

# REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 28-10-2025

**Mødedato**           Tirsdag d. 28. oktober 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
2. Budgetopfølgning (Beslutning).....	4
Budgetaftalen 2025-28 - 2. status for implementeringen (Orientering).....	6
Delegationsplaner - revision og mindre ændringer (Beslutning).....	8
Scenarier for biodiversitetsvenlig omlægning af driften (Beslutning).....	10
DTU - Endelig vedtagelse af Lokalplan 287 for DTU Science Park og ny forskerpark i Tracéet Mid	14
DTU - Forslag til Lokalplan 305 for DTU Campus med tilhørende kommuneplantillæg, og miljøraf	18
Forslag til lokalplan 312 for Trongårdsparken (Beslutning).....	23
Trafikale forhold i forbindelse med Lokalplan 297 for ny daginstitution i Virum (Beslutning).....	26
Skolevejsprojekter 2026 - Anlægsbevilling og prioritering af projekter (Beslutning).....	30
Disponering af driftspulje til parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2026 (Beslutning).....	33
Ansøgning til Cykelpuljen 2026 (Beslutning).....	36
Afvikling af delecycelprojekt i samarbejde med Region Hovedstaden (Beslutning).....	39
Motorvejsrampe til Rævehøjvej (Beslutning) (Genforelæggelse).....	42
Ny forplads på Stadsbiblioteket (Beslutning).....	47
Parkering på vejene nær Frilandsmuseet (Beslutning).....	50
Forlængelse af dispensation til afhentning af affald fra kl. 6 ved gravearbejde (Beslutning).....	53
Gebyr for rottebekæmpelse 2026 (Beslutning).....	55
Godkendelse af Indtægtsbevilling til LIFE ACT projekt (Beslutning).....	57
Godkendelse af deltagelse i EU-projekt om bæredygtig transport (ALTHEA) (Beslutning).....	60
Ny træpolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning).....	62
Anmodningssag vedr. etablering af solceller på tagarealer.....	66
Anmodningssag vedrørende konference om forbedring af Mølleåens tilstand.....	67
Kommende sager.....	68
Meddelelser.....	69
Underskrift protokol.....	72

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Godkendt.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende under punktet.

## Punkt 2: 2. Budgetopfølgning (Beslutning)

00.32.10-S55-10-24

### Resume

Teknikudvalget skal behandle forvaltningens redegørelse vedrørende 2. budgetopfølgning for 2025 på udvalgets område, hvor der forventes et samlet mindreforbrug på 4,7 mio. kr. på udvalgets serviceramme.

Resultatet af Teknikudvalgets område indgår i den samlede 2. budgetopfølgning, som forelægges Økonomiudvalget den 6. november 2025 og Kommunalbestyrelsen den 13. november 2025.

### Indstilling

Forvaltningen orienterer om 2. budgetopfølgning 2025 på fagudvalgets område.

### Problemstilling

Der skal gives en status for det samlede forventede regnskab for året i kommunen, og fagudvalget orienteres hermed om status på eget område.

### Løsninger

I denne sag følges der op på forventet regnskab i forhold til korrigeret budget. På Teknikudvalgets område er der alene bevillinger på serviceområdet.

Der rammestyles på servicerammen, og udvalgene skal således - ved evt. merforbrug - skabe balance på udvalgets serviceramme via modgående initiativer. Der gives altså som udgangspunkt ikke tillægsbevillinger på service i løbet af året. En samlet overskridelse af servicerammen, kan medføre en sanktionering af Lyngby-Taarbæk Kommune. Rammestyringen er derfor en vigtig forudsætning i overholdelse af den samlede serviceramme.

Der forventes et samlet mindreforbrug på 4,7 mio. kr. på Teknikudvalget område:

1.000 kr. i 2025 p/1	Vedttaget budget	Korrigeret budget	Forventet regnskab	Afvigelse til korr. budget
<b>Teknikudvalget</b>	<b>173.832</b>	<b>167.337</b>	<b>162.636</b>	<b>-4.700</b>
Vej og park	103.718	98.718	96.218	-2.500
Trafik	53.091	51.551	51.051	-500
Klima, miljø og natur	17.023	17.068	15.368	-1.700
<b>I alt</b>	<b>173.832</b>	<b>167.337</b>	<b>162.636</b>	<b>-4.700</b>

(+) angiver merforbrug og (-) angiver mindreforbrug

På *Vej og Park* forventes et samlet mindreforbrug på 2,5 mio. kr., som dækker over en række mer- og mindreforbrug på tværs af området:

- 2,5 mio. kr. i forventet merforbrug på Kirkegårde, Fælles formål, Værksted og pladser:
- - 1,5 mio. kr. i forventet merforbrug på Kirkegårde, som skyldes faldende indtægter og merforbrug vedr. pasning af gravsteder
  - 0,5 mio. kr. i forventet merforbrug på Værksted og pladser vedr. maskinkøb, hvor der fremrykkes indkøb af grønne udgaver af større maskiner.
  - 0,5 mio. kr. i forventet merforbrug vedr. kursusaktivitet vedr. drift.

- 5,0 mio. kr. i forventet mindreforbrug, som fordeler sig således:
  - 2,5 mio. kr. i forventet mindreforbrug på Vinterdriften, som skyldes den forholdsvis milde vinter i første halvår af 2025.
  - 2,0 mio. kr. mindreforbrug vedr. Vejdriften, dels vedr. mindreforbrug til vejvedligehold, dels et lavere forbrug til vejafstribning end forventet ved 1. budgetopfølgning, idet det ikke har været muligt at finde leverandører, der kunne levere ydelsen i sæsonen for vejafstribning.
  - 0,5 mio. kr. i forventet mindreforbrug på Grøn drift som følge af lavere aktivitet

På *Trafik* forventes et samlet mindreforbrug på 0,5 mio. kr., som skyldes følgende:

- 0,6 mio. kr. i forventet mindreforbrug på lønnen primært som følge af vakante stillinger
- 0,1 mio. kr. i forventet merforbrug vedrørende Flextur ordningen. Det forventes at niveauet af aktivitet vil være cirka det samme som i 2024.

På *Klima, Miljø og Natur* forventes et samlet mindreforbrug på 1,7 mio. kr., skyldes følgende:

- 0,3 mio. kr. i forventet mindreforbrug vedr. forskellige projekter på området (naturforvaltningsprojekter, tilsyn svømmebade mfl.), hvor det skønnes, at der vil være forskydninger til 2026.
- 1,0 mio. kr. i forventet mindreforbrug ift. indsatsplaner vedr. grundvandsbeskyttelse. Mindreforbruget skyldes, at kommunen først kan udarbejde indsatsplanerne, når statens kortlægning af sårbare indvindingsområder er offentliggjort. Dette forventes tidligst at ske i 2. halvår af 2025. Arbejdet med indsatsplaner strækker sig derefter over 1-2 år
- 0,4 mio. kr. i forventet mindreforbrug på miljøbeskyttelse som følge af vakante stillinger.

Opfølgningen på de enkelte aktivitetsområder er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

I henhold til overførselsreglerne overføres op til 2 pct. af mindreforbruget. Overførselsrammerne opgøres særskilt centralt og på de decentrale institutioner. Mindreforbrug på politisk besluttede projekter eller projekter med fx. ekstern finansiering overføres særskilt.

## **Strategisk ramme**

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes budgetopfølgning i den kommunale styrelseslov, i Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, samt i 'principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune', der er udarbejdet med for at skabe de rette incitamenter i økonomistyringen i kommunen.

## **Videre proces**

Budgetopfølgningen på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede opgørelse af 2. budgetopfølgning, som forlægges for Økonomiudvalget den 6. november 2025 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 13. november 2025.

I forbindelse med regnskabet tages samlet stilling til overførsler til 2026 jf. Lyngby-Taarbæk Kommunes principper for økonomistyring.

## **Økonomi**

De økonomiske konsekvenser af den samlede sag om 2. budgetopfølgning fremgår af bilag.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget orienteres.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Bilag**

2. budgetopfølgning 2025 - slidedeck til Teknikudvalget

2. budgetopfølgning 2025

## **Punkt 3: Budgetaftalen 2025-28 - 2. status for implementeringen (Orientering)**

00.30.00-S55-1-25

### **Resume**

Det følger af budgetaftalen 2025-28, og procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen, at der løbende forelægges status for implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med budgetopfølgningerne, der forelægges politisk i 2025 og 2026. Med denne sag fremlægger forvaltningen 2. status for implementeringen af budgetaftalen 2025-28.

### **Indstilling**

Forvaltningen orienterer om status for implementeringen af budgetaftalen 2025-28.

### **Problemstilling**

Økonomiudvalget godkendte 7. november 2024 forvaltningens forslag til en procesplan for udmøntningen af budgetaftalen 2025-28. Det blev i den forbindelse ligeledes godkendt, at der løbende forelægges status på implementeringen af budgetaftalen i forbindelse med de årlige budgetopfølgninger, jf. også budgetaftalen 2025-28. 1. status for implementeringen blev forelagt i juni 2025.

### **Løsninger**

2. status for implementeringen af aftalepunkterne i budgetaftalen 2025-28 er vedlagt (bilag). Oversigten omfatter de indsatser, som skal forelægges politisk, herunder budgetaftalens hensigtserklæringer. Oversigten er opdelt på områderne, som de fremgår af budgetaftalen.

De fleste af indsatserne er udmøntet eller i fremdrift efter procesplanen for den politiske behandling (markeret med grøn). En række af de behandlede sager skal som led i udmøntningen forelægges på ny. Indsatser, som er behandlet senere end oprindeligt planlagt, men ellers er i fremdrift eller implementeret som forudsat i budgetaftalen, er ligeledes markeret med grøn.

Indsatser som endnu ikke er blevet fremlagt, som det ellers er forudsat i procesplanen for den politiske behandling, er markeret med gul. Indsatser som er forelagt politisk, men hvor implementeringen er forsinket eller ændret væsentligt i forhold til de oprindelige forudsætninger ved budgetaftalen 2025-28, er ligeledes markeret med gul. Samlet er i alt 7 indsatser markeret med gul. Det drejer sig om "Dialog om anvendelsen af Meebook (H)", "Opprioritering af sundhedsplejens besøg hos familier i en sårbar position", "Anvendelsen af Kaningården (H)", "Musikskolen (H)", "Fortsættelse af allerede igangsat arbejde vedrørende civilsamfund og frivillighed", "Potentialer i snitfladen mellem socialområdet og ældreområdet" og "Udlicitering af vask af beboertøj".

Det bemærkes, at enkelte af aftaleelementerne – fx "Pulje til tilgængelighedstiltag – herunder i Lyngby Idrætsby" og "Fremrykning af ejendomsvedligehold" – har været forelagt for flere udvalg end oprindeligt forudsat i procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen.

### **Strategisk ramme**

Status for budgetaftalen 2025-28 er udarbejdet med udgangspunkt i den indgåede budgetaftale 2025-28 og procesplanen for udmøntningen af aftalen som godkendt af Økonomiudvalget den 7. november 2024.

### **Videre proces**

Status på implementeringen af budgetaftalen forelægges løbende i forbindelse med de årlige budgetopfølgninger. Næste status for implementeringen af budgetaftalen 2025-28 vil blive forelagt udvalgene i forbindelse med 1. budgetopfølgning 2026.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Dagtilbudsudvalget,

Skoleudvalget,

Kultur- og Fritidsudvalget,

Byplanudvalget,

Ældre- og Omsorgsudvalget,

Forebyggelses- og Socialudvalget,

Teknikudvalget og

Økonomiudvalg orienteres.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Bilag**

2. status - 211025

# Punkt 4: Delegationsplaner - revision og mindre ændringer (Beslutning)

00.22.00-A00-3-25

## Resume

Som afslutning på perioden, og på grundlag af erfaringer fra den samlede periode, kan udvalget med denne sag beslutte eventuelle relevante ændringer i udvalgets delegationsplan. Forvaltningen har på forhånd gennemgået delegationsplanerne og noteret forslag til mindre rettelser samt til ændringer, der måtte følge af ny lovgivning. Delegationsplanerne vil blive forelagt på ny i forbindelse med opdatering som følge af en eventuel ny udvalgsstruktur for perioden 2026-2029 og i forbindelse med implementeringen af den nye strategimodel.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Ændringer der ikke vedrører andre udvalg godkendes, jf. ad 1 under løsningsafsnittet
2. Ændringer der ændrer i Økonomiudvalgets eller Kommunalbestyrelsens kompetencer anbefales, jf. ad 2 under løsningsafsnittet

## Problemstilling

Kommunalbestyrelsen er den øverste kommunale myndighed. Det betyder, at Kommunalbestyrelsen som udgangspunkt kan tage stilling til enhver sag, der vedrører kommunen, da den har ansvar for de beslutninger, kommunen træffer.

I praksis overlader Kommunalbestyrelsen det i vidt omfang til fagudvalg og til forvaltningen at træffe beslutninger på området, hvilket frigør tid og kapacitet til at fokusere politisk, hvor det ønskes mest. I beslutningen om delegation ligger således en politisk afvejning af at være tilstrækkeligt inddraget i, hvad der foregår og rører sig i både civilsamfundet og forvaltningen, holdt op imod en effektiv og strategisk styring af en kommune med kommunalbestyrelsen som dens øverste politiske ledelse.

Det kan tillige være relevant at tage hensyn til antallet af sager i sig selv for at sikre netop den rette balance og plads til det ønskede politiske fokus.

Delegationsplanerne er senest politisk behandlet primo 2023.

## Løsninger

Generelt for alle delegationsplaner gælder, at afsnittet om "Politikker og Strategier" vil blive foreslået revideret i forbindelse med implementering af den nye strategimodel i næste periode.

Endvidere er der for alle udvalg - bortset fra Byplanudvalget, der ikke har eget budget - foreslået tilføjet et afsnit om beslutningskompetencen i forbindelse med økonomiske handleplaner.

De foreslåede ændringer fremgår af udkastet til ny delegationsplan (bilag). Med rød skrift er indsat foreslåede tilføjelser/ændringer i formuleringerne, mens tekst, der foreslås at udgå, er overstreget med sort.

I delegationsplanen for Teknikudvalget er der derudover foreslået:

### ad 1: Foreslåede ændringer, der ikke vedrører andre fagudvalg

Det er foreslået, at punktet om nedlæggelse af vejstykker præciseres, så det omfatter vejstykker, som ikke længere anvendes som færdsel og hvor der i anden sammenhæng er truffet beslutning om anden anvendelse.

### ad 2: Foreslåede ændringer, der ændrer / berører Økonomiudvalgets eller Kommunalbestyrelsens kompetencer

Her kan særligt fremhæves:

- Det er foreslået at screeningsafgørelser om miljøvurderinger af planer, programmer og projekter delegeres til forvaltningen. Tidligere har det alene været simple screeningsafgørelser, der har været delegeret til forvaltningen. Det betyder at Teknikudvalget ikke længere har et indstillingspunkt om at der fx ikke udarbejdes en miljørapport.

- Det er foreslået, at Teknikudvalget behandler sager efter miljøvurderingsloven og anbefaler overfor Kommunalbestyrelsen når der er tale om følgende:
  - Godkendelse af miljørapport til planforslag efter sektorlovgivning, fx spildevandsplaner
  - Godkendelse af sammenfattende redegørelse til sektorplaner
  - Beslutning om at igangsætte VVM-processen på konkrete projekter, herunder afgrænsningsrapporten
  - Beslutning om høring af miljøkonsekvensrapporten samt afgørelse om tilladelse til VVM-pligtigt projekt.
- Det betyder at Teknikudvalget ikke behandler miljørapporter og sammenfattende redegørelser til planer efter planloven fx lokalplaner, men at det foreslås at disse behandles i Byplanudvalget og Kommunalbestyrelsen. Dermed er det samme fagudvalg, som behandler fx lokalplaner og de tilhørende miljørapporter og sammenfattende redegørelser.
- Der er indsat et punkt under parkering: Indførelse og ophævelse af parkeringszoner, for at tydeliggøre Kommunalbestyrelsens beslutningskompetencen.

## Strategisk ramme

Den kommunale Styrelseslov.  
Styrelsesvedtægten for Lyngby-Taarbæk Kommune.

## Videre proces

Fagudvalgets besluttede ændringer, som alene vedrører fagudvalgets delegation (jf. indstilling 1) vil efterfølgende blive indarbejdet i delegationsplanerne.

Fagudvalgets anbefalinger til delegationsændringer der har betydning for økonomiudvalg eller kommunalbestyrelse (jf. indstilling 2) vil blive forelagt Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse i en samlet sag i oktober, hvor alle forslag til ændringer kan behandles samlet.

Herefter vil alle beslutninger bliver indarbejdet i delegationsplanen.

Ved en ændret udvalgsstruktur pr. 1. januar 2026, vil delegationsplanerne blive konsekvensrettet og forelagt på ny.

Delegationsplanerne vil endvidere blive forelagt til yderligere drøftelser for de nye politiske udvalg og den nye Kommunalbestyrelse i løbet af efteråret / sidst på året 2026 i forbindelse med implementeringen af den nye strategimodel.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter indstilling 1 og anbefaler indstilling 2.

Anbefalinger vedrørende indstilling 2 vil efterfølgende blive forelagt Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse i en samlet sag, hvor alle forslag til ændringer i delegationsplanerne behandles samlet.

## Beslutningsforløb

Teknikudvalget beslutter.

## Beslutning

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Anbefalet.

## Bilag

Samlet delegationsplan for fagudvalgene oktober 2025

# Punkt 5: Scenarier for biodiversitetsvenlig omlægning af driften (Beslutning)

00.15.10-A00-6-25

## Resume

Som opfølgning på sagen 'Kvalitetsbeskrivelser for den grønne drift i Lyngby Taarbæk Kommune' fremlægger forvaltningen nu forskellige scenarier for, hvordan kommunens grønne områder kan driftes med en højere grad af biodiversitet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med at omlægge 2600 kvadratmeter græs i Troldehøjparken og 1800 kvadratmeter i Pipers park til naturgræs jævnfør scenarie 1.

## Problemstilling

Forvaltningen fremlagde kvalitetsbeskrivelser (bilag) for pleje og vedligeholdelse af de kommunalt ejede grønne områder på Teknikudvalgets møde i april 2025. På mødet besluttede Teknikudvalget, at forvaltningen skulle udarbejde et oplæg med forskellige scenarier for omlægning af driften, så arealerne kan driftes med en højere grad af biodiversitet, og omkostningerne forbundet med omlægningerne.

Teknikudvalget behandlede den 23. september 2025 status for biodiversitetshandleplan og prioritering af natur- og vandløbsindsatsen, hvor der bl.a. blev prioriteret en mindre indsats til småsøer og gadekær indenfor rammen af natur- og vandløbsområdet.

## Løsninger

Forvaltningen har udarbejdet 4 scenarier med mulige indsatser, der potentielt kan bidrage til en øget biodiversitet på kommunens grønne områder.

### Scenarie 1: Biodiversitet i kommunens parker

De kommunale parker rummer potentielle kvadratmeter til etablering af en mere forskelligartet natur med fokus på biodiversitet. En mulighed er at omlægge arealer i en eller flere parker til naturgræs eller en udsåning til urtebed som ved Eremitageparken. Forvaltningen har udvalgt nedenstående to ud fra potentiale, størrelse, øvrige igangværende indsatser samt fredningsstatus:

- I Troldehøjspark (Brede) er der mulighed for at omlægge et område på ca. 2.600 kvm til naturgræs. Omlægningen har hverken etableringsomkostninger eller yderligere omkostninger for driften, dog kan det begrænse brugen af parken til arrangementer eller lignende. Arealet ved Troldehøjsparken udlejes for nuværende cirka 1-2 gange årligt. Dette kan betyde at kommunen mister lejeindtægter for det grønne område. Kommercielle aktører betaler 2716kr. for leje af området til for eksempel teambuilding-arrangementer. Troldehøjspark er dog ikke blevet benyttet til kommercielle formål indenfor de sidste tre år. Efter eventuel omlægning vil der stadig være omkring 700 kvadratmeter med brugsgræs der vil kunne bruges til udlejning.
- I Pipers park (Kgs. Lyngby) er der mulighed for at omlægge et område på ca. 1800 kvm. Omlægningen har ikke konsekvenser for færdslen i parken, men kan reducere mulighederne for eksempelvis boldspil. Det er muligt at omlægge til naturgræs omkostningsfrit eller udplante urter for cirka 1.000kr. pr. kvadratmeter på hele eller dele af arealet. Pipers park kan ligeledes lejes til kommercielle og ikke-kommercielle og vil stadig kunne det såfremt der omlægges, eftersom halvdelen af området stadig vil blive driftet som brugsplæne. Arealet har ikke været udlejet de sidste tre år.

### Scenarie 2: Biodiversitet i gadekær og søer

Flere af kommunens gadekær og mindre søer er tidligere overgået til at være udpegede naturområder, hvilket har ført til en reduceret drift og vedligeholdelse af områderne. Grundet blandt andet de økonomiske rammer er fx søbrinkerne ikke vedligeholdt de seneste år. Flere borgerne har derfor henvendt sig med ønsker om beskæring, oprydning og generel

vedligeholdelse af søerne, og tilgroning og manglende pleje har ført til ringere levevilkår for padder, fugle og insekter. Forvaltningen har identificeret seks søer (bilag), hvor der med fordel for biodiversiteten kan genindføres en målrettet og let pleje af søbrinkene, herunder opgravning af siv. En genopretning af de seks søer vil samlet koste ca. 500.000 kr. og cirka det samme hvert 7. år. Alternativt kan søernes tilstand efter en genopretning opretholdes for cirka 50.000 kr. årligt i øgede driftsomkostninger.

Forvaltningen anbefaler ud fra et biodiversitetsperspektiv, at det prioriteres at opretholde allerede eksisterende naturværdier før etablering af nye. Prioriteringen følger 'Brandmandens lov', der er en udbredt model for naturbevarelse og biodiversitet. Målene i prioriteret rækkefølge er at: 1) bevare endnu uskadt natur, 2) reducere den skadelige påvirkning af naturen, 3) genoprette og udvide delvist ødelagte naturområder og 4) etablere nye naturområder, gerne i sammenhæng med eksisterende.

