

# REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 12-03-2024

**Mødedato** Tirsdag d. 12. marts 2024 kl. 16:15

**Mødested** Mødelokale C, 1. sal

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse dagsorden.....	3
Regnskab 2023 for Teknikudvalgets område (Beslutning).....	4
Budget 2025-28 - Fagudvalgenes drøftelse af budgettet (Drøftelse).....	8
Busnet 2025 - endelig godkendelse (Beslutning) (Genfremlæggelse).....	11
Forslag til 40 km/t zone i området Caroline Amalies Vej og Fuglevadsvej (Beslutning).....	19
Anvendelse af Lyngby Hovedgade ifm. midlertidig lukning af Klampenborgvej-krydset (Beslutning)	22
Letbanebetalinger og budgettering (Beslutning).....	24
Lukket: Ejendomssag (Beslutning).....	29
Udskiftning af broen over Mølleåen ved Teknikerbyen (Beslutning).....	30
Eventuel rejsning af statsskov nord for Trongårdsstien øst for Helsingørmotorvejen (Beslutning).....	33
Forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion - tilhørende kommuneplantillæg, miljørapport og udkast	37
Lokalplan 298 for Vellivs ejendomme - plangrundlag (Beslutning).....	43
Frederiksdalsvej 355 - Anvendelse af Møllehuset til sundheds- og terapihus (Beslutning).....	47
Dyrehavegårdsvej 22 - Dispensation skovbyggelinje (Beslutning).....	52
Legepladsområde i Egegårdsparken (Beslutning).....	54
Lundtoftevej 233A - Nye skiltepyloner (Beslutning).....	57
Kommende sager.....	59
Meddelelser.....	60
Underskrift protokol.....	65

# **Punkt 1: Godkendelse dagsorden**

00.22.00-A00-27-21

## **Sagsfremstilling**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Godkendt, idet punkt 7 Letbanebetalinger og budgettering (Beslutning) behandles som punkt 2 og meddelelse nr. 9 Tværkommunal cykelpulje til drøftelsessag.

## Punkt 2: Regnskab 2023 for Teknikudvalgets område (Beslutning)

00.32.10-S55-50-23

### Resume

Kommunalbestyrelsen behandler den 4. april 2024 regnskab for 2023 med henblik på oversendelse af regnskabet til revisionen. Der skal ligeledes tages stilling til overførsler mellem regnskabsårene. Med denne sag fremlægges regnskabsresultatet og overførsler på udvalgets område.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. regnskab 2023 og overførsler til kommende år oversendes Kommunalbestyrelsen.
2. Forvaltningen orienterer om foreløbig status for budget 2024 for Teknikudvalgets område.

### Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes regnskab og regnskabsprocedure i den kommunale styrelseslov og i Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, herunder tidsfrister for den politiske behandling af regnskabet. Derudover har kommunen sin egen økonomiske politik samt principper for økonomistyringen. Regnskabet forelægges med udgangspunkt i begge dele.

### Løsninger

I det følgende gennemgås regnskabsresultatet for 2023 for udvalgets områder samt overførslerne fra 2023 til 2024-27. Herefter gives en foreløbig status på budget 2024.

#### Regnskabsresultat på Service

Regnskabet viser et samlet mindreforbrug på 6,1 mio. kr. Der overføres i alt 3,8 mio. kr. til de kommende år jf. uddybende beskrivelse nedenfor.

Tabel 1: Regnskab på serviceudgifter

Mio. kr. i 2023 p/l	Vedtaget Budget	Korrigeret budget	Regnskab	Afvigelse til korr. budget	Overførsel til 2024 og frem
Teknikudvalget	128,9	131,8	125,6	-6,1	-3,8
Vej og park	67,4	67,0	65,6	-1,4	-1,0
Trafik	46,1	46,7	44,3	-2,4	-1,1
Klima, miljø og natur	15,4	18,1	15,7	-2,3	-1,8
I alt	128,9	131,8	125,6	-6,1	-3,8

På Vej og Park er der et mindreforbrug på 1,4 mio. kr. Resultat kan dels henføres til et mindreforbrug på tre driftsområder i Arealdrift, som vedrører mindreforbrug på Fælles formål på 1,0 mio. kr., et mindreforbrug på Vejdrift på 2,4 mio. kr. og et mindreforbrug på Vinterdrift på 4,8 mio. kr. Mindreforbruget modsvares af et merforbrug på hhv. 1,3 mio. kr. på Grøn drift, 2,9 mio. kr. på Kirkegårde og 3,2 mio. kr. på Værksted og pladser. Derudover kan mindreforbruget dels henføres til et samlet mindreforbrug på 0,6 mio. kr., som kan henføres til et mindreforbrug på Vejbelysning.

Driftsområderne under Vej og Park skal ses i sammenhæng, hvor forbruget mellem områderne varierer med det faktiske tidsforbrug. En lav aktivitet på f.eks. Vinterdrift (som følge af en mild vinter) medfører alt andet lige, at der er højere aktivitet på andre driftsområder - såsom Grøn drift.

På Trafik er der et mindreforbrug på 2,4 mio. kr. Mindreforbruget kan primært henføres til 'Vejvedligeholdelse m.v.' på 1,7 mio. som skyldes en overførsel fra 2022 og vakante stillinger. Derudover er der merindtægter på 0,7 mio. kr. på parkeringsområdet. Derudover er der en række mindre afvigelser på Bådfarten, Busdriften og Fælles formål

På Klima, Miljø og Natur er der et mindreforbrug på 2,3 mio. kr. Mindreforbruget kan primært henføres til 1,5 mio. kr., der blev afsat i 'Aftale om fremskyndet planlægning for udfasning af gas til opvarmning og klar besked til borgerne', som er aftalt mellem KL og regeringen. Midlerne blev udmøntet sent, og har ikke kunne nå at finde anvendelse i 2023. Derudover er der en række mer- og mindreforbrug på tværs af området.

### Serviceoverførsler

Overførsler mellem årene er udarbejdet i overensstemmelse med kommunens gældende økonomistyringsprincipper, hvor mindreforbrug på service på op til 2 pct. overføres, mens alt merforbrug overføres. Beregningen af overførslerne foretages pr. aktivitetsområde og opdeles i en central overførselsramme med alle centrale poster set under ét mens de decentrale institutioner har deres egen overførselsramme på 2 pct. Jf. styringsprincipperne skal merforbrug på service dækkes af mindreforbrug andre steder på udvalgets serviceramme, hvormed der overføres så lidt merforbrug som muligt til 2024.

For at undgå, at handlerummet for de mindre institutioner bliver for trængt, er det muligt at overføre evt. mindreforbrug op til 100 t. kr., uanset hvor stor budgetrammen er.

Enkelte poster overføres særskilt (indgår ikke i opgørelsen af overførselsrammen) – herunder evt. politisk besluttede midlertidige bevillinger, eksternt finansierede projektmidler og takstfinansierede områder, som skal balancere over tid.

I tabellen nedenfor sammenfattes de samlede overførsler på aktivitetsområder:

Tabel 2: Serviceoverførsler

1.000 kr. i 2024 p/1	Overføres til 2024	Overføres til 2025	Overføres til 2026	Overføres til 2027
Vej og Park	951	0	0	0
Trafik	42	513	513	0
Klima, Miljø og Natur	779	250	300	500
Service i alt	1.772	763	813	500

Af det samlede mindreforbrug på 6,1 mio. kr., overføres der i alt et mindreforbrug 3,8 mio. kr., hvoraf et mindreforbrug på 1,8 mio. kr. overføres til 2024, et mindreforbrug på 0,8 mio. kr. overføres til 2025 et mindreforbrug på 0,8 mio. kr. overføres til 2026 og et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. overføres til 2027. Så periodiseringen stemmer overens med den forventede udrulning af blandt andet fjernvarme.

Der overføres et samlet mindreforbrug på 1,0 mio. kr. på aktivitetsområdet Vej og Park. Det akkumulerede mindreforbrug på Arealdrift på 0,7 mio. kr. overføres til 2024 til Værksted og pladser og tiltænkes anvendt til maskininvesteringer. Et

mindreforbrug på Infrastruktur og anlæg på 0,2 mio. kr., svarende til områdets to pct. overførselsadgang, overføres til 2024 og det resterende mindreforbrug på 0,4 mio. kr. tilgår kassen jf. overførselsreglerne.

Der overføres et samlet mindreforbrug på 1,1 mio. kr. på aktivitetsområdet Trafik, til at videreføre nødvendigt tilsyn med gravearbejder i forbindelse med udrulning af fjernvarme. Den resterende andel af mindreforbruget på 1,4 mio. kr. tilgår kassen jf. overførselsreglerne.

Der overføres et samlet mindreforbrug på 1,8 mio. kr. på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur. Overførslen vedrører hovedsageligt varmeplanlægning på 1,7 mio. kr. Den resterende andel af mindreforbruget på 0,5 mio. kr. tilgår kassen jf. overførselsreglerne.

Se detaljerede regnskabsforklaringer i vedlagte bilag.

### Status på budget 2024 på Service

Som en del af den skærpede økonomistyring forelægges udvalget i forbindelse med regnskabet en første overordnet status på områdets økonomi i 2024. Her ses regnskab 2023 fremskrevet til 2024 p/l samt forventede overførsler fra 2023 i forhold til det gældende budget 2024 med henblik på at afdække eventuelle budgetudfordringer på udvalgets budgetområde allerede nu.

Der er tale om en pejling, da man skal være opmærksom på forskelle i budgetforudsætninger mellem de to år, herunder budgetbesparelser for 2024, særbevillinger i de enkelte år osv.

Tabel 3: Status på budget 2023 på Serviceudgifter

Mio. kr. i 2024 p/l	Regnskab 2023	Korrigeret budget 2024	Overførsel 2023 til 2024	Difference
Teknikudvalget	130,8	164,0	1,8	34,9
Vej og park	68,3	94,2	1,0	26,9
Trafik	46,1	53,8	0,0	7,7
Klima, miljø og natur	16,4	15,9	0,8	0,3
I alt	130,8	164,0	1,8	34,9

På Teknikudvalgets område er budget 2024 (inkl. overførsler) 34,9 mio. kr. højere end regnskabsresultatet i 2023. Den væsentligste afvigelse er på 'Vej og Park', hvor budgettet er 26,9 mio. kr. højere end regnskabsresultatet.

På Vej og Park kan stigningen i budgettet henføres til, at puljerne på 23,8 mio. kr. til broer og belægningsarbejder (slidlag) er flyttet fra anlæg til service. Derudover er budgettet til afvandingsforanstaltninger flyttet fra overførsler aktivitetsområde 'Øvrige (ikke service)' til service.

På Trafik kan stigningen i budgettet i 2024 hovedsageligt henføres til, at budgettet til omlægning af busdriften i forbindelse med anlæg af Letbanen er streget med 1,5 mio. kr. i 2024. Derudover forventes der en efterregulering af busdriften fra 2022 på cirka 5,0 mio. kr.

På Klima, Miljø og Natur forventes der endnu ikke nogen væsentlige afvigelser.

## **Strategisk ramme**

Regnskabet 2023 og overførsler er håndteret med udgangspunkt i styringsprincipperne i kommunen, der er udarbejdet med henblik på at skabe de rette incitamenter i økonomistyringen. Overførselsreglerne skal dels sikre at der økonomistyres med henblik på budgetoverholdelse, og dels understøtte en mere langsigtet planlægning ud over budgetåret ved at modvirke u hensigtsmæssig brug af midler i slutningen af året. Overførselsreglerne skal samtidig sikre, at overførslerne sker under hensyntagen til balancen i kommunes samlede økonomi.

## **Videre proces**

Regnskabsresultatet og overførslerne på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede regnskab 2023 samt overførelser til 2024, som forlægges for Økonomiudvalget den 19. marts 2024 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 4. april 2024.

## **Økonomi**

Overførslerne indarbejdes på baggrund af beskrivelserne i regnskabsforklaringerne. Kommunalbestyrelsen behandler overførslerne den 4. april 2024.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 1) Godkendt, at oversende til Kommunalbestyrelsen.

Ad 2) Orientering givet.

## **Bilag**

Regnskab 2023

## **Punkt 3: Budget 2025-28 - Fagudvalgenes drøftelse af budgettet (Drøftelse)**

00.30.00-S55-1-24

### **Resume**

Økonomiudvalget har den 14. december 2023 besluttet den politiske proces for budget 2025-28, herunder afholdelse af et inspirations- og visionsseminar for Kommunalbestyrelsen den 24. februar 2024 samt efterfølgende udvalgsrunde. Med denne sag har udvalgene mulighed for at drøfte input forud for forvaltningens udarbejdelse af omprioriteringsforslag til budget 2025-28.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. fagudvalgene drøfter input fra Kommunalbestyrelsens seminar på udvalgenes respektive område,
2. Økonomiudvalget samler op med henblik på forvaltningens videre arbejde med omprioriteringsforslag for budget 2025-28.

### **Problemstilling**

Økonomiudvalget har den 14. december 2023 besluttet den politiske proces for budget 2025-28, herunder arbejdet med og fordeling af en ramme for omprioriteringsforslag på de enkelte udvalg (bilag). Fagudvalgene har efterfølgende i februar 2024 haft en indledende drøftelse forud for Kommunalbestyrelsens inspirations- og visionsseminar. Den 24. februar blev der afholdt et inspirations- og visionsseminar for Kommunalbestyrelsen med oplæg fra Kommunernes Landsforening, der satte budgetsituationen i et bredere perspektiv, hvorefter forvaltningen fremlagde hvilke tiltag, der allerede er igangsat. Dette blev efterfulgt af en fælles politisk drøftelse af kortsigtede og mere langsigtede forslag og løsninger.

### **Løsninger**

Set i lyset af at omprioriteringsforslag skal kunne opnå effekt i 2025 og 2026, henstilles der til at fagudvalgenes input fokuseres på indsatser med et vist økonomisk potentiale og som vurderes umiddelbart realiserbare. Derudover kan der drøftes input til omprioriteringsforslag med et længere sigte.

Økonomiudvalget drøfter input til budget 2025 og 2026 for udvalgets område og Økonomiudvalget har herefter en samlet drøftelse af fagudvalgenes input til omprioriteringsforslag for budget 2025-28 med henblik på forvaltningens videre arbejde frem til fremlæggelsen af konkrete omprioriteringsforslag i august 2024.

### **Strategisk ramme**

Budgetprocessen for 2025-28 er udarbejdet med udgangspunkt i Styrelsesloven, Styrelsesvedtægten, Principper for økonomistyring i Lyngby-Taarbæk Kommune - herunder den økonomiske politik.

### **Videre proces**

Det politiske arbejde med budget 2025-28 vil følge den politiske proces besluttet af Økonomiudvalget den 14. december 2023.

### **Økonomi**

Sagen har ikke i sig selv bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget fsva. pkt. 1.

Dagtilbudsudvalget fsva. pkt. 1.

Skoleudvalget fsva. pkt. 1.

Kultur- og Fritidsudvalget fsva. pkt. 1.

Byplanudvalget fsva. pkt. 1.

Ældre- og Omsorgsudvalget fsva. pkt. 1.

Forebyggelses- og Socialudvalget fsva. pkt. 1.

Økonomiudvalget pkt. 1 fsva. egne input og pkt. 2. for opsamling med henblik på forvaltningens videre arbejde med omprioriteringsforslag for budget 2025-28.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 1) Drøftet.

Skoleudvalget, den 13. marts 2024

Ad 1) Drøftet.

Dagtilbudsudvalget, 13. marts 2024

Ad 1) Drøftet.

Byplanudvalget, 13. marts 2024

Ad 1) Drøftet.

## **Kultur- og Fritidsudvalget, den 13. marts 2024**

Ad 1) Drøftet.

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 14. marts 2024

Ad 1) Drøftet.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A).

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Forebyggelses- og Socialudvalget, den 14. marts 2024

Ad 1) Drøftet.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende. I stedet deltog Casper Strunge (C).

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Ad 1) Drøftet.

Ad 2) Drøftet.

## **Bilag**

Omprioriteringsramme i 2025 og 2026 - fordelt på udvalg

Høringssvar fra Seniorrådet

## **Punkt 4: Busnet 2025 - endelig godkendelse (Beslutning) (Genfremlæggelse)**

13.05.00-G01-8-23

### **Resume**

Når letbanen idriftsættes i 2025 er der behov for, at det eksisterende busnet justeres. Forslag til nyt busnet 2025 har i efteråret 2023 været i offentlig høring og resultaterne samt endeligt forslag til nyt busnet fremlægges nu til godkendelse.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. tilpasset forslag til et nyt busnet (basisnet) i Lyngby-Taarbæk Kommune til en samlet pris på 27,9 - 28,6 mio. kr. godkendes og bestilles hos Movia
2. øget frekvens på 182 ikke tilvælges
3. ændringer på 191 i Rudersdal ikke tilvælges
4. Forvaltningen bemyndiges til træffe beslutning i forbindelse med kommende udbud A24.

### **Problemstilling**

Som forvaltningen tidligere har oplyst, er det med etableringen af letbanen nødvendigt, at gentænke og justere busnettet i kommunen for fremadrettet at sikre optimalt samspil mellem de forskellige kollektive trafiktilbud.

Den 31. august 2023 godkendte Kommunalbestyrelsen, at forslag til nyt busnet i kommunen skulle i 4 ugers offentlig høring.

Høringen fandt sted fra den 9. oktober til 5. november 2023 på kommunens hjemmeside og på Facebook.

I høringsperioden modtog forvaltningen 12 hørings svar. Nogle af de indkomne kommentarer var enkeltstående kommentarer til busnettet. Men der var flere kommentarer som gik igen – disse er bl.a.:

- De enkelte buslinjers ruter i Virum – især forbindelsen til Virum Torv
- Forbindelsen mellem Virum/Sorgenfri og Lundtofte
- Bekymring om lav frekvens i Hjortekær
- Strækninger der mister betjening – bl.a. Bredevej

Alle høringsbemærkninger og forvaltningens kommentarer hertil kan ses i det udarbejdede høringsnotat (bilag).

### **Løsninger**

På baggrund af de indkomne høringsbemærkninger i Lyngby-Taarbæk og nabokommuner samt møder med forvaltningen og nabokommuner har Movia udarbejdet et tilpasset forslag til et nyt busnet i Lyngby-Taarbæk (bilag).

I forslaget til det endelige busnet er der sket nogle ændringer bl.a. i hvordan de enkelte buslinjer er koblet sammen. Strækningerne der betjenes i dette forslag er dog stort set lig med høringsforslaget.

Med forslaget vil alle buslinjer i Lyngby-Taarbæk kommune fremover være tværkommunale linjer. Lyngby-Taarbæk Kommune skal således blive enige om med det fremtidige busnet med bl.a. nabokommunerne Rudersdal, Gladsaxe og Gentofte.

I nedenstående er meget kort beskrevet, hvilke ændringer der er fra busnettet der var i høring i efteråret 2023 til dette endelige forslag til ny busnet. En mere detaljeret beskrivelse af forslagene kan ses i Movias notat (bilag). Buslinjer der ikke nævnes nedenfor er uændret i forhold til høringsforslaget.

#### Buslinje 182:

På baggrund af høringssvar foreslås linjen justeret, så den omdannes til en dobbeltrettet ringlinje. Linjen fortsatte i det tidligere forslag til Øverød i Rudersdal – denne betjening nordover sker i dette forslag med buslinje 191. I Virum er linjens rute desuden justeret, så den i stedet for at betjene Frederiksdalvej mellem Virumvej og Virum Torv betjener Grønnevej og Virumvej. Betjeningen på Frederiksdalsvej overtages af buslinje 191.

