

REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 19-08-2025

Mødedato Tirsdag d. 19. august 2025 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 2.1

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
Forslag til ny Træpolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning).....	4
Motorvejsrampe til Rævehøjvej (Beslutning).....	7
Plantning af træer på Dyrehavegaard's Jorder (Beslutning).....	10
Bestilling af kollektiv busstrafik med virkning fra udgangen af 2026 (Beslutning).....	13
Lokalplan 298 for et område syd for Lyngby Station, kommuneplantillæg 8/2021 samt udbygningsæ	18
Idrætsbyen - Aflysning af lokalplaner samt vurdering om evt. skatepark (Beslutning).....	23
Vurdering af tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove (Orientering).....	26
Status for forskønnelse af byrum og mindre parkeringstiltag på Lyngby Torv (Beslutning).....	31
Justering af parkeringslicens for by- og delebiler (Beslutning).....	34
Særskilt gebyr for containere mv. opstillet uden tilladelse (Beslutning).....	36
Forhindre efterladte trailere (Beslutning).....	38
Finansiering af Supercykelstisamarbejdet (Beslutning).....	40
Forslag til tillæg 10 til spildevandsplanen - Fortunen (Beslutning).....	42
Letbane - Status på anlægsarbejderne (Orientering).....	44
Bekræftelse af godkendelser af varmeprojektforslag samt fornyelse af delegation (Beslutning).....	46
Adgang til offentlige toiletter (Beslutning).....	48
Kommende sager.....	51
Meddelelser.....	52
Lukket: Lukkede meddelelser.....	56
Underskrift protokol.....	57

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Godkendt.

Mette Smidt Olsen (C) var fraværende under punktet.

Punkt 2: Forslag til ny Træpolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning)

00.01.00-A26-6-25

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede i oktober 2023 Handleplan for Biodiversitet. Heri indgår, at der i løbet af 2025 skal udarbejdes *"en ny træpolitik, som sætter retning for forvaltning af træer i kommunens byområder"*, og at træpolitikken skal ud og virke fra 2026. Beslutningen blev truffet i forbindelse med vedtagelsen af kommunens "Handleplan for Biodiversitet". Kommunalbestyrelsen var den 3. juni 2025 inviteret til et temamøde, hvor de deltagende drøftede og kom med input til principper og handlinger i en ny træpolitik. Som opfølgning på temamødet forelægger forvaltningen nu et første forslag/skitse til en ny træpolitik.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til ny Træpolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune drøftes
2. det besluttet, om forslag til ny Træpolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune 2025 skal i høring inden endelig vedtagelse.

Problemstilling

De seneste år har betydningen af træer fået en større opmærksomhed såvel nationalt som lokalt. Fokus er både på træernes nytteværdier som fx skyggegivere, bidrag til biodiversitet og klimatilpasning og træernes herlighedsværdier som fx historie, identitet og sanselighed. Sideløbende har udfordringer og dilemmaer forbundet med træer fået større opmærksomhed. Fx øger flere biler, boliger og parkeringspladser presset på kommunens træer og grønne arealer, og træer, der er yndet af mange borgere, kan omvendt genere dem, der gerne vil have udsigt fra eller lys ind på deres grund, eller som oplever gener ved nedfaldent løv eller fugleekskremitter. Opmærksomheden på træer kan også mærkes i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor kommunens forvaltning af træer har stor politisk opmærksomhed, og mange borgere har stor veneration for kommunens træer og deres betydning for byrum og miljøet i boligområder, parker og grønne rekreative områder. Forvaltningen får også henvendelser fra borgere, der er generet af træer.

Kommunens forvaltning er bevidst om at værne om træerne med et balanceret blik for andre hensyn som fx udvikling af nye bebyggelser o.l., trafiksikkerhed, risikotræer mv. Træerne på de kommunale arealer plantes og vedligeholdes med beskæring mv. af kommunens driftsafdeling, og der samarbejdes tæt med forvaltningens anlægs- og myndighedsområder i forhold til at understøtte trafiksikkerhed, fremkommelighed for forsynings- og redningskøretøjer, borgernes sikkerhed mv. I de seneste år har forvaltningen oplevet kritik ved fældning, genplantning og beskæring af træer forskellige steder i kommunen. Kritikken kunne i et vist omfang være forebygget gennem en passende kommunikation til grundejere m.fl. og ved at forelægge sager om større arbejder for det politiske niveau, herunder som for eksempel i sagen om fældning og genplantning af risikotræer på Lyngby Hovedgade.

Det er imidlertid ressourcekrævende at forelægge enkeltsager om fældning, genplantning mv. for det politiske niveau. Ligesom der ofte er brug for hurtig handling, hvis der er tale om fx trafiksikkerhed. Med en træpolitik, hvor der politisk vedtages retningslinjer for forvaltningen af kommunens træer, vil der kunne opnås en mere effektiv drift og øget transparens om kommunens holdning på det grønne område, herunder til biodiversitet. En træpolitik vil med politiske principper for håndteringen af træer i Lyngby-Taarbæk Kommune også kunne understøtte en bedre og mere ensartet kommunikation til grundejere, almennyttige boligforeninger m.fl.

Løsninger

Forvaltningen har med udgangspunkt i Teknikudvalgets løbende drøftelser og beslutninger om kommunens træer, Kommunalbestyrelsens temadrøftelse den 3. juni 2025, inspiration fra andre kommuner, der allerede har træpolitikker, intentionerne i Handleplan for Biodiversitet og den tidligere Træstrategi med mere udarbejdet et første samlet forslag/skitse til en ny træpolitik.

Træpolitikken indledes med en beskrivelse af træernes betydning, herunder at de er en vigtig grøn ressource i Lyngby-Taarbæk Kommune, som bidrager til at skabe trivsel og daglige naturoplevelser, udgør en værdifuld karakter i byrummet og er en vigtig faktor i forhold til klimaet og miljøet. Politikken skal medvirke til at skærpe opmærksomheden på træernes værdi, understøtte grønne bymiljøer og ligestille træerne med andre byfunktioner.

Træpolitikken rummer 5 overordnede principper, som udtrykker kommunens overordnede holdning til træer på egne arealer, og fastlægger gennem tilhørende handlinger en ramme for forvaltningen af træer i kommunen både i det daglige arbejde og i kommunens strategier og politikker. Træpolitikken skal således understøtte og ses i sammenhæng med fx Arkitekturpolitikken, Kommuneplanen og lokalplaner. De forhold, der vedrører træer på private grundejeres områder, reguleres i Kommuneplanen og lokalplaner.

I udkast til Træpolitik 2025 er de fem principper:

- Træer skal som hovedregel bevares
- Træer, der fældes, skal erstattes
- Der skal være et robust og varieret træartsvalg
- Den samlede træbestand skal øges
- Der skal være bolignære naturoplevelser og naturområder

Hvert princip understøttes som nævnt af en række tilhørende handlinger (bilag).

Inddragelse

Som led i arbejdet med træpolitikken er der i april 2025 og juni 2025 afholdt workshops på tværs af forvaltningen, hvor træpolitikens elementer er drøftet med og kvalificeret af relevante fagpersoner fra de berørte myndigheds- og driftsafdelinger i forvaltningen.

Sideløbende har forvaltningen den 21. maj 2025 og den 13. august 2025 afholdt møde med Danmarks Naturfredningsforening, hvor mulige elementer i politikken er præsenteret og drøftet. Forvaltningen har også den 15. maj 2025 afholdt møde med Astma Allergi Danmark med henblik på at inddrage deres viden om allergi og træer i udarbejdelsen af den kommende træpolitik.

Endelig var der den 3. juni 2025 en temadrøftelse for Kommunalbestyrelsen, hvor der blev arbejdet med et rådkast til mulige principper og handlinger i en ny træpolitik. På baggrund af temadrøftelsen er der udvalgt fem overordnede principper med tilhørende handlinger, og princippet om "Bolignære naturoplevelser og naturområder" er indarbejdet som følge af temadrøftelsen.

Strategisk ramme

Træernes bidrag til Lyngby-Taarbæk Kommune omtales i en række af kommunens politikker, strategier og planer, herunder:

- Bæredygtighedsstrategi 2020-2025 (målet om øget biodiversitet i haver og på offentlige arealer)
- Handleplan for Biodiversitet
- Kommuneplanen
- Lokalplaner
- Arkitekturpolitikken, herunder målsætningen om at fastholde en sund balance mellem natur og udvikling, så det grønne fortsat er en væsentlig del af kommunens identitet. Det sikres via mål om grønne og sammenhængende områder, størst muligt grønt areal og biodiverse omgivelser ved nybyggeri i byrum og parker og landskabstræk, hvor det grønne understøtter kulturarv, bygninger, byrum samt bæredygtighed.
- Idræts- og Bevægelsesstrategien, hvor ambitionen er at fokusere mere på kommunens attraktive uderum og mange grønne områder, så der bliver plads til endnu mere leg, bevægelse og naturoplevelser.

Herudover forpligter FN's verdensmål nr. 15 til at beskytte, genoprette og støtte bæredygtigt brug af økosystemer. Dette mål kan blandt andet indfries ved at beskytte eksisterende træer og plante flere træer. EU forordning om naturgenopretning, der bl.a. omhandler grønne byområder og trækronedækning i byområder trådte i kraft den 18. august 2024. Vejledende rammer fra Kommissionen kommer senest 31. december 2028.

Videre proces

Forvaltningen indarbejder udvalgets kommentarer og forelægger et endeligt forslag til ny Træpolitik til godkendelse i september/oktober 2025 alt efter beslutning om høring.

Såfremt der ønskes en høring, så kan det fx ske i form af et 1½ times borgermøde og/eller 10 dages høring omkring uge 35 via link til kommunens hjemmeside og med annoncering i Det Grønne Område og Taarbæk Avis. Vælges der en længere høringsperiode, vil endeligt forslag til ny træpolitik blive fremlagt til godkendelse senere på året.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser, da pasning, pleje, fældning og genplantning som udgangspunkt forventes afholdt indenfor de eksisterende driftsbudgetter. Såfremt omfanget af nye træer når et omfang, der ikke kan afholdes inden for budgetrammen (pga. lovgivningen eller lign), forelægger forvaltningen sagen til politisk beslutning med henblik på håndtering af dette.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget drøfter punkt 1 og beslutter punkt 2.

Byplanudvalget drøfter punkt 1 og beslutter punkt 2.

Beslutning

Ad. 1) Drøftet.

Ad. 2) Udvalget ønsker, at politikken sendes i høring, herunder at det tages med på Naturforum.

Mette Smidt Olsen (C) var fraværende under punktet.

Kommentarer fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk vedlagt (bilag).

Bilag

251808 Kommentarer fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk

Træpolitik - første version august 2025

Punkt 3: Motorvejsrampe til Rævehøjvej (Beslutning)

05.13.10-G02-2-17

Resume

Teknikudvalget blev den 14. januar 2024 orienteret om, at Transportministeriet har afsat 65 mio. kr. til vejforbedringer ved Helsingørmotorvejen som led i Infrastrukturplan 2035. Projektet skal reducere trængslen ved motorvejsafkørslerne – særligt ved Klampenborgvej – og forbedre trafikafviklingen i og omkring Lyngby, herunder adgangen til DTU.

Projektet skal afhjælpe trængsel ved Klampenborgvej og forbedre adgang til bl.a. DTU. Vejdirektoratet står for gennemførelse og detailprojektering. Kommunen bidrager med lokal koordinering, myndighedsgodkendelse og forhandling om overdragelse af nødvendige arealer.

Med sagen orienteres udvalget om projektets status samt at forvaltningen bemyndiges til at indlede forhandlinger om overdragelse af de nødvendige arealer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen orienterer om projektets status.
2. forvaltningen bemyndiges til at rette formel henvendelse til Vejdirektoratet med henblik på at få undersøgt mulighederne for en vestlig flytning af rampen og/eller etablering af en vold med beplantning langs rampen.
3. forvaltningen bemyndiges til at indgå i forhandling med henblik på salg, af areal og udlejning, der er nødvendigt for projektets tilblivelse med udgangspunkt i en pris, der tager højde for byudviklingsmuligheder.

Problemstilling

I forbindelse med planlægningen for bebyggelse på arealerne langs Helsingørmotorvejen fik kommunen i 2015 foretaget trafikanalyser, som indeholder både en beregning af den fremtidige trafik og med forslag til trafikforbedrende løsninger i forhold hertil. Kommunalbestyrelsen godkendte på mødet den 17. december 2015 at forvaltningen i dialog med Vejdirektoratet kunne fortsætte arbejdet for etablering af en rampe fra Helsingørmotorvejen til Rævehøjvej. Fra 2015 og frem til 2020 har kommunen haft projektet som et 3.-partsprojekt, hvor kommunen som bygherre skulle stå for gennemførelsen. I perioden frem til Budgetaftalen 2023-2026 var der afsat 40,5 mio. kr. til projektet på kommunens anlægsramme. Rampen har indgået i trafikberegningerne og været en del af forudsætningerne for byudviklingen af arealerne langs Helsingørmotorvejen.

Rampen til Rævehøjvej er et af de tiltag, som kommunen i mange år har peget på som et middel til at afhjælpe den trængsel, der især opstår om morgenen ved afkørsel 16 Lyngby C (ved Klampenborgvej). Ved at åbne mulighed for en senere afkørsel er forventningen, at mange trafikanter – herunder ansatte og studerende ved DTU og Novonesis – vil benytte den nye rampe og dermed skabe luft i trafikken ved afkørsel 16 Lyngby C samt aflaste afkørsel 15 (Lundtofte). For trafikanter sydfra med ærinde på DTU og Novonesis, vil rampen give en mere direkte adgang, hvor kørslen på det kommunale vejnet mellem motorvejen og trafikanternes destination minimeres (bilag, der viser rutevalg herunder de beregnet ændringer i døgntrafikken for udvalgte veje er vedlagt).

Som en del af Infrastrukturplan 2035 har Vejdirektoratet videreført analyserne af projektet. I efteråret 2024 afsluttede Vejdirektoratet fase 2 (skitseprojektet). I den forbindelse blev projektet fremlagt for Folketingets Trafikudvalg, hvor det blev godkendt. Transportministeriet har herefter afsat 65 mio. kr. til projektet.

Projektet er nu overgået til fase 4 hos Vejdirektoratet, hvor anlægget detailprojekteres og klargøres til udførelse. Projektet ejes og gennemføres af Vejdirektoratet med midler fra Infrastrukturplan 2035. Det betyder, at Lyngby-Taarbæk Kommunes mulighed for at foreslå ændringer til projektet er begrænset.

Det projekt, der aktuelt undersøges med henblik på at forbedre trafikafviklingen ved DTU, er uafhængigt af forslaget om en eventuel flyover mellem Motorring 3 og Helsingørmotorvejen (en flyover er når en motorvej i en brokonstruktion føres over en anden motorvej). En flyover indgår ikke i det nuværende projekt og kan i følge de trafiktekniske notater, der danner baggrund for fase 2 projektet ikke realiseres inden for den afsatte økonomiske ramme.

Rampen til Rævehøjvej designes som en S-kurve, og der etableres tilslutning til Rævehøjvej ved et nyt signalanlæg over for den eksisterende indkørsel til Rævehøjparken. En skitsetegning af projektet er vedlagt som bilag.

Med det fremlagte design vil rampen gennembyde den eksisterende støjvold syd for Rævehøjvej. Der har derfor været flere henvendelser til både kommunen og Vejdirektoratet vedrørende de forventede støjgener samt mulige afhjælpende tiltag.

Rampen kommer delvist til at ligge på kommunal jord. Kommunen og Vejdirektoratet skal derfor indgå i dialog om priser for det areal, der skal anvendes til det permanente anlæg, samt for det areal, der skal anvendes midlertidigt i forbindelse med anlægsarbejdet. Arealerne er omfattet af Københavnerklausul, hvilket skal håndteres i dialogen med Vejdirektoratet. Vejdirektoratet har med dette projekt mulighed for at ekspropriere arealerne.

Løsninger

Kommunen vil på baggrund af det fremsendte projekt indgå i forhandling med Vejdirektoratet om overdragelse af det nødvendige areal til projektet. Det foreslås derfor, at forvaltningen bemyndiges til at indlede forhandlinger om både varigt og midlertidigt arealforbrug, herunder fastlæggelse af kompensation for anvendelse af kommunalt areal. Kommunes udgangspunkt i forhandlingerne med Vejdirektoratet vil være at dele af arealet potentielt ville kunne bruges til byudvikling. Dette på trods af at området i dag bærer præg af at være udlagt til rekreative formål. Kommunens holdning i forhold til dette vil derfor afspejle sig i den prissætning som kommunen mener arealet er værd.

Rapporten, der danner grundlag for den politiske godkendelse af projektet, vurderer, at der vil ske en meget lille – om nogen – stigning i støjniveauet, anslået til ca. 1 dB. På den baggrund vurderer Vejdirektoratet, at der ikke er behov for at indarbejde en decideret støjmur eller lignende, men at mindre afhjælpende tiltag eventuelt kan indtænkes i projektet. Det er imidlertid et ønske fra kommunes side, at der etableres en visuel afskærmning langs rampen – eksempelvis i form af en mindre jordvold opført med overskudsjorden fra projektet. Forvaltningen vil derfor anmode Vejdirektoratet om at indarbejde denne løsning i det videre arbejde med projektet.

Forvaltningen har været i dialog med Vejdirektoratet om at undersøge muligheden for at flytte tilslutningen til Rævehøjvej længere mod vest samt klarlægge, hvilke konsekvenser en sådan ændring vil have for projektet. Vejdirektoratet har endnu ikke oplyst, hvornår undersøgelsen forventes at være færdig.

Kommunen fortsætter som koordinerende part i den lokale kommunikation om projektet og bidrager til, at relevante hensyn til lokal infrastruktur og trafikikkerhed indarbejdes i samarbejde med Vejdirektoratet – i det omfang det er muligt inden for projektets rammer. Dette omfatter blandt andet tilslutningen til Rævehøjvej. Kommunen skal som myndighed godkende projektet i henhold til vejlovgivningen samt sikre overholdelse af gældende regler for håndtering af regn- og spildevand.

I den lokale kommunikation kan det overvejes at udbrede kendskabet til projektet via kommunens SoMe-platforme samt ved at lægge information på kommunens hjemmeside – med henvisning til Vejdirektoratets materiale.

Forvaltningen vil i samarbejde med Vejdirektoratet undersøge, om etableringen af rampen kræver omlægning af ledninger. Eventuelle ledningsomlægninger afhænger i sidste ende af rampens endelige placering. Der indkaldes til ledningsejermøde forventeligt i løbet af september 2025 med henblik på en indledende afklaring. Ved en indledende projektgennemgang er der ikke identificeret større ledninger ejet af Lyngby-Taarbæk Forsyning, som kræver omlægning.

Strategisk ramme

Rampen ved Rævehøjvej har indgået i trafikberegningerne og været en del af forudsætningerne for byudviklingen af arealerne langs Helsingørmotorvejen.

Projektet skal ses i sammenhæng med både statslige og kommunale målsætninger for mobilitet, byudvikling og bæredygtighed. Vejdirektoratets projekt om vejforbedringer på Helsingørmotorvejen ved DTU bidrager til at øge trafikikkerheden og fremkommeligheden på en strækning med betydelig trafikbelastning og regional betydning. Samtidig vurderes projektet at have strategisk betydning for Lyngby-Taarbæk Kommune, særligt i forhold til den planlagte byudvikling på Dyrehavegårds jorde.

Udbygningen af Dyrehavegårds jorde indgår som et centralt byudviklingsområde i Kommuneplan 2021, hvor der lægges vægt på at skabe nye bykvaliteter og sikre god tilgængelighed til og fra området – herunder i samspil med overordnet infrastruktur. Vejforbedringsprojektet understøtter således kommunens overordnede ambitioner om at fremme byudvikling og sammenhæng i de trafikale løsninger i området.

Projektet vurderes at være en vigtig brik i at sikre, at den fremtidige udvikling af området omkring Dyrehavegårds jorde og DTU sker på en trafikal og miljømæssigt forsvarlig måde, med respekt for både eksisterende og kommende naboer.