### Scenarie 3: Biodiversitet i vejrabatter

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for at omlægge flere af kommunens græsrabatter til en mere biodiversitetsvenlig drift. De rabatter, hvor der ikke allerede er etableret biodiversitetsvenlig drift, er meget smalle og bliver driftet som græsflade. Omlægning til naturgræs eller rabatgræs på disse smalle rabatter vil medføre uhensigtsmæssige konsekvenser for trafikafviklingen. Det er også uhensigtsmæssigt at plante urtebed i vejrabatter, der er smallere end 50 cm, da urterne hurtigt vil gro udover fortov og vejbane. Vejrabatter som ikke driftes som rene græsflader, findes eksempelvis på Klampenborgvej, Gyrithe Lemches Vej og ved vejarealet langs Eremitageparken.

Urtebed ligger teknisk set højere på bioscore end naturgræs, og et urtebed sikrer samtidig mad til insekter og giver et andet æstetisk udtryk. Det er også muligt at etablere staudebede, der scorer lavere på bioscore, men til gengæld giver en æstetisk oplevelse, som kan fortælle om lokal grøn kulturhistorie. Vejstaudebedene tilstræbes at tilgodese biodiversiteten mest muligt med for eksempel indbygning af insekthoteller, brug af flest mulige insekttiltrækkende stauder, og gerne hjemmehørende planter hvor det er muligt set i forhold til det samlede udtryk og driftsforhold.

#### Mulige initiativer:

- Driften implementerer løbende naturgræs på vejhjørner, der har en hensigtsmæssig størrelse og hvor naturgræs ikke udfordrer trafiksikkerheden. For eksempel er vejhjørnet ved Trongårdsparken og Trongårdsvej blevet omlagt i denne sæson, og krydset ved Virum stationsvej og Virumvej samt græsarealer på I. H. Mundts vej etableres i den kommende sæson (tidligt forår). Forvaltningen kan styrke den igangværende indsats med en systematisk registrering af potentielle vejhjørner, og alternativt til at etablere naturgræs for eksempel etablere urtebed eller staudebed. Det estimeres at ville koste cirka 1.500 kr. pr. kvm at omlægge til enten urtebed eller staudebed, da vejhjørner typisk er små, og stordriftsfordele mindskes. Forvaltningen foreslår i dette scenarie at budgettere med omlægning af fem vejhjørner i 2026. Driften af vejhjørnerne anslås at kunne holdes indenfor de nuværende driftsbudgetter.
- Gyrithe Lemches Vej kan omlægges fra naturgræs til urtebed ligesom Eremitageparken, hvilket vil højne vejens bioscore. Det estimeres at ville koste 1.000kr. pr. kvm. Dog har arealet ligget som naturgræs så længe, at området er begyndt at have karakter som urtebed. Derfor anbefales det ikke at arbejde videre med dette scenarie, da forvaltningen vurderer at området med tiden vil have oparbejdet forskellige plantefællesskaber. Området udvikler sig gradvist til et naturligt urtebed, som giver en af de højeste biodiversitetsværdier, fordi frøpuljen fra Parkkirkegården ender i rabatten, og derved udvikler arealet sig naturligt.
- Kongevejen har i dag rabatgræs, som bliver slået 1-2 gange om året. Det ville være muligt at omlægge størstedelen af rabatten på Kongevejen til for eksempel urtebed, hvilket ville kunne give en højere bio-score. Omlægningen kan dog ikke anbefales af hensyn til arbejdsmiljø og trafikafvikling, idet det ville betyde spærring af to spor i dagtimerne (ét i hver retning) minimum 14 dage årligt, da gartnere skal kunne løse manuelle opgaver i dagslys. I dag klippes græsset i nattetimerne og spærrer ét spor mens arbejdet pågår da arbejdet kan klares i maskiner. Den beskrevne omlægning af Kongevejen anslås at koste 150.000 kr., og derudover vil driftsomkostninger og øvrige afledte konsekvenser overstige den potentielle vinding. Forvaltningen vil indenfor den vanlige drift arbejde på at lægge løg på en mindre del af Kongevejen i 2025/2026
- På Lundtoftevej ved Lyngby Idrætsby (fra krydset ved Sorgenfrigårdvej til Akademivej) findes der cirka 350 kvadratmeter midterrabat, der i dag er brostensbelagt. Forvaltningen har tidligere drøftet muligheden for at etablere græs-, urte- eller staudebeder internt, men har konkluderet at etablerings- og driftsomkostningerne ville være for høje i forhold til biodiversitetsmæssig vinding. Ved etablering ville man skulle fjerne den underliggende asfalt, etablere en hård kantsten (så det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at arbejde på området), omdirigere trafik og busser, og ved etablering af staudebed ville man højst sandsynligt skulle afspærre vejen for at kunne drifte arealet i dagslys.

Som alternativ har forvaltningen opsat blomsterkummer i midterrabbatten, for at skabe et grønt udtryk der skiftes med sæsonerne. Det estimeres at en omdannelse fra brosten til blomsterbed vil koste 650-750.000kr. i etablering og 130.000kr. i årlig drift de første tre år, faldende til 40.000kr. årligt efterfølgende. I lighed med Kongevejen kan forslaget ikke anbefales, grundet de høje omkostninger, og de drifts- og sikkerhedsmæssige konsekvenser.

#### Scenarie 4: Arealer ved daginstitutioner og skoler

Størstedelen af de grønne arealer ved daginstitutioner og skoler er i aktiv brug – primært som boldbaner, legepladser og opholdsområder. Mulighederne for yderligere omlægning af arealer er derfor indskrænket henset til størrelsen af institutionernes grønne arealer. I takt med etablering og renovering af nye legepladser og udeområder indtænker forvaltningen i stigende grad biodiversitet i designet. Der efterlades blandt andet træstammer og stubbe på arealerne og etableres i højere grad flere beplantningslag såsom urter, buske med videre. Derudover har flere skoler – via skolebestyrelser og forældreengagement – allerede iværksat egne biodiversitetstiltag. Mulighederne for yderligere omlægning af arealer vurderes i lyset af både anvendelse og fremtidig arealudvikling. Forvaltningen kan for nuværende pege på et område, der har potentiale til omlægning (bilag):

- Ved "Om Kæret" (1.200 kvm) findes aktive boldbaner, men der ligger et grønt restareal i forlængelse heraf, som potentielt kan omlægges til urtebed eller blomstrende lavdrift. Brug af området af lokale sportsklubber skal fuldt afdækkes, før en omlægning kan ske. Det estimeres, at en omlægning vil koste cirka 15.000 kr.

### Strategisk ramme

Yderligere omlægning af den kommunale arealdrift taler ind i princip A i kommunens bæredygtighedsstrategi: "Lyngby-Taarbæk Kommune går foran i drift og udvikling af kommunens bygninger, grønne områder, køretøjer, indkøb og institutioner".

### Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes vil Forvaltningen arbejde videre med at omlægge 2600 kvadratmeter græs i Troldehøjparken og 1800 kvadratmeter i Pipers park til naturgræs jævnfør scenarie 1.

### Økonomi

Jævnfør nedenstående skema indebærer scenarierne 2-4 merudgifter og kan derfor ikke igangsættes uden, at der anvendes finansiering. Da der ikke er afsat midler til gennemførelsen af scenarierne, vil det kræve omprioritering inden for eksisterende økonomiske rammer.

Scenarie 1 kan gennemføres inden for den eksisterende driftsramme, såfremt der ikke udplantes urter på arealerne, og sagen vil derfor ikke have bevillingsmæssige konsekvenser.

Scenarie	Økonomi
1. Biodiversitet i kommunens parker	0kr. - 1,8mio.kr. (0kr. hvis man omlægges til naturgræs og opefter hvis der skal udplantes urter)
2. Biodiversitet i gadekær og søer	500.000kr. i engangsbeløb eller 50.000kr. årligt i øgede driftsudgifter
3. Biodiversitet i vejrabatter	150.000-1.000.000kr. alt efter hvilke og hvor mange forslag der udpeges.
4. Arealer ved daginstitutioner og skoler	15.000kr.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter

## **Beslutning**

Ikke godkendt, idet udvalget i stedet ønsker at forvaltningen vender tilbage med en sag, der belyser, hvordan der kan arbejdes videre med dele af scenarie 2 (gadekær og søer) samt "Om Kæret".

## **Bilag**

Scenarier for omlægning af driften

Kvalitetsbeskrivelser april 2025

# Punkt 6: DTU - Endelig vedtagelse af Lokalplan 287 for DTU Science Park og ny forskerpark i Tracéet Midt (Beslutning)

01.02.05-P16-8-21

## Resume

Med denne sag forelægges indkomne høringssvar til Lokalplan 287 for DTU Science Park og ny forskerpark i Tracéet Midt. Desuden forelægges den sammenfattende redegørelse for den tilhørende miljørapport. Lokalplan 287 forelægges til endelig godkendelse med de foreslåede redaktionelle ændringer. Samtidig forelægges udbygningsaftale vedrørende et signalreguleret kryds m.v. ved Lundtoftegårdsvej/ Akademivej til endelig godkendelse. Sagen forelægges på grundlag af tidligere beslutninger om hhv. plangrundlag (april 2022) revideret projektforslag fra bygherre (november 2024 og i februar 2025) samt den offentlige høring fra den 12. maj til den 23. juli 2025.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplan 287 for DTU Science Park og ny forskerpark i Tracéet Midt godkendes endeligt
2. Den sammenfattende redegørelse til Miljørapport for lokalplanforslag 287 godkendes
3. Udbygningsaftalen vedrørende et signalreguleret kryds m.v. ved Lundtoftegårdsvej/ Akademivej godkendes endeligt

## Problemstilling

I februar 2023 behandlede Byplanudvalget første gang forslag til lokalplanen med tilhørende miljøvurdering. Udvalget godkendte lokalplanen for så vidt angår den ydre fremtræden af bygningerne, herunder valg mellem 2 forskellige facadestudier. Forslaget der blev valgt indeholdt facader med afrundede hjørner. Udvalget ønskede dog, at der skulle udarbejdes et fornyet facadeudtryk for det tilhørende parkeringshus. I april 2023 oplyste DTU imidlertid, at man ønskede at arbejde med en samlet plan for en større del af tracéet, svarende til kommuneplanens rammeområde 1.7.93. I forlængelse heraf besluttede Byplanudvalget i maj 2023, at man ville genoptage sagen, når DTU fremsendte ønske om nyt plangrundlag.

DTU fremsendte i oktober 2024 et revideret projektforslag om etablering af DTU Science Park samt et nyt erhvervsdomicil/forskerpark med tilhørende parkeringshus inden for den sydlige del af kommuneplanramme 1.7.93 Langs Helsingørmotorvejen Midt. Udvalget besluttede, at grundlaget for den kommende lokalplan med valg af forskellige løsninger, herunder bebyggelsen arkitektoniske udtryk, skulle forelægges Arkitekturrådet. Den 19. februar 2025 godkendte udvalget det fornyede plangrundlag, herunder ændringerne i forhold til det tidligere forslag vedrører en udvidelse af lokalplanområdet med ca. 6.000 m<sup>2</sup>, justeringer af bebyggelsens ydre fremtræden, samt udarbejdelse af en mere detaljeret landskabsplan for projektet. Desuden blev det godkendt, at tekniketage på bygning B, volumen 6 indrykkes med 1,5 meter og udføres i profilglas.

Lokalplan 287 omfatter etableringen af DTU Science Park og en forskerpark. Lokalplanområdet er ca. 31.000 m<sup>2</sup> og ligger stationsnært med adgang til tre kommende letbanestationer. Bebyggelsen opdeles i tre bygninger: A (Science Park), B (forskerpark) og C (parkeringshus). Det maksimale etageareal er fastsat til 46.500 m<sup>2</sup>, heraf udgør 28.500 m<sup>2</sup> kontor/laboratorier og 13.000 m<sup>2</sup> kan anvendes til parkeringshus. Der kan desuden etableres op til 5.000 m<sup>2</sup> til tekniketage, baldakin m.v.

Bebyggelsens ydre fremtræden er udformet så der skabes en oplevelse af en visuel variation så det undgås at bygningen opleves som en lang, ensartet facade. Bygning A opdeles i 4 afsnit og Bygning B i 2. Bygningerne placeres både med tilbagetrækning og fremskudte partier samt skiftende facadefarver. Bebyggelsen er forskudt for at skabe oplevelsen af 6 individuelle huse med varierende højder (fra 21,5 til 28 meter inkl. tekniketage). Parkeringshuset må maksimalt være 16 meter højt.

Trafikalt etableres adgang til lokalplanområdet via et nyt signalreguleret kryds på Lundtoftegårdsvej/Akademivej. En intern vej anlægges bag bebyggelsen og ender ved parkeringshuset i nord, hvor der etableres en vendeplads. Vejen får en bredde på ca. 10,5 meter med fortov, afsætningslommer og terrænparkering ud mod motorvejen. I stedet for at placere et nyt fortov på Lundtoftegårdsvejs østside, placeres det på DTU's grund for at bevare den dobbelte række af egetræer langs vejen. Landskabsplan i lokalplanregi er udarbejdet så den fremmer biodiversitet ved en artsrig beplantning og etablering af en vildeng. Regnvand skal håndteres lokalt.

For at sikre gode forbindelser til DTU etableres to krydsningsmuligheder med midterheller på Lundtoftegårdsvej, ud over det nye signalreguleret kryds på Lundtoftegårdsvej/Akademivej. Parkeringsnormen for kontorformål er fastsat til 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> jf. kommuneplanen, og er reduceret med 25% på grund af beliggenheden i stationsnært kerneområde. Bygning A kræver 254 p-pladser. For bygning B er der ansøgt om kun at anlægge 100 p-pladser ud fra brugerens behov, mens der udlægges areal til 74 p-pladser. Der foreligger en deklaration der sikrer, at parkeringsudlægget kan omsættes til anlæg af det antal p-pladser, som er fastlagt i henhold til parkeringsnormen (bilag). Der anlægges 354 p-pladser på terrænen, heraf 168 af p-pladser inden for Helsingørmotorvejen vejbyggelinje. Vejdirektoratet er indstillet på at dispensere hertil, under forudsætning af, at et parkeringshus i lokalplanområdet kan udvides til at rumme det 428 p-pladser svarende til det fulde antal p-pladser jf. parkeringsnormen. Lokalplanen rummer denne mulighed for etablering af p-huset.

## Løsninger

### Behandling af indkomne hørings svar

Lokalplanforslaget (bilag) var sammen med den tilhørende miljørapport (bilag) fremlagt i offentlig høring fra den 12. maj til den 23. juli 2025. Der blev afholdt borgermøde på DTU den 16. juni 2025. Referat fra borgermødet er vedlagt (bilag). Der er indkommet 12 hørings svar i høringsperioden (bilag).

Hørings svarene er indsendt af borgere, interessenter og nationale myndigheder. Hørings svarene og kan inddeles i følgende 9 emner: Påvirkning af landskab, Påvirkning af natur og biodiversitet; Påvirkning af kulturarv; Trafik, parkering og el-ladestander; Støj- og lysgener samt forurening; Risiko for udslip ifm. laboratedrift; Vejbyggelinje og reklameskiltning; Oplysninger om ledninger; Lokalplanens anvendelsesbestemmelser. Der er på baggrund af hørings svar gennemført supplerende støjberegninger for refleksionsstøj ift. Hjortekærsområdet, hvilket fremgår af den sammenfattende redegørelse. Støjberegningerne viser, at der ikke er nogen stigning i trafikstøj på den anden side af vejen som følge af ny bebyggelse. Forvaltningen har udarbejdet et høringsnotat (bilag).

På baggrund af de indkomne hørings svar foreslår forvaltningen, at der foretages fire mindre ændringer i lokalplanens redegørelsesdel, samt én præcisering i lokalplanens bestemmelse om anvendelse, og tilføjelse på kortbilag 2A, 3A og 3B, hvor placering af gasledningen beliggende langs Helsingørmotorvejen foreslås indtegnet. Herudover indtegnes placering af gasledning på kortbilag. Hørings svarene og de foreslåede ændringer er nærmere beskrevet herunder, samt i høringsnotatet.

Generelt giver hørings svarene ikke anledning til ændringer af lokalplanen eller til at foretage yderligere miljøvurdering, dog er der foretaget enkelte ændringer i lokalplanredegørelsen vedrører oplysning om tinglysningsdato for vejbyggelinje, en tilføjelse under afsnittet om tilladelser fra andre myndigheder, tilføjelse af et nyt afsnit under afsnittet om udsigtskile fra Eremitageslottet samt tilføjelse af ønsket om samspil mellem aktiviteterne i Traceet Midt og DTU Campus.

Desuden foreslås en præcisering i lokalplanens bestemmelse om anvendelse, under pkt. 3.1. Her tilføjes følgende: undervisning og forskning. Der er tale om en præcisering af af offentlig service jf. kommuneplanen også indeholde undervisning og forskning. Forvaltningen foreslår således, at ønsket fra DTU om at tilføje undervisning og forskning i anvendelsesbestemmelsen imødekommes, og at ordlyden af formålsbestemmelsen fastholdes, idet der er tale om et område, der i kommuneplanens hovedstruktur er udlagt til blandet bolig- og erhvervsområde. Nyt pkt. 3.1 er følgende: Lokalplanens område må kun anvendes til videns erhverv, kontor, laboratorier, offentlig service *i form af undervisning og forskning*, administration samt parkeringshus, herunder også servicefunktioner til de nævnte formål og andre tekniske anlæg. I stueetagen kan der dog etableres offentligt tilgængelige funktioner så som café, besøgs- og informationscenter.

### Miljørapport - Sammenfattende redegørelse

Lyngby-Taarbæk Kommune har afgjort, at lokalplanen er omfattet af krav om miljøvurdering, jf. Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Der er derfor gennemført en miljøvurdering af planen og udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten omhandler bl.a. håndtering af spildevand og overfladevand, trafikale forhold, herunder støj samt visuelle påvirkning af bymiljøet.

Miljørapporten er udarbejdet med fokus på spildevand, trafikstøj og visuelle påvirkninger. For så vidt angår støjgrænser, så overholdes de delvist; hvorfor der etableres støjhegn ved den nordlig terrasse.

Samlet set har hørings svarene givet anledning til at justere lokalplan 287 som nævnt ovenfor. Det vurderes samlet set, at ændringerne ikke giver anledning til yderligere miljøvurdering.

Der er udarbejdet en sammenfattende redegørelse som del af miljøvurderingen (bilag). I dokument beskrives hvordan miljøhensyn er integreret i lokalplanen og hvordan miljørapporten og de indkomne hørings svar er taget i betragtning mv.

## Udbygningsaftale

DTU har i 2022 anmodet kommunen om, at der indgås en frivillig udbygningsaftale om anlæg af infrastruktur i henhold til planlovens § 21b. Der foreligger en endelig udbygningsaftale vedrørende anlæg af et signalreguleret kryds ved Lundtoftegårdsvej/Akademivej og to krydsningspunkter på Lundtoftegårdsvej, hvilket DTU finansierer og anlægger. Udbygningsaftalen forelægges til endeligt godkendelse.

## Andre forhold

Bygherrer ønskede i forbindelse med lokalplanforslaget at reducere antallet af cykelparkeringspladser med 30% for både bygning A og B, svarende til anlæg af 500 pladser. Bygherrer oplyser i september 2025 at projektet nu er blevet konkretiseret yderligere og at projektet vil etablere de nødvendige cykelparkeringspladser i overensstemmelse med lokalplan 287. Derfor er ønsket om en reduktion i antallet af cykelparkeringspladser med tilhørende servitut ikke aktuel.

Lyngby-Taarbæk Kommune ejer et areal på ca. 2.200 m<sup>2</sup> indenfor lokalplanområdet. I lokalplanforslaget er der placeret ca. 70 p-pladser på det kommunale areal. Der er dialog med DTU om et mageskifte.

## Strategisk ramme

Lokalplanforslaget er i tråd med planstrategien og i overensstemmelse med Kommuneplan 2021.

I planstrategi, Byudvikling i balance, lægges der vægt på, at kommunens erhvervsliv er kendetegnet ved højt vidensniveau og klyngedannelser. Strategien er, at erhvervslivets udviklingsmuligheder skal søges videreudviklet til fremtidens behov, og at den fysiske planlægning skal koordineres med visioner og indsatser i Erhvervsstrategien.

Jf. Kommuneplanen er Tracéet et stationsnært kerneområde, og kommuneplanen giver bl.a. mulighed for at etablere videnserhverv, boliger og offentlige formål. Planlægningen understøtter fortætning og bæredygtig byudvikling omkring letbanen.

## Videre proces

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

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 2.  
Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkt 1.  
Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.  
Kommunalbestyrelsen beslutter indstillingspunkt 1-3.

## Beslutning

Ad 2) Anbefalet.

## Bilag

Oversigtskort

Lokalplanforslag 287

Høringssvar PDF 287

Høringsnotat

Referat fra borgermøde

Deklaration om parkering

Miljørapport

Sammenfattende redegørelse

Udbygningsaftale

# Punkt 7: DTU - Forslag til Lokalplan 305 for DTU Campus med tilhørende kommuneplantillæg, og miljørapport (Beslutning)

01.02.05-P16-7-21

## Resume

Med denne sag forelægges et forslag til lokalplan 305 for DTU Campus og tilhørende kommuneplantillæg og miljøvurdering. Der kan tages stilling til at sende lokalplanforslag, kommuneplantillæg og miljørapport i offentlig høring. Desuden kan der tages stilling til at udarbejde en udbygningsaftale vedrørende trafikale tiltag på Lundtoftevej. Sagen forelægges på grundlag af tidligere beslutninger om hhv. plangrundlag og revideret lokalplanoplæg fra DTU.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 305 for DTU Campus godkendes og udsendes i offentlig høring i 8 uger,
2. forslag til Kommuneplantillæg 11/2021 godkendes og udsendes i offentlig høring i 8 uger,
3. miljørapport for planforslagene godkendes og udsendes i offentlig høring i 8 uger,
4. der udarbejdes en udbygningsaftale med det skitserede indhold, som vil blive forelagt til godkendelse ved lokalplanens endelige vedtagelse,
5. den forelagte plan for borgerinddragelse godkendes.

