snublesten over hele Europa, hvilket gør det til verdens største decentrale mindesmærke. Stenene mindes alle forfulgte befolkningsgrupper: Jøder, modstandsfolk, politisk forfulgte, Jehovas Vidner, roma-sinti, homoseksuelle, "eutanasi"-ofre. Snublestenen er en chaussésten beklædt med en indgraveret messingplade, og de nedlægges på offentlig grund ud for ofrenes bopælsadresser på tidspunktet for forfølgelsen. Messingpladen har en inskription med henholdsvis navn, fødselsår, arrestationsdato, og anden kort information om den stenen lægges for.

De to personer stenene skal mindes og ære er ægteparret Elisabeth Bomhoff og Helmer Bomhoff, som begge var vigtige for modstandsbevægelsen og husede bl.a. modstandsfolk under krigen, herunder de to kendte medlemmer af Holger Danske, Flammen og Citronen. De blev sammen med øvrige familiemedlemmer fængslet af den tyske besættelsesmagt i efteråret 1944 og sad i Frøslevlejren indtil befrielsen. Ved en søgning på internettet har forvaltningen ikke fundet noget, der måtte så tvivl om ægteparrets heltegerninger.

Snublestensgruppen anmoder samtidig om at kommunen stiller to medarbejdere til rådighed ved selve nedlæggelsen af snublestenene. Opgaven tager ca. ti minutter, og forvaltningen kan stille medarbejdere fra Arealdrift til rådighed ifm. nedlægningen.

Snublestensgruppen gør i deres ansøgning opmærksom på, at ved nedlæggelse af den første sten i Frederiksberg Kommune deltog borgmesteren og det samme gjorde sig gældende ved nedlæggelse af den første sten i Københavns Kommune.

Forvaltningen har været i kontakt med Snublestensgruppen, og såfremt udvalget beslutter at godkende ansøgningen, vil nedlægningen af stenene tidligst kunne finde sted i sensommeren. Forvaltningen har bedt Kommunens Stadsarkivar undersøge, om der er andre oplagte steder i kommunen, at snublesten kunne være relevante ift. en yderligere drøftelse med Snublestensgruppen.

Langs Hegnet er en privat fællesvej ejet af kommunen jf. tingbogen. Forud for nedlæggelse af sten i vejarealet skal relevante parter høres. I dette tilfælde er det vejejer og muligvis tilstødende grundejer, som kan betragtes som part ud fra betragtningen om, at en part skal have en særlig og individuel interesse i sagen. Forvaltningen har partshørt tilstødende grundejer og har ikke modtaget nogle bemærkninger.

Forvaltningen anbefaler på ovenstående baggrund, at der meddeles tilladelse til at nedlægge snublestenene ud for den pågældende adresse.

### **Lovgrundlag**

Privatvejslovens §66, stk. 1, nr. 1.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Godkendt.

## **Bilag**

Ansøgning snublesten Lyngby Taarbæk Kommune

Eksempel på snublesten

## **Punkt 8: Anlæg og nedgravning af fibernet i Taarbæk (Orientering)**

05.02.15-G01-5-21

### **Resume**

Forvaltningen har modtaget ansøgning fra TDC om nedgravning af fibernet i Taarbæk. Med denne sag orienteres om planer for at meddele de nødvendige tilladelser til etablering af fibernet i Taarbæk i foråret 2021

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orientering om de planlagte tilladelser til etablering af fiberbet mv i foråret 2021 tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Forvaltningen har ultimo februar 2021 gennemført to besigtigelser sammen med repræsentanter fra TDC vedrørende et planlagt projekt med nedgravning af fibernet i Taarbæk (bilag). Projektet udspringer af en dialog mellem borgerne i Taarbæk, repræsentanter fra Taarbæk Borgerforening og TDC, og det er TDC's hensigt at gennemføre projektet snarest muligt i foråret 2021.

Under indtryk af den aktuelle politiske dialog i udvalget omkring "særlig råden over vejarealer" har forvaltningen gennemført yderligere en besigtigelse i Taarbæk sammen med den af TDC valgte entreprenør på opgaven. Dette med henblik på særlig at sikre trafikafvikling og imødegå unødige gener fra det projekterede anlægsarbejde.

Forvaltningen planlægger at meddele de nødvendige tilladelser til etablering af fibernet i Taarbæk i foråret 2021, idet placering af containere og materiel overvejende vil ske i den sydlige del af Taarbæk på de langsgående parkeringspladser på Taarbæk Strandvej ved Bombegrunden. Mandskabsfaciliteter og materialer vil blive søgt placeret på Bombegrunden og Rosenhaven i det omfang aftaler med Statsskovvæsenet ikke kan aflaste disse forhold. Parkeringsanlægget, (delvis), ved Taarbæk Kirke indgår også i planlægningen til oplag.

Som udgangspunkt opereres med tidshorisont på 3-4 uger til opstilling af de nødvendige containere.

### **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje.

Lov om private fællesveje.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Taget til efterretning.