Videre proces

Frem mod vinteren 2025/2026 er det forventningen at Vejdirektoratet udarbejder detailprojekt. I den forbindelse deltager forvaltningen i projektet for at afklare dels arealerne, der skal anvendes i forhold til salg samt ændringer til projektet, der fremkommer enten ved myndighedsgranskning af projektet eller igennem dialogen partener imellem.

Ved indgåelse af en aftale om salg eller udlejning af arealerne vil forvaltningen forud for dette vende tilbage med en politisk godkendelse af den bevillingsmæssige håndtering.

Hvis der ikke kan laves en aftale om arealerne er forventningen at Vejdirektoratet vil anvende deres mulighed for ekspropriation.

I løbet af 2026 forventes det at Vejdirektoratet gennemfører et anlægsudbud, hvorefter projektet går i anlægsfasen.

Der er mange afhængigheder i dette projekt, der skal være på plads før anlægget kan ibrugtages men forventeligt sker dette i slutningen af 2027.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Dog vil salg eller udlejning af areal som en del af projektet have en økonomisk konsekvens ifm. de indtægter de giver. Det beløbsmæssige i dette afhænger af den videre forhandling, og kendes pt. ikke. En gennemførelse af projektet forudsætter en politisk håndtering af dette.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres i forhold til indstillingspunkt 1.

Teknikudvalget beslutter i forhold til indstillingspunkt 2.

Økonomiudvalget anbefaler i forhold til indstillingspunkt 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter i forhold til indstillingspunkt 3.

Beslutning

Ad. 1) Orientering givet.

Ad. 2) Ikke godkendt, idet udvalget ønsker en dialog med Vejdirektoratet om rampens placering, udformning samt hastigheden på motorvejen.

Bilag

Rampe til Rævehøjvej

Forventet rutevalg ved etablering af rampe inkl. trafikale vurdering af ændringer i døgntrafikken

Punkt 4: Plantning af træer på Dyrehavegaards Jorder (Beslutning)

01.00.00-G10-1-23

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede i december 2024, at endelig beslutning om rejsning af skov på Dyrehavegaards Jorder skulle afvente afklaring vedr. retsgrundlaget om reduktion af skovbyggelinjer. Folketinget har i maj 2025 behandlet lovforslaget vedr. ændring af Naturbeskyttelsesloven m.fl. Sagen præsenterer forslag til placering af skov med et tilhørende lysåbent areal samt scenarie for placering af mindre grupper af træer (lunde). Der kan tages beslutning om rejsning af skov og plantning af mindre grupper af træer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der, i lyset af de ændrede forudsætninger vedrørende muligheden for reduktion af skovbyggelinjen, ikke foretages skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder,
2. forvaltningen, som en del af udbygningsaftalen med Novonesis, bemyndiges til at indgå aftale med Novonesis om finansiering af plantning af mindre grupper af træer (lunde) på Dyrehavegaards Jorder inkl. finansiering af etableringspleje på min. 3. år under de i økonomiafsnittet nævnte forudsætninger.

Problemstilling

Baggrund og tidligere beslutninger

Naturstyrelsen rettede i efteråret 2023 henvendelse til kommunen med tilbud om rejsning af statskov. Kommunalbestyrelsen besluttede i maj 2024 (sag nr. 17), at arbejde med en skov på 3-5 ha på Dyrehavegårds Jorder, bl.a. under forudsætning af, at skovbyggelinjen omkring den nye skov reduceres således, at byggeri på naboejendommene ikke besværliggøres. På baggrund af dialogen med Naturstyrelsen var det forventningen, at skovbyggelinjen kunne reduceres rundt om hele skoven. Det fremgik af den politiske sag, at forvaltningen ville kontakte Miljøstyrelsen (nu Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø) med henblik på at få en bekræftelse vedr. reduktion af skovbyggelinjen.

I december 2024 blev 2 scenarier for placering af skov (sag nr. 15) fremlagt. Kommunalbestyrelsen besluttede at afvente Folketingets behandling af lovforslaget om ændring af Naturbeskyttelsesloven. Lovforslaget blev behandlet i maj 2025, og det er fortsat – under visse forudsætninger – muligt at søge om reduktion af skovbyggelinjen.

Kommunalbestyrelsen tilkendegav samtidig, at en skovplacering øst for Novonesis/LIFE (principforslag B) var at foretrække, og ønskede desuden et scenarie med mikroskov og mindre grupper af træer i området nord for Trongårdsskolen og U/Nord (område umiddelbart nord for Trongårdsskolen og U/Nord).

Status vedr. mulighed for reduktion af skovbyggelinjen

Forvaltningen har været i dialog med Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) ift. reduktion af skovbyggelinjen. Skovbyggelinjen kan ikke reduceres på arealer uden lokalplan med byggeretsgivende bestemmelser. Skovbyggelinjen kan, efter ansøgning til og konkret sagsbehandling i SGAV, ikke forventes reduceret til mindre end 30 meter. Beslutning om reduktion kan først træffes, når skoven er plantet.

I bilaget ”Skovbyggelinjens udstrækning” er vist en illustration af skovbyggelinjen omkring en potentiel ny skov, herunder hvor skovbyggelinjen efter ansøgning eventuelt kan og ikke kan forventes reduceres.

Løsninger

Bearbejdning af forslag til placering af skov

I bilaget "Placering af skov" ses en bearbejdning af principforslaget til placering af skov umiddelbart øst for Novonesis/LIFE. Skovens udstrækning er primært styret af en række administrative linjer samt sigtelinjer hen over foldene, bl.a. mod og fra LIFE. Skoven består af 2 skovpartier på i alt 3 ha. Hertil kommer et lysåbent areal på ca. 1,1 ha, som forbinder de to skovpartier.

- Skoven vil blive fredskov (skov til evig tid).
- De træbevoksede dele af skoven vil afkaste en 300 meter skovbyggelinje.
- Skovens placering og udformning skaber bl.a. rum/lysning ved den eksisterende legeplads. Kælkebakken friholdes for beplantning.
- Skovens placering skærmer for indblik til Novonesis' eksisterende samt potentielt fremtidige byggeri, som kan opføres jf. lokalplan 264.

Udfaldsrum vedr. skovrejsning

Forvaltningen ser 3 udfaldsrum vedr. rejsning af skov på Dyrehavegaards Jorder:

1. Rejsning af statsskov - frasalg af kommunale arealer til Naturstyrelsen
2. Rejsning af skov for fx kommunale midler, støttemidler - kommunen beholder ejerskabet af skoven
3. Ingen skovrejsning - men i stedet placering af mindre grupper af træer (lunde)

I bilaget "Udfaldsrum vedr. skovrejsning på Dyrehavegaards Jorder" fremgår forvaltningens vurdering af 3 ovenstående udfaldsrum, herunder forhold vedr. fredskov, skovbyggelinje mv.

Forvaltningen anbefaler udfaldsrum 3, hvor der etableres mindre grupper af træer (lunde) i stedet for egentlig skovrejsning. Dette udfaldsrum bevarer det kommunale ejerskab og der sikres størst mulig fleksibilitet i forhold til en eventuel fremtidig udvikling af området. Lundene har desuden en størrelse, så de ikke bliver til fredskov og ikke afkaster skovbyggelinje.

Hvis skovrejsningen ønskes, anbefales det i så fald gennemført med kommunale midler – eventuelt med støtte – da det vil give bedre muligheder for at tilpasse anvendelsen af de omkringliggende arealer over tid. En kommunalt ejet skov vil fx kunne sælges til en privat grundejer, hvilket betyder, at skoven ikke længere udløser en 300 meter skovbyggelinje, selvom den fortsat vil være fredskov.

Scenarie for mindre grupper af træer

Forvaltningen har udarbejdet et scenarie med plantning af mindre grupper af træer, se bilag "Mindre grupper af træer - lunde". I scenariet suppleres de eksisterende lunde med yderligere 3 lunde:

- De nye og eksisterende lunde ligger som et bånd gennem landskabet og skaber en grøn forbindelse fra Rævehøjvej i Nord til Trongårdsskolen i syd.
- De nye og eksisterende lunde vil skabe et varieret indkig til Novonesis/LIFE og udsyn fra Novonesis/LIFE.
- Lundene afkaster ikke en skovbyggelinje.
- Lundene bliver ikke til fredskov.

Status for udbygningsaftalen med Novonesis

I forbindelse med salg af areal til Novonesis (tidl. Novozymes) i 2016 blev der indgået en frivillig udbygningsaftale, hvorefter Novonesis over en årrække forpligter sig til at foretage en række investeringer i området. Senest har Novonesis i 2025 etableret en sti mellem naturstien (ml. Rævehøjvej og Trongårdsstien) og Hjortekærvej. Efter anlæg af stien til Hjortekærvej forventes der at være et restbudget på ca. 5-6 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at der indgås dialog med Novonesis om finansiering af plantning af mindre grupper af træer (lunde) inkl. etableringspleje på min. 3 år. Der lægges samtidig op til, at forvaltningen bemyndiges til at indgå en aftale såfremt de økonomiske forudsætninger jf. økonomiafsnittet er opfyldt.

Lokalplanligt

Forvaltningen vurderer, at plantning af mindre grupper af træer, som indstillet, ikke er lokalplanpligtigt. Se bilaget "Planmæssige forhold".

Strategisk ramme

Bæredygtighedsstrategi, fokusområde "Natur og klimatilpasning".

Videre proces

Den videre proces vil afhænge af de politiske beslutninger.

Økonomi

Forvaltningen vurderer, at etablering af 3 nye lunde i alt koster ca. 300-450.000 kr. Ved ovenstående overslag forventes plantet i alt ca. 1.100-1.500 træer og buske (ca. 30-60 cm højde).

Det forventes, at driften de første 1-3 år vil være ca. 80.000 kr. årligt, i år 4-7 falder driftsudgiften til ca. 50.000 kr. årligt og fra år 8 til ca. 25.000 kr. årligt. Faldet i driftsudgiften forudsætter, at træerne er i god vækst og der har været foretaget en god etableringspleje.

Hvis der kan indgås en aftale med Novonesis, som betyder, at de finansierer etableringsudgifter og driftsudgiften i de første 1-3 år, vil kommunen skulle afholde driftsudgifterne herefter. Der lægges i den forbindelse op til, at disse finansieres inden for rammen af driftsbudgettet til Arealdrift under aktivitetsområdet Vej og Park. Hvis forvaltningen bemyndiges til at kunne indgå en sådan aftale, vil dette forudsætte, at økonomien overholder denne ramme. Alternativt vil forvaltningen vende tilbage med en politisk sag herom.

Såfremt der indgås en aftale med Novonesis, hvor kommunen afholder driftsudgifterne i de første 1-3 år, men får dækket disse udgifter af Novonesis, vil de bevillingsmæssige konsekvenser blive indarbejdet ved førstkommende aktuelle budgetopfølgning.

Naturstyrelsen har tilbudt 220.000 kr. / ha svarende til prisen for landbrugsjord under forudsætning af min. 2 ha skov. Der har ikke været dialog med styrelsen om udgift til fx flytning af foldhegn, vejadgang mv. Sælges skov og lysåbent areal (mellem skovpartierne) til Naturstyrelsen, vil kommunen ikke have en driftsudgift på disse arealer. Driften af den nye grussti til Hjortekærvej, vil formentlig fortsat skulle afholdes af kommunen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget, Byplanudvalget og Økonomiudvalget anbefaler pkt. 1 og 2.

Kommunalbestyrelsen beslutter pkt. 1 og 2.

Beslutning

Ad. 1-2) Konservative (C) fremsatte følgende ændringsforslag:

Udvalget anbefaler kommunalbestyrelsen at udsætte sagen, idet der ønskes politisk dialog med ministeren for Grøn Trepert om en ændring af Naturbeskyttelsesloven ift. skovbyggelinjer fra bynære skovrejsninger.

Afstemning om ændringsforslaget:

For stemte: 6 (4 (C), 1 (F) og 1 (Ø)).

Imod stemte: 1 (B), idet det ønskes at følge forvaltningens indstilling om mindre grupper af træer.

Herefter blev ændringsforslaget vedtaget, og forvaltningens indstillinger 1-2 faldt.

Bilag

Oversigtskort

Skovbyggelinjens udstrækning

Placering af skov

Mindre grupper af træer - lunde

Udfaldsrum vedr. skovrejsning

Planmæssige forhold

Punkt 5: Bestilling af kollektiv bustrafik med virkning fra udgangen af 2026 (Beslutning)

13.05.00-G01-4-25

Resume

Kommunalbestyrelsen har tidligere godkendt en række beslutninger om det kollektive busnet: Den 4. april 2024 blev busnettet for 2025 godkendt (en større justering af busnettet tilpasset letbanen, kaldet "Nyt Ringnet"). Den 6. marts 2025 godkendte Kommunalbestyrelsen enkelte tilkøb til busnettet (forbedringer omkring Kongevejen/Bredevej). Disse tilpasninger træder i kraft i december 2025.

Med denne sag kan der tages stilling til at bestille det kommende års kollektive bustrafik, i den trafikbestilling kommunerne årligt skal afgive til Movia (Trafikbestilling 2026). Der kan specifikt tages stilling til et forslag om yderligere at forbedre busnettet omkring Bredevej samt ændringer ønsket af Gentofte Kommune. Bestillinger med denne sag træder i kraft december 2026.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der i trafikbestilling 2026 tilkøbes øget frekvens på linje 179 (fra 2 til 3 afgangene i timen), som ønsket af Gentofte Kommune. Ekstraudgiften på 0,1 mio. kr. finansieres af besparelser på A23 udbuddet.
2. der tilkøbes en ny linje 194 i myldretiderne (forslag 3c). Ekstraudgiften på 0,6-0,9 mio. kr. pr år finansieres af besparelser på A23 udbuddet.
3. forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig beslutning om egenfinansiering af Rudersdals del af tilskudsbehovet på linje 194 på op til 0,1 mio. kr. såfremt Rudersdal ikke tilvælger løsningsforslaget.
4. den øvrige del af trafikbestilling 2026 afgives til Movia, som en genbestilling af det tidligere besluttede busnet 2025/Nyt Ringnet.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen har tidligere godkendt en række beslutninger om det kollektive busnet: Den 4. april 2024 blev busnettet for 2025 godkendt (en større justering af busnettet tilpasset letbanen, kaldet "Nyt Ringnet"). Den 6. marts 2025 godkendte Kommunalbestyrelsen enkelte tilkøb til busnettet (forbedringer omkring Kongevejen/Bredevej). Disse tilpasninger træder i kraft i december 2025.

Lyngby-Taarbæk Kommune afgiver hvert år en bestilling af bustrafik til Trafikselskabet Movia. Med denne sag kan der tages stilling til at bestille det kommende års kollektive bustrafik. Der kan specifikt tages stilling til et forslag om yderligere at forbedre busnettet omkring Bredevej samt ændringer ønsket af Gentofte Kommune.

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bestille bustrafik 2026 inden den 31. oktober 2025. Trafikbestilling 2026 er således den første ordinære busbestilling, der afgives efter det tidligere besluttede Nyt Ringnet. Bestillinger med denne sag træder i kraft december 2026.

Efter vedtagelsen af Nyt Ringnet har der i efteråret 2024 og i foråret 2025 været afholdt opfølgende informationsmøder for borgerne. På møderne blev det ønsket at belyse eventuelle tilkøb af forbedringer af busbetjeningen omkring Bredevej/Kongevejen. Kommunalbestyrelsen besluttede i den forbindelse den 6. marts 2025 dels en omlægning af buslinje 183 så denne kører via Bredevej dels en ombygning af 184 og 191 på hhv. Grønnevej og Kongevejen, således at buslinje 184 bevares på Kongevejen. Begge tilkøb træder i kraft samtidig med nyt Ringnet i december 2025.

I forbindelse med behandlingen af tilkøb til busnettet blev der politisk fremført bekymring om fremtidig bustransport for området omkring Bredevej - specielt de borgere, som bor i de ældre/handicapvenlige boliger der ligger på Åbrinken.

Under den politiske behandling af tilkøb i februar/marts 2025 blev der lagt op til, at der frem mod trafikbestilling 2026 skulle ses på flere løsninger for yderligere at forbedre busbetjeningen omkring Bredevej. Flere forslag til ændringer, der skulle vurderes blev protokolleret i forbindelse med den politiske behandling i februar/marts 2025 forslagene fremgår af Movias notat i bilaget.

Løsninger

Bredevej

Forvaltningen har modtaget et notat fra Movia med forslag til mulige ændringer i trafikbestilling 2026 (bilag). Under den politiske behandling i februar/marts 2025 blev det protokolleret, at der skulle ses på en bredere vifte af løsninger for betjening af Bredevej. Disse forslag bliver alle gennemgået i Movias notat. Forvaltningen har lavet et bilag, der opsummerer Movias løsningsforslag og beskriver fordele og ulemper (bilag). Løsningerne vil ved en bestilling i efteråret 2025 træde i kraft i december 2026.

Åbrinken

For at vurdere behovet for transport til de ældre/handicapvenlige boliger der ligger på Åbrinken har forvaltningen været i dialog med kommunens udgående støtteteam der står for borgerne på Åbrinken 85. De kunne oplyse, at der er 10 boliger på adressen Åbrinken 85 og, at de borgere der bor i boligerne ofte har behov for at kunne tage bussen til Lyngby i forbindelse med arbejde, fritid, besøg hos kommunen, indkøb, aktiviteter, behandlinger mv. De kunne desuden oplyse, på hvilke tider af dagen behovet er størst. Forvaltningen har også været i dialog med en pårørende til en beboer, der har givet detaljerede oplysninger om beboernes transportbehov. Forvaltningen har givet oplysningerne om beboernes transportbehov til Movia der har taget dem med i den videre behandling af forslagene til bedre busbetjening omkring Bredevej/Kongevejen.

Flextrafik

Forvaltningen har været i dialog med Movia om en løsning, hvor beboerne på Åbrinken betjenes med flextrafik (Movias løsning 5). Movia har tidligere afprøvet en tilsvarende løsning i Hørsholm kommune, og kan på baggrund af dette ikke anbefale løsningen. Dette skyldes, at løsningen kun giver meget begrænset kapacitet (6 passagersæder og en kørestolsplads) og at der ikke er rejsekortudstyr eller billettering i flexbilerne.

Når turene køres ud fra en fast køreplan, er der ikke tale om flexture, hvorfor de ikke bestilles og betales af brugerne men er åbne for alle. Løsningen vil derfor gratis kunne benyttes af alle, hvilket afviger fra kommunens øvrige tilbud af offentlig transport.

For midlertidig at løse udfordringerne for beboerne langs Bredevej - herunder beboerne i de handicapvenlige boliger på Åbrinken - blev det i marts 2025 besluttet, at buslinje 183 fra omlægningen af busnettet i december 2025 skal køre ad Bredevej i den ene retning. Dette giver beboerne forbindelse bl.a. til S-tog på Virum Station. Beboerne langs Bredevej ønsker dog en direkte busforbindelse til Lyngby Station, hvorfor ovenstående løsningsforslag er udarbejdet.

Anbefaling af valg af løsning og koordinering med Rudersdal Kommune

Forvaltningen har været i dialog med Rudersdal Kommune om løsningsforslagene. Rudersdal kommune har oplyst, at de som udgangspunkt ønsker at afvente effekterne af bustilpasningen i Nyt Ringnet, som går i drift i december 2025, før de tager stilling til yderligere ændringer i busnettet.

Forvaltningen ser umiddelbart størst potentiale i løsningerne 3a, 3b og 3c, hvor der etableres en ny linje 194 mellem Lyngby St. og Teknikerbyen, idet udgifterne og/eller konsekvenserne i de øvrige forslag vurderes for høje i forhold til fordelene.

Ud fra en økonomisk vurdering anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med forslag 3c – løsningen har kun en lille økonomisk betydning for Rudersdal Kommune (op til 0,1 mio. kr.). Denne anbefaling er på administrativt niveau drøftet med Rudersdal Kommune, som forventer at behandle forslaget politisk i september 2025.