## Problemstilling

Siden Byplanudvalget i maj 2021 vedtog at igangsætte en ny lokalplan for DTU Campus, har der været forelagt en række sager med forslag til den kommende lokalplans indhold og grundlag.

DTU fremsendte i februar 2024 en ny ansøgning om udarbejdelse af en lokalplan for DTU Campus samt en revideret trafikrapport og yderligere parkeringsanalyser. På Byplanudvalgs mødet i april 2024 blev det besluttet, at DTU frem mod udkast til lokalplanforslag skulle udarbejde supplerende trafikanalyse, et oplæg til differentierede p-normer i de områder, der ligger nær letbanestationerne på DTU samt at den kommende lokalplan betyder, at DTU's idrætsfaciliteter kan udvikles og udbygges i takt med DTU's øvrige vækst.

På Byplanudvalgets møde i januar 2025 blev følgende godkendt: DTU's Trafiknotat om trafikmodelberegninger godkendes som grundlag for den kommende lokalplan. DTU's forslag til Scenarie C for differentierede p-normer godkendes som princip for en videre dialog med DTU, idet forvaltningen foreslår, at der skal belyses alternativer indenfor en afstand af 0-300 meter fra DTU's letbanestationer. DTU's Idrætsarealnotat med lokalplantekstforslag for idrætsarealer godkendes som princip til brug for en videre dialog med DTU.

I april 2024 forelagde forvaltningen et plangrundlagsmateriale. Byplanudvalget vedtog, at materialet skulle danne grundlag for at igangsætte lokalplanen, dog med følgende forudsætninger:

- 1a) de eksisterende grønne hovedtræk i gældende lokalplan fastholdes,
- 1b) der udarbejdes forslag til lokalplanens konkrete bestemmelser baseret på anbefalingerne i DTU's fremsendte kulturarvsanalyse,
- 1c) der udarbejdes analyser af, hvad mulighed for fri placering af nye høje bygninger og bygningstyper betyder i forhold til det omgivende byområde og til de bærende principper for DTU i Koppels og Nørgårds oprindelige bebyggelsesplan,
- 1d) der udarbejdes et skitseprojekt før der evt. fastlægges bestemmelser om ny informationspavillon i parkeringsalléen.

Byplanudvalget lagde afgørende vægt på, at lokalplanen sætter rammer for, at DTU's idrætsfaciliteter kan udvikles og udbygges i takt med DTU's øvrige vækst. Desuden vedtog de, at arkitekturrådet skulle udtale sig om landskab, arkitektur og kulturarv.

## Løsninger

Forvaltningen fremlægger forslag til Lokalplan 305 (bilag) med tilhørende forslag til kommuneplantillæg 11/2021 (bilag) samt miljørapport (bilag).

## **Formål**

Lokalplanen fastlægger området til universitetsformål. Lokalplanen giver mulighed for at udbygge DTU Campus med en samlet bebyggelsesprocent fra de nuværende 50% til 60%. Udbygningsmuligheden for DTU øges herved med et etageareal på ca. 95.000 m<sup>2</sup>. Lokalplanen giver mulighed for flere kvadratmeter til undervisning, forskning, innovation og tilknyttede aktiviteter som kollegier, gæsteboliger, kulturelle og sportslige tilbud, samt tekniske anlæg og lokal service. Der gives mulighed for en mindre bygning i parkeringsalléen.

Lokalplanen skal sikre de arkitektoniske og landskabelige værdier på DTU Campus, og ny bebyggelse skal placeres med respekt for den oprindelige struktur.

Bebyggelses- og beplantningsmæssige hovedtræk fastholdes, og der fastlægges principper for placering af bygninger med mere end 3 etager.

De primære torve fastholdes og der sikres arealer til rekreative formål i form af idræt, sport og at disse udbygges i takt med DTU's udbygning,

## **Bebyggelsens omfang og placering**

Lokalplanområdet er opdelt i to delområder (lokalplanens bilag 1); Delområde 1 nord for Anker Engelunds Vej og delområde 2 syd for denne vej. Hvert delområde har en maksimal bebyggelsesprocent på 60, således at byggemuligheder fordeles jævnt på DTU, og ny parkering placeres indenfor det delområde, hvor nyt byggeri opføres.

Hvert delområde er opdelt i fire underområder:

Det største underområde A indeholder al bebyggelse på DTU. Anvendelsesbestemmelserne for dette underområde afspejler DTU's nuværende anvendelser. Som noget nyt gives også mulighed for etablering af parkeringshuse, for derved at have et supplement til arealkrævende parkering på terræn.

Underområde B omfatter Nørgårds Have, der ligger sydligst på DTU. Denne skal bevares.

Underområde C er den nord-sydgående parkeringsallé, som er hovedaksen på DTU. Parkeringsalléen, som er en del af den grønne struktur, skal bevares. Dog gives mulighed for en mindre bygning (Origo) i parkeringsalléen i forbindelse med letbanestationen på Anker Engelunds Vej.

Underområde D er randskoven rundt om DTU, der skal bevares. Der etableres en ny randskov mod nord.

Lokalplanområdet er derudover opdelt i to byggezoner (lokalplanens bilag 4), hvor al bebyggelse skal placeres inden for. Princippet er grundlæggende, at byggeri med facadehøjde over 15,5 meter trækkes længere ind på DTU's arealer end bebyggelse på og under 15,5 meter. Bebyggelse over 15,5 meter og maksimal facadehøjde på 29 meter trækkes således tilbage fra de nærmeste naboer for at vise mere hensyn mod disse. Der kan i hvert delområde opføres op til 12 bygninger (inkl. 2 eksisterende bygninger) der har en facadehøjde over 15,5 meter. Mulighedsstudier viser, at hvis man omsætter restrummeligheden op til bebyggelsesprocent 60%, udelukkende til bygninger, der er så høje (5-6 etager - max. facadehøjde 29 meter og totalhøjde max. 33 meter) som muligt indenfor byggezonerne, så kan der maksimalt opføres 12 nye bygninger på DTU.

## **Bebyggelsens ydre fremtræden**

DTU's oprindelige bygninger er opført med gule tegl og horisontale, sorte vinduesbånd i træ. Inden for nyere tid er der opført en del bygninger i andre materialer, dog for det meste så de harmonerer med de oprindelige bygninger. Der ses således bygninger beklædt med forskellige typer metalplader og glas, og der er generelt opført bebyggelse i meget høj arkitektonisk kvalitet.

Lokalplanen giver mulighed for en variation af materialer. Det er dog vigtigt, at materialerne farvemæssigt harmonerer med den originale bebyggelse, og ikke kun i klare hvide, sorte, blå, røde eller grønne farver, da det vil afvige for meget fra områdets helhed og oprindelige karakter. Bygningerne må heller ikke kunne medføre blanding for omgivelserne.

Parkeringshusene skal fremstå med delvist åbne og transparente facader og der kan etableres dækkende beplantning på facaderne.

Tagteknik, som ikke kan indarbejdes i bebyggelsen, skal være trukket mindst én meter tilbage fra facaden. Maksimal højde på tagteknik er 6 meter.

## Bevaring

Hovedbygningen nr. 101 er udpeget som bevaringsværdig, ligesom de oprindelige terrænmure, randskov og parkeringsallé samt en række have- og gårdrum også skal bevares. Derudover er der en del "oprindelige bygninger", som er tegnet af arkitektparret Nils og Eva Koppel, og som står uændrede og som fine repræsentanter for DTU's arkitektur. Disse må ikke nedrives og skal overordnet stå som oprindeligt. For at imødekomme DTU's ønske om at åbne bygningerne op mod omgivelserne giver lokalplanen mulighed for mindre ændringer i stueetagen for at forbedre den visuelle og fysiske kontakt mellem ude og inde. Bygningerne er vist på lokalplanens bilag 6.

## Trafik og parkering

COWI har på vegne af DTU gennemført trafikanalyse for udbygning af DTU Campus og en parkeringsanalyse på parkeringsområderne på DTU.

Der er udarbejdet en trafikanalyse for den ønskede udbygning på 60 % og de nye trafikale forhold. Generelt vurderer rådgiver, at der kan forventes en tilfredsstillende trafikafvikling, men at der periodevis kan være mindre afviklingsproblemer på Lundtoftegårdsvej ved Helsingørmotorvejens tilslutningsanlæg. (Bilag)

Den samlede trafikmængde til / fra DTU ved fuld udbygning med en bebyggelsesprocent på 60 er beregnet til 24.200 bilture. I reference-situation 2030, som baserer sig på de nuværende lokalplaner 228 og 236 for DTU-campus, er der beregnet 21.000 bilture. Med etablering af letbanen lukkes de fire kvadrantveje ved Anker Engelunds Vej, og DTU trafikbetjenes fremover via adgang fra Nordvej og Akademivej.

I forbindelse med byplanudvalgets behandling af DTU Campus planerne i januar 2025, blev det besluttet at frem mod behandling af lokalplanforslaget undersøges, hvordan udbygning af DTU vil påvirke trafikken på Lundtoftevej, idet udvalget udtrykker bekymring for et for stort trafikpres rundt om DTU Campus. Forvaltningen har efterfølgende belyst dette. (Bilag)

Den nuværende p-norm på DTU er fastlagt til 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. På baggrund af parkeringsanalyser, som viser et overskud af p-pladser på DTU, har DTU ønsket en reduktion af p-normen i områder, som ligger nær de kommende letbanestationer. Byplanudvalget har i foråret 2025 besluttet, at der i denne lokalplan arbejdes med en p-norm på 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal med mulighed for at reducere med 25 procent indenfor et 300 meters cirkelslag fra letbanestationerne på DTU.

## Arkitekturrådet

Projektet har i juni 2025 været forelagt Arkitekturrådet til udtalelse. Rådet gav overordnet kommentarer til høje bygninger, byggeri på torve, Origo, bæredygtighed og kulturarv. DTU har efterfølgende gjort opmærksom på, at Arkitekturrådet har kommenteret på materiale, som er udarbejdet på et tidligt tidspunkt i planprocessen, og at der er siden da bl.a. lavet et kortbilag, som udpeger grøn hovedstruktur og grønne rum, som bør bevares. DTU har desuden eftersendt visualiseringer, som påviser, at høj bebyggelse ofte vil være skjult bag den "almindelige" bebyggelse i kanten af DTU. Visualiseringerne er ledsaget af snit gennem DTU og omgivelserne. Forvaltningen har derfor efterfølgende i august 2025 holdt et fælles møde med Arkitekturrådet og DTU, hvor man drøftede de senere studier og forslag til indhold i lokalplanen. Det er forvaltningens vurdering, at mødet var givende for alle parter, og det gav en bedre forståelse for hinandens synspunkter.

Processen med Arkitekturrådet har blandt andet medført, at DTU har udarbejdet en række snit, der viser byggemuligheder i relation til den eksisterende bebyggelse. Endvidere er den grønne struktur tydeliggjort og Origo-bygningen er yderligere bearbejdet. Ligeledes er der indføjet en lokalplanbestemmelse om, at det ved ny bebyggelse skal sikres, at de ubebyggede arealer fremstår grønne og beplantede på baggrund af en landskabsplan.

## Kommuneplantillæg

Baggrunden for kommuneplantillæg 11/2021 er at skabe planmæssigt grundlag for at differentiere parkeringsnormen inden for DTU Campus. Der introduceres en mulighed for reduktion af kravet til antallet af parkeringspladser for nybyggeri og ombygning, der placeres inden for 300 meter fra letbanestationerne på og ved DTU (Akademivej, Anker Engelunds Vej og Rævehøjvej). Kommuneplantillægget giver DTU mulighed for, at parkeringsnormen for ny bebyggelse og ændret anvendelse kan vurderes med henblik på op til 25% reduktion inden for de særligt stationsnære kerneområder (300 meters cirkelslag fra letbanestationerne). Udenfor de 300 meter fastholdes den gældende parkeringsnorm på 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

## Miljørapport

Lyngby-Taarbæk Kommune har i forbindelse med screeningen af planen truffet afgørelse om, at lokalplanen er omfattet af krav om miljøvurdering, jf. Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Der er derfor gennemført en miljøvurdering af planen og udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten omhandler trafik, støj, luft, rekreative forhold, beskyttede og fredede arter, grundvand, klimatilpasning, drivhusgasser, landskab og visuelle forhold.

## Udbygningsaftale

DTU har anmodet kommunen om, at der indgås en frivillig udbygningsaftale om anlæg af infrastruktur i henhold til planlovens § 21b (bilag). Udbygningsaftalen forventes at omfatte anlæg af svingbaner / signalanlæg på Lundtoftevej i forbindelse med parkeringshuse på Elektrovej og Fysikvej. Udbygningsaftalen forventes endeligt godkendt i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

## Borgerinddragelse

Det foreslås, at forslag til lokalplan 305 offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger sammen med tilhørende kommuneplantillæg 11/2021 og miljørapport. Der sendes orienterende brev til ejere, lejere og grundejerforeninger mv. inden for høringsområdet samt til relevante interessenter og myndigheder (bilag). Det foreslås samtidig, at der i høringsperioden afholdes borgermøde om planforslaget samt den tilhørende miljørapport.

## Strategisk ramme

Kommuneplan 2021:

I planstrategi, Byudvikling i balance, lægges der vægt på, at kommunens erhvervsliv er kendetegnet ved højt vidensniveau og klyngedannelser. Strategien er, at erhvervslivets udviklingsmuligheder skal søges videreudviklet til fremtidens behov, og at den fysiske planlægning skal koordineres med visioner og indsatser i Erhvervsstrategien.

Arkitekturpolitik:

Arkitekturpolitikken fastsætter som handlinger til at opnå en række arkitektoniske mål at:

- "anvende arkitekturråd på baggrund af vedtaget kommissorium, herunder udtalelser og helhedsbetragtninger om projektforslag",
- "sikre karakteristiske beplantning- og landskabstræk",
- "udpege bevaringsværdige bygninger i lokalplaner".

## Videre proces

Såfremt forslaget godkendes, sendes lokalplanforslag, forslag til kommuneplantillæg og miljørapport i offentlig høring. Når den offentlige høring er slut, forelægges sagen på ny sammen med de indkomne høringssvar.

Forslag til endelig udbygningsaftale forelægges til godkendelse i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler pkt. 3.

Byplanudvalget anbefaler pkt. 1, 2, 5.

Økonomiudvalget anbefaler pkt. 4.

Kommunalbestyrelsen beslutter 1-5.

## Beslutning

Ad 3) Anbefalet.

## **Bilag**

Oversigtskort

Lokalplanforslag 305 for DTU

Forslag til kommuneplantillæg 11/2021

Miljørapport

Trafik ved DTU Campus

Høringsområde

Opfordring til udbygningsaftale

# Punkt 8: Forslag til lokalplan 312 for Trongårdsparken (Beslutning)

01.02.05-P16-10-24

## Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til lokalplan 312 for Trongårdsparken. Planforslaget indeholder bebyggelsesregulerende bestemmelser samt forslag til udpegning af bevaringsværdig bygning og træer. Planforslaget foreslås fremlagt i offentlig høring i 8 uger med et borgermøde i høringsperioden. Planforslaget vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor det foreslås, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Alternativt afventer lokalplanen politisk drøftelse af mulige planværktøjer til at reducere antallet af nedrivninger i villaområderne.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget,
2. forslag til Lokalplan 312 for Trongårdsparken godkendes og sendes i høring i 8 uger inden for det viste høringsområde,
3. der afholdes borgermøde i løbet af høringsperioden.

## Problemstilling

Lokalplanforslaget er udarbejdet i forlængelse af lokalplan 311 for Hvidegårdsparken, i det de to bebyggelser har mange fællestræk og kvaliteter, der bør værnes om. Lokalplanen lægger sig dermed tæt op at lokalplan 311 for Hvidegårdsparken, dog med enkelte justeringer i forhold til hegning mod vej og sti, i det reglerne for dette har været anderledes i Trongårdsparken. Lokalplanforslag vil alternativt kunne afvente politisk proces om at fremme om- og tilbygning i villaområder fremfor nedrivning.

## Løsninger

### Formålet med lokalplanen

Det er lokalplanens (bilag) formål at udlægge området til helårs boligformål; åben-lav bebyggelse, at sikre at bebyggelse fremstår i én etage og at sikre områdets åbne og grønne karakter.

### Bebyggelsens omfang og udseende

Trongårdsparkens bebyggelse består langt overvejende af parcelhuse fra 1960'erne, hvorfor lokalplanens bestemmelser tager udgangspunkt i den tids formsprog og materialer, samtidig med at der er mulighed for at opføre et mere tidstypisk hus indenfor disse rammer. Lokalplanens redegørelse indeholder således også et afsnit, som beskriver den tids arkitektur, og hvad der er væsentligt at bevare.

Bebyggelse må opføres i højst én etage. Lokalplanen sætter desuden begrænsning for facadehøjden for at hindre at en facade bliver så høj, så huset syner i 2 etager

Boligbebyggelse skal fremstå med ydermure i upudsede tegl. Der kan indgå felter af malet træværk eller malede plader i facaderne.

### Ubebyggede arealer

Hegning mod vej og sti må kun opføres som stakit i en højde på maks. 1,3 m eller som levende hegn i en højde på maks. 1,8 m. Mod Klampenborgvej må der dog opføres et fast hegn på maks. 1,8 m's højde og med ligusterhæk foran.

Der udlægges byggelinjer på 5 m mod vej, så bebyggelse trækkes så meget tilbage, at der er et åbent og grønt vejbillede. Lokalplanen giver mulighed for at græsbarerne kan beplantes mere biodiverst og ikke kun med græs.

## **Bevaring**

Trongårdsvej 65 udpeges som bevaringsværdig. Bygningen vurderes at være et velbevaret og repræsentativt eksempel på et parcelhus fra 1960'erne. Huset står forholdsvist uændret siden opførelsen. For stadig at kunne bevare områdets overordnede karakter af at være opført i 1960'erne, indeholder lokalplanen bestemmelser for bebyggelsens fremtræden. Bestemmelserne tager udgangspunkt i de materialer og det formsprog, der blev anvendt dengang, så nyopførelser og renoveringer i højere grad tilpasses området.

Eksisterende vejtræer, som består af plataner og lindetræer udpeges som bevaringsværdige. Derudover udpeges tre træer på private grunde, da træerne vurderes at bidrage væsentligt til vejens grønne karakter.

## **Servitutter**

Lokalplanen indeholder i § 10 en beskrivelse af, hvilke servitutter der aflyses ved lokalplanens endelige vedtagelse. Afløsningen af overflødige servitutter vil betyde en administrativ lettelse i kommunens sagsbehandling.

## **Miljøscreening**

Planforslaget er screenet i henhold til Lov om miljøvurdering (bilag). Da det ikke vurderes at medføre en væsentlig påvirkning på miljøet, foreslår forvaltningen, at der ikke udarbejdes en miljørapport. Afgørelse om, at der ikke udarbejdes miljørapport bliver annonceret samtidig med planforslaget.

## **Proces for borgerinddragelse**

Forvaltningen foreslår, at planforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger inden for det viste høringsområde (bilag). Forvaltningen foreslår, at der afholdes et borgermøde i løbet af høringsperioden.

Alternativt afventer lokalplanen den politiske drøftelse i november og i 2026 af mulige planværktøjer til at fremme renovering og tilbygning (hindre nedrivninger) i villaområderne, hvorved høring først kan ske efter tilretning af lokalplanens bestemmelser og politisk genfremlæggelse.

## **Strategisk ramme**

Lokalplanen understøtter Lyngby-Taarbæk Kommunes Arkitekturpolitik ved følgende handlinger:

- Anvende lokalplaner og lignende som redskaber til at sikre høj arkitektonisk kvalitet i byggeriet og dets omgivelser
- Sikre friarealer, bynatur og biodiversitet i lokalplaner
- Udpege bevaringsværdig beplantning i lokalplaner
- Udpege bevaringsværdige bygninger i lokalplaner

## **Videre proces**

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

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler pkt. 1.  
Byplanudvalget anbefaler pkt. 2 og 3.  
Kommunalbestyrelsen beslutter pkt.1-3.

## **Beslutning**

Ad 1) Anbefalet.

## **Bilag**

Lokalplanforslag 312 for Trongårdsparken.

Miljøscreening lokalplanforslag 312

Høringsområde lokalplan 312 Trongårdsparken

# Punkt 9: Trafikale forhold i forbindelse med Lokalplan 297 for ny daginstitution i Virum (Beslutning)

05.00.00-G01-74-25

## Resume

Byplanudvalget har besluttet, at der skal fremlægges en selvstændig sag om håndtering af trafikken omkring den kommende daginstitution og Virum Skole i forbindelse med Lokalplanforslag 297. Forvaltningen har arbejdet med trafikale løsninger baseret på trafikanalyser, høringssvar fra borgere og dialog med Virum Skole. I processen er der undersøgt andre en række alternative tiltag, som dog er blevet fravalgt, enten fordi de ikke vurderes trafiksikre eller fordi de kan medføre andre udfordringer for trafikafviklingen. Forvaltningen har således fokuseret på løsninger, der bedst muligt kan håndtere trafikken omkring den kommende daginstitution og skole, med afsæt i de indsamlede analyser, høringssvar og den løbende dialog med relevante parter.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller at,

1. der arbejdes videre med den foreslåede håndtering af trafikken omkring ny daginstitution og skole, som forelagt i Lokalplanforslag 297 for området ved Skolebakken/Parcelvej, især den foreslåede sti, der kan føres ind fra Frederiksdals/Parcelvej og kan forbindes til skolens matrikel
2. der gennemføres en bedre afmærkning af Kys og Kør-banen på Parcelvej og tydeligere parkeringsrestriktioner for at sikre en sikker trafikafvikling i samarbejde med skolen,
3. forvaltningen orienterer om de trafikale tiltag i området.

