



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

11-03-2014 kl. 15:30
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Søren P. Rasmussen	deltog
Simon Pihl Sørensen	deltog
Mette Schmidt Olsen	deltog
Henrik Bang	deltog
Jens Timmermann	deltog
Henriette Breum	deltog
Bodil Kornbek	var fraværende

Endvidere deltog:

Direktør Ulla Agerskov
Centerchef Sidsel Poulsen
Centerchef Christian Rønn Østeraas
Afdelingschef Mads Henrik Lindberg Christiansen
Udvalgssekretær Karen Elisabeth Dam

Indholdsfortegnelse

1. [Tema: Myndighedsopgaver på trafik og vejområdet](#)
2. [Vejområdet - delegation til forvaltningen](#)
3. [Forhøring om den fremtidige udvikling af Sorgenfri Stationsområde - behandling af de indkomne idéer og forslag](#)
4. [Budgetprocessen for 2015-18 – indledende drøftelser - Teknik- og Miljøudvalgets område](#)
5. [Permanent dynamisk P-henvisning i Bymidten - frigivelse af anlægsbevilling](#)
6. [Ændringer i færdselsloven og lokal parkeringsbekendtgørelse](#)
7. [Evaluering af uddannelses-shuttlebus 172E](#)
8. [Parkering - Forslag til ændring af mærkatordning i Taarbæk](#)
9. [Fort Allé - Ansøgning om præfabrikeret bump](#)
10. [Forslag om ændring og udvidelse af antallet af medlemmer i Grønt Råd](#)
11. [Naturpleje af det fredede område Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj](#)
12. [Hvidegården - Indretning af foldanlæg](#)
13. [Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om trafikikkerhed omkring Trongårdsskolen](#)
14. [Meddelelser til Teknik- og Miljøudvalgets medlemmer - Marts 2014](#)

1. Tema: Myndighedsopgaver på trafik og vejområdet

Sagsfremstilling

Udvalget besluttede på møde i februar 2014 at få en introduktion til myndighedsopgaver på trafik og vejområdet. Forvaltningen vil på udvalgsrådet give en mundtlig præsentation inden for dette tema og herunder får udvalget lejlighed til at møde en række medarbejdere, som arbejder inden for fagområdet.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at orienteringen tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Taget til efterretning.

Bodil Kornbek var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Præsentation af Team og opgaver

2. Vejområdet - delegation til forvaltningen

Sagsfremstilling

Forvaltning fremlægger "Forslag til delegationsplan for vejmyndighedsområdet" (bilag).
Delegationsplanen angiver kompetencefordelingen mellem det politiske og det administrative niveau inden for vejmyndighed, parkeringskontrol og kollektiv trafik.

I henhold til Styrelsesvedtægten for Lyngby-Taarbæk Kommune § 13 varetager Teknik- og Miljøudvalget den umiddelbare forvaltning af kommunens myndighedsopgaver blandt andet på følgende områder: Kommunale veje og stier og kollektiv trafik.

"Forslag til delegationsplan" tager udgangspunkt i den eksisterende kompetencefordeling, hvor det politiske niveau tager stilling til økonomi og væsentlige principielle beslutninger, herunder politikker og afvigelser fra vedtagne beslutningspraksis og hvor myndighedsafgørelser delegeres – hvor det er muligt – til forvaltningens kompetenceområde. Det er forudsat, at forvaltningen træffer afgørelser på grundlag af vedtagne politikker og beslutninger og på baggrund af en teknisk eller juridisk vurdering.

Forslaget er en revision af "Delegationsplanen for Park & Vej", som Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 22. februar 2010. Der er foretaget enkelte rettelser i delegeringen til forvaltningen i forhold til lovgivningsområdet. Disse fremgår med rød markering af bilaget. Forvaltningen vurderer, at rettelserne vil give en mere effektiv og ensartet sagsbehandling.

Selvom "Forslag til delegationsplan for vejmyndighedsområdet" vedtages, kan det ikke udelukkes, at der i fremtiden kan forekomme sager, hvor kompetencefordelingen er uklar eller sager, som nødvendiggør at udvalget tager stilling til ændring eller justering af delegationsplanen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltning foreslår, at "Forslag til delegationsplan for vejmyndighedsområdet" tages i anvendelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Anbefales.

Bodil Kornbek var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Delegationsplan_06feb2014.pdf

3. Forhøring om den fremtidige udvikling af Sorgenfri Stationsområde - behandling af de indkomne idéer og forslag.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 27. juni 2013 at gennemføre en forhøring om den fremtidige udvikling i Sorgenfri Stationsområde og indkalde idéer og forslag i henhold til Planlovens § 23c på baggrund af et debatmateriale med en helhedsplan for Sorgenfri Stationsområde. Høringsperioden var fra 1. august til 31. august 2013 med et offentligt debattmøde den 13. august 2013 jf. vedlagte referat og slides fra mødet (bilag).

I forbindelse med høringen er der indkommet 46 henvendelser, der berører mange og varierede spørgsmål. I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 er endvidere en række indsigelser til projekterne i Sorgenfri, der ligeledes behandles i denne sammenhæng. For en nærmere gennemgang af indsigelserne henvises til notat: "Indsigelser og bemærkninger til forhøring - helhedsplan for Sorgenfri" (bilag).

Følgende hovedsynspunkter er gennemgående i indsigelser:

1. Den foreslåede bebyggelse er for tæt og for høj, hvilket synspunkt især knytter sig til nordtorvet.
2. Den foreslåede trafikløsning på Hummeltoftevej får trafikken til at bryde sammen.
3. Den forøgede trafik på I. H. Mundts Vej vil være til stor gene for vejens beboerne og brugerne af institutionerne.
4. Der er ikke behov for flere butikker i Sorgenfri og slet ikke et varehus.

Ad 1. Efter forvaltningens opfattelse har den videre bearbejdning af bebyggelsesprojekterne forbedret forholdene for naboerne, samt givet mindre dominerende bygningsprofiler. På "politigrunden" er projektet uændret og står mod Virumgård som en rækkehusbebyggelse i 3 etager. På sydtorvet er bebyggelsen mod Breidablik i 2 etager målt fra parkeringspladsens niveau, og der skal yderligere ske en tilbagerykning af den øverste etage fra skellet. På nordtorvet er sket betydelige ændringer af bebyggelsen i forhold til det tegningsmateriale, der blev vist på debattmødet d. 13. august, se særskilt afsnit herom. Hvad angår ny bebyggelse på pendlerparkeringen undersøges forskellige muligheder for en fremtidig udvikling, se særskilt afsnit herom.

Ad 2. Som grundlag for arbejdet har Via Trafik udarbejdet en trafikrapport, der peger på trafikale tiltag på Hummeltoftevej, der vurderes at være nødvendige, se særskilt afsnit herom.

Ad 3. Allerede i dag har den første del af I. H. Mundts Vej - fra Hummeltoftevej til Breidablik - en trafik, der er rettet mod butikkerne på sydtorvet, nemlig varetilkørsel og parkeringssøgende trafik. Efter forvaltningens vurdering vil der ikke ske en væsentlig stigning i den parkeringssøgende trafik, da antallet af parkeringspladser ikke er øget i denne plan. Derimod vil der med en større Netto og en ny Irma ske en forøgelse af varetilkørslen. Dog ændres køremønstret, så der ikke længere bakes ned ad rampen fra I. H. Mundts Vej, hvilket alt i alt vurderes at medføre en forbedring af trafiksikkerheden.

Ad 4. Detailhandelsundersøgelsen fra 2010 for Sorgenfri Torv viste, at der i Sorgenfri var et underskud på handelsbalancen. Kun $\frac{3}{4}$ af forbruget på 200 mio. kr. blev omsat i handelsområdet.

Detailhandelsundersøgelsen fra 2010 (bilag) er i februar 2013 (bilag) fulgt op af en ny detailhandelsundersøgelse, der omfatter både de drøftede udvidelser i Virum og i Sorgenfri. Undersøgelsen omfatter et 0-alternativ, der viser at omsætningen vil falde, hvis der ikke gøres

noget. Altså en forstærkning af skævheden i handelsbalancen og forværring af indkøbsmulighederne for borgerne i Virum og Sorgenfri.

Undersøgelsens hovedforslag omfatter et nyt supermarked og en ny discountbutik i Virum og en udvidelse af Netto og Irma plus et nyt varehus og en ny discountbutik i Sorgenfri. Hovedforslaget vil medføre stærkt forbedrede indkøbsforhold for borgerne i Virum og Sorgenfri.

Forslaget vil kun have mindre konsekvenser for handlen i nabokommunerne, mest for Holte Midtpunkt. De største omfordelinger sker internt i kommunen. Kgs. Lyngby får en omsætningsnedgang på ca. 150 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, men har dog fortsat en omsætningsfremgang på ca. 100 mio. kr. i forhold til omsætningen i 2012. Omsætningen på Brede Torv falder med 10 mio. kr. fra 2012 til 2020 i 0-alternativet. Med hovedforslaget forstærkes tilbagegangen med yderligere 5 mio. kr.

På baggrund af henvendelserne har forvaltningen og de involverede parter er to af hovedspørgsmålene belyst yderligere, nemlig den foreslåede trafikløsning og bebyggelsesprojektet på nordtorvet. Endvidere er der arbejdet med flere mulige løsninger for parkeringspladsen ved Sorgenfri Station.

Den foreslåede trafikløsning

Hummeltoftevej fungerer i dag som en trafikvej med stor gennemkørende trafik.

Årsdøgntrafikken er ca. 10.000 ud for "Politortorvet" og omkring 75% af trafikken er gennemkørende. Også i fremtiden skal Hummeltoftevej fungere som trafikvej, men virkningen af den afbødes med gennemførelsen af diagonalløsningen. I denne udformes Hummeltoftevej med beplantning og belægning, der mere giver indtryk af en pladسدannelse end af en trafikvej. Samtidig foreslås det at hastighedsregulere vejen til 30 km/t, hvilket sammen med de fysiske forandringer giver et mere trygt og glidende trafikbillede.

Samtidig indføres lysreguleringer ved alle kryds fra omfartsvejen til I. H. Mundts Vej. Også dette skal sikre en tryk og mere glidende trafik, men samtidig hindre at trafikken stuves op, især på det østligste rampeanlæg ved omfartsvejen. Ved hjælp af sensorer gives grønt lys, når køen fra motorvejen bliver kritisk.

Et særligt problem findes ved krydsene I. H. Mundts Vej/Hummeltoftevej og Grønnevej/Hummeltoftevej, hvor der findes 2 forskellige løsningsvarianter, nemlig løsning 1 med 2 T-kryds som i dag eller løsning 2 med et samlet firbenet kryds. De 2 varianter har hver deres styrker og svagheder.

Løsning 1 opretholder krydsenes principielle udformning som 2 T-kryds, men krydsene integreres i én samlet signalregulering. Der skabes større afstand mellem de 2 kryds, idet I. H. Mundts Vej forlægges 7 m mod vest. Det medfører, at 3 ud af 12 træer foran kirken må fældes. Løsning 1 giver en god trafiksikkerhed med gode forhold for cyklister, bedre end ved et firbenet kryds.

Løsning 2 samler de 2 T-kryds i et egentligt, men forvredet firbenet kryds. Udformningen betyder, at Grønnevej ved udmundingen i Hummeltoftevej føres mod vest, altså ind over det grønne vejareal tæt ved parcelhusgrundene. Også i denne løsning skal der fældes træer og der skal udføres nye indkørsler i visse af parcelhusene. Løsning 2 giver derimod den største kapacitet og de bedste forhold uden omveje for fodgængere.

Anlægsteknisk anslås løsning 1 at koste ca. 2,5 mio. kr., mens løsning 2 skønnes til ca. 4,7 mio. kr., hvortil komme udgifter til flytning af bygning med gasinstallationer.

Samlet set vurderes løsning 1 som det bedste forslag og samtidig det forslag, der ændrer mindst ved de bestående forhold og giver mindst indtryk af at være en "trafikmaskine".

Nordtorvet

På nordtorvet er sket betydelige ændringer af bebyggelsen i forhold til det tegningsmateriale, der blev vist på debatmødet d. 13. august. Bygningen mod Hummeltoftevej er nu 4-5 etager, mod Grønnevej 2-2½ etagers tilbagetrukket rækkehusbebyggelse og der er ingen bygningslængde mod Sorgenfrivang II. Langs banen er den højeste bygning placeret, nemlig 5-8 etager med det

højeste punkt mod Hummeltoftevej. Efter forvaltningens vurdering giver det reviderede projekt ikke væsentlige skygge- og indbliksgener for naboerne i Sorgenfrivang II, og rækkehusbebyggelsen mod Grønnevej vil mildne indtrykket for beboerne i parcelhusene på Abildgaardsvej.

Parkeringspladsen ved Sorgenfri Station

I den oprindelige plan var den afsat en bygningsfigur, hvis anvendelse var ubestemt. Efter høringsperioden er der arbejdet videre med bebyggelsen på parkeringspladsen, blandt andet med en idé om at bygge almene ældreboliger på ejendommen.

Idéen er initieret af LAB, der ønskede at opføre almen familieboliger på ejendommen. LAB har imidlertid oplyst, at man ikke længere har interesse i at gennemføre denne idé.

Forvaltningen kan oplyse, at pendlerparkeringspladsen ved Sorgenfri Station er flittigt benyttet med 70-80 optagede pladser. Et fremtidigt forslag bør indeholde en parkeringsmulighed af denne størrelse, hvilket peger på at parkeringspladserne skal placeres i konstruktion, når der også skal være plads til andre funktioner.

Efter forvaltningens vurdering er det en betydelig udfordring at placere almene boliger på arealet mellem omfartsvejen og S-togsbanen. Dels er det vanskeligt at etablere velbelyste udearealer, der ikke generes af støj fra banen og især omfartsvejen. Dels kan et alment boligprojekt næppe økonomisk bære at opføre pendlerparkeringspladser i konstruktion.

I stedet bør det undersøges, hvordan parkeringspladsen ved Sorgenfri Station kan udbygges med yderligere kontorbebyggelse og hvordan der etableres ca. 75 pendlerparkeringspladser samt en eventuel overbygning af tankstationen.

Øvrige forhold, herunder stationsnærhed

Hvad angår de øvrige bemærkninger og indsigelser henvises til forvaltningens notat af 1. februar 2014. Det medgives, at de indsendte bemærkninger og indsigelser langt overvejende er uenige i tankerne bag det fremlagte debatoplæg om Sorgenfri Stationsområde. Mange henviser til, at den overordnede planlægnings tanker om fortætning i de stationsnære område ikke er ensbetydende med, at disse muligheder skal udnyttes.

Forvaltningen kan henvise til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

Efter forvaltningens opfattelse skaber debatoplægget med den videre bearbejdning et stationsområde med en afgrænset tæthed, der rummer et miks af detailhandel, boliger og kontorerhverv tæt på kollektiv trafik. Detailhandelsudbuddet vil primært rette sig mod borgerne i Virum og især Sorgenfri og vil efter forvaltningens vurdering tilbyde et fremtidsikkert dagligvareudbud suppleret med et lokalt udbud af udvalgsvarer.

På baggrund af ovenstående foreslår forvaltningen følgende grundlag for den videre planlægning:

Vej, trafik og parkeringsløsning

- Der udføres lysreguleringer ved de 2 tilslutninger til Omfartsvejen og ved Sennepsmarken.
- Krydset Hummeltoftevej – Grønnevej / I. H. Mundts Vej ombygges og lysreguleres, jf. løsning 1.
- Mulighederne for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne skal vurderes.
- Muligheden for at etablere cykelparkering ved Sorgenfri Station skal vurderes.
- Muligheden og behovet for at etablere en trappe Hummeltoftevejs nordside til stationens perron skal vurderes.
- Der udarbejdes et detailprojekt for indretning og beplantning af "diagonalløsningen" på Hummeltoftevej.
- Det samlede vejprojekt prissættes og forelægges med en økonomisk fordelingsnøgle, da der

foreligger tilbud om udbygningsaftaler vedrørende gennemførelse af infrastruktureopgaverne fra KS Sorgenfri Torv og fra Freja Ejendomme/MT Højgaard.

Bebyggelsen

- *Nordtorvet* kan bebygges med bygninger i 2-8 etager, som beskrevet neden for.
 - Der opføres ingen mellembygning mod Sorgenfrivang II bortset fra en overdækning af eventuel rampe til parkeringskælderen.
 - Bygningen mod Hummeltoftevej (4-5 etager) skal anvendes til butikker i stueetagen. Bygningen kan i øvrigt benyttes til liberale erhverv, service erhverv eller boliger.
 - Bygningen mod Grønnevej (2-2½ etager) skal anvendes boliger og indrettes som rækkehuse tilbagetrukket fra Grønnevej.
 - Bygningen mod banen (5-8 etager) skal benyttes til boliger.
 - Parkering etableres i parkeringskælder.
-
- *Sydtorvet* kan bebygges med bygninger i 1 etage (2 etager fra parkeringspladsens niveau).
 - Bygningerne skal benyttes til butikker og service erhverv.
 - I det videre arbejde vurderes, hvordan behovet for flere parkeringspladser kan tilgodeses med færrest mulige nabogener.
-
- *Torvet ved den tidligere politi- og retsbygning* kan bebygges med bygninger i 3-6 etager, dog med mulighed for op til 8 etager på 2 udvalgte steder mod Hummeltoftevej. Rækkehusbygningen mod Virumgård må opføres i 3 etager i Virumgård-niveau.
 - Bygningerne kan benyttes i et miks af boliger, kontorer, liberale erhverv og service erhverv. I bygningen mod Hummeltoftevej kan stueetagen indrettes med butikker, og mod torvedannelsen skal der indrettes butikker i stueetagen.
 - I bebyggelsens indre indrettes varehus/supermarked i 1 etage, og tagfladen indrettes til udeophold. Rækkehusbebyggelsen mod Virumgård skal benyttes til boliger.
 - Bebyggelsen skal rumme et antal private ældreboliger.
-
- *Parkeringspladsen ved Sorgenfri Station* kan bebygges med bebyggelse i 4-6 etager.
 - Bebyggelsen anvendes til kontorer og service erhverv. Dog skal stueetagen mod Hummeltoftevej anvendes til butikker eller en anden publikumsorienteret funktion.
 - Muligheden for at etablere ca. 75 pendlerparkeringspladser vurderes.
 - Muligheden for at inddrage tankstationen i en samlet bebyggelse skal undersøges.

Miljøvurdering

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer er det vurderet, at forslagene til ændring af rammerne har et sådant omfang, at det vil medføre en væsentlig miljøpåvirkning på området. Forvaltningen har gennemført en scooping af de foreliggende forslag og vurderer, at der skal udarbejdes en miljørapport for så vidt angår følgende 4 forhold:

- trafikale forhold, herunder støjforhold (trafikmønstre, vejstøj, samt refleksion af støj fra vej og jernbane i forbindelse med nybyggeriet)
- lys- og skyggeforhold,
- påvirkning af bymiljøet, herunder påvirkning af landskabet
- påvirkning af de kulturhistoriske værdier.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår de trafiktekniske spørgsmål.

Byplanudvalget for så vidt angår de planmæssige spørgsmål.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at:

1. der udarbejdes kommuneplantillæg og lokalplaner på det af forvaltningen foreslåede grundlag,
2. der udarbejdes miljørapport på de 4 ovennævnte forhold.

Byplanudvalget den 19. februar 2014

Besluttet at forarbejdet med VVM og borgerhøring igangsættes inden lokalplanarbejdet igangsættes.

Henrik Brade Johansen var fraværende. I stedet deltog Henrik Bang

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Ad 2. Godkendt idet både model 1 og 2 undersøges ligeværdigt samt det undersøges nærmere i forhold til mulige løsninger med ramper ved Skovbrynet.

Bilagsfortegnelse

1. Opsummerende referat - borgermøde den 13. august 2013 Hummeltofteskolen. 19.08.2013.pdf
2. Indsigelser og bemærkninger forhøring - Helhedsplan Sorgenfri.pdf
3. ICP LTK detailhandelsanalyse_2010.pdf
4. Detailhandelsanalyse februar 2013
5. Trafikanalyse resume 17.1.2014.pdf
6. Trafikanalyse sammenfatning 17.1.2014.pdf
7. Scoping skema - Sorgenfri - de stationsnære arealer 14.1.2014
8. ICP rapport Sorgenfri Virum 03052013

4. Budgetprocessen for 2015-18 – indledende drøftelser - Teknik- og Miljøudvalgets område

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget godkendte den 27. februar 2014 tids- og procesplanen for budgetlægningen 2015-18 (bilag). Herudover fastlagde Økonomiudvalget fordelingen af budgetreduktionen for 2015.

Fordeling (bilag) og protokollen (bilag) er vedlagt sagen.

Som det fremgår af tidsplanen skal fagudvalgene i marts drøfte ideer til proces for arbejdet med forslagene til effektivisering og omprioritering samt til emner, som forvaltningen skal arbejde videre med.

Fagudvalgene skal herefter i de efterfølgende møder i april og maj drøfte konkrete forslag til effektivisering/omstilling og forslag til større analyser, som skal sættes i gang. Det skal i øvrigt bemærkes, at forvaltningen er igang med at udarbejde forslag til udvalgsbehandlingen i april.

Forvaltningen har til brug for Teknik- og Miljøudvalgets drøftelse i indeværende møde udarbejdet en oversigt over, hvordan processen forventes at kunne forløbe i forvaltningen. Her er medtaget de input, der blev givet i udvalgets februardrøftelse:

- 1 Processen starter op i de enkelte afdelinger, hvor medarbejderne kan bidrage med forslag til effektivisering og omstilling
- 1 På den baggrund afholdes et ekstraordinært møde for centrets ledelse og MED-udvalget, hvor der brainstormes på tværs af afdelingerne.
- 1 Ledelsen kvalitetssikrer herefter forslagene med henblik på at forslag beskrives på skitseplan i et katalog.
- 1 Kataloget drøftes på udvalgsrådsmøde i april med henblik på at indarbejde udvalgets prioriteringer og ønsker for, hvilke forslag der skal arbejdes videre med.
- 1 Forslagene gennemarbejdes og lægges frem for udvalget igen i maj.

Udvalget skal i indeværende møde også drøfte, hvorvidt der er forslag, som udvalget ønsker, at forvaltningen skal undersøge.

Økonomiske konsekvenser

Der skal udarbejdes forslag, der som minimum svarer til den udmeldte budgetreduktion på 1,2 mio. kr., efter Økonomiudvalgets beslutning den 27. februar 2014. Det forudsættes dog, at forvaltningen fremlægger besparelsesforslag for et større beløb, således at udvalget har mulighed for at prioritere mellem forskellige forslag.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den fremlagte proces tages til efterretning
2. udvalget drøfter eventuelle forslag som forvaltningen skal undersøge nærmere.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Ad. 1. Taget til efterretning.

Ad. 2. Drøftet.

Bodil Kornbek var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Tidsplan for budgetprocessen 2015-18 - pr 27-02-2014.pdf

2. Fordeling af 1 pct ramme - revideret model 3.pdf

3. oek_2014-02-27_protokol_ sag nr 7 Budgetprocessen for 2015-18 - fastlæggelse af proces og tidsplan.pdf

5. Permanent dynamisk P-henvisning i Bymidten - frigivelse af anlægsbevilling

Sagsfremstilling

I forbindelse med opstart af Kanalvejsbyggeriet er der etableret et midlertidigt p-henvisningssystem med dynamiske standere på Klampenborgvej, Toftebæksvej og Kanalvej. Systemet er primært etableret som information til de bilister, der tidligere har benyttet de nu nedlagte parkeringspladser på Kanalvejsgrunden.

Der er dog samtidig indgået en samarbejdsaftale mellem kommunen og køber (Danica) om at etablere, det i lokalplan nr. 235 "Kanalvejsområde nord" beskrevne permanente dynamiske p-henvisningssystem.

Et permanent dynamisk P-henvisningssystem placeret ved indfaldsveje skal levere information om antallet af ledige p-pladser i bymidten, og derved lede de parkeringssøgende til byens ledige parkeringspladser.

Dette forventes at mindske søgetrafikken, og medfører herudover en bedre trafikafvikling, mindre miljøbelastningen og bedre forhold for cyklister og gående.

Projektet for etablering af dynamisk P-henvisningssystem omfatter følgende delopgaver:

- 1 Udarbejdelse af ideoplæg, projektforslag, udbudsmateriale og implementering af p-henvisningssystem.
 - 1 Kontakt og samarbejde med handelsforeningen og ejerne af de private parkeringspladser, der ønsker at deltage i p-henvisningssystemet
 - 1 Udarbejdelse af model for fordeling af anlægsudgifter og udgifter for afledt drift på ejerne af parkeringspladser (både offentlige og private parkeringspladser), herunder hvis ejerne af private parkeringspladser efterfølgende ønsker at tilslutte sig.
 - 1 Evt. udbud af driften af p-henvisningssystemet
- Det er ønsket, at p-henvisningssystemet er etableret og igangsat november 2014. Det er dog endnu ikke muligt at vurdere om denne tidsplan er realistisk.

Økonomiske konsekvenser

Det forventes, at de samlede etableringsomkostninger til projektering, tilsyn og udførelse af det permanente, dynamiske p-henvisningssystem udgør 6 mio. kr. ekskl. moms.

Dertil kommer udgifter til rådgiver og juridisk bistand til udarbejdelse af model til fordeling af anlægsudgifter og afledt drift, samt udbud af driften.

Der er aftalt med Danica, at de finansierer 50 % af udgifterne, ekskl. moms, dog højst 3 mio. kr.

Der er i alt rådighedsbeløb på P-henvisning på 3.391.700 kr. fordelt med 1.000.000 kr. der overføres fra 2013 og et budget i 2014 på 2.391.700 kr.

Der er tidligere meddelt anlægsbevilling på 326.700 kr. Der skal således søges om anlægsbevilling til det resterende beløb på 3.065.700 kr.

De afledte driftsudgifter anslås at være i størrelsesordenen 100.000-200.000 kr./årligt. Der er dog tale om et meget midlertidigt estimat, som må tages med et vist forbehold. Rådgiver vil deltage i udarbejdelse af model for nøgle til fordeling af de afledte driftsudgifter.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår bemyndigelse til at igangsætte projektet.

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår frigivelse af anlægsbevilling og overflytning af restbevilling.

Indstilling

Det indstilles, at

1. Igangsætte projektet for etablering af permanent dynamisk p-henvisning som skitseret ovenfor
2. der gives anlægsbevilling på 3.065.700 kr. på projekt "Trafik- og infrastruktur i bymidten (P-henvisningssystem)" finansieret af de afsatte rådighedsbeløb
3. evt. afledte driftsudgifter for kommunen forelægges på et senere tidspunkt med henblik på indarbejdelse i budget.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. anbefales.

Ad 3. anbefales.

Bodil Kornbek var fraværende.

6. Ændringer i færdselsloven og lokal parkeringsbekendtgørelse

Sagsfremstilling

Med ændring af færdselsloven, er kommunens eksisterende lokale bekendtgørelse om standsning og parkering ikke længere gældende fra 1. marts 2014.

Bekendtgørelsen er kommunens supplement til færdselslovens generelle parkeringsregler og indeholder blandt andet regler om henstillede køretøjer på private fællesveje og offentlige veje, betalt parkering på offentlige veje samt pålæg af afgifter. Det lokalt afgrænsede regelsæt skifter ved krydsning af kommunegrænserne, og deres indhold er offentliggjort på kommunens hjemmeside. Lyngby-Taarbæk Kommunens bekendtgørelse om standsning og parkering er senest ændret den 1.6.2012.

Ændringerne i færdselsloven medfører ligeledes, at det fremover bliver forbudt at parkere på fortove, med mindre det er angivet i en lokal kommunal bekendtgørelse.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et forslag til ny lokal bekendtgørelse, der viderefører de eksisterende regler omkring parkeringsbegrænsninger og samtidig indeholder nærmere beskrivelse af, hvornår parkering på fortov for køretøjer under 3.500 kg er tilladt.

Forslaget er sendt til Nordsjællands Politi med henblik på deres at få deres samtykke. Politiets bemærkninger forventes at foreligge til udvalgs mødet.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at

1. forslag til ny kommunal bekendtgørelse om parkeringsbegrænsninger for visse køretøjer i Lyngby-Taarbæk Kommune og parkering på fortove tiltrædes, og,
2. bekendtgørelsen træder i kraft pr. 11. marts 2014.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Ad 1. og 2. Godkendt idet forvaltningen undersøger om der er områder, hvor parkeringsbekendtgørelsen kan skabe udfordringer.

Simon Pihl Sørensen var fraværende.

Bodil Kornbek var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Bekendtgørelse om standsning og parkering i LTK.pdf

7. Evaluering af uddannelses-shuttlebus 172E

Sagsfremstilling

I foråret 2013 besluttede Lyngby-Taarbæk kommune at igangsætte et to-årigt forsøg med en uddannelses-shuttlebus. Sagen blev godkendt på Økonomiudvalget den 12. marts 2013.

Shuttlebussen forbinder motorvejsbusserne 150S og 173E med DTU, K-Nord, CPH-Business mv. Forsøget med uddannelses-shuttlen blev igangsat ved semesterstarten den 12. august 2013.

Forsøget er i løbet af efteråret/vinteren 2013 blevet evalueret af Trafikselskabet Movia (bilag). Evalueringen er udarbejdet på baggrund af analyser af passagertællinger, input fra operatøren af buslinjen og kommunens møde med studerende og ledere fra DTU, K-Nord og CPH-Business.

Samtidig med idriftsætning af den nye shuttlebus har der i løbet af efteråret vist sig stor efterspørgsel på busserne 182/183 mellem Lyngby Station og uddannelsesstederne på Trongårdsvej (herunder det nye gymnasium).

Efterspørgslen har medført, at Movia i efteråret har indsat 4 dubleringsafgange for ikke at efterlade passagerer. Movia har medtaget denne problemstilling i evalueringen af shuttlebussen, idet busmateriellet på shuttlebussen indarbejdes i nogle af Movias forslag til ændringer.

Evalueringen af passagerudviklingen på shuttlebussen har vist, at der er et markant lavere passagertal end forventet. I gennemsnit benytter ca. 200 passagerer uddannelses-shuttlen pr. dag – linjen benyttes mest om morgenen. Det forholdsvis lave passagertal medfører, at buslinjen har en lavere selvfinansieringsgrad, og dermed kræver et noget større tilskudsbehov fra kommunen end først antaget.

På baggrund af evalueringen har Movia udarbejdet 3 scenarier:

1. Uddannelses-shuttlen fortsætter forsøgsperioden ud + kørselsretningen ændres om eftermiddagen på Uddannelses-shuttlen + omlægning af buslinje 181E.
2. Antal afgange på Uddannelses-shuttlen reduceres + kørselsretningen vendes på Uddannelses-shuttlen + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej.
3. Forsøget stoppes ved sommerferien 2014 + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej. Kapacitetsproblemerne mellem Lyngby Station og Trongårdsvej løses med nuværende dubleringsbusser og flere ved behov.

Økonomien i de tre scenarier ser således ud:

Vurderingen af det samlede tilskudsbehov er beregnet i budget 2014.

mio. kr.	182/183 + ekstrakørsel	Uddannelses-shuttlen	Økonomi i 2014	Økonomi i 2015
Scenarie 1	8,4	3,1	11,4	11,4
Scenarie 2	8,6	2,5	11,1	11,1
Scenarie 3	8,7	1,6*	10,3	8,7

*For driften i 1. halvdel af 2014.

Tilskudsbehovet for shuttlebussen blev i starten af 2013 vurderet til at ligge i størrelsesordenen 0,6 mio. kr. pr. år.

Omlægningen af buslinje 181E er udgiftsneutral for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Movia anbefaler, at der arbejdes videre med scenarie 1 eller alternativt scenarie 3.

Ud fra en økonomisk vurdering, anbefaler forvaltningen, at scenarie 3 besluttet. Meddeles Movia denne beslutning inden 20. marts 2014 kan buslinje 172E (shuttlebussen) nedlægges inden sommerferien 2014 trods indgået kontrakt om et to-årigt forsøg.

Økonomiske konsekvenser

Der er afsat 0,6 mio. kr. om året til det 2 årige forsøg.

I 2014 medfører alene driften det første halvår (ved valg af scenarie 3) en merudgift på 1 mio. kr.

I 2015 var der afsat midler til et halvt år – dvs. 0,3 mio. kr. Ved valg af scenarie 3 benyttes disse midler ikke, hvorfor der er en mindreudgift på 0,3 mio. kr. i 2015.

Underskuddet i 2014 forventes afholdt af de almindelige udgifter til busdrift, idet Lyngby-Taarbæk Kommune i 2014 godtgøres for ca. 1,14 mio. kr. i forbindelse med efterregulering af busdriften i 2012. Der ser således ud til at være økonomisk dækning af merforbruget.

Mindreudgiften til shuttlebussen i 2015 på 0,3 mio. kr. indarbejdes i Movias trafikbestillingsgrundlag for 2015, og vil således blive indarbejdet i budgetgrundlaget for 2015.

Det skal bemærkes, at der er afsat økonomi til løbende at indsætte dubleringsbusser på 182/183, såfremt der viser sig behov for dette. Dubleringsbusserne har Movia flere gange sat ind, idet det regnes som nødvendige driftstiltag. Ekstraudgifterne til disse busser må anses for at være marginale set i forhold til det totale busbudget og en evt. afvigelse medtages ved anslået regnskab.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Scenarie 3 tages i anvendelse idét shuttlebus 172E nedlægges inden sommerferien 2014, at buslinje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej og at kapacitetsproblemerne mellem Lyngby Station og Trongårdsvej løses med nuværende dubleringsbusser og flere ved behov.
2. En eventuel budgetmæssig afvigelse, afledt af flere dubleringsbusser, medtages ved anslået regnskab.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Udsat i det forvaltningen anmodes om at kontakte Movia i forhold til at belyse muligheder for at undersøge yderligere optimering i forhold til relevante buslinier.

Bodil Kornbek var fraværende.

Simon Pihl Sørensen var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Evaluering af Uddannelses-shuttlen.pdf

8. Parkering - Forslag til ændring af mærkatordning i Taarbæk

Sagsfremstilling

Borgmesteren har på baggrund af borgerhenvendelse anmodet forvaltningen om, at vurdere den eksisterende parkeringsordning med beboerlicenser i Taarbæk.

I Taarbækområdet er der 87 parkeringsmærkatpladser, og der kan efter de eksisterende bestemmelser maks. udstedes 119 beboerlicenser.

Der er for øjeblikket 20 borgere, som står på en venteliste til beboerlicensordningen.

Beboerlicensordningen i Taarbæk er en særordning, der blev etableret som forsøg den 19. november 2002 og evalueret den 14. januar 2003, hvor det maks. antal af beboerlicenser blev øget fra 104 stk. til 119 stk. svarende til den daværende aktuelle venteliste.

Forvaltningen vurderer, at ordningen ikke bør videreføres i den nuværende form, men ændres, så den lever op til krav om lige vilkår for alle beboere, der har bopæl inden for regulativets gyldighedsområde. Dvs. en parkeringslicensordning på lige fod med den, som gælder for borgerne i Lyngby bymidte.

Notat af 17. februar 2014 "Gældende vilkår for at erhverve en parkeringsmærkat/beboerlicens i Taarbæk og Lyngby bymidte" er vedlagt som bilag til sagen.

Ændringen af ordningen vil medføre, at der udstedes flere licenser end hidtil. Det vil fortsat kun være beboere i Taarbæk, der kan erhverve en beboerlicens i området. Inden der foretages ændring af ordningen vil forvaltningen tage kontakt til Taarbæk Grundejer og Beboerforening, og Nordsjællands Politi vil blive anmodet om bemærkninger.

Økonomiske konsekvenser

Prisen for at erhverve en beboerlicens ændres ikke. Prisen er tilsvarende prisen for en beboerparkeringslicens i Lyngby bymidte, som for 2014 udgør kr. 862,- kr. Prisen reguleres hvert år i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Der vil være opstartsudgifter i størrelsesordenen 10-20.000 kr., da mærkatordning for Taarbæk skal overføres til P-licenssystemet for Lyngby Bymidte. Herudover forventes ingen væsentlige udgifter.

Udgiften afholdes inden for forvaltningens økonomiske ramme.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. beboerparkeringslicensordningen i Taarbæk ændres, så den svarer til betingelserne for at erhverve en beboerparkeringslicens i Lyngby bymidte.
2. Nordsjællands Politi anmodes om bemærkninger til ændring af ordningen.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014
Ad 1. og 2. Godkendt.

Bodil Kornbek var fraværende.
Simon Pihl Sørensen var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Taarbæk - ny parkeringsmærkatordning.pdf

9. Fort Allé - Ansøgning om præfabrikeret bump

Sagsfremstilling

Fort Allé er en offentlig lokalvej, der er adgangsvej til lokalområdet Glaciset og sidevejene dertil. Lokalområdet er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Kommunen har tidligere etableret et asfaltbump på Fort Allé.

På baggrund af henvendelse fra Grundejerforeningen Fort Allé om kørsel med høje hastigheder er der udført hastighedsmålinger i august 2012. Gennemsnitshastigheden er målt til ca. 30 km/t. 85 % af trafikkanterne kører under 38 km/t. På baggrund af hastighedsmålingerne har forvaltningen vurderet, at der ikke umiddelbart er behov for yderligere fartdæmpere på vejen. Grundejerforeningen er blevet informeret herom ved møde den 6. december 2012, hvor formanden og næstformand for Teknik- og Miljøudvalget deltog.

Grundejerforeningen Fort Allé har nu ansøgt (bilag) om etablering af 1 stk typegodkendt præfabrikerede bump på Fort Allé, som supplerende fartdæmper i den eksisterende 40 km/t zone. Det begrundes med, at Fort Allé benyttes som transitvej også for borgere, som ikke har tilknytning til lokalområdet. Grundejerforeningen ønsker selv at afholde udgifterne til etablering af fartdæmpningen.

Der er i 2012 målt, at der i gennemsnit kører 533 køretøjer om dagen på Fort Allé (total for begge retninger). Vejen er en adgangsvej til lokalområdet omkring Glaciset, og det vurderes, at en stor del af trafikken på Fort Allé er trafik til lokalområdet og i begrænset omfang gennemkørende trafik.

Forvaltningen vurderer, at der ikke umiddelbart er nogen trafikal begrundelse for etablering af ekstra fartdæpende foranstaltning på den offentlige vej "Fort Allé".

Forvaltningen har herudover haft en drøftelse med kommunens afdeling for vejdrift vedrørende præfabrikerede bump, der er væsentlige billigere end almindelige vejbump. Vejdriften udtaler, at der pt. ikke er de store erfaringer med de præfabrikerede bump, men at det er forventningen, at holdbarheden er væsentligt lavere, og at de risikerer at blive revet løs bl.a. ved snefydning.

Samlet set kan forvaltningen derfor ikke anbefale præfabrikerede bump på offentlige veje.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at grundejerforeningen Fort Allé får afslag på deres ansøgning om etablering af 1 stk. præfabrikerede bump på kommunens offentlige vej.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Godkendt.

Envidere besluttet at forvaltningen kontakter ansøger i forhold til andre muligheder.