Løsning 3c vurderes at imødekomme de ønsker, der er fra beboerne på Bredevej og i Åbrinken om bustransport fra Bredevej til Lyngby - dog kun i dagtimerne, hvor det for beboerne på Åbrinken er undersøgt at behovet er størst. Løsningen vil således være til gavn for hele området omkring Bredevej og desuden vil den skabe en direkte forbindelse mellem Lyngby og Teknikerbyen. Movia har vurderet, at løsning 3c forventes at blive benyttet af ca. 40.000 passagerer pr. år. Løsning 3c kan gennemføres uden at der ændres på det tidligere bestilte busnet.

Såfremt Rudersdal Kommuner ikke ønsker eller kan afsætte midler til det anbefalede forslag 3c, kan Lyngby-Taarbæk Kommune vælge at finansiere Rudersdals del af tilskudsbehovet dvs. op til 0,1 mio. kr. Det anbefales, at forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig beslutning i forhold til finansiering af Rudersdals del af tilskudsbehovet på op til 0,1 mio. kr. såfremt Rudersdal ikke tilvælger løsningsforslaget.

Et samlet kort over busnet fra december 2026, såfremt løsning 3c vælges (bilag).

Forslag om ændringer fra Gentofte Kommune

Gentofte Kommune har kontaktet forvaltningen om mulige forslag til ændringer af busnettet (bilag). Gentofte ønsker bl.a. at styrke forbindelsen til Lyngby Station.

I Lyngby-Taarbæk Kommune fremføres der forslag om, at linje 179 (på Jægersborgvej) får øget drift fra 2 til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage. Samtidig foreslår Gentofte at omdanne deres nuværende to ringlinjer 171 og 172 til to dobbeltrettede linjer med halvtimesdrift i dagtimerne og timesdrift om aftenen. Den ene af disse linjer 171 foreslås at få rute mellem Hellerup St., Charlottenlund St., Lyngby Centrum og Lyngby St – via Firskovvej.

Udgifterne til forslagene for Lyngby-Taarbæk Kommune er vist i skemaet:

Buslinje	Ekstra tilskudsbehov i mio. kr.
171 – ny linje mellem Hellerup og Lyngby via Firskovvej	0,9
179 – ekstra frekvens fra 2 til 3 gange i timen	0,1

Movia gør opmærksom på, at frekvensøgningen på linje 179 kan vælges uafhængigt af de andre forslag, hvorimod linje 171 og 172 er en samlet pakkeløsning.

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med forslag om øget frekvens på 179.

Forslag om en ny buslinje på Firskovvej vurderes at være godt i forhold til adgangen til industriområdet på Firskovvej, forvaltningen vurderer dog ikke der er økonomisk mulighed for dette løsningsforslag på nuværende tidspunkt. I forbindelse med byudviklingen på Firskovvej bør dette løsningsforslag dog genbesøges.

Når Nyt Ringnet træder i kraft til december 2025 vil forvaltningen løbende vurdere, hvordan det nye kollektive net tages imod af brugerne og hvordan det lever op til betjeningen af kommunens områder. Såfremt der i Lyngby-Taarbæk Kommune eller nabokommuner er uforudsete udfordringer med det nye net, vil de blive vurderet løbende i samarbejde med Movia og nabokommuner i forbindelse med de årlige trafikbestillinger. Således vil der også fremover være mulighed for at justere og tilpasse busnettet.

Strategisk ramme

Ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes bæredygtighedsstrategi skal kommunen styrke grøn mobilitet. I strategien står, at: "Lyngby-Taarbæk skal være et bæredygtigt transportknudepunkt, der både udnytter potentialet i de gode kollektive transportmuligheder og imødekommer de udfordringer, transportløsningerne medfører ift. CO2-udledning, trængsel, luftkvalitet, støj og trafikikkerhed".

Arbejdet med et godt kollektivt busnet understøtter således kommunen bæredygtighedsstrategi. Arbejdet med god kollektiv trafik i kommunen understøtter desuden arbejdet i Movias Mobilitetsplan 2024.

Videre proces

Forvaltningen skal afgive den besluttede bestilling til Movia inden 31. oktober 2025. Eventuelle ændringer træder herefter i kraft til i vinteren 2026/2027.

Økonomi

Movia har ultimo juni 2025 offentliggjort 1. behandlingen af budget 2026 til 29,2 mio. kr. pr. år for Lyngby-Taarbæk Kommune hvilket inklusiv den reserverede besparelse på A23 giver et samlet budget i 2026 på 30,4 mio. kr.

Movias 1. behandling af budgettet for 2026 danner grundlag for kommunens budgettering af udgifter til busdrift for 2026.

Som fremført i forbindelse med sag om Busnet 2025 – mulige tilkøb og fysiske tiltag på KMB 6. marts 2025 var der 1,2 mio. kr. i uforbrugte midler fra udbud A23, som kunne anvendes til forbedringer af busnettet i forbindelse med trafikbestillingen 2026. Midlerne er til rådighed fra starten af 2026.

Tilvælges forslag 3c til en ekstraudgift på 0,6-0,9 mio. kr. pr. år og en frekvensøgning på 179 til 0,1 mio. kr. holdes ekstraudgifterne på maksimalt 1,0 mio. kr. som er under de 1,2 som var til rådighed.

Bus budget før tilpasninger:

2026 P/L	2026	2027	2028	2029
Busdrift - Busruter	25.929.934	25.929.934	25.929.934	25.929.934
Administrativ	3.268.566	3.268.566	3.268.566	3.268.566
Budget	29.198.500	29.198.500	29.198.500	29.198.500
Resterende A23 besparelse	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000
Budget i alt	30.398.500	30.398.500	30.398.500	30.398.500

Forventet budgetbudget efter tilpasninger:

2026 P/L	2026	2027	2028	2029
Busdrift - Busruter	25.929.934	25.929.934	25.929.934	25.929.934
Administrativ	3.268.566	3.268.566	3.268.566	3.268.566
Tilkøb af forslag 3c – ny 194	100.000	900.000	900.000	900.000
Øget frekvens på 179		100.000	100.000	100.000
Budget i alt	29.298.500	30.198.500	30.198.500	30.198.500

Det anbefales, at forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig beslutning i forhold til eventuel finansiering af Rudersdals del af tilskudsbehovet på op til 0,1 mio. kr. såfremt Rudersdal ikke tilvælger løsningsforslaget - ekstraudgiften vil kunne rummes i budgettet.

t. kr. i 2026 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Løsningsforslag 3c	TEK/Trafik	0	100	900	900	900	ja
Frekvensændringer på 179	TEK/Trafik	0	0	100	100	100	ja
udbud A23 (finansiering)	Udbud A23	0	-100	-1000	-1000	-1000	ja
I alt		0	0	0	0	0	

Der resterer en reserve på cirka 200 t. kr. fra A23 udbuddet.

Forvaltningen har modtaget resultatet af udbuddet, på A24, som medfører en besparelse for Lyngby-Taarbæk Kommune på 5,1 mio. kr. med helårseffekt fra 2027. Besparelsen på busbudgettet indarbejdes i budget 2027 og tilgår kassen, i overensstemmelse med det generelle princip på busområdet, hvor merforbrug finansieres af kassen og mindreforbrug tilgår kassen.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.
Økonomiudvalget anbefaler.
Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Ad. 1) Anbefalet.

Ad. 2) Et enigt udvalg besluttede, at i stedet for den foreslåede model 3c, ønskes for 194 løsning 3b, som giver en daglinjebetjening inkl. weekend. Dette vil kræve ekstra kr. 0.3 mio. udover budget, som Økonomiudvalget skal tage stilling til.

Udvalget ønsker at genbesøge busnettet, efter der er kommet erfaringer fra Letbanens og busnettets betydning for betjening af passagerer.

Ad. 3) Anbefalet

Ad. 4) Radikale (B) fremsatte følgende ændringsforslag:

”Da der forventes et øget økonomisk råderum fra de første udbud, og da der i budgettet står at ”Parterne er enige om, at et eventuelt råderum på bus-budgettet reserveres til tilpasninger til busnettet.” foreslår Radikale Venstre at forvaltningen frem mod ØK ser på mulighederne for at øge frekvensen på eksempelvis buslinjerne 182/183 og 193 så de som min. har samme frekvens som i dag.”

Afstemning om ændringsforslaget:

For stemte: 2 (1 (F) og 1 (B)).

Imod stemte: 4 (C).

Undladte at stemme: 1 (Ø)

Herefter faldt ændringsforslaget, og den oprindelige indstilling 4 blev anbefalet.

Bilag

Notat fra Movia om tilkøbsmuligheder

Opsummering af Movias læsningsforslag på Bredevej

Kort over Busnet 2025 inkl. forslag om tilkøb med virkning fra udgangen af 2026

Forslag til tilpasning af busnettet i Gentofte

Punkt 6: Lokalplan 298 for et område syd for Lyngby Station, kommuneplantillæg 8/2021 samt udbygningsaftale - endelig vedtagelse (Beslutning)

01.02.05-P16-232-23

Resume

Forslag til lokalplan 298 for et område syd for Lyngby Station har været i offentlig høring i 8 uger fra den 10. marts til den 5. maj 2025. Der blev afholdt borgermøde den 9. april, og der er indkommet 26 høringssvar. Bygherre har, bl.a. på baggrund af input fra borgermødet og høringssvar fremsendt forslag til ændringer af projektet. Forvaltningen foreslår på baggrund af høringssvar mv. at lokalplan 298 med tilhørende sammenfattende redegørelse vedr. miljøvurderingen og udbygningsaftale endeligt vedtages med de foreslåede ændringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår,

1. At Lokalplan 298 for området syd for Lyngby Station samt det tilhørende kommuneplantillæg 8/2021 vedtages endeligt med følgende foreslåede ændringer:
 1. Varelevering skal ske via Parallelsvej og Hollandsvej
 2. Taghuse i byggefelterne B1 og B4 fjernes
 3. Ændringerne på baggrund af høringssvarene, som beskrevet i sagen nedenfor indarbejdes
2. At bygherres forslag om etablering af facadeafskærmning i byggefelt B1 ikke indarbejdes i lokalplan 298 og bilag.
3. Den sammenfattende redegørelse vedrørende miljøvurderingen af planerne godkendes.
4. Udbygningsaftalen godkendes.
5. Det tages til efterretning, at der ikke på nuværende tidspunkt etableres daginstitution i delområde 2.

Problemstilling

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.

Høring

Kommunalbestyrelsen besluttede den 6. marts 2025 at fremlægge planforslag og miljørapport (bilag) samt tilhørende kommuneplantillæg 8/2021 (bilag) i offentlig høring i perioden fra den 10. marts 2025 til den 5. maj 2025.

Der er indkommet 26 høringssvar i høringsperioden. 22 høringssvar fra private personer, 3 høringssvar fra foreninger og 1 høringssvar fra Miljøstyrelsen (bilag). Høringssvarene handler om følgende: Højde og afstand af byggeriet i delområde 1 til de nærmeste naboer på Ulrikkenborg Allé og Ulrikkenborg Plads, træer, den visuelle påvirkning samt sol-, skygge- og vindforhold, trafik, varelevering og affaldshåndtering. Forvaltningen har udarbejdet et høringsnotat (bilag).

Der blev afholdt borgermøde om planerne den 9. april, hvor ca. 45 borgere deltog. Referat af borgermødet er vedlagt (bilag).

Bygherre har, bl.a. på baggrund af input fra borgermødet og de indkomne høringssvar, fremsendt forslag til ændringer vedrørende taghuse og facadeafskærmning i byggefelt B1 (bilag). Bygherre præsenterede forslagene på et nabomøde den 18. juni 2025. (bilag)

Udbygningsaftalen

Der er udarbejdet en udbygningsaftale idet udbygningen af lokalplanområdet vil, medføre øget trafik på Hollandsvej samt en risiko for kødannelse på Jægersborgvej. Derudover skal tilstrækkelig adgang for brand- og redningskøretøjer sikres. (bilag). Grundejer forpligter sig til at etablere følgende anlæg for egen regning:

- Niveaufri adgang fra den nye bypark til Wilmanns Park
- Ny brandvej bag Parallelsvej 17-19
- Trafiksikkerhedstiltag for cyklister på Hollandsvej

- Forlængelse af venstresvingsbanen på Jægersborgvej

Løsninger

Flere høringssvar giver anledning til at bygherre og forvaltning foreslår ændringer i lokalplanen. Alle ændringerne er overordnet beskrevet nedenfor og samlet i et ændringsnotat (bilag).

Bygherre og forvaltningen foreslår følgende ændringer:

- **Træer**
at tre kastanjetræer i delområde 3C udpeges som bevaringsværdige (jf. pkt. 1.1 i høringsnotatet).
- **Varelevering og affaldshåndtering**
at løsningen, hvor varelevering sker via Parallelvej og Hollandsvej, fastholdes. Lokalplanen tilrettes, så bilag 10C udgår, og bilag 4 om vejforhold samt redegørelse og bestemmelser opdateres tilsvarende (jf. pkt. 1.5 i høringsnotatet).
- **Niveauforskel**
at det præciseres i lokalplanens redegørelse og bestemmelser, at ny bebyggelse opføres oven på den eksisterende kælder-/parterreetage (jf. pkt. 8.1 i høringsnotatet).
- **Belysning af skilte**
at valget om bagudrettet belysning af skilte uddybes i lokalplanens redegørelse (jf. pkt. 13.5 i høringsnotatet).
- **Grundvand**
På baggrund af en henvendelse fra Miljøstyrelsen indsættes der, i kommuneplanramme 2.1.94 – Parallelvej, en bemærkning om, at der ikke kan etableres grundvandstruende aktiviteter (jf. pkt. 14.1 i høringsnotatet).
- **Omgivelserne**
at bilag 10A ændres, så det kun er Wilmanns Park, der vises med grøn signatur for at illustrere lokalplanområdets grønne omgivelser (jf. pkt. 19.3 i høringsnotatet).
- **Bebyggelse i delområde 4**
at det præciseres i lokalplanen, at bebyggelsen i delområde 4 skal fremstå i samme facadematerialer og farver som den eksisterende bebyggelse (jf. pkt. 22.2 i høringsnotatet).

Forvaltningens dialog med bygherre

På baggrund af høringsproces og borgermøde har forvaltningen været i dialog med bygherre om de forhold, der har vakt særlig bekymring:

Byggeriets højde

På borgermødet og i høringssvarene er der blevet spurgt, om bygherre kan flytte etager fra byggefeltene B1 og B4, enten til andre byggefelt eller ind i byparken. Forvaltningen har bedt bygherre undersøge, om byggeriet kan disponeres anderledes, eksempelvis så én etage fra byggefelt B1 kan flyttes. Bygherre oplyser, at dette ikke er muligt, da en om-disponering vil forringe lysforholdene inde i bygningen, udfordre flugtvejene og skabe mere skygge i byparken. Derudover vil det påvirke den arkitektoniske helhed, så projektet vil fremstå mere uharmonisk, med større spring og mere massivt og ensartet ind mod den nye bypark. Lokalplanforslaget forelægges derfor i denne sag uden et ændringsforslag om om-disponering.

Forvaltningen vurderer, at hvis byggeriet om-disponeres vil kræve en fornyet høring af lokalplanforslaget.

Indblik

Forvaltningen har også drøftet med bygherre om det kan være en løsning at begrønne facaderne mod de nærmeste naboer, for at imødegå bekymringerne om indbliksgener. Bygherre ønsker dog ikke at begrønne facaden, da det vil have betydning for dagslys inde i bygningen, og dermed gøre den vanskelig at bruge den som tiltænk.

Lys

Forvaltningen har ligeledes drøftet bekymringen for lysspild fra vinduesbånd og flugtveje med bygherre og spurgt, om afskærmning samt flytning af flugtvejstrappe til bygningens inderside er en mulighed. Bygherre har oplyst, at det ikke er muligt at flytte flugtvejstrapperne, men at det er muligt at afskærme flugtvejsbelysningen mod de nærmeste naboer.

Bygherres ændringsforslag

På baggrund af dialogen på borgermødet samt de indkomne høringssvar har bygherre fremsendt to forslag til ændringer af lokalplan 298:

1. Taghuse
at fjerne muligheden for at etablere taghuse (til teknik, trappe- og elevatorårne) samt orangerier på tagene i byggefeltene B1 og B4, for at imødegå bekymringen fra naboerne om byggeriets højde. Muligheden for ophold på tagene fastholdes og det samme gør mulighed for at etablere højst 2 etager i byggefelt B1 og højst 4 etager i byggefelt B4. Ved at fjerne taghuse mv. reduceres en del af den samlede højde i disse byggefelt.

2. Afskærmning

at etablere en udvendig facadeafskærmning på øverste etage mod nordvest i byggefelt B1, hvor afstanden til naboerne er kortest (ca. 23,5 meter), for at mindske evt. indbliksgener. Afskærmningen vil reducere i udvig fra den nye kontorbygning mod naboerne mod nordvest. Løsningen forudsætter etablering af ovenlysvinduer for at sikre tilstrækkeligt dagslys i kontoerne. Der kan ikke etableres facadeafskærmning i stueplan i byggefelt B1 eller på bygningen i byggefelt B4, hvor der ikke på samme måde kan sikres tilstrækkeligt dagslys i kontorarealerne. Her er afstanden til nærmeste naboer i øvrigt 56 meter, og bygherre vurderer derfor, at eventuelle gener vil være begrænsede.

Forvaltningens vurdering af bygherres forslag

Ift. punkt 1 Taghuse: Forvaltningen indstiller, at bygherres forslag om at fastholde etagehøjder, men fjerne taghuse i byggefelterne B1 og B4 indarbejdes i lokalplan 298.

Ift. punkt 2 Afskærmning: Forvaltningen vurderer, at den foreslåede facadeafskærmning bryder med bygningens arkitektoniske udtryk og fremstår som et fremmedelement på en ellers stringent og sammenhængende facade, fordi den alene etableres på én etage. Desuden vurderes det, at afskærmningen, set fra naboerne mod nordvest, vil fremstå som en lukket mur på grund af de skråtstillede lameller. Det bemærkes dog, at afskærmningen kan have en afskærmende effekt, som potentielt kan mindske indblik- og lysgener for naboerne. Hertil kommer, at den arkitektoniske påvirkning af omgivelserne vurderes at være relativt begrænset, da facaden ikke er særligt synlig fra det offentlige rum. Forvaltningen bemærker desuden, at afstanden fra byggeriet i delområde B1 til de nærmeste nabobebyggelser er sammenlignelig med afstandene til øvrige bebyggelser i området. Det understreges dertil, at der er tale om kontorerhverv, som primært forventes anvendt i dagtimerne, mens de omkringliggende boliger hovedsageligt benyttes i morgen-, aften- og nattetimerne.

På baggrund af en samlet vurdering af både, de arkitektoniske hensyn og hensynet til naboerne, indstiller forvaltningen, at bygherres forslag om facadeafskærmning ikke indarbejdes i lokalplan 298.

Nabomøde

Bygherre har præsenteret deres ændringsforslag for naboerne på Ulrikkenborg Allé og Ulrikkenborg Plads på et nabomøde den 18. juni 2025. Af referatet fremgår det, at naboerne særligt er bekymret over byggeriets størrelse. På mødet blev det drøftet, hvorfor tilbygningen f.eks. ikke kan udføres i delområde 3A (hvor Byparken er planlagt). Desuden forklarede bygherre at det ikke er muligt at flytte rundt på byggeriets volumener grundet den indvendige disponering, dagslysforhold i kontorerne mm. Naboerne hørte argumenterne, men er stadig kede af forandringen og tilbygningen. Naboerne udtrykte stor anerkendelse for, at beplantningen bevares og suppleres, samt for den kommende lejers ønske om dialog og åbenhed overfor både naboer og samarbejdspartnere. Bekymringen for ind- og udvig blev særligt nævnt dér, hvor afstanden til nabobygningerne er kortest, mens det ikke opleves som et problem, hvor afstanden er større. Det fremgår ikke af referat hvad de fremmødte naboers synspunkt er til en eventuel facadeafskærmning af en etage i byggefelt B1.