## Problemstilling

Borgere i lokalområdet og deltagere på borgermødet den 4. november 2024 har udtrykt bekymring for de trafikale konsekvenser, som etableringen af en ny daginstitution kan medføre i området. Samtidig opleves der allerede i dag en del trafik i området. Det gælder særligt i tidsrummet omkring skolestart, som i fremtiden skal håndteres sammen med trafikken til en ny daginstitution.

Den primære bekymring handler om, at den øgede trafik til og fra daginstitutionen skal afvikles samtidig med trafikken til Virum Skole, hvilket kan medføre trængsel og utrygge forhold især i morgentimerne og om eftermiddagen, hvor mange børn færdes til fods eller på cykel på Skolebakken og Parcelvej. Borgerne har peget på, at skolevejen kan blive mere utryg, og at der er risiko for, at børn og andre bløde trafikanter får sværere ved at færdes sikkert i området.

## Løsninger

Forvaltningen har fået udarbejdet en trafikanalyse i forbindelse med lokalplansarbejdet, og på den baggrund er der arbejdet videre med alle forslagene i analysens anbefalinger suppleret med yderligere forslag til at aflaste trafikken både til daginstitutionen og skolen (bilag). Forvaltningen har ud fra trafikanalysen, gældende trafiksikkerhedsplan, trafiktællinger mv. vurderet situationen og arbejdet videre med løsninger, der samlet skal håndtere trafikken til en ny daginstitution og skolen.

### Gang og cykelsti ind fra krydset Frederiksdalsvej /Parcelvej - gennemføres

Der bliver to kørende adgange til daginstitutionen, en fra Skolebakken og en fra parkeringsplads med indkørsel fra krydset Frederiksdalsvej/Parcelvej, hvor en sti forbinder daginstitutionen med parkeringspladsen. Stien vil ligeledes kunne benyttes af skolebørn, da stien vil forbindes til brandvejen, der fører ned til skolens cykelparkeringer og indgange. Der er mellem 70 - 140 m fra stien løber over i brandvejen til cykelparkeringsmuligheder alt efter, hvilken indgang der benyttes. Dermed kan skolebørn til fods eller cykel komme ind fra krydset Frederiksdalsvej/Parcelvej og undgå at cykle på den sidste del af Parcelvej om morgenen, hvor der også kører biler hen til Kys og Kør-banerne (bilag).

Trafikken til daginstitutionen vil typisk sprede sig over en længere periode både morgen og eftermiddag end trafikken til skolen, som har en spidsbelastningsperiode særligt om morgenen på 10 minutter før ringetid.

### Kys og kør Parcelvej - gennemføres

Det er aftalt med skoleledelsen i september 2025, at der opsættes kampagneplakater ved Kys og Kør-banerne på Parcelvej, for at gøre det mere tydeligt, at parkeringsbanen kun er til ud- og indstigning om morgenen mellem 7:30 - 8:15, og det ikke er tilladt at parkere i banen og forlade bilen.

#### **Parkeringsrestriktioner på Parcelvej - gennemføres**

På baggrund af dialog med både politi og skoleledelse i september 2025 vil forvaltningen gøre standsnings- og parkeringsforbuddet på Parcelvej mellem kl. 7.30 og 8.15 mere tydeligt. Dette sker for at gøre det nemmere for trafikanter at aflæse, hvor det er tilladt at lave ind- og udstigning i de såkaldte Kys og Kør-baner. Derudover skal det blive nemmere at aflæse, hvilke parkeringsregler der gælder resten af dagen, aften og nat.

#### **Forbedringer i krydset Furesø Parkvej /Frederiksdalsvej /Parcelvej – gennemført**

I krydset er der etableret en cykelboks – et større ventearreal foran bilerne – for at give cyklister bedre mulighed for at komme sikkert over krydset, se bilag over skolevejsprojekt 2017-2020. Signalanlægget er desuden ved at blive tilpasset, så cyklister får før-grønt, dvs. grønt lys før bilerne, hvilket sikrer at cyklister, der holder og venter, kommer over først og videre ned ad Parcelvej til skolen.

#### **Parcelvej – forsøg med indkørselsforbud fra nord om morgenen – gennemføres ikke**

Som led i skolevejsprojektet ved Virum Skole blev det i 2022 besluttet at gennemføre et forsøg med indkørselsforbud på Parcelvej fra nord i tidsrummet kl. 07.30–08.30, som supplement til det eksisterende forbud fra syd. Formålet var at øge trafiksikkerheden for skolebørn ved at reducere biltrafikken i myldretiden. Forvaltningen har imidlertid valgt ikke at gennemføre forsøget, da forudsætningerne for forsøget har ændret sig væsentligt siden beslutningen blev truffet. Projektet med forsøgslukning blev suppleret i trafiksikkerhedsplanen med en hævet flade ved indgangen til skolen, men det er vurderet at de eksisterende trafikchikaner og indsnævringer på Parcelvej og derfor er der ikke et behov for yderligere tiltag på vejen.

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslag 297 for en ny daginstitution ved Skolebakken/Parcelvej er der opstået en ny trafikal situation i området, som ikke var forudset i det oprindelige projektgrundlag. Lokalplanen lægger op til en ny vejadgang og parkeringsplads til daginstitutionen fra krydset ved Frederiksdalsvej/Furesø Parkvej/Parcelvej samt etablering af en ny cykel- og gangsti, som kan benyttes af skolebørn og dermed aflaste cykeltrafikken på Parcelvej.

Forvaltningen har i den forbindelse foretaget en ny vurdering af den samlede trafikafvikling i området – i dialog med skoleledelsen og skolebestyrelsen på Virum Skole. Vurderingen viser, at et indkørselsforbud fra nord vil medføre risiko for, at biltrafikken i stedet flyttes til Skolebakken, som i forvejen vil opleve øget trafik i takt med åbningen af den nye daginstitution. Flere borgere i området har under lokalplanens høring udtrykt bekymring for netop denne konsekvens, at Skolebakken både får mere trafik om morgenen til daginstitutionen samtidig med en øget trafik til skolen, hvis Parcelvej lukkes om morgenen.

Kommunen har desuden inviteret skoler til at deltage i forsøg med tryghedszoner, som kan være at lave indkørselsforbud om morgenen, lavere hastighed omkring skoler, adskillelse af bil- og cykeltrafik mv. Virum Skole har dog valgt ikke at melde sig som skole, da de allerede arbejder med andre trafikforbedringer – herunder kys og kør-baner på Parcelvej og deltagelse i en række kampagner med at bevæge sig til skole med gang, løbehjul, cykel mv.

På den baggrund har forvaltningen vurderet, at forsøget ikke bør gennemføres i sin nuværende form. Ændringer i trafikafviklingen omkring skolen bør ske i tæt samarbejde med skolen og med udgangspunkt i den nye samlede trafiksituation i området.

#### **Indkørselsforbud Skolebakken morgen – gennemføres ikke**

Der har været rejst politisk spørgsmål om muligheden for at lukke Skolebakken for indkørsel fra syd om morgenen. Parcelvej er allerede lukket fra syd i det relevante tidsrum, hvilket betyder, at cyklister kan benytte denne vej. Forvaltningen vurderer, at et yderligere forbud på Skolebakken vil være u hensigtsmæssigt, da det vil føre til øget trafik gennem mindre villaveje, og fordi skolens personale benytter parkeringspladsen med adgang fra Skolebakken. Hvis der kun er adgang fra nord, vil det medføre mere omvejskørsel på mindre villaveje, for at komme ind til skolen fra nord.

#### **Adfærdskampagner – gennemføres løbende**

Der laves gode og attraktive cykelparkeringer ved begge indgange til daginstitutionen for at gøre det nemmere og mere attraktivt at cykle eller gå til daginstitutionen.

Skolen og forvaltningen arbejder løbende med at få børn til at gå og cykle til skole ved at deltage i den lokale kampagne Bevæg dig til skole uden bil og Alle børn Cykler, og gør et stort stykke arbejde for at få færre biler ned omkring skolen.

### **Højresvingsforbud i krydset Furesø Parkvej og ned ad Frederiksdalsvej – gennemføres ikke**

På borgermødet i oktober 2024 blev der fremsat forslag om et tidsbegrænset højresvingsforbud i krydset, hvor cykelboksen og "før-grønt" for cyklister er etableret. Forvaltningen har undersøgt antal uheld i krydset, og det viser sig, at der ikke er registreret nogen uheld i perioden 2019 - 2025. Det vurderes at de nye tiltag med cykelboks og ændret signal for cyklister vil forbedre trafikikkerheden og gøre det mere trygt at færdes som cyklist og fodgænger i krydset.

Forvaltningen vurderer desuden, at et højresvingsforbud vil medføre, at flere biler kører ned ad Parcelvej forbi skolen, da de ikke kan svinge til højre i krydset Furesø Parkvej / Frederiksdalsvej / Parcelvej. Skolen og forvaltningen arbejder løbende på, at begrænse trafikken om morgenen ned ad Parcelvej forbi skolen.

### **Samlet vurdering**

Samlet set, vurderer forvaltningen, at de tiltag der arbejdes videre med, vil kunne afvikle trafikken i området på en sikker og tryk måde, hvilket er underbygget i trafikanalysen.

### **Strategisk ramme**

Sagen er afledt af sagen, 'Lokalplansforslag 297 For et område ved Skolebakken/Parcelvej', som giver mulighed for at bygge en ny daginstitution i lokalplanområdet.

### **Videre proces**

Der arbejdes videre med de forslåede trafikale løsninger undervejs i byggefasen.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

Byplanudvalget orienteres om indstillingspunkt 3.

### **Beslutning**

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Godkendt, idet der derudover ønskes etableret så meget parkering som muligt nord for Kys og Kør-banen på Parcelvej og et højresvingsforbud fra Furesø Parkvej ud på Frederiksdalsvej enten med tidsbegrænsning eller som permanent højresvingsforbud.

Udvalget beder forvaltningen om at undersøge muligheden for forbud mod varelevering før kl. 9 grundet trafikikkerhed.

Udvalget ønsker en evaluering af de trafikale forhold efter et år.

Ad 3) Orienteringen er givet.

### **Bilag**

Oversigtskort

Trafikforslag ved Virum Skole og ny daginstitution

Oversigtskort fra lokalplanen om adgangsvej

Oversigtskort sti og cykelparkering

Trafiksikkerhedsplan 2023 - 2027

Trafikanalyse i forbindelse med daginstitution på Parcelvej

Skolevejsprojekt - Frederiksdalsvej / Furesø Parkvej / Parcelvej

# Punkt 10: Skolevejsprojekter 2026 - Anlægsbevilling og prioritering af projekter (Beslutning)

05.00.00-G01-74-24

## Resume

I 2026 er der afsat et rådighedsbeløb på 1,2 mio. kr. på anlæg til skolevejsprojekter. Med denne sag foreslås det at rådighedsbeløbet bevilliges, og forvaltningen fremlægger forslag til konkrete skolevejsprojekter, der kan gennemføres inden for anlægsbevillingen.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling på 1,2 mio. kr. i 2026 til gennemførelse af projekt nr. 11 fra trafiksikkerhedsplanen, Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Mindre tiltag på skoleveje" i 2026.
2. projektet på Skodsborgvej ved Holmeparken prioriteres som trafiksikkerhedsprojekt nummer 7.

## Problemstilling

Alle skolevejsprojekter, som ikke er gennemført, er udpeget som utrygge lokaliteter i trafiksikkerhedsplanen. Det er projektnummer 3, 4, 7, 9, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25 og 27, som betragtes som skolevejsrelaterede projekter. Projekterne 3, 4, 7 er besluttet (bilag). De trafikale forudsætninger for projekt 9 er ændret, og dermed ikke relevant, som det er beskrevet i trafiksikkerhedsplanen. Der har været dialog med skoleledelsen om andre tiltag omkring Virum Skole.

Det skal bemærkes at mange veje, i større eller mindre grad, kan kaldes skoleveje, men at det primært er projekter tæt på skolerne, der betegnes som skolevejsrelaterede projekter eller projekter ved særlige strategiske overgange, krydsninger af større veje eller lignende ift. skoledistrikter.

Projekterne i trafiksikkerhedsplanen er både gamle projekter fra skolevejsundersøgelsen fra 2017 - 2020 og nye udpegninger i trafiksikkerhedsplanen. Der er givet en status i bilaget på skolevejs- og trafiksikkerhedsprojekter fra trafiksikkerhedsplanen og skolevejsprojekter besluttet i 2022 (bilag).

Ud over projekter fra trafiksikkerhedsplanen er der for-undersøgt et projekt på Skodsborgvej på grund af svære krydsningsforhold af Skodsborgvej ved Holmeparken. Projektet er beskrevet under løsninger, og er medtaget her som et alternativ til de projekter, der er i trafiksikkerhedsplanen.

## Løsninger

Projekterne er prioriteret i den prioriteringsmodel, som blev anvendt i forbindelse at prioritere de utrygge projekter i trafiksikkerhedsplanen, jf. bilag. Modellen bygger på forskellige udvalgte parametre, som hastighed, antal køretøjer, vurderet effekt af tiltag, borgerhenvendelser, udpegnings fra skoler mv. som holdes op i mod projektets skønnede anlægsøkonomi. Modellen sikrer, at de projekter, der har de største fordele og de laveste omkostninger, prioriteres højest.

Som tidligere indstillinger så foreslår forvaltningen af listen over utrygge projekter bliver gennemført med de højst prioriterede udpegede skolevejsrelaterede projekter først. Derfor foreslår forvaltningen, at projekt nr. 11 fra trafiksikkerhedsplanen gennemføres, som er et projekt ved krydset Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej. Projektet omfatter anlæg af en krydsningshelle overfor cykelparkeringen ind til gymnasiet for at sikre at cyklister bliver i højre side af vejen og først krydser Virumvej overfor indgangen til cykelparkeringen. Det vil give mere tryghed i krydset Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej, hvor elever ellers foretager krydsningen i de to fodgængerfelter. Der etableres to pudebump mellem hellen og fodgængerfeltet på Virumvej.

Forvaltningen foreslår to alternativer til indstillingen.

Alternativ 1: Sorgenfrigårdsvej/Carlshøjvej nr. 13 i Trafiksikkerhedsplan 2023 – 2027. Gennemført fortov på tværs af sidevejen Carlshøjvej. Der laves et gennemgående fortov på tværs af sidevejen, så hastigheden ved ind- og udkørsler på Carlshøjvej bliver sat ned, da biler der skal svinge ind og ud får sat hastigheden ned, da de skal ind over et fortov. Det forbedrer desuden tilgængeligheden for gangbesværede, at de kan gå lige ud på et fortov langs Sorgenfrigårdsvej uden at

skulle passere sidevejen i et fodgængerfelt på kørebanen, som det er i dag. Der vil ses på en tilpasset løsning til busdrift i den vestlige side, hvis busser ikke kan køres over et gennemgående fortov pga. stødpåvirkninger. Der opsættes "Din fart" tavler op på Sorgenfrigårdsvej samt at der vil arbejdes på en lokal hastighedsnedsættelse omkring krydset. Områderne omkring Carlshøjvej øst og vest for Sorgenfrigårdsvej er også et af områderne der er udpeget til at blive en 40 km/t zone.

Alternativ 2: Skodsborgvej v. Holmeparken bedre krydsning af Skodsborgvej ved Holmeparken. Dette forslag er ikke med i trafikikkerhedsplanen og derfor har forvaltningen ikke indstillet forslaget, men er medtaget som et alternativ. Der er lavet en forundersøgelse på foranledning af henvendelser til forvaltningen og politikere.

En gruppe borgere har henvendt sig med udfordringer omkring krydsning af Skodsborgvej ved Holmeparken for cyklister og fodgængere, som skal videre til Kongevejens skole. Det er særligt i morgenmyldretiden og om eftermiddagen, det er svært for både børn og voksne at krydse Skodsborgvej på grund af den tætte myldretidstrafik, der holder i kø langt ned ad Skodsborgvej op mod Kongevejen, samt at der på andre tidspunkter er målt hastighedsoverskridelser over 50 km/t.

Forvaltningen har lavet en trafikikal forundersøgelse ift. hastigheder, uheld mv. og har udvalgt to mulige løsninger, som er blevet prioriteret i trafikikkerhedsmodellens prioriteringsmodel, som ligger bag prioriteringen af de utrygge projekter i planen. På den måde kan projekterne sammenlignes med de projekter der er med i trafikikkerhedsplanen. De to forslag til at forbedre krydsningen er:

- Krydsningshelle, fodgængerfelt med torontoanlæg, ombygning af bump og 40 km/t lokal hastighed omkring krydsningen (dyrest).
- Fodgængerfelt med torontoanlæg, ombygning af bump og 40 km/t lokal hastighed omkring krydsningen (billigst).

De to forslag som er valgt til at forbedre krydsning af Skodsborgvej ved Holmeparken vil i prioriteringsmodellen, der er brugt til projekterne i trafikikkerhedsplanen, blive prioriteret som nr. 7 og 8, hvis projekterne havde været med i planen. Det dyreste er prioriteret højst, da en krydsningshelle midt på vejen øger sikkerheden mere og opvejer prisen. På denne baggrund har forvaltningen valgt at tage projektet med krydsningshelle med som et alternativ forslag til indstillingen.

Projektforslag	Anlægsskøn
Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej nr. 11	Ca. 1,1 - 1,2 mio. kr.
Sorgenfrigårdsvej/Carlshøjvej nr. 13 med et gennemgående fortov og din fart tavler.	Ca. 1,1 mio. kr.
Skodsborgvej/Holmeparken – Alternativt forslag med krydsningshelle mv.	Ca. 1,1 - 1,2 mio.kr.

Prisoverslagene for anlægsprojekterne er baseret på grove anlægsskøn, hvilket betyder, at der kan være usikkerhed om det præcise anlægsoverslag. Beregningen er lavet i overensstemmelse med kommunens anlægsstyringsregler samt prisstigninger ift. forvaltningens erfaringer det seneste år. Derfor skal der ikke sammenlignes med trafikikkerhedsplanens anlægsskøn, som kun er baggrunden for at få et bedre anlægsskøn i dag ift. årets erfaring på priser i anlægsprojekter. Det vurderes at alle tre projekter kan gennemføres indenfor rådighedsbeløbet i 2026.

Der er en kort beskrivelse af de tre projekter i bilaget (bilag).

## Strategisk ramme

Trafikkerhedsplanen underbygger Lyngby-Taarbæk Kommunes arbejde med trafikikkerhed og sikre skoleveje og er koordineret med indsatser i cykelstrategi og -handlingsplan.

## Videre proces

Hvis et af de tre projekter besluttet af gennemføres, vil projektet blive detailplanlagt og udført i 2026. Hvis der ønskes at blive besluttet andre projekter fra trafikikkerhedsplanen end de tre, som er beskrevet i sagen, skal forvaltningen tilbage og regne på anlægsoverslag i forhold til, hvilke projekter der kan gennemføres inden for rådighedsbeløbet i 2026. Priserne i trafikikkerhedsplanen kan ikke anvendes direkte til at udvælge andre projekter inden for rådighedsrammen, da anlægsskønnene er for lave pga. prisstigninger og nye erfaringstal fra anlægsprojekter.

## Økonomi

Der er til anlægsprojektet " Mindre tiltag på skoleveje" afsat 6,7 mio. kr., fordelt med 0,8 mio. kr. i forbrug før 2025, 1 mio. kr. i 2025, 1,2 mio. kr. i hvert af årene 2026-2028 og 1,4 mio. kr. i 2029. Der er givet anlægsbevilling på samlet 2,1 mio. kr. til projektet.

Forvaltningen foreslår, at der gives der gives en anlægsbevilling på 1,2 mio. kr. i 2026 til gennemførelse af projekt nr. 11 fra trafikikkerhedsplanen, Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til anlægsprojektet "Mindre tiltag på skoleveje" i 2026.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2026 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Mindre tiltag på skoleveje (0060210099)	Økonomiudvalget / anlæg		-1.159				Nej
Etablering af krydsningshelle og pudebump i Virum (Nyt bevillingsprogram)	Økonomiudvalget / anlæg		1.159				Nej
<b>I alt</b>			<b>0</b>				

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## Beslutning

Ad 1) Anbefalet.

Ad 2) Anbefalet, idet udvalget dog gerne så, at det var muligt at imødekomme ønsket om sikrere skolevej på Skodsborgvej, og derfor beder forvaltningen om at vende tilbage med et forslag til finansiering af etablering af bump til 40 km/t og fodgængerfelt med torontoanlæg, jf. bilag 2. Finansieringen kan evt. findes inden for rammen af driftspuljen til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag og/eller ved behandling af overførsler ifm. regnskab for 2025. Der ønskes desuden, at forvaltningen genbesøger projekt 6 og 13 (Sorgenfrigårdsvej).

## Bilag

Status på skolevejs og trafikikkerhedsprojekter \_okt. 2025

Skolevejsprojekter 2026

# Punkt 11: Disponering af driftspulje til parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2026 (Beslutning)

05.00.00-G01-82-25

## Resume

I forbindelse med vedtagelse af trafikikkerhedsplanen i april 2023 ønskede Teknikudvalget, at projekter fra planen årligt skulle fremlægges til prioritering. Derfor forelægges med denne sag et forslag til en prioriteret liste af projekter, som forvaltningen kan udføre løbende. Den prioriterede liste er den samme som besluttet i 2024 og er udarbejdet på baggrund af den vedtagne trafikikkerhedsplan. Det forventes at kunne udføre to til tre projekter fra listen. Der gives en kort orientering om ønsker fra borgere til forskellige trygheds- og trafikikkerhedsprojekter på vejene.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den prioriterede liste af projekter, som blev besluttet af Teknikudvalg den 26. november 2024 fortsættes til løbende udførsel i 2026,
2. der orienteres om indkomne forslag fra borgere til forskellige trygheds- og trafikikkerhedsprojekter på vejene.