## **Bilag**

TDC-oplæg om fibernet i Taarbæk

## Punkt 9: Ansøgning af cykelpulje 2021 (Beslutning)

05.00.00-G01-27-21

### Resume

Der er afsat en statslig pulje på 150 mio. kr. til cykelinitiativer, med ansøgningsfrist den 17. maj 2021. Forvaltningen har foretaget en forundersøgelse og vurderet, hvilke cykelprojekter i kommunen, der kunne komme i betragtning til denne cykelpulje. Forvaltningen har både gennemgået tværkommunale projekter (supercykelstier mm.) og lokale projekter, herunder skolevejsprojektet. Der skal med denne sag tages stilling til, hvilke projekter kommunen vil ansøge om medfinansiering til fra den statslige cykelpulje.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der udarbejdes en ansøgning til puljen til et skolevejsprojekt ved Fuglsanggårdsskolen og Virum Skole,
2. der udarbejdes en ansøgning til puljen til et skolevejsprojekt ved Kongevejens Skole,
3. der udarbejdes en ansøgning til puljen til et skolevejsprojekt ved Lindegårdsskolen og Skt. Knud Lavard Skole,
4. den kommunale medfinansiering, såfremt ansøgningerne imødekommes, udgør 5,071 mio. kr. der finansieres af pulje til skolevejsprojekter afsat i perioden 2022-2024.

### Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget blev den 17. marts 2021 orienteret om at der er afsat en statslig cykelpulje på 150 mio. kr. og kræver ligesom de tidligere puljer 50% medfinansiering fra kommunerne til de ansøgte projekter. Puljen er sendt i høring indtil 6. april 2021 og ansøgningsfristen for puljen forventes at være 17. maj 2021. Vejdirektoratet vil herefter vurdere de indkomne ansøgninger, og tildele midler til de projekter der i højest grad lever op til puljens formål.

I kraft af at Lyngby-Taarbæk Kommune er medlem af Supercykelsti Samarbejdet, har Supercykelsti Sekretariatet tilbudt at screene og komme med anlægsoverslag på to ruter som løber gennem Lyngby-Taarbæk Kommune. Det drejer sig om Lyngby-Klampenborg Ruten som løber fra Kongens Lyngby ad Klampenborgvej ind i Gentofte Kommune og slutter ved Klampenborg St. og om Kystbane Ruten som løber fra indre København gennem Lyngby-Taarbæk Kommune ad Strandvejen og på banestien til Kokkedal. Forvaltningen har takket ja til at sekretariatet udfører disse uforpligtende screeninger af begge ruter, som kan omsættes til ansøgninger til eventuelle fremtidige cykelpuljer. Forvaltningen får først screeningerne medio maj, hvorfor de ikke indgår i forvaltningens anbefaling til indmelding af projekter til denne pulje. Når screeningerne er blevet udført vil udvalget blive orienteret om resultaterne herunder prisoverslaget for at udføre projekterne.

Ydermere har forvaltningen gransket, hvilke lokale cykelprojekter i Lyngby-Taarbæk Kommune, der kunne være relevante at ansøge puljen om støtte til. Forvaltningen har gennemgået de eksisterende trafikveje uden cykelsti, Skolevejsprojekt 2017-2020 (23 konkrete projekter) samt den igangværende projektering af supercykelsti Lyngbyruten (tidligere Helsingørruten).

For at et projekt skal kunne komme i betragtning til cykelpulje 2021 skal det opfylde flest muligt af følgende kriterier:

- Ny infrastruktur dedikeret til cyklist
- At projektet bidrager til større sikkerhed for cyklist
- At flest muligt får gavn af projektet
- At projektet bidrager til bedre sammenhæng, f.eks. ved at styrke integrationen mellem den kollektive trafik og cykling
- At projektet koordineres med relevante aktører
- Viden- og innovationsprojekter, som fx mindre forsknings- og analyseprojekter

Forvaltningen har fundet at flere af de planlagte anlægsprojekter under skolevejsprojektet i vid udstrækning opfylder puljens kriterier. Det er dog forvaltningens vurdering, efter erfaring fra tidligere cykelpuljer, at det vil være nødvendigt at lave mindre justeringer i flere af anlægsprojekterne, for at have de bedste chancer for at opnå støtte fra puljen. Disse justeringer skal sikre at projekterne primært forbedre forholdene for cyklister. Ydermere vil det være nødvendigt at ændre på den prioriterede rækkefølge i skolevejsprojekterne, da de ikke alle lever op til puljens krav.

Konkret foreslår forvaltningen, at der udarbejdes tre ansøgninger, som indeholder anlægsprojekter fra skolevejsprojektet 2017-2020, samt at der afsættes økonomi til at få udarbejdet og gennemført målrettede kommunikationsindsatser eventuelt i form af kampagner. Kommunikationsindsatsen foreslås udarbejdes med de enkelte skoler/skolebestyrelser, for at sikre, at indsatserne får et format der kan give effekt. Ansøgningerne vil være om projekter der gør det tryggere for cyklister at færdes til og fra fem skoler i kommunen.

#### Projekt ved Fuglsanggårdsskolen og Virum Skole

Indeholder elementer fra skolevejsprojektet 2017-2020 projekt nr. 1, 12, 19 og 20 (bilag), samt omkostninger til kampagner. Anlægsoverslag 3,699 mio. kr.

I dette projekt skal der etableres et kort stykke cykelsti samt en cykelboks på Furesø Parkvej op mod krydset ved Frederiksdalsvej. Der etableres cykelsymbol i højresvingbanen på Frederiksdalsvej. Ydermere skal der på Furesøvej, på strækningen mellem Højdevej og Furesø Parkvej, etableres fire ensporede indsnævring. Indsnævringerne placeres med ca. 100 meters afstand. De anlægges med cykelsluse og cykelbane og der indføres en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på strækningen. På Højdevej, på strækningen mellem Furesøvej og Parcelvej, etableres der etableres seks ensporede indsnævring. Indsnævringerne placeres ligeledes med ca. 100 meters afstand her, og de anlægges også med cykelsluse og cykelbane. Der indføres også her lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på strækningen. På Geels Plads skal afsætningsbanen udvides. cykelsti og fortov omlægges bag om træerne i den østlige side af vejen.