Denne justering betyder, at Grønnevej mellem Virum Torv og Virumvej igen vil være busbetjent, hvilket den ikke var i høringsforslaget.

I høringerne har frekvensen – specielt i Hjortekær - været til debat. Flere grundejerforeninger i Hjortekærområdet, Fortunen, Trongårdsparken og Hvidegårdsparken er gået sammen om at fremsende kommentarer til busnettet. De kommenterer bl.a. at de er bekymret for frekvensen på 182 og anbefaler min. 20 minutters drift i myldretiderne.

Movia har derfor udarbejdet 3 tilkøbsforslag til frekvensjusteringer på ruten:

	Beskrivelse af forslaget	Antal passagerer tilvalget forventes at give pr. år	Ekstra tilskud pr. år. mio. kr.
Tilvalg 1	Øget frekvens aften og weekend – fra 1 til 2 afgang pr. time	60.000	0,5-0,6
Tilvalg 2	Øget frekvens i myldretiden – fra 2 til 3 afgang pr. time	80.000	1,4-1,5
Tilvalg 3	Øget frekvens i dagtimerne (inkl. øget frekvens i myldretiden) – fra 2 til 3 afgang pr. time	125.000	1,9-2,1

Eventuelle ændringer af frekvensen skal der være enighed om både Gladsaxe og Rudersdal, hvori bussen også kører.

Forvaltningen lægger op til, at der af økonomiske årsager i første omgang ikke tilkøbes ekstra frekvens på buslinje 182. Tilkøb af øget frekvens kan eventuelt revurderes i senere trafikbestillinger.

#### Buslinje 183:

Der foreslås kun mindre justeringer af linjen ift. høringsforslaget. Det drejer sig om, at linjen ikke føres gennem Forskerparken, men betjener området fra stoppested på Ørholmvej. Sammen med linje 182 på Skodsborgvej, vurderes

Forskerparken at have en tilstrækkelig nær betjening, der svarer til den nuværende.

Derudover foreslås ruten justeret mellem Lundtoftevej og Kanalvej således, at linjen kan betjene de velbenyttede stoppesteder ved/på Carlshøjvej og Sorgenfrigårdsvej.

#### Buslinje 184:

Linjen foreslås forlænget til Vedbæk St. Mellem Lyngby St. og Holte St. foreslås linjens rute ændret, så linjen føres ad Grønnevej frem for Kongevejen, idet passagerpotentialen langs Grønnevej vurderes større. Med forslaget vil 184 ikke betjene Kongevejen nord for Skovbrynet – her vil busdriften i stedet overtages af linje 191 så der fortsat er direkte bus fra både Lyngby og Virum til Kongevejen. Linjen vil skabe den efterspurgte direkte forbindelse mellem Virum, Sorgenfri og det nordlige Lyngby.

Strækningen af Kongevejen nord for Skodsborgvej vil i forslaget ikke længere være busbetjent – passagerpotentialen på dette sted vurderes dog begrænset.

#### Buslinje 191:

I høringen har flere fremført ønske om at bevare den direkte busforbindelse mellem Furesø kvarteret og Virum Torv som der er i dag. Forslaget er imødekommet og buslinje 191 foreslås derfor at køre ad Frederiksdalsvej i stedet for Virumvej. Busdriften på Virumvej overtages i stedet af buslinje 182 - som beskrevet ovenfor. Desuden foreslås linjen lagt sammen med linje 194 i Rudersdal, hvilket vil give direkte forbindelse til Kystbanen i Skodsborg. Linjen giver desuden direkte forbindelse til Nærum Gymnasium.

I Movias notat foreslås en øget frekvens på linjen i Rudersdal. Selvom øgningen sker i Rudersdal har det betydning for linjens faste omkostninger, hvorfor det medfører en mindre ekstraudgift på 0,1 – 0,2 mio. kr. i Lyngby-Taarbæk. Forvaltningen anbefaler af økonomiske årsager ikke dette tilvalg.

#### Buslinje 194 nedlægges:

På baggrund af borgerhøringen har muligheden for fortsat busbetjening på Bredevej været undersøgt. Det har dog ikke været muligt at finde en løsning, uden betjeningen af Bredevej vil medføre bortfald af busbetjening på andre strækninger i Virum eller i nabokommunen Rudersdal. Skulle der oprettes en ny linje ville det medføre et øget tilskud til busdriften. Den i forslaget prioriterede busbetjening af Skodsborgvej og Kongevejen vurderes at medvirke til at sikre gode lokale busforbindelser for de mange borgere i Virum og Sorgenfri, ligesom der sikres god sammenhæng i den kollektive transport mellem bus og tog. Ønsket om fortsat busdrift på Bredevej har derfor desværre ikke kunne imødekommes.

#### Fysiske tiltag på vejnettet:

Endeligt har Movia kommet med forslag til nogle fysiske behov på vejnettet, som de vurderer skal udføres inden ændringerne træder i kraft - bl.a. ny busstoppesteder flere steder samt parkeringsrestriktioner på Gyrih Lemches Vej. Sidstnævnte projekt med parkeringsrestriktioner er allerede et prioriteret og midler hertil er fundet andet sted. De fremførte forslag til etablering af nye stoppesteder vil forvaltningen gennemgå med Movia for at vurdere behovet for buslommer som er meget bekostelige fremfor almindelige stoppesteder langs kantstenen. Forvaltningen vil således vurdere de foreslåede løsninger nærmere og blandt andet se på alternative og billigere løsningsforslag.

Forslagene til Nyt Ringnet er drøftet på administrativt niveau med Rudersdal, Gentofte og Gladsaxe Kommuner.

Efter bestillingen af Nyt Ringnet vil kommunerne og Movia sammen sikre en fælles kommunikationsindsats for at oplyse borgerne om det fremtidige busnet.

Kommende udbud A24:

Et par af de busser som forventes at indgå i kommunens fremtidige busnet (linje 183 og 388) skal i udbud i 2024 med driftstart i 2026/2027. Det forventes, at dette udbud (A24) vil medføre besparelser. Det nuværende prisniveau i de eksisterende kontrakter som de to linjer tilhører har en relativt høj timepris ift. timepriserne i nyligt indgåede elbuskontrakter. Movia har oplyst, at et konservativt bud er, at genudbud af linjerne vil medføre et reduceret tilskudsbehov til de to linjer på 0,5-1,5 mio. kr. pr. år.

Med baggrund i ovenstående lægger forvaltningen derfor op til, at udbudsprocessen håndteres administrativt med fokus på emissionsfrie busser. Kun såfremt der i forbindelse med udbudsprocessen viser sig at være forhold der ikke stemmer overens med den beskrevne besparelse - vil forvaltningen lægge sagen op til politisk stillingtagen.

## Strategisk ramme

Arbejdet med attraktiv offentlig transport (som godt alternativ til privatbilisme) understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi. Arbejdet med Nyt Ringnet understøtter desuden arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2020.

## Videre proces

Det fremlagte busnet bestilles hos Movia i foråret 2024.

Busnettet forventes at blive idriftsat i december 2025. Ved eventuel forsinkelse af letbanen vil dele af det nye busnet realiseres i december 2025 og berørte buslinjer (bl.a. 180 og 181) vil først udgå når letbanen kører.

## Økonomi

For at tilgodese de fremtidige løbende udgifter til driften af letbanen blev det på Kommunalbestyrelsens møde den 25. januar 2023 godkendt at der skulle afsættes en fremtidig økonomisk ramme til den kollektive bustrafik i Lyngby-Taarbæk på til 25 mio. kr. om året. De 25 mio. kr. var på baggrund af pris og lønniveauet i 2022, som var inden de store prisstigninger. Movia har sidenhen opdateret den forventede udgift baseret på de valgte ændringer til busnettet.

Estimatet og priserne i Movias notat (bilag) tager udgangspunkt i Movias Budget 2024, 1. behandling. Det ses, at det tilpassede busnet uden tilvalg forventes at koste mellem 27,9 og 28,6 mio. kr. pr. år. De efterfølgende beregninger tager udgangspunkt i "worst case" på 28,6 mio. kr. En videreførelse af det eksisterende busnet vil koste 37,8 mio. kr. i 2024 og frem, og sammenlignet hermed giver det nye busnet besparelse på cirka 9,2 mio. kr. Der er i Lyngby-Taarbæk Kommunes budget afsat 34 millioner, hvilket skyldes, at der er indregnet en besparelse på ca. 4,0 mio. kr. fra de såkaldte DTU-busser, som var forudsat nedlagt allerede inden arbejdet med busnet 2025.

I det oprindelige grundlag for busnettet har Movia de sidste år taget udgangspunkt i 2022 priserne idet Movia tidligere har vurderet at dette år ville være mest retningsgivende for busbudgettet i 2025.

	Grundlag for behandling af forslag til busnet 2025 (2022 p/l mio. kr.)	Ny beregning af busnet 2025 på baggrund af budget 2024 (2024 p/l mio. kr.)*
Udgift til eksisterende busnet	31,7	37,8
**		

Besluttet ramme til nyt busnet	25,0	29,8 ***
Movias oplæg til nyt busnet	24,2	28,6
Yderligere besparelse reserveret til bustilpasninger (reserve)	0,8	1,0 ***
Samlet besparelse inklusive reserve	6,7	8,2
Samlet besparelse eksklusiv reserve	7,5	9,2
Besparelse i forhold til budgetteret udgift til busnet fra 2025 og frem		5,4

\* viser Movias genberegning af busnettet på baggrund af det busnet, der blev besluttet på Kommunalbestyrelsen den 31. august 2023 inklusiv mindre justeringer som følge af høringen.

\*\* Budgettet til busdriften er i efterfølgende år korrigeret for opnåede besparelser på ca. 4,0 mio. kr., som skal anvendes til dækning af Letbanedriften.

\*\*\* fremskrivning ud fra samme prisudvikling som Movias budget fra 2022 til 2024

Besparelsen forventes at kunne realiseres fra 2026, da busnettet forventes igangsat december 2025. Den endelige besparelse er fortsat usikker, en andel forventes at indgå i budgetforhandlingerne herunder i arbejdet omprioriteringsforslag.

## Beslutningskompetence

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 6. februar 2024

Udsat, idet forvaltningen bedes undersøge om man kan finansiere en øget frekvens på 182 mod en reduceret frekvens på 184.

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende.

Supplerende sagsfremstilling og supplerende indstilling

På Teknikudvalgsmødet den 6. februar 2024 blev forvaltningen bedt om at undersøge, om man kan finansiere en øget frekvens på 182 mod en reduceret frekvens på 184.

Således er det undersøgt, om en reduktion af frekvensen på 184 fra 3 til 2 gange i timen i dagtimerne kan finansiere en øget frekvens i weekenden på buslinje 182. Myldretiderne på 184 vil fortsat blive betjent 3 gange i timen.

Årsagen til forslaget er, at buslinje 184 kører delvis parallelt med S-banen fra Lyngby st. og nordover. Buslinjen foreslås i oplægget til Nyt Ringnet at køre med en lavere frekvens nord for Holte st. og der foreslås derfor at denne reducerede frekvens sker allerede fra Lyngby st.

Det er i den forbindelse vigtigt at bemærke, at der ikke vil være tale om 30 min. drift i dagtimerne på hverdage og lørdage, men 20/40 minutters drift, da der mellem Nørreport og Lyngby St. vil være 20 minutters drift. Det bliver altså en betjening med uens afstand mellem turene.

Movia har beregnet, at denne frekvensreduktion vil medføre en besparelse på ca. 300.000 kr. for Lyngby-Taarbæk Kommune.

En ændring af frekvensen på buslinje 184 vil også have betydning for busdriften i Rudersdal Kommune. Rudersdal Kommune har politisk behandlet forslag til nyt busnet på møde i Klima- og Miljøudvalget den 7. februar 2024. Der blev ikke truffet nogen beslutning om busnettet på mødet i Rudersdal. Hvis Lyngby-Taarbæk ønsker at arbejde videre med en nedsat frekvens på 184, vil forvaltningen gå i dialog med Movia og Rudersdal om mulighederne. Det er således på nuværende tidspunkt usikkert om der kan opnås enighed om en nedsat frekvens på 184 - og den opnåede besparelse skal derfor tages med forbehold.

Movia oplyser i øvrig, at linje 184 er del af A23 udbuddet som har driftsstart samtidigt med Nyt Ringnet. Udbuddet kan forhåbentlig have en positiv effekt på udgiftsniveauet på linjen – men endelige priser kendes først i august 2024.

På udvalgsmødet blev desuden fremført ønske om at se på mulighederne for at forbedre busbetjeningen i Hjortekær bl.a. ved at øge frekvensen på 182 i weekenden (dagtimer). Movia har beregnet, at denne opgradering i weekenden vil medføre en merudgift på 0,4-0,5 mio. pr. år ift. basisscenariet for Lyngby-Taarbæk Kommune.

I Movias notat har de udarbejdet et tilvalg for 182 (tilvalg 1) der netop opgraderer frekvensen i weekenderne men også opgraderer frekvensen om aftenen (både hverdage og weekender). Dette tilvalg koster 0,5-0,6 mio. kr. - altså 0,1 mio. kr. mere end en opgradering alene i weekenden dagtimerne.

Forvaltningen har fået oplyst, at Gladsaxe Kommune forventeligt ønsker dette tilvalg og det indstilles derfor at der arbejdes videre med tilvalg 1. Buslinje 182 kører også i Rudersdal Kommune, hvorfor forvaltningen vil gå i dialog med både Rudersdal og Gladsaxe om den fremtidige frekvens på linjen. Rudersdal har kun en meget lille del af buslinje 182 og forvaltningen håber derfor, at de vil kunne se positivt på forslaget om tilvalg 1, idet det vil have en meget lille økonomisk ændring for Rudersdal.

Buslinje Beskrivelse

Besparelse mio. kr. pr. år Merudgift mio. kr. pr. år

184	Nedsat frekvens i dagtimerne	0,3	
182	Øget frekvens weekender og aften		0,5-0,6

Merudgiften på de 0,2-0,3 mio. kr. foreslås taget af reserven på 1,0 mio. kr. Såfremt der ikke opnås enighed om nedsat frekvens på 184 vil øget frekvens på 182 koste 0,5-0,6 mio. kr. Det bør i den forbindelse bemærkes, at Kommunalbestyrelsen den 29.2.2024 har godkendt, at forventede merudgifter på 0,25 mio. kr. til flextur fra 2026 finansieres af reserven til busdrift på 1,0 mio. kr.

I det nye busnet er der lagt op til, at både buslinje 182 og 183 kører ad Nørgaardsvej i stedet for Klampenborgvej. Dette skyldes, at der de seneste år har været en efterspørgsel efter busser der betjener Nørgaardsvej (bl.a. pga. behandlingssteder langs vejen). Forvaltningen og Movia vil løbende følge brugen af busserne på Nørgaardsvej.

#### Supplerende indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. tilpasset forslag til et nyt busnet (basisnet) i Lyngby-Taarbæk Kommune til en samlet pris på 27,9 - 28,6 mio. kr. godkendes og bestilles hos Movia
2. Forvaltningen går i dialog med Rudersdal Kommune om at reducere frekvensen på 184 fra Lyngby st. og nordover i dagtimerne fra 3 til 2 afgang pr. time til en besparelse på 0,3 mio. kr.
3. såfremt punkt 2 godkendes, at forvaltningen går i dialog med Gladsaxe og Rudersdal Kommune om at tilvælge "tilvalg 1" på 182 om øget frekvens i weekenden og aftentimerne til en merudgift på 0,5-0,6 mio. kr og at forskel i merudgift på 0,2-0,3 mio. kr. finansieres af den afsatte reserve på 1,0 mio. kr.
4. ændringer på 191 i Rudersdal ikke tilvælges
5. Forvaltningen bemyndiges til træffe beslutning i forbindelse med kommende udbud A24.

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 1-5) (supplerende indstilling)) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Ad 1-5) Anbefalet.

A tager forbehold.

## **Bilag**

Nyt Ringnet - notat fra Movia

Høringsnotat - Nyt Ringnet, endelig version

# Punkt 5: Forslag til 40 km/t zone i området Caroline Amalies Vej og Fuglevadsvej (Beslutning)

05.00.00-G01-16-24

## Resume

Teknikudvalget besluttede på deres møde den 15. august 2023 at få forelagt en sag om at etablere en 40 km/t lokal hastighedszone i området Caroline Amalies Vej/Fuglevadsvej/Skovbrynet. Forvaltningen har efterfølgende undersøgt, hvilke veje der bør indgå i en 40 km/t zone ligesom hastighedsniveauerne i området er undersøgt, for at vurdere, om der er behov for supplerende fartdæmpning. I første omgang anbefales det, at etablere en hastighedszone uden yderligere hastighedsdæmpning, ekstra hastighedsdæpende foranstaltninger kan efterfølgende implementeres, såfremt der er behov herfor.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der etableres en 40 km/t lokal hastighedszone på Fuglevadsvej og Caroline Amalies Vej mellem Sorgenfrigårdsvej og Gyrithe Lemches Vej uden yderligere fartdæmpning i 2024. Forslaget finansieres via disponering af midler i anlægspuljen 'Parkering- og trafikikkerhedsmæssige tiltage 2024'.

## Problemstilling

Det er et generelt politisk ønske, at udbrede 40 km/t lokale hastighedszoner i boligkvarterer i kommunen. Der har ligeledes været et ønske om, at få sænket hastigheden på Caroline Amalies Vej, på samme måde som på Fuglevadsvej.

Nedenstående tal refererer til den sydlige del af Caroline Amalies Vej, som sammen med Fuglevadsvej vil dække en sammenhængende lokal hastighedszone.

Trafiktællinger viser, at 85 procent af trafikanten, der er den hastighed 85 procent af trafikanten kører under, er 48,5 km/t på Caroline Amalies Vej (sydlige del) og på Fuglevadsvej kører 85 procent under 43,8 km/t. Gennemsnitshastighederne er henholdsvis 41 km/t og 37,5 km/t på de to veje. Fuglevadsvej er samtidig en primær trafikvej, der er vigtig for at afvikle trafikken internt i kommunen mellem øst og vest, da det er en af de få forbindelser på tværs mellem fx Sorgenfri/Virum og Lyngby Ø. Som udgangspunkt har 50 km/t trafveje en hastighedsgrænse på 50 km/t, men der kan i områder med mange overkørsler og boliger langs vejen være et behov for at planlægge med en lavere hastighed.

Forvaltningen anbefaler i områder uden eksisterende fartdæmpning, at der etableres fartdæmpning, når 85 procent af trafikanten overstiger 42 km/t, det vil sige når 85 procent af trafikanten er 42 km/t eller derunder. I den anbefalede zone er der allerede fartdæmpning på Fuglevadsvej og på delstrækket af Caroline Amalies Vej, og derfor vurderer forvaltningen, at der i første omgang alene etableres en zone uden yderligere fartdæmpning, jf. nedenstående løsninger.