## Problemstilling

I forbindelse med vedtagelse af Budget 2025-2028 er puljen "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag" overgået fra at være en anlægspulje til at være en driftspulje. De afsatte midler under "Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag" overgik fra og med 2025 til en driftsbevilling og dermed skal puljen ikke længere bevilliges hvert år.

Teknikudvalget ønskede i forbindelse med vedtagelse af trafikikkerhedsplanen, at projekter fra planen hvert år skulle fremlægges til prioritering, men da puljen ikke længere er en anlægsprojekt, og der derfor ikke skal gives anlægsbevilling på årlig basis, fremlægger forvaltningen med denne sag et forslag til vedtagelse af en prioriteret liste, som forvaltningen kan udføre, for de midler der resterer på puljen ud over de løbende planlagte faste udgifter til generelle parkerings- og trafikikkerhedsmæssige opgaver.

I 2025 er projekt nummer et fra den besluttede liste fra Teknikudvalgsmødet den 26. november 2024 gennemført inden for de midler, der er til rådighed på driftskontoen. Projektet omfatter anlæg af en større hævet flade på Skovbrynet ved lokalbanens overkørsel, tæt på Fuglevad Station samt udvidelse af 40 km/t zonen til før den hævede flade på Skovbrynet.

Der har ikke været ressourcer til at gennemføre de tre andre projekter på listen, hvilket er nr. 5 pudebump på Hummeltoftevej, nr. 8 pudebump i kryds på Furesø Parkvej og nr. 10 yderligere fartdæmpning på Lundtoftevej øst for motorvejen (bilag).

Derudover er de fleste projekter besluttet i 2023-2024 færdiggjort, som er pudebump på Klampenborgvej med en lokal hastighed på 40 km/t samt pudebump og 40 km/t på Caroline Amalies Vej og Fuglevadsvej. Den hævede flade på Bredevej/Kongevejen er blevet forsinket på grund af en beslutning om, at der også i fremtiden skal køre busser på Bredevej. Det stiller krav til en hævet flade, og derfor er projektet blevet detailundersøgt for at busser stadig kan dreje rundt i svinget Bredevej/Kongevejen (den parallelle mindre sidevej af Kongevejen), der hvor den hævede flade er planlagt (bilag).

## Løsninger

Der er gennemført projekt nr. 1 (hævet flade på Skovbrynet) i 2025 og derfor foreslår forvaltningen, at fortsætte med projekterne der stod på listen i 2024, som der ikke har været midler til at gennemføre endnu. Forvaltningen vil dermed fortsætte med at udføre projekterne fortløbende, som beslutningen var i 2024, inden for de midler, der er til rådighed på driftskontoen.

Forvaltningen skal oplyse, at de tidligere oplyste anlægsskøn er for lave i forhold til de indhentede priser på opgaverne. De skal, som der også står i trafikikkerhedsplanen tages som grove anlægsskøn. Ved indhentning af tilbud og detailplanlægning af projekterne viser det sig ofte, at projekterne bliver væsentligt dyrere. Projekterne i trafikikkerhedsplanen er ikke detailplanlagt og der kan ofte opstå justeringen i det foreslåede projekt, hvis tingene ikke kan lade sig gøre. Forvaltningen kan først opgive mere præcise anlægspriser, når projekterne er detailplanlagt og

projekteret, hvorefter der indhentes tilbud på opgaverne. Derudover er der sket en prisstigning generelt siden 2022 som tillægges projekterne.

Det er forvaltningens skøn, at der kan gennemføres mindre anlægsprojekter for mellem 1,2 – 1,5 mio. kr. i 2026 for driftsbevillingen. Det forventes, at der kan gennemføres to til tre projekter i 2026, det vil sige projekt nr. 5 pudebump på Hummeltoftevej, nr. 8 pudebump i kryds på Furesø Parkvej i og evt. nr. 10 yderligere fartdæmpning på Lundtoftevej øst for motorvejen.

Projekt nr. 6 er sprunget over, da det afventer at krydset skal nærmere analyseres ift. trafikafviklingen, når letbanen har været i drift. Krydset ligger tæt på det større kryds Klampenborgvej/Sorgenfrigårdsvej og derfor er der behov for at se, hvordan krydset vil afvikle trafikken, når letbanen kører.

I denne sag er der ikke medtaget sager, som er udpeget som skolevejsrelaterede projekter dvs. projekt nr. 9, 11, 13 osv., se sag om Skolevejsprojekter 2026 - Anlægsbevilling og prioritering af projekter.

#### **40 km/t hastighedszoner**

Forvaltningen arbejder videre med at få samtykke fra politiet til de hastighedszoner, der fremgår af bilaget (bilag). Forsøgsordningen, som kommunen har deltaget i er stoppet i foråret 2025, og derfor skal nye ansøgninger til lavere hastigheder igen vurderes efter den almindelige regler på området. Forvaltningen afventer at Transportministeriet udmelder om de gennemførte hastighedsnedsættelser ikke skal tilbageføres samt på et arbejde om at revidere bekendtgørelse for lokale hastigheder.

#### **Indkomne forslag til orientering**

Forvaltningen får en række henvendelser på ønsker til indretning af vejene, fartdæmpning, forbedring af parkeringsforhold, nedsættelse af hastigheder mv. Der er udarbejdet en bruttoliste over indkomne forslag som vedlægges til orientering, for at give et indblik i antallet af ønsker på trafikområdet (bilag). Listen er ikke fagligt vurderet eller prioriteret i forhold til, hvilken trafiksikkerhedsmæssig eller tryghedsskabende effekt indsatserne kunne give.

### **Strategisk ramme**

Der er taget udgangspunkt i projekter fra Trafiksikkerhedsplanen 2023-2027 samt både politisk ønskede hastighedszoner og hastighedszoner omkring skoler. Lyngby-Taarbæk Kommune er forpligtet til at arbejde for trafiksikre veje samt at holde vejene i god og forsvarlig stand, hvilket inkluderer tilsyn med gravearbejder på kommunens veje.

### **Videre proces**

Forvaltningen vil såfremt sagen godkendes gennemføre projekterne efter de anførte principper og afhængigt af omfanget af midler til rådighed i driftspuljen parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag.

### **Økonomi**

Driftspuljen til parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag udgør årligt på 2,7 mio. kr. og ligger placeret under aktivitetsområdet "Vej og Park". Ud over, at puljen anvendes til at gennemføre de prioriterede projekter, så anvendes puljen bl.a. til at aflønne en tilsynsmedarbejder, færdselsarbejde mellem skoler, politi og forvaltning, drift af mobile fartvisere, trafiktællinger mv. Puljen følger de almindelige overførselsregler på service på 2 pct.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

### **Beslutning**

Ad 1) Godkendt, dog jf. protokollat i sag nr. 10.

Ad 2) Orientering givet.

### **Bilag**

Status på skolevejs og trafiksikkerhedsprojekter\_ okt. 2025

Bruttoliste over indkomne ønsker til projekter på vejene 2025

Trafiksikkerhedsplan 2023 - 2027

Prioriterede projekter trafiksikkerhed og hastighedszoner 2025

## Punkt 12: Ansøgning til Cykelpuljen 2026 (Beslutning)

05.00.00-G01-116-21

### Resume

Forvaltningen planlægger at ansøge Vejdirektoratets Cykelpulje 2026 med et eller flere projekter. Med denne sag skal der tages stilling til, hvilke cykelprojekter fra cykelhandlingsplanen Lyngby-Taarbæk Kommune der skal søges om tilskud fra cykelpuljen til.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der søges om tilskud til cykelpuljen til at anlægge Supercykelsti Lyngby Ruten.

### Problemstilling

I finansloven for 2026 fremgår det at der er afsat 112,7 mio. kr. til en statslig cykelpulje administreret af Vejdirektoratet i 2026. Til sammenligning var der afsat 327 mio. kr. i 2025.

Udmøntningsgrundlaget fra tidligere cykelpuljer har været følgende:

- Bedre sammenhæng i cykelinfrastrukturen på tværs af kommunegrænser.
- Bedre fremkommelighed på cykelstier og nye cykelstier der styrker pendling i såvel større som mindre kommuner.
- Flest mulige cykelpendlere får gavn af projektet.
- Forbedring af trafiksikkerhed og sammenhæng på skolevejsnet.

Forvaltningen har gennemgået den kommunale cykelhandlingsplan, og udpeget tre projekter hvor sandsynligheden for at opnå tilsagn fra cykelpuljen ud fra det hidtidige udmøntningsgrundlag for cykelpuljen. Cykelhandlingsplanen er vedlagt som bilag til denne sag.

I visionsplan for Supercykelstier findes der 9 ruter som forløber i Lyngby-Taarbæk Kommune hvoraf tre er realiseret:

- Allerødruten, som primært forløber ad Kongevejen mellem kommunegrænsen til Gentofte Kommune og kommunegrænsen til Rudersdal Kommune.
- Ring 4 ruten, som primært forløber af Bagsværdvej mellem kommunegrænsen til Gladsaxe Kommune og Lyngby Station.
- Ring 3 ruten, som forløber langs med letbanens linjeføring.

### Løsninger

#### Supercykelsti Lyngby Ruten (afkortet linjeføring)

Lyngby-Taarbæk Kommune har tidligere modtaget tilsagn fra cykelpuljen til at anlægge Supercykelsti Lyngbyruten. Under budgetforhandlingerne i 2023 besluttede Kommunalbestyrelsen at de ikke længere ønskede at gennemføre projektet for at kommunens egenfinansiering til supercykelsti projektet kunne bruges andet steds.

Forvaltningen har været i dialog med Supercykelstisekretariatet og foreslår at man gennemføre dele af det gamle projekt, så linjeføringen for Supercykelsti Lyngbyruten – i overensstemmelse med Kommunalbestyrelsens tidligere beslutning fra 1. september 2022 - afsluttes ved Lundtofte Station, hvor den tidligere endte ved kommunegrænsen til Rudersdal i Mølleådal.

Projektets linjeføring og dets delstrækninger hvor der vil skulle anlægges cykelsti såfremt det besluttes, betyder at der vil skulle anlægges en dobbeltrettet cykelsti som tilsluttes Jægersborgvej ved Garderhøjfortets parkeringsplads og som skal løbe parallelt med trærækken som adskiller Helsingørmotorvejen og Dyrehavegårds jorde ned forbi Haveforeningen Skovmosen og tunellen under motorvejen. På den anden side af motorvejstunellen vil der skulle ske stiudvidelse på en kortere strækning for at sikre at stien lever op til forskrifterne for en supercykelsti. Projektet er beskrevet i bilaget til denne sag.

Forvaltningen er opmærksomme på de bemærkninger der har været i Teknikudvalget vedrørende at denne linjeføring går gennem tunnelen under Helsingørmotorvejen. Det er forvaltningens vurdering at det er muligt at finde en trafiksikkerløsning gennem tunnelen der tilgodeser både fodgængere, cyklister, ridende og den kørende trafik til Haveforeningen Skovmosen.

Forvaltningen vurderer at netop dette projekt fra den kommunale cykelhandlingsplan lever op til alle fire hovedpunkter fra udmøntningsgrundlaget fra tidligere cykelpuljer. Det bemærkes samtidig, at puljen historisk at ydet støtte til alle anlagte supercykelstiprojekter i Region Hovedstaden og at den har favoriseret projekter hvor der anlægges længere nye cykelstier. Projektet blev prissat til 5,4 mio. i 2021 og vil skulle prisfremskrives i en ansøgning til cykelpuljen.

### **Cykelsti på I. C. Modewegsvej**

I den kommunale cykelhandlingsplan er strækningen på I. C. Modewegsvej og Lystoftevej udpeget som et missing link i det kommunale cykelstinet. Det vurderes ikke muligt at etablere cykelsti på Lystoftevej på grund af den smalle vejprofil og de store terræn forskelle, men der kan etableres en anbefalet 30 km/t hastighedszone. På I. C. Modewegsvej kan der anlægges cykelsti mellem vejtræerne parallelt med det eksisterende fortov. Projektet uddybede beskrivelse med tegninger og billeder er vedhæftet som bilag til denne sag. Projektet blev prissat til 3,4 mio. kr. i 2024 og vil skulle prisfremskrives i en ansøgning til cykelpuljen.

### **Stiforbindelse mellem Lyngby Hovedgade og Kanalstien**

I den kommunale cykelhandlingsplan er det såkaldte *missing link* mellem Lyngby Hovedgade og Kanalstien udpeget. Projektet går ud på at anlægge en dobbeltrettet cykelsti hen over dele af parkeringspladsen ved Stades Krog for at sikre en sømløs forbindelse for cyklister ned på Kanalstien. Det vil være nødvendigt at foretage terrænregulering og nedlægge et mindre antal parkeringspladser. Fodgængere vil fortsat kunne færdes på den eksisterende sti. Projektet vil sikre en gnidningsfri passage for cyklister fra Lyngby Hovedgade til Toftebæksvej ad Kanalstien.

Det videre arbejde med projektets udformning og realisering vil dog være afhængigt af resultaterne af KALC-projekt, herunder hvordan klimatilpasningstiltag omkring Kanalstien konkret udformes. Projektets uddybede beskrivelse med tegninger og billeder er vedhæftet som bilag til denne sag. Projektet blev prissat til 2,16 mio. kr. i 2024 og vil skulle prisfremskrives i en ansøgning til cykelpuljen.

## **Strategisk ramme**

Cykelinfrastrukturprojekterne understøtter kommunens cykelstrategi og tilhørende handlingsplan.

## **Videre proces**

Efter Teknikudvalget har besluttet, hvilke projekter forvaltningen skal søge cykelpuljen 2026 til, vil forvaltningen i foråret 2026 udarbejde ansøgninger til Vejdirektoratet. Hvis der ikke opnås tilsagn fra cykelpuljen 2026, vil forvaltningen søge om støtte til projekterne i fremtidige cykelpuljer.

## **Økonomi**

Sagen er uden bevillingsmæssige konsekvenser på nuværende tidspunkt. Forvaltningen vil forelægge en sag hvor der peges på egenfinansiering hvis Lyngby-Taarbæk Kommune får tildelt midler fra cykelpuljen 2026 til et projekt. Lyngby-Taarbæk Kommune kan undlade at modtage midlerne, hvis der ikke kan findes finansiering. Hvis forudsætningerne for Cykelpuljen 2026 er magen til dem fra Cykelpuljen 2025, vil Lyngby-Taarbæk Kommune have 6 år til at gennemføre de projekter, der opnås tilskud til, fra det øjeblik tilsagnsskrivelsen underskrives.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Godkendt.

## **Bilag**

Beskrivelse af de foreslåede cykelstiprojekter



# Punkt 13: Afvikling af delecyckelprojekt i samarbejde med Region Hovedstaden (Beslutning)

05.00.00-G01-262-22

## Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har sammen med de øvrige letbanekommuner deltaget i Region Hovedstadens projekt om test af delecycler langs letbanen, som blev igangsat i efteråret 2023. Projektet har indtil nu været finansieret af Region Hovedstaden, som nu har udarbejdet en midtvejsevaluering. Projektet afsluttes ved udgangen af 2025. Med denne sag skal der tages stilling til, om Lyngby-Taarbæk Kommune skal være med til at finansiere delecyckelprojektet fremadrettet.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lyngby-Taarbæk Kommune stopper sin deltagelse i test af delecyckelprojektet ved årets udgang og ikke bidrager til finansiering fra 2026.

## Problemstilling

Forvaltningen forelagde den 19. august 2025 en meddelelsessag for udvalget som gav en status på delecycelforsøget langs letbanen samt en forventning om at udvalget ville blive præsenteret for en politisk sag om forsøget i efteråret. Formålet med denne sag er at tage stilling til Lyngby-Taarbæk Kommunes videre rolle i projektet efter årsskiftet.

Forudsætningen for Region Hovedstadens projekt og kommunernes deltagelse – herunder Lyngby-Taarbæk Kommunes – har været at opnå indsigt i, hvilken rolle delecycler kan spille i samspil med det eksisterende kollektive trafiktilbud.

Region Hovedstadens midtvejsevaluering viser, at flere brugere allerede har taget godt imod delecyclerne, og at de bliver anvendt. Antallet af ture er i positiv og stigende udvikling, men den samlede anvendelse er fortsat relativt lav. Den 19. maj 2025, hvor midtvejsevalueringen blev afleveret til kommunerne, var der blevet foretaget 4.691 ture på delecyclerne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Region Hovedstadens midtvejsevaluering er vedlagt som bilag til denne sag.

Regionen vurderer, at potentialet for brugen af cyklerne er vanskeligt at estimere, da projektet stadig er i en tidlig fase, og borgerne har brug for tid til at lære tilbuddet at kende. På tidspunktet for midtvejsevalueringen forelå der endnu ikke data for en hel sommerperiode. Samtidig er den planlagte sammenhæng med letbanen vanskelig at vurdere, da letbanens åbning er blevet forsinket.

Som en del af evalueringen er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse, som viser, at en tredjedel af borgerne forventer, at cyklerne vil øge deres brug af kollektiv trafik – eksempelvis når letbanen åbner. Seks ud af ti mener, at cyklerne hører til i en grøn fremtid, men også at det kræver tid at vænne sig til nye transportformer. Evalueringen fremhæver desuden, at delecycler har stor succes i andre lande som f.eks. Holland.

Som en del af projektet har de deltagende kommuner mulighed for at forlænge aftalen med delecyckeludbyderen DOT T i 2026. Denne option indebærer, at kommunerne overtager det tilskud, som Region Hovedstaden hidtil har ydet til projektet. Den samlede pris for at forlænge kontrakten i 2026 er 2 mio. kr., hvoraf Lyngby-Taarbæk Kommunes andel udgør mellem 266.000 kr. - 212.810 kr. afhængig af hvor mange kommuner der ønsker at deltage i projektet i 2026. Region Hovedstaden arbejder med tre scenarier hvor henholdsvis 9, 11 og 13 kommuner deltager i projektet i 2026. Udgiften er fordelt ud fra kommunernes indbyggertal.

Under forsøgets levetid har der, særligt den første måned, været udfordringer med cykler som parkeres udenfor de aftalte hubs. Dette forhold har tidligere været beskrevet i sagen fra 18. februar 2025 hvor udvalget skulle tage stilling til om Lyngby-Taarbæk Kommune skulle udtræde af projektet før tid, afledt af udfordringerne med cykler som parkeres udenfor de aftalte hubs. I den sag beskrev forvaltningen at udfordringen med cykler som blev parkeret eller efterladt udenfor de aftalte hubs, var blevet drastisk reduceret efter de første måneder, og at det var forvaltningens opfattelse at operatøren havde håndteret denne udfordring professionelt. Udvalget besluttede dengang at Lyngby-Taarbæk Kommune skulle blive i forsøgsprojektet som minimum indtil midtvejsevalueringen var færdig i maj måned 2025.

## Løsninger

Forvaltningen har løbende været i dialog med Region Hovedstaden og de øvrige deltagerkommuner om, hvorvidt optionen skal udnyttes, og projektet fortsættes i 2026. Blandt de øvrige deltagerkommuner er der opbakning til at

fortsætte projektet. Derudover har Rudersdal Kommune og Gentofte Kommune også vist interesse for at blive en del af samarbejdet.

Forvaltningen vurderer imidlertid, at en forlængelse af projektet ikke kan anbefales, da der ikke kan peges på finansiering til en videreførelse i 2026. Hertil kommer, at det samlede kommunale tilskud til ordningen vurderes at være relativt højt i forhold til udbyttet.

Forvaltningen vurderer, at tilskudsprisen per tur foretaget på en delecycel er meget høj. Med det nuværende antal ture viser Region Hovedstadens evalueringsrapport, at det kommunale tilskud vil udgøre ca. 56 kr. per tur, hvis optionen på 2 mio. kr. aktiveres. Til sammenligning er dette mere end dobbelt så højt som tilskuddet til den af kommunens buslinjer med det højeste tilskud per passager.

Manglende økonomisk råderum er dermed den væsentligste årsag til at forvaltningen anbefaler, at Lyngby-Taarbæk Kommune udtræder af delecycelprojektet ved årets udgang.

Forsøget har givet værdifuld viden om, hvad en delecycelløsning i en kommune som Lyngby-Taarbæk indebærer – særligt med hensyn til behovet for mere og bedre cykelparkering. Forsøget har samtidig vist, at Lyngby-Taarbæk Kommune har været den af deltagerkommunerne, hvor delecyclerne er blevet brugt mest.

Selv hvis Teknikudvalget beslutter, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal stoppe sin deltagelse i projektet ved årsskiftet, kan der dog stadig være en række parkeringshubs inden for kommunegrænsen, hvor kommunen ikke er myndighed, som derfor ikke vil blive lukket. Det drejer sig blandt andet om flere kollektive knudepunkter ved S-togstationer og ved lokalbanen, ved flere private uddannelsesinstitutioner såsom DTU samt ved flere privatejede arealer.

Forvaltningen er ligeledes blevet kontaktet af delecyceludbyderen Donkey Republic, som tilbyder at stille med 100 cykler i Lyngby-Taarbæk Kommune i 2026 til en pris på 220.000 kr. om året som alternativ til forlængelsen af aftalen med DOTT. DSB samarbejder i øjeblikket med DTU i et mindre delecycelprojekt, hvor rejsende mellem Lyngby Station og DTU kan benytte sig af Donkey Republic-cykler. Forvaltningen anbefaler dog ikke, at der indgås aftale med Donkey Republic i denne sammenhæng. Til sammenligning indgår der ca. 380 cykler i aftalen med DOTT. Antallet af cykler i kommunen er løbende blevet afstemt og som konsekvens blevet reduceret i løbet af projektet.