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med lokalplanforslaget blev der udarbejdet en miljørapport, som har været i høring parallelt med forslaget til lokalplanen. På baggrund af offentlighedsfasen og de indkomne høringssvar er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen (bilag). Denne redegørelse beskriver, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, samt hvordan udtalelserne fra offentlighedsfasen er blevet inddraget i den endelige vedtagelse af lokalplanen. Miljørapporten indgik i høringsperioden som bilag til lokalplanforslaget. Ved den endelige vedtagelse af lokalplanen erstattes dette bilag af den sammenfattende redegørelse.

Konklusion

Forvaltningen foreslår, at lokalplan 298 og kommuneplantillæg 8/2021 vedtages endeligt med de ændringer der er beskrevet i sagen og ændringsnotatet. Den sammenfattende redegørelse og bilag med ændringer er udarbejdet ift. forvaltningens indstilling. Hvis bygherres forslag om facadeafskærmning også ønskes indarbejdet, skal der foretages yderligere ændringer af lokalplanen og den sammenfattende redegørelse, som beskrevet i vedlagte ændringsnotat vedr. facadeafskærmning (bilag).

Daginstitution

Forvaltning har indhentet oplæg til lejeaftale/købsaftale til etablering af daginstitution i delområde 2 (lukket bilag). Forvaltningen konkluderer på den baggrund at der pt. ikke er økonomi i at etablere daginstitution på ejendommen, men den planmæssige mulighed bevares i lokalplan 298.

Strategisk ramme

Planforslagene er i overensstemmelse med den gældende Kommuneplanstrategi Byudvikling i balance 2023, hvor området er udpeget som udviklingsområde.

Lokalplanen muliggør blandt andet en fortætning af området samt etablering af en ny bypark og understøtter dermed Kommunalbestyrelsens vision for udviklingen af Kongens Lyngby Centrum som en levende og oplevelsesrig bymidte: "I 2030 danner et grønnere centrum rammen om attraktive mødesteder og fællesskaber for alle, der bor i, besøger og færdes i byen."

Lokalplan 298 skaber desuden mulighed for at etablere nye og mere tidssvarende arbejdspladser i området. Forslaget er i tråd med intentionerne i kommunens Erhvervsstrategi 2024, hvor fokusområde 3 omhandler strategisk planlægning for både nye og etablerede virksomheder.

Videre proces

Hvis Lokalplan 298 godkendes med de foreslåede ændringer, vil forvaltningen annoncere dette på kommunens hjemmeside, og orientere ejere og de personer/foreninger der har afgivet høringssvar.

Hvis kommunalbestyrelsen ønsker at bygherres forslag om etablering af facadeafskærmning i byggefelt B1 indarbejdes i lokalplan 298 og bilag, vil dette kunne indgå uden fornyet høring af lokalplan 298. Forvaltning vil annoncere dette på kommunens hjemmeside, og orientere ejere og de personer/foreninger der har afgivet høringssvar.

Hvis kommunalbestyrelsen i stedet ønsker væsentlige ændringer, fx af højder eller volumen, der har indflydelse på områdets arkitektoniske udtryk eller lys- og skyggeforhold, vil lokalplanen skulle sendes i fornyet høring (fx i 4 uger). En evt. fornyet høring vil blive annonceret på kommunens hjemmeside, og ejere, lejere m.fl. i området vil blive orienteret via brev. Efter den fornyede høring vil alle høringssvar blive forelagt i forbindelse med Kommunalbestyrelsens videre behandling af lokalplanforslaget.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. I forbindelse med udbygningsskiftet er det bygherre der etablerer og afholder alle udgifter hertil.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 1 og 2.
Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.
Dagtilbudsudvalget anbefaler indstillingspunkt 5.
Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 4 og 5.
Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Ad. 3) Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort

Lokalplanforslag 298 og miljørapport

Kommuneplantillæg 8/2021

Samlet høringssvar

Høringsnotat

Referat fra borgermøde

Bygherres ændringsforslag

Referat fra Vellivs dialogmøde med naboerne

Udbygningsaftale

Ændringsnotat med bilag

Sammenfattende redegørelse vedr. miljøvurderingen

Ændringsnotat vedr. facadeafskærmning

Punkt 7: Idrætsbyen - Aflysning af lokalplaner samt vurdering om evt. skatepark (Beslutning)

01.02.05-P16-9-24

Resume

Når lokalplan 307 for Lyngby Stadion er endeligt vedtaget, går arbejdet i gang med at fjerne de byggeretter i resten af Idrætsbyen, som ikke bliver brugt. Med sagen foreslås, at de øvrige lokalplaner for Idrætsbyen aflyses, og at der laves et tillæg til kommuneplanen, som fjerner mulighederne for at bruge området til andet end offentlig service, idræts- og fritidsformål. På baggrund af anmodningssag fra Kultur- og Fritidsudvalget orienteres der endvidere om tidsforbrug ved evt. tilvejebringelse af plangrundlag for skatepark i Idrætsbyen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplan 245 og 247 aflyses, dog med undtagelse af delområde 5 i lokalplan 247 gældende for de bevaringsværdige boliger langs Lundtoftevej, der således fortsat vil være omfattet af lokalplan 247.
2. Der laves et kommuneplantillæg for Idrætsbyen uden for Stadion (kommuneplanramme 1.6.42), som fjerner mulighederne for at bruge området til andet end offentlig service, idræts- og fritidsformål.
3. Der ikke udarbejdes miljørapport for kommende forslag til kommuneplantillæg og aflysning af lokalplaner.
4. Der orienteres om tidsforbrug ved evt. tilvejebringelse af plangrundlag for skatepark.

Problemstilling

I forbindelse med salg og efterfølgende lokalplanlægning for Lyngby Stadion besluttede Kommunalbestyrelsen 4. april 2019, (lukket sag, før udbud af stadion) at aflyse "ikke disponerede byggeretter" i den resterende del af Idrætsbyen, uden for stadion.

Fællesrepræsentationen for Idrætsforeninger i Lyngby (FIL) har understreget vigtigheden af, at forholdene for idrætsforeningerne i Idrætsbyen ikke forringes i forbindelse hermed, herunder at muligheden for fastholdelse og udbygning af de ydre forhold for idrætsforeningerne bibeholdes.

Herudover skal en fremtidig planløsning indtænke eventuelt andre kommunale servicebehov som f.eks. kommunens IT-afdeling som p.t. har til huse i Hovedbygningen.

Desuden er forvaltningen blevet bedt om at undersøge (jf. protokol for Teknikudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget april 2025) omkostningerne forbundet med at lave de nødvendige planlægningsmæssige rammer for at anlægge en skatepark i Idrætsbyen f.eks. på hjørnegrunden ved krydset mellem Lundtoftevej og Sorgenfrigårdsvej.

Løsninger

Kommuneplanramme

Forvaltningen vil udarbejde kommuneplantillæg, som fjerner de ikke-idrætsrelaterede mulige anvendelser i rammebestemmelserne (boliger og kontorerhverv) og bibeholder anvendelsen som Rekreativt område; Offentlig service og fritidsformål (Sports- og idrætsanlæg). Eksisterende kommuneplanramme er vedlagt (bilag).

Lokalplaner

Forvaltningen har undersøgt de forskellige muligheder der er rent "planlægningsteknisk" for at aflyse nævnte byggeretter i Idrætsbyen.

Mulighederne er:

- 1) en ny lokalplan for området som indeholder nye bestemmelser og hvor de eksisterende lokalplaner aflyses i forbindelse med den endelige vedtagelse af den nye lokalplan.
- 2) et lokalplan-tillæg hvor dele (specifikke bestemmelser og specifikke delområder/byggefelter) af eksisterende lokalplaner aflyses, men hvor både den resterende del af de eksisterende lokalplaner og den nye lokalplan vil være

gældende efter endelig vedtagelse af den nye lokalplan.

3) at afløse eksisterende lokalplaner (jf. planlovens § 33 stk. 1 nr. 2), evt. for en del af lokalplanområdet.

Forvaltningen anbefaler at anvende mulighed 3, og det indstilles, at de gældende lokalplaner 245 og 247 (bilag) afløses, dog sådan at arealet omfattet af delområde 5 i lokalplan 247, gældende for de bevaringsværdige boliger langs Lundtoftevej, bibeholdes således, at disse fortsat vil være omfattet af lokalplan 247, herunder dennes bevaringsbestemmelser.

At denne løsning anbefales skyldes, at det oprindelige formål for de to lokalplaner 245 og 247 ikke længere er til stede i fuldt omfang, idet den politiske hensigt med disses bestemmelser om boliger og kontorhverv nu er varetaget af den nye lokalplan 307 for stadion.

Efter afløsning af lokalplanerne 245 og 247 vil det herefter alene være kommuneplanrammen som vil fungere som plangrundlag for Idrætsbyen (med undtagelse af de bevaringsværdige boliger langs Lundtoftevej, hvor lokalplan 247 fortsat vil være gældende). Kommuneplanrammen indeholder bestemmelse om en maksimal bebyggelsesprocent på 20, at al byggeri skal holde sig syd for boldbanerne samt at byggehøjden skal holde sig under 12,5 meter.

I lokalplan 245 er maksimal bebyggelsesprocent 20 for den enkelte ejendom, mens bebyggelsesgraden i 247 er reguleret specifikt pr. byggefelt. I begge lokalplaner er byggehøjden max 12,5 m, som i kommuneplanrammen.

I lokalplan 247 er der bestemmelse om, at træerne i Badeparken som vender ud mod Sorgenfrigårdsvej skal bevares som visuel afskærmning og kun må fældes med kommunalbestyrelsens godkendelse. Denne bestemmelse mistes såfremt afløsning af lokalplanen gennemføres, men da arealet for Badeparken er ejet af kommunalbestyrelsen ændres der dermed ikke på, at det fortsat er kommunalbestyrelsen alene som afgør om træer evt. må fældes.

Efter afløsning af lokalplan 245 og 247 vil der herefter kun kunne opføres byggerier som er ikke-lokalplanpligtigt, dvs. større bygge- eller anlægsarbejder vil kun kunne realiseres såfremt der forinden udarbejdes lokalplan herfor. Hvad grænsen er for "større bygge- eller anlægsarbejder" afgøres af kommunalbestyrelsen i det enkelte tilfælde og i forbindelse med konkret ansøgning og denne afgørelse kan påklages til klagenævn. Vurderingen af om et byggeri eller anlægsarbejde er ikke-lokalplanpligtigt afhænger af kontekst, men hvis byggeriet/anlægsarbejdet indfører sig naturligt i området og har en anvendelse som de omgivende faktiske forhold, og holder sig inden for samme skala som eksisterende byggerier er det sandsynligt at det vil kunne realiseres uden fornyet lokalplan.

Et eksempel på et muligt ikke-lokalplanpligtigt anlæg og byggeri kunne være anlæg af udendørs boldspil-baner eller en hal til indendørs sport i området mellem de eksisterende haller og kolonihaverne (ca. 1.500 m²).

Skatepark

Forvaltningen vurderer, at en udendørs skatepark i størrelsesorden 2.000 m² placeret på hjørnegrunden ved krydset Lundtoftevej/Sorgenfrigårdsvej vil være i overensstemmelse med kommuneplanrammen (Rekreativt område; Sports- og idrætsanlæg, fritidsformål) men lokalplanpligtigt, da det vil opleves som en væsentlig ændring af det bestående miljø. Nærmeste naboer mod nord, øst og syd i en afstand af 25-35 meter, vil derudover kunne være eksponeret over for et ikke uvæsentligt niveau af støj, som der skal redegøres for f.eks. i form af en miljørapport. Eventuelle afværgende foranstaltninger vil skulle være afspejlet i lokalplanen. Forvaltningen har ikke vurderet lokalplanligt ved andre placeringer, men det vil fortsat gælde, at hvis der er en væsentlig ændring af eksisterende miljø vil der være lokalplanspligt.

Forvaltningen vurderer, at udarbejdelse af lokalplan for skatepark med tilhørende miljørapport vil kræve 0,5 - 1 årsværk samt kræve bistand fra ekstern konsulent til bl.a. beregning af støj (estimeret udgift ca. 50.000 - 200.000 kr.). Udarbejdelse af lokalplan mv. vil vare ca. 12 måneder. Såfremt det er kommunen der skal være bygherre for projektet skal der derudover påregnes udgifter til udarbejdelse af projekt og udførelse af anlægget.

Strategisk ramme

Idræts- og Bevægelsesstrategien om attraktive idrætsanlæg og uderum. Kommuneplanstrategien med borgercitater om vigtigheden af adgang til idrætsfaciliteter.

Videre proces

Forvaltningen udarbejder forslag til kommuneplantillæg og høringsmateriale som beskriver retsvirkningen af afløsning af lokalplaner med henblik på 8 ugers offentlig høring. Forvaltningen foreslår et høringsområde svarende til høringsområdet som blev anvendt i forbindelse med lokalplanen for stadion (bilag). Dette forelægges Byplanudvalget inden udsendelse.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Såfremt det efterfølgende besluttes at udarbejde projekt med skatepark skal der påregnes udgifter til støjberegning i planlægningsfasen estimeret til ca. 50.000 - 200.000 kr. Udgifter til udarbejdelse af projekt og udførelse af anlægget vil først blive estimeret såfremt det besluttes at gå videre med planlægning af projektet.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 1-2 og orienteres om indstillingspunkt. 4.

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 3 og orienteres om indstillingspunkt 4.

Beslutning

Ad. 3) Godkendt.

Ad. 4) Orientering givet.

Kommentarer fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk vedlagt (bilag).

Bilag

251808 Kommentarer fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk

Oversigtskort

Kommuneplanramme 1.6.42 Lyngby Idrætsby

Lokalplan 245

Lokalplan 247

Høringsområde

Punkt 8: Vurdering af tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove (Orientering)

05.00.00-A00-6-25

Resume

Vejdirektoratet har pr. august 2024 vurderet status for tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove i Lyngby-Taarbæk Kommune. Vurderingen er baseret på data om veje og stier indsamlet i 2021-2023 og dermed inklusive de cirka 60 km private fællesveje, som kommunen overtog i 2022-2023. Data for fortove er indsamlet i 2022. Status viser, at kommunens veje, fortove og stier generelt set er i tilfredsstillende stand, men at der vil være brug for at tilføre ekstra ressourcer for at fastholde standen. Efter overtagelsen af de private fællesveje er gennemført en inspektion af vejafvanding, som viser, at den generelle tilstand af stikledninger er ringe.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status for tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove i Lyngby-Taarbæk Kommune samt om tilstanden for vejafvanding på de tidligere private fællesveje.

Problemstilling

Status for tilstanden af kommunens veje, stier og fortove pr. august 2024 er - som i tidligere opgørelser - baseret på Vejdirektoratets system for skadespoint. Status inkluderer nu også de tidligere private fællesveje og fortove. De har ikke været med før, da de ikke var offentlige veje.

Vejdirektoratet har tidligere udarbejdet tilsvarende opgørelser, senest i 2019, hvor forvaltningen også orienterede om veje, stier og fortoves tilstand. Idet forvaltningen har kategoriseret kommunens veje på en ny måde, kan den aktuelle status for vejene ikke sammenlignes direkte med tidligere opgørelser.

Vejdirektoratet har pr. 1. marts 2025 lukket muligheden for, at kommunen fremover kan købe denne serviceydelse. Ca. halvdelen kommunerne har hidtil fået vurderet tilstanden af veje, fortove og stier af Vejdirektoratet. Forvaltningen vil finde en ny aktør.

Lukningen af Vejdirektoratets serviceydelse er medvirkende til den relativt sene præsentation af status for tilstanden af veje, stier og fortove, idet det har været vanskeligt at få en endelig bearbejdning af data, og direktoratet har ikke leveret en gennemskrevet rapport. Da de tekniske beregninger, herunder overslag af økonomiske behov mm., er retvisende, har forvaltningen uredigeret samlet de vigtigste dele af Vejdirektoratets rapport i et notat, jf. bilag "Tilstand af offentlige veje, stier og fortove 2024".

Siden tidspunktet for indsamling af data kan der være en vis diskrepans mellem Vejdirektoratets vurdering af tilstanden og den aktuelle tilstand for udvalgte veje, stier og fortove. I positiv retning trækker, at forvaltningen har udført en række vedligeholdelsesarbejder. I modsat retning trækker, at der har været gravearbejder i forbindelse med udrulning af fjernvarme.

Efter overtagelsen af de private fællesveje i 2022- 2023 har entreprenørfirmaet Aarsleff gennemført en inspektion af vejafvanding. Inspektionen viser, at den generelle tilstand af stikledninger er ringe. Inspektionsrapporten supplerer den inspektionsrapport fra Aarsleff, som blev udarbejdet i 2020 og forelagt Teknikudvalget den 10. juni 2020.

Metode: Kategorier og skadespoint

Vejdirektoratet har indsamlet data om veje og stier i 2021-2023 i forbindelse med et hovedeftersyn og for fortove i foråret 2022. Efter overtagelsen af de private fællesveje har Vejdirektoratet foretaget en særskilt tilstandsvurdering af disse.

Vejene er vurderet efter skadespoint og beregnet ud fra Vejdirektoratets belægningsoptimeringsprogram, se skema. Skadespointene gør det muligt at sammenligne tilstanden på tværs af alle veje.

Skadespoint	Teknisk tilstand af veje
0-2	God

2-4	Acceptabel
4-9	Kritisk
9 og derover	Uacceptabel

Tilstanden for fortove og stier (inkl. cykelstier) er kategoriseret efter en 5-trinsskala (ses nedenfor), og der er beregnet en gennemsnitlig restlevetid i procent. En restlevetid på fx 50 % betyder, at 50 % af fortove og stier er i kategorien God eller Acceptabel. I praksis sker det ved, at der foretages en løbende udskiftning af fortove og stier, og at tilstanden opretholdes på et acceptabelt niveau.

De fem kategorier er:

- Meget god
- God
- Acceptabel
- Mindre god
- Uacceptabel

Løsninger

Vejdirektoratets vurdering viser, at Lyngby-Taarbæk Kommunens offentlige veje, stier og fortove generelt er i tilfredsstillende stand. Dog forventes tilstanden at falde, hvis det nuværende budget til formålet fastholdes uændret, jf. afsnittet om Økonomi. Da vurderingen hviler på vejdata fra 2021-2023, kan det aktuelle billede have ændret sig for udvalgte veje, stier og fortove - fx på grund af gravearbejder ved udrulning af fjernvarme og efterfølgende reetableringsarbejder.

Vejenes tilstand er vurderet ud fra det gennemsnitlige skadespoint. For den del af vejnettet, som kommunen har driftsansvaret for, er standen 1,92. Det placerer vejnettets tilstand i kategorien God. En stigning i skadespoint vil indikere en forringelse af tilstanden. Vejdirektoratet har også opgjort kapitalværdien, der er et udtryk for den samlede værdi af vejnettet. Kapitalværdien øges ved investeringer i vedligeholdelse og forbedringer af vejnettet, og falder hvis vejnettet slides og ikke vedligeholdes tilstrækkeligt.

Vejdirektoratet peger på følgende overordnede konklusioner:

Vejbelægning

- Generelt er vejklasserne "trafikveje" og "lokalveje" i en fornuftig stand. Målt på skadespoint er 49 % i kategorien 0-1, og 41 % er i kategorien 1-2. Tilstanden for 90 % af vejnettet kan derfor betragtes som god.
- Vejklassen motorvej (Lyngby Omfartsvej) har et skadespoint på 1,3 svarerende til tilstanden God. Der blev investeret 29,7 mio. kr. i at forbedre Omfartsvejens stand i perioden 2020-2022.
- Vejdirektoratets vurdering hviler på hovedeftersyndata, som er maksimalt 3 år gamle, eller hvor der er nyt slidlag. 94 % af data kan derfor betegnes som opdateret.

Cykel- og gangstier

- Den gennemsnitlige restlevetid for kommunens cykel- og gangstier med asfaltbelægning er beregnet til 29 % svarende til en gennemsnitlig restlevetid på 7 år. En gennemsnitlig levetid forventes at være 25 år. Målet er at ramme en gennemsnitlig restlevetid på 50 % svarende til en restlevetid på 12,5 år.
- Ca. 83 % af kommunens asfaltstier er i kategorien Middel eller derunder. En stor del af stierne har derfor en begrænset restlevetid.
- Ved uændret budget vil tilstanden for en stor del af kommunens cykel- og gangstier, der er i kategorien Middel eller derunder, blive ringere over de kommende år, jf. afsnittet om Økonomi.