## Løsninger

Det foreslås, at etablere en lokal hastighedszone på 40 km/t på Fuglevadsvej og Caroline Amalies Vej, som støder op til Fuglevadsvej i hver ende ved henholdsvis Gyrithe Lemches Vej og Sorgenfrigårdsvej. På den måde, kan der etableres en afgrænset sammenhængende hastighedszone fra Skovbrynet/Fuglevadsvej til også at omfatte den sydlige del af Caroline Amalies Vej som vist på kortet side 4 i bilaget 'Hastighedszone Caroline Amalies Vej og Fuglevadsvej' (bilag).

Fuglevadsvej er i dag indrettet som et fartdæmpet område med anbefalet hastighed på 40 km/t (blå/hvide tavler). Fartdæmpningen er anlagt med både indsnævring og bump på vejen.

Der vil derfor være tale om, at den anbefalede hastighed udskiftes til at blive en gældende hastighed på 40 km/t (rød/hvid forbudstavle).

Caroline Amalies Vej har en hastighedsgrænse på 50 km/t. Vejen er fartdæmpet med bump på den sydlige delstrækning, som er tilpasset busdrift og 50 km/t.

Det foreslås, at den lokale 40 km/t hastighedszone i første omgang etableres med opsætning af tavler ved indkørselsvejene til zonen, da vejene allerede er hastighedsdæmpet.

Forvaltningen vil følge hastighedsniveauet med en trafiktælling en gang om året, for at vurdere om hastighedsnedsættelsen har haft en effekt, før der eventuelt tages stilling til, om der bør etableres flere bump på den sydlige del af Caroline Amalies Vej og Fuglevadsvej. Forvaltningen anbefaler ikke, at der anlægges flere bump på den sydlige del af Caroline Amalies Vej, før Nyt Busnet 2025 er implementeret, hvorefter der forventeligt ikke længere kører busser på den sydlige strækning.

Det er ikke muligt, at en 40 km/t lokal hastighedszone placeres lige vest for jernbaneoverstrækningen ved Fuglevad station, da det kræver fartdæmpning før jernbaneoverskæringen fx ved at etablere en hævet flade, som foreslået i projekt 1 'utrygge projekter i Trafiksikkerhedsplanen 2023-2027'. Det vil ligeledes kræve yderligere fartdæmpning/ombygning af Skovbrynes, hvis hele vejstrækningen op til Kongevejen skal godkendes til 40 km/t. Forvaltningen gør opmærksom på, at Skovbrynet fra Kongevejen og ned til Fuglevadsvej er en primær trafikvej, der har betydning for trafikafviklingen og dermed skal der særlige begrundelser for, at få ændret den gældende hastighed. Forsøgsordningen med lokale 40 km/t hastighedszoner kan primært gennemføres på veje, der ikke har væsentlig betydning for trafikafviklingen, og ellers kræver det andre væsentlige trafiksikkerhedsmæssige og hastighedsmæssige begrundelser.

Alternativt foreslår forvaltningen, at etableres en 40 km/t lokal hastighedszone på Fuglevadsvej og hele Caroline Amalies Vej mellem Lysftoftevej og Sorgenfrigårdsvej, som vist som strækning 1 og 2, side 3 i bilaget 'Hastighedszone Caroline Amalies Vej og Fuglevadsvej' (bilag). Hvis alternativet vælges, skal der etableres pudevump på den nordlige del af Caroline Amalies Vej, da strækningen ikke i forvejen er hastighedsdæmpet, på nær en enkelt hævet flade med fodgængerovergang ved plejehjemmet. Hastighedsmålinger viser, at 85 procent af motorkøretøjer kører under 50,4 km/t, dvs. over den hastighedsgrænse, hvor forvaltningen anbefaler at der anlægges fartdæmpende foranstaltninger for at opnå samtykke fra politiet.

Forvaltningen gør opmærksom på, at hastighedszonerne og fartdæmpningen ikke er udpeget i Trafiksikkerhedsplanen 2023-2027, som har de projekter med, som har en høj effekt på enten den oplevede utryghed eller trafiksikkerheden. I planen blev fartdæmpning for enden af Skovbrynet ved Fuglevad Station prioriteret som nummer et blandt de utrygge projekter, blandt andet fordi, Skovbrynet har en væsentlig hastighedsoverskridelse sammenlignet med andre vejstrækninger.

## **Strategisk ramme**

40 km/t lokale hastighedszoner er baseret på udpegninger i Trafiksikkerhedsplanen 2023-2027 og politiske prioriteringer. Trafiksikkerhedsplanen indstiller at prioritere zoner omkring skoler højest. Derfor ligger Caroline Amalies Vej uden for trafiksikkerhedsplanens udpegede projekter. I 'Plan for 40 km/t zoner' (bilag) er der lavet et overblik over, hvilke zoner, der ud fra trafiksikkerhedsplanen og politiske prioriteringer er arbejdet videre med i forhold til gennemførelse.

## **Videre proces**

Forvaltningen vil efter beslutning indhente politiets samtykke, hvis der mod forventning ikke opnås samtykke, vil forvaltningen vende tilbage med en opdateret sag.

Projektet finansieres af anlægsbevillingen 'Parkering- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag 2024'. Der er pt. cirka 500 t. kr. i ikke disponerede midler i puljen, til finansiering af 40 km/t zonen, og eventuelle ekstra bump.

Afhængigt af udvalgets beslutning vil forvaltningen indstille projekter for de resterende ikke disponerede midler på kontoen 'Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024'. Forvaltningen forventer, at denne indstilling foreligger på Teknikudvalgsmødet i april 2024.

## **Økonomi**

Udgiften til projektet er estimeret til ca. 40 t. kr. og foreslås finansieret via disponering af anlægsbevillingen til puljen 'Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024'.

Hvis det besluttets, at gennemføre det alternative forslag, med bump på Caroline Amalies Vejs nordlige del, er den samlede udgift til tavler og bump ca. 240 t. kr., som ligeledes foreslås finansieret via disponering af anlægsbevillingen til puljen 'Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag 2024, på samme forudsætninger.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Godkendt, idet udvalget ønsker at følge indsatsens effekt.

## **Bilag**

Hastighedszone Caroline Amalie Vej - Fuglevadsvej

Plan for 40 kmt zoner

# **Punkt 6: Anvendelse af Lyngby Hovedgade ifm. midlertidig lukning af Klampenborgvej-krydset (Beslutning)**

05.01.25-G01-13-21

## **Resume**

I forbindelse med etablering af skinner til Hovedstadens Letbane i krydset ved Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej skal krydset i en periode på ca. 4 uger spærres. Perioden er på nuværende tidspunkt skitseret til at være fra ultimo juli til ultimo august. Spærringen medfører at der ikke kan forekomme gennemkørsel for biltrafik.

## **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at Lyngby Hovedgade mellem Toftebæksvej og Nørgaardsvej fredeliggøres for biltrafik i en periode fra ultimo juli til ultimo august. Der tillades fortsat varelevering i et begrænset tidsrum samt beboerkørsel.

## **Problemstilling**

I forbindelse med den kommende skinnelægning vil der være behov for at afspærre krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej. Dette er på nuværende tidspunkt planlagt i perioden fra ultimo juli til ultimo august. Dette arbejde medfører, at Lyngby Hovedgade bliver spærret for biltrafik ved Klampenborgvej. Tidsplanen er meget tentativ og er flere gange i forbindelse med planlægningen blevet ændret af Hovedstadens Letbane. Forvaltningen er i dialog med Hovedstadens Letbane og entreprenøren om at fastlægge det konkrete tidspunkt for denne spærring.

Det kommende arbejde med letbanen i krydset medfører, at der ikke vil være mulighed for gennemkørsel for motorkørende. Cyklister og gående har adgang som i dag, men skal forvente, at de skal stå af og trække rundt om letbanens afspærring.

Lyngby Hovedgade får derfor to blinde ender mellem henholdsvis Toftebæksvej og Klampenborgvej, og mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej.

## **Løsninger**

Den midlertidige spærring af Klampenborgvej/Lyngby Hovedgade krydset åbner mulighed for at afprøve modeller for fremtidige løsninger af vejforløbene jf. udviklingsplanen for Kgs. Lyngby.

Det foreslås derfor, at vejstykkerne mellem Toftebæksvej og Nørgaardsvej fredeliggøres for trafik i forbindelse med afspærringen af krydset. Vejstykkerne fredeliggøres således, at vareindlevering, den private parkering og afhentning af renovation fortsat kan finde sted.

Forvaltningen foreslår, at varelevering kun sker i et defineret tidsrum fx mellem kl. 9.00 – 11.00, hvor der ikke forventes meget gående trafik. Adgang til de private parkeringspladser kan ske hele døgnet men i dagtimerne med begrænset fremkommelighed.

Der sikres vendemulighed Klampenborgvej/Lyngby Hovedgade krydset for at sikre mod bakkende varebiler/mindre lastbiler, der skal retur ad enten Toftebæksvej eller Nørgaardsvej.

Afspærringen af krydset samt etablering af de to blinde ender håndteres af Hovedstadens Letbane i forbindelse med arbejderne i krydset og finansieres derfor igennem Letbaneprojektet.

Udviklingsplanen for Kgs. Lyngby lægger op til, at det levende byliv understøttes og udvikles. I den periode, hvor letbanearbejderne pågår i ovennævnte kryds, er der mulighed for at afprøve afvikling af forskellige arrangementer, der taler ind i udviklingsplanens dagsorden. Kultur- og Fritidsudvalget anbefalede den 7. februar 2024, hvordan puljen til Byliv og Kultur skal udmøntes i 2024.

Forvaltningen foreslår, at der tages udgangspunkt i de arrangementer, der allerede er i kalenderen, og mulige aktiviteter, vi umiddelbart vurderer, vil være relevante. Forvaltningen kan ikke umiddelbart pege på ekstra finansiering af nye aktiviteter. Forvaltningen anbefaler at det er Citykoordinatoren der forestår koordinering med relevante aktører og samarbejder med BID-koordinatoren, når relevant.

Forvaltningen har afholdt et indledende møde med Handelsforeningen omkring ovenstående løsning. Handelsforeningen vil ikke modsætte sig den skitserede løsning.

## **Strategisk ramme**

Etablering af Hovedstadens Letbane og Udviklingsplanen for Kgs. Lyngby Centrum.

## **Videre proces**

Såfremt indstillingen godkendes, arbejdes der videre med at konkretisere en endelig dato for letbanearbejderne i krydset ved Klampenborgvej/Lyngby Hovedgade samt den videre koordinering med relevante aktører i forbindelse med planlægning af arrangementer.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Eventuelle omkostninger for kommunen med hensyn til afspærring af de to blinde ender vil blive afholdt inden for den eksisterende anlægsbevilling til projektet "Projektledelse/myndighedsbehandling letbane m.m."

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Godkendt.

# Punkt 7: Letbanebetalinger og budgettering (Beslutning)

00.30.00-A00-3-24

## Resume

Da anlægget af letbanen er blevet dyrere end forudsat, har Letbaneselskabet udarbejdet et Tillæg 2 til aftale om betaling af den 18. juni 2014, som udmønter ejerkommunernes drøftelser om finansiering af fordyrelsen. Tillægget til aftalen fremlægges i de berørte kommunalbestyrelser med sigte på endelig beslutning i interessentskabet for Hovedstadens Letbane (HL), hvor borgmesteren deltager.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. betalingsaftalen (bilag 1) godkendes, og
2. forvaltningen i det administrative budgetforslag årligt tilpasser letbanebudgettet til HL's betalingsplan og dens indeksering af udgifterne, og desuden annullerer den letbanerelaterede busbesparelse i 2025 som følge af idriftsættelse af letbanen ultimo 2025.

## Problemstilling

Sagen handler overordnet om godkendelse af det nye tillæg til betalingsaftalen for letbanen, men herudover behandles sekundært også en nødvendig årlig teknisk justering af letbanebudgettet samt specifikt for 2025 udskydelse af den letbanerelaterede busbesparelse til 2026.

Tillæg til betalingsaftalen

På et ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. juni 2023 godkendte ejerkredsen at øge anlægsbudgettet for letbanen med 1,1 mia. kr. inkl. reserver (2023-priser).

Den 4. april 2024 skal ejerkredsen tage stilling til at

- forøgelsen af anlægsbudgettet skal finansieres med en opskrivning af ejernes årlige indskud fra og med 2026.
- ensrette betalingerne vedr. de driftsrelaterede anlægsudgifter (anlæg D) med ekstrabetalingerne for anlægsomkostningerne (anlæg A), så de starter i 2026.
- ændre afdragsprofilen så de enkelte års lånoptagelser får hver deres individuelle afdragshorisont på 40 år.
- Finansieringen af 25-års-reinvesteringen (indkøb af nye tog mm.) udskilles og sker ved særskilt betaling fra 2050-2072

Kommunalbestyrelsen er i december 2023 orienteret om de første to af ovennævnte fire elementer, jf. nedenfor. De sidste to elementer er besluttet af HL's bestyrelse i januar 2024 for at udmønte et oprindeligt ønske om med forøgelsen af anlægsbudgettet at forlænge afdragsperioden - dette for at mindske yderligere forhøjelse af de årlige afdrag på kort sigt. Ændringerne til betalingsaftalen fremgår af bilag 1. De to nye elementer indebærer, at anlægget skal afdrages 10 år længere frem til 2065, og at 25-års reinvesteringerne skal betales i 2050-2072.

Tillægget til betalingsaftalen behandles på et møde i HL's interessentskab den 4. april. Interessentskabet er ejerkommunernes øverste organ. Interessentskabet består af to parter; kommunerne som én samlet interessent og regionen som den anden interessent. Deltagerne på mødet i Interessentskabet er ejerkommunernes borgmestre og regionsrådsformanden.

Forvaltningen har tidligere orienteret om Letbanens økonomi og forøgelsen af budgettet i følgende sager:

- Økonomiudvalget 8-12-2022 (meddelelse) ”Øget risikobillede sætter Letbanens Økonomi under pres”
- Økonomiudvalget 24-08-2023 (meddelelse) ”Letbanens langtidsoekonomi” herunder Orientering om Interessentskabsmøde 22-06-2023
- Økonomiudvalget 14-12-2023 med status for Letbanens økonomi hvor den årlige ekstraudgift er estimeret til mellem 4,8 og 6,6 mio. fra 2026.

#### Fremadrettet budgettering af betalinger til HL

Ved budgetlægningen for 2024 blev det besluttet at øge budgettet til letbanen med 4,2 mio. kr. fra 2026 til at finansiere den forventede merudgift til fordyrelsen. I tabel 1 ses betydningen af det nye forslag til betalingsaftale - som er i 2024-priser - sammenholdt med kommunens aktuelle budget til letbaneafdrag.

Tabel 1: Sammenstilling mellem LTK's aktuelle letbanebudget og den ny betalingsplan

1.000 kr.	2024	2025	2026	2027
LTK budget inkl. 4,2 mio. kr. til skønnet fordyrelse (2023-pris)	14.800	27.200	31.400	31.400
HL ny betalingsplan (2024-indeks)	17.743	17.743	35.683	35.683

Tabellen viser en merudgift i 2024, 2026 og 2027, som skyldes indeksering af betalingerne, som jf. den oprindelige betalingsaftale for letbanen følger et statsligt byggeomkostningsindeks. Disse fordyrelser har altså ikke forbindelse til den nye betalingsaftale. I 2025 ses en mindredgift, som skyldes, at betalingen for anlæg D og de driftsrelaterede anlægsudgifter med det nye udkast til betalingsaftale er udskudt ét år fra at starte i 2025 til nu 2026.

Når indekseringen har betydning, skyldes det, at budgettet til kommunens betalinger til HL, herunder budgetter til indgåede aftaler om tilkøb, er placeret på kommunens finansposter (aktivitetsområdet balanceforskydninger). Budgetter på balancen fremskrives ikke automatisk med pris- og lønudviklingen, i modsætning til drifts- og anlægsbudgetter som fremskrives automatisk. Der sker derfor ske en årlig teknisk justering af budgettet på finansposterne.

HL anvender Økonomistyrelsens reguleringsindeks for anlæg/byggeomkostninger i deres indeksering af opkrævningerne til ejerkommunerne frem til driftsstart, og herefter vil nettoprisindekset blive benyttet. Valg af indeks er fastlagt i den oprindelige betalingsaftale og er ikke ændret siden. Historisk har der i nogle år været væsentlige forskelle mellem denne indeksering og pl-reguleringen af kommunens anlægsbudgetter. Indekset har i de seneste år været højere end den ordinære pl-regulering af kommunens budgetter på anlægsudgifter, fx var indekseringen på kommunens betaling til HL i 2023 på 7,8 %, mens kommunens budgetter alene var pl-reguleret med 2,8 %. I 2024 stiger indekset til 12,4 %, hvilket er ekstraordinært højt grundet prisudviklingen på anlægsområdet. Ser man på hele perioden siden 2016, har indekset bevirket en fremskrivning på gennemsnitligt 3,3 % årligt, hvilket omtrent afspejler den almindelige pris- og lønudvikling.

Fra driftsstart ultimo 2025 skal benyttes nettoprisindekset, som historisk i en lang periode har været lavere end den kommunale pl-udvikling.

Forvaltningen foreslår at indarbejde HL's indeksering og et skøn for de fremadrettede afdragsstigninger i det administrative budgetforslag. Den fremadrettede indeksering fastsættes for ét år ad gangen, efter kommunens budget er endeligt vedtaget. Eventuelle afvigelser mellem den budgetlagte udgift og den faktiske betaling vil som udgangspunkt blive efterreguleret i forbindelse med budgetopfølgninger og det administrative budgetforslag for næstkommende år.

## Ændret betalingsplan og dækning af den Letbane-relaterede busbesparelse i 2025

Stigningen i betalingerne til HL som følge af idriftsættelsen er besluttet udskudt et år til 2026, således at der i 2025 opkræves den samme betaling som i 2024. Derudover forventes besparelsen på DTU-busserne i forbindelse med Letbanens opstart først at træde fuldt i kraft fra 2026. En del af den udskudte betaling fra 2025, foreslås derfor anvendt til at nulstille den forudsatte besparelse i 2025. Det nye Busnet behandles på et andet dagsordenspunkt, og hvis det nye Busnet besluttes, vil besparelsen blive væsentligt større end DTU-busserne alene.

## Løsninger

### Tillæg til betalingsaftalen

Nedenfor i tabel 2 fremgår den fremadrettede betalingsaftale. En detaljeret beskrivelse af de to betalinger, samt historikken fremgår af bilag 1. Den nye betalingsaftale adskiller sig på 4 punkter fra den hidtidige:

1. Betalingen er forhøjet med 4,7 mio. kr. fra 2026 (2024-pl). Dette er lidt mindre end tidligere forventet, jf. sagen om status for Letbanens Økonomi i december 2023, og skal ses i lys af punkt 3 og 4 nedenfor.
2. Den højere betaling ved idriftsættelsen (13,2 mio. kr., 2024-pl) udskydes fra 2025 til 2026.
3. De enkelte års lånoptagelser får hver deres afdragshorisont på 40 år. Det indebærer i praksis, at afdragsperioden forlænges 10 år, idet lånene optages over en 10-årig periode. Således var det tidligere forudsat, at anlægsarbejdet var fuldt afdraget i 2056, hvor dette nu først sker i 2065.
4. Finansieringen af 25-års reinvesteringen til indkøb af nye tog udskilles og finansieres ligeledes ved nye, særskilte lån. Dette starter op i 2050. Det bemærkes her, at der i 2050 skal ske en ekstraordinær høj betaling på 21,5 mio. kr. (2024-priser) for denne del, hvorefter afdraget falder til 5,2 mio. kr. årligt frem til 2072.