## **Strategisk ramme**

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

## **Videre proces**

Såfremt det besluttet at afslutte Lyngby-Taarbæk Kommunes deltagelse i test af delecycelprojektet, vil kommunen meddele Region Hovedstaden og de øvrige deltagerkommuner dette.

Hvis udvalget beslutter, at Lyngby-Taarbæk Kommune fortsætter i forsøget i 2026, vil forvaltningen vende tilbage med en sag, hvor der peges på mulig finansiering, herunder muligheder for at tilpasse inden for den eksisterende ramme, og hvor de afledte konsekvenser beskrives yderligere.

## **Økonomi**

En udtrædelse af delecycelforsøget ved årets udgang har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Der stemmes om indstillingen:

For stemte: C (4).

Imod stemte: 2 (Ø (1) og F(1)), idet Enhedslisten og SF ønsker, at projektet fortsætter. Radikale undlod at stemme.

Hermed blev indstillingen godkendt.

## **Bilag**

Midtvejsevaluering af Delecykler i forstæderne\_Maj2025

# Punkt 14: Motorvejsrampe til Rævehøjvej (Beslutning) (Genforelæggelse)

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.

## **Beslutningsforløb**

### **Beslutning fra Teknikudvalget , den 19. august 2025, punkt 3:**

Ad. 1) Orientering givet.

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

### **Beslutning fra Økonomiudvalget, den 28. august 2025, punkt 21:**

Ad. 3) Ikke anbefalet, idet Økonomiudvalget ikke med det forestående projekt ønsker at afgive jord. Økonomiudvalget er generelt bekymrede for, om de visuelle og støjmæssige konsekvenser for det grønne område, står mål med projektets trafikmæssige fordele.

Socialdemokratiet (A) tager forbehold.

Casper Strunge (C) var fraværende, i stedet deltog John Tefke (C).

### **Beslutning fra Kommunalbestyrelsen, den 4. september 2025, punkt 14:**

Ad 3) Ikke godkendt, idet der henvises til Teknikudvalgets og Økonomiudvalgets bemærkninger og idet kommunalbestyrelsen ønsker, at der aftales et møde med Vejdirektoratet om sagen, hvorefter sagen forelægges på ny.

Cecilie Lindahl (B) var fraværende. I stedet deltog Susanne Hjernøe (B).

## **Supplerende sagsfremstilling og ny indstilling**

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. september 2025, at der skulle afholdes et møde mellem Vejdirektoratet og Lyngby-Taarbæk Kommune om projektet inden sagen kunne forelægges på ny. Der orienteres i denne supplerende sagsfremstilling om det afholdte møde og lægges op til beslutning om næste skridt.

Mødet blev afholdt den 10. oktober 2025. På mødet deltog fra Vejdirektoratet: Direktør Jens Holmboe, Afdelingsleder Karsten Kirk og Projektleder Heidi Johansen og fra Lyngby-Taarbæk Kommune deltog: Borgmester Sofia Osmani, Direktør Kasper Graa Wulff og Afdelingsleder John H. Kristiansen. Referat fra mødet er vedlagt som bilag.

Vejdirektoratet oplyste på mødet, at det ikke er teknisk muligt at lave en "lige" og mindre omfangsrig rampe mellem parallelsportet og Rævehøjvej, men at det er muligt at justere den planlagte linjeføring, så rampen møder Rævehøjvej tættere på motorvejen. Det vil desuden være muligt at etablere en "indbliksvold" øst for rampen.

På mødet blev det desuden drøftet, om projektet teknisk kan opdeles i etaper, så delprojektet ved Klampenborgvej gennemføres som planlagt, mens den resterende del af projektet – herunder parallelsportet og rampen til Rævehøjvej – afventer Letbanens åbning og en efterfølgende evaluering af trafikafviklingen i området.

Ved en eventuel etapeopdeling vil den del af projektet, der omfatter ombygning og kapacitetsudvidelse ved afkørslen ved Klampenborgvej, og som vurderes at have væsentlig betydning for den lokale trafikafvikling, kunne gennemføres som planlagt. De resterende dele af projektet, herunder etablering af parallelspor og rampe til Rævehøjvej, vil i givet fald skulle afvente en evaluering af de trafikale forhold efter Letbanens åbning og en generel normalisering af trafikafviklingen i området.

Vejdirektoratet oplyste på mødet, at der ikke vurderes at være tekniske hindringer for en etapeopdeling af projektet. En sådan opdeling vil dog kræve en politisk beslutning i forligskredsen for Infrastrukturplan 2035, som også skal tage stilling til, om de reserverede midler til rampens etablering skal fastholdes. Vejdirektoratet vil i givet fald skulle foretage nærmere beregninger af de økonomiske og tidsmæssige konsekvenser ved en etapevis gennemførelse.

Da projektet indgår som en del af Infrastrukturplan 2035, vil det være forligskredsen, der træffer den endelige beslutning om eventuelle ændringer i projektets indhold og gennemførelse, herunder en mulig etapeopdeling.

Borgmesteren skitserede på mødet sit forslag til en videre proces for kommunens tilkendegivelse om rampen, jf. sidste afsnit i referatet.

På mødet spurgte Lyngby-Taarbæk Kommune desuden ind til mulighederne for at nedsætte hastigheden på Helsingørmotorvejen til 90 km/t. Vejdirektoratet fortalte, at der ikke pt. er planer om at nedsætte hastigheden på strækningen fra de nuværende 110 km/t.

Vejdirektoratet vil på baggrund af kommunens henvendelse foretage den nødvendige videre behandling af sagen. Hvis Vejdirektoratet fremkommer med ønsker om arealerhvervelse i forbindelse med projektets helt eller delvise gennemførelse, vil forvaltningen forelægge en ny sag herom.

### **Ny indstilling:**

Forvaltningen foreslår, at der tages stilling hvilken tilbagemelding borgmesteren kan give Vejdirektoratet.

### **Beslutning**

Enhedslisten og SF foreslår, at Kommunalbestyrelsen anbefaler, at rampen opgives.

Der stemmes om forslaget:

For stemte: 2 (1 (Ø) og 1 (F)).

Imod stemte: 5 (4(C) og 1 (B)), idet vi ikke kender konsekvenserne.

Hermed faldt forslaget.

Konservative fremsatte herefter følgende forslag:

Teknikudvalget anbefaler følgende tilbagemelding til Vejdirektoratet, jf. forslag til videre proces i referat fra mødet:

- At Kommunalbestyrelsen gerne ser, at den del af projektet, der vedrører ombygning, og kapacitetsudvidelse ved afkørslen ved Klampenborgvej udføres som planlagt
- At Kommunalbestyrelsen gerne ser, at den del af projektet, der vedrører rampen til Rævehøjvej, udskydes, og de afsatte midler reserveres, indtil det er muligt at vurdere de trafikale effekter af letbanens åbning og normalisering af trafiksituationen i området

- At hvis rampen etableres, ser Kommunalbestyrelsen gerne, at en rampe bliver placeret tættere på motorvejen, og at der etableres en indbliksvold, der afskærmer rampen.

Forslaget blev godkendt uden afstemning.

## **Bilag**

Referat fra møde mellem Vejdirektoratet og Lyngby-Taarbæk Kommune 10. oktober 2025

Rampe til Rævehøjvej

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

# Punkt 15: Ny forplads på Stadsbiblioteket (Beslutning)

82.07.00-P20-8-25

## Resume

Forpladsen foran Stadsbiblioteket og Gramlille er i meget dårlig stand, og har resulteret i flere faldskader og klager fra brugerne. I anlægsprogrammet for 2026-2035 er der afsat 3,3 mio. kr. til at renovere pladsen. Kommunalbestyrelsen har givet en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. til forundersøgelser, og på baggrund heraf kan forvaltningen nu forelægge to skitseforslag. Skitseforslagene har været præsenteret for og drøftet med ledelsen på Stadsbiblioteket og Arealdrift. Forvaltningen peger på et skitseforslag, som vil skabe et nyt grønt byrum og invitere til ophold. Gennemførelse af dette skitseforslag vurderes at kunne holdes inden for det afsatte rådighedsbeløb, og der lægges i den forbindelse op til at der gives en yderligere anlægsbevilling på de resterende 2,8 mio. kr.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår:

1. at der anlægges et grønt byrum ved Stadsbibliotekets forplads (skitseforslag 2), og der i den forbindelse gives en anlægsbevilling på 2,8 mio. kr., finansieret af det resterende afsatte rådighedsbeløb til projektet "Genopretning af belægninger ved Stadsbiblioteket" i 2026-2027.
2. at forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjen.

## Problemstilling

Belægningerne foran Stadsbiblioteket og Gramlille ligger meget ujævnt og løst. Der er sætninger og lunger og flere steder knækkede fliser. Der har været flere faldskader, og borgere føler sig utrygge over belægningens tilstand. Belægningen er forsøgt udbedret igennem årene.

Forundersøgelser har vist, at den eksisterende opbygning under flisebelægningen er for lille, og at belægningsstenene/fliserne er for tynde og lagt uden fuger.

På baggrund af forundersøgelser har rådgiver på projektet udarbejdet to skitseforslag (bilag).

## Løsninger

Rådgiver har udarbejdet to skitseforslag, som er uddybet med visualiseringer (bilag). Stadsbibliotekets ledelse og den kommunale arealdrift har været inddraget i arbejdet med skitseforslagene.

### Skitseforslag 1

I dette forslag bliver pladsen genetableret med sin nuværende arkitektur - så vidt muligt én til én. Pladsens originale belægningsmønster gendannes med indkøb af nye skifersten og ved etablering af et nyt bærelag. Eksisterende plantekasser, som i dag fungerer som pullerter, bliver ikke sat op igen af driftsmæssige og æstetiske årsager. Eksisterende skifferbelægning omkring biblioteket bibeholdes.

### Skitseforslag 2

I dette forslag gentænkes forpladsen til Stadsbiblioteket og Gramlille. Biodiversitet, lokal afledning af regnvand samt genbrug af eksisterende belægningssten indarbejdes. Forpladsen bliver et nyt grønt byrum, som inviterer til ophold. Eksisterende skifferbelægning omkring biblioteket bibeholdes.

## Planforhold

Området er omfattet af byplanvedtægt 10, som udlægger arealet til offentligt formål og bibliotek.

Området ligger inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen afkastet af Fæstningskanalen, og der skal derfor søges om dispensation fra denne før, at arealet kan indrettes anderledes end i dag.

Området ligger også inden for den overordnede afgrænsning af Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum, og indretningen af pladsen bør derfor ses i sammenhæng med de øvrige byrum i Kongens Lyngby, så bydelens byrum samlet giver en variation af oplevelser og inviterer til forskelligt brug, og understøtter den overordnede vision om et levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby Centrum, fx ved at indbyde til ophold af forskellig art.

Der har tidligere været dialog med ejeren af naboejendommen Lyngby Hovedgade 26 om mulighed for etablering af udeservering på pladsen ved gavlen af naboejendommen. Evt. ansøgninger om udeservering vil blive håndteret i henhold til gældende lovgivning. Begge skitseforslag bevarer det eksisterende plantebed ved gavlen af Lyngby Hovedgade 26. Der vil derfor i begge forslag skulle ske en tilpasning, hvis der på sigt er et ønske om at arbejde videre med udeservering fra naboejendommen.

### **Tidsplan**

Hvis sagen godkendes i november 2025, forventes skitseforslag 2 at kunne gennemføres ultimo juli 2026.

Skitseforslag 1 kan ikke gennemføres inden for det afsatte rådighedsbeløb, og vil først kunne gennemføres i foråret 2027 grundet produktion og levering af nye sten.

### **Strategisk ramme**

Bæredygtighedsstrategi 2020-2050

Strategi for tilgængelighed

Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum

### **Videre proces**

Såfremt indstillingspunkterne godkendes, vil forvaltningen igangsætte projektering og gennemførelse af skitseforslag 2. Der arbejdes også videre med at finde en passende skulptur til forpladsen, eventuelt en kommunen i forvejen ejer.

### **Økonomi**

I Anlægsprogrammet 2026-2035 blev der afsat 3,3 mio. kr. på anlægsprojektet "Genopretning af belægninger ved Stadsbiblioteket" til ny belægning ved ankomstområdet foran Stadsbiblioteket og Gramlille - jf. sagen "Anlægsprogram 2026-35", der blev godkendt af Kommunalbestyrelsen 19.06.2025 (sag 9). Heraf der givet en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. til forundersøgelser og skitseforslag.

Der er som nævnt ovenfor opstillet to skitseforslag:

*Skitseforslag 1:* Udgiften til projektet forventes at udgøre ca. 8,3 mio. kr., og vil dermed ligge 5 mio. kr. over det afsatte rådighedsbeløb. Det er særligt nye skiferfliser og mosaikstensbelægning der øger omkostningen ved dette forslag væsentligt.

*Skitseforslag 2:* Udgiften til projektet forventes at udgøre i alt 3,3 mio. kr., og vil derved kunne gennemføres inden for det afsatte rådighedsbeløb.

Det foreslås, at der gives en anlægsbevilling på 2,8 mio. kr. til anlæggelse af et grønt byrum ved Stadsbibliotekets forplads (skitseforslag 2), finansieret af det resterende afsatte rådighedsbeløb til projektet "Genopretning af belægninger ved Stadsbiblioteket" i 2026-2027.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter indstilling 2.

Kultur- og Fritidsudvalget anbefaler indstilling 1.

Byplanudvalget anbefaler indstilling 1.

Økonomiudvalget anbefaler indstilling 1.

Kommunalbestyrelsen beslutter indstilling 1.

## **Beslutning**

Ad 2) Godkendt.

## **Bilag**

Bilag - Idéoplæg - pladsen ved Stadsbiblioteket og Gramlille

Bilag - visualisering af skitseforslag 2

# Punkt 16: Parkering på vejene nær Frilandsmuseet (Beslutning)

05.01.10-A00-4-24

## Resume

Den 3. juni 2025 godkendte Teknikudvalget sagen "Parkering på vejene nær Frilandsmuseet" med et par justeringer. Efter den politiske behandling har forvaltningen været i dialog med grundejerne, og det står klart, at der ikke er overvejende opbakning til tilbuddet om de tilpassede randzoner med gæstelicenser. Derfor skal der med denne sag besluttet, hvad kommunen skal gøre for at forbedre parkeringssituationen på villavejene omkring Frilandsmuseet og Classic Car House.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gennemføres kampagner om hensynsfuld parkering
2. forvaltningen går i en fornyet dialog med myndighederne omkring færdselstavler i området, samt mulighederne for etablering af randzone på C.F. Holbechsvej, samt på dele af Bernhard Olsens Vej

## Problemstilling

Efter Teknikudvalgets behandling af sagen "Parkering på vejene nær Frilandsmuseet" var alle grundejere langs Bernhard Olsens Vej, Bjørn Wiinblads Vej og C. F. Holbechs Vej inviteret til et informationsmøde om kommunens muligheder for at håndtere den tiltagende trafik og parkering på vejene. Grundejerne blev informeret om, at Teknikudvalget har godkendt, at der kan indføres randzoner som forsøg på de tre villaveje, og grundejerne fik mulighed for at stille spørgsmål til både udvalgsformanden og forvaltningen. Efter mødet kunne grundejerne sende bemærkninger, som ville indgå i den samlede vurdering af, om der er overvejende opbakning til tilbuddet om de tilpassede randzoner med gæstelicenser.

På informationsmødet gav flere grundejere udtryk for, at de ønsker en form for indkørselsforbud mod Kongevejen for at begrænse den parkeringssøgende trafik.

Repræsentanterne fra de tre vejstrækninger blev bedt om at tilkendegive, om de umiddelbart mener, der er interesse for en parkeringsrandzone på deres vej:

- Bjørn Wiinblads Vej – Der er ikke interesse for en randzone. Repræsentanterne ønsker, at det tydeliggøres overfor Frilandsmuseets gæster, at hovedindgangen er fra Kongevejen og ikke Bjørn Wiinblads Vej.
- C. F. Holbechs Vej – Der er interesse for at prøve en randzone som et forsøg, gerne suppleret med afmærkede parkeringsbåse, for at sikre fremkommeligheden.
- Bernhard Olsens Vej – Der er ikke enighed om, hvorvidt kommenen skal etablere en randzone som et forsøg. Ejendommene tættest Kongevejen ønsker en randzone, mens ejendommene tættest Kongsvænget ikke ønsker en randzone. Nogle grundejere bemærker, at skiltningen mod Kongevejen har haft en effekt. Der foreslås, at der i første omgang anvendes de mindst indgribende tiltag, og at der om nødvendigt kan suppleres med yderligere tiltag senere.

På informationsmødet blev forskellige tilpasningsmuligheder drøftet bl.a. om en randzone på Bernhard Olsens Vej kan stoppe ved knækket. Desuden blev der stillet spørgsmål til om Classic Car House har anlagt de nødvendige parkeringspladser, og om der kunne være mulighed for at Classic Car House åbner parkeringspladserne op for Frilandsmuseets gæster.

Efter informationsmødet modtog forvaltningen 10 mails med bemærkninger til sagen. Flere af de modtagne e-mails er fra mere end en grundejer. Nogle af bemærkningerne er refereret nedenfor:

- Grundejerne på Bernhard Olsens Vej er uenige om, hvad der er rette løsning på deres vej - i tråd med repræsentanternes tilbagemeldinger på informationsmødet. Nogle ønsker mere indgribende tiltag end den foreslåede randzone, og andre ønsker mindre eller ikke yderligere tiltag på nuværende tidspunkt.
- Et skilt ved indkørslen til Kongsvænget fra Kongevejen kan lede bilisterne den rigtige vej mod Frilandsmuseets parkeringsplads ved I. C. Modewegs Vej.
- De mange bilister, der søger efter parkeringspladser, giver utryghed.
- På C. F. Holbechs Vej foretrækker grundejerne, at der opsættes "Motorkørsel forbudt – Ærindekørsel undtaget" og de beder forvaltningen om at undersøge dybere/genoverveje muligheden for sådan en skiltning. Hvis det ikke kan

- lade sig gøre, så er forsøgsordningen med randzonen den mindst ringe løsning.
- På C. F. Holbechs Vej er pladsen meget trang og mange parkerede biler gør, at det er svært at komme ud ad indkørsler.
- Classic Car Houses hjemmeside bidrager ikke til at forbedre parkeringssituationen.

## Løsninger

På baggrund af grundejernes bemærkninger står det klart, at grundejerne på Bernhard Olsens Vej ikke er enige om problemets omfang og løsninger, på Bjørn Wiinblads Vej er der ikke opbakning til en randzone, og på C. F. Holbechs Vej kan der være interesse for et forsøg med en randzone. På Bjørn Wiinblads Vej og C. F. Holbechs Vej foretrækkes et indkørselsforbud.

På informationsmødet gentog forvaltningen, at indkørselsforbud strider imod reglen om, at alle veje indgår i det kommunale vejnet.

Inspireret af bemærkningen om at anvende de mindst indgribende tiltag først og derefter optrappe med mere indgribende tiltag, foreslår forvaltningen, at der gennemføres kampagner om hensynsfuld parkering. Kampagnerne kan henvise bilisterne til Frilandsmuseets parkeringspladser.

Sideløbende med udviklingen af kampagnen vil forvaltningen arbejde på at indgå i en fornyet dialog omkring skiltningen i området. Forvaltningen forventer ikke at få godkendelse af politiet til opsætningen af indkørselsforbud, fordi opsætningen vil stride imod reglen om, at alle veje indgår i det kommunale vejnet. Men i den fornyede dialog vil forvaltningen argumentere for de helt særlige omstændigheder, der gør sig gældende for Bjørn Wiinblads Vej og C. F. Holbechs Vej. Som udgangspunkt skal en randzone gælde for et område, og ikke kun en enkelt vej, men forvaltningen vil i forbindelse med dialogen om mulighederne for indkørselsforbud undersøge mulighederne for en randzone gældende på C.F Holbechsvej såfremt indkørselsforbuddet ikke kan tillades. Desuden vil forvaltningen argumentere for opsætningen af en kommerciel servicevejvisningstavle i krydset mellem Kongevejen og Kongsvænget, for at understøtte at bilisterne guides mod parkeringspladsen på I.C. Modewegs Vej.

Ved Bernhard Olsensvej vil forvaltningen indgå i en dialog med politiet om det vil være muligt at etablere en randzone på den første del af vejen således, at de beboere, der er mest generede af parkeringer får afhjulpetheden.

Forvaltningen har fokus på at fortsætte dialogen med Frilandsmuseet og starte en dialog op med Classic Car House om deres muligheder for at påvirke situationen. Forvaltningen er i den forbindelse i dialog med frilandsmuseet for at sikre, at den nordlige parkeringsplads får en adresse der kan fremfindes i GPS systemer mv., det vil dog formentligt tage nogen tid inden alle systemer er opdaterede så pladsen kan fremfindes på adressen.

## Strategisk ramme

Forslaget understøtter kommunens strategi om at fremme grønne transportformer.

## Videre proces

Hvis indstillingen godkendes, vil forvaltningen få udarbejdet og trykt kampagnemateriale, som i første omgang vil blive anvendt på de tre veje omkring Frilandsmuseet. Kampagneskiltene vil kunne stå langs vejene i en periode, og kampagnen kan gentages efter behov.

Forvaltningen vil tilrettelægge argumenter for, hvorfor det er relevant at indgå i en fornyet dialog med myndighederne omkring færdselstavler i området.

Desuden vil forvaltningen fortsætte dialogen med Frilandsmuseet og tage kontakt til Classic Car House for at høre til muligheden for at deres parkeringspladser kan anvendes af Frilandsmuseets gæster. Forvaltningen vil tale med Classic Car House, om hvordan de eventuelt kan bidrage til at forbedre parkeringssituationen.

## Økonomi

Udvikling og op- og nedtagning af kampagneskilte forventes at kunne holdes indenfor Trafik og Mobilitets driftsbudget på aktivitetsområdet 'Trafik'.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Forvaltningen opfordres til at undersøge over for politiet, om der kan indføres et indkørselsforbud på det 3 veje. Alternativt en etablering af randzoner på halvdelen af Bernhard Olsens Vej samt hele C.F. Holbechsvej.