Disse tiltag vil være med til at sænke farten på skolevejene, adskille bløde og hårde trafikanter og skabe forbedrede forhold for cyklister i krydset mellem Frederiksdalsvej, Furesø Parkvej og Parcelvej.

#### Projekt ved Kongevejens Skole

Indeholder elementer fra skolevejsprojektet 2017-2020 projekt nr. 21 og 23 (bilag), samt omkostninger til kampagner. Anlægsoverslag 4,808 mio. kr.

I dette projekt skal Kongsvænget ensrettes mellem Kongedalen og Kongsbjergvej. Der opsættes venstresvingforbud fra parkeringspladsen til Kongsvænget. Der etableres delt sti i den østlige side på Kongsvænget mellem skolen og Kongsbjergvej samt parkeringsspor i modsatte side. Der udlægges rød asfalt med fodgængerfelt foran indgangen til skolen og der etableres et lille stykke cykelsti. Der etableres ligeledes en enkeltrettet cykelsti på nordsiden af I.C. Modewegs Vej Fra Møllestien til Bredevej. Stien etableres mellem træer og fortov.

Disse tiltag vil tilgodese de bløde trafikanter til skolen og skabe en mindre kompliceret og farlig trafiksituation.

#### Projekt ved Lindegårdsskolen og Skt. Knud Lavard Skole

Indeholder elementer fra skolevejsprojektet 2017-2020 projekt nr. 9 og 18 (bilag), samt omkostninger til kampagner. Anlægsoverslag 1,636 mio. kr.

I dette projekt etableres en overkørsel ved sidevejstilslutningen af Carlshøjvej til Toftebæksvej. Fortov og cykelsti på Toftebæksvej føres ubrudt forbi Carlshøjvej. Der etableres en krydsningshelle nord for Carlshøjvej med en bredde på to meter. Kørebanen indsnævres til tre meter. Der suppleres med en helle mod syd samt lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. I krydset mellem Carlshøjvej og Sorgenfrigårdsvej etableres et gennemført fortov og cykelsti langs Sorgenfrigårdsvej for at opstramme krydsområdet. Vejbanerne på Carlshøjvej indsnævres og der etableres en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på strækningen.

Disse tiltag skal gøre det tryggere og nemmere for bløde trafikanter at krydse Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej.

Ved at ansøge cykelpuljen om støtte vil det være muligt at gennemføre flere projekter end kommunen vil kunne på egen hånd.

Vejdirektoratet forventer at tilsagn og afslag om støtte fra puljen gives i løbet af sommeren 2021 så de er afklaret inden de kommunale budgetforhandlinger i efteråret 2021. Udvalget vil derfor igen kunne drøfte projekterne i efteråret, når kommunen ved om der er opnået tilsagn til et eller flere projekter. Tilskuddet bliver først bindende når tilskudsmodtager giver accept til Vejdirektoratet, dette skal ske senest et år efter tilsagnet er givet.

Efter tilsagn skal projekterne konkretiseret, projekteres og der skal indhentes priser. Projekterne forventes udført i perioden 2022 - 2024

Ved at sende alle tre puljeansøgninger afsted sender Lyngby-Taarbæk Kommune et stærkt signal om at der også er brug for flere og større cykelpuljer i fremtiden.

## Lovgrundlag

Ikke relevant.

## Økonomi

Såfremt der opnås tilsagn til de tre ansøgninger er der et samlet anlægsoverslag på 10,143 mio. kr., hvoraf Vejdirektoratet forventes at finansiere 5,071 mio. kr. og kommunen et tilsvarende beløb.

Der er i budget 2021-2024 afsat i alt 7,35 mio. kr. i perioden 2022-2029. Fordelt med et årligt budget på 1,0 mio. kr. fra 2022-2028 og 0,35 mio. kr. i 2029. De foreslåede tiltag disponerer således puljen fuldt ud frem til 2026 og 0,072 mio. kr. af den afsatte pulje i 2027.

2016 - priser

	mio. kr.	Finansiering	Netto kommunen
Projekt ved Fuglsanggårdskolen og Virum Skole	3,37	-1,685	1,685
Projekt ved Kongevejens Skole	4,38	-2,19	2,19
Projekt ved Lindegårdsskolen og Skt. Knud Lavard Skole	1,49	-0,745	0,745
I alt	9,24	-4,62	4,62

År	Prisfremskrivningsfaktor
16->17	1,0207
17->18	1,0204
18->19	1,02
19->20	1,019
20->21	1,014
Samlet	1,097693

2021 - priser

	mio. kr.	Finansiering	Netto kommunen
Projekt ved Fuglsanggårdskolen og Virum Skole	3,699	-1,849	1,85
Projekt ved Kongevejens Skole	4,808	-2,404	2,404
Projekt ved Lindegårdsskolen og Skt. Knud Lavard Skole	1,636	-0,818	0,818
I alt	10,143	-5,071	5,072

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Sum
Budgettet	1	1	1	1	1	1	1	0,35	7,35
Disponeret	1	1	1	1	1	0,72			5,72

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Ad 1-4) Anbefalet.