Bodil Kornbek var fraværende.

Simon Pihl Sørensen var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Fort Alle ansøgning om vej bump.pdf

10. Forslag om ændring og udvidelse af antallet af medlemmer i Grønt Råd

Sagsfremstilling

Formanden for Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk kommune har fremsendt vedlagte forslag til ændring og udvidelse af antallet af medlemmer i rådet (bilag).

Det fremgår af forslaget, at der på de seneste møder kun deltaget 7 medlemmer i Rådets møder, og det finder Rådet er for få. Oversigt over medlemmer er vedlagt (bilag).

2 af de 13 medlemmer af Grønt Råd, som kommunalbestyrelsen har givet plads i Grønt Råd, deltager ikke i møderne nemlig Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv og Frilandsmuseet/Nationalmuseet. Grønt Råd finder desuden, at der er behov for mere energi i Rådet, og at det ville ildsjæle kunne bidrage med.

Grønt Råd foreslår Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv og Frilandsmuseet/Nationalmuseet udgår som medlemmer af Grønt Råd, og i stedet at udvide Grønt Råd med 4 ildsjæle blandt de lokale borgere i kommunen.

Forvaltningen skal bemærke, at forslaget kræver ændring af kommissorium (bilag) for Grønt Råd og dette forudsætter kommunalbestyrelsens godkendelse. Endvidere ser forvaltningen nogle uklarheder i forslaget omkring, hvem der annoncerer efter ildsjæle, hvordan udvælgelsen foregår og hvor ofte kommunalbestyrelsen skal tage stilling til medlemskabet for ildsjæle.

Forvaltningen har udarbejdet vedlagte notat: "Baggrund for Grønt Råd" (bilag), som baggrundsinformation for etablering af rådet.

Ifølge kommissorium for Grønt Råd er det kommunalbestyrelsen, der behandler forslag og ansøgninger om medlemskab af Grønt Råd.

Forvaltningen peger på, at udvalget drøfter forslaget fra Grønt Råd.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses indenfor rammen.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling
Forvaltningen foreslår at forslaget drøftes.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014
Besluttet at forvaltningen kommer med et forslag til at optimere antal og sammensætning af medlemmer i Grønt Råd i forhold til at få et bredt sammensat råd.

Bodil Kornbek var fraværende.
Simon Pihl Sørensen var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Brev til kommunalbestyrelsen vedr Grønt Råd.pdf
2. Adresse og Mail liste Grønt Råd Januar.pdf
3. Kommissorium for Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk af 23.04.pdf
4. Baggrund for GR.pdf

11. Naturpleje af det fredede område Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj

Sagsfremstilling

Fredningen af Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj blev vedtaget i 2003. Af fredningskendelsen fremgår, at såfremt plejemyndigheden (Lyngby-Taarbæk Kommune) ønsker at foretage foranstaltninger, som findes hensigtsmæssige for at opretholde eller forbedre de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier inden for det fredede område, skal det ske på grundlag af en godkendt plejeplan.

Forvaltningen har udarbejdet "Forslag til plejeplan for det fredede område Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj" (bilag). Planen indeholder en beskrivelse af bindinger i området samt plejeforslag. Plejeforslag er udarbejdet på baggrund af en kortlægning af områdets værdier.

Ifølge fredningsbestemmelserne skal plejeplanen, udover plejeforanstaltninger også redegøre for, hvilke anlægsarbejder og eventuelle ændringer i almenhedens adgangsret, som påtænkes udført i de 5 år, plejeplanen skal være gældende. I plejeplansforslaget redegøres der alene for, hvilke plejeforanstaltninger, som ønskes udført. Der er ingen planer om anlægsarbejder og/eller ændringer i almenhedens adgangsret til.

Det foreliggende plejeplansforslag har været drøftet med Center for Arealer og Ejendomme (Arealdrift) og med Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdeling (DN), som blandt andet har tilbudt at forsøge at etablere en naturplejegruppe af frivillige, der kan foretage manuel naturpleje på de biologisk mest værdifulde arealer af Borrebakken. I plejeplansforslaget håndteres Danmarks Naturfredningsforenings tilbud som en ekstra mulighed.

For private - og offentlige ejere af arealer inden for fredningen gælder, at plejeplanen giver ret, men ikke pligt til de nævnte tiltag, som er beskrevet i planen. Ønskes der foretaget ændringer eller tiltag, som ikke er beskrevet i plejeplanen, skal der søges om dispensation hos Fredningsnævnet for København.

Det har været en forudsætning for plejeplanen, at den skal være udgiftsneutral for grundejerne i forhold til den nuværende pleje. Dvs., at plejeplanen ikke betyder en samlet dyrere pleje. De ekstra plejeforanstaltninger, der er foreslået, og som kræver øgede ressourcer er udlignet med angivelse af andre plejeforanstaltninger, som kræver færre ressourcer. Der er stort set tale om en fortsættelse af den nuværende pleje dog med enkelte ændringer og justeringer.

Lyngby-Taarbæk Kommune er ejere af områderne Borrebakken og Troldehøj, mens Lystoftens Ejerlaug ejer den sydlige del af Brede Bakke, og Lyngby Boligselskab den nordlige del.

Plejeplanen har været til udtalelse hos de berørte lodsejere og Danmarks Naturfredningsforening. Der har ikke været bemærkninger til plejeplansforslaget.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses indenfor rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Forslag til plejeplan for det fredede område Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj" tages i anvendelse.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Godkendt.

Bodil Kornbek var fraværende.

Simon Pihl Sørensen var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Borrebakken mm fredningsplejeplan, Forslag.pdf

12. Hvidegården - Indretning af foldanlæg

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har søgt om at etablere 2 nye hestefolde på det kommunalt ejede areal ved Hvidegården (bilag).

Folden skal anvendes til vinterfolde for op til 6 heste. Hestene vil kun være på fold i dagtimerne.

Etablering, udvidelse og ændring af dyrehold til afgræsning er ikke muligt i byzoner og indenfor en afstand af 50 meter fra nærmest nabo jf. Husdyrloven § 6, stk. 1, nr. 4 er.

Kommunalbestyrelsen kan give dispensation fra afstandskravene til rideskoler og hestepensioner.

Forvaltningen har i udkast til dispensation (bilag) stillet en række vilkår til drift og indretning af foldene.

Der skal være fri passage mellem de to folde og mindst 4 meter til nærmeste naboskel for sikre, at hestene ikke kan gøre skade på hegn og beplantning. Foldene benyttes kun i dagtimerne. Der skal dagligt, og i det omfang det er muligt, opsamles gødning for at mindske risikoen for miljøgener. Under normale omstændigheder vil et dyrehold på friland i vinterhalvåret ikke give anledning til gener i forbindelse med lugt, støv, støj, fluer og skadedyr. Der stilles dog generelle vilkår i forhold til begrænsning af påvirkningerne herfra.

Det er myndighedens vurdering, at de stillede vilkår vil sikre, at eventuelle gener for omkringboende begrænses mest muligt. Det er således myndighedens vurdering, at der kan meddeles dispensation til de ansøgte hestefolde og at dyreholdet kan etableres uden væsentlig påvirkning af omgivelserne.

Afgørelsen er sendt i 2 ugers høring hos naboer i en afstand fra 50 meter fra folden og Hvidegårdens Grundejerforening. Der er ikke kommet bemærkninger eller indsigelser i høringsperioden.

Det ansøgte anlæg (hegn) kræver endvidere dispensation fra § 18 i naturbeskyttelsesloven. Det skyldes at hegnet ligger inden for 100 m fra et fredet fortidsminde (gravhøje). Det er af ansøger blevet oplyst, at hegnet består af rundstokke med en diameter på 7 cm, som er slået i jorden til en højde på ca. 120 cm og forsynet med tråd af galvaniseret jerntråd i 2 mm tykkelse og trådholdere af sort plast. Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at det valgte trådhegn ikke vil hindre indsyn til det fredede fortidsminde, hvorfor det anbefales at dispensere til etablering af hegnet.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser som myndighed.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget meddeler dispensation fra afstandskravene, på de foreslåede vilkår, til etablering af 2 hestefolde iht. husdyrbrugsloven samt dispensation iht. naturbeskyttelseslovens § 18.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014
Godkendt.

Bodil Kornbek var fraværende.
Simon Pihl Sørensen var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning om dispensation.pdf
2. Hestefolde_Hvidegårdsparken_30012014.pdf
3. Dispensation til hestefold i høring.pdf

13. Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om trafiksikkerhed omkring Trongårdsskolen

Sagsfremstilling

Mette Schmidt Olsen (C) har den 1. marts 2014 anmodet om optagelse af sag på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 11. marts 2014 om trafiksikkerhed omkring Trongårdsskolen og på baggrund af nedenstående henvendelse:

"Kære Mette Schmidt Olsen, Teknik- og Miljøudvalget

Jeg skriver til Teknik- og Miljøudvalget for at gøre opmærksom på min bekymring for trafiksikkerheden omkring vores skole. Som ansvarlig for vores trafikudvalg i Trongårdsskolens bestyrelse får jeg jævnligt henvendelser fra forældre, som er bekymrede for deres børns sikkerhed på vej til og fra skolen, og jeg vil derfor gerne gøre dig opmærksom på de problemer som forældrene jævnligt beder os om at forbedre. Jeg ser et behov for at Teknik- og Miljøudvalget, er særligt opmærksomme i forbindelse med de udbygninger af skolens nabo, Lyngby Gymnasium, samt i forbindelse med de trafikændringer som arealerne langs Trongårdsparken vil medføre.

De tre steder vi ofte får henvendelser om er markeret på vedlagte kort;

1) Indkørslen til Trongårdsskolen fra Hjortekærvej: Her blandes biler og cyklende børn på en smal vej uden adskillelse, hvilket ofte fører til farlige situationer. Jeg synes faktisk der er grund til bekymring over denne blanding af meget ulige trafik og jeg mener at Teknik- og Miljøudvalget, bør se på denne problematik, ikke mindst i lyset af, at det drejer sig om uerfarne bilister der lige ofte lige har erhvervet kørekort og små, usikre cyklister. Jeg vil derfor anbefale at I prioriterer sikringen af denne del af skolevejen for vores børn.

2) Cyklisters krydsning af helsingørmotorvej ad Klampenborgvej, mod øst: Man behøver kun at stå få minutter ved dette kryds, for at erfare at der hersker stor forvirring om hvorvidt bilerne skal holde tilbage for cyklisterne, eller om trafikken er reguleret af det trafiklys, som styrer krydset i øvrigt. Hvis der ikke allerede er sket en højresvingsulykke her kan det kun være et spørgsmål om tid, og da Torsvang er en del af vores skoledistrikt er der stor risiko for, at en af vores elever kan blive indblandet. Jeg vil foreslå at krydset ændres således, at cyklister og højresvingende bilister er omfattet af lysreguleringen.

3) Fodgængerovergang på Klampenborgvej: Her vil jeg opfordre til, at man i forbindelse med udbygningen af arealet mellem Trongårdsparken og motorvejen, er meget opmærksom på, at dette er en vigtig skolevej for vores børn som dels bor på denne side af Klampenborgvej, dels ankommer med bussen.

Jeg vil med denne henvendelse opfordre til, at kommunens Teknik- og Miljø udvalg diskuterer, om I kan hjælpe til en forbedring af trafiksikkerheden omkring vores skole."

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Drøftet og besluttet at forvaltningen udarbejder sag med status for trafiksikkerhed ved skoler og

gymnasier bredt set i Lyngby-Taarbæk.

Bodil Kornbek var fraværende.

Simon Pihl Sørensen var fraværende.

14. Meddelelser til Teknik- og Miljøudvalgets medlemmer - Marts 2014

1. Udledningstilladelse til Mølleåværket

Lyngby-Taarbæk Kommune har den 20.12.2013 meddelt Mølleåværket A/S tilladelse til udledning af spildevand til Øresund.

Bl.a som følge af tilslutning af spildevand fra Rundforbi Renseanlæg i Rudersdal Kommune, har Mølleåværket A/S søgt om at udvide det eksisterende renseanlæg. I den forbindelse ønskede de at ændre behandlingsformer for en del af spildevandet i Membran Bio Reaktor anlæg (MBR) med henblik på en mulig senere opsplitning af udledningen i en hovedstrøm til Øresund og en delstrøm til Kalvemosen i Rudersdal Kommune.

Den fremtidige udledningstilladelse til Kalvemosen er ikke omfattet af denne tilladelse, da udledningen er beliggende i Rudersdal Kommune, men konsekvensen for udledningen til Øresund er medtaget.

Mølleåværket renser spildevandet fra størstedelen af Lyngby-Taarbæk Kommune samt fra dele af Gentofte, Gladsaxe og Rudersdal kommuner.

Det udbyggede og moderniserede renseanlæg har en kapacitet, der er ca. 25 % større end det eksisterende, og den nye renseform forventes at medføre væsentligt forbedret rensning.

Tilladelsen er udarbejdet med udgangspunkt i spildevandsbekendtgørelses krav samt Regionens forslag til vandplan for Øresund.

2. Buslinje 388 – status på køreplansskift i december 2013

Movias kontrakt om kørslen på buslinje 388 (Lyngby st. - Helsingør) udløb i december 2013. Grundet dette inviterede Movia i efteråret 2011 de 6 kommuner, som finansierer linjen, til et forløb omkring den fremtidige drift på linjen. Ved afgivelse af kommunernes trafikbestilling 1. maj 2012 blev der enstemmigt bestilt en udretning af buslinje 388 med én bus i timen nord for Taarbæk Havn og fortsat to busser i timen mellem Taarbæk Havn og Lyngby Station (bl.a. pga. skolebørnene). Sagen blev godkendt i Økonomiudvalget den 21. februar 2012.

Ved køreplansskiftet i december 2013 blev ændringerne på den nye 388 implementeret.

Efter implementeringen af ændringen har både Movia og Lyngby-Taarbæk Kommune modtaget en del henvendelser fra beboerne i den nordlige del af Taarbæk om den reducerede drift. Flere forældre til skolebørn, der går i skole i Lyngby, har henvendt sig og givet udtryk for, at én bus i timen ikke er tilstrækkelig. Det bør bemærkes, at der fortsat er to busser i timen fra Taarbæk Havn mod Lyngby.

Ligeledes har der været enkelte henvendelser om forringet busdrift mellem Klampenborg Station og Skodsborg Station. Denne rejserelation kører 388 fortsat imellem én gang i timen, og desuden kan Kystbanen anvendes som supplement på denne strækning.

På baggrund af henvendelserne fra borgerne i den nordlige del af Taarbæk har Movia og Lyngby-Taarbæk Kommune drøftet mulighederne for at forbedre driften på strækningen.

En forbedring kan ske ved at videreføre bussen, der i øjeblikket vender ved Taarbæk til en nordligere vendeplads. Dette vil naturligvis medføre længere køretid for bussen og dermed øgede udgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune (ca. 0,3 – 0,4 mio. kr. pr. år).

For at afsøge mulige vendesteder på Strandvejen nord for Taarbæk er lokaliteterne ved Trepilevej, Springforbivej og Strandmøllen blevet prøvekørt. Efter prøvekørslerne har Movia konkluderet, at lokaliteterne ved Trepilevej og Springforbivej er for trange og snævre til at vende en almindelig 12 meter bus.

Ved rastepladsen overfor Strandmøllekroen er der afsøgt mulighed for at etablere en vendeplads. Stedet er blevet besøgt og prøvekørt. På besøget deltog en repræsentant for de hvide busser som kører ruten, en repræsentant for Movia, Nordsjællands Politi og Lyngby-Taarbæk Kommune. Under besøget var der enighed om, at en vending af 388 ud for Strandmøllekroen af trafikikkerhedsmæssige årsager ikke er forsvarligt grundet dårlige oversigtsforhold. Movia og Nordsjællands Politi har efter besøget begge skrevet til Lyngby-Taarbæk Kommune, at de ikke kan anbefale en vending dette sted, idet det skønnes, at bussen ikke kan fuldføre en vending uden at være til ulempe eller endog fare for andre.

Forvaltningen, Movia og politiet ser således ingen alternative vendingsmuligheder for 388 på Strandvejen nord for Taarbæk Havn (indenfor kommunegrænsen).

Da en nordligere vending af buslinje 388 ikke er mulig har Forvaltningen svært ved at tilgodese borgernes ønsker om 2 busser i timen nord for Taarbæk Havn. Forvaltningen planlægger på den baggrund ikke at ændre på eksisterende busdrift på buslinje 388.

3. Ansøgninger til Region Hovedstadens cykelpulje

Region Hovedstaden har afsat en pulje på 15 mio. kr. til at fremme cykling i hovedstadsregionen. Puljen har til formål at øge andelen af borgere, der cykler og eventuelt kombinerer cyklen med kollektiv transport. Derudover kan puljen anvendes til at fremme udbredelsen af el-cykler. Kommuner og hospitaler i Region Hovedstaden kan ansøge om midler fra puljen, og der kan søges om medfinansiering på op til 60% af projekterne. Ansøgningsfristen var den 10. februar 2014. Tilbage melding om tilsagn eller afslag på ansøgningerne forventes i april- maj.

Kommunen har fremsendt ansøgninger på 3 mindre projekter:

1. Medvind på cykelstierne i Lyngby-Taarbæk kommune:

Formålet med projektet er at motivere borgerne til at fravælge bilen og få tiltrængt motion gennem udlån af el-cykler. 5 el-cykler udlånes i 3 mdr. ad gangen. Borgerne rekrutteres gennem kommunens Kost- og Motionsgrupper - et tilbud til overvægtige. Projektet er forankret i Center for Sundhed og Kultur. Projektet forventes at koste 112.000 kr. Der er ansøgt om 60% medfinansiering og kommunens andel udgør 45.000 kr.

2. Foranalyse af sti mellem Kgs. Lyngby til DTU:

I kommuneplanstrategien GRØNT LYS er der ønske om en ny stiforbindelse mellem DTU og Kgs. Lyngby. En stiforbindelse der både mentalt og fysisk forbinder de to områder tættere sammen. Stien skal bidrage til at fastholde eksisterende cykliste og tiltrække nye cykliste mellem DTU og Kgs. Lyngby samt de mellemliggende områder. Analysens overordnede mål er at udpege linieføringer for stiforbindelsen med et tilhørende koncept for design og udformning. Analysen skal være del af en proces, der inddrager interessenter og danner grundlag for en politisk diskussion om finansieringsformer for projektet. Projektet er forankret i Center for Miljø og Plan. Projektet forventes at koste 224.000 kr. Der er ansøgt om 60% medfinansiering og kommunens andel udgør 90.000 kr.

3. Cykelparkering på Rævehøjvej:

Der ansøges om etablering af ca. 15 - 20 overdækkede cykelparkeringspladser på Rævehøjvej.

Formålet med projektet er at give studerende/ansatte på bl.a. DTU bedre mulighed for at anvende cyklen den sidste strækning fra motorvejsbusserne frem til DTU, da der er forholdsvis langt at gå fra stoppested på motorvej til eksempelvis den vestlige del af DTU. Projektet er forankret i Center for Miljø og Plan. Projektet forventes at koste 150.000 kr. Der er ansøgt om 60% medfinansiering og kommunens andel udgør 60.000 kr.

4. Trafikkampagner forår 2014

Kommunen deltager i en række trafikcampagner foråret 2014:

· landsdækkende fartkampagne "Sænk farten – en lille smule betyder en hel del":

Det er en kampagne i samarbejde med Rådet for sikker trafik. Kommunen deltog også i efteråret 2013. Selvom antallet af dræbte og tilskadede i trafikken er faldende, er for høj fart stadig den største dræber i trafikken. Rådet ønsker at arbejde på, at det med tiden bliver socialt uacceptabelt at køre for hurtigt og har udviklet en positiv og inkluderende kampagne, der kan være med til skubbe i den rigtige retning. Der opsættes vejkantplakater i perioden 24. marts – 13. april med budskabet "sænk farten". Formålet er at minde bilisterne om, at hvis de sænker farten bare en lille smule, så kan det få afgørende betydning for antallet af alvorlige ulykker.

· Lokalkampagne "Bilfri skole på Kongevejens skole":

Elever fra Kongevejens skole har foreslået at lukke Kongsvænget for trafik mellem kl. 7.30 – 8.30 på hverdage for at skabe mere trygge forhold for cyklister og fodgængere til skole og dermed undgå "kaos" med afsætning af elever. Forældre, der stadig vil køre elever til skole, henvises til at benytte parkeringspladsen på I. C. Modewegs Vej og følge eleverne de ca. 500 m. til skole. Formålet med kampagnen er, at flere elever cykler og går til skole.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 9. april, at forvaltningen bemyndiges til at gennemføre forsøget med "Bilfri skole" ved Kongevejens skole. Efterfølgende har udvalget på mødet den 15. maj 2013, disponeret 50.000 kr. til daglig opsætning og nedtagning af afspærring i kampagneperioden.

Kampagnen bliver afviklet i maj måned på Kongevejens skole samtidig med og som supplement til kommunes egen skoletrafik-kampagne "Vi bevæger os til skole". Evaluering af kampagnen skal danne grundlag for vurdering, om kampagnen skal gentages på andre skoler.

5. Gennemførelse af skolevejskampagne 2014 Teknik- og Miljøudvalget besluttede i februar 2013, at tidligere års cykelcampagner målrettet børn, som en del af klimastrategien, skal suppleres med et fokus på at fremme sundhed og bevægelse. Aktiv transport til skole og daginstitution indgår nemlig også som en prioriteret indsats i udmøntning af kommunens sundhedsstrategi.

Årets skolevejskampagne gennemføres i maj måned, samtidig med den nationale cykelcampagne "vi cykler til arbejde". Målgruppen i år er elever i 0.- 3. klasse, da skolevejsredegørelsen 2009 viser, at det er på disse klassetrin, flest køres til skole i bil. Fokus for kampagnen er, at børnene skal opmuntres til aktivt at bevæge sig til skole - uanset om det er gående eller cyklende samt på, at transporten ikke sker i bil. Budskaberne i kampagnen fokuserer derfor på betydningen af at være aktiv og bevæge sig, samt på bilernes skadelige virkning på miljøet.

Kampagnen gennemføres som en konkurrence, hvor klasserne på de enkelte skoler konkurrerer mod hinanden om at komme til og fra skole uden bil flest gange i løbet af maj måned. Herudover markeres den skole, der generelt har klaret sig bedst.

Det er tanken, at fremtidige kampagner på dette område skal udvikles i samarbejde med skolerne og eleverne, så der i højere grad nytænkes og skabes medejerskab for kampagnerne. Involvering af skoler og elever kan f.eks. ske i skolernes tema- eller innovationsuger.

6. Vandplan 2. planperiode - oprettelse af vandråd

Med lov om vandplanlægning, der blev vedtaget af Folketinget den 20. december 2013, er et nyt plankoncept for udarbejdelsen af de kommende generationer af vandområdeplaner etableret. Som noget nyt skal kommunerne udarbejde forslag til hele eller dele af indsatsprogrammet. I den

kommende planperiode vil dette som udgangspunkt dog kun vedrøre vandløbsindsatsen. Efter udkast til bekendtgørelse om vandråd (der i øjeblikket er i høring) skal kommunerne nedsætte et fælles vandråd for "Hovedvandopland 2.3 Øresund". Initiativet til at oprette vandråd skal dog komme fra de organisationer og foreninger, der efter loven kan være medlem heraf. Landsdækkende erhvervsorganisationer, landsdækkende grønne organisationer samt lokale foreninger, der arbejder med beskyttelse og benyttelse af vand, kan derfor inden den 15. februar 2014 anmode kommunerne om at oprette et vandråd.

Den 28. januar 2014 har Lyngby-Taarbæk Kommune og de øvrige berørte kommuner modtaget brev fra Landbrug og Fødevarer med anmodning om at oprette vandråd i "Hovedvandopland 2.3 Øresund".

Øvrige organisationer og foreninger, der efter loven kan være medlem af vandrådet, anmodes derfor om at indstille medlemmer til vandrådet senest den 28. februar 2014. Processen omkring vandråd er annonceret på kommunen hjemmeside.

Den kommune, der skal varetage sekretariatsbetjeningen for "Hovedvandopland 2.3 Øresund", vil efter samråd med de øvrige kommuner i oplandet, træffe afgørelse om, hvilke af de indstillede, der kan være medlem af vandrådet.

Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret, hvilken af de 17 kommuner i vandoplandet, der skal varetage sekretariatsbetjeningen. Lyngby-Taarbæk Kommune har i sammenligning med andre kommuner i vandoplandet væsentlige færre vandløb. Lyngby-Taarbæk Kommune har derfor ikke meldt sig til at varetage sekretariatsfunktionen.

Der kan endvidere etableres lokale vandråd.

Forvaltningen vil orientere udvalget, når der er kommet nyt i sagen.

7. Revideret prisloft for Fællesudvalget for vandindvinding ved Sjælsø A/S

Bestyrelsen for Sjælsø vand har den 6. januar 2014 tiltrådt godkendelse af takst for vand på 3,88 kr/³m. Dette er en forhøjelse ifht. udmeldingen af 4. juni 2013 om en forventet takst for 2014 på 3,21 kr/³m.

Baggrunden for denne forhøjelse af taksten for 2014 er en afgørelse truffet af Forsyningssekretariatet under Konkurrencestyrelsen den 12. december 2013, samt et ønske om at afdrage gæld i Fællesudvalget for vandindvinding ved Sjælsø.

Baggrunden for det reviderede prisloft af 12. december 2013 er, at Forsyningssekretariatet har fået underkendt prisloftsafgørelser truffet i 2012, 2013 og 2014. De deraf følgende prisloftsafgørelser for 2012, 2013 og 2014 har betydet, at prisloftet for FVS er blevet hævet. Ved fuld udnyttelse af det ekstraordinært høje prisloftet for 2014 samt det forventede prisloft for 2015 vil FVS opnå optimale rammer for at reducere den oparbejdede gæld grundet investeringer i perioden 2011-2013.

Takstforhøjelsen for vand leveret fra FVS i 2014 vil blive efterreguleret i Lyngby-Taarbæk forsynings takst for 2016. Reguleringen af taksten for vand fra FVS vil ikke påvirke, de af kommunalbestyrelsen godkendte takster, for Lyngby-Taarbæk Forsynings for 2014.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Besluttet at forvaltningen undersøger muligheder for at ansøge om midler til parkprojekter fra Nordea Fonden.

Taget til efterretning.

Bodil Kornbek var fraværende.

Simon Pihl Sørensen var fraværende.



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Myndighedsopgaver på trafik- og Vejområdet

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget
tirsdag den 11. marts 2014





Præsentation af Team og opgaver

Team Vej:

8 medarbejdere

Varetager opgaver primært inden for:

trafiksikkerhed, kollektiv trafik, trafikstøj,

myndighedsbehandling og informationer samt betjener det politiske system.

Parkeringskontoret:

2 medarbejdere og 3 parkeringsvagter

Varetager opgaver primært inden for:

Parkeringslicenser, parkeringskontrol og afgifter samt

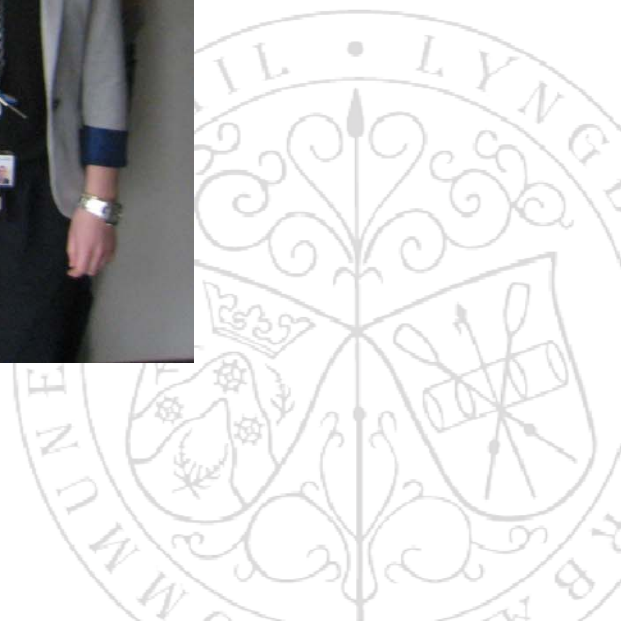
Betalt Parkering





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Team Vej og Parkeringskontoret





Dagsorden

- Trafiksikkerhed - Jytte Olander
- Kollektiv trafik - Maria Testmann
- Trafikstøj - Maria Testmann
- Parkering - Mads
- Vejmyndighed – Christina Rasmussen og Steen Johansen





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Trafiksikkerhed

Jytte Olander, Center for Miljø og Plan





Trafiksikkerhed

Område med mange borgerhenvendelser:

- Der køres for stærkt
- farlige krydsninger
- farlige skoleveje
- ønske om fartdæmpning
- ønske om cykelstier
- begrænsning af gennemkørende trafik/tung trafik





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Hvad skal kommunen?

Færdselslovens § 3 stk. 3:

” Det påhviler politiet og vejmyndigheden efter samråd med skolerne at træffe foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel på deres vej til og fra skole”





Hvad bør kommunen gøre?

Følge anbefalingerne fra færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013 - 2020: "Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar".

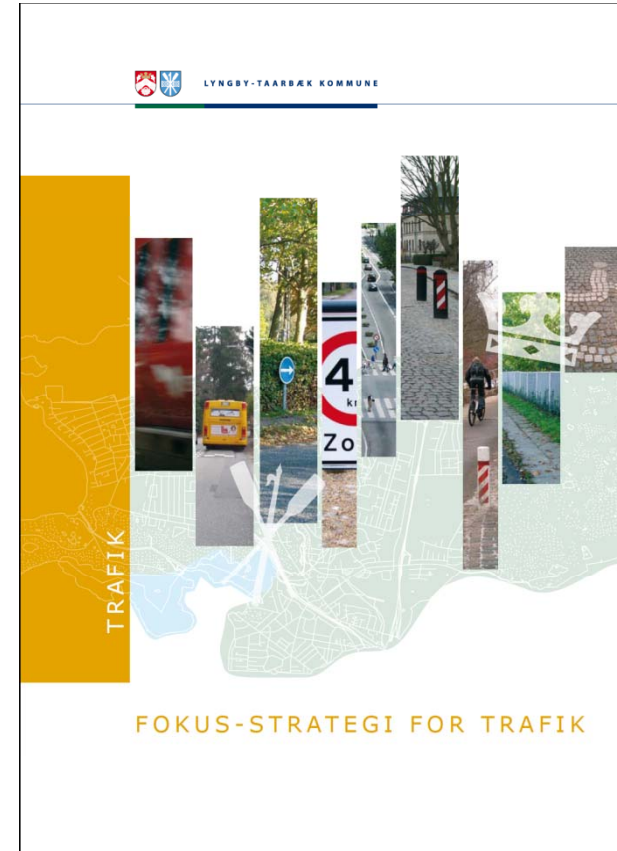
- Udarbejdelse af Trafiksikkerhedsplan
- Foretage trafiksikkerhedsrevision på projekter
- Trafikpolitik på skoler
- Deltagelse i nationale trafikcampagner
- Vejtekniske tiltag



Hvad gør kommunen?

Fokusstrategi for trafik

- Klassifikation af vejnettet (trafikveje og lokalveje)
- Visioner for trafiksikkerhed, uheldsbekæmpelse, skoleveje, fremme af cykeltrafikken





Hvad gør kommunen?

Trafiksikkerhedsplan 2012 - 2015

Overordnede vision:

Alle har mulighed for at komme sikkert, trygt og frit rundt i kommunen

Målsætning:

antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede skal reduceres med 55% frem til udgangen af 2015 med udgangspunkt i 2005

Det medfører, at der i 2015 højst må være:

- 9 dræbte og alvorligt tilskadede samt
- 12 lettere tilskadede

Fokusområder:

- Uheld i kryds
- Uheld med cyklister
- Uheld med unge trafikanter ml. 15 og 24 år
- Uheld med ældre på 65 år og mere
- For høj fart





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Uheldsøkonomi:

Dræbte og tilskadekomne i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2009 - 2012

- Dræbte: 2 personer
- Alvorligt tilskadekomne: 56 personer
- Lettere tilskadekomne: 31 personer

Kommunale udgifter ifm. Tilskadekomne i Lyngby-Taarbæk Kommune
8.700.000 kr. årligt

Kilde: Rådet for sikker trafik





Hvad gør kommunen ?

Skolevejsredegørelse 2010 – 2013

Målsætning:

"Skolevejene skal sikres, gerne med udgangspunkt i færdselssikkerhedsområdet, så det bliver trygt at færdes til og fra skole.

"Børn, der er trafikmodne, skal selv kunne gå eller cykle til skolen"

"Skoler og institutioner skal deltage aktivt i forbedring af de trafikale og miljømæssige forhold. Blandt andet ved oplysning til forældre om fordelene ved at cykle og gå til skole i modsætning til transport i bil."

Fokusområder:

- Trafikpolitik ved skolerne
- Trafikkampagner
- Anlægsprojekter til at forbedre sikkerheden og trygheden
- Få flere til at cykle frem for at bruge bilen





Samarbejde med skolerne

- Henvendelser fra skolebestyrelser og skoler om trafikken
- Trafikpolitik på skolen (6 skoler ud af 13 skoler)
- Færdselskontaktlærenetværk (skole, politi, CMP og CUP)
- Skolepatruljer
- Fælles 6.klasses cyklistprøve
- Andre kampagner



Hvad gør kommunen ?

Borgerhenvendelser:

- Prioritering af projekter fra Trafiksikkerhedsplan og Skolevejsredegørelse
- Hastighedsmålinger
- Trafiktællinger
- Uheldsudtræk
- Drøftelse med politiet
- Besigtigelse af aktuelle forhold

Her og nu løsning:

- Mobile fartmåler
- ATK (Automatisk trafik kontrol) – Nordsjællands Politi





Det lokale trafiksikkerhedsråd

Formål med trafiksikkerhedsrådet er:

- at drøfte aktuelle emner og tiltag til fremme af trafiksikkerheden i kommunen
- at følge udviklingen i trafiksikkerheden
- at deltage i landsdækkende, regionale og lokale trafiksikkerhedskampagner - og andre informationsindsatser for fremme af færdselssikkerheden
- at hjælpe med forbedringen af trafiksikkerheden ved prioritering af evt. afsatte midler til formålet.

Medlemmer af Det lokale trafiksikkerhedsråd:

- Formand: formand for Teknik- og Miljøudvalget er formand
- Nordsjællands Politi,
- Dansk Cyklistforbunds lokalafdeling,
- Skolerådet,
- færdselskontaktlærere,
- Seniorrådet (Ældrerådet),
- Danske Handicaporganisationer samt
- embedsmænd for Teknisk Forvaltning.

Der afholdes 2 ordinære møder om året





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

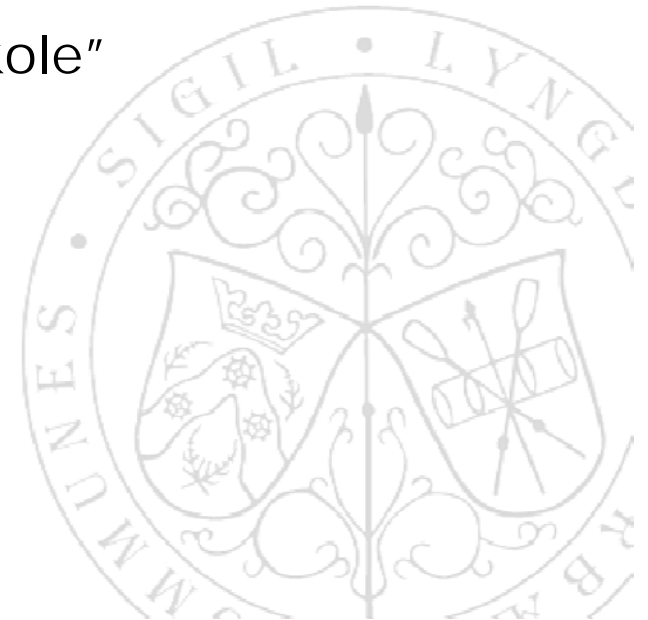
Trafikkampagner

Landsdækkende kampagner (Rådet for Sikker Trafik):

- Skolestartskampagnen
- Hastighedskampagner

Lokale kampagner (CMP, CSK, SKE):

- "Vi cykler til skole" / "Vi bevæger os til skole"
- "Bilfri skole" – Kongevejens skole



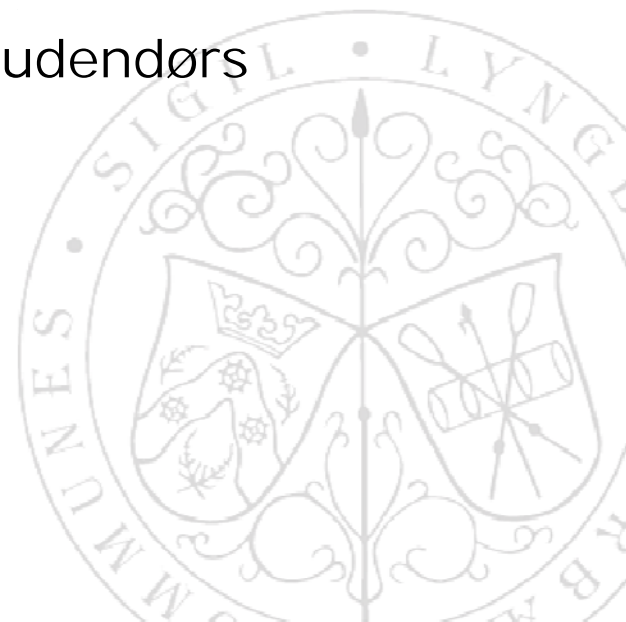


Tilgængelighed

Tilgængelighed betyder:

Muligheden for at færdes mellem egen bolig og busstoppesteder, togstationer, bibliotek, rådhus og andre servicefunktioner

- Tilgængelighedsplan 2005 for offentlige, udendørs færdselsarealer
- Tilgængelighedsrevision





Trafiksikkerhed

Konkrete projekter:

- Supercykelsti Allerødruten og Ring 4-ruten (2014 - 2016)
- Cykelparkeringskælder i samarbejde med DSB (2014 - 2016)
- Permanent dynamisk p-henvisningssystem (2014)
- Trafiksanering Bredevej/Teknikerbyen (2014)

Kommende opgaver for TMU:

- ønsker til budgetforhandlinger B2015 -2018
 - projekter i Trafiksikkerhedsplanen
 - ny skolevejsreddegørelse
 - ny tilgængelighedsplan?
- Letbanen
- Ombygning af Kanalvej





Spørgsmål ????



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Trafikselskabet Movia og kollektiv trafik

Maria Testmann, Center for Miljø og Plan





Baggrund

- I forbindelse med strukturreformen pr. 1. januar 2007 har de enkelte kommuner fået ansvaret for at fastlægge busnettets udformning, busnettets serviceniveau og den tilhørende økonomiske ramme.
- Lyngby-Taarbæk Kommune samarbejder med Trafikselskabet Movia og nabokommuner om at tilrettelægge den kollektive bustrafik så optimalt som muligt indenfor den givne økonomiske ramme.
- Movia fungerer som rådgiver for kommunerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af busdriften.