Fortove

- Kommunens fortove er overordnet i en udmærket stand. 83 % af fortovene er således i kategorierne Meget god, God og Middel.
- Den gennemsnitlige restlevetid for kommunens fortove med fliser er opgjort til 50 % svarende til 25 år. En gennemsnitlig levetid forventes at være 50 år. Målet er at ramme en gennemsnitlig restlevetid på 50 %.

- Fortov med fliser har den ringeste tilstand.
- Kommunen overtog ca. 90 km. fortove på private fællesveje. Ca. halvdelen af fortovene er kategoriseret med udefinerbar belægning (grus, perlesten, græs og fliser). På grund af fortovenes varierende stand og belægning, har det ikke været muligt for Vejdirektoratet at point- og værdisætte dem. Vejdirektoratet anbefaler, at der afsættes budget til en engangsinvestering i disse fortove, jf. afsnittet om Økonomi.
- Størstedelen af de resterende flisefortove på de tidligere private fællesveje er i kategorien Middel.
- Et øget fortovsareal medfører på sigt højere vedligeholdelsesomkostninger, jf. afsnittet om Økonomi.

Den varierende belægning på fortovene på de tidligere private fællesveje gør det vanskeligt for kommunens driftsafdeling at vedligeholde og gennemføre tilsyn. Den varierende belægning giver også udfordringer ved istandsættelse af vejstrækninger.

Regnvandsledninger og vejbrønde

Aarsleffs har gennemført TV-inspektion af 199 stikledninger og brønde svarende til 7 % af brønde og stikledninger på de tidligere private fællesveje. TV-inspektionen er gennemført på 12 tilfældigt udvalgte veje og lokationer og viser:

- - 72 rørbrud
 - 724 forskudte samlinger på rørene
 - 651 overfladebeskadigelser
 - 110 aflejringer
 - 79 steder med rødder i ledninger
 - 430 observationer af vand i ledninger

Overordnet viser Aarsleffs gennemgang, at der er behov for udbedring af skader på 89 % af de undersøgte ledninger. Ledningsnettet har således ikke de tekniske egenskaber, som er nødvendige for et funktionelt afvandingssystem. Aarsleff anbefaler, at der afsættes ekstra budget til håndtering af vedligeholdelse og reovering, jf. afsnittet om Økonomi.

Et misligholdt ledningsnet kan have betydning for trafiksikkerhed i form af huller og lunger i vejene, ikke afledt vand på kørebanearealer samt lokale oversvømmelser, herunder risiko for afledt vand til private grunde og kældere. Hvis ikke der foretages en aktiv indsats på området, vil der være en fortsat nedbrydning af anlægget med en øget udgift til reparation/istandsættelse samt et øget efterslæb.

Strategisk ramme

Forvaltningen arbejder på at opretholde kommunens veje, stier og fortove i teknisk god og økonomisk rentabel stand. Dette understøtter intentionerne i kommunens Trafik- og Mobilitetsstrategi, Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 og Cykelstrategi 2023-2032.

Videre proces

Forvaltningen skal som nævnt finde en ny aktør til at udarbejde en vurdering af status for tilstanden af veje, stier og fortove. I den forbindelse vil forvaltningen gå i dialog med nogle af de øvrige kommuner, der også har benyttet Vejdirektoratet og deres opgørelse af skadespoint mm., herunder for at blive inspireret i forhold til andre potentielle leverandører samt potentialet for et samarbejde om sammenlignelige data om veje mv.

Med udgangspunkt i vurderingerne af tilstanden af veje, stier og fortove vil forvaltningen konkretisere hvad, der skal til for at have et vej- og stinet i en gennemsnitlig teknisk god stand. Tilsvarende vil forvaltningen komme med en plan for udbedring af skader på rørledninger og brønde. Forvaltningen vil forelægge en sag til politisk behandling ultimo 2025.

Økonomi

I forbindelse med den politiske behandling af sag om "tilstand af offentlige veje, stier og fortove 2019" besluttede Kommunalbestyrelsen den 19. december 2019 (sag 13) at afsætte 3,6 mio. kr. ekstra om året (2020-PL), så det årlige budget til vedligehold af veje, stier og fortove blev forøget fra 5,8 mio. kr. til 9,4 mio. kr. (2020-PL).

Ved optagelsen af 60,3 km private fællesveje til kommunale veje blev der afsat yderligere 4,8 mio. kr. årligt til det øgede behov for slidlags- og belægningsarbejder, jf. Kommunalbestyrelsens møde den 4. maj 2023 (sag 21), så det samlede årlige budget til vedligeholdelse af offentlige veje, stier og fortove steg til 15,5 mio. kr. (2024-PL). I 2025-PL er budgettet 15,9 mio. kr. årligt.

Forvaltningen vurderer, at kommunens veje, fortove og cykel- og gangstier forringes, hvis budgettet ikke forhøjes.

Vejbelægning

- Fastholdes det nuværende budget på 5,5 mio. kr. årligt, vil det samlede skadespoint for vejnettet stige til 2,54 over en 5-årig periode, hvilket svarer til en forringelse af vejenes tilstand fra kategorien "god" til "acceptabel."
- Ønsker kommunen at opretholde det nuværende niveau, vurderes det at være nødvendigt at afsætte yderligere 2,0 mio. kr. årligt.
- Ønsker kommunen fx at fastholde et gennemsnitligt skadespoint på de kommunale veje på 2 - grænsen mellem kategorien "god" og "acceptabel" - vurderes det at være nødvendigt at afsætte yderligere 1,3 mio. kr. årligt.

Cykel- og gangstier

- Det nuværende budget på ca. 1 mio. kr. årligt til nye belægninger på stinettet vurderes ikke at være tilstrækkeligt til at sikre en udskiftningstakt på 1/25 del af stinettet om året, og der må derfor forventes en gradvis forringelse af stinettet. Udskiftnings takten er sat til 1/25 del, da der tages udgangspunkt i en forventet levetid på 25 år.
- En større opgradering af stinettet, hvor den gennemsnitlige levetid løftes fra de nuværende 7 år til 12,5 år (et stinet i balance), forudsætter en engangsinvestering på ca. 14 mio. kr., som kan fordeles over flere år frem mod 2028.

Fortove

- Der er årligt afsat 8 mio. kr. til renovering af fortove for at sikre en tilstrækkelig udskiftningstakt. Med en gennemsnitlig restlevetid på de anbefalede 50 % har Vejdirektoratet opgjort, at budgettet skal forøges med 1,5 mio. kr. til samlet 9,5 mio. kr. Fastholdes det nuværende budget må tilstanden for fortovene med fliser forventes at blive forringet over tid.
- Den del af de private fællesveje, der er kategoriseret med udefinerbar belægning (grus, perlesten, græs, fliser mv.), anbefaler Vejdirektoratet omlagt til reelle grusfortove. Det vurderes at det vil kræve en engangsinvestering på 10,7 mio. kr. over en de næste fem år, at omlægge vejene.
- Vejdirektoratet vurderer, at det vil koste ca. 2 mio. kr. årligt at sikre en gennemsnitlig restlevetid på 50 % ved en fordeling på 50/50 mellem grus og flisebelægning.

Nedenstående tabel viser de varige budgetter, yderligere behov ved fastholdelse af det nuværende skadepoint og det årlige behov hvis man vil holde niveauet på skadespoint 2:

Kategori	Nuværende budget*	Årligt behov ved fastholdelse af nuværende skadespoint	Årligt behov ved et gennemsnitligt skadespoint på 2 for vejbelægning
Vejbelægning	5,5 mio. kr.	7,5 mio. kr. (+2 mio.)	6,8 mio. kr. (+1,3 mio. kr.)
Cykel- og gangstier	1,0 mio. kr.	1,0 mio. kr.	1,0 mio. kr.
Fortove	8,0 mio. kr.	11,5 mio. kr. (+3,5 mio. kr.)	11,5 mio. kr. (+3,5 mio. kr.)
I alt	14,5 mio. kr.	20,0 mio. kr. (+5,5 mio. kr.)	19,3 mio. kr. (+4,8 mio. kr.)

*Budgettet er i 2026 udgør 10,8 mio. kr. pga. omprioritering i forbindelse med "Udmøntning af pulje for vej og park", da 5 mio. kr. er fremrykket til 2025 vedrørende ekstra indsats ved etablering af cykelstier.

Det anbefales desuden, at der laves en engangsinvestering på 14,0 mio. kr. til renovering af cykel- og gangstier, samt en engangsinvestering på 10,7 mio. kr. til renovering af fortove. Det kan være som genopretningsindsatser fordelt over de næste fem år, hvilket for cykel- og gangstier svarer til 2,9 mio. kr. årligt, og for fortove svarer til 2,1 mio. kr. årligt.

Regnvandsledninger og vejbrønde

- Der nuværende niveau til regnvandsledninger og vejbrønde er 0,8 mio. kr. årligt.
- I statusopgørelse for regnvandsledninger på de tidligere private fællesveje anbefaler Aarsleff, at der afsættes 1,1 mio. kr. årligt til udbedring af skader.
- I forbindelse med statusopgørelsen af tilstanden af de offentlige veje, der blev fremlagt for Teknikudvalget den 10. juni 2020 (sag 6), blev der på de øvrige kommunale veje identificeret et behov for yderligere 2,0 mio. kr. årligt til udbedring af skader og brønde og stikledninger, så afvandingssystemet over de næste mange år udbedres.

Regnvandsledninger og vejbrønde	Nuværende budget	Årligt yderligere behov til de 60,3 km optagede private fællesveje	Årligt yderligere behov ved opretholdelse af de resterende offentlige veje	Samlet årligt behov
	0,8 mio. kr.	1,1 mio. kr.	2,0 mio. kr.	3,9 mio. kr. (+3,1 mio. kr.)

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Økonomiudvalget orienteres.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Notat - Tilstand af offentlige veje, stier og fortove

Tilstandsrapport om vejafvanding på private fællesveje

Punkt 9: Status for forskønnelse af byrum og mindre parkeringstiltag på Lyngby Torv (Beslutning)

01.11.00-P20-1-24

Resume

På baggrund af beslutning i Teknikudvalget den 3. juni 2025 orienterer forvaltningen om status for forskønnelsen af byrum og mindre parkeringstiltag på Lyngby Torv, samt belyser muligheden for at udskyde fjernelse af hækken for at understøtte begroning af torvet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orientering om status på forskønnelse af byrum og mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv, herunder muligheden for at udskyde fjernelse af eksisterende hæk, tages til efterretning
2. det besluttet om hækken på Lyngby Torv skal bevares.

Problemstilling

Teknikudvalget besluttede den 18. marts 2025 at igangsætte en forskønnelse af byrum samt mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv.

Forskønnelse af byrum ved Lyngby Torv omfatter:

- Træer i plantekasser sættes i klynger
- Bænke placeres ved træerne, så man kan sidde og betragte pladsen og bylivet
- Skraldespand placeres på torvet
- Eksisterende hæk fjernes
- Juletræ opstilles i sæson
- Ophold etableres i "hjørnet" for at brede torvet ud evt. suppleret med blomsterkumme.

Mindre parkeringstiltag ved Lyngby Torv omfatter:

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

Efterfølgende har Teknikudvalget den 3. juni 2025 besluttet, at forvaltningen forelægger en status for arbejdet med at forskønne Lyngby Torv samt at få belyst muligheden for at udskyde fjernelsen af hækken.

Løsninger

Status for forskønnelse af byrum på Lyngby Torv

- Træer i plantekasser sættes i klynger: Er udført.
- Cirkulær bæk placeres ved træerne. Planlagt og udføres omkring 1. september 2025.
- Skraldespand placeres på torvet: Planlagt og udføres omkring 1. september 2025.
- Fjernelse af hæk: Teknikudvalget har besluttet, at muligheden for at udskyde fjernelse af hæk skal belyses.
- Juletræ opstilles i sæson: Afventer sæson.
- Ophold etableres i "hjørnet" for at brede torvet ud evt. suppleret med blomsterkumme: Planlagt og udføres omkring 1. september 2025.

Beslutning om at fjerne hækken bør senest udskydes til den 1. oktober 2025, hvis hækken fortsat ønskes fjernet. Det skyldes, at den efterfølgende etablering af en ny belægning skal udføres i frostfri periode.

Forvaltningen anbefaler, at hækken bevares, da den bidrager til begrønning af torvet, skaber læ og skærmer for de parkerede biler på parkeringspladsen. Der kan på et senere tidspunkt træffes beslutning om at fjerne hækken, såfremt der findes finansiering til dette.

Status for mindre parkeringstiltag på Lyngby Torv

- Den gule klinkebelægning og linjeafvanding reparerer: Planlagt og udføres senest august 2025.
- Tre handicapparkeringspladser og tre korttidsparkeringspladser etableres i nærheden af rådhusets hovedindgang: Planlagt og udføres i 3. kvartal 2025, skilte er leveret og afventer klinkebelægningsarbejder.
- Den asfalterede vej langs rådhusets øst-facade afkortes og afsluttes med klinkebelægning. Asfalten afdækkes med gule majssten (OB-belægning): Planlagt og udføres i 3. kvartal 2025, afventer klinkebelægningsarbejder.
- Der etableres fortov langs letbanen mellem klinkebelægningen på Lyngby Torv og eksisterende fortov mod nord: Forventes udført i 3. kvartal 2025.
- Der skal ses på at placere flere cykelstativer på Lyngby Torv: Udføres i 4. kvartal 2025 efter testperiode i 3. kvartal 2025.

Flere cykelstativer

I forhold til placering af cykelstativer har forvaltningen undersøgt mulighederne for at etablere flere cykelparkeringspladser både foran og bag rådhuset. Der er i dag cykelstativer til 10 cykler foran rådhuset. Forvaltningen har i april og maj måned registreret antallet af parkerede cykler ved rådhuset, og på baggrund heraf vurderer forvaltningen, at der er behov for op til 50 pladser. Cykelparkeringspladserne skal placeres med afstand til bygningens facade mod øst, så der er fri passage langs rådhuset for synshandicappede .

Naboer vil blive orienteret forud for støjende og støvende anlægsarbejder.

Strategisk ramme

Implementering af Budgetaftale 2025-2028. Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Videre proces

Forskønnelse af byrum og mindre parkeringstiltag på Lyngby Torv forsætter som beskrevet.

Økonomi

Der er afsat ca. 15.000 kr. til fjernelse af hækken i forbindelse med forskønnelse af Lyngby Torv. Såfremt det besluttes, at hækken skal bevares, foreslås midlerne i stedet at indgå i øvrige mindre indsatser til forskønnelse af Lyngby Torv.

Oprindeligt var der ikke afsat midler til etablering af belægning efter fjernelse af hækken. Såfremt hækken ønskes fjernet, vil det være nødvendigt at prioritere ca. 75.000 kr. fra driftspuljen til Belægning - stier, fortove og veje under aktivitetsområdet Vej og Park til etablering af belægning efter fjernelse af hækken.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres om punkt 1 og beslutter punkt 2.

Byplanudvalget orienteres om punkt 1.

Beslutning

Ad. 1) Orientering givet.

Ad. 2) Udvalget ønsker at bevare hækken indtil videre.

Kommentarer fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk vedlagt (bilag).
Høringssvar fra Seniorrådet vedlagt (bilag).

Bilag

251808 Kommentarer fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk

251808 Høringssvar fra Seniorrådet pkt 5 Status for forskønnelse af byrum og mindre parkeringstiltag på

Oversigtskort

Punkt 10: Justering af parkeringslicens for by- og delebiler (Beslutning)

05.09.00-A00-341-23

Resume

Den nuværende pris på parkeringslicenser til bybiler i kommunen er fastsat ud fra et tidligere skøn over de administrative udgifter og har medført, at der pt. ikke udbydes bybiler på kommunale parkeringspladser i Lyngby-Taarbæk. Forvaltningen har nu fundet en mulig teknisk løsning, hvor de administrative omkostninger kan mindskes væsentligt for dele- og bybilsordninger. Med denne sag kan der tages stilling til om kommunens priser for parkeringslicenser for by- og delebiler skal sænkes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at prisen for parkeringslicenser til by- og delebiler reduceres fra 402 kr. til 175 kr. om året, med virkning fra 1. september 2025.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede den 29. august 2024, at justere priserne for alle kommunens parkeringslicenser. I den forbindelse blev licenspriserne for by- og delebiler justeret op til 402 kr. pr. år, for at modsvare forvaltningens administrative omkostninger til at udstede og kontrollere licenserne.

Forvaltningen har efterfølgende været i dialog med firmaet Green Mobility, der har set sig nødsaget til at trække sig ud af Lyngby-Taarbæk Kommune, da en licenspris på 402 kr. er for høj i forhold til deres indtjening og mængden af køretøjer, der reelt har destination eller udgangspunkt i Lyngby-Taarbæk. Der er i øjeblikket heller ikke andre bybilsoperatører i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det har betydet, at det nu ikke længere er muligt at starte eller slutte en tur i en bybil på kommunale p-pladser i Lyngby-Taarbæk centrum.

Det er dog muligt at benytte bybiler i andre dele af kommunen, f.eks. på DTU, ved Firskovvej og i p-kælderen under biografen, hos basecamp og i de dele af kommunen, hvor der ikke er tidsbegrænset parkering.

Den nuværende bybilslicens dækker på alle offentlige parkeringspladser i kommunen med en tidsbegrænsning på to timer eller mere. Den nuværende licenspris er fastsat ud fra ønsket om at dække forvaltningens omkostninger forbundet med udstedelse af licenser, og ikke i et ønske om at begrænse mængden af by- og delebiler.

Forvaltningen har undersøgt hvad det koster, at parkere delebiler i andre kommuner i Storkøbenhavn. I langt de fleste kommuner er det gratis for dele og bybiler at parkere, det drejer sig for eksempel om Gladsaxe, Gentofte og Rødovre. Umiddelbart har forvaltningen kun været i stand til at identificere Frederiksberg og Københavns Kommuner, hvor der betales for en bybilslicens.

	Frederiksberg	København	Gladsaxe	Gentofte	Rødovre
Bybilslicens	175 kr.	719 kr.	0 kr.	0 kr.	0 kr.
Beboerlicens	50-780 kr. (afhængigt af energiklasse)	1.200-5.950 kr. (afhængigt af energiklasse)	Ingen beboerlicens	0 kr.	Ingen beboerlicens

Løsninger

Forvaltningen har, på baggrund af dialogen med Green Mobility, været i dialog med kommunens leverandør af licenssystemet, EasyPark, om muligheden for at finde en løsning, der er administrativt lettere for kommunen at håndtere. Det er nu lykkedes således, at dele af ansøgnings- og godkendelsesprocessen kan automatiseres for by- og delebilsordninger med mange køretøjer.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at det vedtagne gebyr for håndtering af by- og delebilslicenser reduceres til 175 kr. pr. år. Gebyret skal dække omkostninger til drift af licenssystemet, administrative opgaver til kontrol af ansøgninger ved stikprøvekontroller, og udstedelse af licenser mv.

Forvaltningen har spurgt Green Mobility om omfanget af ture til og fra Lyngby-Taarbæk. Deres vurdering er, at der til et givent tidspunkt vil være mellem 10 og 20 Green Mobility køretøjer parkeret i Lyngby-Taarbæk Kommune, ligesom de forventer, at bilerne gennemsnitligt vil være parkeret i kommunen ca. 6 timer, hvilket sikrer et naturligt flow og bidrager til, at mange borgere i Lyngby-Taarbæk Kommune får mulighed for at benytte de grønne delebilsordninger. Det skal bemærkes, at den gennemsnitlige parkeringstid dækker hele døgnet – i dagtimerne, hvor efterspørgslen på pladser er større, forventes bilerne at holde parkeret i kortere tid. Det er på den baggrund Green Mobilitys vurdering, at bybilerne ikke vil medføre et væsentligt øget pres på parkering for beboere og handlende. Det er forvaltningens vurdering, at bybilsfirmaerne har et stort incitament til at holde bilerne kørende, og dermed få en indtægt istedet for at bilerne står stille, hvilket understøtter Green Mobilitys vurdering. Forvaltningen skal i den forbindelse også præcisere, at priserne på et senere tidspunkt kan hæves igen såfremt, der opstår udfordringer med parkering af bybiler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forvaltningen forventer på den baggrund, at det vil være økonomisk mere attraktivt for by- og delebilsordninger at drive forretning i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Strategisk ramme

En nedsættelse af parkeringsomkostningerne for by- og delebiler understøtter DK2020-Klimaplan for Lyngby-Taarbæk Kommunes mål om alternative transportmidler. Alternative transportmidler understøtter en mere bæredygtig transport. Justeringen vil desuden understøtte udviklingsplanen for Kongens Lyngby, hvor visionen er at sikre tilgængelighed for alle uanset transportform.