## Bilag

Lyngby skolevejsprojekt 2017-2020 konkretisering af 23 projekter

# Punkt 10: Valg af projekter til Danmarks Vildeste Kommune (Beslutning)

01.05.00-P20-53-21

## Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune er tilmeldt konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune", som har til formål at sætte fokus på biodiversitet. Kommunen skal som en del af tilmeldingen til konkurrencen indberette et eller flere biodiversitetsprojekter til Miljøministeriet, der står bag konkurrencen. Forvaltningen har udarbejdet forslag til projekter, som med fordel kan indmeldes. Der skal med denne sag tages stilling til, hvilke projekter, der ønskes indmeldt i konkurrencen om "Danmarks Vildeste Kommune".

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at følgende projekter indberettes til konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune":

- Projekt 2: Lokal ambassadørordning
- Projekt 7: Oplysningskampagne
- Projekt 9: Samarbejde med større lodsejere, virksomheder og uddannelsessteder
- Projekt 10: Kommunale arealer

## Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 17. marts 2021 orienterede forvaltningen om, at Lyngby-Taarbæk Kommune er tilmeldt konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune". En forudsætning for at deltage er, at kommunen indberetter et eller flere forslag til biodiversitetsprojekter til Miljøministeriet, der står bag konkurrencen.

Kommunen skal indberette biodiversitetsprojekterne senest den 14. april 2021. Projekterne er ikke bindende, men vil formodentlig danne grundlag for, hvilke projekter der vil blive fulgt af den TV-produktion, som Danmarks Radio laver i forbindelse med konkurrencen.

Der er ikke fastlagt vinderkriterier for konkurrencen, men idérigdom, engagement, antal omlagte kvadratmeter/kubikmeter vild natur, udbredelse af viden til borgere, gode samarbejder, vedvarende projekter og projekter med henblik på at beskytte særligt truede arter, er nævnt af dommerpanelet som væsentlige parametre i bedømmelsen.

Dommerpanelet består af Miljøministeren Lea Wermelin og Biolog Morten DD.

På baggrund af ovenstående har forvaltningen udarbejdet følgende projektkatalog, hvor flere forslag er i tråd med afsnittet om biodiversitet i kommunens bæredygtighedsstrategi, og sammenfattes under tre temaer:

- Øget biodiversitet i haver
- Partnerskaber om ekstensiv og naturvenlig drift
- Naturvenlig drift på kommunale arealer

I forlængelse af bæredygtighedsstrategien er forvaltningen i gang med at skrive en handleplan for biodiversitet, som vil tage udgangspunkt i de tre temaer. Handleplanen skal binde kommunens indsats for biodiversitet sammen. Konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune" og konkurrencens projektforslag vil indgå i den kommende handleplan, som forventes at blive vedtaget ved udgangen af 2021.

Forvaltningen har undladt Lyngby-Åmose og lignende naturarealer i projektkataloget fordi der i forvejen er høj biodiversitet i disse områder, og fordi kommunen og Danmarks Naturfredningsforening allerede udfører naturpleje på arealerne. Konkurrencen er rettet mod at skabe mere biodiversitet, hvor potentialet er størst.

Forvaltningens forslag til hvilke projekter inkluderes i indberetningen til konkurrencen (projektforslag 2, 7, 9, 10) er valgt ud fra, om projekterne kan rummes indenfor forvaltningens nuværende ressourcer og finansiering. De øvrige projektforslag i projektkataloget er ikke finansieret, og kan ikke rummes indenfor den nuværende budgetramme.

De projektforslag der ikke er inkluderet i projektpakken, men som vurderes relevante ift. konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune", er ikke inkluderet, da forvaltningen ikke kan pege på finansiering. Eventuelt kan nogle af projekterne finansieres igennem bæredygtighedspuljen, som fremlægges til udmøntning medio 2021.

## Projektkatalog

Øget biodiversitet i haver:

1. Rådgiverordning:  
Forvaltningen etablerer en ordning, hvor borgere og virksomheder kan få besøg af en biodiversitetskonsulent med henblik på rådgivning ift. at skabe mere biodiversitet på deres ejendom. Rådgivningen kan enten udføres af forvaltningen eller af en ekstern virksomhed.
2. Lokal ambassadørordning:  
Forvaltningen klæder lokale ildsjæle fagligt på til at kunne rådgive og sætte fokus på biodiversitet på helt lokalt plan i kommunen. Ambassadørordningen kan f.eks. være et emne for et møde i Naturforum.
3. Naturplejekurser - Lær at slå med le og lignende:  
Forvaltningen faciliterer kurser i naturpleje. Det kunne f.eks. være le-slåningskurser, hvor kommunens borgere kan lære at slå med le, og benytte de tillærte færdigheder i egen have. Jo mere varieret græsslåning, desto mere biodiversitet.
4. Konkurrence - Vind penge til dit biodiversitetsprojekt i haven:  
Kommunen afholder en konkurrence, hvor borgere kan indsende projektforslag til et biodiversitetsprojekt i egen have. Evt. kan ti vindere kåres og modtage 2500 kr. i tilskud til deres biodiversitetsprojekt, når projektet er gennemført.
5. Open-air biograf med dokumentar om biodiversitet.
6. Oplæg med biodiversitetseksperter i naturen.
7. Oplysningskampagne:

Forvaltningen tilrettelægger en oplysningskampagne om biodiversitet rettet mod kommunens borgere.