Movia

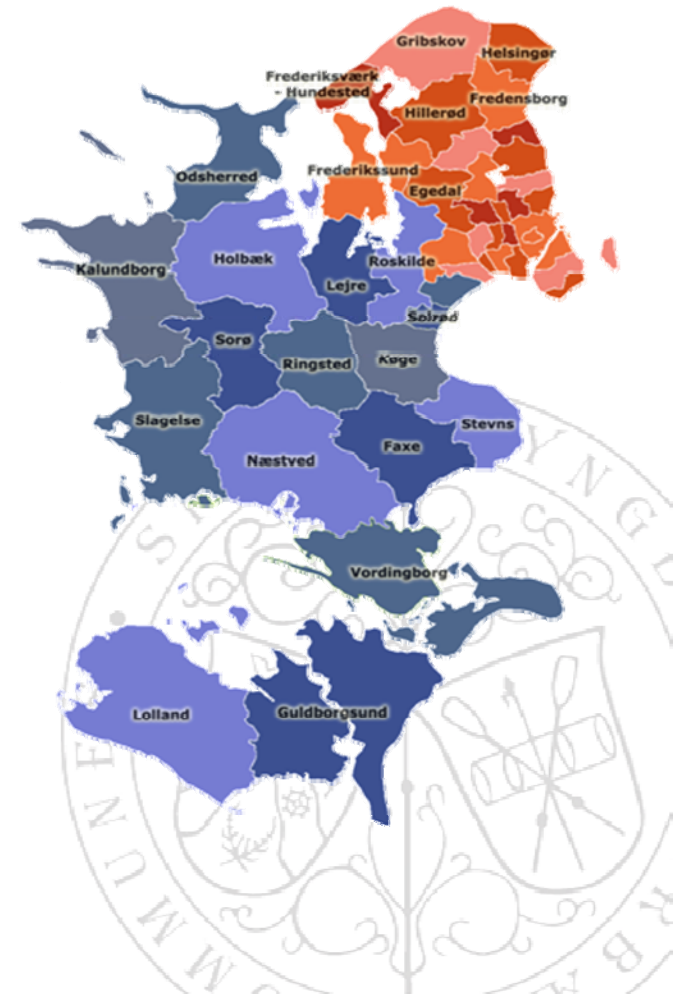
Movia er de 2 regioner og 45 kommuner på Sjælland og øernes fælles trafikselvskab

Regioner:

- Bestiller og betaler for regionale buslinjer
- Bestiller og betaler for lokalbaner
- Betaler for Movias administrationsudgift

Kommuner:

- Bestiller og betaler for lokale buslinjer
- Betaler for handicapkørsel til fritidsformål





Movias opgaver

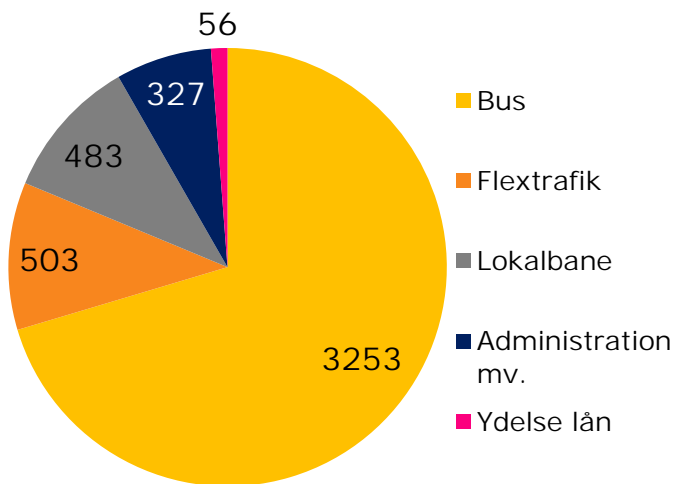
1. Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
2. Fastsætte takster og billetteringssystemer
3. Koordinere og planlægge offentlig servicetrafik
4. Individuel handicapbefordring
5. Privatbaner



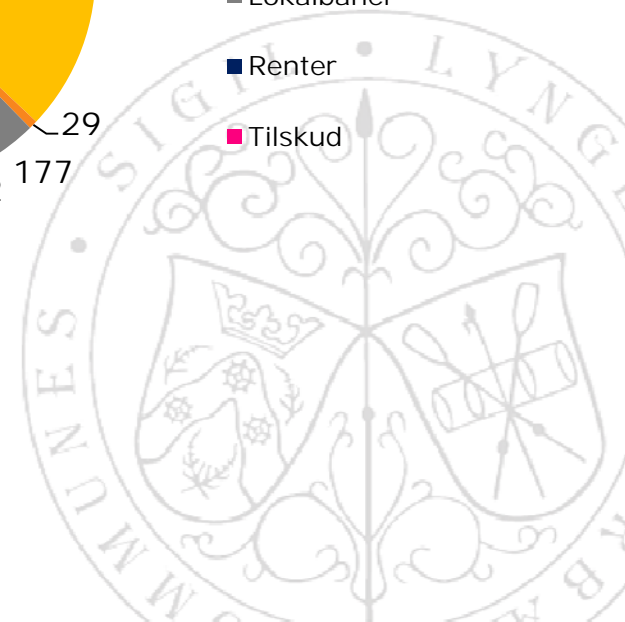
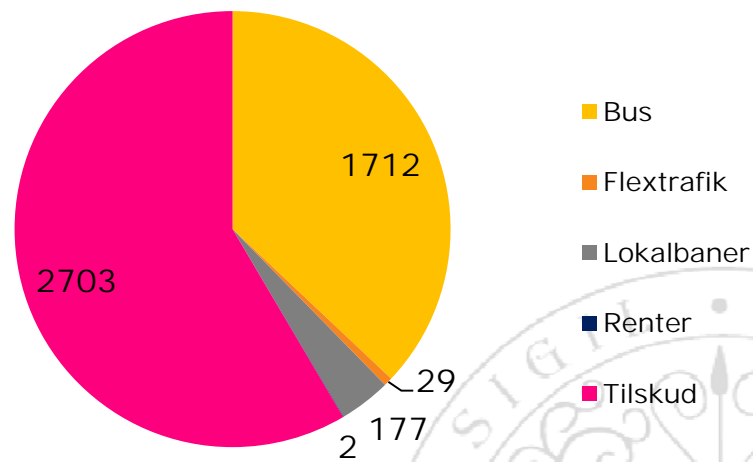


Movias økonomi, 2014

Udgifter, mio. kr.



Indtægter, mio. kr.





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Årlige trafikbestillinger

Samarbejde med regioner og kommuner

Årshjul

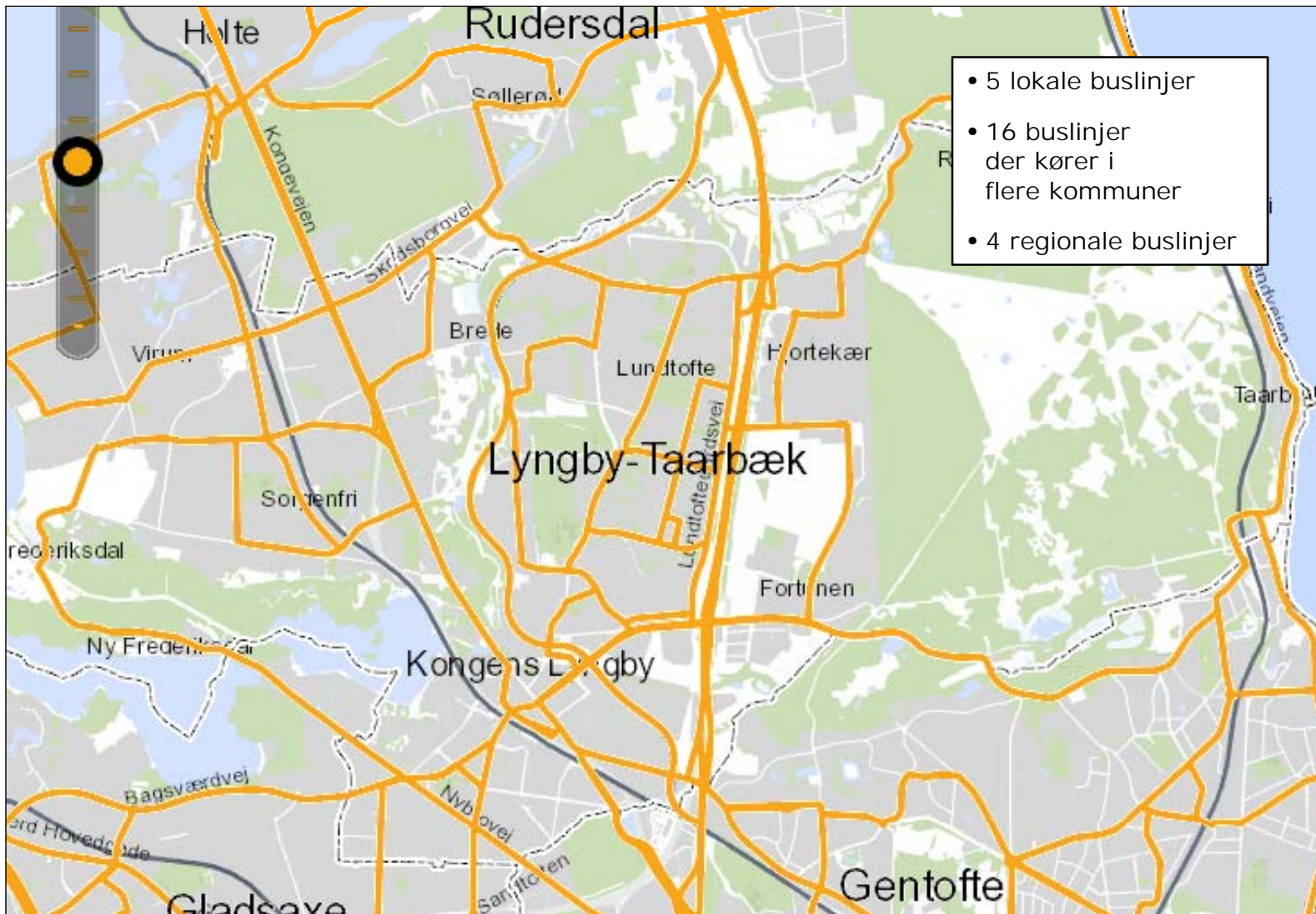


Hvert år inden 1. maj afgiver kommunerne en trafikbestilling til Movia. Fra fremsat ønske om ændring til effektivering er der oftest en tidshorizont på mellem 1 og 2 år.



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Busdriften i Lyngby-Taarbæk





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Lyngby-Taarbæk Kommunes udgifter til busdrift

Udgifter placeret under Center for Miljø og Plan/Teknik- og Miljøudvalget

- Lokale busruter – p.t. ca. 30 mio. kr./år
- Afdrag driftlån og rejsekortlån - knapt 1 mio. kr./år

Placeret i andre centre/andre udvalg

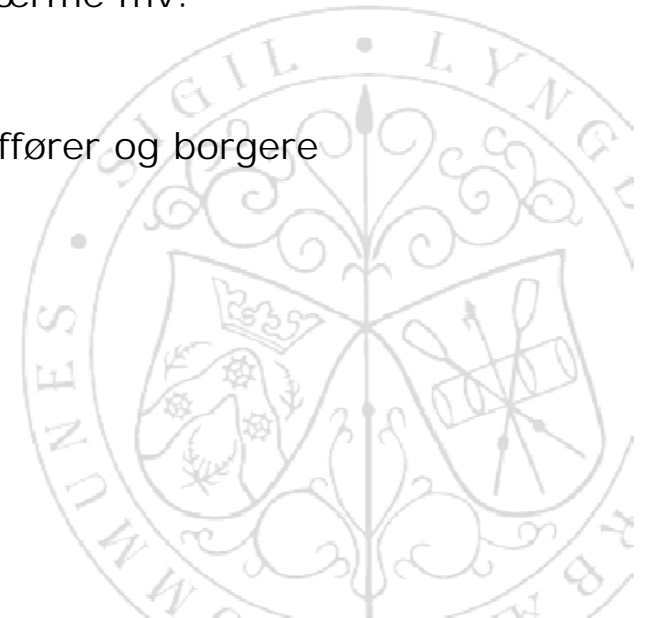
- Handicapkørsel
- Kommunale ordninger
- Flextrafik (bruger og elev)





Øvrige opgaver indenfor kollektiv trafik

- **Busbestilling** – inden 1. maj hvert år – på TMU i april
- **Økonomi** – gennemgang af budgetter
- **Ruteændringer** pga. borgerønsker, kapacitetsproblemer, driftsopgaver, ændringer i nabokommuner, besparelser mv.
- **Stoppestedsindretning** – læskærme, stoppestedsstandere mv.
- **Information ved stoppesteder** – Count Down, infoskærme mv.
- **Fremkommelighedsprojekter** for busser
- **Løbende driftssager** – bl.a. henvendelser fra buschauffører og borgere
- **Samarbejde med nabokommunerne**
- **Information på hjemmeside**





Samarbejde om kollektiv trafik

Arbejdet med kollektiv trafik kræver meget samarbejde og koordinering.

Samarbejdspartnere:

Kommunegruppe København Nord (KKN).

KKN består af 8 kommuner nord for København (herunder vores nabokommuner). LTK har pt. formandskabet for KKN-styregruppen.

KKN har udarbejdet fælles:

- strategi (2012-2017)
- handleplan (2012-2017)

Trafikselskabet Movia

Movia har udarbejdet:

- Trafikplan 2013





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Forventninger til 2014?

Ny finansieringsmodel

i konsekvens af ny trafikskabslov

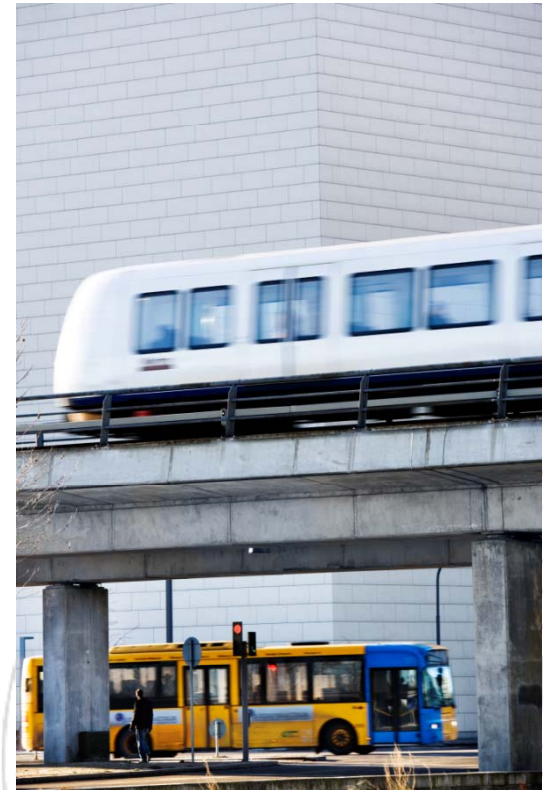
Ny paraplyorganisation

for den kollektive trafik i hele Østdanmark

Rejsekort

Fuld udrulning af rejsekortet

mv.





Spørgsmål ????



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Trafikstøj

Maria Testmann, Center for Miljø og Plan



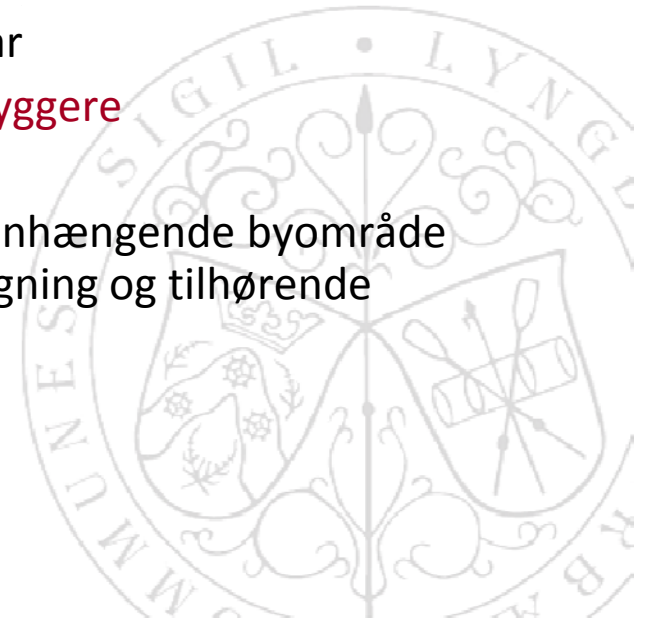


Baggrund

Ifølge den statslige støjbekendtgørelse skal der hvert 5. år foretages støjkortlægning samt udarbejdes støjhandlingsplaner for følgende:

- Større veje med mere end 3 mio. køretøjer pr. år
- Større jernbaner med mere end 30.000 tog pr. år
- Større lufthavne med mere end 50.000 operationer pr. år
- **Større samlede byområder med mere end 100.000 indbyggere**

Lyngby-Taarbæk Kommune er en del af et større sammenhængende byområde (Storkøbenhavn), hvorfor der skal udføres en støjkortlægning og tilhørende handleplan.





Grænseværdier (vejledende)

fastlagt af Miljøstyrelsen

Område	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	L_{den} 53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	L_{den} 58 dB
Hoteller, kontorer mv.	L_{den} 63 dB

L_{den} (day-evening-night): Her tillægges støjen i aften- og natperioden højere vægt end støjen om dagen, da støjen er mest generende i aften- og natperioden



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

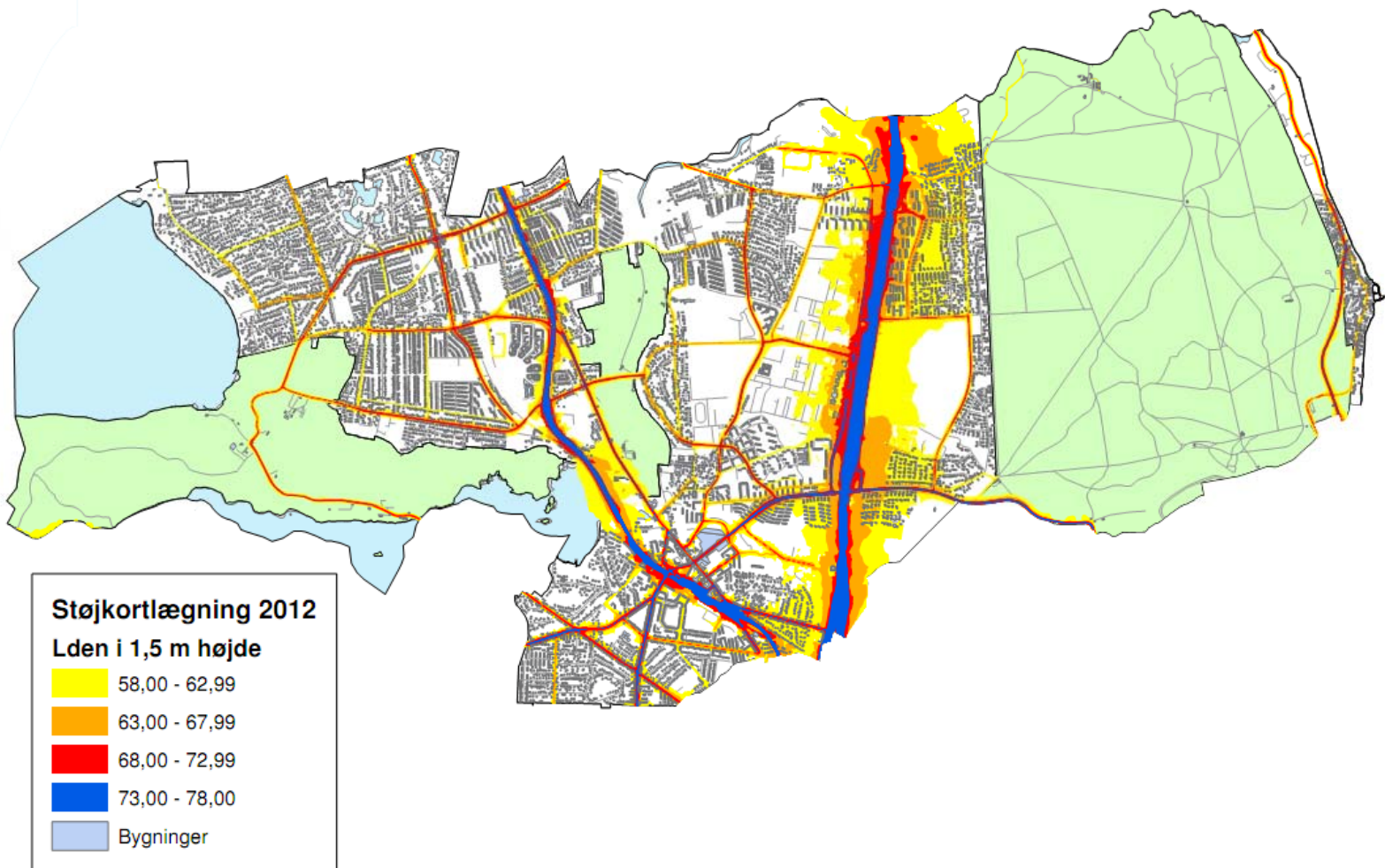
Eksempler på støj:





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Støjkortlægning 2012



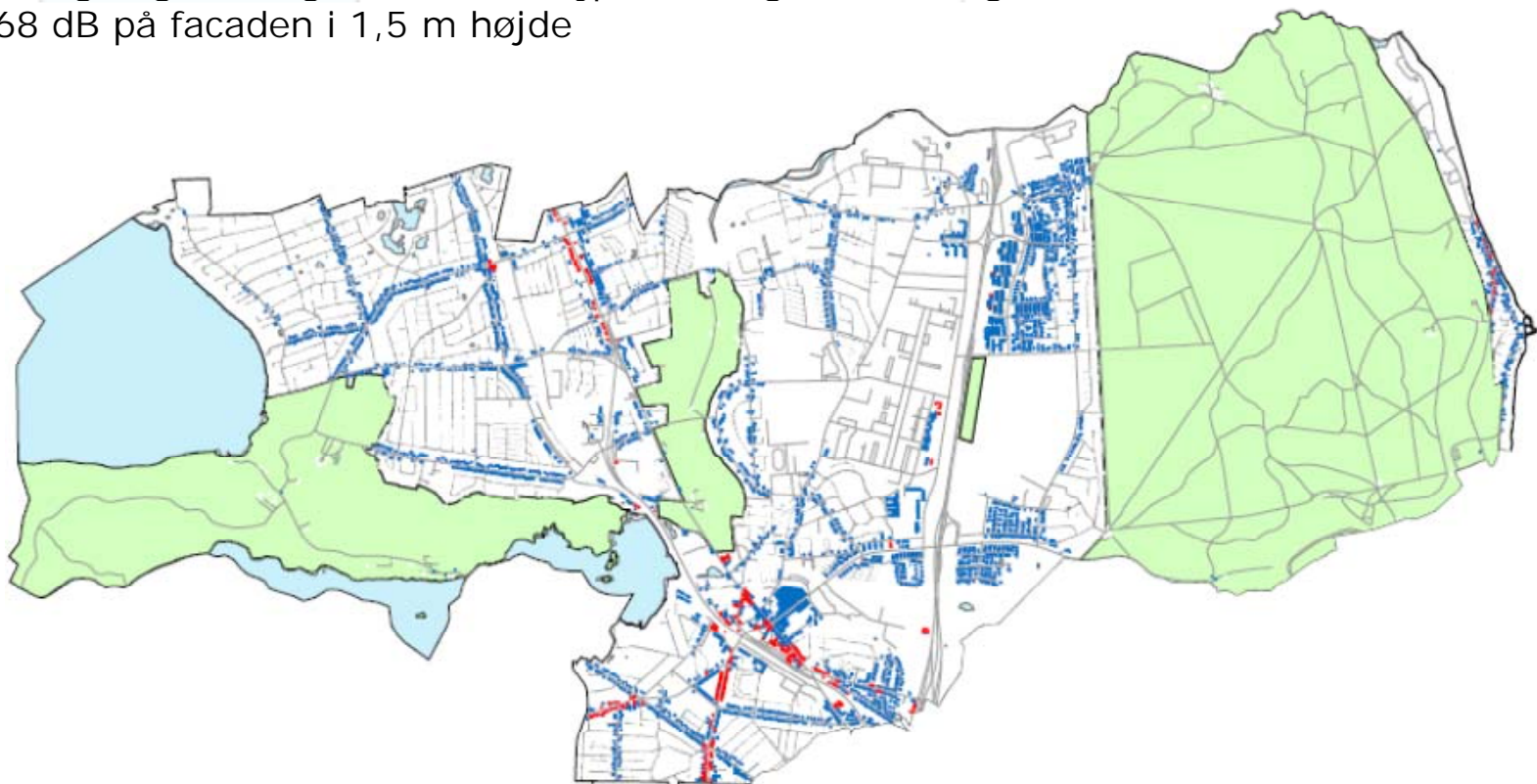
Lyngby-Taarbæk Kommune Støjkortlægning 2012



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Støjkortlægning 2012

Kortlægning af boliger med en støjpåvirkning > 58 dB og > 68 dB på facaden i 1,5 m højde



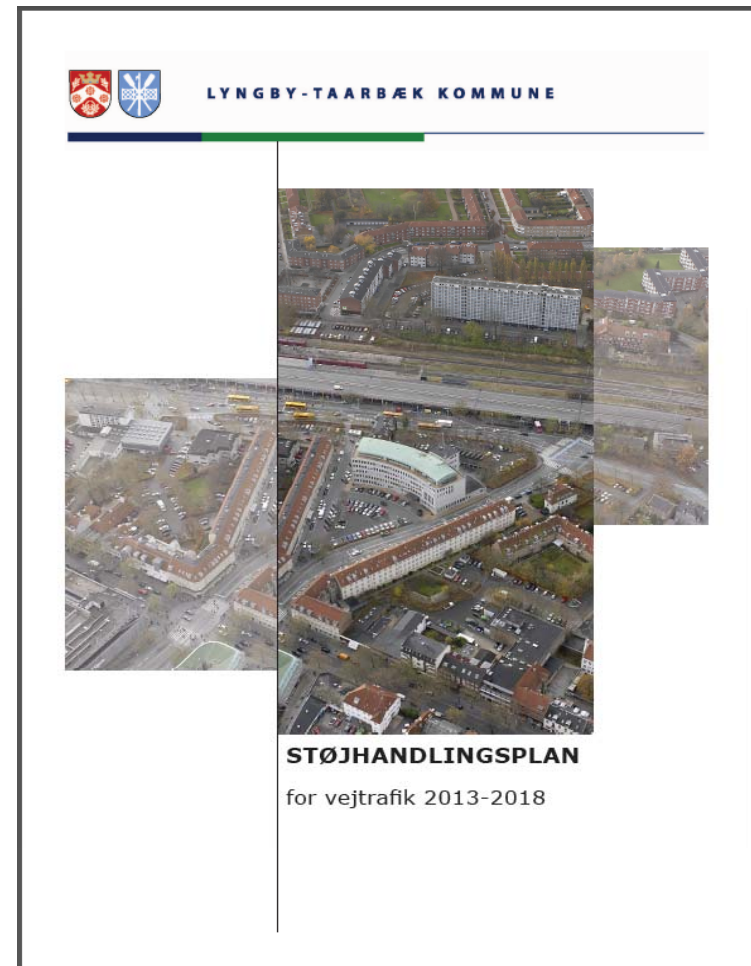
Signatur	
	Støjpåvirkning > 58 dB
	Støjpåvirkning > 68 dB





Støjhandlingsplan 2013-2018

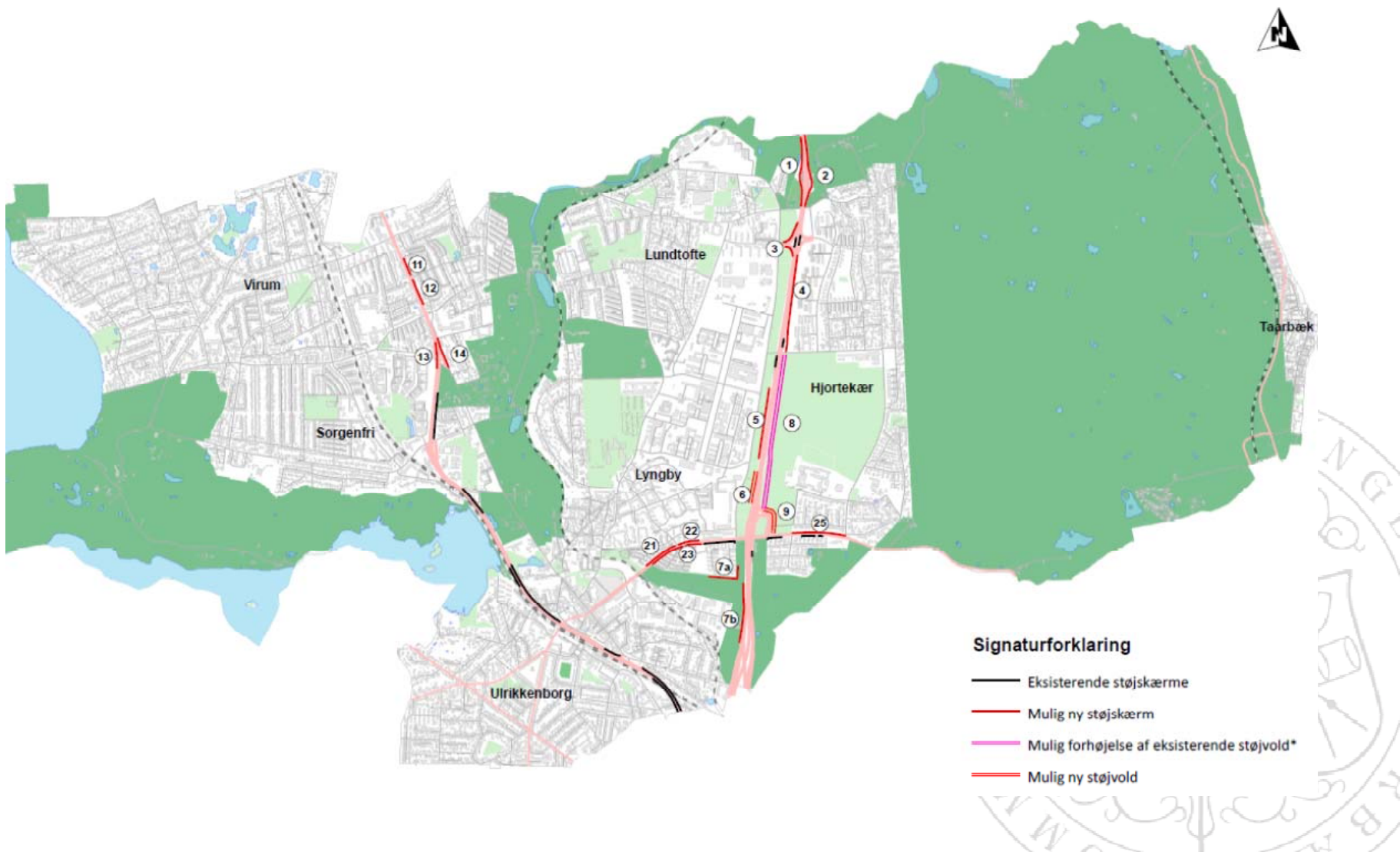
- Udarbejdet på baggrund af støjkortlægningen
- I høring i foråret 2013
- Godkendt i KMB d. 27. juni 2013
- Støjhandlingsplanen kan ses på www.ltk.dk





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Mulige støjskærme/volde jf. støjhandlingsplanen



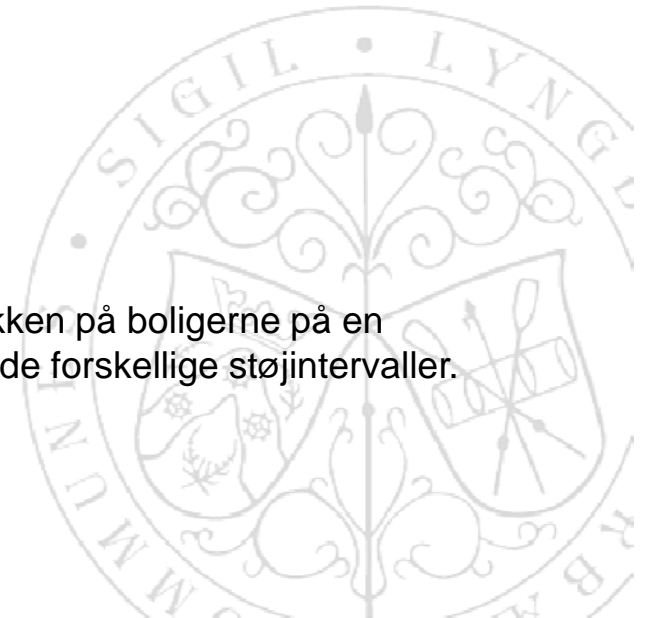


Prioritering

Kommunen vil prioritere indsatsen i forhold til at opnå den størst mulige støjreduktion af boliger med mere end 68 dB, samt at opnå den største reduktion i støjbelastningstallet i forhold til investeringen.

Støjbelastningstal (SBT)

Støjbelastningstallet beskriver den samlede genevirkning fra trafikken på boligerne på en vejstrækning og er en vægtet sum af antal støjbelastede boliger i de forskellige støjintervaller.



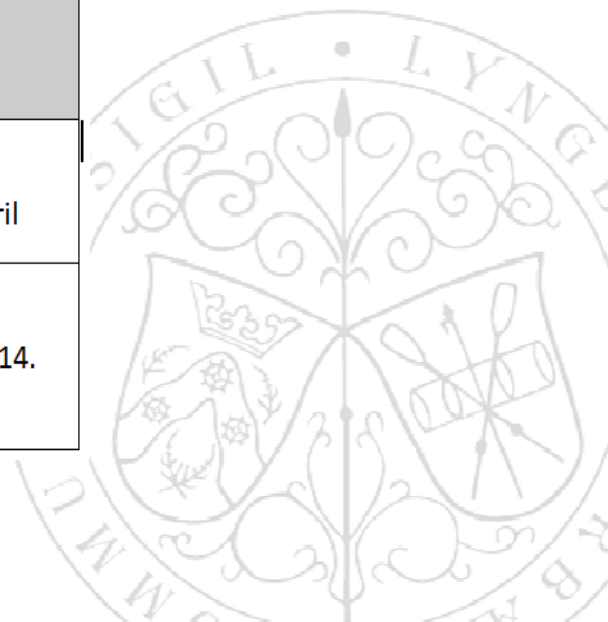


Økonomi og tiltag

2014: der er afsat 7,9 mio. kr. til støjdæmpende tiltag.

De 7,9 mio. kr. anvendes således:

mio. kr.	Projekt
6,9	Støjskærme/støjvolde nyt forslag til prioritering af midlerne fremlægges for TMU til april
1	Pulje til facadeisolering Ansøgning til denne pulje er i gang og løber frem til 28. marts 2014. COWI er rådgiver på projektet.





Spørgsmål ????



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Parkering

Mads Henrik Lindberg Christiansen, Center for Miljø og Plan





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Parkering

Parkeringsområdet består overordnet set af 2 dele:

1. Parkeringskontrol
2. Betalt Parkering

Administration:

Det samlede Parkeringsområde har en lille administration på ca. 1 årsværk





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Parkeringskontrol

Formål: At sikre parkeringsafvikling ved håndhævelse af færdselslovens bestemmelse om parkering.

2-3 parkeringsvagter, der håndhæver færdselslovens spørgsmål vedrørende parkering.

Administrativt varetages en til tider omfattende sagsbehandling vedrørende parkeringsklager

Økonomi:

- Ca. 2 mio. kr. i bruttoindtægter
- 50 % overgår til staten.
- 50 % bliver i kommunen.



Betalt Parkering

Formål: At sikre parkeringsafvikling gennem betaling af ophold på parkeringspladsen.

Administrative opgaver i form af tømning af automater, udstedelse af parkeringslicenser (randzonelicenser, parkeringskort i form af tidsbegrænsede licenser eller beboerlicenser), økonomi.

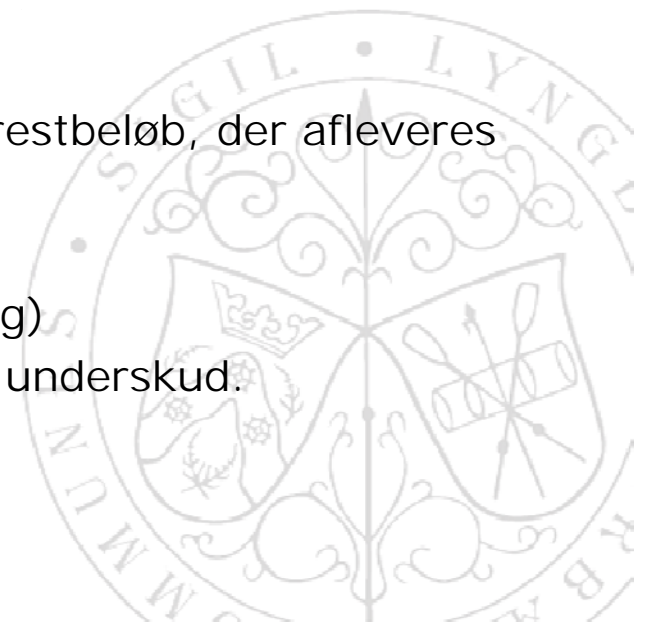
Afregningssystem for "Betalt Parkering":

Fradragsordning

$((\text{bruttoindtægter} - (\text{afskrivninger} + \text{grundfradrag})) = \text{restbeløb, der afleveres til staten.}$

Balanceordning (krav: Underskud på parkeringsordning)

$((\text{Bruttoindtægter} - ((\text{afskrivninger} + \text{driftsudgifter}))) = \text{underskud.}$





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Betalt Parkering, fortsat

Omsætning ca. 3,4 mio. kr.

Fradragsmodellens betydning i dag:

Ca. 2,5 mio. kr. overdrages til staten.

Grundfradrag, ca. 15 kr./borger, dvs. ca. 7-800.000 kr.

Få afskrivninger i dag.

Til sammenligning:

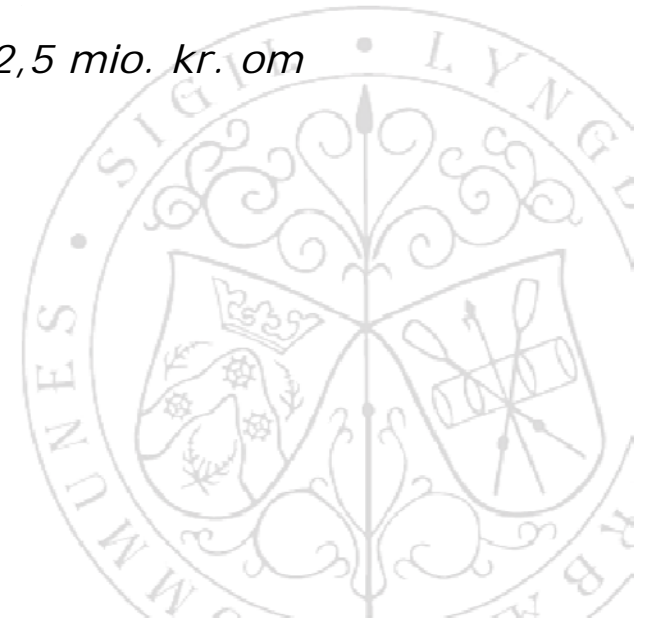
En investering på 37,5 mio. kr. afskrives over 15 år med 2,5 mio. kr. om året.