# Punkt 17: Forlængelse af dispensation til afhentning af affald fra kl. 6 ved gravearbejde (Beslutning)

07.18.00-G01-2-22

## Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning har siden 1. januar 2025 haft dispensation til at afhente affald fra kl. 6 i områder, hvor der foretages gravearbejde. Redskabet har været benyttet i flere situationer, og vurderes at være essentielt for at få indsamlingen af affald til at lykkes, samtidig med at der udrulles fjernvarme i store dele af kommunen.

Da dispensationen kun er gældende i 2025, anmoder Forsyningen om, at den forlænges.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at give dispensation til at Lyngby-Taarbæk Forsyning (LTF) efter egen konkrete vurdering kan hente affald fra kl. 6 på de vejstrækninger, hvor der foretages gravearbejde og i nødvendigt omfang på de tilstødende veje. Dispensationen gælder til og med 2030.

## Problemstilling

Der foretages pt. en del gravearbejde i kommunen, ikke mindst som følge af udvidelsen af fjernvarmenettet. Dette medfører udfordringer for afhentningen af affald, ligesom det påvirker færdslen og fremkommeligheden i de berørte områder.

Generelt har skraldebilerne ofte svært ved at komme frem eller vende på de mange smalle villaveje i kommunen, ikke mindst som følge af parkerede biler, der vokser i både antal og størrelse. Gravearbejdet forværrer situationen, fordi vejen nu også skal rumme entreprenørmaskiner, containere og afspærringer. Ofte lukkes hele vejstrækninger helt eller delvist i perioder. Gravearbejdet foregår i tidsrummet kl. 7-18, hvor der er kørsel med entreprenørmaskiner mv. samtidig med, at beboere og andre skal færdes i det berørte område. Når affaldet skal afhentes i samme tidsrum, vil skraldebilerne ofte spærre for trafikken, mens der tømmes affald.

Forsyningen har i 2025 benyttet afhentning mellem kl. 6 og 7 som ét redskab til at få indsamlingen af affald til at lykkes under de udfordrende forhold. Det er ikke alle steder og i alle situationer, at det er den rigtige løsning, og derfor tages også andre redskaber i brug efter en konkret vurdering. Forsyningen bruger mange ressourcer på at koordinere med de forskellige entreprenører, foretage tilsyn og informere borgerne. Ofte ændrer planerne sig med kort varsel, hvilket gør det nødvendigt med konstant fleksibilitet og kreativitet for at få tingene til at fungere bedst muligt under de vanskelige forhold.

I perioden fra 1. januar til 1. september 2025 har Forsyningen givet renovatøren lov til at foretage tidlig afhentning i 16 afgrænsede områder berørt af gravearbejde. Den tidlige kørsel har varet fra 4 uger og op til et halvt år.

Som eksempel kan nævnes, at der er givet tilladelse til tidlig afhentning på Kongestien, Frugthegnet og Kvædevej, hvor dele af vejen har været lukket for gennemkørsel, og der ikke har været plads til at vende på den del af vejen, der har været åben. I samarbejde med entreprenøren er der sørget for mulighed for gennemkørsel før kl. 7. Dette har betydet, at renovatøren har kunnet tømme beholdere direkte ved husstandene på det meste af vejstrækningen.

Det er Forsyningens oplevelse, at tidlig afhentning af affald har været et meget vigtigt redskab i flere tilfælde, fordi skraldebilerne har afhentet affaldet og været væk fra det berørte område inden entreprenørerne er gået i gang med deres arbejde. Forvaltningen og Forsyningen har kun modtaget ganske få henvendelser om gener fra den tidlige afhentning, mens der omvendt er mange henvendelser og klager som følge af de ændringer, som gravearbejdet uvægerligt medfører for affaldsindsamlingen.

I henhold til regulativ for husholdningsaffald skal afhentning af affald ske i tidsrummet kl. 7-18, dvs. i samme tidsrum som gravearbejdet. Kommunalbestyrelsen kan dog i særlige situationer, eller for særlige lokaliteter, give dispensation herfor. Kommunalbestyrelsen har bemyndiget Teknikudvalget til at træffe afgørelser efter regulativet, jævnfør § 7.

## Løsninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning har anmodet om dispensation fra regulativ for husholdningsaffald til at have mulighed for at foretage afhentning af affald i tidsrummet kl. 6-7 i områder, hvor der foretages gravearbejde, der påvirker

fremkommeligheden på vejene.

Forsyningen vil fortsat foretage en konkret vurdering af, om tidlig afhentning er den rigtige løsning i situationen. I nogle tilfælde vil en alternativ løsning være at etablere en fælles, midlertidig affaldsstation til de berørte beboere, og i andre situationer vil det være nødvendigt med en kombination af de to løsninger.

I mange tilfælde er tidlig afhentning dét der sikrer, at skraldebilerne er væk fra de berørte vejstrækninger inden myldretidstrafikken starter, og inden entreprenørerne går i gang med gravearbejdet. Dermed generer skraldebilerne den øvrige trafik mindst muligt.

Forvaltningen foreslår, at dispensationen forlænges for perioden 2026-2030, dvs. indtil udrulningen af fjernvarme er afsluttet, samt at der fortsat gælder følgende betingelser:

1. Dispensationen afgrænses til at gælde i de perioder og på de vejstrækninger, hvor der foregår gravearbejde. Tilstødende veje kan medtages i nødvendigt omfang, hvor der findes begrundelse herfor
2. Det er Lyngby-Taarbæk Forsyning, der foretager vurderingen af, hvor og hvornår renovatøren må afhente affald fra kl. 6, og Forsyningen skal løbende følge op med renovatøren, så der ikke opstår misforståelser
3. Lyngby-Taarbæk Forsyning skal løbende ajourføre en liste over lokationer, hvor der er eller har været givet tilladelse til afhentning fra kl. 6, med angivelse af tidsperiode, afgrænsning, begrundelse mv. Listen fremsendes til forvaltningen efter aftale
4. Lyngby-Taarbæk Forsyning informerer beboerne i de berørte områder

## **Strategisk ramme**

Støjende arbejde er reguleret i kommunens Forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder m.m. mens kommunens Støjhandlingsplan sigter mod at reducere antallet af støjbelastede boliger. Hverken forskriften eller handlingsplanen omfatter støj fra skraldebiler, men handler bredt set om at mindske støjgener.

Kommunens Affaldsplan 2019-2030 og Bæredygtighedsstrategi opstiller mål om øget genanvendelse af affald. En dispensation til i særlige tilfælde at afhente affald fra kl. 6 har til formål at sikre rettidig afhentning af affald og dermed undgå overfyldte affaldsbeholdere, hvilket kan være demotiverende for opbakningen til at affaldssortere.

Kommunens Trafik- og mobilitetsstrategi har fokus på bl.a. trængselsproblemer. Dispensationen har til formål at øge fremkommeligheden og reducere trængslen på veje, der er berørt af gravearbejde og hvor forholdene i øvrigt besværliggør afhentning af affald.

## **Videre proces**

Hvis der gives dispensation, vil dispensationen gælde fra 2026 til og med 2030.

Hvis der ikke gives dispensation, vil Forsyningen afhente affaldet i tidsrummet kl. 7-18 med de udfordringer og gener, dette indebærer. Det kan fx være uhensigtsmæssig spærring af trafikken, gentagne kørsler som følge af forgæves forsøg på afhentning af affaldet, og deraf afledte ekstra udgifter til administration og entreprenør.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Godkendt.

# Punkt 18: Gebyr for rottebekæmpelse 2026 (Beslutning)

09.13.01-P00-1-25

## Resume

Forvaltningen fremlægger forslag til budget og gebyr for rottebekæmpelsen i 2026. Gebyret er på niveau med 2025. Desuden redegøres for, hvordan der i det forløbne år er arbejdet med indsatserne i handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter, og hvad der forventes at være i fokus i det kommende år.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der i 2026 opkræves 2,5 mio. kr., svarende til nuværende gebyr, til at dække udgifterne til den kommunale rottebekæmpelse på aktivitetsområdet 'Klima, Natur og Miljø'.

## Problemstilling

Det er en lovpligtig kommunal opgave at bekæmpe rotter, idet rotter spreder sygdomme og kan ødelægge ejendom for store værdier. Ligeledes er det i særlige sager nødvendigt med håndhævelse fra forvaltningens side fx for at undgå, at et rotteproblem spredes til naboejendomme.

Kommunen skal minimum hvert 3. år udarbejde en handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter. Den gældende plan dækker perioden 2024-2026.

Rottebekæmpelse samt indsatser i handlingsplanen finansieres af et gebyr, der opkræves af alle ejendomme. Beregningsmetoden er fastlagt i Rottebekendtgørelsen, og består dels af et "fast gebyr" for alle ejendomme og dels af en kvadratmeterpris, som lægges oveni. For arealer over 250 m<sup>2</sup> betales halv kvadratmeterpris.

Gebyret opkræves på en særskilt opkrævning via det IT-system fra KMD, som til og med 2023 blev benyttet til opkrævning af ejendomsskatter. Dette system ophører ved udgangen af 2026.

## Løsninger

Handlingsplanen for forebyggelse og bekæmpelse af rotter har som overordnet målsætning at udføre effektiv bekæmpelse og håndhævelse, samt forebyggelse af rotteproblemer. Der er 4 delmål i handlingsplanen, med forskellige indsatser og succeskriterier.

I perioden september 2024 til august 2025 har der især været arbejdet med følgende indsatser:

- Opfølgning i form af tilsyn, dialog og håndhævelse ved rottebekæmpelse udført af private bekæmpelsesfirmaer
- Opfølgning på kloakbrud på private ejendomme, vejafvanding på private fællesveje og offentlig kloak
- Fornyelse af kontrakt på servicering af rottespærre på private institutioner med følsom anvendelse
- Tilpasning af procedure for giftudlægning

Afrapportering med tal og statistik samt beskrivelse af status og indsatser er vedlagt (bilag).

I den kommende periode forventes følgende større indsatser:

- Udbud af rottebekæmpelsen
- Valg og implementering af nyt IT-system til opkrævning af rottegebyr
- Overflytning af gebyropkrævningen internt i forvaltningen

## Strategisk ramme

Rottebekendtgørelsen og den tilhørende vejledning udstikker rammerne for den kommunale rottebekæmpelse, gebyrfinansieringen heraf, såvel som for kommunernes tilsyn med rottebekæmpelse udført af private skadedyrsfirmaer.

## Videre proces

Rottegebyr for 2026 forventes at blive opkrævet i januar 2026.

Forvaltningen arbejder med indsatserne i handlingsplanen i perioden 2024-2026, og afrapporterer årligt indsatsen i forbindelse med gebyrfastsættelsen.

## Økonomi

Det samlede budget for 2026 er fastlagt til 2,72 mio. kroner, hvilket er på niveau med 2025.

Området skal hvile i sig selv over tid, og et eventuelt over- eller underskud skal derfor indregnes i gebyret i efterfølgende år. Der er et overskud på området, som der er taget højde for ved beregningen af gebyr for 2026, idet der samlet set kun opkræves ca. 2,47 mio. kr. Budget er vedlagt (bilag).

Da beregningsmetoden er lovbestemt, fastsættes rottegebyrets elementer automatisk på baggrund af budgettet.

Med det fremlagte budget vil det faste gebyr, som skal betales af alle ejendomme, blive 47,89 kroner (et lille fald fra 48,78 kroner i 2025).

Kvadratmeterprisen, som skal lægges oveni, vil være 0,63 kroner per bolig- og erhvervsareal (ejerlejligheder) henholdsvis bebygget areal (øvrige ejendomme). For arealer over 250 m<sup>2</sup> vil kvadratmeterprisen være det halve, dvs. 0,31 kroner per m<sup>2</sup>.

Tabellen nedenfor viser eksempler på rottegebyr i 2025 og 2026 for 3 forskellige størrelser af ejendomme.

	2025	2026
60 m <sup>2</sup>	87 kr.	86 kr.
120 m <sup>2</sup>	126 kr.	123 kr.
500 m <sup>2</sup>	289 kr.	284 kr.

Der kan ikke gives dispensation for betaling af gebyret i henhold til rottebekendtgørelsens §52, stk. 5. Det er op til den enkelte kommune at beslutte, om udgifterne på området skal skattefinansieres eller finansieres ved opkrævning af gebyr i henhold til rottebekendtgørelsens § 52.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## Beslutning

Anbefalet.

## Bilag

Status på rottehandlingsplan 2025

Budget for rottebekæmpelsen 2026

# Punkt 19: Godkendelse af Indtægtsbevilling til LIFE ACT projekt (Beslutning)

00.16.00-P15-1-24

## Resume

Kommunalbestyrelsen godkendte den 14. november 2024 kommunens deltagelse i EU-projektet "LIFE-ACT" som har til formål at rejse ressourcer, der bidrager til at kommunerne kan implementere deres DK2020 klimaplaner. Projektet er også en del af budgetaftalen for 2025. Forvaltningen anmoder nu om godkendelse af indtægtsbevilling ved deltagelse.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur jf. økonomiafsnittet.

## Problemstilling

Projektet "LIFE-ACT" har til formål at hjælpe kommunerne med at implementere deres DK2020 klimaplaner. 27 kommuner deltager aktivt i projektet. Lyngby-Taarbæk Forsyning deltager også i projektet som partner og underleverandør til kommunen.

Kommunalbestyrelsen godkendte kommunens deltagelse i projektet på kommunalbestyrelsesmøde den 14. november 2024. Projektet er endeligt godkendt af EU i forsommeren 2025, efter at en ny organisering (uden regionerne ledet af Aarhus Kommune, med bidrag fra Syddansk Universitet) kom på plads, og politikerne blev orienteret herom.

Projektet er også en del af kommunens budgetaftale for 2025.

LIFE-ACT har et samlet budget på 212 mio. kr., hvoraf 60% finansieres af EU.

Formålet med denne forelæggelse er at få godkendt indtægtsbevillingen

## Løsninger

Lyngby-Taarbæk Kommunes primære rolle i projektet er udmøntet i deltagelsen i arbejdsgrupperne:

WP6: Vedvarende Energi & Energibesparelser

WP7: Omstilling af transportsektoren

WP10: Helhedsorienteret vandhåndtering (sammen med Lyngby-Taarbæk Forsyning)

WP11: Stigende temperaturer, hedeølger og tørke

Hertil kommer deltagelse i tværgående aktiviteter.

Lyngby-Taarbæk Kommune er en af de større budgetholdere i projektet og har derfor også en plads i projektets styregruppe, v/ direktør Kasper Graa Wulff.

Lyngby-Taarbæk Kommune modtager 5,4 mio. kr. i EU-støtte over 8 år, hvoraf de 600.000 kr. vil være støtte til Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Projektets løbetid er fra 1. juni 2025 - 30. maj 2033.

Forvaltningen anbefaler at der gives en indtægts- og udgiftsbevilling aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur for at projektet kan igangsættes.

## Strategisk ramme

LIFE-ACT bidrager til implementeringen af Kommunens DK2020 klimaplan og Strategiske Energiplan, samt til det nationale og tværkommunale klimasamarbejde Klimaalliancen.

## Videre proces

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

## Økonomi

Projektets økonomi indeholder 60% finansiering fra EU. Lyngby-Taarbæk kommune modtager 5,4 mio.kr. i EU støtte over 8 år, hvoraf de 600.000 kr. vil være støtte til Lyngby-Taarbæk Forsyning. Hertil kan komme yderligere midler fra projektets fælles pulje.

De resterende 40% afholdes indenfor aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur.

1.rate af projektets tilskudsmidler svarende til 30% forudbetales af EU. De indarbejdes i budgettet som anført nedenfor i tabellen med bevillingsmæssige ændringer.

t. kr. i 2025 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2025	2026	2027	2028	2029	Varig? ja/nej
Indtægtsbevilling	TEK / Klima, Miljø og Natur	-1.450	0	0	0	0	nej
Udgiftsbevillinger	TEK / Klima, Miljø og Natur	350	550	550	0	0	nej
<b>I alt</b>		<b>-1.100</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

I 2026 og 2027 udgør 100.000 kr. Lyngby-Taarbæk Forsynings andel for perioden.

Fremadrettet indarbejdes de resterende andel af tilskuddet i budgetopfølgningen, når den endelige betalingsplan kendes.

**Forvaltningen har disponeret med, at LIFE-ACT-bevillingen i 2025 vil medfinansiere følgende aktiviteter:**

DK2020 Klimaplan indsatser til medfinansiering af LIFE-ACT i 2025	Budget for medfinansiering 2025
Undersøgelser som forberedelse til kollektiv varmeløsning i Raadvad	95.000 kr.
Tilskud til energigennemgange i villaer	90.000 kr.
Skitseprojekt for forbedrede transport knudepunkter - i samarbejde med DSB	90.000 kr.
Diverse formidlingsaktiviteter og materialer - til f.eks. Liv i Lyngby	20.000 kr.
Cykelkampagner - "bevæg dig til skole - uden bil" - samt cykelsmed til cykelsti kampagner	35.000 kr.
Deltagelse i LIFE ACT seminar og netværksmøder	20.000 kr.
<b>i alt</b>	<b>350.000 kr.</b>

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet.

## **Bilag**

Nyt konsortium skal lede det landsdækkende klimaprojekt LIFE-ACT

Kort beskrivelse af LIFE ACT, juli 2024

# Punkt 20: Godkendelse af deltagelse i EU-projekt om bæredygtig transport (ALTHEA) (Beslutning)

00.16.00-P15-1-25

## Resume

Forvaltningen anmoder om deltagelse i EU-projektet "ALTHEA" som har til formål at understøtte, hvordan vi som kommune kan fremme bæredygtig transport i et forstads miljø, bl.a. ved at undersøge sammenhængen til energi ift. opladning, på mobilitetshubs til delemobilitet og på fremme af aktiv transport, især cykling. Projektet vil støtte kommunens klimaindsats med 1,6 mio. kr. over 3 år.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunens deltagelse i det 3-årige EU-projekt "ALTHEA" godkendes, herunder at indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i budgetopfølgningen, når en endelig betalingsplan kendes.

## Problemstilling

Kommunen har vedtaget en ambitiøs DK2020 Klimaplan, med et mål om at blive klimaneutral i 2050. Klimaaftryk fra transportsektoren er højt i Lyngby-Taarbæk og forventes at stige, hvis ikke der findes nye løsninger. Der skal arbejdes på en grøn omstilling af transportsektoren, hvis klimamålene skal nås. Der er især udfordringer med den tunge transport, som halter efter i elektrificering. Derudover er det en udfordring med transportadfærd som i kommunens geografi overvejende er privatbilisme.

## Løsninger

Projektet vil se på, hvordan vi kan fremme bæredygtig transport i byer og i et forstads miljø bl.a. ved at undersøge sammenhængen til energi ift. opladning, på mobilitetshubs til delemobilitet og fremme af aktiv transport, især cykling. F.eks. hvordan stationerne i Lyngby-Taarbæk bliver mere attraktive og trygge ift. at kombinere cykling med offentlig transport.

9 europæiske byer deltager med pilot-cases, hvor Lyngby-Taarbæk og Høje-Taastrup Kommuner tilsammen udgør en use-case/living lab i Greater Copenhagen. Der er særlig fokus på klimaneutralitet (kommunale klimaplaner). Projektansøgning er vedlagt i bilag.

Projektet omfatter 38 partnere fra landene: Danmark, Italien, Holland, Belgien, Portugal, Spanien, Estland, Tyskland, Polen og Frankrig.

Det samlede projektbudget er på 9 mio. €. Lyngby-Taarbæk Kommunes andel er på 242.000 €, svarende til 1,8 mio. kr. EU finansierer 90%, så projektet vil bidrage til styrke kommunens klimaindsats med 1,6 mio.kr. over 3 år. Egenfinansieringen dækkes via forvaltningens egen tid med klimaarbejdet.

Projektet har opstart medio november 2025 og løber til ultimo 2028.

## Strategisk ramme

Projektet bidrager til implementeringen af kommunens vedtagne DK2020 klimaplan, og de mål, der er sat inden for især transportområdet.

## Videre proces

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

## Økonomi

Projektets økonomi indeholder 90% finansiering fra EU. Lyngby-Taarbæk kommune modtager 1,8 mio.kr. i EU støtte over 3 år. De resterende 10% afholdes indenfor aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur. Indtægts- og udgiftsbevilling indarbejdes på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur i budgetopfølgningen, når den endelige betalingsplan kendes.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet.

## **Bilag**

Projektansøgning ALTHEA

# Punkt 21: Ny træpolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune (Beslutning)

00.01.00-A26-6-25

## Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede i oktober 2023 Handleplan for Biodiversitet, og herunder 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". Første skitse til ny træpolitik blev drøftet på møder i Teknikudvalget den 18. august 2025 og Byplanudvalget den 19. august 2025, hvor udvalgene besluttede at sende træpolitikken i høring. Forvaltningen har med udgangspunkt i de indkomne høringssvar udarbejdet endeligt forslag til ny samlet træpolitik for håndtering af træer i Lyngby-Taarbæk Kommune, der fremlægges til politisk vedtagelse.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Træpolitikken godkendes med de foreslåede ændringsforslag fra forvaltningen.

## Problemstilling

### Baggrund

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 er de 5 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).

Udkastet til ny træpolitik har, med baggrund i beslutning i Teknikudvalget den 18. august 2025 og Byplanudvalget den 19. august 2025, været sendt i en bred digital padlet-høring i perioden fra den 24. september til og med den 9. oktober 2025. Her har kommunens borgere, almennyttige boligselskaber, grundejerforeninger og grønne organisationer haft mulighed for at komme med høringssvar.

Resultatet af den digitale høring blev præsenteret på møde i Naturforum den 22. oktober 2025, hvor de fremmødte også kunne komme med input til udkastet til ny træpolitik. Derudover er udkastet til ny træpolitik løbende drøftet med Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdeling i Lyngby-Taarbæk Kommune (DN). Senest på et inddragelsesmøde den 23. oktober 2025, hvor DN præsenterede bestyrelsens bemærkninger for forvaltningen.