Partnerskaber om ekstensiv og naturvenlig drift:

8. Konkurrence - Lyngby-Taarbæk Kommunes vildeste grundejerforening/boligforening:  
Kommunen afholder en konkurrence, hvor kommunens grundejerforeninger/boligforeninger kan indsende projektforslag til biodiversitetsprojekt i egen have. Den vindende grundejerforening/boligforening modtager 25.000 kr. til deres biodiversitetsprojekt, når projektet er gennemført.
9. Samarbejde med større lodsejere, virksomheder og uddannelsessteder:  
Kommunen rækker ud til større lodsejere, virksomheder og uddannelsessteder med henblik på at skræddersy samarbejder, der kan øge biodiversiteten. F.eks. almene boliger, boligselskaber, virksomheder i samarbejde med Vidensbyen, slotte og godser eller DTU.

Naturvenlig drift på kommunale arealer:

10. Kommunale arealer, hvor der er afsat et rådighedsbeløb på 2,1 mio. kr. Udmøntningen af rådighedsbeløbet behandles senere i en særskilt dagsorden.
  - a) Omlægge til skånsom græsslåning:  
Kommunale arealer får slået græs med metoder, der er mere skånsomme for insektfaunaen og fremmer blomstrende urter.
  - b) Etablering af ekstensivt plejede arealer:  
Lysåben natur med blomstrende urter vedligeholdes ved at fjerne dødt græs og førne.

c) Anvende afbrænding som ny driftsmetode:

Afbrænding skaber optimale vilkår for fremspiring af blomstrende urter, da græsvæksten bliver sat tilbage og jorden blotlægges.

d) Assisteret såning langs vejarealer:

Græstørv fjernes langs eksisterende og nyanlagte vejarealer, og der sås blomstrende urter.

e) Udbrede metoden "dødt ved":

Stammer og store grene fra beskæringer efterlades hvor det er muligt, hvilket vil være gavnligt for insekter og svampe samtidig med at kunne anvendes som naturpræget udstyr, f.eks. bænke.

f) Habitater skabes omkring vandhuller:

I områder, hvor der er vandhuller, skabes der habitater som tilgodeser den fauna der tilknytter sig til biotoperne, f.eks. ved at udlægge store sten i vandkanten, eller skabe niveauforskelle med små bassiner, der periodemæssigt tørrer ud.

Projektforslag udover de tre temaer:

#### 11. Biodiversitet i forvaltningen:

Forvaltningen sætter fokus på biodiversitet ved at etablere en model, hvor anbefalinger eller vurdering af muligheder for at øge biodiversitet indgår i alle relevante projekter, planer og afgørelser inden for Teknik- og Miljøområdet.

#### 12. Etablering af lokalt ekspertråd, som kan vejlede forvaltningen og politikere om biodiversitet:

Biodiversitet er komplekst, og viden om arter og naturtyper er afgørende for om biodiversitetsprojekter lykkes i større skala. Forvaltningen faciliterer et ekspertråd, der består af lokale eksperter, som kan vejlede forvaltningen og politikere om, hvordan vi bedst øger biodiversiteten i Lyngby-Taarbæk Kommune.

#### 13. Konkurrence - Danmarks Vildeste Start-Up:

Lyngby-Taarbæk Kommune afholder en konkurrence med henblik på at kåre den bedste ide til en biodiversitets Start-Up. Målgruppen kan være studerende på DTU eller lokale iværksættere og opfindere. Vinderen modtager en pengepræmie på 25.000 kr.

#### 14. Marint projekt:

Oprettelse af et undersøisk stenrev der kan være levested for marine organismer, bl.a. ved at øge forekomsten af tang og skabe habitat for flere forskellige fiskearter. Stenrevet kunne udvikles til at være et borgervidenskabeligt projekt med frivillig monitorering af revets tilstand. Ved at inddrage besøgende i projektet vil interessen og formidlingen af det biodiversitetsfremmende tiltag øges.

## Lovgrundlag

Ikke relevant.

## Økonomi

Der er udarbejdet et overslag over de enkelte projekters økonomi. Forvaltningen indstiller at projektforslag 2, 7, 9 og 10 indberettes, da projekterne kan afholdes inden for rammen. For projektforslag 10 bemærkes det, at den konkrete udmøntning af anlægsbevillingen behandles senere i en særskilt sag. De nævnte punkter under 10 (a-f) er de tiltag, som forvaltningen indberetter til konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune".

Forvaltningen kan ikke pege på finansiering til at gennemføre de øvrige projekter.

Projektforslag	Antal	Ca. pris (DKK)
1. Rådgiverordning	ca. 100 besøg	50.000-70.000
2. Lokal ambassadørordning		0
3. Naturplejekurser	4 kurser	50.000
4. Konkurrence - Vind penge til biodiversitetsprojekt i haven		25.000
5. Open-air biograf med dokumentar om biodiversitet	1 arrangement	35.000

6. Oplæg med biodiversitetseksperter i naturen	4 arrangementer	30.000
7. Oplysningskampagne		0
8. Konkurrence - Lyngby-Taarbæk Kommunes vildeste grundejerforening/boligforening		25.000
9. Samarbejde med større lodsejere, virksomheder og uddannelsessteder*		0-500.000
10. Kommunale arealer, afsat et rådighedsbeløb på 2,1 mio. kr.		0
11. Biodiversitet i forvaltningen		50.000
12. Etablering af lokalt ekspertråd		100.000
13. Konkurrence - Danmarks Vildeste Start-Up		25.000
14. Marint projekt		150.000
I alt		540.000 - 1.060.000

\*Forvaltningen indstiller modellen til 0 kr.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Supplerende sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har den 8. april 2021 afsat 1 mio. kr. til bæredygtige initiativer i forbindelse med ”Danmarks Vildeste Kommune”. Forvaltningen anbefaler, at der indstilles 0,5 mio. kr. til fire yderligere projekter til naturvenlig drift på kommunale arealer (projektforslag 10 g-j) og, at der indstilles 0,5 mio. kr. til en rådgiverordning (projektforslag 1), samarbejde med større lodsejere, virksomheder og uddannelsessteder (projektforslag 9) samt et marint projekt (projektforslag 14).