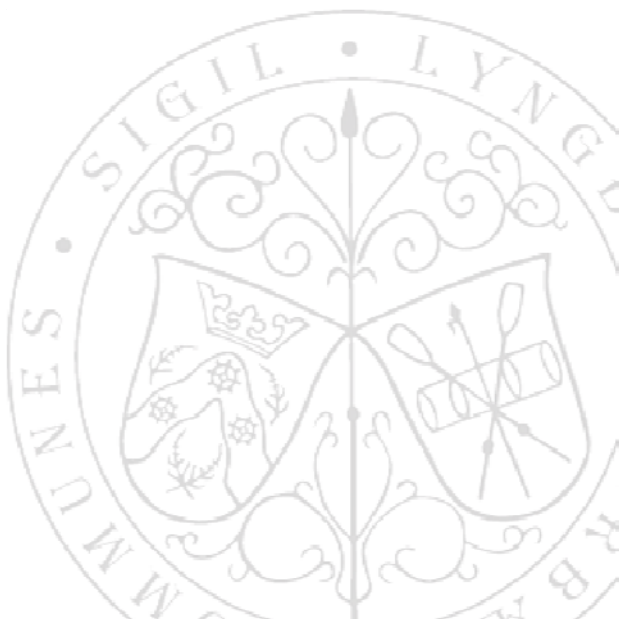
Kommende opgaver for TMU:

Parkeringsordning i Taarbæk

Evaluering af betalt parkering

Implementering af P-henvisningssystem





Spørgsmål ????



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Vejmyndighed

Steen Johansen og Christina Rasmussen , Center for Miljø og Plan





Hvad forstås ved vejmyndighed?

- Vejmyndighed er, når CMP- Team Vej ensidigt og bindende afgør, hvad der er borgerens rettigheder og pligter på grundlag af offentligretlige regler.
Træffer en offentligretlig afgørelse.





Hvad forstås ved offentlig vej

- Man skelner mellem offentlige veje og private fællesveje. Ved offentlige veje forstås de veje, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af kommunen med hjemmel i lov om offentlige veje m.fl.





Hvad forstås ved en privat fællesvej?

- Man skelner mellem helt private og private fællesveje.
En helt privat vej er en intern vej på en større ejendom.
- Private fællesveje er veje, der benyttes af flere ejendomme og er åben for offentlig trafik.





Afgørelser

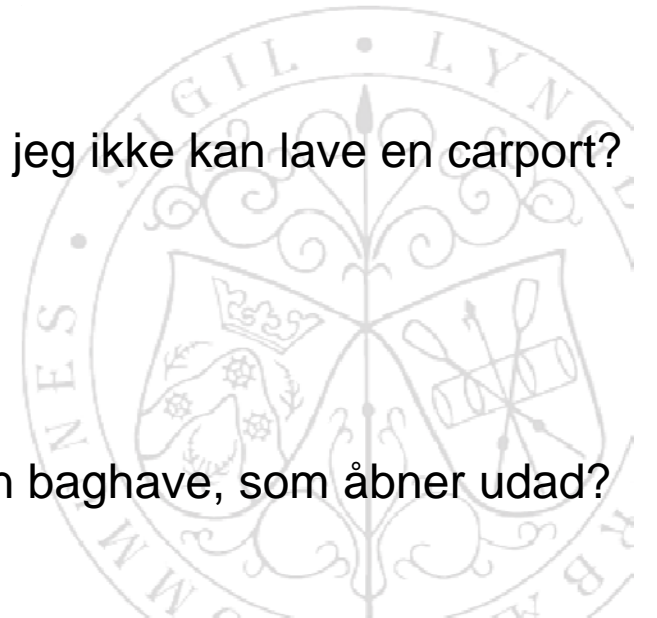
- Kommunens afgørelser skal først og fremmest være begrundet i færdselsmæssige og vejtekniske hensyn og redegøre for baggrunden. Det er ikke tilstrækkeligt at henvise til, at sådan står der i et regulativ. Det er skøn under regel.





Vejledning af borgere

- Kan jeg få en invalidevognplads foran min bolig?
 - Solen er på vej – Jeg vil gerne servere kaffe fra min butik udenfor.
- Kan der komme en ekstra belysningsmast på min vej?
 - Betyder vejbyggelinjen, at jeg ikke kan lave en carport?
- Kan jeg stille en container på vejen til byggeaffald?
 - Kan jeg lave en låge i min baghave, som åbner udad?





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Større arrangementer på vejen ex. cykelløb



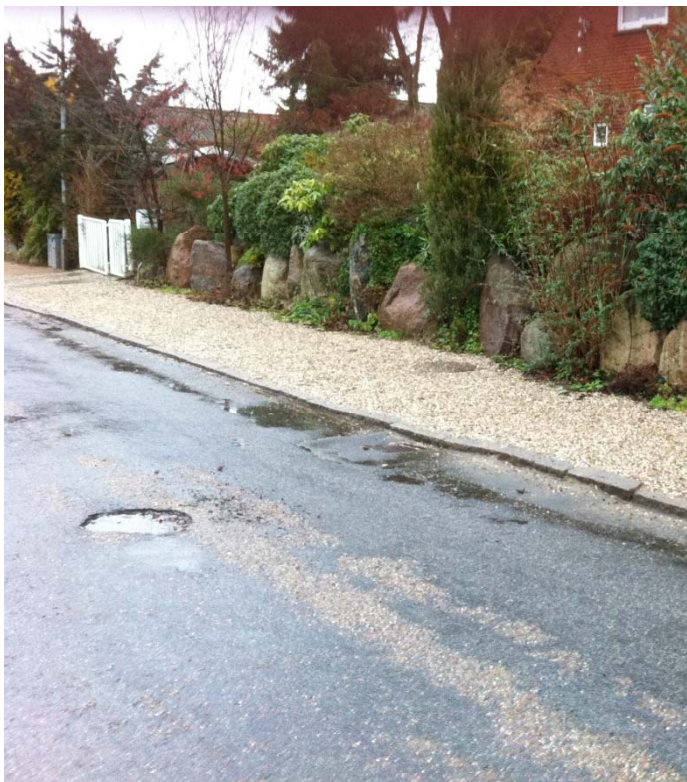


LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Mindre arrangementer på vejen ex. vejfest



Skader på private fællesveje





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Ansøgning om færdselsregulering ex. fartdæmpende foranstaltninger/skiltning mod tung trafik



Ærindekørsel
tilladt



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Ansøgning gravetilladelse og tilsyn





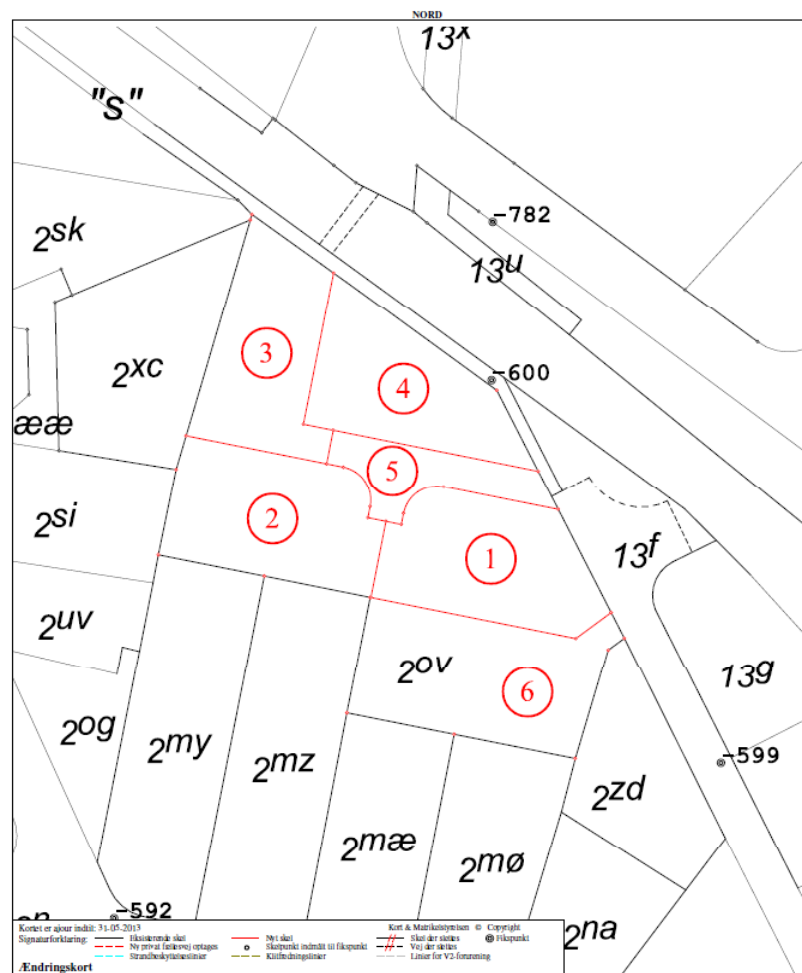
LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Kommentarer til sager internt i forvaltningen ex. matrikulære sager og lokalplaner

LOKALPLAN 229 FOR NY BOLIGBEYGGELSE PÅ SKOVTOFTE HUMMELTOFTEVEJ 139 - 145



Lyngby-Taarbæk Kommune





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

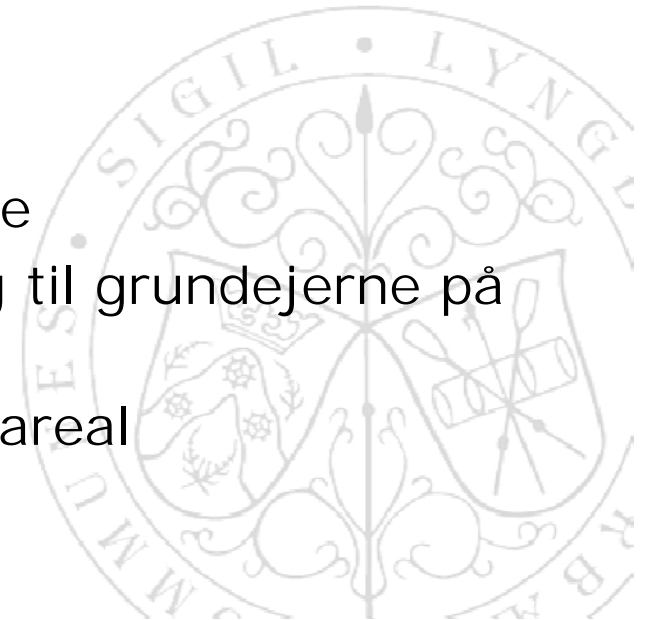
Vejmyndighed

Konkrete projekter:

- Fjernvarmeprojekt
- Påbud om istandsættelse af private fællesveje
- 4 kommune samarbejde "Centre uden vægge"

Kommende opgaver for TMU:

- Omklassificering og harmonisering af veje
- Overdragelse af betaling for vejbelysning til grundejerne på private fællesveje
- Retningslinjer for skilte og banner på vejareal





Spørgsmål ????



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Delegationsplan i forhold til lovgivningen
for
Center for Miljø og Plan, Vejmyndighedsområdet

Center for Miljø og Plan er vejmyndighed for de offentlige veje og private fællesveje inden for vejlovgivningens rammer og arbejder endvidere med trafiksikkerhed, trafikteknik, trafikplanlægning, kollektiv trafik og parkeringsservice.
Vejmyndighedens opgaveudførelse er meget synlig, da trafikforhold har borgernes store bevågenhed.

Generelle regler

- Det politiske niveau tager stilling til økonomi og væsentlige principielle beslutninger herunder politikker og afgørelser fra vedtagen beslutningspraksis.
- Principielle beslutninger overføres – hvor det er muligt – til Center for Miljø og Plans kompetenceområde.
- Vejmyndigheden træffer afgørelser på grundlag af en teknisk eller juridisk vurdering og på baggrund af politikker og vedtagne beslutninger.

Delegationsplanen tager udgangspunkt i den eksisterende kompetencefordeling mellem Teknik- og Miljøudvalget og Center for Miljø og Plan, Vejmyndigheden.

Senest ændret den 6. februar 2014

B = Beslutning
I = Indstilling
O = Orienterer

Sagsområde

KMB ØK TMU FORV.

Vejloven (Lov om offentlige veje med henvisning til lovens kapitler og §§)				
Kapitel 1 – Vejenes inddeling og vejmyndighederne				
<u>Klager</u> § 4 Klager over afgørelsernes retlige forhold (Vejdirektoratet)				B
<u>Twistigheder</u> § 5, stk. 1 og 2 Væsentlige tvister mellem kommunale vejbestyrelser indbyrdes og/eller forsyningselskaber om ledninger i og over vejareal	B	I	I	I
Kapitel 2 – almindelige bestemmelser om vejenes administration				
<u>Anlæg</u> § 10, stk. 2 Godkendelse af projekt			B	I
Hastighedsbegrænsning, færdselsregulering og afmærkning, hvor der er opnået enighed med politiet			B	I
§ 13 Vejens anvendelse til visse færdselsarter med politiets samtykke	B		B	I
§ 23 Anlæg af nye veje, nedlæggelse af veje, op- og nedklassificering af veje	B	I	B	I

Kapitel 3 - Vejplanlægning				
§§ 27-28 Høring om andre kommuners vejplaner og Vejdirektoratet i forbindelse med statsveje				B
§ 30 Ajourføring af vejfortegnelse over besluttede vejanlæg	B			B
Kapitel 4 – Sikring af gennemførelse af vejanlæg				
§ 34 Fastlæggelse af nye vejbyggelinjer på eksisterende veje og forbud mod ny bebyggelse m.m.			B	I
§ 35 Fastlæggelse af vejbyggelinjer på nye veje og forbud mod ny bebyggelse m.m. (pålægges for en periode af højst 10 år)			B	I
§ 36 Vejbyggelinjer til at sikre vejanlæg under forberedelse og forbud mod ny bebyggelse m.m.			B	I
§ 37 Kundgørelse af besluttede vejbyggelinjer				B
§ 38 Begæring af overtagelse af en ejendom i forbindelse med pålæg af vejbyggelinjer	B	I	I	I
§ 40 Etablering af hjørneoverskæring (oversigtsareal) ved frivillig aftale		B	B	I
§ 42 Undtagelser fra vejbyggelinjer og ophævelse af byggelinjer truffet i medfør af § 34 og § 35			O	B
Kapitel 5 – Ekspropriation og taksation				
§ 43, § 49 og § 51 Iværksættelse af ekspropriation og fastsættelse af erstatning	B	I	I	I
Frivillig aftale om arealafståelse i mindre omfang	B	I	I	I
Kapitel 6 – Adgangsforhold til offentlige veje				
§ 69 og §§ 72-73 Etablering og ændringer af adgangsforhold til nye og bestående offentlige veje (større ombygninger og ændringer) samt vilkår for tilslutning til offentlig vej med væsentlig udgift til følge	B	I	I	I
§§ 70-71 Tilladelser til overkørsler samt mindre ændringer af adgangsforhold				B
§ 77, § 78, § 79, § 80, § 81 og § 82 Ophævelse af adgangsbegrænsninger og overtagelse af areal	B	I	I	I
Kapitel 9 – Nedlæggelse af offentlige og almene veje				
§ 90, § 91, § 92 og § 93 Nedlæggelse af anlagte, ibrugtagne offentlige veje	B	I	I	I

Kapitel 10 – offentlige stier				
§ 97				
Anlæg og nedlæggelse af offentlige stier samt overtagelse af private fællesveje	B	I	I	I
Kapitel 11 – Forskellig råden over offentlige veje				
<u>Opgravning af vejareal</u>				
§ 101				
Gravetilladelser				B
§ 102 Særlig råden over vejareal				
Udarbejdelse af retningslinjer og betingelser for benyttelse af vej- plads- og stiareal	B	I	I	I
Fastsættelse af leje af vejareal	B	I	I	I
Kommerciel udnyttelse af vejarealet			B	I
Benyttelse af vejareal (ikke kommerciel benyttelse)				B
Påbud, ulovlig vareudstilling				B
§ 107				
Udvidelse af betalt parkering	B	I	I	I
Kapitel 12 – Forskellige bestemmelser				
<u>Hegn mod vej</u>				
§ 111 og § 112				
Påbud om opsætning af hegn mod vej af færdselsmæssige grunde				B
Privatvejsloven (Lov om private fællesveje med henvisning til lovens kapitler og §§)				
AFSNIT II Private fællesveje på landet				
Kapitel 5 – Vejudlæg m.v. nedlæggelse og omlægning				
§ 11			B	I
Udlæg til privat fællesvej og ibrugtagning af vejanlæg				
Kapitel 6 – Istandsættelse og vedligeholdelse				
§ 14			B	I
Kommunens stillingtagen				
Kapitel 7 – Vintervedligeholdelse og renholdelse				
§ 23, § 24				
Forhandling med politiet. Udførsel for grundejerens regning (Se kap. 12)			B	B
AFSNIT III Private fællesveje i byer og bymæssige områder				
Kapitel 8 – Vejudlæg, vejanlæg og tildeling af vejrettigheder				
§ 25				
Vejfortegnelse				B
§ 26, § 27, § 28, § 30 og § 31				
Godkendelse af udlæg til private fællesveje			B	I
Godkendelse af udlæg til private fællesveje – dobbelt koteletben				B

§ 29 Ekspropriation om fri oversigt i forbindelse med vejudlæg	B	I	I	I
<u>Udstykning m.v.</u>				
§ 32 og § 93				
Godkendelse af vejforhold ved udstykning, matrikulering og arealoverførsel				B
§ 38 og § 40 Begæring om overtagelse af areal, erstatning	B	I	I	I
§ 39 og § 41 Anlæg samt godkendelse af projekt				B
Kapitel 9 – Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje				
<u>Grundejernes forpligtelser</u>				
§§ 44-45, §§ 47-55				
Istandsættelse ud for enkelte ejendomme				B
Istandsættelse udført som et samlet arbejde			B	I
Kapitel 10 – Forskellig råden over private fællesveje m.v.				
<u>Forandringer og færdselsregulering</u>				
§ 57				
Større ombygninger og færdselsreguleringer (skal også godkendes af politiet)			B	I
§ 58 Optagelse af veje som offentlige efter ønske fra grundejere	B	I	I	I
§ 59 Etablering af ny vejbelysning i større områder	B	I	I	I
Etablering af vejbelysning, enkelt belysning (§ 7 for private arealer, der benyttes som offentligt tilgængelige færdselsarealer)				B
§ 60 Fremspringende bygningsdele, tankanlæg, vejskilte og færdselstavler				B
§ 61 Beplantninger på vejareal				B
<u>Overkørsler og overgange</u>				
§ 62, § 63, § 64, § 65				
Etablering af overkørsler efter gældende regler				B
Dispensationer fra gældende regler				B
<u>Anden brug af vejareal</u>				
§ 66				
Tilladelse til at benytte vejareal (ikke kommerciel benyttelse)				B
Tilladelse til at benytte vejareal (kommerciel benyttelse)			B	I
Påbud, ulovlig vareudstilling m.m.				B
§§ 67-70				
Opgravning og ledninger				B
Kapitel 11 – Nedlæggelse og omlægning af private fællesvej				
§§ 71-78				
Nedlæggelse af private fællesveje			B	I

Kapitel 12 – Vintervedligeholdelse og renholdelse				
§§ 79-83 og § 85				
Påbud om udførelse af glatførebekæmpelse, snerydning og renholdelse				B
Retningslinjer og regulativer for glatførebekæmpelse, snerydning og renholdelse			B	I
§ 84				
Fejeerklæringer				B
Kapitel 13 – Klager og søgsmål mv.				
§ 87, § 88				
Klagefrister. Overskridelse - afgøres af Vejdirektoratet				B
Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (offentlige veje) gælder ikke længere for private fællesveje				
§ 5 stk. 1				
Påbud om udførelse af glatførebekæmpelse, snerydning og renholdelse				B
Retningslinjer og regulativer for glatførebekæmpelse, snerydning og renholdelse			B	I
§ 14				
Fejeserklæring				B
Lov om grundejerbidrag til offentlige veje				
§ 11				
Bidragsfordeling, kendelser			B	I
Færdselsloven				
§ 3, stk. 3				
Foranstaltninger for beskyttelse for skolebørn			B	I
§ 97 og § 98				
Afmærkning på private fællesveje og ansvar for afmærkning				B
§ 93				
Benyttelse af parkeringsskiver				B
§ 95				
Etablering af afmærkning og skiltning				B
Etablering af signalanlæg			B	I
§ 92 stk. 1				
Lokal parkeringsbekendtgørelse			B	I
§ 100				
Afgørelser om udførelse af vejanlæg				B
§ 121 stk. 1 nr. 9 og § 122a				
Pålæggelse af parkeringsafgifter				B
Bekendtgørelse af lov om trafikelskaber				
Samarbejdsaftaler med Movia uden for budgettet, væsentlige ændringer af køreplaner / nye stoppesteder			B	I

Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner				
Støjkortlægning for vejtrafik			B	I
Støjhandlingsplan for vejtrafik	B	I	I	I
Øvrige forhold				
Den umiddelbare forvaltning af de opgaver og beføjelser, der efter lov om offentlige veje, privatvejsloven, vejbidragsloven, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, færdselsloven, Hegnsloven og udstykningsloven, i øvrigt er henlagt til kommunalbestyrelsen som vejbestyrelse og vejmyndighed.				B
Beslutninger indenfor vejmyndighedsområdet, som KMB allerede har taget stilling til f.eks. gennem en lokalplan, og som ikke har økonomiske konsekvenser.				B

Opsummerende referat - Borgermøde
om

Forhøring den 13. august 2013

Hvad skal der ske på de stationsnære arealer omkring Sorgenfri Station?

Mødet blev afholdt på Hummeltofteskolen, kl. 19.00 – 22.30. Der var ca. 230 mødedeltagere.

Aftenens program:

- Velkomst v/ Borgmester Søren P. Rasmussen
- Gennemgang af helhedsplan v/ byplanarkitekt Jørgen Olsen
- Drøftelse i plenum
- Præsentation af de 3 stande
 1. Helhedsplanen v/ LTK
 2. Sorgenfri Torv v/ grundejer K/S Sorgenfri Torv
 3. Tidl. Politi- og retsbygning v/ grundejer - Freja ejendomme og MTHøjgaard
- Debat ved standene
- Opsummering og afrunding v/ formand for byplanudvalget Simon Pihl Sørensen

Borgmesteren bød velkommen og gennemgik kort baggrunden for, at kommunalbestyrelsen har besluttet at holde en ny høring om, hvad der skal ske på de stationsnære arealer omkring Sorgenfri Station. Borgmesteren indledte med at opsummere hovedbudskabet fra borgermødet om Sorgenfri Torv for 2 år siden. Det var et klart ønske til kommunalbestyrelsen om, at inddrage de øvrige arealer omkring stationen i planlægningen. På den baggrund igangsatte kommunalbestyrelsen arbejdet med en helhedsplan for området, og godkendte oplægget til en helhedsplan lige inden sommerferien.

Borgmesteren understregede, at der er 2 væsentlige grunde til en fornyelse af området.

1. Kommunalbestyrelsen ønsker at området omkring Sorgenfri Station skal være ét af kommunens stærke centerområder, så borgerne i Sorgenfri også i fremtiden vil have mulighed for at købe ind lokalt.

Konkurrencen om detailhandelen er øget, bl.a. fra nye centre og indkøbsmuligheder i hele Københavnsområdet, men også konkurrencen fra internethandel. Også på dagligvareområdet er der stadig nye tiltag. Denne udvikling giver udfordringer for alle kommunens centre. Efter Kgs. Lyngby er Virum og Sorgenfri og centret på Lyngbygårdsvej kommunens vigtigste centre. De adskiller sig fra kommunens øvrige centre ved deres stationsnære beliggenhed (Lyngbygårdsvej bliver stationsnært, når letbanen kommer, ref.). Centret i Sorgenfri har rigtig mange potentialer, men området er også nedslidt og trænger til en fornyelse.

2. Den anden væsentlige grund er at området omkring Sorgenfri Station har mange tomme bygninger. Den tidligere politi- og retsbygning giver mulighed for at kunne udvikle et nyt og spændende byområde. En unik chance i et fuldt udbygget byområde. Det ønsker kommunalbestyrelsen at udnytte. I forslaget til helhedsplanen gøres Hummeltoftevej til en attraktivt bygade og et omdrejningspunkt for ny bebyggelse, torve og pladser, og ikke mindst for et levende byliv i Sorgenfri.

Borgmesteren afrundede med et ønske om en god debat og ønsker om, at helhedsplanen kan være med til at skubbe gang i udviklingen og være startskuddet til en fornyelse og forskøn-

nelse af Sorgenfri – og at fornyelsen vil være til glæde for hele området, og være med til at sikre at området også fremover vil være et godt og levende sted at bo, at arbejde og at handle i.

Borgmesteren sluttede af med at præsentere de tilstedeværende.

Fra Kommunalbestyrelsen: Simon Pihl Sørensen (A), Sofia Osmani (C), Poul Købsted (O) og Bodil Kornbo (R).

Fra forvaltningen: Jørgen Olsen, byplanarkitekt, Center for Miljø og Plan, Helle Jørgensen, byplanarkitekt, Center for Miljø og Plan (Referent).

Standen for nord- og sydtorvet:

Formand for ejerkredsen Sorgenfri Torv Peder Engelbrecht, Rådgiver for ejerkredsen Henning Kornbo, Kornbo Erhverv ApS og Rådgiver for ejerkredsen, Anders Henriksen, 4H Arkitekter

Standen for den tidl. rets- og politibygning:

Freja Ejendomme repræsenteret af udviklingsdirektør Carsten Rasmussen, MT Højgaard (samarbejdspartner med Freja Ejendomme) repræsenteret ved udviklingsdirektør Torben Dahl og projektudviklingschef Carsten Lygum, samt rådgiver for Freja ejendomme og MT Højgaard Polyform Architects, repræsenteret ved partner Thomas Kock og Henrik Fauerskov.

Desuden deltog Planvækstedet, repræsenteret ved Dorthe Brogård (Opgave opsamling fra debatten i grupperne, ref.).

Herefter gav borgmesteren ordet til Jørgen Olsen, der gav en kort gennemgang af helhedsplanen. Jørgen Olsen understregede, at helhedsplanen ikke er en færdig plan. Helhedsplanen er et forsøg på at se området i et helikopterperspektiv. De væsentligste byplanmæssige målsætninger er:

- Der skal skabes en helhedsplan, der skaber en ny identitet for Sorgenfri
- Der skal fortættes i omkring Sorgenfri station med boliger og erhverv
- Der skal skabes en fornyelse af detailhandlen, der rækker ind i fremtiden
- Der skal skabes løsninger, der tilfører nye værdier og muligheder

Se endvidere bilag 3, kopi af slides fra powerpointshow.

Drøftelse i plenum

Der var et stort ønske fra flere af mødedeltager om, at der blev taget en længere drøftelse i plenum, inden man gik ud til debatten i de 3 stande.

Simon Pihl Sørensen var ordstyrer og indledte med at understrege, at der er tale om en åben proces, hvor kommunalbestyrelsen vil lytte til borgernes idéer og synspunkter, og at der er mange åbne spørgsmål endnu. Hvis borgerne skulle ønske det, tilbød Simon Pihl Sørensen, at der kunne afholdes endnu et møde om helhedsplanen, inden man går i gang med de mere detaljerede lokalplaner.

Simon Pihl Sørensen understregede, at det er nødvendigt at gøre noget nu. Der er grimt i dag: Den mørke tunnel, cykelparkeringen, cykler flyder, den tidl. rets- og politibygning, Hummeltoftevej, stationen, ødelagte belægninger og manglende vedligehold. Både Virum og Sorgenfri har brug for et løft. De tomme butikker understreger, at der er behov for at gøre noget væsentligt begge steder, hvis man skal tro på at centrene vil overleve.

Indlæg fra salen:

En borger mener ikke, at det holder at omtale det som et fredeligt torv, når omsætningen fordobles, og vil gerne have at der laves trafikale undersøgelser. Hvilke dagligvarebutikker mangler? Savner ingen.

En beboer på I. H. Mundtsvej mener, at det væsentligste der mangler i bydelen er fællesskab. Hvad betyder de 4 punkter om at styrke værdierne i Sorgenfri? Er det kun at kunne købe ind. Er dette politikernes forståelse af identitet? Hvad blev der af biblioteket? Der mang-

ler fællesarealer. Hvad med et kulturhus og lægehus og bibliotek? Vi vil have en bydel der lever, og ikke kun et sted, hvor man kan købe ind.

Simon Pihl Sørensen svarede, at der i Taarbæk er gode erfaringer med et selvbetjeningsbibliotek. Måske kunne det etableres. Sorgenfri bydel er et dejligt sted og et velfungerende lokalsamfund med plejehjem, god skole, med gode boliger, både villaer og etageboliger og et centerområde. Kommunen ejer kun ganske lidt areal. Rets- og politibygningen står tom og nogen andre ejer den grund. Det er helt legalt at ejerne, udover at bidrage til helhedsplanen, også gerne vil tjene penge.

En beboer på I. H. Mundtsvej henviste til detailhandelsrapporten og mener, at der må være noget galt, når der angives et konstant forbrug frem til 2020, samtidig med at befolkningen falder. Man kan læse at udbygningen i Sorgenfri vil have store konsekvenser for andre centre med fald i omsætning, både i kommunen og udenfor kommunen, bl.a. et fald på 11 % i Nærum. De nye butikker vil altså tiltrække kunder langvejsfra.

En beboer på Abilgårdsvej opfordrede politikerne til at se mere på befolkningsprognosen og den demografiske udvikling i området, og så at anvende disse oplysninger som grundlag for helhedsplanen. Dette grundlag bør være i orden.

Simon Pihl Sørensen svarede, at mange af tilflytterne er børnefamilier, og håber at de nye boliger på politigrunden kan blive erstatningsboliger for de ældre, der gerne vil sælge huset, så børnefamilierne kan flytte ind i de villaer, der bliver til salg.

En borger fra Sorgenfri Haveby oplyser, at han har boet i området i 25 år, og aldrig har savnet nogen forretninger i Sorgenfri. Hvem er projektet for? Man ødelægger områdets kendetegn, der er det åbne og det grønne. Gjorde samtidig opmærksom på at det er alt for sent, at indrykke annoncen i Det Grønne Område den 8. august 2013.

(Ref.: Høringen er annonceret på kommunens hjemmeside den 1. august 2013. Brev om høring og invitation til borgermødet er sendt til ejere og lejere inden for høringsområdet. Udover de lovbestemte høringsprocedurer besluttede kommunalbestyrelsen endvidere at sætte annoncen i DGO. Dette skete i weekenden inden borgermødet, af hensyn til at mange formodes fortsat at være bortrejst på ferie omkring 1. august.)

En borger fra Abildgaardsvej mener, at det er et helt forkert projekt. Butikkerne skal omkranses af boliger, som det er tilfældet i dag på nordtorvet.

En borger fra Hummeltoftevej oplyste, at han ikke kan forstå detailhandelsanalysen, om at der er plads til flere butikker. Der er mange butikker på Sorgenfri Torv, der står tomme. Foreslår at nordtorvet renoveres. Stiller spørgsmål om, der er nok plads til biler på p-pladsen på sydtorvet. Det er allerede svært i dag.

Simon Pihl Sørensen svarede, at der skal være gode parkeringsforhold. Det ønsker både Irma og Netto. I dag er det ikke helt enkelt, det med biler på nordtorvet.

En borger ønsker ikke Sorgenfri plastret til med kontorer. Trafikken er ikke afklaret og vil give problemer. Vi skal tage hensyn til at nethandelen får mere og mere magt. Vi har brug for andre butikker end supermarkeder.

En borger foreslog, at man laver en parkeringsløsning, hvor man kører ind i en underjordisk p-kælder direkte fra afkørsel fra motorvejen.

En borger fra Astilbehaven oplyste, at hun ikke havde fået en indbydelse til borgermødet, og gjorde opmærksom på at torvet er skummelt, fordi det ikke er vedligeholdt. Ønsker ikke byggeri i 10 etager. Hvis det er nødvendigt, så må projektet screenlægges. Vend tanken. Få flere herud og bo. Lav boliger i de eksisterende bygninger. Renover politistationen, og gør p-pladsen foran grøn. Der er brug for handicapboliger og boliger for studerende. Ønsker at Sorgenfri Torv skal være et samlingssted for dem, der bor i bydelen. Hvis der byg-

ges nye boliger til handicappede og til studerende, bliver der ingen parkeringsproblemer. De har ikke bil og handler derfor lokalt. Ønsker en S-station der er rar i stedet for detailhandel. Ønsker beboervelfærd først.

Simon Pihl Sørensen svarede, at politistationen ikke kan genbruges. Den er bygget i totalentreprisens tid, og bygningens ringe kvalitet gør, at den bør rives ned. Syntes at det er en god idé, at udvikle den del af projektet, der bliver almen med handicapboliger.

En borger fra Grønnevej mener, at Sorgenfri ligner et dødsbo, som det er i dag. Her er grimt. Cykler roder og ejendommene er misligholdt. Ryd op i cykelparkeringen, og det kaos der er. Årsagen til at butikker flytter, er at ejendommene på Sorgenfri Torv ikke er blevet vedligeholdt meget længe. Det er i orden også at udvikle boliger. Er glad for at bo i højhuset, men det nye skal være lavt. Forhandlinger med DSB om forskønnelse af stationen ønskes.

En borger fra Dahliahaven ønsker at vide, hvad Banestyrelsens holdning er til projektet. De skal vel inddrages? Der mangler gode forhold til cykelparkeringen. Hvis opgave er det at sikre det?

Simon Pihl Sørensen svarede, at det netop er en del af hensigten med helhedsplanen. At se på det samlede område, på problemer og muligheder, og få de involverede parter til at arbejde for den fælles plan, f.eks. at løse cykelparkeringen. Simon Pihl Sørensen oplyste samtidig, at der er taget kontakt til både DSB og Banestyrelsen, og at de også fremover vil blive involveret i processen.

En borger fra I. H. Mundtsvej mener, at helhedsplanen har en ujævn bearbejdning. Den er blandet fra det helt overordnede til meget detaljerede projekter. Desuden blev der spurgt om, hvilken formel status og proces, der er for planen. Holder forudsætningerne? Er der lavet miljøvurdering.

Jørgen Olsen svarede, at høringen er det, der formelt efter Planloven er, at indkalde idéer og forslag til en ændret anvendelse af et område, inden ændringer tilføjes i kommuneplanen (Planlovens § 23 c).

En borger fra Astilbehaven mener, at det er en god plan. Man får sænket hastigheden på Hummeltoftevej, og gaden indrettes på de gændes præmisser. Har set lignende eksempel i Frankrig, og det virkede overbevisende. Der er brug for flere almene boliger både i Sorgenfri og i Virum. Der er venteliste på 30 år til boligerne på Virumgård. Det samme er tilfælde både for højhusene og Sorgenfri Vang I.

En anden borger fra Astilbehaven syntes, at det er godt, at der er taget initiativ til mødet. Godt at der sker noget. Har boet i området i rigtig mange år. Ideen om at renovere Sorgenfri er god, selv om det er trist at sige farvel til Sorgenfri torv.

En borger fra Solsikkemarken mener, at det er vigtigt at der laves et projekt med god belægning. En belægning som ikke er glat, så de gamle kan komme rundt med deres rollator. Det er også vigtigt med fortove, der ikke er stejle, så rullestole kan komme rundt. I dag er det svært at komme rundt med de gamle. Der mangler en kiosk i området.

En borger fra I. H. Mundtsvej mener, at der fortsat mangler en afklaring af de trafikale forhold. Om aftenen er der kø langt ned ad rampen og ud på Omfartsvejen, når man skal til Sorgenfri. Hvordan kommer den øgede trafik til at spille sammen med en lav hastighedszone på Hummeltoftevej? I. H. Mundts Vej er ikke lavet til tung trafik. Dagligvareproblematikken er vigtig. Hvad er kommunens overordnede interesse? Og hvad vil der f.eks. ske med Lyngby bymidte?

En borger på Grønnevej mener, at byggeri i 8 -10 etager er alt for højt. Nordtorvet er Danmarks første center og er historisk. Det er vigtigt at tænke historien og sammenhænge ind i planerne. Der mangler ungdomsboliger.

Borgmesteren svarede, at der vil komme nye ungdomsboliger. Det er planen, at der skal bygges omkring 1.200 nye kollegieboliger i kommunen frem mod 2017 for at dække behovet for billige boliger til det stigende antal studerende i byen. Borgmesteren oplyste, at der er indgået en samarbejdsaftale mellem DTU og kommunen. DTU planlægger at opføre et internationalt kollegium. Dette er netop blevet muligt med en ny lov, campusloven. Loven gør det muligt for universiteter at skyde midler ind i en fond, der så sammen med andre fonde kan anvendes til at finansiere, at der bygges almene ungdomsboliger. De skal dog opføres i nærheden af universiteterne. Kommunalbestyrelsen forventer, at fonden også vil kunne indgå aftaler med de almene boligafdelinger om leje og fremleje af boliger til studerende og forskere. Hertil kommer at kommunalbestyrelsen også planlægger, at kommunen skal skyde grundkapital i en opførelse af almene ungdomsboliger. Nogen af de 1.200 ungdomsboliger kommer til at ligge centralt i byen. På Kanalvej vil Danica Pension opføre boliger til både studerende og forskere.

En borger på Hummeltoftevej mener, at indkaldelsen til borgermødet har været sendt ud al for kort tid inden mødet. Højhusene er et vartegn for Sorgenfri, men samtidig er de kun en del af området. Resten er grønt og lavt. Det er helt forkert at nedlægge den nordlige del af torvet. Helhedsplanen giver det indtryk, at der er detaljerede planer for området, samtidig med at man på mødet får at vide, at det hele skal ses i et helikopterperspektiv. Det er misvisende. Trafikken øges ganske kraftig. Det mangler der svar på. Hvorfor er Plantedirektoratets arealer ikke med? Det vil give et nyt billede.

Simon Pihl Sørensen svarede at forslaget til helhedsplanen er et udkast, selvom om tegningerne og illustrationerne godt kan give et andet indtryk. Arkitekternes opgave er at give en idé om, hvordan forslaget ville kunne komme til at se ud. Der er ikke tale om et færdigt projekt, og der bliver ikke trukket noget ned over hovedet på borgerne. Det er en åben debat. Simon oplyste desuden, at han vil undersøge, hvordan indkaldelse til mødet er annonceret. Det skal selvfølgelig ske i god tid inden mødet.

Jørgen Olsen supplerede med oplysningen om, at Plantedirektorates ejendom tidligere har indgået i helhedsplanen, men områdets beliggenhed betyder, at det ikke udgør en del af bymidten.