Det indgik i ejerkredsens godkendelse af fordyrelsen i juni 2023 at forlænge tilbagebetalingsperioden med 10 år. Imidlertid afviste transportministeren kommunernes ansøgning herom. Ovenstående model med årlige lånoptagelser med hver deres 40 års horisont muliggør en de facto forlængelse af tilbagebetalingsperioden inden for lovens rammer, og tilsvarende med udskillelse af 25-års reinvesteringen. Den forlængede tilbagebetalingsperiode betyder samtidig, at den samlede renteudgift ved finansieringen af projektet forøges væsentligt.

Tabel 2 viser de årlige betalinger til HL i det nye udkast til betalingsaftale, sammenholdt med den oprindelige betalingsaftale med HL, hvor alle betalinger er i det nye 2024-indeks (prisniveau). Tabellen viser, at den nye aftale indebærer en mindre udgift i 2025 og herefter en større udgift. Fra 2057 er den nye betaling en fuld merudgift, idet den tidligere betalingsaftale udløb i 2056. Den nye betalingsaftale dækker finansiering af det forøgede anlægsbudget, en ibrugtagningsreserve på 140 mio. kr. (2024-indeks) til omkostninger ved at gå fra anlæg til drift, samt øvrige tekniske ændringer og opdateringer

Tabel 2. Betalingsoversigt ny hhv. gammel aftale (kr. 2024 indeks)

Årstal	25-års reinvesteringer	Total	HL- betalinger før forøget anlægsbudget
Anlægsinvestering (A)	Tillæg for anlæg (D) og		

		driftsinvesteringer			
2025	17.743.252	-	-	17.473.252	30.979.252
2026- 2049	22.447.000	13.236.000	-	35.683.000	30.979.252
2050	22.447.000	13.236.000	21.452.000	57.135.000	30.979.252
2051- 2056	22.447.000	13.236.000	5.209.000	40.892.000	30.979.252
2057	22.121.000	13.044.000	5.209.000	40.374.000	0
2058	22.121.000	13.044.000	5.209.000	40.374.000	0
2059	21.307.000	12.564.000	5.209.000	39.080.000	0
2060	18.866.000	11.124.000	5.209.000	35.199.000	0
2061	18.214.000	10.740.000	5.209.000	34.163.000	0
2062	16.261.000	9.588.000	5.209.000	31.058.000	0
2063	14.959.000	8.821.000	5.209.000	28.989.000	0
2064	6.205.000	3.659.000	5.209.000	15.073.000	0
2065	2.932.000	1.729.000	5.209.000	9.870.000	0
2066- 2072	-	-	5.209.000	5.209.000	0
I alt	856.586.252	494.629.000	136.050.000	1.487.265.252	991.336.068

#### Fremadrettet budgetteringsmetode af betalinger til HL

Forvaltningen lægger op til, at budgettet til betalingerne til HL på finansposterne fremadrettet justeres i det administrative budgetforslag. Konkret benyttes Økonomistyrelsens reguleringsindeks for anlæg som fastsættes én gang årligt, således at budgettet løbende op- eller nedskrives efter samme indeksering, som HL benytter til at indeksere deres opkrævninger.

#### Ny betalingsplan og dækning af busbesparelsen i 2025

Den udskudte betaling fra 2025 til de efterfølgende år foreslås delvist anvendt til at annullere den letbanerelaterede besparelse (DTU-busserne) på 4,1 mio. kr., der er budgetteret allerede fra 2025, men først forventes realiseret i 2026, når letbanen går i drift.

#### **Strategisk ramme**

Tillæg til betalingsaftalen for Letbanen og det administrative budgetforslag.

#### **Videre proces**

Tillægget til betalingsaftalen behandles på et møde i Interessentskabet den 4. april.

Ændret betalingsplan og fremskrivning samt dækning af busbesparelsen i 2025 indarbejdes i budgetterne.

## **Økonomi**

De bevillingsmæssige ændringer for 2024 håndteres inden for de overførte midler til letbanen fra 2023, og bevillingsmæssige konsekvenser for 2025 og frem indarbejdes i det administrative budgetforslag, herunder den letbanerelaterede busbesparelse i 2025.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler.

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Punktet behandlet som punkt 2.

Ad 1-2) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Ad 1-2) Anbefalet.

## **Bilag**

Tillæg 2 til betalingsaftale - Lyngby-Taabæk Kommune

## **Punkt 8: Lukket: Ejendomssag (Beslutning)**

01.02.00-P20-14-23

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 2) Anbefalet.

Dagtilbudsudvalget, 13. marts 2024

Ad 3) Ikke anbefalet.

Byplanudvalget, 13. marts 2024

Ad 1 og ad 3) Ikke anbefalet.

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 14. marts 2024

Ad 1) Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A).

Mette Schmidt Olsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Ad 1) Anbefalet, idet der arbejdes videre med to sideløbende projekter.

Ad 2) Anbefalet.

Ad 3) Ikke anbefalet, med henvisning til ad 1.

Ad 4) Anbefalet.

# Punkt 9: Udskiftning af broen over Mølleåen ved Teknikerbyen (Beslutning)

06.02.16-G01-1-23

## Resume

Naturstyrelsen har informeret kommunen om nedtagning af broen over Mølleåen ved Teknikerbyen. Broen er en skelbro mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Rudersdal Kommune. Med denne sag skal der tages stilling til, hvorvidt Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at bevare broforbindelsen i fællesskab med Rudersdal Kommune. Projektets forventede omkostninger er 2,85 mio. kr., som fordeles mellem de to kommuner. Rudersdal Kommune har truffet beslutning om at afsætte midler til projektet i 2024.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at kommunen bygger en ny bro sammen med Rudersdal kommune idet omkostningerne fordeles 50/50 mellem de to berørte kommuner og udgiften finansieres via disponering af puljen til bro- og bygværker under aktivitetsområdet Vej og Park.

## Problemstilling

Broen over Mølleåen bag Teknikerbyen er i en sådan tilstand, at den skal udskiftes snarest. Broen ejes af Naturstyrelsen, som ikke har bevilling til en istandsættelse af broen. Naturstyrelsen vil fjerne broen, når den ikke længere er forsvarlig at bruge, og forventer, at den bliver afspærret af sikkerhedsmæssige hensyn ultimo august 2024 (bilag). Nedtagningen af broen skaber en række udfordringer i forhold til mobilitet.

Broens betydning for færdslen i området

Den nuværende bro er afgørende for adgangen til naturen langs Mølleåen. Forvaltningen i Rudersdal Kommune registrerede i perioden juli til november 2021 passager over broen. Der var 23.235 passager registreret over de 5 måneder. Det betyder at broen dagligt bruges af 152 personer, og at broen dermed vurderes til at være en vigtig trafikal forbindelse for borgerne. For at opretholde adgangen til de rekreative områder og bevare borgernes mobilitet i området anses det for væsentligt at have en bro på dette sted.

Konsekvensen af at Naturstyrelsen har besluttet at nedtage broen er, at brugerne af naturområdet bag Teknikerbyen vil være nødsaget til at følge stien langs Mølleåen mod syd eller nord. Af kortbilag fremgår de to alternative ruter samt den forlængede rute for gående (bilag).

## Løsninger

Færdsel over Mølleåen foreslås prioriteret

På baggrund af den registrerede færdsel, og adgang til naturområdet langs Mølleåen anbefaler forvaltningen, at Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejder en plan for etablering af en ny bro samt indgår samarbejdsaftale med Rudersdal Kommune vedr. ejerforhold og fremtidig drift af broen.

Aftale med Rudersdal Kommune

Forvaltningen vil udarbejde en aftale om hvilken kommune, der indtræder som bygherre, ejerskab, fordeling af etableringsudgifter, løbende driftsudgifter, tilsynsforpligtelse, beslutningskompetence ved ændringer af broen mv. inden for rammen af den afsatte økonomi. Der vil ligeledes blive beskrevet, hvorledes parterne skal forholde sig, dersom byggeregnskabet afviger fra de anslåede udgifter (se økonomiafsnittet).

Projektets mindre omfang gør, at forvaltningen foreslår, at der udarbejdes en samarbejdsaftale, hvor det er én af de to kommuner, der agerer bygherre og har ejerforholdet og den efterfølgende driftsforpligtelse. I aftalen vil indgå at begge

kommuner afholder halvdelen, svarende til 1,425 mio. kr., af den samlede forventede udgift på 2,85 mio. kr., med en beskrivelse af hvorledes omkostninger deles, dersom byggeprojektets regnskab afviger fra budgettet. I aftalen vil ligeledes fremgå at den kommune, som kommer til at eje broen ved broens ibrugtagning modtager de estimerede vedligeholdelsesomkostninger i broens afskrivningsperiode på 20 år af den anden kommune, samt at begge kommuner efter 20 år forpligtes til at deles om nedrivningsomkostning eller nyetableringsomkostning efter samme model

Rudersdal Kommune har afsat halvdelen af den samlede finansiering på 2,85 mio. kr. til projektet, se økonomiafsnit (bilag). Udgiften til nedtagelsen af den gamle bro afholdes af Naturstyrelsen.

### Nedprioritering af andre anlæg

For at finde finansiering til udgiften på 1,425 mio. kr. til at etablere en ny bro inden for den eksisterende økonomiske ramme af driftspuljen for bro- og bygværker (bropuljen), vil der blive foretaget en forskydning af ressourcer fra vedligeholdelse af andre broprojekter inden for rammen af puljen. Det betyder, at udvalgte vedligeholdelsesarbejder i 2024 og kommende år nedprioriteres og forskydes.

I 2024 og evt. 2025 betyder det, bl.a. at følgende større vedligeholdelsesarbejder ikke kan gennemføres; støttemuren mellem tankstation F24 og Virumvej/tilkørselsrampen, rækværk på broen ved Skovbrynet over Lyngby Omfartsvej samt rækværk ved broen over sti ved Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej.

Forvaltningen vurderer, at forskudte vedligeholdelsesarbejder ikke vil få negativ sikkerhedsmæssig indflydelse på kommunens eksisterende broer. Forvaltningen vedligeholder broer og bygværker ud fra et samlet overblik over de anlæg og konstruktioner, som hører under puljen for Broer og bygværker (bilag). Der gennemføres generaleftersyn af alle anlæg og konstruktioner hvert 5. år eller efter behov, og ud fra rapporten samt tilsyn prioriteres vedligeholdelsesopgaver for det kommende år. I bilaget fremgår de vedligeholdelsesopgaver, der er prioriteret til udførelse i 2024. Såfremt broen ved Teknikerbyen prioriteres finansieret af bropuljen, vil forvaltningen foretage en fornyet sikkerhedsmæssig prioritering af 2024-opgaver og forskyde de vedligeholdelsesopgaver til 2025, som vurderes til at kunne afvente vedligehold et år til.

Vedligeholdelsen af kommunens broer og anlæg er højt prioriteret, i det løbende vedligehold sikrer en længere levetid. Der skal derudover afsættes 0,03 mio. kr. til løbende drift (vedligeholdelse af broen), der ligeledes vil blive afholdt inden for eksisterende ramme af driftspuljen for bro- og bygværker (bropuljen).

På indeværende dagsorden for Teknikudvalget (meddelelse) orienterer forvaltningen om driftspuljen for bro- og bygværker for 2024, hvilket skal ses i sammenhæng med nærværende sag.

### Fondsmidler

Forvaltningen har ansøgt om fondsmidler hos Johannes Fog Fonden til det eventuelle arbejde med broforbindelsen ved Teknikerbyen. Der var ansøgningsfrist d. 28. februar 2024, og forvaltningen forventer svar på fondsansøgningen i april. Forvaltningen afsøger fortsat muligheden for fondsfinansiering hos andre relevante fonde.

### Strategisk ramme

Den foreslåede udskiftning af broen spiller en afgørende rolle i at fremme adgangen til naturen langs Mølleåen. Ved at fastholde broforbindelsen gøres det muligt, at borgerne har let adgang til de naturskønne omgivelser og kan samtidig drage fordel af de rekreative områder, der er tilgængelige langs Mølleåen, hvilket understøtter strategier som sundhedsstrategien, idræts- og bevægelsesstrategien og tilgængelighedsstrategien.

### Videre proces

I den videre proces vil forvaltningen udarbejde aftale med Rudersdal Kommune om etablering af broen, som anført ovenfor. Der er også behov for at informere offentligheden om projektets fremdrift og mulige påvirkninger for adgangsforholdene.

Broens farbarhed, frem til udskiftningen af broen, afhænger af Naturstyrelsens vedligeholdelse og sikkerhedsgennemgang af broens stand. Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommune vil, såfremt udvalgssagen godkendes, arbejde for at få udbudt opgaven til rådgiver i løbet af efteråret 2024.

## **Økonomi**

Grundlaget for økonomien

Ekstern teknisk rådgiver har udarbejdet et teknisk og økonomisk notat (bilag), hvoraf det fremgår, at der skal afsættes i alt 2,85 mio. kr. til entreprise- og rådgiveromkostninger.

Rudersdal Kommune har afsat midler til projektet (bilag), svarende til halvdelen af de estimerede omkostninger på 1,425 mio. kr.

Forslaget medfører en udgift på 1,425 mio. kr. til udskiftning af broen over Mølleåen inkl. uforudsete udgifter og 0,03 mio. kr. til løbende vedligehold. Udskiftningsudgifterne samt vedligeholdelsesomkostningerne vil blive afholdt inden for den eksisterende ramme af driftspuljen for bro- og bygværker (bropuljen) via disponering af denne.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler

Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Anbefalet.

## **Bilag**

Nedrivning af bro over Mølleåen vest for Ørholm Mølle

Rudersdal Kommune Anlægsbevilling Udskiftning af bro over Mølleåen ved Teknikerbyen

Alternativ ruter

Bro 19417 Udskiftning af bygværk

Reparationsarbejder Broer og Bygværker

# Punkt 10: Eventuel rejsning af statsskov nord for Trongårdsstien øst for Helsingørmotorvejen (Beslutning)

01.00.00-G10-1-23

## Resume

Naturstyrelsen har rettet henvendelse om mulighed for rejsning af min. 2 ha statsskov, hvilket forudsætter salg af kommunalt ejet areal. Forvaltningen foreslår, at rejsning af ca. 2 ha skov eventuelt vil kunne ske på de sydligste dele af Dyrehavegårds Jorder længst mod den offentlige sti - Trongårdsstien og nord for Trongårdens Byområde. Med nærværende sag ønskes beslutning om, at rejsning af ca. 2 ha skov ikke er lokalplanpligtig, og at forvaltningen kan arbejde videre med undersøgelser og tilpasninger mv. inden politisk stillingtagen til et endeligt projekt, herunder salg af kommunalt ejet areal.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det godkendes, at etablering af ca. 2 ha skov ikke er lokalplanpligtig, og at der således arbejdes videre med projektet uden lokalplan, og
2. det godkendes, at forvaltningen arbejder videre med undersøgelser og tilpasninger mv. ved rejsning af ca. 2 ha skov inden politisk stillingtagen til et endeligt projekt, herunder salg af kommunalt ejet areal, og
3. at der som en del af de videre undersøgelser og tilpasninger, jf. pkt. 2 sker dialog med grundejerne i området, og
4. det er en betingelse for en skovrejsning, at skovbyggelinjen omkring den nye skov reduceres således, at byggeri på naboejendommene ikke besværliggøres.

## Problemstilling

### Baggrund

Naturstyrelsen har ved mail af 23.08.2023 rettet henvendelse til borgmesteren om ”møde om planlægning af lille skov i din kommune”. Naturstyrelsen anfører i henvendelsen, at der på Finansloven 2022 blev afsat 50 mio. kr. i årene 2022-25 til ny statslig skovrejsning i hovedstadsområdet. Det prioriteres bl.a. at etablere nye skove med fokus på biodiversitet, og at give flere borgere et grønt åndehul tæt på deres hjem. Naturstyrelsen anfører, at det giver mulighed for at etablere en lille statsskov på f.eks. bare 2 ha, hvis der er et egnet areal.

Borgmesteren har den 20.11.2023 holdt møde med Naturstyrelsen. På mødet var der enighed om, at der kan arbejdes videre med et projekt om ca. 2 ha statsskov på de sydligste dele af Dyrehavegårds Jorder længst mod den offentlige sti - Trongårdsstien, se bilag med område (bilag). Området anvendes i dag til indhegnet græsningsareal til hestehold og afgrænses mod vest af beplantet støjvold mod Helsingørmotorvejen, mod syd af Trongårdsstien, mod øst af kommunalt ejede bygninger anvendt til daginstitutionsformål (privat og kommunalt) samt den offentlige sti, som fører til Rævehøjvej. Mod nord afgrænses området af eksisterende læhegn. Området inden for foranstående afgrænsninger udgør ca. 3,7 ha.

Kommunen har overfor Naturstyrelsen tilkendegivet, at der er interesse for at arbejde videre med rejsning af en mindre skov på et areal (ca. 2 ha) nord for Trongårdsstien, men med bemærkning om, at projektet forudsætter, at der i nærområdet og politisk er opbakning hertil, og at skoven og tilgrænsende beplantning ikke afkaster skovbyggelinjer, der vil lægge bindinger på udviklingen af de tilgrænsende områder. Desuden har området ved motorvejen været belagt med de såkaldte københavnerklausuler, og er det til dels stadig. Det bemærkes bl.a., at området, hvor der evt. etableres ca. 2 ha statsskov, er udpeget til både grønne arealer og arealer til potentiel bebyggelse ("Højst 28 lejligheder pr. ha") i den med Københavns Kommune aftalte dispositionsplan fra 1949. Kommunen skal have overblik over betydningen af skovrejsningen for disse klausuler, før der kan tages endelig beslutning.

Naturstyrelsen har senest ved mail af 31.01.2024 oplyst, at styrelsen gerne vil plante skov i Lyngby-Taarbæk Kommune i henhold de tidligere nævnte forslag og drøftelser. I dialogen med Naturstyrelsen har der ikke hidtil været drøftelser om købesummen for arealet.

## Øvrige forhold

Udover de ovenfor nævnte forhold er der øvrige forhold, som skal afklares inden endelig tilpasning og stillingtagen til projektet. Det er bl.a. vurdering af afgrænsning af skoven og evt. stiforhold gennem skoven, om projektet er lokalplanpligtigt, ledningsforhold og tinglyste forhold.

De ca. 2 ha grænser til Trongårdens Byområde, som er solgt/udviklet inden for de sidste ca. 5 år. Arealet, som undersøges frasolgt til etablering af statsskov, rummer under en række forudsætninger som fx ændring af plangrundlag, en potentiel mulighed for byudvikling. I den forbindelse bemærkes det, at der i forlængelse af indgåelse af udbygningsaftale med Novozymes blev tinglyst deklARATION om grønne områder (tinglyst 24.06.2016), som omfatter arealet, som foreslås undersøgt frasolgt til statsskov. I deklARATIONEN bliver der henvist til, at de grønne områder i henhold til ”Kommuneplan 2013 kan anvendes til en blanding af åbne arealer med mulighed for landbrug og hestehold samt områder til rekreativ anvendelse og tekniske anlæg til bl.a. regnvandsopsamling/klimatilpasning”. DeklARATIONEN har til formål at beskytte de foretagne investeringer mod ændringer i den tilladte anvendelse af de grønne områder. Novozymes og kommunen forpligter sig ved til ikke at søge at ændre ovennævnte anvendelsesmuligheder for de grønne områder i 10 år fra færdiggørelsen af den sidste investering. Forvaltningen er i dialog med Novozymes om udmøntning af udbygningsaftalens sidste to dele på hhv. 3 og 4 mio. kr.