De fire supplerende projekter til naturvenlig drift på kommunale arealer inkluderer:

10. Kommunale arealer

g) Veteranisering af træer:

Fremme diversitet i træbevoksninger ved at skabe træruiner med biotoper til svampe, insekter, hulrugende fugle.

h) Etablering af insekthoteller:

Give overvintringsmuligheder, varme om foråret og fødekilder i nærområdet til insekter.

i) Etablering af steppingstones:

Mikrohabitater indpasset i det urbane miljø, typisk i tilknytning til vejarealer og områder med meget belægning.

j) Etablering af formidlingsbiotoper:

Flere forskellige biotoper etableret i en lille samling, hvilket giver gode formidlingsmuligheder omkring biotopernes forskellige udseende, naturværdi mv.

Supplerende økonomi

Projektforslag	pris (DKK)	Aktivitetsområder
1. Rådgiverordning (inkl. projektforslag 4, 6 og 13)*	150.000	Klima, miljø og natur

9. Samarbejde med større lodsejere, virksomheder og uddannelsessteder	200.000	Klima, miljø og natur
10. Kommunale arealer	500.000	Vej og Park
14. Marint projekt	150.000	Klima, miljø og natur
I alt	1.000.000	

\* Rådgivere hyres udefra for at varetage borgerinddragelsen ift. private haver

Projekterne finansieres af puljen til bæredygtige tiltag i sammenhæng med Danmarks Vildeste Kommune på 1 mio. kr. Puljen blev afsat i forbindelse med regnskab 2020, der blev behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 8. april 2021.

#### Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at følgende projekter indberettes til konkurrencen "Danmarks Vildeste Kommune":

- Projekt 1: Rådgiverordning (inkl. projektforslag 4, 6 og 13)
- Projekt 2: Lokal ambassadørordning
- Projekt 7: Oplysningskampagne
- Projekt 9: Samarbejde med større lodsejere, virksomheder og uddannelsessteder
- Projekt 10: Kommunale arealer
- Projekt 14: Marint projekt

og at projekterne finansieres af puljen til bæredygtige tiltag i sammenhæng med Danmarks Vildeste Kommune på 1 mio. kr., der blev afsat i forbindelse med regnskab 2020.

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Den supplerende indstilling blev anbefalet, idet projekt 1, Rådgiverordningen, nedskaleres til 50.000 kr. (og ændres til en understøttelse af vidensudveksling i kommunen jf. Bæredygtighedsstrategien) og overskydende 100.000 kr. overføres til Projekt 10, Kommunale arealer.

Udvalget ønsker desuden en status på arbejdet efter sommerferien.

## **Punkt 11: Anmodningssag om forundersøgelse af BRT på Ring 4**

00.00.00-A00-88-21

### **Sagsfremstilling**

Sigurd Agersnap (F) anmoder om, at der optages en sag på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden om mulighederne for, at Lyngby-Taarbæk Kommune tilslutter sig en forundersøgelse til en BRT-løsning på Ring 4.

Albertslund, Ballerup, Furesø, Gladsaxe, Herlev og Høje-Taastrup Kommuner er med Region Hovedstaden og Staten gået sammen om en forundersøgelse af en BRT-løsning på Ring 4. I tidligere mulighedsstudier fra Movia angående en BRT-model i Ring 4 indgår Lyngby-Taarbæk Kommune, ligesom Lyngby St., som et af det største trafikale knudepunkter i Københavnsområdet, er en meget oplagt station på en fremtidig BRT-løsning i Ring 4.

Det anmodes derfor om, at udvalget forelægges en sag der belyser mulighederne for, hvordan Lyngby-Taarbæk Kommune kan sikre, at kommunen også indgår i det fremtidige arbejde med en BRT-løsning på Ring 4.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Afstemning:

For stemte: 3 (F (1), Ø (1), A (1))

Imod stemte: 4 (C)

Anmodningssagen blev afvist.

C stemmer imod, da forslaget kraftigt vil begrænse fremkommeligheden og trafikafviklingen for den øvrige trafik. C finder alene, at muligheden for en BRT-løsning på strækningen ville give mening, hvis den kunne erstatte Letbanens trace i Lyngby-Taarbæk Kommune, således at BRT-løsningen blev eneste løsning på strækningen i kommunen.

## **Punkt 12: Kommende sager**

00.01.00-A00-58-17

### **Resume**

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

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

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Status vedr. træbalancen i Dyrehavegård-programmet
- Forskrift vedrørende visse udendørs aktiviteter i Lyngby Idrætsby
- Iltning af Furesøen - ny aftale med samarbejdskommunerne
- Borger- og virksomhedsinddragelse om kollektiv trafik.

### **Lovgrundlag**

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

### **Økonomi**

Ingen økonomiske konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknik- og Miljøudvalget.