Dernæst gav Simon Pihl Sørensen ordet til udviklingsdirektør Torben Dahl, MTHøjgaard, der kort præsenterede standen for den tidl. rets- og politibygning. Efterfølgende blev standen for nord- og sydtorvet præsenteret af formand for ejerkredsen Sorgenfri Torv, Peder Engelbrecht.

Se bilag 1 og 2.

Opsummering og afrunding v/ formand for byplanudvalget Simon Pihl Sørensen

Simon Pihl Sørensen takkede for en spændende debat og gav en kort opsummering af debatten, som han havde oplevet den.

Aftenens hovedtemaer var:

- Bygningshøjder
Det er noget der optager folk. Det skal vi drøfte videre.
- Nordtorvet
Mange mener, at torvet, som det er i dag er en væsentlig karakter i Sorgenfri.
- Forbindelser
Det er væsentligt med gode forbindelser mellem de forskellige områder.
- Trafik og parkering
Trafikken, det skal der kigges nærmere på, og parkering er også et tema, der skal tages op. Den generelle holdning er, at parkering primært skal foregå under terræn. Der skal også ses på tilkørselsforholdene.

- Det som alle er enige om – er boliger
- Mange er også enige om, at der er godt at der sker noget.

Simon Pihl Sørensen sluttede med en opfordring om, at man også skriver til kommunalbestyrelsen med sine idéer, forslag og bemærkninger, og understregede igen, at der er tale om en åben debat. Når kommunalbestyrelsen har set på alle henvendelserne fra borgerne, vil den videre proces være, at kommunalbestyrelsen skal tage stilling til helhedsplanen. Når helhedsplanen er klar, vil den danne grundlag for de efterfølgende lokalplaner.

Borgmesteren var enig med Simon Pihl Sørensen i hovedtemaerne, og rundede aftenen af med at takke for en god debat og med, at han ser frem til at modtage høringssvarene og ser frem til den videre proces.

Borgermøde – området omkring Sorgenfri Station den 13. august 2013

Borgernes ideer, forslag og bemærkninger

Under debatten ved de 3 stande havde borgerne lejlighed til at gå rundt blandt standene, og flere borgere skrev deres idéer, forslag og bemærkninger ned på "Post-It's". Kommentarerne er gengivet nedenfor.

Helhedsplanen

- Flot helheds-tænkning, men begræns bygningshøjderne. Vi har ikke behov for bymæssig bebyggelse. 3 etager rækker.
- Undgå høje bygninger ud til vejen.
- Der mangler væresteder for de unge og de ældre, legepladser mv. Ønsker man en by, der ikke hærges efter x-antal år, er det vigtigt at ungdommen inddrages konstruktivt. Kiosk, biograf, bowling, sport og andre klubber, skak, bridge, FOF-kurser mv. er alle sammen "sociale + kulturelle" væresteder.
- Forbedre cykelstiforbindelser fra div. boligområder. F.eks. fra Virumgård til S-tog, f.eks. under vej, inkl. forbedret cykelparkering.
- Ingen højhuse, ikke over 2 etager.
- Vi ønsker et bibliotek.
- Bevar den lethed, der er på området og undgå høje bebyggelser ud til vejen.
- Ikke nok sammenhæng mellem sydtorv og politistation. Der er langt at gå, særligt for ældre. Meget lettere at skabe sammenhæng mellem nord- og sydtorv.
- Parkering til S-stationen for biler og cykler er et kæmpe problem.
- Lav et sammenhængende nord- og polititorv, og lav boliger på sydtorvet. Fordele:
 - Boliger, hvor der er boliger.
 - Butikker uden gennemskærende vejtrafik.
 - Ingen tung trafik på I. H. Mundts Vej.
- Gerne meget mere grønt tænkt ind.
- Undgå høje bygninger ud til vejen.
- Begræns byggehøjden. Intet behov for bymæssig bebyggelse. Max. 3 etager.
- Alle butikker bør samles nord for Hummeltoftevej, på den måde opnås fælles varetilkørsel.
- Lavt byggeri! Sorgenfri har højhuse nok.
- Ønsker ikke flere høje huse i området. Ikke "Canyon" mellem høje huse ved indkørsel til Sorgenfri.
- Fint at man har forsøgt at lave en helhedsplan, men med alt for højt byggeri.
- Renover med nænsomhed, så området fastholder sit særkende, lave bygninger og åbenhed.
- Supplement til ungdomsindslaget. Kiosk frem for en 7-11butik. For at i mødekomme bl.a. SU-modtagere. Desuden kunne det skabe endnu en lille arbejdsplads.
- Lav en totalplan for området, hvor Plantedirektoratet er med.
- Man kan, men er ikke forpligtiget til at bygge højt i stationsnære områder.
- Måske kunne der lægges overdækning på det nordlige baneareal, og benytte dette areal.
- Boliger omkring nybygget butikstorv.
- Flere lejeboliger, så vi ikke mister skolelærere, pædagoger og andet godtfolk på grund af dyre boliger.
- Skal planen vedtages inden valget?
- Manglende analyser som grundlag for projektet.

- Hvor mange penge har LTK tænkt sig at ofre på denne sag? LTK har jo en letbane, der lurer i horisonten. Vi vil jo ikke styres af ejendomsinteresserne.
- Synergi
- Hvorfor allerede nu en ny plan? Det virkede trygt at Irma og Netto havde ombygget og at banken udvider. Er det før kommunevalg?
- DSB og Banestyrelsen er en joker i spillet. Hvordan passer de deres opgaver i dag, inkl. pasning af det grønne langs banen?
- Lysgenskær "a la hvalen" over omkringliggende boliger på Hummeltoftevej / Grønnevej og Abildgårdsvej.
- Hvis handlen skal styrkes og folk uden bil eller cykel skal hjem fra Sorgenfri Torv, så er der ingen bus mod Frederiksdal – ergo handler man i Lyngby.
- Detailhandelsanalyse mangler.

Trafik og parkering

- Er det muligt at få Hummeltoftevej fra Omfartsvejen og til Grønnevej ned under banen og det nye torv? Så undgås det at blande biler og torv.
- Hvad med en rundkørsel, i stedet for krydset Hummeltoftevej / Grønnevej?
- Færdsel ad Hummeltoftevej mod syd kan ledes ad Virumvej til en (tidligere planlagt) tilkørsel til Omfartsvejen nordøst for Virumgård.
- Hvordan har man tænkt at afvikle eftermiddagstrafikken til Hummeltoftevej og videre af 30 km zone?
- God idé med tilkørsel fra nord – omfartsvejen. Ellers kommer der mere unødigt trafik på Kongevejen.
- Har man overvejet at tusindvis af boliger i Virum/Sorgenfri kun har 2 veje ud ad området? Hummeltoftevej og Frederiksdalsvej. Indsnævringen af Hummeltoftevej og "morsomme" vejbelægninger er urealistiske. Især tanken om at lade Hummeltoftevej indgå i et bytorv er forkert.
- I forbindelse med evt. ændring af stationsbygningen foreslås det, at man kan stige på toget fra begge sider. Altså 2 nye perroner på begge sider af de to hold skinner.
- Husk slisker til indkøbsvogne ved trapper.
- Ny cykelparkering bag fiskehandlen. Her kan fint laves en overdækket parkering. Der er rigelig plads. Fjern cyklerne foran stationen.
- Helhedsplanen, kun en fordel hvis trafikken til nordtorvet ledes under banen fra øst.
- Placer al trafik / parkering på nord/politorvet.
- Forbindelse mangler mellem nordtorvet og torv på politigrunden.
- DSB-bro bør kunne udvides mod nord for at få sikker gangforbindelse mellem nordtorv og politistation.
- Mere trafik på Grønnevej, som allerede er trafikudfordret.
- Ikke voldsom parkering med indkørsel fra Grønnevej. Der bliver alt for meget støj og os.
- Udvikle nord- og polititorv med "Bro" over banen.
- Trafik på Grønnevej. Nej!
- At blande fodgængere og bilkørsel – en stigende mængde – er uforståeligt/dumt. Og så at kalde det "en grøn vej" eller torvedannelse! Ligner Klampenborgvej et torv?
- Minus tung trafik ad I.H. Mundts Vej pga. Institutioner, cykler og børn.
- Meget dårlige tilkørselsforhold for især tung trafik. I. H. Mundts Vej er yderst plaget af trafikgener allerede på nuværende tidspunkt.
- Støj fra vareaflysning bliver værre. Er slemt nok plus fra evt. udendørs servering. Og yderligere trafik på I.H. Mundts Vej og parkeringspladsen.
- Trafikken til og fra, – og fra og til motorvejen.

Nordtorvet

- Nordtorvet er indledningen til boligbyen i dag. Det bør bevares / genopføres med sammenlægning af butikker efter behov. Torvet er Sorgenfris kendemærke sammen med højhusene.
- Byg nye butikker på nordtorvet omkranset af boliger.
- Nordtorvet skal være grønt område.
- Byg ikke højhuse på nordtorvet.
- Nordtorvet er bevaringsværdigt.
- Nordtorvet kan udvikles til en dejlig solrig oase, caféområde.
- Lav bebyggelse på nordtorvet.
- Kun op til 3.-4. sals højde.
- Ikke højhuse, højst 3 etager. Parkering nu og i fremtiden? Grunden til manglende udlejning: Usikker fremtid. Lang tids mislighold.
- Træk bygningerne tilbage, så der kan skabes små udendørs miljøer mod syd. Et par border, eksempelvis til Paradis Is.
- Sorgenfri Torv er historisk. Det skal fortsat ligge der, og ikke i udkanten af projektet.
- Ejerkreedsens manglende vedligeholdelse af det eksisterende torv er skandaløs. Højhusene og torvet er en arkitektonisk, bevaringsværdig helhed.
- Torvet er et stykke dansk kulturhistorie med sit eget særlige udtryk. Lav ikke samme fejl, som med den smukke gamle Lyngby Biograf, der blev ofret for en møbelforretning.
- Sorgenfris hjerte og identitet!
- Kun lave bygninger på nordtorvet.
- Renover og hold fast i et bevaringsværdigt torv.
- Historik! Gode proportioner.
- Eksisterende butikker bibeholdes, omkranset af boliger
- 10 etager bør ikke tillades.
- Ikke højhuse. Ikke almennyttigt.
- Byg eksklusive boliger.
- Nej tak til 10 etager, der får udsigt lige ned i parcelhushaver. Ingen høje bygninger.
- På nordtorvet må byggeri ikke være mere end 2 etager. Absolut ikke 5 eller 10.
- Bevar nordtorvet som et åbent torv med caféer – sol også om aftenen.
- For høje bygninger. Dur ikke.
- Max. 3 etagers byggeri.
- Ikke byggeri højere end 5 etager på nordtorvet mod banen.
- Dårligt vedligeholdt!
- Ikke byggeri i 10 etager. Nej, nej og atter nej! Det er noget vi slet ikke kan have med at gøre. Højst 5 etager over kote 0.
- Dårligt vedligeholdt. Minus høje bygninger.
- Helst bevares, af kulturhistoriske grunde. Ellers højst 4 etager.
- Nordtorvet, max. 4 etager, helst kun 3.
- Ingen huse over 4 etager på nordtorvet. Vil ødelægge "synet" af højhusene på afstand.
- Nordtorvet skal fortsat have lav bebyggelse. 10 etager er alt for højt.
- Undgå bygninger på nordtorv ud til Grønnevej og Hummeltoftevej.
- Undgå høje bygninger ud til vejen. Det giver lukkethed.
- Højhuse - Sorgenfri har allerede 3 og resten er lavt byggeri.
- Torvet bliver aldrig attraktivt, hvis der ikke bliver plads til nogle kulturelle tilbud, for det skaber flere kunder.

Sydtorvet

- Bygningen mod banesiden skal være lavere i forhold til Breidablik og have en større afstand til ejendommen, da afstanden fra de lejlighederne ligger ud mod den nye bygning er alt for lille, og vil skygge for lys og udsyn.
- Skrå afskæring af Irma mod Breidablik. Forslag: Lav en lige afskæring af bygningen.
- Elevator op til Hummeltoftevej ved Trappen. Trappen fra kirkesti til Hummeltoftevej fra syd, skal bevares.
- Det vil være ønskeligt med en trappe fra I. H. Mundts Vej (Hvor den gamle var), så gående kan komme ned på torvet.
- Der er ikke behov for flere små butikker, som bliver prioriteret ovenpå den nye Irma
- Nedkørsel til Nettoparkeringen skal gøres bredere af hensyn til parkerede biler på I. H. Mundts Vej, når de store varebiler kører ned for at aflevere varer.
- Bygningen, hvor cykelparkeringen er idag, er alt for tæt på Breidablik og vores altaner og daglistuer. Vi er 6 lejligheder i hjørnet, der har vores hovedudsigt den vej.
- Køleanlægget er en øjebæ! Hvem giver lov til dette?
- Sydtorv i udkanten i stedet for at være midtpunkt og omkranset af boliger.

Rets- og politigrunden

- Gerne meget mere grønt tænkt ind.
- Ikke højhuse, højst 3 etager.
- Godt projekt, men højst 3 etager.
- Max. 3 etagers byggeri.
- Hvad med kulturen på "Polititorvet", ellers ser det godt ud.
- Tænk meget på belysning. Forhåbentlig ikke den type, der er vist.
- Super flot udkast. Hvad med at lave lys i vejen og på pladserne.
- De skæve vinkler tegner projektet godt.
- Meget flot arkitektur.
- Meget flot arkitektur, rækkehusene.
- Undgå høje bygninger ud til vejen.

Planværkstedets generelle indtryk/opsamling

Dorthe Brogaard fra Planværkstedet cirkulerede rundt mellem standene for at opsamle generelle indtryk fra de forskellige debatter. Dorthe Brogaard afleverede efterfølgende sine observationer til Simon Pihl Sørensen til brug for hans afsluttende opsamling i plenum.

Helhedsplanen

Der er en blandet holdning til om der bør ske noget i området, og hvad der bør ske. Nogle mener, at området bør bevares som det er, men bare vedligeholdes og renoveres. Andre bifalder, at der endelig sker noget, og at helhedsplanen er fin i sit hovedgreb.

Helhedsplanen som er sendt ud giver anledning til følgende kommentarer:

- Den udsendte helhedsplan indeholder nogle overordnede betragtninger men viser meget detaljerede projekter. Det ser ud som om, at man er kommet længere end man er.
- Helhedsplanen bør vise hvordan området kan udvikles i etaper.

Detailhandelsanalysen og detailhandelsanalysen

Mange er usikre på om der kommer til at stå tomme butikker, og er uenige i der overhovedet er brug for nye butikker. Andre vil gerne have nye butikker, men ikke nye supermarkeder. Herudover bliver der særlig nævnt:

- Spørgsmål om, hvad der ligger til grund for detailhandelsanalysen og for efterspørgslen på erhverv og butikker.
- Ønske om at man på Nordtorvet ikke bare bygger det alle andre bygger. Ønsker om at der skabes et torv, der ligner det gamle, med "torvehalspræg".

Trafikken

Mange stiller spørgsmål ved om trafikken kan afvikles ordentligt. Bl.a. nævnes:

- Parkering – er der pladser nok også til pendlere?
- Hvordan kobler man en stille vej og øget trafik?
- Hvordan sikrer man at der ikke kommer tung trafik på I. H. Mundtsvej, hvor der ligger institutioner?
- Hvordan afvikles den samlede trafik til Virumgård og parkeringsarealerne?
- Kan broen gøres endnu bredere og hermed styrke sammenhænge mellem de tre torve bedre?
- Kan der skabes forbindelse til perronen fra begge sider af broen?
- Stiforbindelsene skal sikres, også for gangbesværede.
- Godt at skabe bedre rum og sikkerhed på Hummeltoftevej.
- Stationen bør der gøres noget ved. Der skal samarbejdes med DSB.

Bebyggelsen generelt

Der er mange, der er bekymrede for at der bygges for højt. Der nævnes at 8-10 etager er for meget. Især på Nordtorvet er der kritik af højderne, både ud mod de eksisterende højhuse og mod parcelhusene som ligger overfor. Der er delte meninger om arkitekturen, men flere nævner at der er gode tanker. Det grønne nævnes som et vigtigt træk i området. Det bør bevares og styrkes. Herudover nævnes:

- God idé med grønne torve og pladser hvor man kan sidde og få en kop kaffe.
- Undgå for store dimensioner, del bebyggelsen op.
- God idé med boliger.
- Tænk på hvordan bebyggelsen møder baglandet (særligt på Nordtorvet)

Nordtorvet

Nordtorvet har stor bevågenhed. Der er rigtig mange som forbinder Nordtorvet med Sorgen-

fris "sjæl", og at det bør bevares. Der er udbredt kritik af at Nordtorvet ikke er vedligeholdt. Herudover er kommentarerne til Nordtorvet bl.a.

- Det påtænkte byggeri er alt for højt. Nogle nævner 5 etager som den maksimale højde, mens andre nævner 2 etager.
- Byg lavt mod parcelhusområdet.
- Nordtorvet bør åbnes ud mod Hummeltoftevej og ikke lukke sig om sig selv.

Sydtorvet

Der er flere som er bekymrede for trafikken i forhold til Sydtorvet.

Politigrunden

Der er flere positive holdninger til projektet, men også bekymring. Primært til trafikafviklingen til parkeringen og til højden. Kommentarer var bl.a.:

- Der er ikke brug for den store butik.
- Det er for højt.
- Det er flot arkitektur.
- Det kan blive rigtig spændende.
- Husk at det skal være grønt.
- Vægt boligdelen.
- Hvordan afvikler man trafikken?

Borgermødet – generelle kommentarer

Der var en del kommentarer omkring de fremmødtes alder, og at de fremmødte ikke repræsenterede aldersfordelingen i området. Flere nævnte, at de unge og børnefamilierne slet ikke var repræsenteret.

Indsigelser og bemærkninger: Forhøring – Helhedsplan for de stationsnære områder omkring Sorgenfri S-station

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
1. Helle Jensen Ikke oplyst adresse	1.1 Oplever, som kørestolsbruger, dagligt vanskeligheder ved brug af Irma og elevatoren på Sorgenfri Torv. Foreslår at Irma udvides så gangarealerne kan tilgodese kørestolsbrugere/el-scooter. Foreslår at elevatoren på Sorgenfri Torv udvides, da den er så smal, at man ved brug af el-scooter kan sidde fast i elevatoren.	Det forudsættes, at den fremtidige butiksinretning og elevatorer indrettes så de hensigtsmæssigt kan benyttes af kørestolsbrugere og el-scootere.	Vurderes og indarbejdes i de kommende planer og byggesager.
2. Hegert Fjeldsted Vad Lisbet Hoffmann Vad Grønnevej 249, 10.-8 2830 Virum	2.1 Har med interesse læst forslaget og håber meget, det lykkes at komme igennem med en renovering og forskønnelse af Sorgenfri Torv og området ved stationen. Det er i høj grad tiltrængt. Håber at ændringen af området - og ikke mindst Hummeltoftevej - vil have en positiv afsmittende effekt på Grønnevej, hvor trafikmængden og -støjen er meget generende. Der er bl.a. meget tung trafik igennem Grønnevej, hvilket giver anledning til forundring, da der ud over skole og daginstitution er store boligområder. Leder kommunens bevidst den tunge trafik igennem eller er det bare en nem smutvej? Selvom Grønnevej ikke er omfattet af planen, ønskes den tænkt ind, så man får attraktivt område omkring torvet og stationen.	Såvel Grønnevej som Hummeltoftevej er udpeget som primære trafikveje, der skal afvikle trafikken mellem kommunens enkelte kvarterer. Andelen af tung trafik vurderes at være acceptabel for en primær trafikvej. For at sikre skolevejen er der opsat variable hastighedstavler ud for Hummeltofteskolen. Tavlerne nedsætter periodevis hastigheden forbi skolen til 40 km/t. På trafikveje anvendes i dag støjdæmpende asfalt når vejen asfalteres. Udlægning og prioritering heraf er en driftsopgave, der prioriteres efter et vedligeholdelsesmæssigt hensyn.	Medfører ingen ændringer i planen
3. Charlotte Poulsen Abildgaardsvej 18 2830 Virum	3.1 Ønsker at der ikke bygges boliger på Sorgenfri Torv, men at det forskønnes med grønne arrangementer, at der ikke bygges kontorer og at der ikke bygges i mere end 2 etager 3.2 Opfordrer til ikke at fortsætte tidligere fejltagelse med at bygge som de eksisterende højhuse.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge. Indgår allerede i planen.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	3.3 Ligeledes opponeres mod flere erhverv, som advokatkontorer og andre kontorer, da Lyngby er velforsynet og afstanden kort til Lyngby.	Placeringen tæt på stationen er hensigtsmæssig til placering af kontorer	Tages ikke til følge.
4. Lone og Jørgen Guldager Kløverbakken 39 2830 Virum	4.1 Af hensyn til områdets totale udtryk vil mere end 4-5 etager på de nye bygninger ikke være acceptabelt. 4.2 Rigeligt med parkeringsmuligheder nødvendigt. 4.3 Nedlæggelse af pendler p-pladsen er det en dårlig idé, da den altid er fyldt helt op, 4.4 Håber de nye lejligheder/rækkehuse fortrinsvis bliver ejerboliger. 4.5 En god idé at inddrage det tidligere Plantedirektorat 4.6 Foreslår at lysreguleringen ved Grønnevej udvides til også at omfatte I. H. Mundts Vej.	Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. Der etableres parkeringspladser i henhold til gældende normer. Det skal i det videre arbejde sikres, at pendlere har mulighed for at parkere tæt ved stationen, ca. 75 pladser. Boligernes ejerform kan ikke fastsættes i en lokalplan. Plantedirektoratet er tidligere udtaget af helhedsplanens område, da der ikke er direkte sammenhæng mellem områderne. Der arbejdes netop med dette kryds for at skabe sikre skoleveje.	Tages ikke til følge. Indgår i det videre arbejde. Indgår i det videre arbejde. Indgår ikke i det videre arbejde. Udviklingen af Plantedirektoratet sker i en særskilt planlægning. Indgår i det videre arbejde.
5. Emilie Volsing Vangedeledet 2, 2. TH 2830 Virum	5.1 Det er svært at vende bilen før og efter parkering på nordtorvet. Det kunne være en god ide at tilpasse båsene med en slags ensrettet kørsel omkring parkeringen. På den måde kan man ligeledes opnå et bredt fortov med bedre plads til de forretningsdrivende.	Efter planen erstattes bebyggelsen på nordtorvet med ny bebyggelse og der anlægges parkering i kælderplan.	Forslaget er ikke aktuelt efter gennemførelse af udviklingsplanen.
6. Conny Lind Ikke opgivet adresse	6.1 Mener at gadeliv trives bedst bl.a. ved delvis lav bebyggelse. Bliver bygningerne for høje eller pladserne for store, kan vi ikke overskue byrummet. 6.2 God ide med blanding af bolig og erhverv. Der skal være butikker, cafeer, biblioteker m.v. for at skabe liv. Skab plads til ophold. Skab åbne facader. 6.3 En god ide med lejeboliger eller måske andelsboliger.	Der findes talrige eksempler på byrum med højere bebyggelse omkring og hvor bylivet fungerer, f. eks. Strøget. Udviklingsplanen opererer netop ud fra disse synspunkter. Det bemærkes dog, at der ikke er aktuelle planer om at oprette et bibliotekstilbud. Boligernes ejerform kan ikke fastsættes i en lokalplan.	Tages ikke til følge. Indgår i det videre arbejde. Indgår ikke i det videre arbejde.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	6.4 Er det for borgernes skyld, et større supermarked skal opføres?	I henhold til kommunens detailhandelsstrategi skal dagligvarer så vidt muligt handles lokalt. Detailhandelsundersøgelsen har vist, at en stor del af dagligvareforbruget handles uden for Virum og Sorgenfri. Det er denne handel, der tages "hjem" nu.	-
7. Søren Hermansen Hummeltoften 3A 2830 Virum	7.1 Byg et spektakulært højhus på Politigrunden: "Sorgenfri Sky". Kan dels opfylde ønsket om flere boliger, der kan finansiere hele planen, dels være et vartegn for Sorgenfri. Markant profil; ikke en kopi af en af de tre andre; smalt og højt; et smalt hus vil ikke skygge; butikker og lign. i bunden; den i planen eksisterende vejføring kunne stadig være aktuel. Forudsætningen for højhusbyggeriet skulle være, at der så ikke skulle være højt byggeri på Nord- og Sydtorvet.	Forslaget er i direkte modstrid med mange borgers ønske om et lavere byggeri i Sorgenfri Stationsområde. Forslaget kan også have vidtrækkende konsekvenser for naturoplevelsen i Åmosen.	Tages ikke til følge.
8. Susanne Platou Grønnevej	8.1 Gør opmærksom på, at parkeringspladserne ved nordtorvet kan forbedres ved at fjerne muren mod Grønnevej. 8.2 Går stærkt ind for et (evt. selvbetjent) bibliotek i stueplan i Politibygningen, bygget sammen med et større "kultur-rum" til foredrag, koncerter, børneteater, og andre lokale initiativer. Beboerne har brug for fællesskab, kultur og smukke grønne omgivelser, ikke butikker og højhuse.	I henhold til helhedsplanen erstattes bebyggelsen på nordtorvet med ny bebyggelse og der anlægges parkering i kælderplan. Helhedsplanen er ikke til hinder for, at et bibliotekstilbud kan indpasses på politigrunden, men der ingen aktuelle planer herom.	Forslaget er ikke aktuelt ved gennemførelse af udviklingsplanen. Vurderes i det videre arbejde.
9. Palle og Susanne Bisgaard I. H. Mundts Vej 10A 2830 Virum	9.1 Fornyelse er en nødvendighed på grund af den manglende vedligeholdelse. Vedligeholdelse og almindelig pleje af arealer og bygninger er blevet negligeret muligvis for at kunne legitimere en nedrivning eller ombygning af Sorgenfri Torv. 9.2 Relevant at opføre nyt boligbyggeri, såfremt arkitektur, område og antallet af beboere kan bevare miljøet i området. 9.3 De nye butikker vil få problemer, hvis ikke de kan klare sig i en skarp konkurrence med Kgs. Lyng-	For god ordens skyld oplyses, at arbejdet med fornyelse af dagligvareudbuddet i Sorgenfri startede i ultimo 2006. - Detailhandelsanalyserne vurderer ikke, at de nye butikker vil få problemer med at overleve.	- - -