## Løsninger

### Vurdering af lokalplanpligt

Det skal vurderes, hvorvidt der skal tilvejebringes en lokalplan forud for plantning af mindre skov (2 ha) i området. Lokalplanpligt bør ses i lyset af, at et af formålene med udarbejdelse af lokalplan er inddragelse af offentligheden. Det afgørende kriterium for lokalplanpligt er dernæst, om projektet vil medføre en væsentlig ændring i det bestående miljø. Ud over områdets karakter og projektets omfang skal projektets visuelle, funktionelle og miljømæssige virkninger inddrages i vurderingen. Ændret anvendelse af et areal, hvor der ikke etableres anlæg, vil også kunne udløse lokalplanpligt. Det er ikke afgørende, om det er positiv eller negativ påvirkning. En beslutning om ikke at udarbejde en lokalplan kan påklages.

Det beskrevne område, hvor der arbejdes med en eventuel plantning af skov, ligger i kommuneplanramme 6.2.43 Dyrehavegårds Jorder, der er udlagt til rekreativt område i bydelen Hjortekær (byområde). Området er ikke lokalplanlagt. Området er i dag et åbent græsningsareal indhegnet til heste.

Etablering af ca. 2 ha statsskov forudsætter matrikulære ændringer og salg af kommunalt ejet areal. Den ændrede anvendelse fra åbent indhegnet græsningsareal til en mindre skov med mulighed for anlæg af stinet igennem vil visuelt, i takt med at beplantningen vokser, ændre karakter fra åbent indhegnet græsningsareal til et beplantet område med skovbryn.

Forvaltningen vurderer, at de matrikulære ændringer og ændringen i anvendelsen af det rekreative område ikke er af så væsentlig karakter, at det kræver udarbejdelse af lokalplan. Ligeledes vurderes det, at den ændrede anvendelse ikke vil skabe væsentlig yderligere færdsel i området. Der færdes allerede i dag på Trongårdsstien lige syd for området cyklende og gående især til og fra de forskellige uddannelsesinstitutioner i området og eksisterende børneinstitutioner. Der forventes derudover ikke terrænændringer i området, hvis det besluttet at plante skov. En mindre skov på dette område vil ikke kunne kaste skygge på boligområdet beliggende syd for. En mindre skov vil evt. kunne skabe læ for blæst fra nord.

Forvaltningen har i den foretagne indledende dialog med Naturstyrelsen spurgt ind til de skovbyggelinjer som en ny skov vil medføre, i det det vurderes særdeles belastende for såvel ejere af de tilgrænsende ejendomme, som for kommunen som myndighed, hvis der pålægges byggelinjer 300 m rundt om den ny skov. Naturstyrelsen har oplyst, at man mener at byggelinjerne vil kunne reduceres. Forvaltningen finder, at dette bør være en forudsætning for at kommunen går videre med projektet.

Forvaltningen vurderer, at et evt. kommende konkret skovrejsningsprojekt skal screenes efter Miljøvurderingsloven (VVM-screening).

## **Strategisk ramme**

Forvaltningen vil redegøre for hvilke strategiske rammer, en evt. skovrejsning kan indgå i ved en følgende politisk sag om projektet, herunder salg af kommunalt ejet areal.

## **Videre proces**

Naturstyrelsen har i januar 2024 behandlet forvaltningens foreløbige tilkendegivelse vedr. projektet og har ved mail af 31.01.2024 oplyst, at de gerne vil plante skov i Lyngby-Taarbæk Kommune i henhold de tidligere nævnte forslag og drøftelser. Etablering af skoven forventes at ske i løbet af 2025. Naturstyrelsen ansætter en projektleder til skovrejsning i Hovedstadsområdet pr. 1. september 2024, som snarest efter ansættelse vil tage kontakt til forvaltningen. Naturstyrelsen oplyser i deres seneste henvendelse, at de har et delmål om, at flest mulige arealer erhverves allerede i 2024, hvorfor de anmoder kommunen om snarest muligt at gå i gang med arealsalget med overtagelsesdato 31.12.2024. Da forvaltningen i dialogen med Naturstyrelsen været åben om forbehold for bl.a. politisk inddragelse og når der henses til, at projektlederen i Naturstyrelsen først ansættes i efteråret, vurderer forvaltningen umiddelbart, at det ikke er realistisk med en evt. overtagelsesdato ved årets udgang.

Da Naturstyrelsen nu har oplyst, at de vil gå videre med projektet, vil forvaltningen bl.a. arbejde videre med afklaring af de tidl. nævnte forhold, herunder overordnet dialog med forventelig Novozymes, H.C. Ørsted Gymnasiet, Grundejerforeningen Trongården og Trongårdsskolen bl.a. som nærmeste naboer til projektet. Forvaltningen vil desuden kontakte Miljøstyrelsen for bekræftelse af, at skovbyggelinjen kan reduceres. Forvaltningen vender herefter tilbage med en politisk sag om projektet, herunder salg af kommunalt ejet areal, ift. endelig stillingtagen til projektet. Måtte politikerne i nærværende sag beslutte, at forvaltningen ikke skal arbejde videre med undersøgelser og tilpasninger mv. af projektet, meldes dette tilbage til Naturstyrelsen.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

På det foreliggende grundlag vurderes der at være positiv økonomi i projektet med frasalg af ca. 2 ha til etablering af statsskov, idet det forudsættes, at Naturstyrelsen afholder samtlige udgifter i forbindelse med bl.a. de matrikulære arbejder, retablering af hestehegn og projektet med skovrejsning, herunder fremtidig drift. Et evt. salg af ca. 2 ha til rejnsning af statsskov vurderes ikke umiddelbart at have en betydning for grundskylden.

Forvaltningen har endnu ikke foretaget en vurdering af, om frasalg af ca. 2 ha i væsentlig grad vil påvirke hesteholdet på Dyrehavegård og dermed en mulig lejeindtægt fra opstaldning. I forhold til den samlede driftsbyrde på Dyrehavegårds jorder, vurderer forvaltningen ikke, at denne vil blive påvirket et evt. frasalg af ca. 2 ha.

Som det tidligere er bemærket, har købesummen ikke været drøftet i den hidtidige dialog med Naturstyrelsen. Måtte politikerne i nærværende sag beslutte, at forvaltningen skal arbejde videre med undersøgelser og tilpasninger mv. af projektet, vil der frem mod en kommende politisk salgssag ske en afklaring af købesummen.

Forvaltningen vil redegøre nærmere for de økonomiske forhold ved en følgende politisk sag om projektet, herunder salg af kommunalt ejet areal.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 2, 3 og 4

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 1 og anbefaler indstillingspunkt 2, 3 og 4

Økonomiudvalget beslutter indstillingspunkt 2, 3 og 4

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 2-4) Anbefalet.

Byplanudvalget, 13. marts 2024

Afstemning om ad 1):

For stemte 5: (C (3), M (1), D (1)).

Imod stemte: 0

Undlod at stemme 2: (B (1) og A (1)).

Indstillingen blev således godkendt.

Afstemning om ad 2-4):

For stemte 5: (C (3), M (1), D (1))

Imod stemte: 0

B (1) og A (1) tog forbehold.

Indstillingerne blev således anbefalet.

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Udsat.

## **Bilag**

Oversigtskort - Evt. statsskov på Dyrehavegårds Jorder

# **Punkt 11: Forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion - tilhørende kommuneplantillæg, miljørapport og udkast til udbygningsaftale (Beslutning)**

01.02.05-P16-4-22

## **Resume**

Forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion (bilag) med tilhørende kommuneplantillæg 3/2021 (bilag) og miljørapport (bilag) skal godkendes og sendes i offentlig høring i 8 uger. I forbindelse med forslaget til lokalplan er der udarbejdet et udkast til udbygningsaftale. Planforslagene forelægges på baggrund af kommunalbestyrelsens beslutning d. 3. november 2022 om at udarbejde lokalplan for Lyngby Stadion. Forvaltningen foreslår et borgermøde i høringsperioden.

## **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 307 for Lyngby Stadion med tilhørende forslag til kommuneplantillæg 3/2021 offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger.
2. miljørapport offentliggøres og fremlægges samtidig med forslag til lokalplanen og kommuneplantillæg i offentlig høring i 8 uger.
3. der udarbejdes en udbygningsaftale med det skitserede indhold, som vil blive forelagt til godkendelse ved planens endelige vedtagelse.
4. der sendes orienterende brev til ejere, lejere og grundejerforeninger mv. inden for høringsområdet.
5. der afholdes borgermøde om planforslagene samt den tilhørende miljørapport i høringsperioden.

## **Problemstilling**

I 2021 blev Lyngby Stadion sat til salg sammen med en byggeret på 13.500 m<sup>2</sup> til boliger og erhverv.

Kommunen modtog et købstilbud, herunder et skitseprojekt, som blev fremlagt for kommunalbestyrelsen, og der blev afholdt borgermøde med købers præsentation. På baggrund af input fra forvaltningen, ekstern arkitektrådgiver samt borgermødet fremsendte køber supplerende materiale til skitseprojektet, og plangrundlaget blev opdateret på baggrund heraf. Nærværende forslag til lokalplan (bilag), kommuneplantillæg (bilag) og miljørapport (bilag) er udarbejdet på baggrund af det opdaterede plangrundlag og skitseprojekt.

Forud for udbuddet af stadion foretog forvaltningen undersøgelser af trafikbelastningen af området som følge af udviklingen af området med boliger og erhverv. Disse undersøgelser mandede ud i anbefalinger om visse trafikforbedrende tiltag på de interne veje i Idrætsbyen og på Lundtoftevej. Anbefalingerne blev godkendt af kommunalbestyrelsen den 17. december 2020. De godkendte anbefalinger om trafikforbedringer har været udgangspunkt for udformningen af udkastet til udbygningsaftale, som forventes indgået med køber.

Det udarbejdede tillæg til kommuneplan 2021 sikrer en anvendelse af området til blandede byfunktioner (blandet bolig og erhverv) samt, at højden inklusive teknik ikke må overstige 13,5 m.

## **Historik**

- Plangrundlag. Vedtaget af kommunalbestyrelsen den 24. juni 2021.
- Udbud af ejendom med Lyngby Stadion 27. august 2021 til 12. november 2021.
- Borgermøde med købers præsentation af projekt, afholdt den 25. marts 2022.

- Bedømmelse og anbefalinger fra ekstern arkitekt 23. august 2022.
- Opdateret plangrundlag, justeret efter indkommet købstilbud og beslutning om at udarbejde lokalplan mv. for Lyngby Stadion. Vedtaget af kommunalbestyrelsen, den 3. november 2022.

Opdateringen af plangrundlaget den 3. november 2022 bestod af følgende tilføjelser:

"Boligbebyggelser udføres som blank mur med lys gul tegl."

"Stueetagen skal have samme facademateriale og facadeudtryk som den øvrige facade."

"LED-lys integreret i facade/skærm kun mod Østvejen."

#### Lovgrundlag

Planlovens §§ 24, 25 og 26 om offentliggørelse af planforslag.

Planlovens § 21b om udbygningsaftaler.

Miljøvurderingslovens § 32 om høring af offentligheden i forbindelse med miljøvurdering af planforslag, herunder udarbejdelse af miljørapport.

### **Løsninger**

Lokalplanforslaget fremlægges med følgende indhold.

#### Formål

At give mulighed for ombygning af Lyngby Stadion for at sikre rammerne for særligt fodboldkampe på et stadion med tilskuere.

At give mulighed for etablering af seniorboliger, ungdomsboliger til studerende og forskelligt erhverv som kan understøtte oplevelsen af en levende Lyngby Idrætsby.

At sikre sammenhæng i de arkitektoniske greb, således at Lyngby Stadion, inklusive boliger og erhverv, overordnet fremstår som en samlet arkitektonisk enhed.

#### Områdets anvendelse

Området udlægges til område for blandede byfunktioner. Dette er en kategori som har til formål at indfange: "en blanding af mange forskellige byfunktioner, der gør byen levende og sammensat, hvor det er muligt at indpasse forskellige moderne byerhverv, som ikke er miljøbelastende" (jf. Vejledning om kommuneplanlægning).

Inden for lokalplanområdet er der hermed følgende anvendelsesmuligheder:

- Idrætsformål, stadion med tilhørende faciliteter herunder klubhus.
- Boliger, herunder ungdomsboliger til studerende og seniorboliger samt indendørs fællesarealer til boligerne.
- Liberale erhverv, herunder mødelokaler.
- "Udadvendte funktioner": Anden publikumsorienteret service samt fitness og undervisning. Ikke hotel.

## Bebyggelsens omfang og placering

Der kan maksimalt bygges 13.500 m<sup>2</sup> til boliger og erhverv (max. 10.800 m<sup>2</sup> til boliger og max. 4.050 m<sup>2</sup> til erhverv). Herudover kan der opføres stadionbyggeri: tribuner med overdækning samt de til opvisningsstadion hørende faciliteter, herunder klubhus. Inden for området som helhed, dvs. inklusive eksisterende og nye byggerier, kan der maksimalt være et etageareal på 30.000 m<sup>2</sup>.

Ungdomsboliger til studerende skal have et nettoareal på min. 15 m<sup>2</sup> og maks. 20 m<sup>2</sup> og seniorboliger skal have et nettoareal på min. 50 m<sup>2</sup>.

Al byggeri (med undtagelse af enkelte skure mv.) skal opføres inden for de anviste byggefelter. Højden, inklusive teknik, må ikke overstige 13,5 meter. I byggefelterne nærmest nabobligområdet mod vest er der særlige begrænsninger på højderne.

## Bebyggelsens ydre fremtræden

Et af projektets overordnede arkitektoniske greb er at anvende materialer og formsprog på en måde, så de indikerer, hvilken funktion den enkelte bygning indeholder.

Bygninger, der indeholder boliger (hhv. ungdomsboliger mod nord og seniorboliger mod syd), udføres primært med blank mur i gule tegl, mens stadion og tilhørende funktioner udføres med en facade og afskærmning i strækmetal med en gylden tone. Denne skærm i strækmetal sikrer, at stadion opfattes som et lukket stadion og giver den nødvendige sikring og afskærmning.

At stadion og tilhørende funktioner skiller sig ud fra de resterende bygninger i området indikerer, at dette er en særlig funktion, der dog forbindes til den øvrige bebyggelse gennem den gule/gyldne farvenuance så den samlede bebyggelse fremstår som en fælles arkitektonisk enhed.

Stueetagerne fremstår i samme facadematerialer som de ovenliggende etagers facader, dog med en større andel af glas/vinduer for de facader som indeholder erhverv (syd- og øst-facaderne) så stueetagen fremstår mere åben.

Der etableres plantebede med klatreplanter for foden af strækmetalfacaderne/-skærmen sådan at der vil fremvokse en begrønning af facaderne.

Bagerst i lokalplanen er der vist visualiseringer (under overskriften Visualiseringer - Facadebegrønning, s. 90-93 i pdf'en), som både viser byggeriet på ibrugtagningstidspunktet og med fuldt udvokset beplantning så man kan sammenligne.

## Ubebyggede arealer, herunder parkering

Udendørs opholdsarealer kan indrettes i gårdrummene for hhv. ungdomsboligerne mod nord og seniorboligerne mod syd.

Parkering kan foregå på terræn i afgrænsede delområder i Badeparken og i bygningskonstruktionen til boliger eller erhverv (mod syd). I Badeparken kan der maksimalt anlægges 90 p-pladser, herunder pladser til handicap-parkering, og der skal i indretningen tages mest muligt hensyn til den eksisterende beplantning i form af træer.

## Udbygningsaftale

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en opfordring fra køber af Lyngby Stadion jf. udbud pr. 2021 til at indgå en udbygningsaftale. Oplysninger om udkast til udbygningsaftalen indgår i høringsmaterialet. I hovedtræk udgør disse:

Ved aftalen forpligter grundejeren sig til for egen regning at gennemføre følgende:

- Adgangsvejen fra Lundtoftevej omlægges således, der kan etableres en separat cykelsti langs de eksisterende bygninger på den sydlige side. Dette medfører at ca. 25 meter beplantning op mod tennisbanerne ryddes for at få plads til sideforskydning af fortovej.
- Det eksisterende venteeareal for bilister på Lundtoftevej konverteres til en venstresvingsbane.
- Busstoppestedet på Lundtoftevej (umiddelbart ud for adgangsvejen) flyttes mod nord (endelige placering og udformning fastlægges).
- Der etableres en hævet asfaltflade ved indkørslen til hovedindgangen i Lyngby Idrætsby med tilhørende afmærkning.

Samtidig med offentliggørelsen af forslag til lokalplan skal det offentliggøres, at der foreligger et udkast til udbygningsaftale.

## Miljøvurdering

Lyngby-Taarbæk Kommune har vurderet, at ændringer i stadion og opførelse af boliger mv. er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, 10 b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg. Lokalplanen og kommuneplantillægget er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingslovens § 8, stk. 1.

Der er foretaget en screening af lokalplanforslaget samt kommuneplantillæg 3/2021, og på den baggrund er det kommunalbestyrelsens vurdering, at der skal foretages en miljøvurdering af planerne på følgende områder:

- Støj
- Grønne områder (parkering i Badeparken)
- Trafik
- Arkitektur (herunder indblik)
- Lys

Der er derfor udarbejdet en miljørapport, som offentliggøres sammen med planforslagene. I miljørapporten indgår også et ikke-teknisk resumé.

Miljøvurderingens konklusion viser, at lokalplanen og kommuneplantillægget og det projekt, som de giver mulighed for, kan gennemføres uden væsentlige konsekvenser for miljøet. Dog vil der i forhold til støj og trafik være brug for afværgeforanstaltninger i form af støjdæmpning af tribuner og trafikregulering af tilkørslen fra Lundtoftevej, herunder anlæg af cykelsti og hævet flade. Begge forhold er der taget højde for i lokalplanen.

## Borgerinddragelse

Forslag til lokalplan 307 samt kommuneplantillæg 3/2021 offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger sammen med tilhørende miljørapport. Der sendes orienterende brev til ejere, lejere og grundejerforeninger mv. inden for høringsområdet (bilag). Det udpegede høringsområde svarer til det område, der har været brugt ved tidligere offentlige møder om stadion. Det foreslås samtidig, at der afholdes borgermøde om lokalplanen samt den tilhørende miljørapport i høringsperioden.

## Strategisk ramme

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

## Videre proces

Når den offentlige høring er slut, forelægges sagen på ny sammen med de indkomne høringssvar. I forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen fremlægges i særskilt sag, sag om udbygningsaftalen omtalt ovenfor.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutningskompetence

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkterne 1, 3, 4 og 5.

Teknikudvalget anbefaler indstillingspunkt 2.

Økonomiudvalget anbefaler indstillingspunkt 3.

Kommunalbestyrelsen beslutter.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 2) Anbefalet, idet udvalget noterer sig, at der sker genplantning.

Byplanudvalget, 13. marts 2024

Ad 1) Anbefalet

Ad 3-5) Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Ad 3) Anbefalet.