## Løsninger

**Omfang af høring - digital høring (Padlet) og høring i Naturforum**

En *Padlet-høring* er en digital virtuel opslagstavle, der bruges til at samarbejde, organisere og dele indhold online. Den fungerer som en fælles digital væg, hvor høringssparterne kan tilføje deres høringssvar, og se og kommentere på hinandens bemærkninger.

Forvaltningen udsendte en mail med invitation til at deltage i den digitale høring - inkl. link - til alle kommunens grundejerforeninger og almennyttige boligforeninger samt grønne organisationer. Derudover blev kommunens borgere inviteret til at deltage via opslag på kommunens hjemmeside og Facebookside, hvor der også var direkte link til den digitale opslagstavle.

Den skriftlige Padlet-høring er vist i alt 336 gange, og der er indkommet 20 padlet-høringssvar fordelt på 10 høringssparter (8 privatpersoner og 2 grundejerforeninger). Hertil kommer, at 2 grundejerforeninger og boligforeninger, har valgt at fremsende et supplerende skriftligt høringssvar på mail, der er medtaget i "Samlet hvidbog med høringssvar til ny træpolitik" (bilag).

Når det mundtlige høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforeningen tælles med, så har kommunen modtaget høringssvar fra i alt 13 høringssparter, jf. nedenstående skema.

Høringsspart	Antal svar
Boligforeninger, grundejerforeninger og borgerforeninger, haveforeninger	4
Borgere	8
Grønne organisationer	1
<b>I ALT</b>	<b>13</b>

*Naturforum* er et forum i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor borgere, politikere og relevante organisationer årligt inviteres til at drøfte aktuelle temaer indenfor natur, miljø og biodiversitet. Naturforum har til formål at styrke dialogen og medejerskabet omkring kommunens natur- og miljøpolitik. Teknikudvalget besluttede den 18. august 2025, at udkast til ny træpolitik også skulle høres på et møde i Naturforum.

Resultatet af de forskellige høringer er opsummeret nedenfor.

Der er indkommet flest bemærkninger til træpolitikens **Handling #1** ”Vi håndterer altid risikotræer, evt. ved fældning, og vi tilstræber, at træer ikke er til fare for personer eller ejendomme” under **Princip #1** ”Træer skal som hovedregel bevares”, og til træpolitikens **Princip #5** ”Der sikres bolignære naturoplevelse og naturområder”.

#### Generelle kommentarer og opmærksomhedspunkter fra de indkomne høringssvar

Der er generel ros og opbakning til den nye træpolitik blandt de indkomne høringssvar, og bred tilslutning til principperne om at bevare eksisterende træer og om at plante flere træer. Der er også bred tilslutning til, at principper og handlinger i politikken i øvrigt fremstår ”relevante og meningsfulde”, og der er ros for at tænke i grøn kommune, grønne korridorer, hjemmehørende arter, biodiversitet og allergivenlige træer.

Overordnet drejer høringssvarerne sig om:

- Fokus på proaktiv borgerinddragelse og dialog, når der planlægges større (drifts)opgaver, der påvirker det nære miljø eller bliver karakterdannende for et boligkvarter og ved udarbejdelse af nye lokalplaner.
- Ønske om indarbejdelse af definition af markante træer som værende ”en stamme, der måler mere end 0,75 m i omkreds i 1 meters højde”.
- At parcelhuskvarterernes grønne præg og kommunens egne træer skal beskyttes ved nybyg.
- At der udsendes informationsmateriale om værdien af træer til borgere, der søger byggetilladelse, og at kommunen også går i dialog med private om at plante flere træer på deres grunde.
- At bebyggelsesprocenten reduceres til 25% ved nybyggeri, som man har gjort det i henholdsvis Rødovre Kommune og Gladsaxe Kommune, og at andelen af befæstede arealer begrænses i forhold til at øge de grønne områder og bevare/øge antallet af træer i kommunen.
- At der etableres bolignære naturoplevelser i boligområder, hvor det mangler, og tilføres et grønt præg ved at anlægge træbælter (fx i form af flere vejtræer, at afskærme boligområder for omkringliggende industribygninger) mv.

- Tilslutning til principper om at ”plante træer i samme nærområde, hvor træer fældes”.
- At teksten om lysåbne naturområder under Princip #5 uddybes med ”Vi efterstræber flere trælunde med fx krydderurter såsom krybende timian og anden nyttebeplantning til gavn for bier og borgere frem for prydragræsplaner, der hæmmer biodiversiteten”.

Nogle høringssvar retter sig mod kommunens drift:

- At den løbende pleje, beskæring mv. bør sikre, at det enkelte træ vedvarende bevarer den funktion i miljøet, som det var tiltænkt, da det blev plantet – og om muligt tilpasses nye behov.
- En del af de indkomne svar fra grundejerforeninger, haveforeninger og boligforeninger går på skyggegener og risiko ved nedfald af større grene og blade fra konkrete træer og områder med træer.
- Bekymringen for træernes størrelse blev også frembragt på Naturforum. Det er langt fra alle høringssvar, der er enige i, at de store træer udgør en risiko. Både i de indkomne høringssvar, på Naturforum og i møderne med Danmarks Naturfredningsforening, er de store træer - på fx Lyngby Hovedgade – fremhævet som en positiv ting, der styrker kommunens grønne image, karakter og fremmer borgernes trivsel.

Træpolitikken er retningsgivende og fastlægger principper og handlinger for forvaltning af kommunens træer og er ikke detaljeret i forhold til hvordan, at driften varetager den konkrete pleje af træer, herunder håndtering af borgernes bekymringer for trafikikkerhed, nedfald af blade mm. De indkomne bemærkninger vedrørende driften er indarbejdet i Hvidbogen med henblik på at sikre transparens ift. de indkomne svar. Det er dog forvaltningens anbefaling, at de håndteres i driften. På Naturforum blev borgerne opfordret til at henvende sig via appen Tip kommunen. Forvaltningen følger også op via løbende tilsyn i de nævnte områder, hvorefter det vurderes, hvad det eventuelt kalder på af handlinger. På den måde arbejder forvaltningen for, at der tages hensyn til borgernes bekymringer.

Tilbage meldingen fra Inddragelsesmøde med Danmarks Naturfredningsforenings lokalforening for Lyngby-Taarbæks den 23. oktober 2025 er, at udkast til ny træpolitik er drøftet på bestyrelsesmøde den. 22. oktober 2025, hvor der var enighed og ros til politikken. DN's lokalforening er nysgerrige på den videre implementering af træpolitikken, så den kommer ud og bliver brugt. DN tilslutter sig ønsket om, at kommunen går i dialog med private borgere i forbindelse med, at der gives nedrivningstilladelse, og at byggeprocenten fastsættes til 25% ved nybyggeri, så der er plads til at bevare/plante flere træer på grunden.

Der er generelt fokus på det grønne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Træpolitikken er et udtryk herfor sammen med andre tiltag. I drøftelsessag på Byplanudvalget den 26. november 2025 er der lagt op til, at det grønne drøftes i sammenhæng med bevaring af villaer i stedet for nedrivning. I den forbindelse indgår et inspirationskatalog til planlæggere og politikker om mulige tiltag, der kan støtte mere naturbaserede byer og villaområder. Dagsorden til Byplanudvalgets møde er planlagt offentliggjort den 19. november 2025.

### Konkrete rettelse i træpolitikken

På baggrund af høringerne er politikken præciseret på enkelte områder, da det er relativt få konkrete bud på rettelse, der er indkommet. Rettelserne er indarbejdet med synlige ændringer i den tilrettede Træpolitik (bilag). De fleste høringssvar handler om lokalplaner og kommunens driftsopgaver, og de håndteres som nævnt i andet regi.

Der er indarbejdet:

- - En præcisering af borgerinddragelse er indskrevet i indledningen.
  - Tilføjelse af punkt om grupper af træer (dog ikke skov, da det ikke kan håndhæves pga. manglende plads på arealer).
  - Princip 5 udvides til at omfatte åbne områder med biodiversitetsunderstøttende beplantning som krybende timian under træerne i stedet for græs.

### 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 samt 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 bæredygtig 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**

Såfremt Kommunalbestyrelsen vedtager det endelige forslag til Træpolitik for Lyngby-Taarbæk Kommune, vil forvaltningen gå videre med den grafiske opsætning af træpolitikken, så politikken er klar til offentliggørelse på kommunens hjemmeside ultimo 2025.

Den vedtagne politik vil blive lagt på kommunens hjemmeside under "Politikker, strategier og handleplaner", og der kommer en nyhed på kommunens hjemmeside. Træpolitikken vil løbende blive implementeret. Forvaltningen arbejder på en ide om et kick-off arrangement, hvor politikken præsenteres for byens borgere og grønne organisationer.

## **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. lovgivning eller lignende), forelægger forvaltningen sagen til politisk beslutning med henblik på håndtering af dette.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Byplanudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Anbefalet.

## **Bilag**

Samlet hvidbog med høringssvar til ny Træpolitik

Samlet skriftlige høringssvar - uredigeret

Træpolitik tekstversion oktober 2025

## **Punkt 22: Anmodningssag vedr. etablering af solceller på tagarealer**

00.22.00-A00-11-21

### **Sagsfremstilling**

Karen Marie Pagh (F) har den 21. september 2025 anmodet om at følgende sag optages på Teknikudvalgets dagsorden:

"På baggrund af regeringens finanslovsforlag om at fjerne reglen om der skal etableres et særskilt selskab, før man kan sætte solceller på en kommunal bygning, ønskes en ny sag om muligheder for at etablere solceller på tagarealer i kommunen.

Baggrund: Det fremgår af vores DK2020 plan, at vi skal arbejde på lokal produktion af solcelle-strøm, og der har været regnet på det, hvor resultatet ikke vare positivt. Nu er der dels denne bureaukratiske ændring på vej, dels bør man regne på andet en blot én type (skole)bygninger. Såfremt man regner på en sport- eller svømmehal, vil resultatet formentlig være anderledes. Hertil kommer, at der ikke har været overbevisende dialog med private om at etablere solceller på private tagarealer i kommunen. Kort sagt: Her er et potentiale, der bør understreget nærmere ".

### **Beslutning**

Godkendt.

## **Punkt 23: Anmodningssag vedrørende konference om forbedring af Mølleåens tilstand**

00.22.00-A00-11-21

### **Sagsfremstilling**

Karen Marie Pagh (F) har den 16. oktober 2025 anmodet om at få følgende sag optaget på teknikudvalgets møde:

#### **"Anmodningssag: Konference om forbedring af Mølleåens tilstand**

SF foreslår, at forvaltningen forelægger en beslutningssag på det kommende Teknikudvalgsmøde med henblik på i løbet af 1. halvår 2026 at afholde en tværkommunal konference om beskyttelse og genopretning Mølleåens miljø og naturværdier.

Mølleåen og søsystemet har en række problemer, som ikke kan løses af den enkelte kommune, men kræver en fælles indsats. Det gælder f.eks. fosforforurening, kemikalieforurening (herunder PFAS), vandgennemstrømning, tilgroning.

Vi foreslår at kontakte de berørte kommuner langs Mølleåen (Egedal, Allerød, Furesø, Rudersdal, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk), med henblik på konferencen. Konferencen skal samle de mange parter, der påvirker eller påvirkes af Mølleåen, herunder kommunerne, forsyningerne samt DN, og fagfolk, der har relevant viden på området.

Målet med konference er at styrke og koordinere en indsats, der på kort og langt sigt forbedrer Mølleåens tilstand. Konferencen skal føre til et løbende samarbejde og koordinerede handleplaner."

### **Beslutning**

Godkendt, idet udvalget foreslår, at forvaltningen retter kontakt til de andre kommuner for at høre, om der er interesse for dette. Hvis der er interesse for dette arbejde, vil forvaltningen komme tilbage med en sag.

## **Punkt 24: 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:

- Elmålere på private fællesveje
- Regulering af brændeovne
- Status på anlægspuljen for anløbsbroer, bådebroer, spuns og bolværk
- Ændring af affaldsordninger før udbud
- Takster for affald 2026
- Takster for Vand og Spildevand 2026 - legalitets godkendelse
- Bodsbestemmelse ved forsinkede gravearbejder
- Indsatsplan for bæredygtighed 2026
- Status for letbanens økonomi
- Ironman og store arrangementer
- Driftsbevilling til Repair Café Lyngby

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

### **Beslutningsforløb**

Feltet er under udvikling og skal ikke udfyldes.

### **Beslutning**

Orientering givet.

## Punkt 25: Meddelelser

00.22.00-A00-11-21

### Sagsfremstilling

#### 1. Proces for borgerdialog og beslutning om fremtidige affaldsløsninger

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) står overfor at skulle udbyde indsamlingen af affald i kommunen. Inden udbuddet skal der træffes beslutning om fremtidige affaldsløsninger, og Forsyningen vil som en del af processen inddrage borgernes synspunkter, ideer og forslag.

Forsyningen vil udsende et spørgeskema til alle borgere over 18 år, som bor i villa-, række- og dobbelthuse (i alt ca. 11.000 husstande), og vil desuden invitere et repræsentativt udvalg af borgere til en workshop for at få yderligere erfaringer, perspektiver og idéer om den nuværende og kommende affaldsløsning. Både spørgeskema og workshop vil tage udgangspunkt i de scenarier, som Forsyningen har opstillet.

Der er fastsat et ekstraordinært bestyrelsesmøde d. 20. november i Lyngby-Taarbæk Forsyning, hvor bestyrelsen kan give deres anbefaling til Kommunalbestyrelsen. Herefter fremlægges forslag for Teknikudvalget på møde d. 3. december 2025.

#### 2. Ny bekendtgørelse om bade- og bådebroer

Kystdirektoratet har sendt en høring ud om en ny bekendtgørelse vedrørende bade- og bådebroer. Eventuelle høringssvar skal være modtaget af Kystdirektoratet senest den 27. oktober 2025.

Med den reviderede bekendtgørelse overdrages yderligere kompetencer fra Kystdirektoratet til kommunalbestyrelsen, som fremover får mulighed for at træffe afgørelser om visse mindre og nødvendige indretninger på enkle og simple bade- og bådebroer. Det betyder blandt andet, at beslutningskompetencen vedrørende fortøjningspæle samt ramper og lift/hejs til personer med funktionsnedsættelse overgår til kommunerne. Desuden foreslås tilsynskompetencen også overført fra Kystdirektoratet til kommunalbestyrelsen.

Den nye bekendtgørelse vil medføre, at kommunen får et større administrativt ansvar i forbindelse med bade- og bådebroerne i Taarbæk, både i forhold til tilladelser til mindre, nødvendige indretninger og som tilsynsmyndighed med håndhævelse af ulovlige broer mv.

Kystdirektoratet er desuden i gang med at udarbejde en vejledning til den kommende bekendtgørelse.

Forvaltningen planlægger ikke at give høringssvar.

Når bekendtgørelsen og vejledningen foreligger, vil forvaltningen sammenholde dem med kommunens vedtagne retningslinjer for broer i Taarbæk og vurdere om de skal ændres. I givet fald vil der blive forelagt en sag for udvalget.

#### 3. Status på forvaltningens arbejde med solceller

##### *Solceller på kommunale tage*

I 2023 blev det besluttet ikke at oprette et energiselskab under Lyngby-Taarbæk Forsyning. Forvaltningen har efterfølgende været i dialog med HOFOR om mulig deltagelse i det fælleskommunale selskab de har arbejdet på at oprette, men fik tidligere i år den besked, at kun HOFORS ejerkommuner ville kunne deltage.

Regeringen har den 10. oktober indgået en aftale med Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Alternativet, der blandt andet betyder, at kravet om selskabsudskillelse ved opsætning af solceller på kommunale tage bortfalder fra 2026. Lyngby-Taarbæk Kommune kan derfor nu frit opsætte og drifte solcelleanlæg på kommunale tage uden at oprette eller deltage i et energiselskab.

Siden det i 2023 blev besluttet ikke at oprette et energiselskab under Lyngby-Taarbæk Forsyning, har forvaltningen alene opsat mindre solcelleanlæg med det formål at overholde energirammen ved nybyggeri/gennemrenovering, da dette er undtaget kravet om selskabsudskillelse. I 2023 og 2024 blev der således opsat mindre solcelleanlæg på to pavilloner ved Engelsborgskolen – ”Krea-værkstedet” og ”Trækronen”. For at overholde energirammen skal der sandsynligvis også opsættes mindre solcelleanlæg på de nye daginstitutioner, der bygges på Virumvej 35, Skolebakken 23-39, samt i Bulderbyen/Børnelandsbyen. Det undersøges, om disse anlæg kan kombineres med batteriløsninger.

Det er tidligere konstateret, at opsætning af større solcelleanlæg sandsynligvis bedst kan betale sig på kommunale bygninger med et højt elforbrug, såsom svømmehaller. Derfor planlægges det i forbindelse med en kommende tagrenovering i Idrætsbyen at screene solcellepotentiallet. Trongårdens Svømmehal har også lige fået nyt tag, men der ikke i den forbindelse regnet på opsætning af solceller. Det kan dog potentielt stadigvæk betale sig at opsætte solceller på svømmehallen indenfor den næste årrække.

Forvaltningen undersøger fortsat muligheden for at oprette energifællesskaber.

#### *Viden gennem EU-projekter*

Medfinansiering fra de EU-projekter, forvaltningen deltager i, giver mulighed for at kunne lave solcellescreeninger, forarbejde og test af løsninger – med dokumenteret forventning om større effekt og skalering. Det giver også ressourcer til at kunne udvikle og optimere eksisterende koncepter, med hjælp fra både nationale og internationale forskere og konsulenter, såvel som til at inddrage erfaringer fra andre kommuner.

#### *Tilskud til screeninger*

Forvaltningen har i 2025 givet tilskud til, at cirka 16 af DABs bygninger i kommunen er blevet screenet for solcellepotentiale. Forvaltningen forventer, at nogle af screeningerne fører til opsætning af anlæg.

I en analyse af solcellepotentiallet i Lyngby-Taarbæk Kommune udført af EA Energianalyse i 2022, blev det klarlagt, at økonomien for solcelleanlæg på virksomhedstage typisk er meget bedre end for anlæg på mindre, private hustage. Det samlede potentiale for erhverv opgjort i MW blev anslået til at være cirka 24% af det samlede potentiale i kommunen. Forvaltningen planlægger jf. beslutning i Kommunalbestyrelsen den 6. maj 2025, at bruge penge på at give tilskud til screeninger af solcellepotentiallet på virksomhedstage. Forvaltningen vil sammen med Science City holde et arrangement hvor virksomheder med sydvendte tagflader over 500 kvm. inviteres, og her vil der blive oplyst om muligheden for tilskud.

#### **4. Henvendelse til og svar fra Ministeren for Grøn Trepert vedrørende skovbyggelinje**

Kommunalbestyrelsen besluttede den 4. september 2025 udsætte sagen om plantning af træer på Dyrehavegaards Jorder, idet der ønskes politisk dialog med ministeren for Grøn Trepert om en ændring af Naturbeskyttelsesloven ift. skovbyggelinjer fra bynære skovrejsninger.

Borgmesteren har den 30. september 2025 fremsendt brev til ministeren (bilag). Ministeren har den 10. oktober 2025 svaret, at skovbyggelinjen indgår på ministeriets liste over barrierer for rejsning af 250.000 ha ny skov frem mod 2045, som kræver opmærksomhed. Ministeren har bedt ministeriet om at skærpe opmærksomheden omkring udfordringer med skovbyggelinjen (bilag).

Forvaltningen foretager sig ikke yderligere udover at orientere KL om dialogen med ministeren og understøtte dem, hvis de har brug for yderligere argumentation til deres dialog med ministeriet om skovbyggelinjeproblematikken.

Forvaltningen forventer på baggrund af ovenstående at genfremlægge sagen om plantning af træer på Dyrehavegård Jorder i forventelig november rullet.

#### **5. Status og videre proces for midlertidig oplagsplads på Frederiksdals Jorde**

Fredningsnævnets dispensation til midlertidig oplagsplads på Frederiksdals Jorde, der er påklaget af blandt andet Danmarks Naturfredningsforening, er forsat under behandling i Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

På baggrund af Byplanudvalgets beslutning den 14. maj 2025 (sag nr. 9) er forvaltningen sammen med ansøger og ejer ved at undersøge, hvorledes hegnet omkring pladsen kan forskønnes eventuelt via begrønning.

Derudover er forvaltningen ved at udarbejde landzonetilladelse til pladsen blandt andet på vilkår af forskønnelse/begrønning af hegnet.

#### **6. Tilsagn fra Cykelpuljen 2025**

Vejdirektoratet har nu meddelt, at Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget tilsagn om 2.500.000 kr. i støtte fra Cykelpuljen 2025 til anlæg af cykelstier på Fuglevadsvej og Gyrithe Lemches Vej.

På den baggrund vil forvaltningen inden udgangen af 2025 forelægge en sag for Teknikudvalget med forslag til den videre proces.

## **7. Fjernvarme - Innargi er tæt på undergrundstilladelse ved Virum**

Klimaminister Lars Aagaard har tilkendegivet, at han er klar til at give en eneretstilladelse til efterforskning og indvinding af geotermisk energi i et areal ved Virum. Det fremgår af en meddelelse, som Klimaministeren har oversendt til Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget under Folketinget. Se nyhed (bilag).

### **Beslutningsforløb**

Feltet er under udvikling og skal ikke udfyldes.

### **Beslutning**

Orientering givet.

### **Bilag**

Brev til minister Jeppe Bruus for Grøn Trepert - Fra Borgmester Sofia Osmani Lyngby-Taarbæk Kommune

Svar fra minister Jeppe Bruus for Grøn Trepert

Pressemeddelelse om Innargi tæt på tilladelse

## **Punkt 26: Underskrift protokol**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Godkendt.