Delebilsordninger øger tilgængeligheden til Lyngby Centrum for brugere af delebilsordninger og dermed understøttes Lyngby centrum som handelsdestination, selv om debilerne vil lægge beslag på parkeringspladser, der i dag kan bruges af andre bilister, herunder beboere i bymidten.

Videre proces

Forvaltningen vil, såfremt forslaget vedtages, implementere løsningen i samarbejde med leverandøren af licenssystemet og offentliggøre den nye prisstruktur på kommunens hjemmeside.

Økonomi

Det forventes ikke, at ændringen vil medføre væsentlige ændringer til grundlaget for licensindtægter på parkeringsområdet.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Konservative (C) fremsatte følgende ændringsforslag:

”Det ønskes, at ordningen er gældende frem til udgangen af 2026, og at ordningen i efteråret 2026 genvurderes for at sikre at der er en rimelig fordeling af parkeringspladser til hhv. by- og delebiler og almindelige biler”.

Afstemning:

For stemte: 6 (4 (C), 1 (F) og 1(Ø))

Radikale tog forbehold.

Herefter anbefalet, at ordningen er gældende frem til udgangen af 2026, og at ordningen i efteråret 2026 genvurderes for at sikre, at der er en rimelig fordeling af parkeringspladser til hhv. by- og delebiler og almindelige biler.

Punkt 11: Særskilt gebyr for containere mv. opstillet uden tilladelse (Beslutning)

05.02.15-G01-1-23

Resume

På kommunalbestyrelsens møde den 23. august 2023 blev det vedtaget at indføre et gebyr for opstilling af materialer på kommunens veje. Forvaltningen oplever i øjeblikket en stigende mængde materiel opstillet på kommunens veje uden forudgående tilladelse. Med denne sag kan der tages stilling til indførelse af et nyt gebyr til dækning af de forøgede omkostninger forbundet med behandling af sager, hvor der ikke er indhentet forudgående tilladelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der indføres et særskilt administrationsgebyr på 1.850 kr. plus 50 kr. pr. dag. for opstilling af materiel på kommunens veje, og 1.000 kr. på private fællesveje, hvor der ikke på forhånd er indhentet den lovpligtige tilladelse.

Problemstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 23. august 2023 at indføre gebyr for behandling, udstedelse og tilsyn med opstilling af materiel på kommunale og private fællesveje i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommunalbestyrelsen vedtog i samme omgang at undtage udeservering fra gebyret. Det fremgår af vejlovens § 80, stk. 2, at kommunen kan opkræve betaling for brug af vejareal, når udnyttelsen sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Kommunalbestyrelsen vedtog, at gebyret skulle svare til ca. en times administrativt arbejde (600 kr.) og en daglig omkostning på 50 kr. til tilsyn og administration.

Efter indførelsen af gebyret oplever forvaltningen en vis mængde af opstillet materiel uden forudgående tilladelse. Forvaltningen bruger i den forbindelse en del ressourcer på at finde ud af hvem ejer af materiellet er, og hvornår og i hvor lang tid det er opstillet, og på opkrævning af gebyr.

Som udgangspunkt er det materieludlejningsfirmaet, der ansøger på vegne af borgerne, og det er derfor også udlejningsfirmaet, der ansøger og betaler gebyret for opstilling på vegne af borgeren. Alle gebyrer fremgår af kommunens hjemmeside, ligesom det fremgår af vilkår for tilladelsen.

Løsninger

Forvaltningen foreslår på baggrund af de øgede omkostninger forbundet med behandlingen af sager, hvor der ikke er søgt rådighedstilladelse, at der indføres særskilt gebyr, der bedre dækker de ekstra omkostninger forbundet med sagsbehandlingen.

Når der ved tilsyn konstateres opstilling af materiel uden ansøgning skal opstillingen dokumenteres, det skal konstateres om opstillingen er forsvarligt opsat, om opstillingen udgør en trafikmæssig fare og om opstillingen er til gene for fremkommeligheden. Hvis det opstillede materiel er uden synligt firmanavn skal det undersøges hvem ejeren er, når ejer er fundet skal ejer kontaktes med henblik på lovliggørelse af materielopstillingen. Ansøger skal i den forbindelse indsende en ansøgning på det opstillede materiel, hvor den faktiske dag for opsætning af materiellet skal fremgå som start dato. Efterfølgende skal ansøgningen behandles på normalvis.

Baseret på erfaringer bruger forvaltningen typisk ca. 3 timer på at fremfinde ejer af det opstillede materiel med efterfølgende kontakt og lovliggørelse. Det er derfor forvaltningens anbefaling, at administrationsgebyret i disse sager sætter til 1.850 kr. for behandling og lovliggørelse. Forvaltningen anbefaler desuden, at der fortsat opkræves 50 kr. pr dag til tilsyn med det opstillede materiel. Det er væsentligt, at nævne, at gebyr for opstilling af materiel ikke må overstige kommunens faktiske udgifter i forbindelse med behandling og godkendelse af ansøgning herunder tilsyn og fakturering.

På Private fællesveje kan kommunen maksimalt opkræve 1.000 kr., da transportministeren i henhold til lov om private fællesveje har fastsat dette maksimum. Forvaltningen foreslår på den baggrund at der opkræves maksimalt gebyr for uansøgt opstilling af materiel på private fællesvej i kommunen.

Strategisk ramme

Gebyrer for ansøgninger om råden over vej medvirker til at sikre fremkommeligheden på kommunens veje, idet gebyret skaber et incitament til at færdiggøre arbejder til tiden ligesom kun arbejder, hvor den fornødne plads ikke kan fremskaffes på egen grund vil blive ansøgt og tilladt.

Videre proces

Hvis det besluttes at indføre særskilt administrationsgebyr for opstilling af materiel der ikke er givet tilladelse til vil, forvaltningen opdatere kommunens hjemmeside med de reviderede gebyrsatser og begynde at opkræve gebyret. Såfremt det besluttes, at der ikke skal indføres særskilt administrationsgebyr fortsætter forvaltningen den hidtidige praksis.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Der forventes ikke væsentlige merindtægter idet, at det forhøjede gebyr forventes at medføre, at antallet af opstillinger uden forudgående tilladelse vil falde.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Anbefalet.

Punkt 12: Forhindre efterladte trailere (Beslutning)

05.00.00-G01-114-22

Resume

Særligt på Strandvejen parkeres mange trailere, og nogle henstilles uden nummerplade. De hensatte trailere optager parkeringsmuligheder, der kunne anvendes af Taarbæks borgere og gæster, der efterspørger flere parkeringsmuligheder. Som reglerne er i dag, er det meget besværligt for kommunens parkeringsvagter og politiet at gøre noget ved de hensatte trailere.

Forvaltningen foreslår, at kommunens lokale bekendtgørelse om standsning og parkering ændres, så det bliver lettere at undgå hensatte trailere.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at den lokale bekendtgørelse om standsning og parkering ændres for parkering af trailere.

Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Kommunes bekendtgørelse om standsning og parkering tillader, at trailere kan parkeres på offentligt tilgængelige parkeringspladser og vejarealer i op til 24 timer, medmindre andet er tilkendegivet ved særlig afmærkning. Det er meget omstændigt at håndhæve parkering i 24 timer, da parkeringsvagterne er nødt til at udføre ventilkontroller. Det betyder, at især på Strandvejen henstilles mange trailere og bådtrailere, og nogle af dem er uden nummerplade. De hensatte trailere optager parkeringsmuligheder, der kunne have været anvendt til biler. Dette er u hensigtsmæssigt, fordi der er stor efterspørgsel på parkeringsmuligheder i Taarbæk.

Løsninger

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommunes lokale bekendtgørelse om standsning og parkering ændres, så bekendtgørelsens bestemmelser om trailere bliver i stil med Køge Kommunes lokale regler. For Køge Kommune gælder, at trailere uden bil kun må parkeres på betalingsparkeringspladser. Parkeringen skal dog ophøre kl. 18. For trailere der er tilkoblet en bil gælder, at de må parkeres på alle parkeringspladser, også efter kl. 18.

Bestemmelser i stil med reglerne i Køge Kommune vil gøre det lettere for kommunens parkeringsvagter at undgå hensatte trailere på vejareal.

Ejeren af trailere henstillet uden nummerplade kan fremfindes via trailerens stelnummer. Såfremt der ikke er stelnummer på traileren sendes sagen til politiet som et ulovligt opstillet køretøj. Parkeringsafgifter for trailere placeres på tilkoblingsanordningen og fastgøres med elastik som det kendes fra motorcykler mv.

Strategisk ramme

Standsning og parkering er reguleret i Færdselsloven.

Videre proces

Hvis politiet giver samtykke til den ændrede parkeringsbekendtgørelse, skal den offentliggøres på kommunens og Vejdirektoratets hjemmesider.

Forvaltningen vil desuden tage kontakt til Taarbæk Borgerforening med henblik på at aftale en kommunikationsindsats, målrettet eventuelle borgere i Taarbæk, der henstiller trailerne ulovligt.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

Beslutning

Godkendt.

Punkt 13: Finansiering af Supercykelstisamarbejdet (Beslutning)

05.01.02-G00-10-15

Resume

Den 18. marts 2025 drøftede udvalget supercykelstisamarbejdets fremtidige finansiering i lyset af en regional reform og afviste forvaltningens indstilling om at forlade samarbejdet ved bidragsstigning. Der er fortsat ikke opnået afklaring på, om der kan findes finansiering fra anden side end via et øget medlemsbidrag fra samarbejdets medlemskommuner. Supercykelstisekretariatet har derfor behov for, at medlemskommunerne tager stilling til, om de er villige til at øge medlemsbidraget i op til to år for at sikre sekretariatets fortsatte drift, mens der arbejdes på at tilvejebringe alternativ finansiering. Der lægges således op til, at kommunerne – herunder Lyngby-Taarbæk Kommune – midlertidigt øger deres bidrag i op til to år. Hvis sekretariatet i løbet af 2025 lykkes med at finde anden finansiering, vil det øgede medlemsbidrag kunne bortfalde.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Lyngby-Taarbæk Kommune bliver i supercykelstisamarbejdet i 2026, selv hvis medlemsbidraget øges midlertidigt, mens der arbejdes videre med at finde en ny permanent finansieringsmodel. Merudgiften på 0,1 mio. kr. i 2026 afholdes af puljen til parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag på aktivitetsområdet 'Trafik'.

Problemstilling

Den 18. marts 2025 forelagde forvaltningen en sag om, hvordan finansieringen af supercykelstisamarbejdet ville blive påvirket af den nye regionale reform, hvor Region Hovedstaden og Region Sjælland lægges sammen. Forvaltningen indstillede dengang, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle træde ud af samarbejdet, hvis medlemsbidraget måtte stige. Teknikudvalget afviste dette og anmodede om en ny sag, når de økonomiske forhold omkring supercykelstisamarbejdet var afklaret.

Hidtil har supercykelstisekretariatet været finansieret af medlemsbidrag fra de deltagende kommuner samt Region Hovedstaden. I 2025 betalte Lyngby-Taarbæk Kommune et medlemsbidrag på 49.897 kr., svarende til en fordelingsnøgle på 0,85 kr. pr. borger. Kommunerne finansierer samlet set cirka en tredjedel af samarbejdets udgifter, mens Region Hovedstaden hidtil har finansieret de resterende to tredjedele.

Siden det blev annonceret, at Region Hovedstaden og Region Sjælland skal sammenlægges, og at regionen derfor ikke længere vil kunne yde støtte til samarbejdet, har supercykelstisamarbejdet arbejdet på at finde alternativ finansiering.

Den 20. maj 2025 blev der afholdt styregruppemøde i supercykelstisamarbejdet. Her var samarbejdets fremtidige finansiering på dagsordenen. Supercykelstisekretariatet meddelte, at der endnu ikke er sket en afklaring af den fremtidige finansiering fra 2026. Sekretariatet har siden årsskiftet præsenteret udfordringen for både kommunale og nationale aktører – blandt andet transportordførere fra de politiske partier samt ved foretræde i Folketingets Transportudvalg.

Selvom sekretariatet fortsat arbejder på at finde alternative finansieringskilder fra 2026, er dette endnu ikke lykkedes. Det er derfor nødvendigt at forberede sig på en midlertidig forøgelse af medlemsbidraget for kommunerne.

I Supercykelstiens styregruppe var der generelt en positiv tilkendegivelse fra kommunerne om, at man vil kunne finde midler til et øget medlemsbidrag i en overgangsperiode på op til to år, hvis der ikke findes en ny permanent løsning inden udgangen af 2025.

For Lyngby-Taarbæk Kommune vil dette betyde, at medlemsbidraget til samarbejdet stiger fra 49.897 kr. om året til 143.058 kr. fra 2026.

Løsninger

Forvaltningen indstillede i sagen af 18. marts 2025, at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle træde ud af supercykelstisamarbejdet, hvis medlemsbidraget steg markant. Da der endnu ikke foreligger en alternativ finansiering til den del af medlemsbidraget, som Region Hovedstaden hidtil har dækket, er det sandsynligt, at det bliver nødvendigt at hæve medlemsbidraget for de deltagende kommuner i en op til toårig periode. Forvaltningen foreslår, at Supercykelstisamarbejdet i første omgang finansieres i ét år via det forhøjede medlemsbidrag. Hvis

Supercykelstisekretariatet om et år endnu ikke har fundet alternativ finansiering, vil der blive fremlagt en sag, hvor udvalget kan tage stilling til, om man ønsker at forlænge det forhøjede medlemsbidrag i 2027.

Lyngby-Taarbæk Kommune har haft stor gavn af deltagelsen i supercykelstisamarbejdet – både i forhold til rådgivning ved tværkommunale projektansøgninger til Vejdirektoratets cykelpulje og gennem faglig sparring på cykelområdet generelt. Dette har blandt andet været værdifuldt i forbindelse med udarbejdelsen af kommunens cykelstrategi og tilhørende handlingsplan. Derudover har supercykelstisamarbejdet og deres koncept spillet en vigtig rolle i at understøtte cykelture på tværs af kommuner i hele hovedstadsregionen.

Strategisk ramme

Deltagelse i supercykelstisamarbejdet er en del af kommunens cykelstrategi.

Videre proces

Forvaltningen vil på baggrund af udvalgets beslutning meddele supercykelstisekretariatet, hvorvidt Lyngby-Taarbæk Kommune forventer at kunne indgå i samarbejdet fremadrettet, hvis medlemsbidraget måtte stige i 2026.

Forvaltningen vil følge processen med at finde alternativ finansiering af supercykelstisamarbejdet tæt og orientere udvalget, hvis der findes finansiering fra andre kilder end et øget medlemsbidrag fra kommunerne.

Den foreliggende bevilling for denne sag, gælder kun for 2026. Forvaltningen vil vende tilbage med en særskilt sag i første halvår af 2026, hvor der tages stilling til den fremtidige deltagelse/finansiering af supercykelstisamarbejdet.

Økonomi

Hvis Teknikudvalget beslutter, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal forblive i supercykelstisamarbejdet, selvom medlemsbidraget måtte stige i 2026, foreslås det, at finansieringen til et øget medlemsbidrag på 0,1 mio. kr. i 2026 afholdes af puljen til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag på aktivitetsområdet 'Trafik'.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Anbefalet.

Bilag

Beregning forhøjet kommunebidrag - opdateret 27. maj 2025

Referat 2. styregruppemøde 20. maj 2025 - dagsordenspunkt finansiering

Punkt 14: Forslag til tillæg 10 til spildevandsplanen - Fortunen (Beslutning)

06.00.05-P15-1-25

Resume

Naturstyrelsen planlægger at opføre en ny pavillon og en toiletbygning på et område ved Fortunen indgangen til Dyrehaven. Det areal, hvor de 2 bygninger er planlagt til at ligge i, er ikke omfattet af den gældende spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er derfor behov for spildevandsplanlægning for arealet som grundlag for at forpligte Lyngby-Taarbæk Forsyning til at aftage spildevand fra de kommende bygninger, hvilket i praksis gøres i form af dette Tillæg 10 til Lyngby-Taarbæk Kommunes spildevandsplan 2014-2018.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til tillæg 10 til spildevandsplan 2014-2018 godkendes, og sendes i 8 ugers offentlig høring.
2. tillæg 10 til spildevandsplanen ikke er miljøvurderingspligtigt.

Problemstilling

Naturstyrelsen planlægger at opføre en ny pavillon og toiletbygning ved Fortunen indgangen til Dyrehaven i starten af 2026. Området er i dag P-plads.

Da området, hvor pavillon og toiletbygningen skal ligge, for nuværende ikke er omfattet af en spildevandsplanlægning, er det nødvendigt, at der udføres en spildevandsplanlægning for området med et nyt kloakopland. Det er en forudsætning for, at Lyngby-Taarbæk Forsyning kan kloakforsyne og aftage spildevandet fra toilettet.

Løsninger

Den nødvendige spildevandsplanlægning udmønter sig i forslag til Tillæg 10 til Lyngby-Taarbæk Kommunes spildevandsplan.

I tillægget er der udført spildevandsplanlægning for specifikt det område hvor Naturstyrelsen ønsker at opføre pavillon og toiletbygning (bilag).

Det nye opland, LU162 udlægges spildevandskloakering, idet tag- og overfladevand ledes til nedsivning.

En spildevandsplan skal miljøvurderes iht. miljøvurderingsloven. Når planen kun fastlægger mindre ændringer på lokalt plan, kan myndigheden dog screene planen og ud fra dette vurdere, at der ikke skal gennemføres en fuld miljøvurdering. Forslag til tillæg 10 er screenet i henhold til reglerne og forvaltningen vurderer, at der ikke skal udarbejdes en miljørapport til tillægget. Miljøscreeningen er vedlagt (bilag).

Forslaget til spildevandsplantillæg med tilhørende miljøscreening forelægges hermed, med henblik på, at der kan vedtages et endeligt tillæg inden årsskiftet 2025/2026.

Tillægget vil dermed være vedtaget, så det passer med Naturstyrelsens planlægning, idet de planlægger at påbegynde byggeriet af toilet- og info-bygning i starten af 2026.

Strategisk ramme

Spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune 2014-2018.

Videre proces

Efter godkendelse af forslag til tillæg 10 i Kommunalbestyrelsen sender forvaltningen forslaget i 8 ugers offentlig høring. Samtidigt offentliggøres afgørelsen efter miljøvurderingsloven på kommunens hjemmeside med klagevejledning.

Efter endt høringsperiode og behandling af hørings svar forelægges det endelige tillæg 10 med en sammenfattende redegørelse til politisk behandling.

Den sammenfattende redegørelse behandler hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.

Hvis tillæg 10 ikke godkendes kan området med toiletbygning ikke kloakeres.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Ad. 1-2) Anbefalet.

Bilag

Forslag til tillæg 10 til spildevandsplan 2014-2018 - Fortunen

Miljøscreening Tillæg 10 til spildevandsplan 2014-2018 - Fortunen

Punkt 15: Letbane - Status på anlægsarbejderne (Orientering)

05.01.25-G01-13-21

Resume

Hovedstadens Letbane er fortsat i gang med anlægsarbejderne i Lyngby, hvor færdiggørelsen nu forventes ultimo 2025. Arbejdet omfatter blandt andet opsætning af kørestrømsmaster, etablering af græsspor og afmærkning samt støjdæmpende tiltag på Buddingevej. På Klampenborgvej har tekniske udfordringer med facadeophæng forsinket processen, men en løsning er nu fundet. Prøvedrift af anlægget forventes påbegyndt i løbet af foråret 2026 med indledende funktionstest og udbedring af de sidste mangler. Forvaltningen giver med denne sag en orientering af de resterende arbejder herunder evaluering af forsøget på Buddingevej, samt færdiggørelse af den centrale del af Lyngby.