## Bilag

Forslag til lokalplan 307 Lyngby Stadion 20-03-2024 med bilag

Forslag til kommuneplantillæg 3-2021 Lyngby Stadion

Miljørapport Lyngby Stadion med afgrænsningsrapport

Høringsområde lokalplan 307 Lyngby Stadion

Oversigtskort

# Punkt 12: Lokalplan 298 for Vellivs ejendomme - plangrundlag (Beslutning)

01.02.05-P16-232-23

## Resume

Velliv Pension ønsker at opgradere deres ejendomme ved Parallelvej, Hollandsvej og Lyngby Hovedgade syd for S-togsbanen. Velliv har derfor sideløbende med udarbejdelsen af udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum arbejdet med en vision og helhedsplan for området. Vision og helhedsplan har været forelagt Byplanudvalget senest i september 2023, hvor det blev besluttet at arbejde videre med en planlægning for området som muliggør helhedsplanens intentioner. Kommunalbestyrelsen har i januar 2024 haft et uformelt informationsmøde om status på arbejdet med vision og helhedsplan. Med nærværende sag fremlægges plangrundlag for en kommende lokalplan og kommuneplantillæg for området.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der udarbejdes forslag til lokalplan og kommuneplantillæg for Vellivs ejendomme
2. der udarbejdes miljørapport for lokalplan og kommuneplantillæg

## Problemstilling

Velliv Pension har et ønske om at igangsætte en udvikling og omdannelse af deres ejendomme, beliggende i området omkring Parallelvej og Hollandsvej i Kongens Lyngby. Velliv har derfor med afsæt i Vision og Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum udarbejdet en helhedsplan for området (bilag).

Vellivs overordnede tanke er at udnytte ejendomsmassen på en ny og bedre måde ved at omdanne overfladeparkering til bypark og endvidere fortætte udvalgte dele af bebyggelsen, primært med ekstra etager indenfor nuværende fodaftryk, men enkelte steder også med nybyggeri i form af sammenbygning af eksisterende bygninger. Anvendelsen vil fortsat primært være kontorhverv, men Velliv ønsker også mulighed for at indarbejde andre anvendelser som, offentlige formål (fx. daginstitution, sundhedshus), uddannelsesformål (fx. privatskole eller internationalskole), Boliger (fx. seniorboliger, ungdomsboliger og generationsbofællesskab) og derudover ønsker de mere åbne stueetager til fx. sportsfaciliteter og fitness, kultur, institutioner eller andre udadvendte funktioner såsom café, eller lignende.

Projektets formål er at give det samlede område et kvalitetsmæssigt løft gennem en omfattende begrønning, omlægning af trafik og parkering samt modernisering og transformation af bebyggelsen. Velliv ønsker at fortætte med ny bebyggelse i område - primært inden for den eksisterende bebyggelses fodaftryk samt at omdanne overfladeparkering til en ny bypark. Parkering samles i et nyt p-hus og i den eksisterende parkeringskælder, som udvides. Velliv ønsker at kunne udvide den samlede bebyggelse fra ca. 70.000 m<sup>2</sup> til ca. 95.000 m<sup>2</sup> (Bilag).

Ambitionen er at skabe et sammenhængende område, der bindes sammen af en grøn bypark med stiforbindelser på tværs af området. I de dele af området der i dag ligger lavt vil der ske en terrænregulering, så der skabes bedre sammenhæng mellem byrum og bygninger.

Visionen i Vellivs helhedsplan er at koble den nye grønne bypark sammen med den eksisterende Wilmanns Park, således der skabes nye grønne åndehuller og nye mulighed for at lette trafikanter kan færdes på tværs af området og ned til stationen.

Trafik og parkering

Området vejbetjenes i dag primært fra Lyngby Hovedgade, men der er mulighed for udkørsel mod Ulrikkenborgplads. Velliv foreslår, at området i fremtiden trafikbetjenes udelukkende fra krydset ved Lyngby Hovedgade og videre af Hollandsvej. Det foreslås, at den private fællesvej Parallelvej nedlægges som vej, men bibeholdes som stiforbindelse i området, dog vil der på en del arealet bliver opført ny bebyggelse. Dette skal der senere tages særskilt stilling til i en politisk beslutningssag i Teknikudvalget og Kommunalbestyrelsen.

I forhold til parkering i området ønsker Velliv at omdanne den eksisterende overfladeparkering til grønt område. Erstatningsparkering findes ved at etablere et nyt p-hus ved Hollandsvej, som beskrevet i lokalplan 255 og ved at udvide eksisterende parkeringskælder i området. Velliv har sendt et oplæg til parkeringsnormer på 1 p-plads pr. 60 m<sup>2</sup> erhverv, 1-p-plads pr. 150 m<sup>2</sup> til seniorboliger og 1 p-plads pr. 300 m<sup>2</sup> for ungdomsboliger.

Kommuneplan 2021 foreskriver 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> og 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> til ungdomsboliger, for øvrige etageboliger er der en parkeringsnorm på 1,5 p-plads pr bolig, dog 1 pr bolig ved boliger mindre end 65 m<sup>2</sup>. Der er i kommuneplan 2021 beskrevet en mulighed for, at der i stationære kerneområder kan arbejdes med en reduktion af parkeringsnormen eller en dobbeltudnyttelse af parkeringspladser. Hvis man benytter muligheden for reduktion af parkeringsnormen, vil den af Vellivs foreslåede parkeringsnorm for Erhverv være i overensstemmelse med kommuneplanens p-normer hvorimod den foreslåede p-norm for boliger og ungdomsboliger ikke er i overensstemmelse med kommuneplanens p-normer.

#### Kommuneplan og lokalplan

Området afgrænses som vist på bilag (Bilag). De eksisterende planforhold er beskrevet i bilag (Bilag). Der skal udarbejdes lokalplan og kommuneplantillæg for at kunne realiserer projektet.

### Løsninger

Forvaltningen vurderer, at Vellivs forslag til helhedsplan ligger fint i tråd med den politisk vedtagne vision for Kongens Lyngby Centrum. I Vellivs forslag er der, indarbejdet en mulighed for en evt. kommunal daginstitution i området, samt mulighed for andre offentlige funktioner såsom skole. Forvaltningen vurderer overordnet set, at der er behov for daginstitutionskapacitet i området. Vellivs forslag vurderes, at kunne give et løft til området, med nye grønne byrum og attraktive stiforbindelser, samt evt. nye fritidsmuligheder. Der er tale om et ældre erhvervsområde i den centrale del af Kongens Lyngby Centrum, som ikke i sin nuværende indretning lever op til markedes krav til nutidens erhvervsområde. Med den foreslåede udvikling vil området få en ny identitet og kunne bibeholde en attraktivitet som et moderne grøn erhvervsområde.

Forvaltningen foreslår, at der med afsæt i Vellivs helhedsplan igangsættes en planproces for det samlede område, hvor der udarbejdes lokalplan og kommuneplantillæg for området. Det foreslås, at lokalplanen bliver byggeretsgivende for de dele af projektet, hvor Velliv er langt i deres overvejelser ift. den kommende bebyggelse og fremtidige anvendelser, men at lokalplanen får karakter af en rammelokalplan for de dele af området, hvor der ikke er konkrete planer om ændringer mv. Det forventes på nuværende tidspunkt, at lokalplanen bliver byggeretsgivende for Parallelvej 17-19, Hollandsvej 12 samt de omkringliggende arealer, såsom bypark, ankomst, sammenhæng til Willmanns park mv, for Parallelvej 10-16 samt Lyngby Hovedgade 94-98 ligger der ikke i helhedsplanen planer om etablering af ny bebyggelse eller fortætning. For parallelvej 2-8 samt 15 vil lokalplanen have karakter af en rammelokalplan, så der før området kan udvikles skal udarbejdes en supplerende lokalplan (bilag). Det forventes at ombygningen af Parallelvej 17-19 bliver det første projekt, der etableres. Herefter forventes byparken og Hollandsvej 12 at være de næstkommende projekter, hvor byparken forventes etableres umiddelbart efter ombygningen af Parallelvej 17-19.

#### Parkering og trafik

Kommuneplan 2021 foreskriver 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> erhverv og 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> til ungdomsboliger, for øvrige etageboliger er der en parkeringsnorm på 1,5 p-plads pr bolig, dog 1 pr bolig ved boliger mindre end 65 m<sup>2</sup>. Der er i kommuneplan 2021 beskrevet en mulighed for, at der i stationære kerneområder kan arbejdes med en reduktion af parkeringsnormen på op til 25% for erhverv og 10% for boliger eller en dobbeltudnyttelse af parkeringspladser.

Forvaltningen foreslår, at man i dette område benytter muligheden for reduktion i de stationsnære kerneområder. Hvis man i området benytter mulighed for reduktion i forhold til placering i et stationsnært kerneområde vil kommunplanens parkeringsnormer forventeligt kunne overholdes for så vidt angår de områder i lokalplanen som forventes at bliver byggeretsgivende. Der er ikke i de dele af lokalplanen som pt. foreslås byggeretsgivende foreslået nye boliger. Forvaltningen foreslår derfor, at fastsættelse af parkeringsnorm for boliger i området sker i forbindelse med en efterfølgende lokalplanproces, når der foreligger et projekt som omfatter etablering af boliger.

Der skal før et forslag til lokalplan sendes i høring træffes beslutning om, at den private fællesvej Parallelvej kan nedlægges, hvis lokalplanen endelig vedtages.

Forvaltningen foreslår, at der med kommuneplantillægget ændres på anvendelserne i området, så der udover erhverv også kan etableres offentligt formål, såsom skole, daginstitutioner, plejeboliger og lignende, samt boliger i området. For den kommuneplanramme, hvor fortætning placeres, skal den samlede bebyggelsesprocent og etageantal hæves, så den foreslåede fortætning kan rummes inden rammen.

Forvaltningen vil inddrage arkitekturrådet i processen og få en samlet udtalelse om den samlede plan for byområdet samt af arkitekturen ift. den kommende ombygning af parallelvej 17-19.

## Milljörapport

Bygherre foreslår at der udarbejdes en miljørapport og har foretaget en indledende screening af projektet. Forvaltningen er enig i, at projektet er omfattet af miljøvurderingsloven. Det vurderes at projektet vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af miljøet i forhold til trafik, støj, bymiljø samt forurennet jord, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport.

## Alternativ

Et alternativ er at der ikke udarbejdes ny lokalplan for området og at bygherre kan udarbejde et nyt projekt som ligger inden for den gældende kommuneplanramme.

Etableringen af nyt P-hus på Hollandsvej ligger inden for de gældende lokalplaner for området.

## Strategisk ramme

Området er omfattet af udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum.

Helhedsplanen fra Velliv ligger i tråd med og understøtter visionen i udviklingsplanen.

Området er nævnt som en del af udviklingsområdet ved Kongens Lyngby Centrum i Planstrategi 2023 - projektet er i tråd med planstrategien.

## Videre proces

Hvis forvaltningens indstilling godkendes, vil der sammen med bygherre blive udarbejdet forslag til lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg og miljørapport. Herefter skal forslaget i 8 ugers høring. Det forventes, at der afholdes borgermøde i høringsperioden.

Velliv forventer, på baggrund af lokalplan 255 og den dispensation de fik i efteråret, at gå i gang med etableringen af et nyt P-hus i området inden sommer. Det forventes, at Velliv vil invitere naboerne til et orienterende møde om deres planer for området inden byggeriet af p-huset påbegyndes.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter pkt 2.

Byplanudvalget beslutter pkt 1.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 2) Godkendt.

Byplanudvalget, 13. marts 2024

Ad 1)

For stemte 6:

(C(3), M(1), A(1) og B(1)), idet bemærkes, at den igangsatte lokalplan ikke bliver byggeretsgivende for boligbyggeri, og at de af Velliv foreslåede parkeringsnormer for eventuelt boligbyggeri ikke er godkendt med denne sag, men vil skulle fastlægges i forbindelse med en senere planproces.

Imod stemte 1: D(1) idet bemærkes, at kommunen risikerer diverse kapacitetsudfordringer, der følger med mere boligbyggeri.

Indstillingen hermed godkendt.

## **Bilag**

Ulrikkenborg - Helhedsplan - Februar 2024

Memo ansøgning LP Ulrikkenborg-LyngbyPort- Velliv

Lokalplanafgrænsning 2024-02-12

planforhold for ejendommene

lokalplan 298 - byggeretsgivende dele

Oversigtskort

# Punkt 13: Frederiksdalsvej 355 - Anvendelse af Møllehuset til sundheds- og terapihus (Beslutning)

02.00.00-P19-7-24

## Resume

Innercise ApS ønsker at indrette "Møllehuset" til sundheds-/terapihus og opføre ny varmeterapibygning på 49 m<sup>2</sup> med tilhørende terrasse, iskar og udebruser på ejendommen Frederiksdalsvej 355. Ansøgningen indeholder 2 forslag til placering af ny bygning. Det ansøgte kræver landzonetilladelse og dispensation i forhold til naturbeskyttelseslovens § 16 (åbeskyttelseslinje) og § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinje). Med sagen skal det besluttes, om der skal meddeles dispensation (§§ 16 og 18) henholdsvis landzonetilladelse til det ansøgte.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen myndiges til at,

1. meddele dispensation fra å- og fortidsmindebeskyttelseslinjer til det ansøgte forslag 1
2. meddele landzonetilladelse til det ansøgte forslag 1

## Problemstilling

Matrikel 1gs Frederiksdal, Sorgenfri (Frederiksdalsvej 355) på 1350 m<sup>2</sup> udgør sammen med matrikel 1ad Frederiksdal, Sorgenfri (Nybrovej 520) på 1660 m<sup>2</sup> en samlet ejendom. Matriklerne er adskilt af Mølleåen. Der er opført én bygning "Møllehuset" på matrikel 1gs. Bygningen er i 1½ plan med kælder. Bebyggelsesprocent for matrikel 1gs er 17,0.

Møllehuset er opført i 1877 som beboelse for mølleren. Efterfølgende har Møllehuset været anvendt som kontor/tegnestue, men bygningen har stået tom de seneste år, da der har været betydelige udfordringer med at udleje bygningen, som er inficeret med skimmelsvamp, og derfor ikke må benyttes til ophold før, at der er foretaget skimmelsvampssanerung. Bygningen er tildelt bevaringsværdi 3, og er en del af den kulturhistoriske industrielle bebyggelse på stedet. Ejendommen ejes af Fuursø-Møllestrøm I/S, som har meddelt fuldmagt til det ansøgte. Lyngby-Taarbæk Kommune er en del af interessentskabet.

Ejendommen er ikke omfattet af fredningen af Frederiksdal Gods. Hele ejendommen er beliggende inden for skovbyggelinje afkastet af skovene omkring ejendommen, åbeskyttelseslinje afkastet af Mølleåen og fortidsmindebeskyttelseslinjer afkastet af de fredede fortidsminder Fæstningskanalen (frednings nr. 302939), Frederiksdal Stemmeværk (frednings nr. 302938) samt ruin af hovedbygning til Frederiksdal Mølle (frednings nr. 302947).

Hele ejendommen er beliggende i landzone inden for kommuneplanramme nr. 8.1.44, som udlægger til rekreativt område - bevarings- og friluftsområde, samt fastlægger, at der kun må opføres mindre nye bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse, dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger.

Ifølge kommuneplan 2021's generelle rammer skal rekreativ anvendelse foregå under hensyntagen til de geologiske, biologiske, kulturhistoriske og landskabelige værdier i området, og nye bygninger og udvidelse af eksisterende bygninger skal ske under hensyntagen til områdets eksisterende værdier.

Med hensyn til Fingerplan 2019 er ejendommen beliggende i "Indre grønne kiler og kystkiler" (Fingerplanens §§ 17-18). Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt.

Der ansøges om at anvende Møllehuset og matrikel 1gs til sundhedshus, hvor der blandt andet arbejdes med åndedrætsstræning og kulde- og varmeeeksponering samt psykologpraksis (bilag).

Selve Møllehuset ombygges og istandsættes indvendigt. Udvendigt foretages alene reovering af facader, vinduer og døre, og bygningens nuværende farver fastholdes.

Kulde- og varmeterapifaciliteter ønskes etableret i ny separat bygning med tilhørende udebrugere og terrasse med 3 iskar. Den ny bygning er på 49 m<sup>2</sup> og har en maksimal højde på ca. 3,35 m over terræn. Bygningen vil indeholde varmeterapi, omklædnings- og teknikrum. Bygningen beklædes med halve granrafter med bark og vinduer samt glas udføres med spejlrefleks. Taget udføres som sedum tag. Foran bygningen etableres ca. 38 m<sup>2</sup> hævet træterrasse (20 cm over terræn) med 3 iskar og område med udebrugere. Udebrugerne afskærmes med raftevæg. I perioder vil der blive opsat solsejl over dele af terrassen. Derudover etableres hævede (20 cm over terræn) trægangstier fra Frederiksdalvej til ny bygning, mellem de to bygninger og omkring eksisterende træterrasse ved Møllehuset. Der etableres belysning langs bygninger, terrasse, parkeringsareal og gangstier. Opførelse af ny bygning vil medføre at bebyggelsesprocent for matrikel 1gs stiger til 20,7.

Ansøger har fremsendt to forslag til placering af den nye bygning på matrikel 1gs. I begge forslag er den nye bygning placeret i haven bag eksisterende beplantning langs parkeringsarealet på matriklen. I forslag 1 er den nye bygning placeret parallelt med Frederiksdalsvej, og i forslag 2 er den nye bygning placeret langs naboskel vinkelret på Frederiksdalsvej. Eksisterende levende hegn mellem parkerings- og haveareal bevares, dog fældes træet, som står på selve parkeringsarealet.

Ansøger oplyser, at der på sigt forventes at være 3-6 ansatte og komme 20-50 kunder pr. dag til holdtræning/workshops samt derudover enkeltpersoner til psykologssessioner. Holdstørrelsen forventes at blive 8-18 personer og åbningstiderne kl. 06-22.

Der etableres 10 stk. parkeringspladser på den eksisterende grusparkering på matrikel 1gs, som arealmæssigt ikke udvides. I forhold til yderligere parkeringsbehov henviser ansøger til offentlig parkeringsplads 3 minutters gang fra ejendommen og offentlig bus med stoppested umiddelbart ud for ejendommen. Derudover forventer ansøger at indgå aftale med Hotel Sinatur om anvendelse af hotellets parkeringsplads beliggende umiddelbart nord for matrikel 1gs ved særlige aktiviteter, som medfører ekstra parkeringsbehov.

Den ansøgte anvendelse af Møllehuset samt opførelse af ansøgt ny bygning vurderes at kræve landzonetilladelse (planlovens § 35) samt dispensation fra fortidsmindebeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 18). Herudover vurderes alle ansøgte tilstandsændringer (f.eks. træterrasse og -stier, iskar, udebrugere) at kræve dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16 og § 18, idet § 16 er et forbud mod tilstandsændringer herunder bebyggelse og konstruktioner, og § 18 er et forbud mod (alle) tilstandsændringer. Den ansøgte anvendelse af Møllehuset vurderes ikke at kræve dispensation fra å- og skovbyggelinje (naturbeskyttelseslovens § 16 og § 17), idet ændret anvendelse ikke i sig selv er omfattet af forbuddet i § 16 og § 17. Opførelse af ansøgt ny bygning vurderes at kræve dispensation fra åbeskyttelseslinjen, men ikke dispensation fra skovbyggelinjen, idet skovbyggelinjedispensationen er indeholdt i landzonetilladelsen, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, stk. 2, pkt. 5.