### **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Taget til efterretning.

## Punkt 13: Meddelelser

00.01.00-A00-49-17

### Sagsfremstilling

#### 1. Overtagelse af private fællesveje til kommunale veje

I forlængelse af Kommunalbestyrelsens beslutning vedrørende optagelse af private fællesveje den 26. november 2020 (Kommunalbestyrelsesmøde, punkt 13) orienteres her kort om processen fremadrettet.

Forvaltningen har medio februar 2021 indgået en aftale med en rådgiver, som skal foretage analysen af, hvilke veje der kan optages efter de af Kommunalbestyrelsens vedtagende principper, som danner grundlaget for den konkrete trafikale vurdering. Rådgiver skal i denne forbindelse også assistere med at identificere eventuelle problemstillinger som fx og løsninger, så processen omkring optagelse kan optimeres mest muligt.

I løbet af foråret, er det forventningen, at der skal kommunikeres til borgerne, så de bliver bekendt med proces og hvordan de skal forholde sig. Kommunikation vil være tænkt som en artikel i Det Grønne Område, kommunens Facebook, og kommunens hjemmeside. Kommunikation i foråret har alene karakter af information og der vil først efter Kommunalbestyrelsens beslutning om optagelse til juni 2021 blive tale om en kommunikation, som har karakter af en afgørelse, hvor der bliver tale om partshøring af relevante parter. Da kommunikationen har generel karakter i foråret har forvaltningen umiddelbart vurderet, at det ikke er hensigtsmæssigt at benytte borgernes e-Boks til denne kommunikation.

#### 2. Opsigelse af Vedligeholdelsesordninger for de private fællesveje

Kommunens ordninger om vedligeholdelse på de private fællesveje blev opsagt på baggrund af Kommunalbestyrelsens beslutning den 29. august 2019. Processen med at tilbagelevere vejene til grundejerne er nu gennemført og vedligeholdelsen af de private fællesveje påhviler nu de tilstødende grundejere. Overdragelsen trådte i kraft i hhv. april og oktober. Der er talt om samlet set 158 ordninger.

Kommunen har modtaget klager over afleveringen fra ca. 80 veje/grundejerforeninger, der har klaget over vejens stand ved overdragelsen. Kommunen har afgjort 50 af disse sager. Dvs. ca. 30 udestår pt. Det er forventningen at disse klager partshøres i marts, for at kunne træffe afgørelse i løbet af april. Arbejdet med at behandle disse klager er meget omfattende og kræver tid.

Der er pt. 12 borgere, der har klaget over Kommunens afgørelse til Vejdirektoratet. Vejdirektoratet har d.d. givet en foreløbig afgørelse i fem af disse sager. I alle af disse sager fastholdes kommunens afgørelse. Kommunen har dermed fået medhold i det retslige forhold. Borgerne kan efterfølgende vælge at rejse et civilt søgsmål mod kommunens skøn af at vejen er i god og forsvarlig stand.

#### 3. Ansøgning til Realdania og Miljøministeriet

Den 26. november 2020 åbnede Realdania og Miljøministeriet for en ansøgningsrunde, for plan- og procesprojekter under overskriften "Byerne og det stigende havvand - Pilotprojekter", som løb frem til 2. april 2021. I alt er der sat 10 mio. kr. af til støtte til 'plan- og procesprojekter'. Projekter, som kan bidrage til byernes beskyttelse og bæredygtighed på den lange bane og bringe den udfordrede by et skridt nærmere realiseringen af en løsning. Forvaltningen har søgt om 1 mio. kr. til arbejdet med at udvikle et skitseprojekt for kystsikring i Taarbæk. Et tilsagn vil betyde, at kommunen kan øge ambitionerne for inddragelses- og innovationsprocessen. Taarbæk Borgerforening har ledsaget ansøgningen med en støtteerklæring.

#### 4. Bakkens godkendelse

Miljøstyrelsen overtog den 1. januar 2021 godkendelses- og tilsynskompetencen af A/S Dyrehavsbakken (Bakken) fra Lyngby-Taarbæk og Gentofte kommuner.

Bakken sendte den 1. januar 2021 en ansøgning til Miljøstyrelsen om driften af forlystelsesparken. For at Bakken kunne åbne til den 26. marts 2021, og fordi Bakken stadig gør sig overvejelser om brugen af friluftsscenen og åbning i efteråret/julen aftalte Miljøstyrelsen og Bakken, at miljøgodkendelsen behandles i flere omgange.

Lyngby-Taarbæk Kommune har haft udkast til miljøgodkendelse for sommersæsonen i partshøring fra den 8.–22. marts 2021.

Bakken har søgt om at udvide sommersæsonen fra ultimo august til medio september samt at udvide den daglige driftstid med start allerede kl. 10.00 i stedet for 12.00. Endvidere er der søgt om, at enkelte restauranter med lukkede selskaber lejlighedsvis holdes åbne til kl. 02.00.

Miljøstyrelsen har imødekommet Bakkens ønsker. Bakken har således ikke ønsket lige så mange koncerter, som i 2017.

Forvaltningen har noteret, at støjvilkårene i godkendelsen tager udgangspunkt i, hvad Bakken i en teknisk-økonomisk redegørelse har redegjort for, at virksomheden kan overholde på nuværende tidspunkt. Forvaltningen er enig i, at der fortløbende skal arbejdes på at nedbringe støjbelastningen fra Bakken i det omfang, det er muligt. Dette er i tråd med den hidtidige regulering af Bakken.

Derudover har forvaltningen mest redaktionelle bemærkninger og spørgsmål til udkastet.