Indstilling

Forvaltningen orienterer om status på letbanens anlægsarbejder.

Problemstilling

Hovedstadens Letbane har siden 2019 været i gang med anlægsarbejderne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Dette har medført mange udfordringer – herunder nogle, som projektet ikke kendte til fra starten. Det gælder for eksempel støj fra slab-tracks på Buddingevej samt tekniske problemer med facadeophæng på Klampenborgvej.

Tidsplanen og økonomien for det overordnede projekt er flere gange blevet udfordret. I efteråret 2024 blev det besluttet at opdele åbningen i to etaper. Den nordlige delstrækning var udfordret i Gladsaxe Kommune og kunne derfor ikke være klar til den planlagte åbning. Hovedstadens Letbane har tidligere meldt ud, at anlægsarbejderne i Lyngby ville være afsluttet i løbet af 2. kvartal 2025, trods forsinkelsen på den nordlige strækning som helhed. Tekniske udfordringer samt det øgede fokus på at sikre åbningen af den sydlige strækning i efteråret 2025 har medført, at arbejderne i Lyngby er forsinket ift. den i 2024 fremlagte tidsplan. Hovedstadens Letbane forventer nu først at afslutte anlægsarbejderne i området ultimo 2025 – en væsentlig forskydning af den oprindelige tidsplan, som skaber udfordringer for handelslivet op til årets travleste shoppingperiode. På baggrund af denne forsinkelse skrev Borgmesteren til den administrerende direktør i Hovedstadens Letbane og bad om at Hovedstadens Letbane satte fokus på færdiggørelse i Lyngby-Taarbæk (bilag). På baggrund af korrespondancen har Hovedstadens Letbane udarbejdet et notat om fremdrift og forventet færdiggørelse af arbejder på letbanen (bilag).

Ved anlæggelsen af Hovedstadens Letbane på Buddingevej – hvor der er delt spor i den ene kørebane mellem Chr. X's Allé og Engelsborgvej – har designet af betonelementerne medført støjgener for beboerne langs letbanen. Støjen opstår, når hjul fra køretøjer passerer hen over samlingerne mellem betonelementerne. Hovedstadens Letbane har gennemført flere forsøg med at afhjælpe problemet.

I forbindelse med etableringen af facadeophæng på Klampenborgvej har der været store udfordringer med at montere de ankre, der fastgøres i bygningernes facader. Udfordringerne skyldes blandt andet, at murværket ikke stemte overens med de tegninger og forudsætninger, som Hovedstadens Letbane havde anvendt i deres design.

Løsninger

På letbanestrækningen i Lyngby mangler der stadig en række elementer, før letbanen er klar til prøvedrift. Prøvedriften forventes at finde sted i løbet af foråret 2026. Inden da skal de resterende master på strækningen etableres, herunder klargøring til ophængning af kørestrøm. Forventningen er på nuværende tidspunkt, at de sidste master opsættes i midten af september, hvorefter man vil kunne begynde at trække de første ledninger.

Ud over de jernbanetekniske opgaver mangler der fortsat afsluttende arbejder med skiltning, kørebaneafmærkning samt etablering af græsspor. Planen er, at disse opgaver færdiggøres i løbet af efteråret 2025.

Forvaltningen og Hovedstadens Letbane arbejder på at planlægge de kommende opgaver med fokus på at sikre bedst mulig fremkommelighed i centrum af Lyngby – særligt med henblik på efterårets og vinterens shopping-højsæson.

Hovedstadens Letbane har udarbejdet plan og beskrivelse af de resterende arbejder i Lyngby (bilag). Det fremgår af denne tidsplan, at de egentlige anlægsarbejder vil være afsluttet i november, med ophængning af kørestrømsledninger og tilbageleveringer som de sidste større aktiviteter. Af bilaget fremgår det desuden, at der ikke er planlagt væsentlige støjende aften- og natarbejder i Lyngby-Taarbæk Kommune i resten af 2025.

Det fremgår dog også af notatet, at der skal ske skinneslibning ad flere omgange. Den manuelle skinneslibning vil blive afsluttet inden december, mens den afsluttende skinneslibning med tog forventeligt finder sted i uge 1 i 2026. I forbindelse med skinneslibning kan der blive tale om natarbejder, særligt i kryds, hvor generne af skinnearbejdet er størst for trafikken og handelslivet. Forvaltningen vil i efteråret gå i dialog med Hovedstadens Letbane om den nærmere planlægning af skinneslibningen.

På Buddingevej, i sydgående retning mod Gladsaxe, skal trafikken deles med letbanen. Kørebanen er derfor opbygget af betonelementer, hvori letbaneskinneerne er monteret (slab tracks). Samlingerne mellem betonelementerne er ikke helt plane, men har en lille kant, hvilket er en del af designet. Dette design medfører, at der opstår en lyd, når køretøjers hjul passerer hen over samlingerne. Ved genåbningen af Buddingevej blev lyden forstærket som følge af øget trafikmængde, hvilket har ført til en række henvendelser fra beboere langs strækningen. Siden genåbningen af Buddingevej i 2024 har der været dialog mellem forvaltningen og Hovedstadens Letbane om den valgte løsning. Der har i samme periode været adskillige henvendelser fra beboerne på strækningen – både til forvaltningen og det politiske system. Transportministeren er i den forbindelse også blevet inddraget.

Den 28. januar 2025 udsendte Hovedstadens Letbane en pressemeddelelse til Det Grønne Område, hvori de oplyste, at der i løbet af 1. kvartal 2025 ville blive udført et nyt forsøg på at begrænse støjen fra samlingerne. Forvaltningen har nu modtaget en foreløbig evaluering af forsøget. Evalueringen peger på, at den valgte løsning kan have en gavnlig effekt i forhold til at nedbringe støjgenerne. Det er derfor besluttet at udbrede løsningen til hele strækningen mellem Chr. X's Allé og Engelsborgvej. Dette sker forventeligt i august måned. I løbet af efteråret vil der på samme strækning skulle opsættes kørestrømsmaster. I de perioder, hvor disse arbejder pågår vil Buddingevej derfor være afspærret.

På Klampenborgvej har designet af kørestrømsophænget – der på strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej er facadeophængt – været udfordret af, at bygningerne, som ophænget skulle monteres i, ikke stemte overens med de oplysninger, Hovedstadens Letbane havde designet ud fra. Dette har ført til længere drøftelser mellem Hovedstadens Letbane og deres entreprenør for at finde den rette løsning. Man er nu nået til enighed, og arbejdet fortsætter effektivt med den valgte løsning. Forventningen er, at man i løbet af oktober vil kunne trække både tværwire og selve kørestrømmen på strækningen.

Strategisk ramme

Hovedstadens Letbane langs Ring 3.

Videre proces

Hovedstadens Letbane arbejder videre mod færdiggørelsen af anlægsarbejderne i Lyngby. Forventningen er, at anlægsarbejderne syd for Lyngby i løbet af foråret 2026 vil være så langt, at der kan gennemføres testkørsler af letbanens anlæg. De første testkørsler vil være funktionstest, hvor man blandt andet sikrer, at der er den korrekte afstand mellem tog og perroner.

Forvaltningen følger fortsat arbejdet tæt og er i løbende dialog med Hovedstadens Letbane om tilrettelæggelsen af arbejdet. Der vil være særlig fokus på, at den her udmeldte tidsplan holdes, således at anlægsarbejdet, bortset fra skinneslibning, er færdiggjort i november, samt på tilrettelæggelsen af skinneslibningen. Forvaltningen vil løbende holde Teknikudvalget orienteret om status.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget orienteres.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Overblik over fremtidige arbejder i det centrale Lyngby

Korrespondance mellem Borgmesteren og den administrerende direktør for Hovedstadens Letbane

Punkt 16: Bekræftelse af godkendelser af varmeprojektforslag samt fornyelse af delegation (Beslutning)

13.00.00-G01-301-17

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 1. september 2022 at delegere kompetencen til at godkende varmeprojektforslag efter varmforsyningsloven og projektbekendtgørelsen til forvaltningen i en to års forsøgsperiode. Forsøgsperioden ophørte den 1. september 2024. Forvaltningen har ved en fejl godkendt varmeprojektforslag efter forsøgsperiodens udløb.

Med denne sag skal der tages stilling til godkendelse af afgørelser truffet i perioden fra forsøgsperiodens udløb til nu, samt forlængelse af delegationen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningens administrative godkendelser af projektforslag om etablering af flisfyr på Frederiksdal Slot, samt projektforslaget benævnt Etape 2, tiltrædes.
2. kompetencen til at godkende fjernvarmeprojekter efter varmforsyningsloven og projektbekendtgørelsen delegeres til forvaltningen på permanent basis.

Problemstilling

Jf. varmforsyningsloven godkender Kommunalbestyrelsen projekter for etablering af nye kollektive varmforsyningsanlæg eller udførelsen af større ændringer i eksisterende anlæg. Det forhold, at en kompetence i lovgivningen er tillagt kommunalbestyrelsen, er som udgangspunkt alene udtryk for, at opgaverne skal løses i kommunalt regi. Kommunalbestyrelsen kan således delegere disse opgaver.

Den 1. september 2022 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forvaltningen fik delegeret retten til at godkende varmeprojektforslag i en to-årig forsøgsperiode. Delegationen blev givet med det formål at accelerere omlægning fra naturgas til fjernvarme, ved at gøre godkendelsesprocesserne for fjernvarmeprojekter mere effektive, og i den forventning, at Etape 2 af fjernvarmeudrulningen ville blive godkendt indenfor denne to-årige frist. Delegationen blev givet lige inden Kommunalbestyrelsen den 6. oktober 2022 godkendte Varmeplan 2022-2030. Etape 1 og Etape 2 projektforslagene er en udmøntning af varmeplanen.

Fordi den kun blev givet for to år, ophørte delegationen den 1. september 2024.

Forvaltningen godkendte et projektforslag om etablering af et flisfyr på Frederiksdals Slot den 13. september 2024, samt Etape 2 projektforslaget for udrulning af fjernvarme den 27. januar 2025, uden at være opmærksomme på, at forsøgsperioden var ophørt. Forvaltningen gennemførte i begge tilfælde den sædvanlige proces med høringer og traf relaterede afgørelser i henhold til miljøvurderingsloven.

Eftersom delegationen var ophørt, havde forvaltningen ikke formelt kompetencen til at godkende projektforslagene.

Løsninger

Forvaltningen har spurgt Horten til råds angående godkendelsernes gyldighed. De siger følgende:

"Parterne har formentlig berettigede forventninger om, at afgørelserne er gyldige, især hvis det har været fast praksis, at administrationen kan afgøre sager om projektgodkendelse. De forskellige interesser, der er på spil, skal i så fald afvejes mod hinanden. Hvis kommunen ikke har en tungtvejende interesse i at tilbagekalde afgørelsen, fx miljø, sundhed mv., kan afgørelsen typisk ikke tilbagekaldes. For at undgå uklarhed om afgørelsens status, vil kommunalbestyrelsen ved førstkommande lejlighed formelt kunne bekræfte godkendelserne. "

Forvaltningen foreslår, at Kommunalbestyrelsen tiltræder forvaltningens godkendelser af den 13. september 2024 og den 27. januar 2025. Afgørelserne, samt projektforslagene, er vedhæftet denne sag som bilag. På baggrund af Hortens udtalelse vurderes det dog ikke, at godkendelserne kan trækkes tilbage eller anses som ugyldige, selv hvis Kommunalbestyrelsen skulle vælge ikke at tiltræde godkendelserne.

Der er generelt begrænsede handlemuligheder i forbindelse med godkendelse af varmeprojektforslag, da de under alle omstændigheder skal godkendes, hvis der kan påvises en positiv samfundsøkonomi. (Dog kan der ikke udlægges nye naturgasområder). For Etape 2 projektforslaget specifikt gælder desuden, at landets kommuner i en cirkulæreskrivelse af den 26. oktober 2022 blev pålagt, at sikre udarbejdelse og træffe afgørelse omkring konkrete projektforslag, som skulle udmønte de varmeplaner, som kommunerne ved samme lejlighed blev pålagt at udarbejde.

Ud fra det ovenfor beskrevne begrænsede handlerum og deraf følgende begrænsede politiske beslutningsrum, foreslår forvaltningen, at godkendelse af varmeprojektforslag fremover delegeres til forvaltningen på lige fod med øvrige myndighedsafgørelser. Hvis forvaltningen undtagelsesvist vurderer, at en sag har et politisk beslutningsrum, kan sagen blive forelagt til beslutning.

Selvom der, hvis indstillingen om delegation følges, som hovedregel ikke fremover vil ske politisk behandling af varmeprojektforslag, vil der fortsat ske afstemning omkring diverse projekter med det politiske niveau. Nye projekter vil blive forelagt Byplanudvalget og Teknikudvalget i form af principbeslutninger, eller i forbindelse med godkendelse af nye lokalplaner/ tillæg til lokalplaner/ dispensationer fra lokalplaner.

De fjernvarmeprojekter, der kan forventes at skulle godkendes fremover, vil være nye produktionsanlæg, hvoraf de fleste er forsøgt beskrevet i sagen "Oversigt over kommende fjernvarmeanlæg (Beslutning)", som blev forelagt Teknikudvalget den 3. juni 2025 og Byplanudvalget den 4. juni 2025. Det er vurderingen, at alle de projekter der blev beskrevet i denne sag, vil skulle have en ny lokalplan/tillæg til lokalplan/dispensation fra lokalplan. Dertil kommer det geotermiske anlæg som der arbejdes på at etablere i erhvervsområdet Virumgårdsvej, og som kan forventes at blive forelagt Teknikudvalget og Kommunalbestyrelsen af flere omgange i forbindelse med miljøvurderingsprocessen.

Strategisk ramme

Vedtagelse af varmeprojektforslag og udbredelse af fjernvarme er i tråd med Lyngby-Taarbæk Kommunes Varmeplan 2022-2030, som er en del af Strategisk Energiplan, samt med DK2020 Klimaplanen.

Videre proces

Hvis der træffes beslutning om at delegere kompetencen til at godkende varmeprojektforslag til forvaltningen på permanent basis, vil forvaltningen fortsætte med at godkende varmeprojektforslag, men sørge for, at projekterne er afstemt med det politiske niveau forinden. Hvis der træffes beslutning om ikke at forny delegationen, vil alle varmeprojektforslag fremover skulle behandles politisk.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Ad. 1-2) Anbefalet.

Bilag

Godkendelse af projektforslag - Flisfy

Projektforslag - Flisfy

Godkendelse af projektforslag - Etape 2

Projektforslag- Fjernvarme Etape 2

Punkt 17: Adgang til offentlige toiletter (Beslutning)

82.20.00-P20-33-24

Resume

I Budgetaftalen for 2025 indgår, at mulighederne for øget adgang til offentlige toiletter skal undersøges. Syv offentlige toiletter blev lukket i 2023 som følge af en besparelse. Tre af disse er efterfølgende genåbnet i sommerhalvåret 2024. Forvaltningen orienterer om den aktuelle status for adgang til offentlige toiletter samt de afledte økonomiske konsekvenser ved genåbning af flere offentlige toiletter, herunder på Lottenborgvej 16 (Sorgenfri Kirkegård), Rustenborgvej 19 og Møllevej 2.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1) udgifter til rengøring af toilettet på Lottenborgvej 16 (Sorgenfri Kirkegård) på 60.000 kr. årligt prioriteres og finansieres inden for rammen til Vej og Park.

2) der træffes beslutning om at genåbne de offentlige toiletter på Møllevej 2 og Rustenborgvej 19 inden for rammen af Ejendomme.

Problemstilling

Som led i budgetbesparelser ophørte rengøringen af følgende syv offentlige toiletter i kommunen pr. 1. oktober 2023:

- Taarbæk Strandvej 40 (Bombegrunden)
- Taarbæk Strandvej 82 (Taarbæk badebro)
- Nybrovej 455 (Den Gamle Have)
- Toftebæksvej 26 (lokalbanen)
- Lottenborgvej 16 (Sorgenfri Kirkegård)
- Rustenborgvej 19 (Havnehytten)
- Møllevej 2 (Fuglevad St.)

Den årlige besparelse heraf var 340.000 kr.

Lukningen af de syv offentlige toiletter medførte efterfølgende opmærksomhed og rejste spørgsmål om tilstrækkelig adgang til offentlige toiletter særligt i områder med stor aktivitet. De tre toiletter på Taarbæk Strandvej 40 (Bombegrunden), Taarbæk Strandvej 82 (Taarbæk badebro) og på Nybrovej 455 (Den Gamle Have) blev genåbnet i sommerhalvåret 2024, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning herom den 4. april 2024 (sag "Genåbning af offentlige toiletter"). Genåbningen blev finansieret via en reduktion i driftsbudgettet for kulturejendomme, og der er indgået aftale med forpagteren af Den Gamle Have, som forestår rengøringen og driften af toilettet på Nybrovej 455.

Toilettet ved Toftebæksvej 26 (lokalbanen) er fortsat lukket for offentligheden, men kan benyttes i forbindelse med aktiviteter i Suppekøkkenet på Toftebæksvej 22. Suppekøkkenet står selv for rengøring og adgang.

For så vidt angår Lottenborgvej 16 (Sorgenfri Kirkegård) besluttede Kommunalbestyrelsen den 19. juni 2025 at afsætte 700.000 kr. til at ombygge den eksisterende toiletbygning til handicaptoilet, og herunder at genåbne toilettet i kirkegårdens åbningstid (jf. sag nr. 19 "Tilgængelighed i Lyngby-Taarbæk kommunes bygninger").

Med beslutningen om ombygning af toilettet på Lottenborgvej 16 (Sorgenfri Kirkegård), vil det kun være toiletterne på Rustenborgvej 19 og Møllevej 2, der fortsat er helt lukket. Der skal med beslutningen om ombygning af toilettet på Lottenborgvej 16 (Sorgenfri Kirkegård) findes finansiering til den løbende drift og rengøring af toilettet på Lottenborgvej 16, når det er ombygget til handicaptoilet.

På Assistentens Kirkegård findes også et medarbejdertoilet der bruges af forvaltningens driftsafdeling, når de arbejder på området. Bygningen og toilettet er i dårlig forfatning og det foreslås ikke åbnet i forbindelse med denne sag, da omkostningerne i forhold til brugen og kirkegårdens nærhed til øvrige offentlige toiletter (herunder Toftebæksvej 22 (250 meters afstand), stadsbiblioteket (500 meters afstand) og i øvrige private stormagasiner/centre), vil være uforholdsmæssig høj.

Løsninger

Udover de helt eller delvist genåbne toiletter er der i Lyngby centrum endvidere toiletter med offentlig adgang på Stadsbiblioteket, i Lyngby Idrætsby, på rådhuset og i private stormagasiner/centre. Uden for Lyngby centrum er der offentlige toiletter i kommunens idrætsanlæg, der er tilgængelige i hallernes åbningstid i Virum, Lundtofte, Lyngby og Engelsborg.

Økonomi til åbning og drift af yderligere toiletter med offentlig adgang

En samlet genåbning og drift af toiletterne på Lottenborgvej 16, Rustenborgvej 19 og Møllevej 2 (Fuglevad Station) vil medføre en årlig udgift på ca. 180.000 kr. (2025 prisniveau) eller 60.000 årligt pr. toilet for rengøring hele året.

For åbning og drift af det planlagte ombyggede toilet på Lottenborgvej 16 peger forvaltningen på, at merudgiften på 60.000 kr. årligt finansieres indenfor budgetrammen til Vej og Park ved omprioritering, herunder for eksempel ved at omlægge grønne arealer, så de kræver mindre pleje.

Åbningen af de to toiletter ved Rustenborgvej 19 og Møllevej 2 skal finansieres inden for budgetrammen Ejendomme. Forvaltningen vurderer ud fra de seneste budgetopfølgninger, at åbning af det ene toilet og rengøring af dette kan prioriteres indenfor budgetrammen, mens yderligere omkostninger til rengøring af endnu et toilet ikke kan finansieres inden for budgetrammen uden serviceforringelser på andre områder.