Ansøgningen har i medfør af planlovens § 35, stk. 4 været sendt i orientering. Orienteringen har medført bemærkninger fra Danmarks Naturfredningsforening Lyngby-Taarbæk og indsigelser fra en gruppe af omkringboende. Ansøger og ejer har drøftet det ansøgte med Bygningskultur Foreningen Lyngby-Taarbæk og Danmarks Naturfredningsforening Lyngby-Taarbæk på et møde. Bygningskultur Foreningen har fremsendt bemærkninger til referatet fra dette møde.

Bygningskultur Foreningen og Danmarks Naturfredningsforening er positive i forhold til det ansøgte, men har nogle bemærkninger til bygningens udseende. Omkringboende har fremsendt en samlet indsigelse, og de opfordrer til, at det ansøgte ikke godkendes, idet de har alvorlige bekymringer i forhold til belastning af området, naturhensyn og trafikikkerhed. Resumé af bemærkninger og indsigelser fra orienteringen er vedlagt (bilag). De modtagne bemærkninger og indsigelser er vedlagt i et dokument (bilag).

De indkomne bemærkninger og indsigelser har været sendt til ansøger, som supplerende oplyser, at ansøgers aktiviteter kræver ro og ikke vil opleves som støjende, at badning i Mølleåen ikke indgår i ansøgers aktiviteter, at den nye bygning er udformet og skrærmet af beplantning, så den ikke visuelt er til gene for omgivelserne, at skiltning og belysning minimeres mest muligt samt at eksisterende beplantning tilpasses, så der er sigtbarhed til og fra parkeringsareal (bilag).

## Løsninger

Den nye bygning med terrasse, iskar og udebrug er af begrænset omfang og farve- og materialevalget afspejler naturens farveskala. I placeringsforlag 1 placeres den nye bygning i haven langs beplantningen ud mod parkeringsareal og i umiddelbar nærhed af den eksisterende bygning Møllehuset. Med forslag 1 friholdes størstedelen af haven for anlæg, og ejendommens bygningsmasse vil være samlet ”på langs” og mod vest set fra Mølleåen og hotellets parkeringsplads nord for matrikel 1gs. Derudover vil bygningsmassen være mest muligt tilbagetrukket fra skel mod de ubebyggede arealer øst for matrikel 1gs. I nærområdet er opført flere bygninger svarende til Møllehuset, en hotelbygning samt adskillige udhusbygninger af træ. Nærområdet er således præget af forholdsvis tæt bebyggelse – mere landsbykarakter end karakter af åben land. Afstand fra nærmeste boliger beliggende Nybrovej 520 og Frederiksdalsvej 351 til ny bygning og terrasse skønnes at være henholdsvis ca. 35 m og 75 m. Bolig på Nybrovej 520 er beliggende på den modsatte side af Mølleåen, og boliger på Frederiksdalsvej 351 er adskilt fra matrikel 1gs af hotellets parkeringsplads.

Den eksisterende bygning Møllehuset renoveres, men bygningens nuværende udseende bevares. Den ansøgte anvendelse vil ikke ændre på bygningen ej heller i forhold til den sidste anvendelse af bygningen som kontor/tegnestue. Den væsentligste ændring vil bestå i, at en tom bygning bliver aktiv igen, hvilket vurderes at være til fordel for bygningens status som bevaringsværdigt i kategori 3 og området.

Haven på matrikel 1gs er omgivet af levende hegn, det eksisterende parkeringsareal udvides ikke, der foretages ikke terrænreguleringer eller væsentlige gravearbejder, og størstedelen af eksisterende beplantning på matrikel 1gs bevares.

Støj fra selve de ansøgte aktiviteter – psykologpraksis, åndedræts-, varme- og kuldeterapi - skønnes at ville være på niveau med almindelig samtale og vurderes på den baggrund ikke at ville bidrage væsentligt til støjniveauet i området.

Forvaltningen vurderer på den baggrund, at hverken de landskabelige, kulturhistoriske, geologiske og biologiske værdier, ind- og udsyn til Mølleåen som å og fortidsminde, dyre- og plantelivet eller nærmeste naboer vil blive påvirket væsentligt af den ansøgte anvendelse eller opførelse af den nye bygning, hvis den nye bygning placeres i henhold til placeringsforslag 1, og at den ansøgte belysning på matriklen og de ansøgte gangstiarealer ved Møllehuset og Mølleåen reduceres væsentligt.

Forvaltningen bemærker dog:

- at psykologpraksis, åndedræts-, varme- og kuldeterapi ikke er aktiviteter, der er omfattet af definitionen for rekreativ anvendelse, som kommuneplanen udlægger området til, og det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte anvendelse udfordrer gældende bestemmelser med hensyn til kommuneplanen og Fingerplanens § 18 i forhold til meddelelse af landzonetilladelse til det ansøgte,
- at det er en udfordring, at opføre af ny bebyggelse inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), idet det i naturbeskyttelsesloven (§ 65, stk. 2) er indskrevet, at det kun er i særlige tilfælde, at der kan dispenseres fra § 18's forbud mod tilstandsændringer herunder bebyggelse,

- at parkeringsbehovet ikke kan løses på egen ejendom – matrikel 1 gs
- at området som beskrevet af omkringboende året rundt bliver brugt af mange mennesker og er præget af meget trafik og trafikstøj fra gennemkørende og parkeringssøgende trafik samt ringe trafiksikkerhed. Forvaltningen vurderer ikke, at de ansøgte ændringer vil medføre ændrede forhold i forhold til trafikbelastning, -sikker eller -støj.

Forvaltningen vil i forbindelse med meddelelse af landzonetilladelse og dispensationer fra naturbeskyttelsesloven sikre f.eks. via vilkår, at åbningstider kl. 06-22 ikke udvides, at ny bygning bliver fjernet ved ophør af lejemål, at eksisterende parkeringsareal ikke udvides, at eksisterende beplantning omkring parkeringsareal og have samt langs Mølleåen bevares, at Møllehusets nuværende udseende bevares, at ny bygning udføres med facader af ubehandlet cedertræ, sedum tag samt tonede vinduer uden spejlrefleks, at solsejl gives en afdæmpet naturfarve, at kun stiareal fra Frederiksdalsvej til ny bygning og terrasse foran ny bygning tillades udført i træ og hævet over eksisterende terræn (max 20 cm), at øvrige gang-/stiarealer ikke må hæves over eksisterende terræn og kun må udføres med græsbelægning, at der kun må opsættes et mindre skilt i terræn, at der ikke foretages terrænreguleringer, og at ansøgt belysning reduceres væsentligt.

Forvaltningen vurderer ikke, at den konkrete sag vil skabe præcedens, idet ejendommens placering og historik gør, at der er tale om et helt særligt tilfælde.

## **Strategisk ramme**

Fingerplan 2019 og Kommunplan 2021.

## **Videre proces**

Bemyndiges forvaltningen at meddele dispensationer og landzonetilladelse til det ansøgte, vil forvaltningen meddele dispensationerne og landzonetilladelse og herefter behandle det ansøgte i forhold til bygningsreglement 2018. Alternativt vil forvaltningen meddele afslag til det ansøgte.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget beslutter indstillingspunkt 1.

Byplanudvalget beslutter indstillingspunkt 2.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Ad 1) Godkendt.

## **Byplanudvalget, 13. marts 2024**

**Ad 2) Udvalget ser positivt på, at der kommer liv i Møllehuset og er principielt enige i den ansøgte ombygning af huset, samt at der kan placeres en ny bygning på grunden med den i ansøgningen ønskede anvendelse. Udvalget ser dog gerne en bearbejdning af den nye bygnings udtryk, således at denne bedre indgår i det eksisterende historiske kulturmiljø med Møllehuset fra 1877, f.eks. ved tilføjelse af sprosser på de store vinduespartier, bearbejdning af tagets udtryk, facadematerialer eller**

**lignende, eller at huset alternativt gives et mere organisk udtryk, jf. illustrationen på s. 23 nederst.**

## **Bilag**

Oversigtskort

Ansøgning

Resumé bemærkninger og indsigelser

Bemærkninger og indsigelser

Partshøringsvar fra ansøger

# Punkt 14: Dyrehavegårdsvej 22 - Dispensation skovbyggelinje (Beslutning)

02.00.00-P19-152-23

## Resume

Forvaltningen har modtaget ansøgning om ændring af tagkonstruktion og etablering af 3 kviste på eksisterende enfamiliehus på ejendommen Dyrehavegårdsvej 22. Det ansøgte kræver dispensation i forhold til naturbeskyttelseslovens § 17 (skovbyggelinje) og § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinje). Teknikudvalget skal beslutte, om der skal meddeles dispensationer til det ansøgte.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles dispensation fra skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer til det ansøgte.

## Problemstilling

Det eksisterende enfamiliehus ligger i første række mod skoven "Jægersborg Dyrehave", og en del af huset ligger i dag inden for reducerede skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer. Huset er beliggende 0,9-1,3 m inden for beskyttelseszonen med en samlet eksisterende overskridelse (volumen) på ca. 40 m<sup>2</sup>, eller ca. 1 m. Eksisterende hus er i 1½ etage med 60 m<sup>2</sup> stueetage og 38 m<sup>2</sup> tagetage samt 16 m<sup>2</sup> væksthus i 1 etage.

Skovbyggelinjen som afkastes fra Dyrehaveskoven er i 1986 reduceret til 20 m på den pågældende ejendom, mens fortidsmindebeskyttelseslinjen er reduceret til samme placering som den reducerede skovbyggelinje i forbindelse med udarbejdelse af lokalplan 219 i 2011. Fortidsmindebeskyttelseslinjen afkastes af fredet rundhøj fra oldtiden (frednings nr. 303053), der er beliggende inden i skoven ca. 50 m fra eksisterende enfamiliehus.

Enfamiliehusets tagkonstruktion ønskes ændret fra en traditionel 45 graders tagkonstruktion til trempeltagskonstruktion, hvilket medfører, at tagkonstruktionen hæves med ca. 1,0 m ved facaden (ved tagudhæng) og ca. 0,4 m ved kip. Derudover ønskes etableret tre kviste i tagfladen mod skoven samt en tilbygning placeret bag eksisterende enfamiliehus i forhold til skoven og fortidsmindet (bilag). Husets aftryk herunder tagudhæng inden for beskyttelseszonen ændres ikke ved den ønskede etablering af kviste og ændring af tagkonstruktionen, men ændringerne medfører en volumenmæssig udvidelse på ca. 13 m<sup>3</sup> inden for beskyttelseszonen, hvilket kræver dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 17, stk. 1 og § 18, stk. 1.

## Løsninger

Det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte overskridelse af skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjerne ikke vil påvirke ind- og udsynet til skoven og fortidsmindet væsentligt anderledes end eksisterende bebyggelse, idet der er tale om:

- en eksisterende bygning beliggende delvist inden for skovbygge- og fortidsmindebeskyttelseslinjer
- en volumenmæssig beskedet overskridelse,
- at bygningens aftryk inden for beskyttelseszonen ikke udvides,
- en bagvedliggende tagkonstruktion beliggende uden for beskyttelseszonen, der er højere end den ansøgte udvidelse.

Kommunen har i 2017 meddelt dispensation fra § 17 og § 18 til 7 m<sup>2</sup> udvidelse af bygning (grundet efterisolering) beliggende ca. 2 m fra skovgrænsen og ca. 75 m fra fortidsmindet (Dyrehavegårdsvej 24C) og i 2022 meddelt dispensation fra § 17 til indretning af beboelse i en eksisterende tagetage beliggende ca. 18 m fra skovgrænsen (Langs Hegnet 74).

Ansøgningen har været sendt til udtalelse hos Naturstyrelsen Hovedstaden (skovens ejer). Der er ikke modtaget bemærkninger fra Naturstyrelsen Hovedstaden til projektet.

Såfremt ansøgningen afvises, vil ansøgt tilbygning samt ændring af den del af tagkonstruktion, der er beliggende udenfor beskyttelseszonen fortsat kunne etableres, hvis disse overholder bestemmelser i lokalplan 219, Bygningsreglement 2018 og tinglyste servitutter.

## **Strategisk ramme**

Det er ansøgte er i overensstemmelse med kommuneplanen, da kommuneplanen udlægger rammeområdet 6.1.60 for Hjortekærvej til åben lav boligbebyggelse.

## **Videre proces**

Bemyndiges forvaltningen af meddele dispensationer til det ansøgte, vil forvaltningen meddele dispensationerne og herefter behandle det ansøgte i forhold til lokalplan 219, Bygningsreglement 2018 og tinglyste servitutter. Alternativt vil forvaltningen meddele afslag til det ansøgte.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Godkendt.

## **Bilag**

Ansøgning

# Punkt 15: Legepladsområde i Egegårdsparken (Beslutning)

82.11.00-G07-1-23

## Resume

G/F Egegårdens Haveby og G/F Egegaardsparken har rettet henvendelse til kommunen med ønske om leje af areal i den kommunale park ved Egegårdsvej til brug ved opstilling af legeredskaber/-elementer. Forvaltningen peger på, at anmodningen kan imødekommes under nærmere fastsatte betingelser.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at et areal i kommunens område Egegaardsparken kan udlejes til grundejerforeningerne på de beskrevne forudsætninger om etablering og vedligeholdelse samt tilsyn af legeområde og -redskaber.

## Problemstilling

Forvaltningen afholdt den 30. maj 2023 møde med repræsentanter fra G/F Egegårdens Haveby og G/F Egegaarden. Grundejerforeningerne ønsker at kunne opsætte legeelementer målrettet aldersgruppen 0-6 år i det bagerste område af "Egegårdsparken", hvor der i forvejen er opsat en bænk, og hvor der er skygge fra træer, jf. herved det sagen vedlagte materiale fra grundejerforeningen samt kortskitse med angivelse af areal. (bilag).

Området er i henhold til lokalplan 272 udlagt til rekreativt område til fritidsaktiviteter og park. En evt. imødekommelse af ønsket fra grundejerforeningerne om etablering af legeelementer på arealet vil derfor være i tråd med anvendelsesbestemmelsen.

Etablering af den ønskede indretning vil forudsætte, at der kan gives en byggetilladelse (hvorom initiativtagerne således skal søge kommunens byggemyndighed), ligesom kommunen må føre kontrol med selve etableringen.

Grundejerforeningerne vil i givet fald påtage sig at forestå indkøb af legeelementer, opsætning og indhentning af tilladelse til opsætning af legeelementerne/områdets indretning hos byggemyndigheden, indhente efterfølgende godkendelser samt forestå drift, tilsynsopfølgning og vedligeholdelse af legeelementerne samt legeområdet.

## Løsninger

Forvaltningen har udpeget legepladsarealet under hensyntagen til, at der er tilstrækkelig afstand til træer og buske, således at kommunens løbende vedligeholdelse og pleje af parkens øvrige areal til stadighed kan udføres, herunder f.eks. uhindret at kunne slå græs med bred græsklipper foruden beskæring og pleje af træer og busketter.

Etablering af legeområdet på nævnte lokation efterlader efter grundejerforeningernes opfattelse fuldt ud plads til at kunne spille fodbold m.v. på det resterende, forholdsvis store parkareal, hvorved parkens aktuelle serviceniveau efter forvaltningens opfattelse opretholdes.

Forudsætningen for, at grundejerforeningerne kan etablere et legepladsområde er, at der indgås en lejeaftale med kommunen vedr. pågældende areal. En sådan lejeaftale vil bl.a. beskrive det konkrete areal, der lejes, samt betalingen herfor, foruden opsigelsesbestemmelser og retableringsforpligtelse. Lejen vil blive fastsat ud fra en vurdering af, hvad forholdene tilsiger i forhold til kommunens begrænsede råderet samt hvorvidt andre i området kunne være interesseret i at indgå en sådan lejeaftale.

Det er ligeledes en forudsætning, at grundejerforeningerne søger de fornødne myndighedstilladelser, herunder byggetilladelse.

Kommunen følger Dansk Standard for legepladser og faldunderlag på skoler, daginstitutioner og offentlige legepladser (DS/EN 1176 for legeredskaber og DS/EN 1177 for faldunderlag). Aftalen vil derfor forudsætte, at grunderejforeningerne ligeledes følger disse standarder og krav.

Desuden indgås aftale om kommunalt tilsyn af legepladser: Konceptet for tilsyn på legepladser, der drives af kommunen – eller findes i ”varetægt” af kommunen, som tilfældet er med nævnte projekt – er, at legepladserne er undergivet et årligt “internt” tilsyn fra kommunens side over for “indehaveren” af legepladsen ( i dette tilfælde grundejforeningerne).

Tilsynet foregår på stedet i fællesskab mellem kommunens repræsentanter og repræsentanter for legepladsen. Der vil blive fastsat en særskilt pris herfor.

Endvidere gennemføres hver tredje år et eksternt tilsyn (der rapporteres skriftligt), som bestilles af kommunen og faktureres særskilt til indehaveren af legepladsen.

Disse tilsynskoncepter vil ligeledes være beskrevet i aftalen– herunder m.h.t., at grundejforeningerne ("indehaveren" af legepladsen) er forpligtet til efterleve tilsynskontrollørens anvisninger om tekniske/vedligeholdelsesmæssige forhold, der skal rettes op på/udføres.

Det vil ligeledes af lejeaftalen også fremgå, at det er grundejforeningernes ansvar generelt at levere en sikker legeplads (straksafhjælpning af fejl og mangler ved opstillede legeredskaber) og følge anvisningerne fra kommunen omkring forholdene i parken i øvrigt – herunder grundejforeningernes pligt til at foretage afspærring/nedtagning af (dele) legepladsen, såfremt den/dele af den ikke er sikker.

Som led i kommunens opretholdelse af bestemmelserne med parkens anvendelse vil kommunen derfor bidrage med ovennævnte årlige tilsyn, inklusive opfølgning på overholdelse af lejeaftalens betingelser.

Forvaltningen peger på, at anmodningen søges imødekommet, forudsat der kan aftales det beskrevne, nærmere fornødne.

## **Strategisk ramme**

Kommunens mulighed for at bidrage til fritidsmæssige formål, jf. kommunalfuldmagten.

## **Videre proces**

Indgåelse af aftale på de beskrevne forudsætninger.

## **Økonomi**

Sagens effektivering i praksis forudsættes at være økonomisk neutral for kommunen, idet kommunens årlige tilsyn og opfølgning på aftale m.v. forudsættes modsvaret gennem mindre driftsopmærksomhed på det udlejede i forhold til resten af parkarealet.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget og Økonomiudvalget anbefaler.

Kommunalbestyrelsen godkender.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Anbefalet.

Økonomiudvalget, den 19. marts 2024

Anbefalet.

## **Bilag**

oplæg til legepladsområde fra grundejerforeninger

Legepladsområde Egegårdsparken

# Punkt 16: Lundtoftevej 233A - Nye skiltepyloner (Beslutning)

02.00.00-P19-338-23

## Resume

OK a.m.b.a. ansøger på vegne af Vejdirektoratet om dispensation fra naturbeskyttelsesloven § 17 (skovbyggelinje) til opsætning af to nye skiltepyloner placeret ved afkørsel til rastepladserne Storkereden og Lærkereden i Lundtofte. Skiltene skal anvendes til at orientere trafikanter om lademulighed på rastepladserne. Udvalget skal tage stilling til, om dispensationen skal meddeles.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles dispensation fra § 17 opsætning af to nye skiltepyloner.