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	by og e-handel.		
	9.4 Under de nuværende forhold dannes der på tider med spidsbelastning kø ved frakørsel fra omfartsvejen, hvilket medfører farlige situationer på grund af dårlige oversigtsforhold.	Kødannelse ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via sensorer og lysregulering.	Indgår i det videre arbejde.
	9.5 Det være nødvendigt med økonomiske beregninger af øget behov for institutioner som skoler og plejehjem som følge af befolkningstilvæksten.	Der er ikke lavet sådanne beregninger, da antallet af boliger og typer ikke kendes på nuværende tidspunkt.	Indgår i det videre arbejde.
	9.6 Det foreslås, at yderligere butikker etableres på den gamle politistations grund, som ideelt set forbindes med Nordtorvet med en overdækning af jernbanen, som kan blive parkeringsdæk for biler og cykler og til varetilkørsel. På Sydtorvet vil der i stedet for butikker kunne etableres en attraktiv tæt-lav bebyggelse i samspil med det eksisterende Breidablik. Her bør mængden af boliger nøje afstemmes med parkeringspladser til beboerne og grønne områder til brug for beboerne.	Forslaget er næppe økonomisk realiserbart. Det er omfattet af betydelige omkostninger at etablere et brofag over banen, der kan anvendes til tung trafik og parkering. Den foreslåede anvendelse af sydtorvet kommer dermed heller ikke i spil.	Forslaget tages ikke til følge.
	9.7 Konstruktionen af I. H. Mundts Vej er dårligt egnet til trafik med meget store varetransporter, ligesom det tydeligvis er en særdeles vanskelig opgave for chaufførerne at manøvrere på vejen. Det ses af de skader, som findes på kørebanen og fortovet ned til parkeringspladsen.	Med omlægningen af sydtorvet vil de største varetransportere ikke længere bakke ind på parkeringspladsen fra I. H. Mundts Vej, hvilket forbedrer trafikikkerheden betydeligt. Omlægningen er allerede sket for varetilkørslen for Netto.	Indgår i det videre arbejde fortsat at forbedre trafikikkerheden på I. H. Mundts Vej.
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	9.8 Ud over få indledende bemærkninger er høringssvarene i forbindelse med Kommuneplan 2013 i sit indhold det samme som det høringssvar, der er kommenteret oven for.	-	-
10. Janni Rosendahl Formand for afdelingen LAB Virumgård	10.1 Gør opmærksom på, at højt byggeri (over 3 etager) på nordtorvet vil medføre støj/lyd problemer, da lyden fra s-toget vil blive kastet tilbage mod bebyggelsen på Virumgård. Allerede i dag er der problemer med lyden.	Der er ikke foretaget beregninger af lydforholdene, da bebyggelsens endelige udformning ikke kendes.	Indgår i det videre arbejde.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
11. Christian Feldthaus I. H. Mundts Vej 34B 2830 Virum	<p>11.1 Foreslår en plan, hvor tyngdepunktet dannes af politistationen, Q8 og den ledige kontorbygning. Politistationen erstattes af nyt supermarked med parkering på terræn. Q8-butikken flyttes eventuelt tættere på stationen. Kontorkomplekset har en fin beliggenhed, men har brug for ændringer. Bliver projektet en succes, kan der suppleres med nordvendte ramper ved Omfartsvejen.</p> <p>11.2 Adgang til S-tog kan forbedres ved at etablere ny trappe fra Hummeltoftevejs nordside.</p> <p>11.3 Nuværende parkeringsplads ved Netto kan næppe klare større belastning.</p> <p>11.4 Det gamle Sorgenfri Torv udgør et isoleret problem. Der er sikkert mange lokale grundejere som kunne drømme om at udnytte deres grund mere end tilladt, udvide både i areal og højde.</p>	<p>Efter forvaltningen vurdering vil forslaget ikke tilføre en tilstrækkelig arkitektonisk og miljømæssig kvalitet. Desuden indeholder forslaget næppe et økonomisk potentiale til at etablere nordvendte ramper. Det kan oplyses, at flytning at en tankstation er meget omkostningsfyldt.</p> <p>Der har været indledende drøftelser med DSB om muligheden for at etablere adgang til s-toget fra Hummeltoftevejs nordside, men især økonomien er ikke afklaret.</p> <p>Der etableres parkering efter gældende normer, idet der dog kan være en vis dobbeltudnyttelse. Mange kunder vil handle samtidig i Netto og en kommende IRMA.</p> <p>Kommende ændringer på Sorgenfri Torv vil ske efter en planproces, der muliggør ændringerne.</p>	<p>Forslaget tages ikke til følge.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Vurderes i det videre arbejde.</p> <p>-</p>
12. Annette Pultz Nielsen Valmuearken 39 2830 Virum	<p>12.1 Undrer sig over at der ikke i forslaget er medtaget et større dagtilbud på de store arealer ved stationen - endelig er chancen der. Behovet for pladser vil stige, hvis der bygges flere boliger og det er oplagt at sikre området en stor og fleksibelt dagtilbud som tillige vil kunne erstatte nogle små dagtilbud.</p> <p>12.2 Øget tung trafik på I. H. Mundts Vej vil afstedkomme farligere trafikforhold for børnene i vuggestue, børnehave og fritidsklubben Tryggevile. Skolevejen til Hummeltofteskolen vil ved øget trafik på Hummeltoftevej skulle sikres for de mange børn fra højhusene og Virumgård.</p> <p>12.3 Et højhus mere ønskes bestemt ikke. Udover de andre indsigelser mod et højhus som jeg kan tilslutte mig vil jeg fremføre risikoen for støjproblemer. Ingen bygninger bør være over tre eta-</p>	<p>Det er tvivlsomt, om det ud fra en støj- og miljømæssig vurdering vil være hensigtsmæssigt at placere et dagtilbud tæt på Omfartsvejen og banen.</p> <p>Der er stor fokus på trafikforholdene i udviklingsplanen. Dels arbejdes der med en omlægning af varetransporten til sydtorvet, dels foreslås en signalregulering og omlægning af krydset Hummeltoftevej, Grønnevej/I. H. Mundts Vej, hvilket vil øge sikkerheden.</p> <p>Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. Der er ikke foretaget beregninger af lydforholdene, da bebyggelsens endelige udformning</p>	<p>Indgår ikke i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>ger.</p> <p>12.4 Hvad med at skabe aktivitetssteder og legepladser til en bydel med så stor befolkningstæthed - fokus på butikker er for snævert.</p>	<p>kendes.</p> <p>Planen arbejder med at etablere opholdspladser i det åbne rum. Der arbejdes ikke med forsamlingssteder eller bibliotekstilbud på nuværende tidspunkt.</p>	<p>Mulighederne vurderes i det videre arbejde.</p>
<p>13. Tavs Folmer Andersen I. H. Mundts Vej 12 2830 Virum</p>	<p>13.1 Trafikintensitet Umiddelbart kan det forudses at den forøgede varemængde må bringes til torvs ved en tilsvarende forøgelse i antallet af lastbillæs. Tilsvarende ville man formode at den øgede omsætning også ville betyde en fordobling i antallet af kunde-trafikanter.</p> <p>En sådan forøgelse ville have ganske betydelig indvirkning på miljøet og trafiksikkerheden på de omliggende veje. I. H. Mundts Vej må bære en væsentlig del af ekspansion hvilket er alvorligt for de herboende og ikke mindst for de travle børneinstitutioner, som ligger i indkørslen til parkeringspladsen.</p> <p>Det er helt nødvendigt at man fremlægger en troværdig analyse af trafikintensiteten i forbindelse med den påtænkte udbygning af torvet.</p> <p>13.2 Trafiksikkerhed Hvad angår trafikken på I. H. Mundts Vej er det allerede i dag problematisk med den eksisterende trafik som passerer indgangen til børneinstitutionerne. En udbygning af torvehandlen ville give vis intensivere dette problem og der bør derfor indføres beskyttende foranstaltninger for de bløde trafikanter, f.eks. en bred fodgængerovergang foran institutionerne.</p> <p>13.3 Om til- og frakørsel Man regner med at den forøgede omsætning kommer fra udenbys kunder. I mangel af en nordgående tilkørsel til motorvejen vil disse kunder være henvist til at diffundere ud i det lokale vejnet omkring Sorgenfri. Det bør derfor overvejes at aflaste trafikken i</p>	<p>Det er korrekt at trafikintensiteten vil stige, både kørsel med varer og kundekørsel. Der er udarbejdet en trafikanalyse, der peger på en trafikstigning på 50% ved krydset Hummeltoftevej - I. H. Mundts Vej. Det foreslås derfor, at der sker en ombygning af krydset, der dels forbedrer kapaciteten på Grønnevej i forhold til den nuværende, dels øger sikkerheden i krydset.</p> <p>Som nævnt oven for påtænkes krydset Hummeltoftevej - I. H. Mundts Vej ombygget, som sikkerheden i krydset øges i forhold til det nuværende. På nuværende tidspunkt er behovet for sikkerhedsforanstaltninger på I. H. Mundts Vej ikke vurderet.</p> <p>Langt hovedparten af omsætningen hentes fra Kgs. Lyngby, hvorfor det antages, at en ikke ubetydelig del af de fremtidige nye kunder allerede benytter Hummeltoftevej som hovedfærdselsåre til Sorgenfri.</p>	<p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde, idet behovet for sikkerhedsforanstaltninger på I. H. Mundts Vej skal vurderes.</p> <p>Der etableres ikke nordvendte ramper i forbindelse med denne plan, Behovet for nordvendte ramper eller alternativt sydvendte ramper ved Virumvej vurderes i den fremtidige trafikplanlægning.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	lokalmiljøet ved at anlægge en nordgående tilkørsel til motorvejen.		
14. Bolette Rottbøl I. H. Mundts Vej 12 2830 Virum	14.1 Havde efter borgermødet d. 13. august en fornemmelse af at have overværet en skueproces, frem for et egentligt møde med ønske om reel dialog. Det er beskæmmende at opleve at kommunens fornyelsesprojekt for Sorgenfri, i sin essens, overvejende er det samme som blev fremlagt for 2 år siden. Får fornemmelsen af at medlemmer af kommunalbestyrelsen vil have planen igennem, uanset de argumenter der blev fremført for 2 år siden og igen ved mødet den 13. august. Har kommunen forsøgt at spørge Sorgenfris borgere om de vil have alle disse butikker og al den trafik? Prøv det!	Borgermødet d. 13. august og hele processen omkring forhøringen er som udgangspunkt kommunalbestyrelsens dialog med borgerne.	-
15. Vibeke og Uri Nathan Hummeltoftevej 74 2830 Virum	15.1 Borgermødet den 13. august om Sorgenfri torvs fremtid blev lige som for 2 år siden en sær oplevelse. Beboernes vision om en nænsom, miljøvenlig og æstetisk reovering af torvet blev igen gjort til skamme. 15.2 Det er meget positivt, at kommunen lægger op til den af beboerne efterlyste helhedsløsning for området, således at den gamle politibygning, domhuset og den tilhørende parkeringsplads inddrages i planen og omdannes til beboelse og butikker. 15.3 Det er uforståeligt at LTK ikke kan overtale staten til at sælge det meget store areal øst for opkørselsrampen fra motorvejen, så man virkelig kan realisere en helhedsløsning for hele området. 15.4 Det er katastrofalt, at den nordlige del af torvet foreslås bebygget med høje huse på 10 og 5 etager. Sorgenfri kendes ved sin ÅBENHED. Det er i sin grundtanke og udformning bevaringsværdigt, og det må indebære, at torvet ikke lukkes inde af	- - Plantedirektoratet er overdraget til Freja Ejendomme med henblik på videre salg. Ejendommen er tidligere udtaget af helhedsplanens område, da der ikke er direkte sammenhæng mellem områderne. Med områdets placering tæt ved Sorgenfri højhusene og stationen, inviteres der til en større tæthed (stationsnær lokalisering). Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. For nordtorvet foreslår det foreliggende forslag,	- - Udviklingen af Plantedirektoratet sker i en særskilt planlægning. Tages ikke til følge.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>høje beboelsejendomme, hvis primære formål er at skaffe store penge til de nuværende ejere af torvet. Er kommunen parat til at gå endda meget langt for at imødekomme ejernes særinteresser?</p> <p>15.5 Hummeltoftevej er stærkt trafikeret, og mange flere biler vil øge trafikken til de planlagte butikker, herunder landets største Netto. En troværdig trafikanalyse mangler.</p> <p>15.6 Der mangler fremlæggelse af en troværdig behovsanalyse for andre butikker end dagligvarebutikker.</p>	<p>at bebyggelsen opføres med 2-2½ etager mod Grønnevej, 3-5 etager mod Hummeltoftevej og 5- 8 etager mod banen. Forvaltningen vurderer, at forslaget både signalerer tæthed og visuel åbenhed.</p> <p>Forvaltningen kan oplyse, at der foreligger en trafikanalyse udarbejdet af ViaTafik.</p> <p>Der foreligger en detailhandelsundersøgelse udarbejdet af ICP, som omhandler både forbruget af dagligvarer og af udvalgsvarer.</p>	<p></p> <p>Foreligger allerede.</p> <p>Foreligger allerede.</p>
<p>16. Susan Mac Grønnevej 255, 8.sal 2830 Virum</p>	<p>16.1 Det vil i den grad skæmme hele byrummet, hvis der kommer endnu et højt hus op. Byg samme højde som "Sorgenfrivang I", dvs. højst tre etager. Så kan byrummet "ånde" frit omkring de tre store højhuse, med lave bygninger omkring dem som vigtig modvægt.</p> <p>16.2 Sorgenfri Torv er et af de ældste torve i Danmark og er som sådan bevaringsværdig. Det er ikke rimeligt, hvis man som ejer bare kan holde op med at passe på bevaringsværdige bygninger</p> <p>16.3 Vi der bor her, er meget plaget af trafikstøj fra Grønnevej. Dette vil bestemt ikke blive bedre med denne helhedsplan for området, der vil medføre yderligere trafik, og yderligere støjplageri for os der bor her. Der må indtænkes støjdæmpende foranstaltninger på Grønnevej af samme slags som på Hummeltoftevej.</p> <p>16.4 Hvis der nybygges på Sorgenfri Torv, og der laves parkering og/eller varemodtagelse så skal dette foregå med nedkørsel og/eller til - og frakørsel fra Hummeltoftevej, så Grønnevej friholdes fra denne yderligere belastning.</p>	<p>Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. Forvaltningen vurderer, at forslaget både signalerer tæthed og visuel åbenhed</p> <p>På Kulturstyrelsens hjemmeside om fredede og bevaringsværdige bygninger er Sorgenfri Torv vist med middel bevaringsværdi, karakter 5.</p> <p>Grønnevej er udpeget som primær trafikvej, der skal afvikle trafikken mellem kommunens enkelte kvarterer. Der er ikke behov for samme type foranstaltninger, som på Hummeltoftevej. På trafikveje anvendes i dag støjdæmpende asfalt når vejen asfalteres. Udlægning og prioritering heraf er en driftsopgave, der prioriteres efter et vedligeholdelsesmæssigt hensyn.</p> <p>Som planen ser ud nu, er der kun få butikker på nordtorvet, alle med facade mod Hummeltoftevej. Det kan blive nødvendigt at etablere et vigespor på Grønnevej, hvorfra varelevering til disse mindre butikker kan ske. Desuden vil der være parkering under de nye boliger.</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Tages ikke til følge.</p> <p>Tages ikke til følge.</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	16.5 Sorgenfri er ikke, og skal ikke være en by som Lyngby. Der skal være forskel på "hovedbyen" og omegnsbyerne.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.	Tages ikke til følge.
17. Grethe og Carl Ankerstjerne Ikke oplyst adresse	17.1 Det absolut vigtigste er at det nye Sorgenfri Torv ikke bliver en vind-omsust betonørken i flere etager, så byg derfor gerne så lavt som overhovedet muligt. 17.2 Der er mange grønne træer langs banelegemet på begge sider, det synes vi I skal bevare 17.3 Glastag over forretninger i stue, hvor man trygt kan gå i læ uanset vejret. 17.4 Plant stedsegrønne områder/læhegn. Vandmiljø er en befriende og afslappende ting. Det kan både være som springvand og løbende kanaler. 17.5 Mht. trafikken burde man overveje en belægning som absolut tvinger bilister ned i fart.	- Spørgsmålet vurderes i lokalplanlægningen i det omfang, spørgsmålet kan reguleres i en lokalplan.. Spørgsmålet vurderes i lokalplanlægningen. Udviklingsplanen hviler på en grøn profil og indeholder både elementer af grønt og blå. Trafikløsningen for Hummeltoftevej går netop ud på at "lægge et nyt tæppe", der spænder ud mellem facaderne. Løsningen skal dæmpe hastigheden og skaber sikre forhold for bløde trafikanter.	Indgår i det videre arbejde. Indgår i det videre arbejde. Indgår i det videre arbejde. Forslagene vurderes i det videre arbejde. Indgår allerede i planen.
18. Rasmus Wiuff Kongestien 27 2830 Virum	18.1 Forholdene er i dag for dårlige for gående, cyklister og bilister. Belægningerne er ujævne, trapperne sine steder farlige, tunnelen grim og uhyggelig, cykelparkeringen forfærdelig og P-pladserne for få og for svært tilgængelige. 18.2 Det er en rigtig god ide, at helhedsplanen foreslår områderne forbundet med en udvidelse af broarealet og et grønt strøg med en afdæmpet gennemkørsel for biler. Det er også helt rigtigt at opføre ny og moderne	Planen tager netop fat i disse forhold og kommende ændringer skal forbedre forholdene. -	Indgår i det videre arbejde. Indgår i det videre arbejde.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>bebyggelse i vor tids stil på pendlerparkeringen og politigrunden.</p> <p>18.3 Sorgenfri Torv er godt nok gammelt og noget nedslidt. Men det har charme, intimitet og menneskelige dimensioner. Det er præcis sådan noget, som man andre steder forsøger at bevare eller genskabe. En bevarelse og forstærkelse af det unikke og historiske udtryk gør området langt mere attraktivt end endnu et byggeri i vor tids stil. Bed arkitekterne om at lave et supplerende forslag, hvor de originale og bevaringsværdige dele af Sorgenfri Torv styrkes og videreudvikles.</p> <p>18.4 Parkeringsforholdene skal optimeres. Hvis ikke antallet af P-pladser øges væsentligt, vil en stor del af dagligvarehandelen fortsat gå uden om Sorgenfri. Man kan eventuelt inddrage mere af rummet over banen til parkering, nord for broen og måske også syd for over en ny station. Bed arkitekter og trafikplanlæggere allerede nu lave et mere detaljeret forslag til trafikafvikling og parkering, således at der opnås sikkerhed for tilstrækkeligt mange og gode P-pladser til biler og cykler.</p> <p>18.5 Til trods for den tætte placering ved højhusene, så har i dag - især nordtorvet - et behageligt lokalklima: Der er som regel altid læ, selv når det blæser modbydeligt omkring højhusene, og der er dejligt solskin, når solen er fremme. Og så kan man gå tørskoet mellem de fleste butikker.</p>	<p>Sorgenfri Torv lider af en helt grundlæggende mangel på parkeringspladser, hvorfor det ikke kan omdannes til et moderne velfungerende detailhandelstilbud. Planen søger at skabe et moderne, velfungerende detailhandelstilbud, hvor både de bygningsmæssige rammer, veje, torve og pladser er præget af kvalitet.</p> <p>Forvaltningen er enig med kommentarerne om trafik og parkering. Der er arbejdet intenst med at finde trafikale løsninger, der kan afvikle trafikken på en hensigtsmæssig og sikker måde. Parkeringsløsningerne skal vurderes nærmere, når bebyggelsens udformning konkretiseres.</p> <p>Det er ikke økonomisk realistisk at etablere parkering på nye brofag over banen.</p> <p>-</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Optimering af trafik- og parkeringsforhold indgår i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde at skabe et behageligt lokalt klima.</p>
<p>19. Preben Mac Grønnevej 255, 8-5 2830 Virum</p>	<p>19.1 Det foreslås, at torvets udseende ikke ændres, men istandsættes og at en dygtig arkitekt indarbejder den nuværende arkitektur i det nye torv. Der skal ikke bygges højere end boligbebyggelsen Sorgenfrivang I og boligbebyggelsen ved sydtorvet, det vil sige 2-3 etager.</p> <p>19.2 Det foreslås, at der ved Grønnevej etableres en</p>	<p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager. Forvaltningen vurderer, at forslaget både signalerer tæthed og visuel åbenhed.</p> <p>Midterrabbatten på Hummeltoftevej indføres for</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>midterrabat, ligesom ved Hummeltoftevej og at der ved Hummeltofteskolen etableres bump eller anden hastighedsbegrænsende foranstaltning.</p> <p>19.3 Det foreslås at til- og frakørslen til nord- og syd-torvet sker fra Hummeltoftevej, hvor der ikke bor mennesker og at ind- og udkørsel til torvet ikke sker på Grønnevej, men ved en indkørsel overfor Grønnevej, så der etableres et 4-benet vejkryds hvor Grønnevej møder Hummeltoftevej.</p>	<p>at muliggøre mange passager på tværs af vejen. Dette behov ses ikke på Grønnevej. Forholdene ved Hummeltofteskolen er ikke inden for rammerne af denne planlægning.</p> <p>Det er tidligere undersøgt, om der kan skaffes adgang til nord- og sydtorvet direkte fra Hummeltoftevej, men det er teknisk vanskeligt at få til at fungere.</p> <p>Der arbejdes med at forbedre krydset Hummeltoftevej - Grønnevej/I. H. Mundts Vej, så der opnås en bedre kapacitet end i dag og bedre trafikikkerhed.</p>	<p>Udformningen af krydset Hummeltoftevej - Grønnevej/I. H. Mundts Vej indgår i videre arbejde.</p>
<p>20. John R. Kampfenborg Løvgårdsvej 15.1 2830 Virum</p>	<p>20.1 Benyt nord- og sydtorvet til blandede butikstyper i bygninger med samme højde som i dag. Benyt Politi- og Retsbygningen som de er til andre formål, eller byg nyt i samme størrelse. Benyt Omfartsvejen for trafik til og fra butikkerne og giv de svage trafikanter den største prioritet.</p> <p>20.2 Renovering eller ombygning af Sorgenfri Station er en selvfølge i dette store projekt.</p>	<p>Det tidligere udviklingsprojekt for nord- og syd-torvet blev opgivet på af protester fra beboerne, som fandt at løsningen var meget lukket i forhold til omgivelserne. Derfor er der nu skabt en mere åbent torveplads omkring Hummeltoftevej, den såkaldte "diagonalløsning". Den betyder at butikkerne placeres på alle grundene omkring Hummeltoftevej.</p> <p>Renovering og ombygning af Sorgenfri Station ligger ikke inden for rammerne af denne planlægning.</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Tages ikke til følge.</p>
<p>21. Ejerforeningen I. H. Mundts Vej 11-23</p> <p>v. Svend Lynge Jensen I. H. Mundts Vej 17, st.tv. 2830 Virum</p>	<p>21.1 Vi har en stor interesse i, at en eventuel ændring af torvet og parkeringsforholdene udformes, så den ikke medfører forringelser for vores beboere, og så flest mulig af de problemer, der er med den nuværende udformning og anvendelse, kan blive løst.</p> <p>21.2 Det forekommer meget betænkeligt, at der udsendes et forslag til helhedsplan, som reelt er udarbejdet af (en af) de berørte grundejere. Vi finder, at kommunen selv burde stå for en analyse af området og opstille forskellige alternativer.</p> <p>21.3 Det vil være en forringelse for vores ejendom, hvis der på sydsiden af Hummeltoftevej bygges højere end de eksisterende bygninger, som alle</p>	<p>-</p> <p>Udviklingsplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune, Freja Ejendomme /MT Højgaard og K/S Sorgenfri Torv.</p> <p>Det ligger ikke i planen at bygge højere end 1 etage over terræn, hvilket svarer til 2 etager set fra parkeringspladsens niveau.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Indgår allerede i planen.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>er lavere end Breidablik. Hvis cykelparkeringen skal erstattes med nyt byggeri, er vores forslag, at den nye bygning kun bliver på en etage. To etager vil kræve, at bygningen ligger i en væsentlig større afstand fra Breidablik.</p>		
21.4	Vi finder det endelig problematisk, at bygningsmassen i området som helhed og herunder også på nordtorvet foreslås udvidet så dramatisk, og særlig, at der foreslås højere byggeri.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
21.5	Trafikken og støj fra lastbiler vil med den foreslåede udvidelse af butiksarealet, blive væsentlig højere end i dag. Ud over støjgenerne giver den store trafik med lastbiler også trafikale gener både på I. H. Mundts Vej og på parkeringspladsen. Særligt uhensigtsmæssigt i betragtning af, at der ligger adskillige børneinstitutioner på vejen samt at den er del af en cykelrute.	Det må medgives, at der vil komme flere vareleverancer til sydtorvet, når der bliver flere butikker. Til gengæld vurderes det, at det ikke vil anfægte trafikikkerheden på I. H. Mundts Vej, da køremønstret nu er omlagt, så der ikke længere bakkes ned ad rampen.	Spørgsmålet om støj fra vareleverancer vurderes i det videre arbejde.
21.6	Der bør ikke gives tilladelse til reklamer med lys, som kan ses fra vores ejendom. De nuværende to rullende og lysende reklamer på Nettos facade er stærkt generende, når det er mørkt. Ligeledes vil lys om aftenen fra butikker kunne være generende.	Spørgsmålet om skiltning og anvendelse af lysreklamer og rulleskilte vurderes nærmere i lokalplanlægningen.	Vurderes i den videre lokalplanlægning.
21.7	Alle disse forhold bør indgå i en SMV-vurdering af helhedsplanen efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og eventuelle andre planer/planændringer og efterfølgende VVM-vurdering af et konkret projekt for torvet.	I forbindelsen med de kommende planer udarbejdes miljøvurdering, der omhandler følgende parametre: - trafikale forhold, herunder støjforhold, - lys- og skyggeforhold, - påvirkning af bymiljøet, herunder landskabet, - påvirkning af de kulturhistoriske værdier. Spørgsmålet om eventuel VVM-pligt vil blive	Der udarbejdes miljøvurdering i det videre forløb.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>21.8 Vi har rådighed over et skur på kommunens grund mellem Breidablik og cykelparkeringen, som vi anvender til opbevaring af fyldte affalds-sække. Nedrives skuret, håber vi, at kommunen vil medvirke til at finde en anden løsning.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>21.11 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	<p>forelagt senere i en særskilt sag.</p> <p>Kommunen kan ikke med en lokalplan sikre rettigheder for tredjemand på anden mands ejendom. Kommunen er naturligvis indstillet på at forhandle spørgsmålet med K/S Sorgenfri.</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>-</p> <p>-</p>
22. Barbro Fischer Dahliahaven 16 2830 Virum	<p>22.1 Der skal fokuseres på cykelparkeringen omkring Sorgenfri Station. Hvem har ansvaret for oprettelse og vedligeholdelse af cykelstativer og handicapvenlige ramper.</p> <p>22.2 Man bør overveje at forbyde cykelparkering på fortovet ved stationen, for at lette adgangen til stationen og elevatoren.</p> <p>22.3 Ønsker at beholde nogle af de eksisterende butikker og ikke kun fokusere på dagligvarebutikker.</p>	<p>Spørgsmålet om cykelparkering drøftes i almindelighed mellem DSB og kommunen. Det sker også i dette tilfælde.</p> <p>Forslaget er forståeligt, men det er nok mere formålstjenligt at få tilvejebragt den nødvendige cykelparkering på rette placering.</p> <p>Dagligvarebutikkerne er væsentligst i de lokale samfund.</p>	<p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p> <p>Opretholdelse af butikker kan ikke reguleres i en lokalplan.</p>
23. Simon Laursen og Susie Christensen Abildgaardsvej 33 2830 Virum	<p>23.1 At den manglende vedligeholdelse af torvets rammer ikke har kunnet kvæle dette unikke butikstov, siger noget om, at vi her har noget, der fungerer – og som derfor bør behandles med stor omtanke og respekt.</p> <p>23.2 Bygningerne skal passe ind i de eksisterende omgivelser, der primært består af lav bebyggelse, når man ser bort fra de tre ikoniske højhuse. Det er ikke holdbart at bygge højt (over 2-3 etager) på nordtorvet, da det vil virke for massivt og give gener i form af skygge og indkig i haver og altaner.</p> <p>23.3 Lav underjordisk parkering med direkte adgang</p>	<p>-</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p> <p>Forslaget er ikke økonomisk realisabelt.</p>	<p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p> <p>Indgår ikke i det videre arbejde.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	via afkørsel fra motorvejen. Dermed ledes trafikken ikke igennem et beboet område med mange børn, der færdes mellem skole, hjem og institutioner.		
	23.4 Gør noget ved Hummeltoftevej i form af Shared Space og hastighedsnedsættelse, som foreslået i planen. Hummeltoftevej omkring stationen og torvet fungerer ret dårligt i dag med hegnet i rabatten.	-	Indgår allerede i planen.
	23.5 Lad borgernes ønsker og visioner for deres lokalområde vægte tungere end ejerkredsens, der i sagens natur har til formål, at få den bedste mulige indtjening ud af investeringen. At bygge en masse nyt blot for at skabe profit, kan hurtigt vise sig at være en gambling med døden til følge for Sorgenfri Torv.	-	-
	23.6 Lav en VVM undersøgelse.	Spørgsmålet om eventuel VVM-pligt vil blive forelagt senere i en særskilt sag.	Vurderes i det videre arbejde.
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	23.7 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.	-	-
24. Svend Lynge Jensen I. H. Mundts Vej 17, st.tv 2830 Virum Ib og Susanne Grønsund I. H. Mundts Vej 23, 2.tv. 2830 Virum	24.1 Ingen af hovedproblemerne fra de 2 tidligere planer for Sorgenfri Torv er blevet løst via de nye planer: - Øget trafik på I. H. Mundts Vej og Hummeltoftevej - Problematisk varetilkørsel tæt på Breidablik og andre huse på I. H. Mundts Vej - Upopulært højhusbyggeri på Sydtorv eller Nordtorv	-	-
	24.2 Forslag 1. Sydtorvet reserveres til lavt boligbyggeri (maks. 2 etager). Nordtorvet og Politigrunden sammenbindes ved	Forslaget om at overdække banelegemet er ikke økonomisk realisabelt. Planens hovedidé er netop at bygge tættere og	Tages ikke til følge.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>at overdække banen, primært til butikker. Her vil der blive plads til Netto og Irma tæt ved hinanden omkring en fælles parkeringsplads. Varehuset mener vi ikke, der er brug for. I det omfang, der er plads på Politigrunden, kan der også opføres boliger. Der bør ikke bygges højt nogen af stederne, da der er en udbredt modvilje i Sorgenfri mod højt byggeri.</p> <p>24.3 Forslag 2. Nettobygning og parkeringsplads bevares på Sydtorvet. Cykelparkeringen rives ned og erstattes af en lav bygning, som matcher Nettobygningen. Der tillades ikke butikker i denne bygning, som kræver tung varetransport. Bygningerne på Nordtorvet rives ned og erstattes af nye bygninger til butikker. Den lille parkeringsplads på Nordtorvet bevares. Politigrunden reserveres til boligbyggeri. Hummeltoftevej, stationsbro med cykelparkering samt tunnelen under Hummeltoftevej forskønnes.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>24.6 Ud over få indledende bemærkninger er høringssvarene i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	<p>højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p> <p>Forslaget er en "moderniseret" udgave af det nuværende Sorgenfri Torv, der ikke løser det eksisterende parkeringsproblem. Det vurderes derfor, at forslaget ikke på længere sigt vil medføre den ønskede forbedring af butikstilbuddet i Sorgenfri.</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>-</p> <p>-</p>
25. Otto Schiøtz Ligustervænget 17 2830 Virum	<p>25.1 Planområdet bør udvides, så flere af de områder, hvor der allerede i dag er kontorfaciliteter, inddrages.</p> <p>25.2 Med den udbygning af området, som der planlægges, må der forventes en pæn stigning i trafikken på Hummeltoftevej, hvilket ikke vil indbyde til en shared space løsning.</p> <p>25.3 Vigtigt at få en grundig vurdering af parkering i området. Det nytter ikke at satse på at få mange</p>	<p>Den foreliggende plan omfattet de centrale områder tættest ved Sorgenfri Station.</p> <p>Der er udarbejdet en trafikanalyse af projektet, som også har simuleret den fremtidige trafik. Den viser, at trafikken kan passere, men med nedsat hastighed i forhold til i dag.</p> <p>Der skal sikres et passende antal pendlerparkeringspladser, ca. 75 pladser.</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>-</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	flere i S-tog, hvis det ikke er muligt at parkere i nærheden Sorgenfri Station.		
26. Niels Wellendorf Fuglsangvej 18 2830 Virum	<p>26.1 Med stationsnært byggeri bør størstedelen af de der vil arbejde i kontorer mv. samt bo i de nye boliger kunne anvende den kollektive trafik, hvorfor der ikke bør komme væsentligt mere biltrafik ved byggeriet. Dette kan om muligt sikres ved en lavere parkeringsnorm for de stationsnære områder.</p> <p>26.2 Bygningerne lige ved stationen bør fortsat anvendes til kontorer, mens der bør ske en vurdering af arealerne ved Skovbrynet. Herunder om der fortsat skal være erhverv eller om der skal være boliger.</p> <p>26.3 Hvis en varieret lokal handel med lokale udvalgs-varebutikker skal sikres, må lejen for butikkerne ikke stige væsentligt.</p> <p>26.4 Efter nedlæggelse af biblioteket for en række år siden, har der i Sorgenfri manglet et sted for kommunens kontakt til borgerne og som samlingssted for møder mv. Bør sikres i byggeriet på den kommunale pendlerparkering.</p> <p>26.5 Baldakiner er en del af det nuværende bygningsmiljø på Sorgenfri Torv. Bør videreføres i det nye byggeri i en ny udgave.</p> <p>26.6 Ved at have Hummeltoftevej som en form for "strøggade" er det vigtigt, at der sikres en udformning, hvor der kan krydses på en sikker, tryk og overskuelig måde evt. maks. hastighed på 30 km/t eller krydsudformning.</p> <p>26.7 Der bør derfor også etableres en lysregulering af krydset mellem Hummeltoftevej og Sennepsmarken/rampe til Omfartsvejen.</p> <p>26.8 Med den øgede trafik af især vareleveringer i lastbiler, bør der etableres cykelstier på I. H. Mundts Vej .</p>	<p>Som udgangspunkt skal de gældende parkeringsnormer opfyldes, men muligheden for dobbeltudnyttelse skal vurderes.</p> <p>Arealerne ved det tidligere Plantedirektorat er udtage af denne plan til selvstændig planmæssig behandling.</p> <p>Spørgsmålet om huslejestørrelser kan ikke reguleres i en lokalplan.</p> <p>Der er i øjeblikket planer om at etablere forsamlingssteder.</p> <p>Baldakiner kan være hensigtsmæssigt i det danske klima.</p> <p>Det er hensigten at regulere hastigheden for at sikre en sikker og tryk krydsning af Hummeltoftevej.</p> <p>-</p> <p>Behovet for at etablere cykelstier på I. H. Mundts Vej mellem Hummeltoftevej og broen til Lottenborgvej skal vurderes.</p>	<p>Muligheden for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne vurderes i det videre arbejde.</p> <p>Skovbrynet indgår ikke i denne planlægning.</p> <p>Indgår ikke i det videre arbejde.</p> <p>Vurderes i det videre arbejde.</p> <p>Forslaget vurderes i det videre lokalplanarbejde.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p> <p>Vurderes i den videre planlægning.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>26.9 Der kan etableres sydvendte ramper ved Virumvej, hvilket gør det muligt at komme mere direkte til både Virum og Sorgenfri uden at skabe trafik i bydelscentrene i Virum og Sorgenfri, hvis man ikke har ærinde i centrene.</p> <p>26.10 For at sikre cyklisters og fodgængeres adgang til Sorgenfri station, bør der etableres en ny adgang til stationen ved en trappe fra nordsiden af Hummeltoftevej (uagtet at der kan krydses i niveau).</p> <p>26.11 Lav også en ny stibro med trappe ned til stationen mellem passagen ved højhusene fra Abildgaardsvej og over til boligområderne på Virumgaard. En ny stibro fra perronens sydenden til sydtorvet og til kontorbebyggelserne bag pendlerparkeringen kan sikre adgangen for svage trafikanter uden om Hummeltoftevej.</p> <p>26.12 Det byggeri, der er planlagt mellem stationen og tankstationen ud mod Hummeltoftevej bør ikke medføre nedlæggelse af pendlerparkeringspladser.</p> <p>26.13 Der bør være gode omstigningsforhold mellem bus og tog. Og gode venteforhold for buspassagerene samt god trafikinformation om såvel busser som tog på pladsen foran stationen.</p>	<p>-</p> <p>Der har været indledende drøftelser med DSB om muligheden for at etablere adgang til s-toget fra Hummeltoftevejs nordside, men især økonomien er ikke afklaret.</p> <p>Forslagene er ikke økonomisk realiserbare og der er næppe behov for så mange stibroer.</p> <p>Der skal sikres en passende antal pendlerparkeringspladser, ca. 75 pladser</p> <p>Busholdepladserne vil blive placeret tættest muligt ved nedgangen til togperronen.</p>	<p>Indgår ikke i denne plan, men vurderes i det videre trafikplanarbejde.</p> <p>Vurderes i den videre planlægning.</p> <p>Tages ikke til følge.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p>
<p>27. Niels Wellendorf Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal</p>	<p>27.1 Vi er enige i, at der skal ske en koncentrering af butikker og kontorer omkring stationerne.</p> <p>27.2 Det er vigtigt at give Hummeltoftevej en udformning, så der kan krydses på en sikker, tryk og overskuelig måde. Måske ved en særlig markering af, hvor det er bedst at krydse. Vejen bør have en maks. hastighed på 30 km/t. Der ønskes fortsat særskilte cykelstier, og der skal ikke ske vareleveringer ved parkering på cykelstierne. På Grønnevej skal der laves en trafikikker løsning ved nedkørslen til parkeringskælderen.</p>	<p>-</p> <p>Udviklingsplanen omfatter disse forhold.</p>	<p>-</p> <p>Indgår allerede i planen og vil blive bearbejdet i den videre planlægning.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	27.3 Der ses ikke at være foreslået en ny krydsudformning ved at forbinde Grønnevej og I. H. Mundts Vej i ét kryds over Hummeltoftevej. Dette bør stadig overvejes, evt. som en rundkørsel.	Der arbejdes med at optimere udformningen af de 2 T-kryds, som lysreguleres. Hermed øges sikkerheden og kapaciteten i forhold til i dag.	Indgår allerede i planen
	27.4 Der kan etableres sydvendte ramper ved Virumvej, hvilket gør det muligt at komme mere direkte til både Virum og Sorgenfri uden at skabe trafik i bydelscentrene i Virum og Sorgenfri, hvis man ikke har ærinde i centrene.	-	Indgår ikke i denne plan, men vurderes i det videre trafikplanarbejde
	27.5 I. H. Mundts Vej og Grønnevej er tidligere af kommunen udpeget til at være en del af den regionale cykelrute langs Nordbanen. Der bør etableres cykelstier på det første forløb af denne vej, som minimum til syd for tilkørslen til parkeringspladsen.	Behovet for at etablere cykelstier på I. H. Mundts Vej mellem Hummeltoftevej og broen til Lottenborgvej skal vurderes.	Vurderes i det videre arbejde.
	27.6 Vi finder at den særlige cykelrute langs med selve Nordbanen er et godt alternativ for cyklister, der skal passere Sorgenfris centerområde så man undgår krydset med Hummeltoftevej. Denne rute bør derfor udbygges til en højere standard svarende til den, der er under broen for Hummeltoftevej med adskilt fortov og cykelsti (som Cykelsuperstier).	Det indgår ikke i denne plan at føre en cykelrute udført som cykelsupersti langs nordbanen under Hummeltoftevej.	Tages ikke til følge.
	27.7 For at sikre cyklisters og fodgængeres adgang til Sorgenfri Station, bør der etableres en ny adgang til stationen ved en trappe fra nordsiden af Hummeltoftevej (uagtet at der kan krydses i niveau).	Der har været indledende drøftelser med DSB om muligheden for at etablere adgang til s-toget fra Hummeltoftevejs nordside, men især økonomien er ikke afklaret.	Vurderes i den videre planlægning.
	27.8 Lav også en ny stibro med trappe ned til stationen mellem passagen ved højhusene fra Abildgaardsvej og over til boligområderne på Virumgaardområdet. En ny stibro fra perronens sydenden til sydtorvet og til kontorbebyggelserne bag pendlerparkeringen kan sikre adgangen for svage trafikanter uden om Hummeltoftevej.	Forslagene er ikke økonomisk realisable og der er næppe behov for så mange stibroer.	Tages ikke til følge.
	27.9 Tilfredse med, at der er foreslået en god cykel-parkering med mange pladser. Behovet for parkering for cykler med anhængere og ladcykler, må antages at stige.	-	-

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	27.10 De i lokalplan 102 anførte 100 cykelparkeringspladser er ikke medtaget i planen. Så vidt vides, er denne cykelparkering vilkår, der er accepteret af ejeren i forbindelse med erhvervelsen af arealet fra DSB for mange årtier siden. Og altså en cykelparkering som K/S Sorgenfri skal betale for.	Det skal undersøges, om der foreligger en sådan aftale og i givet fald skal aftalens juridiske og økonomiske rækkevidde vurderes.	Vurderes i det videre arbejde.
28. Maiken Riis Friberg Abildgaardsvej 35 2830 Virum	28.1 God idé at koncentrere butikkerne på sydtorvet og lave en form for omsluttende cirkel af butikker, som vil genere færrest muligt naboer, hvor man bevarer det nuværende antal butikker – og for guds skyld ikke flere.	Målet er at sikre et fremtidigt udbud af dagligvarer i området. Det betyder, at der skal være flere og større butikker end i dag.	Tages ikke til følge.
	28.2 Den nye bygning på nordtorvet bør højst være 2 eller 3 etager og matche de lave gule etageejendomme på den modsatte side af Grønnevej, så det skaber sammenhæng på tværs af vejen.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
	28.3 Ønsker ingen nedkørsel til p-kælder eller lysreguleret kryds, hvor Abildgaardsvej møder Grønnevej. Det vil øge støjgenerne for os	Af sikkerhedsmæssige årsager skal nedkørslen til parkeringskælderen placeres et stykke fra krydset Grønnevej - Hummeltoftevej.	Nedkørslen placeres endeligt i den kommende lokalplan.
	28.4 Der er brug for et stort grønt islæt med træer og buske. Hvis man vil skabe liv i området, vil det bedste være at lave en offentlig legeplads, for der er nærmest ingen offentlige legepladser i området, som er fyldt med børnefamilier.	Planen opererer netop med en grøn profil. Behovet for en offentlig legeplads vurderes i det videre arbejde.	Indgår i det videre arbejde.
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	28.5 Ud over få indledende bemærkninger er høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er	-	-

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
kommenteret oven for.			
29. Lisbeth Arndal og Per Bergenholz I. H. Mundts Vej 21, st.tv. 2830 Virum	<p>29.1 Ikke mange steder i landet findes så mange grønne områder som omkring Sorgenfri. Desuden har de fleste beboere enten have eller altan, så der er ingen grund til at lægge særlig vægt på, at byrummet også skal være grønt.</p> <p>29.2 Det vil være til stor gene for både fodgængere og den kørende trafik at indsnævre kørebanen. Det blev anført, at trafikken fra motorvejen alligevel ikke kommer op på høj fart inden lyskrydset Hummeltoftevej/Grønnevej. Men det vil betyde, at køen ved frakørslen på motorvejen i myldretiden bliver endnu længere.</p> <p>29.3 Der er foreslået en trappe, hvor man kan sidde og nyde solen. Det vil de ældre ikke have behov for, og vi tvivler på, at børnefamilierne har tid til det, når de kommer hjem efter en travl arbejdsdag.</p> <p>29.4 Området ved den gamle politistation bør kunne indrettes til kollegieværelser, som der er større behov for end nye boliger til dyre huslejer.</p>	<p>Meningen er at skabe et byrum, der har en identitet og er rart at opholde sig i.</p> <p>Det vurderes, at det nye smallere vejprofil vil give fordele for fodgængere. Bilernes hastighed sænkes, hvorved det bliver nemmere at passere Hummeltoftevej. Køddannelser ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via sensorer og lysregulering.</p> <p>Trappen etableres først og fremmest for at gøre det muligt at komme fra Hummeltoftevejs niveau til parkeringspladsen.</p> <p>I forbindelse med gennemførelsen af kommuneplanstrategien GRØNT LYS er det vurderet, at kollegieboliger bedst placeres tættere på Kgs. Lyngby og DTU.</p>	<p>Tages ikke til følge</p> <p>Indgår ikke i det videre arbejde</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen</p> <p>Indgår ikke i det videre arbejde</p>
30. Lars Rønne Abildgaardsvej 107 2830 Virum	30.1 Der må laves et alternativ til sivegaden på Hummeltoftevej. Der vil opstå kaos og en endnu længere kø på motorvejen, hvilket i praksis er det samme som en kørebane på et langt stykke af motorvejen.	Der er foretaget en simlering af den fremtidige trafik på Hummeltoftevej, som viser at trafikken kan passere med nedsat hastighed. Køddannelser ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via sensorer og lysregulering.	Vurderes i det videre arbejde
31. Jørgen Birch Larsen Virumvej 141 2830 Virum	31.1 Opfordrer til også at indtænke kulturen i helhedsplanen og foreslår at man undersøger muligheden for at indrette et ubemandet døgnåbent bibliotek.	Der ikke er aktuelle planer om at oprette et bibliotekstilbud.	Vurderes i det videre arbejde
32. Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk v. Bente Kjøller Landmålervej 8 2800 Kgs. Lyngby	32.1 Nordtorvet på Sorgenfri Torv er opført i sammenhæng med de 3 højhuse i 1957. Sydtorvet først blev opført i 1966. Foreningen anbefaler derfor, at den eksisterende bebyggelse på Nordtorvet så vidt muligt bevares, og hvis dette ikke er muligt erstattes af nyt lavt butiksbøgeri, der respekterer	Det vurderes, at det ikke vil være muligt at sikre et fremtidigt dagligvaretilbud inden for rammerne af det nuværende Sorgenfri Torv. Både de umoderne bygningsmæssige rammer og de manglende parkeringspladser vil hindre dette.	Tages ikke til følge