Alternativt kan man vælge at holde toiletterne ved Rustenborgvej 19 og Møllevej 2 åbent alene i sommerhalvåret (fra 1. april til 30. september), hvor behovet helt klart er størst. Dette vil give en lavere årlig udgift, og en genåbning af begge toiletter kan måske holdes indenfor en årlig merudgift på 60.000 kr. Hvis der er et politisk ønske om at genåbne de to toiletter alene for sommerhalvåret vil forvaltningen indhente et konkret tilbud fra leverandøren. Hvis tilbuddet ikke kan holdes indenfor de anslået 60.000 kr. vil forvaltningen vende tilbage.

Toilettet på Møllevej 2 ved Fuglevad Vandmølle er det toilet, hvor der er længst til øvrige offentlige toiletter. De nærmeste offentlige toiletter er i Lyngby Idrætsby og på Sorgenfri Kirkegård med en afstand på henholdsvis 1,3 km og 550 m. Toilettet bruges primært af friluftsborgere, der er på vandre- eller kanotur. Derudover kræver toilettet ikke nogen opgradering.

For toilettet på Rustenborgvej 19 ved Havnehytten, herreroklubben og kano- og kajakklubben er der et alternativt toilet i selve Havnehytten til Havnehyttens brugere. Derudover kan der henvises til toiletterne ved Stadsbiblioteket, som ligger 500 meter fra Havnehytten. Toiletterne ved Havnehytten er ikke renoverede.

Strategisk ramme

Sagen relaterer sig til Budgetaftalen for 2025 og kommunens målsætninger om tilgængelighed og attraktive byrum for borgere og besøgende.

Videre proces

Forvaltningen afventer politisk stillingtagen til eventuelle fremtidige initiativer for øget adgang til offentlige toiletter.

Økonomi

- Den oprindelige besparelse ved lukning af toiletterne i 2023 var på 340.000 kr. årligt (2023 prisniveau).
- Genåbning af tre toiletter i sommerhalvåret 2024 er finansieret med 135.000 kr. fra kulturejendommens driftsbudget (2024 prisniveau). De tre toiletter er alene åbent i sommerhalvåret.
- Åbning af toiletterne ved Lottenborgvej 16, Rustenborgvej 19 og Møllevej 2 vil kræve 180.000 kr. årligt eller 60.000 kr. pr. toilet (2025 prisniveau). Toiletterne vil være åbne hele året.
- Forvaltningen foreslår at finansiere en åbning af toilettet på Lottenborgvej 16 indenfor rammen af Vej og Park ved at omprioritere.
- Rustenborgvej 19 og Møllevej 2 skal finansieres indenfor rammen af Ejendomme, hvor forvaltningen kan anvise finansiering til det ene toilet, men ikke til to toiletter uden serviceforringelser på andre områder.
- Alternativt kan man holde toiletterne på Rustenborgvej 19 og Møllevej 2 åbent alene i sommerhalvåret, hvor behovet er størst. Dette vil reducere den årlige udgift, og den samlede udgift kan måske holdes indenfor ca. 60.000 kr. Forvaltningen vil indhente et konkret tilbud på sommeråbning hvis der ønskes at arbejde videre med dette.

Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 1.

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 2.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

Beslutning

Ad. 1) Anbefalet.

Udvalget ønsker desuden, at Økonomiudvalget i forbindelse med deres behandling af sagen overvejer at åbne toilettet på Toftebæksvej.

Punkt 18: 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:

- Overtagelse af vejvandsledningsanlæg
- Oprydning og forenkling af politikker, strategier og planer
- Kunstgræsbane på Virumgårds Jorde
- Kunstgræsbaner i Lyngby Idrætsby
- Nybrovej 453A Forslag til lokalplan 309 og kommuneplantillæg 10e
- Afrapportering af biodiversitetshandleplan 2025
- Det grønne areal i Virum
- Separation af vejbelysning på de private fællesveje
- Fremtidens afløbssystem – mål og scenarier
- Udmøntning af pulje til trafiksikkerhed

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

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 19: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Sagsfremstilling

1. Gladsaxe Kommunes arbejde med miljøtilstanden i Bagsværd Sø

Gladsaxe Kommune har gennem flere år undersøgt Bagsværd Sø for dens miljøtilstand samt for de faktorer, der fastholder søen i en uklar og dårlig miljøtilstand. De nyeste resultater udarbejdet af Syddansk Universitet (SDU) peger på, at søens sediment er mere mobilt end tidligere antaget, hvilket betyder, at ophvirvling af sedimentet fortsat forringer vandkvaliteten. Dog peger SDU på, at en eventuel oprensning i søen ikke vil have længerevarende forbedringer på miljøtilstanden, da Bagsværd Sø modtager store mængder vand fra Furesø. Vandet fra Furesø har et meget højere indhold af fosfor, da Furesø har en stor fosforpulje fra fortidens udledninger til søen. Derved vil vandtilførsler fra Furesø fastholde Bagsværd Sø i dens dårlige miljøtilstand.

Gladsaxe Kommune undersøger nu muligheden for at begrænse denne vandtilførsel ved at genoprette Furå, som forbinder Mølleåen med Bagsværd Sø under Nybrovej. Furåen vil have et mindre tværsnit og ligge højere i terræn således, at vandstrømmen mere eller mindre ensrettes ud af Bagsværd Sø og tilførslen af næringsstoffer reduceres. Et sådant projekt vil kræve tværkommunalt samarbejde og myndighedsarbejde, da kommunegrænsen ligger midt i, hvad der vil blive Furå. I mellemtiden fortsætter Gladsaxe Kommune og SDU arbejdet med at undersøge miljøtilstanden og eventuelle tiltag i Bagsværd Sø.

2. EU-projekt om bæredygtig transport

Kommunen er partner i en Europæisk EU-ansøgning om bæredygtig transport, som nylig er godkendt, og der er indledt kontraktforberedelse/godkendelse.

Projektet vil se på hvordan vi kan fremme bæredygtig transport i et forstadsmiljø - bl.a. ved at kigge på sammenhængen til energi ift. opladning, på mobilitetshubs til delemobilitet og fremme af aktiv transport - især cykling. Ni europæiske byer deltager med pilot-cases, hvor Lyngby-Taarbæk og Høje-Taastrup Kommuner tilsammen udgør en use-case i Greater Copenhagen. Der er særlig fokus på klimaneutralitet (kommunale klimaplaner).

Lyngby-Taarbæk Kommunes budget er på 1.600.000 kr. over 3 år med start omkring nytår. Kommunen lægger hertil en egenfinansiering på 160.000 kr. i form af forvaltningstimer.

Kommunernes deltagelse og input til ansøgning er blevet til i samarbejde med CPH EU-office, som også har medfinansieret kommunernes timer i ansøgningsfasen.

Forvaltningen forventer ultimo 2025, når kontraktforberedelsen er tilendebragt, at forelægge en sag til beslutning om godkendelse af indtægtsbevillingen.

3. Orientering om årsrapporter for selskaber med helt eller delvist kommunalt ejerskab

Forvaltningen ønsker årligt at orientere om årsrapporterne for de største af de selskaber, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune har helt eller delvist ejerskab, og hvor der er udpeget kommunalbestyrelsesmedlemmer til at deltage i bestyrelserne. Årsrapporterne for 2024 for Lyngby-Taarbæk Forsyning, BIOFOS A/S og I/S Vestforbrænding er vedlagt (bilag). Årsrapport for Hovedstadens Letbaneselskab 2024 blev forelagt Teknikudvalget den 3. juni 2025.

4. Resultatet af Movias udbud A24 - omfatter buslinje 179, 182, 183, 191 og 388 i Lyngby-Taarbæk Kommune

Movia udbyder på vegne af kommuner og regioner løbende busdriften og indgår kontrakter med de enkelte busoperatører.

Movia har hen over vinteren 24/25 gennemført udbud A24, som bl.a. omfatter buslinje 179, 182, 183, 191 og 388 i Lyngby-Taarbæk Kommune. Driftsstarten for udbuddet er den 13. december 2026. Driften vil ske med nye elbusser, som gør en stor forskel for klima, støj og komfort.

Forvaltningen har nu modtaget resultatet af udbuddet, som viser, at A24 medfører en besparelse for Lyngby-Taarbæk Kommune på 5,1 mio. kr. pr. år fra driftsstarten i december 2026 – dvs. helårseffekt fra 2027.

Udbudsgrundlaget for A24 viste forventede besparelser for Lyngby-Taarbæk på 0,5 – 1,5 mio. kr. pr. år på de pågældende buslinjer. Resultatet af A24 viser således isoleret set en noget højere besparelse end forventet.

Resultatet af udbud A24 vil indgå i Movias samlede budgetter for 2027.

5. Status for etablering af kunstgræsbaner

Idrætsbyen

De 3 kunstgræsbaner, der oprindeligt var planlagt til etablering i 2025, er blevet udskudt til 2026. Udskydelsen sker for at sikre, at der ikke opstår risiko for forurening af drikkevand.

Forvaltningen er i gang med at afklare hvor mange kunstgræsbaner med gummigranulat som infill, der kan etableres i Lyngby Idrætsby. Afklaringen omfatter en teknisk vurdering af blandt andet regnvandshåndtering og afledning fra banerne, således at etableringen sker i overensstemmelse med gældende miljølovgivning og myndighedskrav. På baggrund af denne afklaring vil forvaltningen udarbejde en sag til politisk behandling i september. Sagen vil indeholde en vurdering af hvor mange baner, der kan anlægges med gummigranulat, samt anbefalinger til alternative typer af infill samt en samlet redegørelse for planlægning, økonomi og øvrige forhold ved etablering og drift.

Virumgårds Jorde

Etableringen af en kunstgræsbane ved Virumgårds Jorde er udskudt til 2026 som følge af ændringer i banesystemet af hensyn til miljøet.

Forvaltningen har modtaget en ekstern risikovurdering af et kunstgræsaneanlæg med infill af kork. På baggrund af denne vurderer kommunens vandmyndighed, at udledning af PFAS overholder gældende krav for både grundvand og Lyngby Sø. Dog fremgår det, at enkelte tungmetaller overskrider grænseværdierne for udledning til søen. Det anbefales derfor, at der etableres et filtersystem til rensning af disse stoffer.

På baggrund af myndighedsrådets positive tilkendegivelse af konklusionerne i rapporten vil rådgiver udarbejde og indsende supplerende ansøgningsmateriale til myndighederne med henblik på at opnå en endelig tilladelse.

Forvaltningen udarbejder en sag til politisk behandling i september, hvor der redegøres nærmere for planlægning, økonomi og øvrige forhold i forbindelse med etablering og drift af en ny kunstgræsbane med infill af kork ved Virumgårds Jorde.

Kommunikation

I juni måned holdt forvaltningen et orienteringsmøde for repræsentanter fra kommunens fodboldklubber og FIL, hvor status på kunstgræsbanerne blev præsenteret. Forvaltningen inviterer til et nyt orienteringsmøde i oktober 2025, hvor der vil blive givet en opdatering på det videre arbejde og tidsplanen.

6. Direktørskifte i Lyngby-Taarbæk Forsyning

John Buur Christiansen er i juli fratrædt som administrerende direktør i Lyngby-Taarbæk Forsyning. Lyngby-Taarbæk Forsyning fortsætter driften som hidtil under den øvrige ledelses ansvar, og Drift- og Projektdirektør Jane B. Madsen er indtrædt som konstitueret direktør. Se nyhed [Lyngby-Taarbæk Forsyning og direktør stopper samarbejdet | Lyngby-Taarbæk Forsyning](#)

7. Badning i Furesø

Der har hen over sommeren været øget opmærksomhed på PFAS-forurening i danske søer, herunder Furesøen. Særligt har der været debat om kommunernes håndtering af badeforbud og den anvendte analysemetode for PFAS, hvor flere har stillet spørgsmål ved både testpraksis og myndighedsopfølgning.

Ved Frederiksdal Fribad er badevandet siden 2022 blevet undersøgt for PFAS-niveauet. Alle år har prøverne været under det vejledende kvalitetskriterium på 40 ng/L, som er den nationale retningslinje sat af Miljøstyrelsen. Prøveresultaterne fra maj og juli måned i år har begge været 14 ng/L.

I maj rettede Rudersdal, Furesø og Lyngby-Taarbæk Kommuner henvendelse til Styrelsen for Patientsikkerhed omkring en fornyet vurdering af sundhedsrisikoen forbundet med badning i Furesø. Deres vurdering lød, at da testresultaterne ligger under de anbefalede grænseværdier, ser de ikke grund til at fraråde badning. For at sikre at vi arbejder efter den mest opdaterede og korrekte analysemetode, har vi efterfølgende rettet henvendelse til Miljøstyrelsen vedr. spørgsmålet om analysemetoder.

Vi afventer nu yderligere rådgivning fra Miljøstyrelsen om analysemetoder og vil løbende informere om udviklingen.

Badning i Furesøen er blevet kommunikeret ud til borgerne via Facebook og Lyngby-Taarbæk Kommunes hjemmeside i uge 27. Se hjemmesiden her: <https://www.ltk.dk/om-kommunen/nyheder/2025/ja-du-maa-godt-bade-i-furesoeen-ved-frederiksdal-fribad>

Indtil videre følger Lyngby-Taarbæk og de øvrige kommuner de nationale anbefalinger og har på nuværende tidspunkt ikke indført badeforbud i Furesøen.

8. Ændring af vejloven og privatvejsloven

Som led i regeringens initiativ for at nedlægge en række lovbundne opgaver, har Folketinget vedtaget en række regelforenklinger i blandt andet vejloven og privatvejsloven. Ændringerne trådte i kraft 1. juli 2025.

Ændringerne betyder blandt andet, at kommunen ikke er forpligtet til at inddrage politiet før, der træffes afgørelser om f.eks. grave- og rådighedstilladelser. (Kommunen må stadig gerne orientere og inddrage politiet om planer for udnyttelse af vejarealet, hvor dette er relevant).

Fremover vil det ikke være muligt at klage til Vejdirektoratet over visse afgørelser, som kommunen træffer på baggrund af vejloven eller privatvejslovens område. Af særlige anvendte bestemmelser, som kommunens vejmyndighed træffer afgørelse om, drejer dette sig om f.eks. rådighedstilladelser/-afslag og påbud om beskæring af beplantning. Hvis modtageren af sådanne afgørelser ønsker at klage, skal sagen indbringes for domstolene.

Lovændringen betyder endvidere, at kommunens vejmyndighed fremover har mulighed for at udbedre gravearbejder på kommunens offentlige veje, der er sket uden en forudgående tilladelse. Før lovændringen var kommunen nødsaget til at fremsætte et erstatningskrav for udgifter til reetablering af den offentlige vej. Nu kan udbedringen af vejen ske for graveaktørens regning, hvis kommunen ikke efterfølgende kan give tilladelse til gravearbejdet.

9. Status på Lundtofte og Fortunbyen stationsforpladser

Letbanestationsforpladserne ved Lundtofte og Fortunbyen er nu gået ind i udførselsfasen. De to stationsforpladser er udbudt samlet, og entreprenøren på opgaven er MøllerLøkkegaard, som har betydelig erfaring med lignende anlægsprojekter. Det forventes, at både tidsplan og økonomi vil blive overholdt. Arbejdet ved Fortunbyen er af mindre omfang og forventes gennemført i ugerne 35-39. Aflevering af begge stationsforpladser er planlagt til den 28. november 2025.

Den 11. august 2025 holdt forvaltningen et orienteringsmøde for naboer og øvrige interessenter. Nærliggende boligforeninger og virksomheder samt Cyklistforbundets lokalafdeling var inviteret, og fem deltagere mødte op. På mødet blev de endelige plantegninger og visualiseringer (bilag) for stationsforpladserne præsenteret sammen med den forventede tidsplan for udførelsen. Efterfølgende var der mulighed for at stille spørgsmål, og forskellige temaer blev drøftet. Blandt andet trafikale forhold, tilgængelighed samt valg af materialer og beplantning.

10. Kort status på delecykelforsøget langs letbanen

Region Hovedstaden har i forbindelse med direktørmødet i Hovedstadens Letbane den 13. august 2025 fremsendt en status på delecykelforsøget, samt en oversigt over de deltagende kommuners foreløbige holdning til en videreførelse i 2026.

Den nuværende ordning udløber med udgangen af 2025, men der er en option på forlængelse et år, hvilket dog vil kræve kommunal medfinansiering. Det er Region Hovedstadens forventning, at Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af finansieringen vil være ca. 225.000 kr. pr. år.

Status på ordningen er, at cyklerne bruges flittigt til og fra S-togstationerne og i sammenhæng med den kollektive trafik. 10 af de 20 mest benyttede afleveringsområder er ved S-togstationerne. Lyngby-Taarbæk Kommune er stadig den

kommune, hvor cyklerne anvendes mest.

Andelen af cykler, der efterlades uden for afleveringssteder (hubs), er reduceret med knap 40 procent siden projektets start i september og er fortsat faldende. Fejlplacerede cykler er faldet fra 9,1% af parkeringerne til 5,4%. Forvaltningen oplever ligeledes et fald i antallet af henvendelser om fejlplacerede cykler og cykler placeret udenfor hubs.

Flere hubs og et øget gebyr for at efterlade cykler udenfor hubs vurderes at have været afgørende for udviklingen.

Brugerne er overordnet glade for cyklerne, men er utilfredse med prisen og kundeservicen. DOTT har derfor indført en ny prisstruktur:

- Dott Pro: Månedligt abonnement på 99kr. Derudover betales 9 kr. pr. tur. Hvis man benytter cyklerne 3-4 dage om ugen vil den månedlige betaling være 300-400 kr.
- 30 minutter turkort: Engangsbetaling på 39 kr. Minutterne kan anvendes på en eller flere ture. Minutprisen vil her være 1,9 kr.
- 100 minutter turkort: Engangsbetaling på 119 kr. Minutterne kan anvendes på en eller flere ture. Minutprisen vil her være 1,19 kr.

Som det fremgår af bilaget, er de fleste kommune positive overfor at videreføre forsøget i 2026. Gentofte og Rudersdal har også på forvaltningsniveau udtalt, at de er positive overfor at indgå i forsøget i 2026 (når det af notatet fremgår, at Lyngby-Taarbæks administration ikke indstiller en fortsættelse, er det baseret på en uformel drøftelse på embedsmandsniveau).

Såfremt forsøget skal fortsætte i 2026, skal der findes kommunal finansiering blandt de deltagende kommuner, for Lyngby-Taarbæk Kommune som nævnt ca. 225.000 kr. pr. år. Disse midler skal enten findes i budgetforhandlingerne eller ved en omprioritering indenfor Teknikudvalgets ramme. Hvis Lyngby-Taarbæk ikke medfinansierer, må det forventes, at projektet nedlægges i Lyngby-Taarbæk Kommune. Dog er det muligt, at der fortsat vil være hubs på ikke-kommunalt areal i kommunen, f.eks. på DTU, kollegier eller på DSB/Banedanmarks arealer ved S-togsstationerne.

Forvaltningen forventer, at fremlægge en politisk sag om forsøget i oktober måned.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Lyngby-Taarbæk Forsyning Holding A/S – Årsrapport 2024

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S – Årsrapport 2024

Lyngby-Taarbæk Spildevand A/S – Årsrapport 2024

Lyngby-Taarbæk Vand A/S - Årsrapport 2024

Lyngby-Taarbæk Affald A/S – Årsrapport 2024

Lyngby-Taarbæk Mølleåværket A/S - Årsrapport 2024

BIOFOS A/S - Årsrapport 2024

I/S Vestforbrænding - Årsrapport 2024

LFS_Visualisering af Lundtofte stationsforplads1

LFS_Visualisering af Lundtofte stationsforplads2

LFS_Visualisering af Lundtofte stationsforplads3

Status på delecycler i forstæderne

Punkt 20: Lukket: Lukkede meddelelser

00.22.00-A00-11-21

Orientering givet.

Punkt 21: Underskrift protokol

00.22.00-A00-11-21

Beslutning

Jf. protokol.