## Problemstilling

Lærkereden og Storkereden er to rastepladser langs Helsingørmotorvejen i Lundtofte, placeret umiddelbart overfor hinanden. Denne del af Helsingørmotorvejen er omfattet af naturbeskyttelseslovens skovbyggelinje (§17) afkastet af skov, som er beliggende nær rastepladserne.

Ved Lærkereden og Storkereden etableres elbil-ladestandere. Vejdirektoratet ønsker at oplyse bilister om dette, som færdes på Helsingørmotorvejen både nordgående og sydgående retning med opsætning af to nye skiltepyloner.

De ansøgte skiltepyloner er 8 m høje, 1,76 m bred og 0,26 m dyb. Skiltenes højde er valgt på baggrund af ikke at skygge for en nærliggende mast med kamera, som er 12 m høj og være højere end et ønsket fremtidigt støjhegn på 6 m. Skilteteksten udføres med et større logo øverst og herunder mindre tekst og symbol. Skiltningen vil være på begge sider af pylonerne, og vil belyses bagfra. Skiltene er i grundfarve hvide.

Skiltene placeres ved afkørsel til rastepladserne i det grønne areal mellem afkørsel og motorvej.

## Løsninger

Forvaltningen vurderer, at de ansøgte skiltepyloner ikke vil ændre væsentligt på ind- og udsigt til og fra skoven, da på trods af skiltenes højde på 8 m ikke har en væsentlig omkreds.

Grundet skiltepylonerne placeres, hvor der er eksisterende rastepladser, og i et vejareal, som indeholder vejbelysning m.m., vurderer forvaltningen, at der bør meddeles dispensation fra § 17 til opsætning af to skiltepyloner.

Hvor skiltepylonerne opføres er ikke beliggende indenfor en kommuneplanramme, lokalplan eller byplanvedtægt.

Skiltepylonerne har været i høring hos skovejere. Der er ikke indkommet bemærkninger.

## Strategisk ramme

Etablering af lademulighed er i overensstemmelse med Bæredygtighedsstrategien.

## Videre proces

Hvis forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslinjen vil forvaltningen meddele den, og efterfølgende skal der ansøges og behandles en ansøgning om byggetilladelse. Hvis forvaltningen ikke bemyndiges til at meddele dispensation, vil forvaltningen meddele afslag på opførelse af skiltepylonerne.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Godkendt, idet der i byggetilladelsen stilles vilkår om at lysstyrken kan reguleres, såfremt der opstår gener i omgivelserne.

## **Bilag**

Ansøgning

## Punkt 17: Kommende sager

00.01.00-A00-104-21

### Sagsfremstilling

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

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

Følgende sager er planlagt til de kommende møder:

- Dyrehaven - Forskønnelse af adgange
- Tilpasning af pakeringskontrol og licenspriser
- Plangrundlag for ny lokalplan for DTU Campus
- Prioritering af skolevejs- og trafiksikkerhedsprojekter 2024
- Boelvej 8 - Opsætning af seks nye lysmaster
- Lyngby-Taarbæk Forsynings Regulativ for Vand
- Slukning af hver 2. gadelampe – annullering af beslutning
- Renovering af Bondebyens belysningsanlæg
- Modernisering af gadebelysning – resterende 2.263 lyskilder
- Vedligeholdelsesopgaver og bygge- og anlægsprojekter i 2023
- Revurdering af overfladebelægning (OB) på villagveje - Tilbud fra Rådgiver
- Afvikling af byggekredit fra tidligere medfinansieringsprojekt
- Vurdering af tilstanden af de offentlige veje, stier og fortove
- Opførelse af nyt drivhus - Trongårdvej 22
- Kongevejen 93 – tilkendegivelse om fjernelse af arealreservation til rampe og resultat af gennemførte trafik- og parkeringsanalyser
- Genåbning af Kornagervej
- Godkendelse af forslag til tillæg 9 til spildevandsplan vedrørende Lyngby Stadion

### Beslutning

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Orientering givet.

# Punkt 18: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

## Sagsfremstilling

### 1. Orientering om letbanen

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

### 2. Resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2023

Rådet for Sikker Trafik har fremsendt resultatet af kommunernes skoletrafiktest 2023 (bilag). Kommunernes skoletrafiktest er en årlig måling af, hvordan det går med grundskolernes trafikundervisning. Formålet med testen er at styrke trafikundervisningen ved at have et vedvarende fokus på trafiksikker adfærd for børn og unge.

Testen undersøger blandt andet om alle folkeskoler gennemfører den obligatoriske trafikundervisning på alle klassetrin, om skolerne har en nedskrevet trafikpolitik med beskrivelse af trafikundervisning på de enkelte klassetrin og om skolerne har færdselskontaktlærere og skolepatroljer. Testen undersøger endvidere den kommunale forankring, herunder omfanget af samarbejde og koordinering af trafikundervisningen mellem forvaltningerne, skolen og politiet, om kommunen deltager i trafiksikkerhedskampagner målrettet skoler og om kommunen har en trafiksikkerhedsplan som indeholder mål for trafikundervisningen. Testen er dels udfyldt af folkeskolerne og dels af forvaltningen.

Resultatet for Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at vi ligger i den bedste 1/3 del af deltagende kommuner. Kommunen har opnået 710 point ud af 1000 mulige. Sidste år fik kommunen 703 point.

Med resultatet følger endvidere anbefalinger til Lyngby-Taarbæk (bilag) om hvor kommunen bør sætte fokus for at styrke trafikundervisningen, så kommunen klarer sig bedre til næste år i kommunernes skoletrafiktest 2024.

Det er anbefalet, at kommunen skal sætte fokus på:

1. samarbejdet mellem kommunernes skolechef og skoleleder om trafikundervisning
2. at motivere skolerne til at udarbejde en trafikpolitik med fokus på trafikundervisning

I forhold til pkt. 1. kan oplyses, at der har været afholdt Tema-møde om trafik til skoleledermøde 14. september 2023 med fokus på skolevejsprojekter i trafiksikkerhedsplanen, skolernes færdselsundervisning herunder fælles mål samt gennemgang af skolernes trafiktest og opfølgning på tilbagemeldinger fra Rådet.

Forvaltningen arbejder videre med anbefalingerne i 2024.

### 3. Belægningsarbejder i 2024

Driftspuljen for belægningsarbejder i 2024 er på 15,524 mio. kr. Den er øremærket til større vedligeholdelsesarbejder på offentlige veje, stier og fortove herunder renovering af vejafvanding. Planlagte arbejder i 2024 er prioriteret på baggrund af løbende vejbesigtigelser, Vejdirektoratets årlige hovedeftersyn af kommunale veje, forvaltningens faglige vurdering af vedligeholdelsestilstanden og tv-inspektion af stikledninger ved veje og stier.

Fokus i 2024 er rettet mod renovering af hovedindfaldsvejene til kommunen og de tungt belastede veje, herunder

- Kongevejen fra kommunegrænsen ved Rudersdal til Lyngby Omfartsvej
- Nybrovej fra Frederiksdal til Marienborg, og videre fra kommunegrænsen til Bagsværdvej
- Oprettning af fortove langs Strandvejen i Taarbæk.

Kommunen anvender rammeaftaler inden for asfalt- og belægningsarbejder for at sikre kvalitet og økonomiske løsninger. Vintervejr og uforudsete omstændigheder kan medføre skader eller andre forhold, der kræver omprioritering af planlagte indsatser.

#### 4. Høring af Movias ”Forslag til Mobilitetsplan 2024”

Ifølge lov om trafikkselskaber skal Movia hvert fjerde år i samarbejde med kommuner og regioner udarbejde en fælles plan for den lokale og regionale kollektive trafik. Movia har sendt forslag til Mobilitetsplan 2024 i høring frem til 31. maj 2024 hos kommuner og regioner.

Forslaget til Mobilitetsplan 2024 indeholder en plan for udvikling af den kollektive trafik, hvor kerneprodukterne tog, bus og flextrafik suppleres med nye produkter og services, der præsenteres i fire temaer:

##### Tema 1: Sammenhæng på tværs

- Vi får R-busserne hurtigere frem
- Vi udbygger Fingerplanen med BRT
- Vi forbereder os på at roadpricing er en mulighed

##### Tema 2: Nye mobilitetsløsninger på landet

- Vi tester og idriftsætter fleksibel offentlig transport
- Vi arbejder for, at samkørsel bliver et tilbud på tværs af kommunerne
- Vi skaber overblik over og forbedrer de mindre knudepunkter

##### Tema 3: Partnerskaber for flere kunder

- Vi skaber forbindelser til turisme, kultur, fritids- og idrætsaktiviteter
- Vi samarbejder om bæredygtig pendling med kommuner og virksomheder
- Vi synliggør og målretter mobilitetstilbud for unge

##### Tema 4: Fokus på klima og miljø.

- Vi omstiller til grøn transport
- Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne.

I planen indgår desuden en tilpasning af det strategiske net og det afsatte budget hertil. Det strategiske net består af de 90 største buslinjer og lokalbanerne i Movias område. Det strategiske net bygger på en frivillig aftale mellem kommuner og regioner om at prioritere de dele af den kollektive trafik, der betyder mest for det samlede serviceniveau i den kollektive transport. I Lyngby-Taarbæk Kommune er de kommunale buslinjer 68 og 184 udpeget som en del af det strategiske net sammen med flere regionale buslinjer.

Movias Mobilitetsplan 2024 ligger fint i forlængelse af den tidligere mobilitetsplan fra 2020 og harmonerer desuden godt med Lyngby-Taarbæk Kommunes egne fokuspunkter om klima og miljø.

Forvaltningen har taget planen til efterretning og forventer ikke at afgive høringssvar til Movia.

#### 5. Kongevejen - nedsættelse af hastighed til 50 km/t mellem Frieboeshvile og Skovbrynet

Forvaltningen har anmodet Nordsjællands Politi om nedsættelse af hastigheden på Kongevejen fra 60 km/t til 50 km/t på strækningen mellem Frieboeshvile og Skovbrynet, og Nordsjællands Politi har givet samtykke til hastighedsnedsættelsen.

Kongevejen på en strækning på ca. 700 m fra Frieboeshvile (Lyngby Hovedgade 2A) til syd for Skovbrynet er skiltet en hastighedsgrænse på 60 km/t. Det er en vejstrækning, som er en 2 sporet vej med afmærket midterheller, og som er beliggende inden for tættere bebygget område, men er skiltet med en lokal hastighedsgrænse på 60 km/t. Strækningen både nord og syd for har hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Da vejen er 2-sporet og beliggende inden for byzonen, har Forvaltningen anmodet om at få samtykke til nedsættelse af hastigheden fra 60 km/t til 50 km/t.

På nuværende tidspunkt er der ledningsarbejder i gang på strækningen, som først forventes afsluttet i løbet af foråret. Vi forventer derfor, at hastighedsnedsættelsen vil ske i forbindelse med retablering efter ledningsarbejderne, hvor skilte med 60 km/t ikke genopsættes og der udarbejdes pressemeddele og iværksættes informationskampagne med "Husk 50 km/t".

#### 6. Trafiksikkerhed i Lundtofte - færdsel til og fra Lundtoftehallen og -boldbaner.

Teknikudvalget har på mødet den 9. maj 2023 godkendt, at lågen mellem S. Willumsens Vej og boldbanerne i Lundtofte aflåses i tidsrummet kl. 16.00-08.00 som forsøg, samt at ordningen evalueres efter et år.

Borger i Lundtofte har fremsendt henvendelse om trafiksikkerheden for børn i forbindelse med færdsel til og fra boldbanerne i Lundtofte. Der redegøres blandt andet for at forholdene for børn på cykel til Lundtoftehallen og – boldbaner er blevet mere utrygge som følge af at låge på S. Willumsens Vej aflåses kl. 16.00. Der er fremsendt svar med anbefaling om benyttelse af "Gåsestien" (sti fra Lundtoftevej via Lundtofte Skolestr. til Lundtoftehallen) frem for Ravnholmvej. Der er ligeledes informeret om, at henvendelsen vil indgå i evaluering af forsøgsordningen.

Forvaltningen vil indhente bemærkninger fra beboerne på S. Willumsens Vej, Lundtoftehallen og Lundtofte skole med deres erfaring af forsøget. Det forventes at evaluering af forsøgsordningen vil blive forelagt Teknikudvalget på mødet i juni.

#### 7. Engelsborgskolen - Forslag til ny udbygningsplan

Forvaltningen har lagt en sag op på Skoleudvalget, Økonomiudvalget samt Kommunalbestyrelsen om forslag til ny udbygningsplan og under Byplansudvalget om ændringer i lokalplanforslag 300, som følge af forslag til ny udbygningsplan, som betyder at byggefelter til byggeri ved Christian X's Allé bliver justeret. I forslag til ny udbygningsplan fastholdes kapaciteten af basislokaler til de nuværende godt 4 spor, og selve udvidelsen knytter alene an til opgradering af fag- og basislokaler iht. arealparadigmet.

Man må forvente, at der i forbindelse med etablering af byggeplads til blandt andet nedrivning af Christian X's Allé 109-113 samt byggeri af ny skolebygning på hjørnet af Christian X's Allé / Engelsborgvej vil blive inddraget parkeringspladser på den kommunale parkeringsplads ved daginstitutionen Svanen, Christian X's Allé 99. I det vedhæftede bilag 'Byggepladsplan UDKAST' kan man se et oversigtskort over byggepladsen.

Forvaltningen har i 2022 fået udarbejdet en trafikanalyse, som vurderer at der med udgangspunkt i nuværende belægningsgrad på parkeringsplads ved daginstitutionen Svanen, vil være mulighed for parkering i nærområdet omkring Engelsborgskolen. Der etableres dermed ikke erstatningsparkering. Analysen kan læses i bilaget 'Parkeringsanalyse Engelsborgskolen 2022.05.22'.

I forbindelse med byggeri af pavillon til Klub Baune på Grønningen (Q2) vil der ligeledes blive udarbejdet udkast til byggepladsplan. Denne fremlægges til orientering på et senere tidspunkt.

## 8. Annullering af natslukning af hver 2. gadelampe

I oktober 2022 godkendte Teknikudvalget en energibesparende løsning, hvor hver 2. gadelampe skulle slukkes, grundet Andel Lumens varsling om prisstigninger på over 60% på energiområdet. Sagen ikke blevet realiseret grundet tidsmæssige udfordringer hos Andel Lumen. I mellemtiden har energisituationen ændret sig, hvilket har resulteret i bedre energiforsyningsikkerhed og faldende elpriser, hvilket afspejler sig i den energipris kommunen modtog i 2023.

Forvaltningen har erfaret, at flere andre kommuner, bl.a. Høje-Taastrup, Glostrup og Hørsholm kommuner, har valgt at tænde for alt deres vejbelysning igen efter at have indført lignende energibesparende løsninger. Det er sket på grund af en ændring i det økonomiske aspekt, og et øget antal borgerhenvendelser, der oplevede slukning af gadelamper som utrygt.

På baggrund af dette forbereder forvaltningen en sag til politisk stillingtagen i foråret 2024.

## 9. Tværkommunal cykelpuljeansøgning om fællesudgifter til Ring 3-ruten

Kommunen har modtaget foreslag fra supercykelstisekretariatet om at der igen i år indsendes en tværkommunal ansøgning til statens cykelpuljen 2024, hvor der anmodes om 50% medfinansiering til fællestilltag langs Ring 3-ruten. Fællestilltag dækker over cykelbarometer, fodhvilere, orange supercykelsti afmærkning, kampagne samt evaluering. Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af fællesudgifterne udgør ca. 470.000 kr. og med 50% tilskud fra cykelpuljen vil denne udgift blive bragt ned på ca 235.000 kr. I 2022 og 2023 lykkedes det ikke at opnå statslig medfinansiering fra cykelpuljen til denne tværkommunale ansøgning.

På grund af kommunens anlægsbudget er det vanskeligt at finde egenfinansiering til at være med en tværkommunale ansøgning om medfinansiering i år, hvorfor forvaltningen har meddelt supercykelstisekretariatet og de øvrige ansøger kommuner, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke kan deltage i en fælles ansøgning.

## 10. Broer og kommunale bygværker 2024

Driftspuljen for broarbejder i 2024 er på 2,313 mio. kr. Den er øremærket til større vedligeholdelsesarbejder på broer og bygværker. De planlagte arbejder i 2024 er prioriteret på baggrund af løbende observationer, eftersynsrapporter som udarbejdes hvert 5. år af ekstern rådgiver, samt forvaltningens faglige vurdering af vedligeholdelsestilstanden.

Forvaltningen afventer pt. tilstandsvurderingen fra ekstern rådgiver vedr. diverse trapper, anløbsbroer og overbæringssteder til fx kanoer (en overbæring er steder, hvor både ikke kan sejle og derfor transporteres på land). Det forventes at en del af disse konstruktioner kræver større vedligeholdelse. I år prioriteres projektet med udskiftning af trædækket på broen til kanoer ved Frederiksdal, samt diverse reparationer og overfladebehandlinger af beton. Vintervej og uforudsete omstændigheder kan medføre skader eller andre forhold, der kræver omprioritering af planlagte indsatser.

I forhold til puljens midler kan sagen vedr. Broen over Mølleåen have indflydelse på forvaltningens prioritering af øvrige arbejder.

## 11. Afholdelse af Naturforum

Årets naturforum forventes afholdt torsdag den 18. april 2024 kl. 17-19. Emnet er biodiversitet (som besluttet med biodiversitetshandleplanen), herunder hvordan man som borger i kommunen kan bidrage via sin egen have eller ved

frivilligt arbejde. Naturforum er en mulighed for, at kommunens politikere kan mødes med borgere og relevante interesseorganisationer for at drøfte bevarelse og udvikling af kommunens naturværdier.

## 12. LIFE ACT- national EU-ansøgning til DK2020 klimaplaner - afsendt til EU

Kommunalbestyrelsen godkendte den 24. januar 2024 kommunens deltagelse i LIFE ACT ansøgningen, og den er netop afsendt til EU. Der forventes svar den 23. juni 2024. Godkendes ansøgningen vil Lyngby-Taarbæk Kommune få ca. 5 mio. kr. i EU-støtte til implementering af sin DK2020-klimaplan over de næste 8 år. Støtten vil understøtte kommunens indsatser inden for energiforsyning, energibesparelser, transport, klimatilpasning og fremtidige tørke- og varmeudfordringer. Region Midtjylland er projektleder på denne nationale ansøgning, og har udsendt en pressemeddelelse herom (bilag).

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Orientering givet.

Meddelelse 9 drøftet.

## **Bilag**

Orienteringsmøde om mulighederne for forbedret drift på Kystbanen

Brev fra Naturstyrelsen 31-05-2023 - Nedrivning af bro over Mølleåen vest for Ørholm Mølle

Rudersdal Kommune - Anlægsbevilling - Udskiftning af bro over Mølleåen ved Teknikerbyen

Lyngby-Taarbæk Kommune Resultater Kommunernes Skoletrafiktest 2023

Lyngby-Taarbæk Kommune anbefalinger Kommunernes Skoletrafiktest 2023

Parkeringsanalyse Engelsborgskolen 22.05.2022

Byggepladsplan UDKAST

06022024\_Pressemeddelelse\_godkendt. Kommuner og regioner forbereder landsdækkende klimaindsats

## **Punkt 19: Underskrift protokol**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 12. marts 2024

Orientering givet.