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>den oprindelige helhedsplan fra 1950'erne for Sorgenfrivang II og Nordtorvet.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>32.2 Høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 er i sit indhold det samme som det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p>
<p>33. Søren og Anette Gylden Løvgårdsvej 23 2830 Virum</p>	<p>33.1 Vi ønsker under ingen omstændigheder højt byggeri i Sorgenfri! På nordtorvet ønskes absolut ikke højt byggeri. Sorgenfri er (undtaget de tre højhuse, som ikke pynter) et område præget af lav og åben bebyggelse. Ved politistationen planlægges byggeri på 4-5 etager, hvilket er rigeligt højt i forhold til Sorgenfri.</p> <p>33.2 Der står mange tomme rundt omkring. Hvorfor skal der f.eks. bygges flere kontorlejemål, når der står en tom og udlejningsklar kontorbygning bag pendlerpladsen?</p> <p>33.3 Hummeltoftevej fra ca. kirken til motorvejen er en hovedfærdselsåre. Det er ekstremt u hensigtsmæssigt at lave den mest centrale færdselsvej til stillevej. Det kan kun give flaskehalsproblemer.</p> <p>33.4 Vi har brug for pendlerparkeringspladsen. Nedlæg den ikke, den er hensigtsmæssig og flittigt brugt.</p> <p>33.5 Er der tænkt over behovet for flere butikker og større forretninger? Generelt forlyder det, at der er flere butikker og forretninger, end der er kunder til.</p>	<p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p> <p>Der gøres i øjeblikket store anstrengelser for at udleje kontorbygninger bag pendlerparkeringspladsen.</p> <p>Der er foretaget en simulering af den fremtidige trafik på Hummeltoftevej, som viser at trafikken kan passere med nedsat hastighed.</p> <p>Der skal sikres en passende antal pendlerparkeringspladser, ca. 75 pladser</p> <p>Der er lavet en detailhandelsundersøgelse, som</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen</p> <p>Indgår allerede i planen</p> <p>-</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
		påpeger, at tilbagegangen i detailhandlen vil fortsætte, hvis der ikke sker fornyelser.	
34. Mikkel Friberg Abildgaardsvej 35 2830 Virum	<p>34.1 Borgerne i Sorgenfri burde have været involveret langt tidligere ikke mindst, når et af formålene med helhedsplanen, hvis det skrevne ord står til troende, er at skabe en ny identitet for Sorgenfri.</p> <p>34.2 Kommunalbestyrelsen bør vurdere, om detailhandlen skal styrkes omkring det nuværende Sorgenfri Torv eller omkring Virum Torv.</p> <p>34.3 Plantedirektoratets arealer bør indtænkes i helhedsplanen. Det vil måske vise, at detailhandel ligger mere hensigtsmæssigt på Plantedirektoratets store areal.</p> <p>34.4 Stationsnærhed som begrundelse for det ønskede byggeri er forfejlet. Fingerplanen foreskriver ikke, at boligbyggeri og detailhandel skal ligge stationsnært. Derimod skal regionale institutioner og kontorejendomme ligge stationsnært, og det synes ikke at være sådant byggeri, som bygherrerne ønsker. Med dette in mente, er der ikke grundlag for at bygge hverken højt eller unødigt tæt.</p> <p>34.5 Det skitserede projekts største udfordring er trafikafvikling. Der er i forvejen alt for massiv trafik på særligt Grønnevej, og støj er et problem. Et stort byggeri og en yderst kraftigt forøgelse af trafikken må nødvendigvis forøge støjen. Det vil også være helt uacceptabelt at lede størstedelen af trafikken til og fra Sorgenfri Torv via Grønnevej og I. H. Mundts Vej, da vejene grundet megen trafik allerede i dag er plaget af udstødningsgasser. Den skitserede plan for trafikafvikling og fodgængere i en skøn blanding på Hummeltoftevej er fantasifuld, men synes på ingen måde realistisk.</p>	<p>-</p> <p>Efter Kgs. Lyngby er Virum og Sorgenfri de vigtigste handelsområder i Lyngby-Taarbæk. Der er behov for at styrke detailhandlen begge steder, og detailhandelsanalysen viser, at der omsætningsmæssigt er plads til det.</p> <p>Plantedirektoratet er tidligere udtaget af helhedsplanens område, da der ikke er direkte sammenhæng mellem områderne.</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henviser til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.</p> <p>Der er foretaget en simulering af den fremtidige trafik på Hummeltoftevej, som viser at trafikken kan passere med nedsat hastighed. Køddannelser ved motorvejsfrakørslen vil blive reguleret via censorer og lysregulering. Der oprettes desuden 5 nye lysreguleringer, hvilket øger fremkommelighed og sikkerhed betydeligt.</p>	<p>-</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen</p> <p>Udviklingen af Plantedirektoratet sker i en særskilt planlægning</p> <p>Tages ikke til følge</p> <p>-</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	34.5 Derfor foreslås, at al trafik afvikles på den østlige del af planens område. Da det især må forventes at være handlende uden for Sorgenfri, der vil give mertrafik, bør forretninger så vel som indkørslen til et nyt center placeres tættest muligt på til- og frakørslen ved Lyngby Omfartsvej. Sørg for at al trafik ledes ind via grunden, hvor den tidligere politistation ligger. Adgang til eventuelle nuværende butikker på Nord- og Sydtorvene bør ske via gangbro eller under baneterrænet til parkeringskældre.	Forslaget er ikke logistisk hensigtsmæssigt og heller ikke økonomisk realisabelt.	Tages ikke til følge.
	34.6 Nyt byggeri bør opføres i maksimalt 2-3 etager og gerne i stil med Sorgenfrivang 1 på Nordtorvet, hvor bygningerne visuelt supplere hinanden.	Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	Tages ikke til følge.
	34.7 Ser frem til fortsat dialog mellem kommunalbestyrelsen og Sorgenfris borgere. Ønsker et nyt borgermøde, hvor der påbegyndes en helt ny planlægning for området omkring stationen, og hvor der begyndes fra bar mark, men først, når der er sket sammentænkning med bl.a. Virum Torv.	-	-
	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.	-	-
	34.9 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for, bortset fra følgende: Med den nye Kommuneplan 2013 er Sorgenfri Center ændret fra at være lokalcenter til at være bymidte. Anmoder om at Sorgenfri fastholdes	I Kommuneplan 2009 var Sorgenfri Center udlagt som stort lokalcenter. Denne betegnelse er i afsnittet om Detailhandel forklaret på følgende måde: "Lov om planlægning og Landsplandirektiv for detailhandel for hovedstadsområdet anvender benævnelserne "bymidter" og "bydelscentre". Lyngby-Taarbæk Kommune fastholder den	Medfører ingen ændringer i planen.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	som lokalcenter.	lokale terminologi; det regionale center Kgs. Lyngby, de store lokalcentre og lokalcentre.” Det vil sige, at det regionale center Kgs. Lyngby og de 2 store lokalcentre i Virum og Sorgenfri er bymidter, mens det store lokalcenter Lyngbygårdsvej er et bydelscenter.	
35. Marianne og Niels Chr. Myrup I. H. Mundts Vej 26 2830 Virum	35.1 Trafikken på I. H. Mundts Vej er i de senere år blevet kraftigt intensiveret og der opstår relativt ofte situationer, der i uheldige tilfælde kunne medføre større eller mindre trafikuheld. 35.2 Løsningsforslag: Placering af forretningsområderne på Nord- og Politi-torvene og lavere boligbebyggelse på sydtorvet. KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri. 35.3 Høringsmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 er enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.	- Hvis der skal placeres butikker på nordtorvet i stedet for sydtorvet, skal der placeres mange parkeringspladser i kælder for at opnå et vel-fungerende butikstilbud. Denne parkeringskælder kan næppe finansieres uden et betydeligt byggeri over butikkerne. Desuden vil der være dårlig sammenhæng mellem de 2 butiksområder. - - -	- Tages ikke til følge. - -
36. Lise Wesenberg Jensen I.H.Mundt Vej 15, 2.D. 2830 Virum	36.1 Har som beboer i Sorgenfri og nær nabo til Sydtorvet en stærk interesse i, hvordan området skal udvikle sig. Blandt de beboere, der ville blive allermest berørt af et eventuelt byggeri og øget vareaflysning og aktivitet i øvrigt på Sydtorvet, da lejlighed (og altan) vender direkte ud mod parkeringspladsen. Synes ikke, at forslaget til helhedsplan kan bruges i sin nuværende form. Dels på mange punkter uenig i indholdet, dels er forslaget ikke tilstrækkeligt gennembearbejdet og ikke baseret på et tilstrækkeligt gennembearbejdet grundlag. 36.2 Hvad er helhedsplanens status i forhold til plan-	- - - - Helhedsplanen blev udsendt som et debatmate-	- - - - Medfører ingen ændringer i planen.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>loven og lov om miljøvurdering af planer og programmer.</p>	<p>riale i forbindelsen med forhøringen efter Planlovens § 23C. miljøvurderingen udarbejdes i forbindelse med de kommende planer, kommunepantillæg og lokalplaner.</p>	
36.3	Som umiddelbar nabo til Sydtorvet har jeg nogle specifikke kommentarer til helhedsplanen og til det konkrete projekt, som ejerne af torvet præ-senterede på borgermødet.	-	-
36.4	Henviser i det hele til høringsvaret fra bestyrelsen for Breidabliks ejerforening, som jeg fuldt ud kan tilslutte mig.	Se nr. 21.	-
36.5	I ejernes projekt lægges der op til adskillige nye butikker herunder en ny stor dagligvarebutik, som må skulle have varer leveret fra parkeringspladsen lige nedenfor min lejlighed. Den nuværende trafik til og fra Netto med tilhørende vareaflysning har hidtil være en stor og stigende gene i takt med den udvidede åbningstid. Svært at forestille sig, hvordan det undgås, at de vejledende støjgrænser bliver overskredet.	På nuværende tidspunkt er dette spørgsmål ikke behandlet.	Spørgsmålet om støj vurderes i det videre arbejde.
36.6	Det kan også give anledning anden støj og lugt m.v. herunder fra ventilation. De eksisterende ventilatorer på fløjen mod Hummeltoftevej har somme tider kunnet høres meget højt i min lejlighed og på min altan. Det samme gælder i øvrigt ventilatorerne på den tidligere Novo-bygning, da den var i brug.	-	Spørgsmålet om støj vurderes i det videre arbejde.
36.7	Der lægges også op til café eller lignende med udendørs servering. Det kan også give anledning til væsentlige støjgener. Protesterer imod det, medmindre det sikres, at aktiviteterne ikke kan høres fra lejligheden. Det samme gælder naturligvis større arrangementer ude på torvet.	-	Spørgsmålet om støj vurderes i det videre arbejde.
36.8	En ny bygning i stedet for cykelparkeringen må ikke være så høj eller så tæt på, at den forringer udsynet fra lejlighed eller altan. Hvad enten det er 1 eller 2 etager vil det være uacceptabelt, hvis bygningen placeres så tæt på (og ind foran) Brei-	Begge de nævnte bygninger er planlagt til at blive som den nuværende bygning ud mod Hummeltoftevej, altså 1 etage over terræn, hvilket svarer til 2 etager set i forhold til parkeringspladsen.	Indgår allerede i planen.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>dablik som angivet på ejernes planche på borgermødet. Det samme gælder, hvis bygningerne langs Hummeltoftevej forhøjes, så de spærrer for udsigt eller (aften)sol til lejligheden, hvilket de vil gøre, hvis de set fra min lejlighed bliver højere end den nuværende fløj langs Hummeltoftevej.</p> <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>38.9 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	-	-
37. Elise og Jan Fritzboeger I. H. Mundts Vej 8A 2830 Virum	<p>37.1 De fremlagte planer bærer præg af (måske naturligt på dette stadie af udviklingsforløbet) at være noget fragmenterede og udarbejdet med afsæt konsortiets og MTHøjgaards individuelle interesser. Planerne repræsenterer ikke borgernes interesser, hvilket borgermødet også viste. Kritik af projektet var mere udpræget end ros.</p> <p>37.2 Projektet bør leve op til følgende, hvis det skal repræsentere flere af borgernes ønsker: At det fremtidige torv bliver attraktivt og med et godt miljø – også for de nuværende beboere i området; at torvet moderniseres og derved opnår potentiale til at tiltrække nye lejere; at trafikken håndteres hensigtsmæssigt og med respekt for områdets eksisterende trafikanter, beboere og handlende.</p> <p>37.3 Der foreslås en alternativ plan, som ikke har det nuværende ejerskab, uopsigelige lejekontrakter, byggeomkostninger mv. som dødvægt, men i stedet tager udgangspunkt i en langsigtet og bæredygtig løsning, som flere vil kunne acceptere eller måske ligefrem synes om: - Al handel samles på nordtorvet og polititorvet. - Irma placeres på polititorvet, hvis den ikke kan udvides tilstrækkeligt på nordtorvet. Også Netto</p>	-	-
		Det foreslåede alternativ er ikke økonomisk realistisk. De foreslåede byggeprojekter gør det hverken muligt at finansiere et nyt brofag over banelegemet i torvets bredde eller en ny særskilt motorvejsafkørsel over eller under terræn til varetilkørsel til butikkerne.	Tages ikke til følge.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>flytter til polititorvet, så synergien mellem Netto og Irma bevares. Al anden handel flytter til polititorvet. Al varelevering til sker via en ny, direkte afkørsel fra omfartsvejen, over eller under terræn efter hvad der er mest hensigtsmæssigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Banelegemet mellem nordtorvet og polititorvet overdækkes. Giver plads til torveaktiviteter og vareleverancer. - Polititorvet huser parkeringsanlæg for handlen og langtids- og pendlerparkering. Ovenpå skabes plads til butikker og boliger, højst 2-3 etager. - På nordtorvet bibeholdes bebyggelsens højde og karakter med mulighed for at udvide i kælder. - Sydtorvet bebygges med ejerboliger som den eksisterende bebyggelse i området – højst 2 etager. Parkering til boligerne sker med ind- og udkørsel direkte til Hummeltoftevej. - Pendlerparkeringspladsen bebygges i en højde, der ikke overstiger højden på det bagvedliggende byggeri. <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>37.4 Ud over følgebrevet indeholder høringsmaterialet dels kopi en af tidligere, nu uaktuelt høringssvar fra tidligere høring om Schaumann-projektet, dels en kopi af høringssvaret, der er kommenteret oven for.</p>	-	-
38. DN Lyngby-Taarbæk Hans Nielsen Kastanievej 4 B, st.mf. 2800 Kgs. Lyngby	38.1 Ønsker at helhedsplanen for området omkring Sorgenfri Torv ikke forringer de landskabelige og miljømæssige værdier i området. Sorgenfri Kirke ligger meget flot på toppen af skrænten ned mod Lyngby Åmose. Anbefaler at der ikke opføres et nyt højhus. De 3 højhuse på Grønnevej har allerede forringet udsigten fra Lyngby Sø og Bagsværd Sø samt Folkeparken. Sorgenfri Kirke er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 19 (kirkebyggelinjen).	Forholdet til de landskabelige værdier, ikke mindst set fra Lyngby Sø, vurderes i den videre planlægning. Tilsvarende skal planernes forhold til kirkebyggelinjen afklares.	Spørgsmålene afklares i den videre planlægning.

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>38.2 Anbefaler på ny, at der ikke opføres højhuse på nordtorvet og at bebyggelsen holdes i 1 etage.</p>	-	-
<p>39. Dorte Bjerre Ligustervænget 41 2830 Virum</p>	<p>39.1 Helt enig i at der er behov for at gøre noget ved området. Glimrende ide med boliger, især på politistationsgrunden. Kan også se behov for en mindre udvidelse af detailhandlen med fx en Matas og en grønthandler. Kunne også være godt med et sundhedshus, et bibliotek (selvbetjent?) og et fitnesscenter. Bekymringerne handler om udvidelse af butiksareal og trafikken.</p> <p>39.2 Ikke brug for et varehus i Sorgenfri. Den øgede omsætning vil overvejende komme fra kunder, der ikke bor i Sorgenfri. Det er altså ikke Sorgenfri borgernes behov, der skal dækkes.</p> <p>39.3 Der vil komme væsentligt mere trafik. Helhedsplanens idé med mere detailhandel og en grøn bygade vil medføre langsommere trafikafvikling over Sorgenfri Station. Det bliver ikke meget grøn bygade og lettelse for bløde trafikanter over Hummeltoftevej med en sådan øget trafik!</p> <p>39.4 Både de nye og de eksisterende butikker har brug for mange parkeringspladser. Og der er stadig brug for pendlerparkering, parkering til de nye boliger og liberale erhverv, samt til det tomme kontorhus bag Q8. Hvor skal alle disse P-pladser være?</p> <p>39.5 Endelig bør erfaringen fra Birkerød også skræmme. Her er et supermarked og flere udvalgsbutikker er lukket og Birkerød Hovedgade har mistet sit liv. Et varehus kan være med til at lukke butikker på Sorgenfri Torv.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Detailhandelsanalysen viser, at der omsætningsmæssigt er plads til et varehus i Sorgenfri. Analysen siger ikke noget om, hvor præcis varehuset trækker kunder fra, men det er rigtigt at et varehus trækker kunder fra et større opland end et supermarked.</p> <p>Det er rigtigt at trafikken i spidsbelastningstimen vil stige. Uanset dette er det forvaltningens opfattelse, at Hummeltoftevej med et ny indretning og udformning vil blive en lettelse for de bløde trafikanter. Dels vil den nye indretning og udformning ændre adfærden, dels vil den reducerede hastighed der også er en følge af udformningen, gøre det mere trygt at færdes.</p> <p>Der etableres parkeringskældre under de nye bebyggelser på nordtorvet og på polititorvet. Forvaltningen er enig i, at der skal bevares et passende antal parkeringspladser til pendlere, ca. 75 pladser. Den endelige placering af dem afgøres i den videre planlægning.</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p> <p>Indgår allerede i planen.</p> <p>-</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>39.6 Min opfordring til kommunalbestyrelsens videre arbejde er derfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Giv ikke tilladelse til et varehus i Sorgenfri - Lav en behovsanalyse – for Sorgenfri borgernes behov - Udskriv en arkitekt konkurrence, så der kommer flest muligt ideer på bordet - Sørg for at den nye plan ikke øger trafikken eller parkerings problemer i Sorgenfri. <p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren også fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>39.7 Ud over få indledende bemærkninger er høringmaterialet i forbindelse med Kommuneplan 2013 enslydende med det høringssvar, der er kommenteret oven for.</p>	-	-
40. Lone Knøsgaard Jensen Martin Myhre Hummeltoftevej 66 2830 Virum	<p>40.1 Vi ønsker IKKE et nyt Sorgenfri Torv eller Sorgenfri Center som planerne lægger op til. Lad os beholde det lokale handelsliv. Når Holte og Lyngby med mange kædebutikker begge ligger 10 min. væk, så er det altså svært at se behovet for også at have de samme butikker i Sorgenfri.</p> <p>40.2 Det bør undersøges grundigt om der overhovedet er behov for yderligere kontor m2 og butiksarealer i kommunen og i særdeleshed her.</p> <p>40.3 På Nordtorvet bør man lægge vægt på lav bebyggelse, sådan som det i forvejen er i området.</p>	<p>-</p> <p>Der er lavet detailhandelsanalyser, både for hele Lyngby-Taarbæk Kommune og særskilt for Virum og Sorgenfri.</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p>	<p>-</p> <p>Indgår allerede i planlægningen</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>40.4 Det ville være ønskværdigt, hvis trafikken i området IKKE øges yderligere. De længere åbningstider i Netto har allerede haft stor betydning for trafikken i weekenderne!</p> <p>40.5 I Støjhandlingsplan 2010 står der at strategien på længere sigt er at antallet af boliger med et udendørs støjniveau reduceres markant. Dette harmonerer dårligt med den øgede trafikmængde vi på Hummeltoftevej/Grønnevej risikerer at blive udsat for fremover.</p>	<p>Det er korrekt at trafikintensiteten vil stige, f. eks. 50% ved krydset Hummeltoftevej - I. H. Mundts Vej.</p> <p>På trafikveje anvendes i dag støjdæmpende asfalt når vejen asfalteres. Udlægning og prioritering heraf er en driftsopgave, der prioriteres efter et vedligeholdelsesmæssigt hensyn.</p>	<p>-</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p>
<p>41. Richard Pade Gartnersvinget 24 2800 Kgs. Lyngby</p>	<p>41.1 Det positive i det nye forslag er den grønne udbygning af viadukten, der glimrende sammenbinder de fire kvadranter omkring bane og vej til et samlende byrum. Fint.</p> <p>41.2 Samlet set er byggeriet dog for massivt, 5 etager og flere er alt for højt og antallet af forretninger kræver meget større kundeunderlag end det nye, udbyggede Sorgenfri.</p>	<p>-</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.</p>	<p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p>
<p>42. Ivar B. Jessen Hummeltoftevej 157 2830 Virum</p>	<p>42.1 Foreslår at de fremlagte forslag forkastes; at nord- og sydtorvet bevares uændret, men istandsættes; at den tidligere politi- og retsbygning nedrives; at kontorhuset bag pendlerparkeringen ligeledes nedrives; at de fritlagte arealer anlægges som pendlerparkering udformet på samme måde som den eksisterende.</p> <p>42.2 I kommunens planlægning fortolkes "stationsnærhed" som et krav om at fortætte omkring stationerne, gerne i højhuse og der henvises til Fingerplan 2007.</p>	<p>Efter forvaltningen vurdering vil forslaget ikke tilføre en tilstrækkelig arkitektonisk og miljømæssig kvalitet. Desuden medfører forslaget ikke den tilsigtede fornyelse og fremtidssikring af områdets detailhandel.</p> <p>Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode</p>	<p>Tages ikke til følge.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
	<p>42.3 Planerne er et skønmaleri, der ikke giver mange konkrete oplysninger om de enkelte bygninger.</p> <p>42.4 Beskrivelsen af "diagonalløsningen" hænger ikke sammen. Hummeltoftevej beskrives som en hovedfærdselsåre, men samtidig som en attraktiv, grøn, fodgængervenlig bygade med plads til de bløde trafikanter og med en grøn zone med træer i midten. I det hele taget er det en tilsnigelse at tale om en grøn bygade og om byrum.</p>	<p>tilgængelighed.</p> <p>Planerne konkretiseres i lokalplanfasen.</p> <p>Det er forvaltningens opfattelse, at Hummeltoftevej med et ny indretning og udformning vil blive en lettelse for de bløde trafikanter. Dels vil den nye indretning og udformning ændre adfærden, dels vil den reducerede hastighed, der også er en følge af udformningen, gøre det mere trygt at færdes.</p>	<p>Medfører ingen ændringer i planen.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p>
<p>43. Birthe Pedersen Abildgaardsvej 43 2830 Virum</p>	<p>43.1 Lad os beholde vores velbeliggende indkøbstorve nord og syd, som ligger i gadehøjde, i stedet for et torv med hul, der vil medføre af ulemper for ældre og handicappede.</p> <p>Det nuværende forsømte nordtorv og sydtorv skal være samlet handelscenter for området. Så kan bydelen udvides med boliger og kontorbyggeri øst for banen.</p> <p>Lad os beholde parkeringspladsen ved Netto. Det er indtrykket at man i Sorgenfri er meget tilfreds med de nuværende butikkers udvalg og deres ejere. Ved større dyre indkøb er der Lyngby med et rigt handelsudvalg.</p>	<p>Efter forvaltningen vurdering vil forslaget ikke medføre den tilsigtede fornyelse og fremtidssikring af områdets detailhandel.</p> <p>Hvis der skal placeres butikker på nordtorvet, skal der placeres mange parkeringspladser i kælder på nordtorvet. Disse kan næppe finansieres uden et betydeligt byggeri over butikkerne.</p> <p>Det nævnte "torv med hul" eksisterer allerede, nemlig pladsen foran Netto, der i øvrigt bevares i denne plan.</p>	<p>Tages ikke til følge.</p>
<p>44. Birger Sulsbrück I. H. Mundts Vej 15 1C 2830 Virum</p>	<p>Enslydende med nr. 36, bortset fra få punkter uden betydning.</p>	<p>Se nr. 36.</p>	<p>Se nr. 36.</p>
<p>45. Agnete Bonnevie I. H. Mundts Vej 15 2830 Virum</p>	<p>45.1 Bekymret over de støjgener der vil komme fra den øgede mængde trafik fra varetransporter, hvis Irmars vareindlevering flyttes.</p> <p>45.2 Ydes der kompensation for faldende ejendoms-værdi?</p> <p>45.3 Ønsker et nyt bibliotek på polititorvet.</p>	<p>Spørgsmålet er ikke behandlet på nuværende tidspunkt.</p> <p>Der ydes i almindelighed ikke erstatning, idet planlægning er erstatningsfri regulering.</p> <p>Der ikke er aktuelle planer om at oprette et bibliotekstilbud.</p>	<p>Spørgsmålet om støj vurderes i det videre arbejde.</p> <p>-</p> <p>Indgår i det videre arbejde.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
46. Signe Bischoff Solsikkemarken 11 2830 Virum	<p>46.1 Arkitektur inspireret af funkishuset på I. H. Mundts Vej 16 og Arne Jakobsens gamle rådhusbygning i Lyngby, en stil der tiltrækker bredt og er holdbar.</p> <p>46.2 Borgerne vil kunne samles om - en torvehal med mulighed for at sælge friske lokale varer fra områdets økologiske gårde - et folkets hus med åbne værksteder for al slags genbrug: f.eks. fremstilling af behagelige sko og fremstilling af dagens ret af tiloversblevne varer fra lokale butikker og restauranter. - et sundhedshus med åbne gratis hold for alle, der vil vedligeholde, istandsætte og forbedre sig selv via afspændingsgymnastik, fysioterapi, ergoterapi, yoga og funk dans.</p>	<p>De nævnte eksempler er begge udtryk for en meget smuk arkitektur.</p> <p>Udviklingsplanen er ikke til hinder for gennemførelsen af de nævnte forslag. Men den fremtidige plan kan ikke basere sig på disse alene.</p>	<p>Arkitekturen fastlægges i den videre detaljplanlægning.</p> <p>Medfører ingen ændringer i planen.</p>
47. Peter Gede Abildgaardsvej 37 2830 Virum	<p>KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren fremsendt høringssvar vedrørende Sorgenfri.</p> <p>47.1 Kommunen lytter mere til torvets ejere i stedet for at inddrage borgerne. Hele forslaget om et nyt Sorgenfri Torv er diffust hele vejen igennem og slet ikke fastlagt i størrelse.</p> <p>47.2 Detailhandelsanalysen og trafikanalysen er i den grad ikke troværdige. Der tages omsætning fra andre byer og bydele. Det er kommunen der er ansvarlige for overblikket i denne situation. Trafikalt er den nye plan er katastrofe. Den mere trafik skal køre langsommere.</p> <p>47.3 Er imod høje huse på nordtorvet, hvorfra der kan kigges ned i de private haver. Stiller spørgsmålstegn ved, om der er behov for alle disse nye boliger.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Begge analyser er udført af anerkendte firmaer. Forvaltningen har ingen grund til at betvivle analysernes lødighed.</p> <p>-</p> <p>Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Tages ikke til følge.</p>

Henvendelse fra:	Resumé:	CMP's kommentarer:	CMP's forslag:
		punkter op til 8 etager.	
48. Annette Hartung Fortunparken 34 2800 Kgs. Lyngby	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren fremsendt høringssvar om butikker og indkøbscentre generelt. 48.1 Tvivler på, at der i kommunen er behov for nye indkøbscentre og større butikker. Udviklingen går i retning af stigende nethandel, hvilket er positivt. Det mindsker trafikken og letter dagligdagen for travle. Samtidig kan ældre bedre klare sig selv.	- Af kommunens detailhandelsstrategi fremgår, at dagligvarehandlen primært skal foregå lokalt. For at sikre dette skal butikkerne samles i færre udbudspunkter med moderne levedygtige butikker med gode parkeringsforhold. Det er korrekt, at nethandlen er stigende, men især på udvalgsaresiden.	- Medfører ingen ændringer i planen.
49. Marie Strand Abildgaardsvej 8, st.th. 2830 Virum	KOM I forbindelse med høringen om Kommuneplan 2013 har indsigeren fremsendt høringssvar om udviklingsplanerne for Sorgenfri. 49.1 Er meget bekymret for udbygningsplanerne for nordtorvet og for dele af polititorvet. Det drejer sig om højderne på ny bebyggelse, som er ikke er præcis. Højden på det nye byggeri på nordtorvet skal ikke være som højhusene. Og heller ikke 10 eller 8 etager. En maksimal højde på 5 etager ville Sorgenfri-borgerne bedre kunne tage til sig.	- Planens hovedidé er netop at bygge tættere og højere omkring stationen. Denne tanke er i god harmoni med statens ønsker om byggeri i de stationsnære områder. Der henvises til Fingerplan 2013, Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene). Heraf fremgår i §11, at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Planen foreslår højder på 1-5 etager med 3 punkter op til 8 etager.	- Tages ikke til følge.



Lyngby-Taarbæk kommune

Detailhandelsanalyse

December 2010

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Konklusion og vurderinger	3
2. Detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune	15
3. Befolknings- og forbrugsforhold i Lyngby-Taarbæk kommune	28
4. Handelsbalance	34
5. Den fremtidige konkurrencesituation	37
Bilag 1: ICP's branchefortegnelse og -gruppering	



Konklusion, vurderinger og anbefalinger

Indledning

ICP er af Lyngby-Taarbæk Kommune blevet bedt om at gennemføre en detailhandelsanalyse. Analysen giver en status for detailhandelen og vurderer udviklingsmulighederne i Lyngby-Taarbæk kommune.

ICP A/S har på baggrund af oplysningerne i denne rapport udarbejdet 3 rapporter omkring detailhandelsprojekter i Lyngby-Taarbæk kommune og disses omsætningsmæssige konsekvenser for den eksisterende detailhandel.

Alle 3 rapporter er udarbejdet i november 2010.

Der er tale om følgende rapporter:

- Kongevejen 205, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik
- Sorgenfri Torv: Konsekvenser ved en udvidelse
- Netto, Kongevejen 166, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik

Analyserne

ICP har ultimo 2010 foretaget en rekognoscering af alle butikker i Lyngby-Taarbæk kommune, herunder opgjort de enkelte butikkers bruttoareal samt indsamlet informationer om omsætningen i 2009.

Der er endvidere foretaget en beregning af det nuværende og fremtidige forbrug af detailhandelsvarer i kommunen.

Butikkerne

I Lyngby-Taarbæk kommune var der ultimo 2010 370 butikker. Heraf ligger mere end 260 i Kgs. Lyngby.

Kommunens næststørste udbudspunkt er området omkring Virum Torv og Geels Plads, hvor der ligger 24 butikker.

I alt er der ca. 100 dagligvarebutikker i hele kommunen, heraf ligger de ca. 30 i Kgs. Lyngby.

Ca. 230 af kommunens ca. 270 udvalgsvarebutikker ligger i Kgs. Lyngby.

I Kgs. Lyngby er den gennemsnitlige attraktion blandt butikkerne på noget over middel. Dette dækker over en vis spredning, men mere end 35 % af alle butikker i Kgs. Lyngby vurderes at have en attraktion, der er højere end middel.

Mere end 60 % af alle butikker i Kgs. Lyngby er medlemmer af et frivilligt kædesamarbejde eller en kapitalkæde. Dette bekræfter antagelsen om, at Kgs. Lyngby er et meget attraktivt sted at placere sig for de mest professionelle operatører i detailhandelen.

Samlet set er der i kommunen et bruttoareal til detailhandel på ca. 147.000 m².

Den samlede detailhandelsomsætning i kommunen i 2009 var på knap 5 mia. kr. incl. moms. Ca. 2/3 af omsætningen var udvalgsvareomsætning.

Ca. 4 mia. kr. udgør omsætningen i bymidten. Heraf er de 3 mia. udvalgsvareomsætning. Således udgør udvalgsvareomsætningen i bymidten ca. 60 % af den samlede detailhandelsomsætning i kommunen, hvilket understreger Kgs. Lyngbys position som et overordentligt betydeligt indkøbssted.

Foruden butikkerne er der ca. 70 andre kundeorienterede servicefunktioner i stueplan. Der er tale om spisesteder, banker, ejendomsmæglere, frisører, klinikker o.l. Der er ca. 30 spisesteder i Kgs. Lyngby, hvilket er væsentligt, da disse betyder, at kunderne vil opholde sig længere i bymidten.

Forbrug

Det samlede detailhandelsforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune var i 2009 knap 3,1 mia. kr. incl. moms fordelt med ca. 1,6 mia. kr. på dagligvarer og knap 1,5 mia. kr. på udvalgsvarer.

Set i lyset af en stigning på ca. 1 % i befolkningstallet ifølge befolkningsprognosen for hele Lyngby-Taarbæk kommune i perioden 2009 til 2017, forventes dagligvareforbruget i Lyngby-Taarbæk kommune at stige med omkring 3 % i perioden 2009 til 2017, mens udvalgsvareforbruget forventes at stige ca. 12 % i samme periode.

ICP regner i sin forbrugsprognose frem til 2017 med en stigning i forbruget pr. person på ca. 0,25 % pr. år for dagligvarer og ca. 1,25 % pr. år for udvalgsvarer. Forbrugsprognosen er beregnet i faste priser.

Handelsbalance

Der var på dagligvarer et forhold mellem omsætning og forbrug på 109 % for Lyngby-Taarbæk kommune, mens forholdet på udvalgsvaresiden var 215 %.

Det vil sige, at dagligvareomsætningen i butikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune er 9 % højere end dagligvareforbruget i kommunen. Hermed må forbrugerne fra kommunens opland få dækket en del af deres dagligvareforbrug ved køb i Lyngby-Taarbæk kommune.

Tilsvarende er udvalgsvareomsætningen 115 % højere end udvalgsvareforbruget i kommunen. Det vil sige, at udvalgsvaredetailhandelen i kommune har en endog meget stor betydning i oplandet uden for kommunen.

ICP gennemførte i 1998 en detailhandelsanalyse for Lyngby-Taarbæk Kommune og Københavns Amt.

På daværende tidspunkt (1997) var forholdet mellem omsætning og forbrug inden for dagligvarer på 111 % og inden for udvalgsvarer på 222 %. Således må man konstatere, at især udvalgsvaredetailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune har mistet betydning i de forløbne 12 år.



Der ligger store planer for udbygning og renovering af Sorgenfri Torv

Indenfor dagligvarer skal grunden til dette findes i, at der er etableret mange varehuse og discountbutikker i de omgivende kommuner i perioden. Ligeledes er der i dagligvarebutikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune set under eet en relativ høj omsætning pr. m². Dette indikerer, at nogle forbrugere fravælger butikkerne, fordi der er mange kunder.

Inden for udvalgsvarer skal tilbagegangen ses i lyset af, at der i de udbudspunkter, der overordnet konkurrerer med Kgs. Lyngby, Københavns City, Field's, Rødovre Centrum, Hillerød bymidte etc., i den forgangne 12-årsperiode er sket markante udvidelser eller nyetableringer, mens der stort set alene er foretaget en mindre udvidelse af Lyngby Storcenter i den samme periode.

Inden for beklædning og øvrige udvalgsvarer er der sket pæne stigninger, mens der inden for boligudstyr er sket et markant fald. Grunden til dette kan være, at der i Lyngby-Taarbæk kommune er relativt få storbutikker inden for dette område, mens der i mange andre kommuner er sket en markant etablering inden for elektronik, hårde hvidevarer, møbler og byggemarkedsartikler.

Opland

Foruden Lyngby-Taarbæk kommune udgøres oplandet til Kgs. Lyngby af hele Gentofte, Gladsaxe og Rudersdal kommuner. Desuden har Kgs. Lyngby meget væsentlig betydning på Østerbro i Københavns Kommune, i Herlev, Furesø, Allerød og Hørsholm kommuner.

Endelig tiltrækker Kgs. Lyngby kunder fra en meget betydelig del af hele Nordsjælland.

Konkurrenceforhold

Som nævnt er der i de seneste år sket betydelige nyetableringer og udvidelser i flere af de største udbudspunkter i Hovedstadsregionen.

I Københavns City er bruttoarealet til udvalgsvarer i perioden 1998 – 2009 trods lukningen af Daells Varehus steget med 8.000 m², så det i dag udgør ca. 265.000 m².

Desuden er både Field's og Fisketorvet etableret i den forløbne periode.

Ovennævnte har betydet, at forholdet mellem omsætning og forbrug inden for udvalgsvarer i Københavns kommune under ét er steget fra 144 % til 161 % i perioden 1997 til 2007.

Rødovre Centrum er i perioden blevet renoveret og udvidet betydeligt. Dette har betydet at forholdet mellem omsætning og forbrug i Rødovre kommune fra 1997 til 2008 er steget fra 162 % til 177 %.

I Hillerød er Slotsarkaderne blevet udvidet, ligesom der i bymidten i øvrigt er etableret en række større udvalgswarebutikker.

Endelig er der etableret en lang række storbutikker inden for især boligudstyr i hele Hovedstadsregionen.

Udviklingsmuligheder og anbefalinger

I det følgende gennemgås ICP's anbefalinger i relation til udviklingen af detailhandelen frem mod 2017 i Lyngby-Taarbæk kommune.

Det fremtidige arealbehov til detailhandel frem til 2017

Frem til 2017 ventes det, at forbruget i Lyngby-Taarbæk kommune vil stige med ca. 3 % for så vidt angår dagligvarer, mens det forventes at stige ca. 12 % for udvalgsvarer.

Udviklingen på dagligvareområdet skal ses i lyset af forventningen om en begrænset stigning i forbruget af dagligvarer pr. person samt forventningen om en meget moderat stigning i indbyggertallet i Lyngby-Taarbæk kommune frem til 2017.

En arealramme for nyt butiksareal styres dels af forbrugets udvikling, dels af ønsket om at styrke detailhandelen.

Det er væsentligt, at man i planlægningen tilføjer detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune mulighed for dynamik og udlægger arealer i beliggenheder, hvor detailhandelen vil efterspørge dem.

I beregningen og vurderingen af det fremtidige arealudlæg er der taget højde for den øgede konkurrencesituation og det faktum, at den generelle udvikling går i retning af færre, men stærkere udbudspunkter.

Samtidig er der en generel tendens til, at arealbelastningen målt som omsætning pr. m² salgsareal inden for detailhandelen er faldende i disse år og det må forventes, at denne tendens også gør sig gældende i fremtidens detailhandel i Lyngby-Taarbæk kommune.

Nye butikstyper, nye udstillingskoncepter, mere rationel håndtering af varer og ny-lokaliseringer er faktorer, der indebærer, at mange butikker har behov for stadig mere areal. Nogle butikker accepterer en lavere arealbelastning for at give kunderne den "rigtige" oplevelse. Personale og lagerfaciliteter substitueres således med et større salgsareal.

Oven i dette er der helt konkret 3 faktorer, der skal tages i betragtning i Lyngby-Taarbæk kommune.

Inden for dagligvarer er der generelt i dagligvaresektoren er høj arealbelastning.

Nedenstående er der foretaget en sammenligning men en række andre kommuner i Københavns-området, hvor ICP inden for de seneste par år har gennemført detailhandelsanalyser.

Tabel 1.1 Arealeffektivitet indenfor dagligvarer (kr. incl. moms i 2009-priser/m² bruttoareal)

	Arealeffektivitet inden for dagligvarer (kr. incl. moms i 2009-priser/m² bruttoareal)
Lyngby-Taarbæk kommune	45.000
Københavns kommune	43.000
Ballerup kommune	39.000
Rødovre kommune	35.000
Greve kommune	29.000
Høje-Taastrup	28.000

Som det fremgår ligger arealeffektiviteten i Lyngby-Taarbæk kommune indenfor dagligvarer generelt på et relativt højt niveau. Dette kan bl.a. indikere, at forbrugerne i dag ikke har tilfredsstillende indkøbsforhold.

En liberalisering af lukkeloven samt de planlagte udvidelser af dagligvarearealerne i f.eks. Sorgenfri Torv samt i de 2 butikker lang Kongevejen vil naturligvis kunne afhjælpe en del af dette forhold, men der er trods dette en indikation af, at man bør påse, at der skabes mulighed for at udlægge arealer til dagligvarebutikker.



I julemåneden fungerer Lyngby Storcenter som et markant trækplaster

Man bør generelt sikre, at der i lokalcentrene rent fysisk, med tilfredsstillende driftsforhold, kan etableres moderne dagligvarebutikker på indtil 1.000 m². I modsat fald bør man konkret vurdere, om der andre steder bør etableres enkeltstående butikker til et områdes forsyning.

Som det fremgår af ovenstående, har Lyngby-Taarbæk Kommune i løbet af de seneste 12 år mistet betydning inden for især boligudstyr.

Inden for de typiske shoppingrelaterede varer som beklædning, mode, accessories og andre livsstilsprodukter, har man øget sin betydning.

Skal man øge sin betydning inden for boligudstyr, er det nødvendigt at man udlægger relativt store arealer til disse butikstyper f.eks. i forbindelse med en revitalisering af Firskovvej.

Endelig har Lyngby-Taarbæk Kommune ifølge Planloven mulighed for at planlægge for op til 3 udvalgsvarebutikker med et bruttoareal på mere end 2.000 m² i hver planperiode.

I løbet af 2011 ventes det, at man i hele landet uden for Hovedstadsregionen får mulighed for i de største byer, at planlægge for op til 4 af disse butikker. Det må forventes, at et Landsplandirektiv fremadrettet også vil åbne for denne mulighed i Hovedstadsregionen.

En planlægning der sikrer etablering af 3 (4) attraktive udvalgsvarebutikker på mere end 2.000 m² vil formentlig betyde, at afgrænsningen af bymidten bør tages op til revision.

Det er ICP's overordnede vurdering, at udlægget af især udvalgsvarer skal foregå, så det i videst mulige omfang styrker det nuværende udbud primært i kommunens hovedcenter Kgs. Lyngby.

Af tabel 1.2 fremgår ICP's vurdering af, hvad rammen for nyt butiksareal bør være frem til 2017. De foreslåede arealudlæg skal ses med udgangspunkt i det areal, der var til rådighed ved vor registrering ultimo 2010. Således indgår restrummeligheden samt planlagte og projekterede, men ikke åbnede butikker ikke i nedenstående tabel.

Der er i nedenstående tale om et samlet bruttoareal til alle typer af både dagligvarer og udvalgsvarer ekskl. butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer.

Tabel 1.2 Forslag til nye maksimale arealer til detailhandelsformål i Lyngby-Taarbæk kommune frem til 2017 (bruttoareal i m²)

	Nuværende detailhandelsarealer i de enkelte centre	Maksimale detailhandelsarealer i de enkelte centre frem til 2017
Kgs. Lyngby	118.800	175.000
Virum Torv/Geels Plads	6.400	10.000
Sorgenfri Torv	4.600	10.000
Lyngbygårdsvej	3.500	5.000
Engelsborgvej lokalcenter	1.600	3.000
Øvrige lokalcentre		2.000
Kommunen i øvrigt	17.100	22.000

Det er ICP's vurdering, at Lyngby-Taarbæk kommune i dag generelt har en forsyning med dagligvarer, der geografisk og trafikalt ligger hensigtsmæssigt.

I de fleste lokalcentre er der et godt udbud af dagligvarer. Man bør her som nævnt udlægge arealer, der sikrer muligheden for en løbende tilpasning af butiksstrukturen og mulighed for at etablere de nyeste koncepter inden for dagligvareområdet.

I de mindre lokalcentre, er det alene på Engelsborgvej, at ICP anbefaler at udlægge mere areal, end Lyngby-Taarbæk Kommune har gjort i Kommuneplan 2009.

Dette skal ses i lyset af dels at bydelen har en relativt lav dækningsgrad på dagligvarer (ca. 50 %), dels at arealbelastningen i lokalcentret ligger en del over middel.

På **udvalgsvareområdet** skal arealudlægget dels sikre, at forbrugerne har tilfredsstillende indkøbsforhold, dels sikre, at Kgs. Lyngby kan fastholde sin position som indkøbssted.

Udvalgsvareudbuddets størrelse og karakter er det der primært afgør et udbudspunkts attraktion overfor forbrugerne. Det er således vigtigt, at man i Kgs. Lyngby kan tilbyde forbrugerne et udbud, som er både dybt og bredt samt kan måle sig med konkurrenterne.

Hvad angår butikker, der forhandler **særlig pladskrævende varegrupper** gør de samme argumenter sig gældende som for udvalgsvarer. Nye butikker bør ligge, hvor de styrker det eksisterende udbud bedst.