Bakken og Miljøstyrelsen er i dialog om det nødvendige indhold i ansøgningerne om drift i efteråret og julen samt udvidet brug af friluftsscenen. Godkendelse til dette vil blive givet som tillæg til miljøgodkendelsen for sommersæsonen. Disse udvidelser kan kræve, at der skal foretages en miljøvurdering. Lyngby-Taarbæk Kommune vil også blive hørt.

## 5. Planklagenævnets afgørelse om klager vedr. Bakken

Lyngby-Taarbæk Kommune vedtog den 29. november 2018 Lokalplan 277 for Bakken med tilhørende kommuneplantillæg 4/2017 og miljørapport. Planklagenævnet har efterfølgende behandlet klager over planerne fra Gentofte Kommune, Danmarks Naturfredningsforening og Skovshoved-Klampenborg Grundejerforening.

Planklagenævnet traf den 25. marts 2021 afgørelse (bilag) i klagerne og gav ikke medhold i nogen af klagerne.

Planklagenævnet har undersøgt følgende forhold i klagerne:

1. Lyngby-Taarbæk Kommunes kompetence til at vedtage planerne og miljørapporten: Planklagenævnet vurderede, at kommunen havde hjemmel til at vedtage planerne.
2. Overholdelse af reglerne om Natura 2000-områder: Et flertal på 6 medlemmer var enig med kommunens vurdering i, at planerne ikke vil påvirke Natura 2000-området væsentligt. Et mindretal på 5 medlemmer fandt, at kommunens vurdering er mangelfuld og planerne derved ugyldige
3. Opfyldelse af mindstekrav til miljøvurdering ift. visualiseringer, trafik og støj: Nævnet fandt, at visualiseringerne er tilstrækkelige, og at det har været muligt for offentligheden og politikerne at tage stilling til de relevante visuelle

konsekvenser af forslaget. De trafikale konsekvenser ved en forhøjelse af etageantallet er beskrevet og vurderet tilstrækkeligt. Miljøvurderingens behandling af støjforhold opfylder også miljøvurderingslovens krav.

4. Lokalplanens overensstemmelse med Kommuneplanen: Nævnet fandt ikke, at lokalplanen er i uoverensstemmelse med kommuneplanens rammer og retningslinjer.
5. Lokalplanens bestemmelser: Planklagenævnet ophæver ikke en lokalplan eller konkrete lokalplanbestemmelser, fordi der i fremtiden eventuelt kan opstå tvivl om fortolkningen af lokalplanen.

Planklagenævnet beklager den lange sagsbehandlingstid.

#### 6. Mulighedsstudie af BRT for buslinje 150S på Helsingørmotorvejen

Movia har i marts 2021 fremsendt rapport over mulighederne for at etablere BRT på buslinje 150S som kører på Helsingørmotorvejen mellem Nørreport og Kokkedal Station.

BRT (Bus Rapid Transit) er et **busbaseret** kollektivt transportsystem, der er designet til at forbedre kapaciteten og pålideligheden ved at lade busserne kunne køre en betydelig strækning af deres rute indenfor fuldt dedikerede **busbaner**, således at trængselsproblemer undgås.

Movias bestyrelse har, med afsæt i Movias mobilitetsplan for 2020, sat et arbejde i gang med at undersøge mulighederne for BRT i hovedstadsregionen.

Studiet af BRT på linje 150S er blevet til i samarbejde med Fredensborg, Hørsholm, Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Københavns Kommune og viser, hvordan strækningen kan udformes med dedikerede busbaner, nye BRT-stationer og betjene nye udviklingsområder.

Rapporten viser, at BRT-sporet på strækningen gennem Lyngby-Taarbæk placeres i midten af Helsingørmotorvejen og at antallet af kørespor fastholdes. Nogle motorvejsbroer vil i den forbindelse skulle udvides/ombygges.

Kombinationen af Hovedstadens Letbane og BRT på Helsingørmotorvejen vil kunne skabe et nyt knudepunkt ved DTU Rævehøjvej, hvor mulighedsstudiet rummer første bud på en visualisering af den kommende station. Med store udbygningsmuligheder i tracéet langs Helsingørmotorvejen bliver denne nye station en vigtig indgang til områdets arbejds- og studiepladser. I alt vurderes det i studiet at over 3.500 passagerer vil stige på en BRT ved Rævehøjvej som dermed vil blive strækningen næststørste standsningssted.

Buslinjerne 150S og 15E som betjener strækningen er regionalt finansierede buslinjer og Helsingørmotorvejen er en statsvej. Således er Lyngby-Taarbæk Kommune i dag ikke bidragsydere til hverken buslinjerne på motorvejen eller vedligeholdelse/ændringer på vejnettet.

Rapporten gennemgår både de beregnede drifts og anlægsudgifter, men der er i rapporten ikke oplyst, hvem der forventes at stå for finansieringen af anlægget.

I løbet af foråret 2021 vil Region Hovedstaden og Movia supplere BRT-studiet med en analyse af linje 150S efter konceptet +Way. +Way er et BRT-lignende koncept, som dog har mere lempelige krav til udformningen af infrastrukturen – særligt når det kommer til tracéets (+sporets) udformning. Regionen har afsat midler til denne +Way analyse.

BRT-rapporten for 150S kan ses på [Movias hjemmeside](#).

## **Beslutning**

Teknik- og Miljøudvalget, den 14. april 2021

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Planklagenævnets afgørelse 25.03.2021 - bakken