Der er i dag 12 butikker, der forhandler særlig pladskrævende varer i Lyngby-Taarbæk kommune. Disse har et samlet bruttoareal på ca. 29.300 m².

På Firskovvej ligger 4 af de største enheder, en tømmerhandel/byggemarked og 3 bilforhandlere.

Den trafikale tilgængelighed vurderes fremover at blive meget væsentlig for disse butikstyper, da de oftest har et stort opland. Herudover er det vigtigt, at man arbejder på at koncentrere de særligt pladskrævende butikker, da især bilforhandlere har en god synergieffekt af at være placeret tæt på hinanden.

Arealudlægget til særlig pladskrævende varegrupper er baseret på et skøn over hvilke butikstyper, der kan være interesserede i at etablere sig i kommunen.

Det er ICP's vurdering, at nyudlægget til særligt pladskrævende varegrupper minimum skal være 10.000 m² i perioden frem til 2017.

Planloven

Vurderingerne er foretaget med udgangspunkt i planlovens bestemmelser om butikernes størrelse og lokalisering.

Planloven fastlægger, at arealer til butiksformål overordnet skal udlægges i den centrale del af en by.

Udover planloven fastsætter ”Landsplandirektivet om beliggenhed af bymidter, bydelscentre og aflastningsområder mv. til detailhandel i hovedstadsområdet” retningslinjerne for detailhandelsplanlægningen i Lyngby-Taarbæk kommune. I Landsplandirektivet bliver Kgs. Lyngby udpeget til bymidte med store udvalgsvarebutikker og Sorgenfri Torv og Virum Torv/Geels Plads til bymidter.

Dagligvarebutikker må maksimalt have et samlet bruttoareal på 3.500 m² og udvalgsvarebutikker må maksimalt, på nær de nævnte 3, være 2.000 m² i bymidterne.

I lokalcentre kan der maksimalt udlægges 3.000 m² per lokalcenter og en butik må ikke være over 1.000 m².

Uden for bymidten og bydelscentre kan der fremadrettet ifølge Planloven alene udlægges arealer til lokale butikker til et områdes daglige forsyning samt butikker, der forhandler særligt pladskrævende varer. Disse varer er udtømmende defineret i Planloven som ”butikker, der alene forhandler biler, lystbåde, campingvogne, planter, havebrugsvarer, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer samt i særlige tilfælde møbler.”

Bymidteafgrænsning

Såfremt man ønsker at udvide kommuneplanens nuværende bymidteafgrænsning, skal dette ske ved, at bymidter, hvor der er et samlet bruttoareal over 5.000 m², defineres ud fra en fastlagt statistisk metode.

Definitionen af den nye bymidteafgrænsning kan ske ud fra den gældende bymidteafgrænsning fra regionplanen samt den statistiske bymidteafgrænsning. Ved at lægge de to flader ovenpå hinanden kan man vælge at lade den nye bymidteafgrænsning udspringe fra det område, som minimum en af fladerne dækker.



Monki er et eksempel på et af de nyeste livsstilsbutikker i Lyngby Storcenter

Umiddelbart kan kun områder, der ligger indenfor den statistiske afgrænsning indtages i bymidtens butiksområde. Der kan dog argumenteres særligt for at udlægge arealer til butiksformål, der støder direkte op til bymidten, men som ikke er omfattet af den statistiske afgrænsning.

Hvis man ønsker at udvide en bymidte er det muligt at udvide butiksområdet, så længe man starter med at udvide indefra centret og bygger ud.

Udviklingsmuligheder for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune

Det overordnede mål for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune bør være at fastholde og styrke Kgs. Lyngbys rolle i markedsområdet. Dette skal bl.a. ske ved fortsat udbygning centralt i bymidten samt ved at åbne muligheder for at etablere storbutikker f.eks. gennem inddragelse af området ved Firskovvej.

Desuden bør Sorgenfri Torv og Virum Torv/Geels Plads styrkes, så de i højere grad udfylder deres roller bedre som attraktive indkøbssteder i deres respektive bydele.

Der bør ligeledes arbejdes for at sikre en god og decentral dagligvareforsyning i kommunen i øvrigt.

Det er ICP's vurdering, at man primært bør satse på at styrke Kgs. Lyngby som udviklingsområde.

Vælger man ikke at satse på Kgs. Lyngby som vækstområde indenfor detailhandelen, vurderer vi, at udviklingen spredes for meget, og der ikke opnås tilstrækkelig synergieffekt til at tiltrække kunder og dermed være et alternativ til de konkurrerende udbud.

I tabel 1.3 præsenteres detailhandelens styrker, svagheder, muligheder og trusler i Lyngby-Taarbæk kommune. Efterfølgende uddybes en række af udsagnene, ligesom udviklingsmulighederne beskrives bredere.

Kgs. Lyngby

Kgs. Lyngby er som tidligere nævnt det væsentligste udbudspunkt for forbrugerne i den nordlige del af Hovedstadsregionen.

Kombinationen af et overdækket butikscenter i forbindelse med en meget hyggelig og attraktiv butiksgade giver kunderne et varieret butiksmiljø med muligheden for at opholde sig udendørs og indendørs.

Kgs. Lyngby har et meget attraktivt udbud med mange gode butikker og servicefunktioner. Kgs. Lyngby er sammen med Københavns City, de 3 største provinsbyer samt et par shoppingcentre i Hovedstadsregionen, de eneste udbudspunkter i Danmark, der har et stormagasin (Magasin). Selv om Magasin i flere år har været ramt af nogle overordnede strukturændringer i detailhandelen, vurderes det at være en unik konkurrenceparameter i forhold til de omkringliggende byer og markedsområder.

Lyngby Storcenter er blandt de shoppingcentre i Danmark, der har den højeste arealeffektivitet. Dette indikerer, at der er basis for en udvidelse af shoppingcentret. En attraktiv udvidelse af centret, der sikrer en mere kommerciel sammenbinding med Lyngby Hovedgade, vurderes at være til stor gavn for både Lyngby Storcenter og for Lyngby Hovedgade.

Med den position Kgs. Lyngby i dag har, er det væsentligt, at nogen systematisk og aktivt følger hvilke butikker, restauranter, caféer, barer, coffeshops og andre underholdnings- og servicefunktioner, der rykker nationalt og internationalt, og sørger for, at få disse til at etablere sig i Kgs. Lyngby.

Tabel 1.3 Styrker, Svagheder, Muligheder og Trusler i Lyngby-Taarbæk kommune (SWOT)

Styrker	Svagheder
<ul style="list-style-type: none"> • Meget stærkt udbud inden for livsstilsprodukter • Lyngby Storcenter • Magasin • Fog livsstilsbutik • God kombination af inde/ude miljø i Kgs. Lyngby • Hyggelig hovedgade • Mulighed for parkering tæt på butikkerne • God kollektiv trafik • Høj kædeandel • 	<ul style="list-style-type: none"> • Få storbutikker inden for boligudstyr i Kgs. Lyngby • Relativt få og almindelige spisesteder i Kgs. Lyngby • Mange dagligvarebutikker har en relativt høj arealeffektivitet, • Få beklædningsbutikker i Sorgenfri Torv og Virum Torv/Geels Plads •
Muligheder	Trusler
<ul style="list-style-type: none"> • Aktivt arbejde for at finde nye spændende butikskoncepter til Kgs. Lyngby • Hele tiden arbejde på at sikre sin nuværende dominerende position • Sikre yderligere sammenkobling af Lyngby Storcenter og Hovedgaden • Udvidelse af Lyngby Storcenter • Arbejde på yderligere fortætning i Kgs. Lyngby • Etablere varehus på 3.500 m² i Kgs. Lyngby. • Etablere et stærkt storbutiksområde på Firskovvej • Udnytte en mulig etablering af højklasse-trafikforbindelse gennem Kgs. Lyngby • Satse på service i butikkerne for at modvirke bl.a. internethandel • Styrke Virum Torv på især udvalgsvarer • Styrke Sorgenfri Torv på både dagligvarer og udvalgsvarer 	<ul style="list-style-type: none"> • At der udvikles andre og større udbuds punkter i Nordsjælland. • Udbredt webhandel • Forbrugernes uvilje til at bevæge sig længere i forbindelse med indkøb (ændrede indkøbsvaner)

Kædebutikker giver dog ikke alene en attraktiv bymidte. Det er vigtigt, at de eksisterende butikker fortsat fornyer sig. Det er ligeledes vigtigt, at Kgs. Lyngby fortsat har et rigt udbud af lokale butikker, som ikke nødvendigvis ligner alle de andre kædebutikker, der findes alle andre steder. De er med til at gøre butikslivet specielt og dermed distancere Kgs. Lyngby fra især de store shoppingcentre i Hovedstadsregionen.

Indkøb eller shopping bliver i endnu højere grad til en udflugt for hele familien i stedet for blot en opfyldelse af basale behov.

En væsentlig parameter for indkøbsturen eller udflugten er oplevelsen af en gåtur i indkøbsstedet. Et aktivt bymiljø, som giver kunderne en helhedsoplevelse med kultur, underholdning i bred forstand, bespisning m.v. samt bløde værdier som vand, pladsdannelser og kunst bliver mere og mere vigtigt i fremtiden.

Internethandel er kommet for at blive. Detailhandelen er i en omstillingsproces, hvor de mest standardiserede varer i højere og højere grad handles på web. Det vil derfor være de butikker, der formår at give kunderne noget ekstra, der kan trække dem væk fra tastaturet.

Overordnet vurderes det at betyde, at forbrugerne, der stadig har brug for at møde andre mennesker i uformelle store fællesskaber, som shopping jo er, i højere og hø-

jere grad vil efterspørge mere sofistikerede shoppingoplevelser og andre forlystelser end shopping. Det kan være forskellige former for bespisning eller andre underholdningstilbud.

Udespisning udgør i dag 20% af dagligvareforbruget. I USA udgør det omkring 50%. Derfor bliver muligheden for at spise spændende i behagelige omgivelser ligeledes en stadigt større og mere afgørende faktor i forbindelse med valg af indkøbssted.

Samtidig øger spisestederne kundernes opholdstid i bymidten væsentligt, hvilket øger indkøbenes størrelse.

Kgs. Lyngby har i dag Lyngby Kulturhus/Kinopalæet og en række gode caféer og restauranter som afsæt for en udvikling af dette område.

Et varehus på 3.500 m² vil komplettere en ellers attraktiv palet af dagligvarebutikker i Kgs. Lyngby.

Kundernes øgede mobilitet vil betyde, at specielt tilgængeligheden til indkøbsstedet og parkering er vigtige parametre også i fremtiden. Det er en fordel, at der er parkering tæt på butikkerne i Kgs. Lyngby. Det er en stor fordel for hele Kgs. Lyngby, at der findes det store sammenhængende p-anlæg centralt i by midten, kombineret med mulighed for tidsbegrænset parkering f.eks. langs Lyngby Hovedgade.

Lyngby-Taarbæk skal dog også i fremtiden arbejde aktivt på at styrke tilgængeligheden og tilpasse parkeringskapaciteten i bymidten.



Der er næsten Boulevard-stemning på Lyngby Hovedgade

I forbindelse med etableringen af en mulig højklasse-trafikforbindelse gennem Kgs. Lyngby, er det væsentligt at have fokus på den kollektive tilgængelighed til og i Kgs. Lyngby.

Den største trussel mod Kgs. Lyngby er den fortsat øgede konkurrence mellem de store udbudspunkter. Det er især Hillerød mod nord og især Københavns City mod syd. Men også de større shoppingcentre som Rødovre Centrum, Field's og Fisketorvet er konkurrenter, der skal holdes øje med.

For at detailhandelen i Kgs. Lyngby også i fremtiden skal bevare sin status, er det derfor vigtigt, at kommunen fortsat støtter detailhandelen ved at skabe de rette ydre rammer som gode tilkørselsforhold, men også flotte gadeforløb og byinventar, rengøring samt tilgængelighed af offentlig service. Detailhandelen selv har et ansvar for

fortsat at investere i butikkerne med hensyn til konceptudvikling, personaleuddannelse m.v.

Det er ligeledes væsentligt i bestræbelserne på at tiltrække nye butikker, at samarbejdet mellem Lyngby Storcenter og butikkerne i resten af Kgs. Lyngby med hensyn til åbningstider, udsalg med videre, er velfungerende.

Endelig er det afgørende, at der i Kgs. Lyngby er plads til de nyeste butikksformer – og disse butikskæder skal vide, at Lyngby-Taarbæk har en attraktiv detailhandel.

Dette leder frem til den mulighed Lyngby-Taarbæk kommune måske har for at inddrage området ved Firskovvej i bymidten. En inddragelse af området ved Firskovvej vil give mulighed for at etablere en række storbutikker, der i dag ikke er repræsenteret i Kgs. Lyngby.

Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt

Virum Torv/Geels Plads er et veletableret udbudspunkt, som betjener borgerne i bydelen. Her er generelt et godt udbud af både dagligvarer og udvalgsvarer.

Der skal dog dels arbejdes med en bedre sammenbinding af Geels Plads og Virum Torv under jernbanen, dels arbejdes med at opgradere p-forholdene.

For så vidt angår **Sorgenfri Torv**, vurderes det, at den planlagte renovering, ombygning og udvidelse, vil betyde, at centret i væsentligt større udstrækning vil kunne betjene bydelen med et attraktivt dagligvareudbud og et udbud af standardiserede udvalgsvarer.

Som Sorgenfri Torv fungerer i dag, er der især behov for en forøgelse af arealet til dagligvarer.



Virum Torv er et helstøbt og hyggeligt centrum for bydeles borgere

Det **store lokalcenter på Lyngbygårdsvej** markerer sig især ved 2 supermarkeder. I forhold til det potentiale der kunne ligge i oplandet, er p-forholdene ikke tilfredsstillende.

Detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt er præget af en generel god decentral placering af lokalcentre.

For at opretholde lokalcentrenes relevans for forbrugerne, er det væsentligt, at der i dem alle vil være mulighed for at etablere en moderne dagligvarebutik på indtil ca. 1.000 m².



Detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune

ICP har i november 2010 foretaget en rekognoscering af samtlige detailhandelsbutikker i Lyngby – Taarbæk kommune.

ICP har opgjort de enkelte butikkers bruttoareal samt indhentet oplysninger om omsætningen i 2009.

Butikkerne er kategoriseret i hovedbranchegrupperne dagligvarer, beklædning, boligudstyr og øvrige udvalgsvarer på baggrund af deres hovedaktivitet. Har en butik aktiviteter indenfor flere hovedbranchegrupper, er omsætningen fordelt indenfor disse.

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP endvidere vurderet de enkelte butikkers attraktionsværdi i forhold til forbrugerne.

Geografisk er resultaterne af undersøgelsen af detailhandelen opdelt på lokalcentre, bydele og Kgs. Lyngby.

Figur 2.1 Centerstruktur i Lyngby-Taarbæk kommune



Antal butikker

I nedenstående tabel 2.1 vises antallet butikker i Lyngby-Taarbæk kommune.

Der er i alt 370 butikker i Lyngby-Taarbæk kommune, heraf er ca. 71 % placeret i Kgs. Lyngby.

Der er i alt 102 dagligvarebutikker i kommunen, mens der er 268 udvalgsvarebutikker. Omkring 29 % af det samlede antal butikker er beklædningsbutikker, mens ca. 22 % er henholdsvis butikker med boligudstyr og butikker med øvrige udvalgsvarer. I alt er ca. 27 % af butikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune dagligvarebutikker.

I Kgs. Lyngby er der 263 butikker, heraf er ca. 88 % udvalgsvarebutikker. De 98 beklædningsbutikker udgør 37 % af det samlede antal butikker i Kgs. Lyngby. Kgs. Lyngby har et bredt og varieret udbud af beklædning både i Lyngby Storcenter og på Lyngby Hovedgade samt i stormagasinet Magasin.

Der er i alt 32 dagligvarebutikker i Kgs. Lyngby, heraf er de 4 største varehuset Føtex samt supermarkederne SuperBest og Irma i Lyngby Storcenter og på Lyngby Hovedgade. Herudover ligger discountbutikkerne Netto og Fakta på Jernbanepladsen.

Den øvrige detailhandel i Lyngby-Taarbæk kommune er præget af en overvægt af dagligvarebutikker. Dog har de store lokalcentre Sorgenfri Torv og Virum Torv/Geels Plads et vist niveau af udvalgsvarebutikker.

I Sorgenfri Torv er der i alt 15 butikker, heraf er størstedelen dagligvarebutikker. Her er blandt andet supermarkedet Irma, discountbutikken Netto samt en bager, fiskehandel, apoteksudsalg, blomsterbutik, helsebutik og grønhandel. Herudover ligger 6 udvalgsvarebutikker, heriblandt damebeklædning, boghandel, optiker, fotohandler samt en genbrugsbutik.

Det store lokalcenter Virum Torv/Geels Plads rummer i alt 24 butikker. Knap 60 % er dagligvarebutikker, heriblandt supermarkedet SuperBest, discountbutikken Fakta samt blandt andet en bager, ostehandel, Matas, vinhandler, slagter samt frugt og grønt. Herudover ligger der 10 udvalgsvarebutikker.

I bydelen Lundtofte er der i alt 13 dagligvarebutikker, heriblandt discountbutikkerne Netto og Aldi samt supermarkedet Dagli'Brugsen.

I bydelen Lyngby har det store lokalcenter Lyngbygaardvej i alt 3 dagligvarebutikker, heriblandt supermarkederne Superbest og Superbrugsen.

Der er i alt 78 dagligvarebutikker placeret i centerstrukturen, primært i lokalcentre, herudover findes der i alt 24 dagligvarebutikker som er placeret uden for centerstrukturen.

Tabel 2.1 Antal detailhandelsbutikker fordelt på brancher i 2010

	Dag- ligva- rer	Udvalgs- varer i alt	Beklæd- ning	Boligud- styr	Øvrige ud- valgs- varer	Detail- handel i alt
Kgs. Lyngby	32	231	98	68	65	263
Lyngbygårdsvej lokalcenter	3	1	1	0	0	4
Lyngby bydel i øvr.	6	3	0	2	1	9
Lyngby i alt	9	4	1	2	1	13
Sorgenfri Torv	9	6	2	1	3	15
Sorgenfri bydel i øvr.	1	1	-	-	1	2
Sorgenfri i alt	10	7	2	1	4	17
Virum Torv/Geels Plads	14	10	1	3	6	24
Kongevej lokalcenter	1	-	-	-	-	1
Parcelvej lokalcenter	1	-	-	-	-	1
Virum bydel i øvr.	4	6	2	3	1	10
Virum i alt	20	16	3	6	7	36
Brede lokalcenter	5	1	1	0	0	6
Kulsviervej lokalcenter	3	0	0	0	0	3
Lundtofteparken lokalcenter	4	1	1	0	0	5
Ørholm lokalcenter	1	0	0	0	0	1
Lundtofte bydel i øvr.	1	1	0	0	1	2
Lundtofte i alt	14	3	2	0	1	17
Engelsborgvej lokalcenter	2	2	0	2	0	4
Stengårds Allé lokalcenter	1	-	-	-	-	1
Ulrikkenborg bydel i øvr.	3	4	1	2	1	7
Ulrikkenborg i alt	6	6	1	4	1	12
Bjælkevangen lokalcenter	1	0	0	0	0	1
Eremitageparken lokalcenter	1	0	0	0	0	1
Hjortekær i alt	2	0	0	0	0	2
Taarbæk i alt	1	1	0	0	1	2
Lyngby –Taarbæk i alt	102	268	107	81	80	370

Butikkernes attraktion

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP i forbindelse med re-kognosceringen af butikkerne foretaget en overordnet bedømmelse af hver enkelt butiks attraktion.

Der er blandt andet taget hensyn til kvaliteten og bredden i butikkens sortiment i vurderingen. Herudover spiller faktorer som butikkens størrelse i forhold til sortimentet og branchen, disponeringen af arealerne samt butikkens indretning og fremtoning – herunder skilte og facader ind på vurderingen af den enkelte butiks attraktion.

Følgende skala er anvendt:

- 5: Meget høj**
- 4: Høj**
- 3: Middel**
- 2: Lav**
- 1: Meget lav**

Vurderingen skal opfattes som en forbrugers bedømmelse af den enkelte butiks attraktion.

Den samlede gennemsnitlige attraktion for hele Lyngby-Taarbæk kommune ligger omkring middel for dagligvarebutikkerne, men et stykke over middel for udvalgsvarebutikkerne.

Den gennemsnitlige attraktion ligger på et relativt højt niveau for butikkerne i Kgs. Lyngby både for dagligvarer og udvalgsvarer.

Udvalgsvarebutikkerne i kommunen i øvrigt ligger generelt med en gennemsnitlig attraktion på lidt under middel, mens den gennemsnitlige attraktion for dagligvarebutikkerne ligger tættere på middel. Nedenstående tabel 2.2 viser de gennemsnitlige attraktioner for butikkerne i kommunen fordelt på branche og områder.



Tabel 2.2 Butikkernes gennemsnitlige attraktion november 2010

	Dag- ligva- rer	Udvalgs- varer i alt	Beklæd- ning	Boligud- styr	Øvrige udvalgs- varer	Detail- handel i alt
Kgs. Lyngby	3,3	3,3	3,3	3,4	3,3	3,3
Lyngbygårdsvej lokalcenter	3,7	*	*	-	-	3,3
Lyngby bydel i øvr.	3,0	3,0	-	*	*	3,0
Lyngby i alt	3,2	2,8	*	*	*	3,1
Sorgenfri Torv	3,2	2,7	*	*	*	3,0
Sorgenfri bydel i øvr.	*	*	-	-	*	*
Sorgenfri i alt	3,1	2,7	*	*	*	3,0
Virum Torv/Geels Plads	2,9	2,5	*	2,7	2,5	2,7
Kongevej lokalcenter	*	-	-	-	-	*
Parcelvej lokalcenter	*	-	-	-	-	*
Virum bydel i øvr.	3,3	2,8	*	3,0	*	3,0
Virum i alt	3,0	2,6	2,7	2,8	2,4	2,8
Brede lokalcenter	3,0	*	*	-	-	*
Kulsviervej lokalcenter	2,3	-	-	-	-	2,3
Lundtofteparken lokalcenter	2,5	*	*	-	-	2,4
Ørholm lokalcenter	*	-	-	-	-	*
Lundtofte bydel i øvr.	*	*	-	-	*	*
Lundtofte i alt	2,6	2,3	*	*	*	2,6
Engelsborgvej lokalcenter	*	*	*	*	*	2,8
Stengårds Allé lokalcenter	*	-	-	-	-	*
Ulrikkenborg bydel i øvr.	2,7	*	*	*	*	2,3
Ulrikkenborg i alt	3,0	*	*	*	*	2,5
Bjælkevangen lokalcenter	*	-	-	-	-	*
Eremitageparken lokalcenter	*	-	-	-	-	*
Hjortekær i alt	*	-	-	-	-	*
Taarbæk i alt	*	*	-	-	*	*
Lyngby –Taarbæk i alt	3,0	3,2	3,3	3,2	3,1	3,2

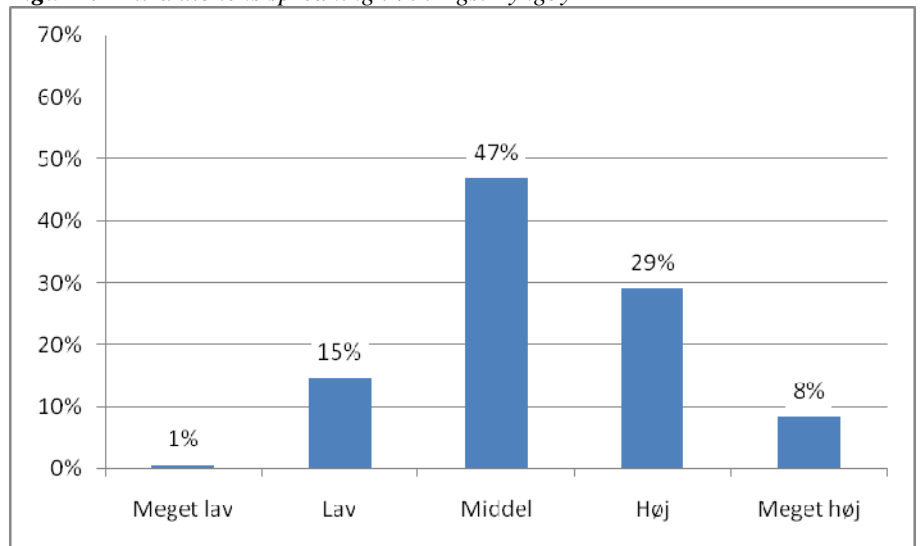
* Attraktionen kan ikke vises grundet diskretionshensyn

De gennemsnitlige attraktioner indeholder en vis spredning. Figur 2.2 og 2.3 viser spredningen i attraktionen i Kgs. Lyngby samt for hele Lyngby-Taarbæk kommune.

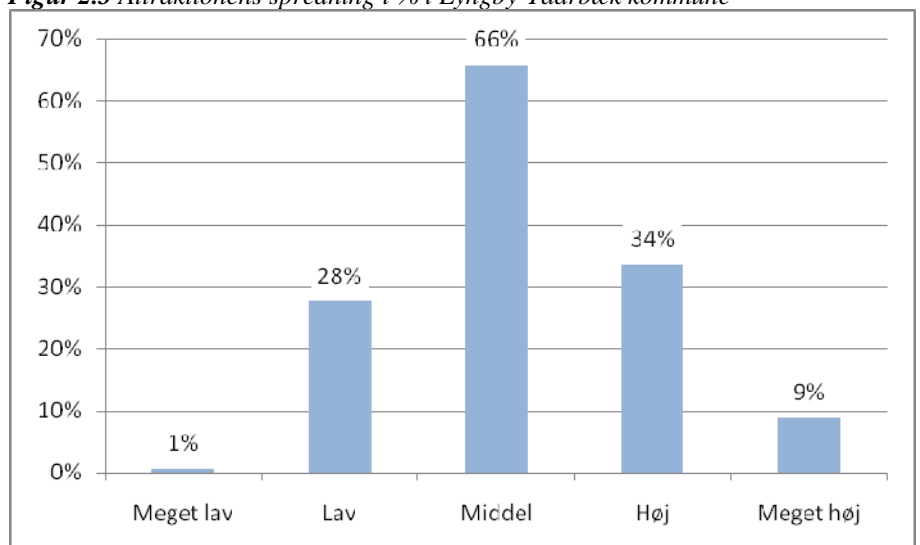
37 % af butikkerne i Kgs. Lyngby har en høj eller meget høj attraktion, mens kun 16 % har en lav eller meget lav attraktion. I alt har knap halvdelen af butikkerne i Kgs. Lyngby en attraktion på middel.

Samme billede gør sig gældende for hele Lyngby-Taarbæk kommune, hvor knap halvdelen af butikkerne har en attraktion på middel, mens 31 % har en attraktion over middel og 21 % en attraktion under middel. Langt størstedelen af butikkerne med en meget høj attraktion er dog placeret i Kgs. Lyngby, mens der er flere butikker med en lav attraktion i kommunen i øvrigt.

Figur 2.2 Attraktionens spredning i % i Kgs. Lyngby



Figur 2.3 Attraktionens spredning i % i Lyngby-Taarbæk kommune



Kædetilknytning

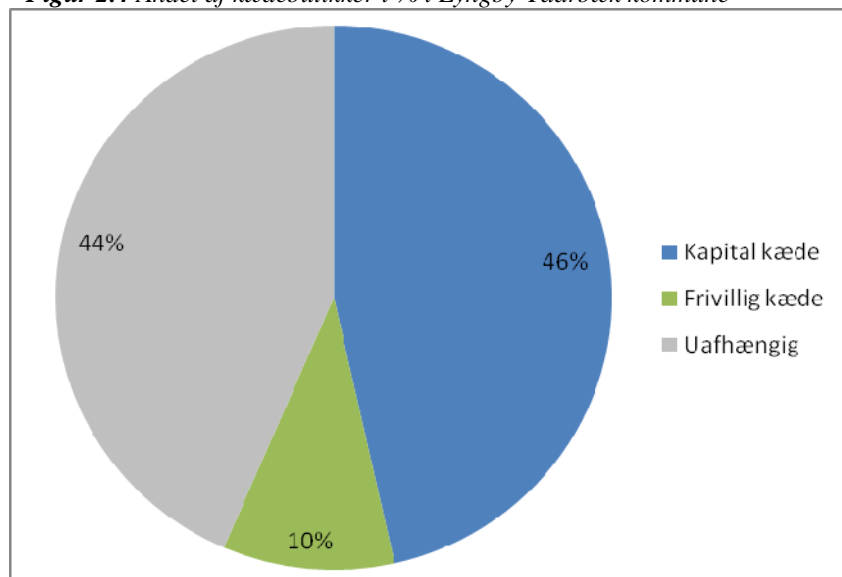
Kædebutikkerne har fået en stadig større betydning for forbrugernes valg af indkøbssted. En udbudspunkts styrke kan således blandt andet udtrykkes i den andel af butikkerne, som enten er del af en kapitalkæde eller en frivillig kæde.

Kædebutikker har nogle fordele for et udbudspunkt i at kunne tilbyde kundeservice som for eksempel landsdækkende bytteservice, gavekort, ensartede butikker samt mulighed for et større markedsføringsprogram end en enkelt uprofileret butik. Omvendt kan uprofilerede butikker på en helt anden måde tilpasse sortiment og personlig service til lokale forhold og kan medvirke til, at et indkøbssted ikke bare ligner alle de andre steder.

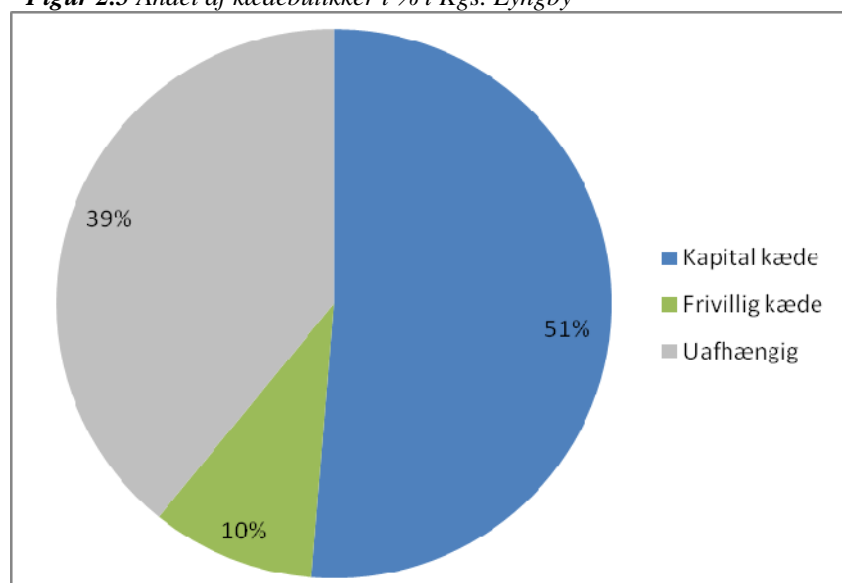
Ca. 56 % af butikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune er medlem af et kædesamarbejde. I Kgs. Lyngby er kædeandelen en anelse højere, da ca. 61 % af butikkerne er medlem af en kapitalkæde eller frivillig kæde, jf. figur 2.5.

Kædeandelen i Kgs. Lyngby er relativt høj sammenlignet med andre byer.

Figur 2.4 Andel af kædebutikker i % i Lyngby-Taarbæk kommune



Figur 2.5 Andel af kædebutikker i % i Kgs. Lyngby



Bruttoareal

ICP har foretaget en grov opmåling af bruttoarealet i samtlige butikker i kommunen.

Bruttoarealet er defineret som det samlede areal, der hører til butikken, hvilket vil sige salgsareal og eventuelle kontorer, lager- og personalerum.

Bruttoarealerne er opgjort efter butikkens hovedbranche, det vil sige, at for eksempel dagligvarebutikker med aktiviteter inden for flere branchekategorier bliver bruttoarealet henvist til hovedbranchen dagligvarer, mens omsætningen bliver fordelt på de 4 branche grupper dagligvarer, beklædning, boligudstyr og øvrige udvalgsvarer. Det samme er gældende for stormagasinet Magasin som er defineret som en beklædningsbutik, hvor hele bruttoarealet er placeret her, mens omsætningen er fordelt på de 4 branche grupper.

Tabel 2.3 viser bruttoarealerne for detailhandelsbutikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune.

Der er i alt ca. 147.000 m² bruttoareal til detailhandel i Lyngby-Taarbæk kommune, heraf er 25 % svarende til 37.300 m² disponeret til dagligvarebutikker.

I Kgs. Lyngby er i alt knap 119.000 m² bruttoareal, heraf udgør udvalgsvarerbutikkerne ca. 87 %. Beklædningsbutikkerne udgør i alt 38 % af det samlede bruttoareal i Kgs. Lyngby.

I Sorgenfri Torv er der i dag i alt 4.600 m² bruttoareal, heraf udgør dagligvarer ca. 72 % af bruttoarealet.

I Virum Torv/Geels Plads er der i alt 6.400 m² bruttoareal, heraf udgør dagligvarer ca. 84 %.



Tabel 2.3 Bruttoareal i 2010 i m²

	Daglig- varer	Udvalgs- varer i alt	Beklæd- ning	Boligud- styr	Øvrige udvalgs- varer	Detail- handel i alt
Kgs. Lyngby	15.500	103.300	44.800	41.300	17.200	118.800
Lyngbygårdsvej lokalcenter	3.400	100	100	-	-	3.500
Lyngby bydel i øvr.	1.000	200	-	100	100	1.200
Lyngby i alt	4.400	300	100	100	100	4.700
Sorgenfri Torv	3.400	1.200	300	400	500	4.600
Sorgenfri bydel i øvr.	100	100	-	-	100	200
Sorgenfri i alt	3.500	1.300	300	400	600	4.800
Virum Torv/Geels Plads	5.400	1.000	100	400	500	6.400
Kongevej lokalcenter	300	-	-	-	-	300
Parcelvej lokalcenter	400	-	-	-	-	400
Virum bydel i øvr.	800	2.100	300	1.700	100	2.900
Virum i alt	6.900	3.100	400	2.100	600	10.000
Brede lokalcenter	1.100	200	200	-	-	1.300
Kulsviervej lokalcenter	400	-	-	-	-	400
Lundtofteparken lokalcenter	1.000	100	100	-	-	1.100
Ørholm lokalcenter	1.000	-	-	-	-	1.000
Lundtofte bydel i øvr.	100	700	-	-	700	800
Lundtofte i alt	3.600	1.000	300	-	700	4.600
Engelsborgvej lokalcenter	1.300	300	-	300	-	1.600
Stengårds Allé lokalcenter	600	-	-	-	-	600
Ulrikkenborg bydel i øvr.	300	300	100	200	<100	600
Ulrikkenborg i alt	2.200	600	100	500	<100	2.800
Bjælkevangen lokalcenter	300	-	-	-	-	300
Eremitageparken lokalcenter	800	-	-	-	-	800
Hjortekær i alt	1.100	-	-	-	-	1.100
Taarbæk i alt	100	100	-	-	100	200
Lyngby –Taarbæk i alt	37.300	109.700	46.000	44.400	19.300	147.000

Omsætning

Tal for omsætningen i 2009 er blevet indhentet ved direkte henvendelse til de enkelte butiksindehavere. For enkelte butikker har ICP måttet skønne omsætningen, da indehaverne ikke har ønsket at oplyse omsætningen.

Af tabel 2.4 fremgår de indsamlede daglig- og udvalgsvareomsætninger i de forskellige områder af kommunen. Af anonymitetshensyn er det for en række af områderne ikke muligt at vise omsætningstallene, ligesom omsætningen i andre områder kun kan vises helt overordnet.

Disse anonymitetshensyn træder i kraft, hvor der enten er for få butikker inden for de enkelte branchegrupper eller hvor få butikker har en meget stor andel af omsætningen.

Tabel 2.4 Omsætning i 2009 i mio. kr. incl. moms

	Dagligvarer	Udvalgsvarer i alt	Beklædning	Boligudstyr	Øvrige udvalgsvarer	Detailhandel i alt
Kgs. Lyngby	903	3.033	1.128	1.310	595	3.936
Lyngby i alt	139	*	*	*	*	*
Sorgenfri Torv	150	23	*	*	*	173
Virum Torv/Geels Plads	193	25	*	*	*	218
Virum/Sorgenfri bydele i øvr.	82	*	*	*	*	*
Virum/Sorgenfri i alt	425	*	*	*	*	*
Lundtofte i alt	90	*	*	*	*	*
Ulrikkenborg i alt	*	*	*	*	*	*
Hjortekær i alt	*	-	-	-	-	*
Taarbæk i alt	*	-	-	-	-	*
Lyngby kom i øvrigt	207	94	*	*	*	301
Lyngby-Taarbæk i alt	1.764	3.175	1.150	1.387	638	4.939

**kan ikke oplyses på grund af diskretionshensyn*

Den samlede detailhandelsomsætning i Lyngby-Taarbæk kommune var 4,9 mia. kr. inkl. moms i 2009, heraf udgjorde dagligvareomsætningen 36 %.

Den samlede omsætning i Kgs. Lyngby var 3,9 mia. kr. i 2009, heraf udgjorde dagligvareomsætningen ca. 23 %.

Den samlede udvalgsvareomsætning i Kgs. Lyngby var godt 3,0 mia. kr., heraf udgjorde beklædningsomsætningen ca. 37 %, boligudstyr udgjorde 43 % og omsætning af øvrige udvalgsvarer udgjorde ca. 20 %.

Den samlede omsætning i Sorgenfri Torv var 173 mio. kr., heraf udgjorde dagligvarer langt størstedelen (87 %).

I Virum Torv/Geels Plads var den samlede omsætning ca. 218 mio. kr., heraf udgjorde dagligvarer 89 %.

I kommunen i øvrigt var detailhandelsomsætningen 530 mio. kr. i 2009, heraf udgjorde dagligvareomsætningen ca. 82 %.

Kundeorienterede servicefunktioner

Sammen med butikkerne udgør de kundeorienterede servicefunktioner et udbudspunkts attraktion. Ligesom det gør sig gældende med butikker, er det væsentligt, at der er et bredt og attraktivt udbud af kundeorienterede servicefunktioner. Derfor har ICP registreret samtlige kundeorienterede servicefunktioner i Kgs. Lyngby.

I USA udgør udespisning omkring 50 % af dagligvareforbruget, mens andelen er 20 % i Danmark. Derfor bliver muligheden for at spise spændende i behagelige omgivelser en stadigt større og mere afgørende faktor i forbindelse med valg af indkøbssted.

Samtidig øger spisestederne kundernes opholdstid i et indkøbssted væsentligt, hvilket øger indkøbenes størrelse.

Servicefunktionerne er med til at gøre bybilledet mere varieret. Servicefunktioner som pengeinstitutter og solcentre m.v. har oftest en facade uden meget liv og kan derfor være problematisk for kundernes oplevelse af et udbudspunkt.

De udfylder dog nogle af de hverdagsfunktioner, der efterspørges af kunderne og er således medvirkende til at tiltrække kunderne til et udbudspunkt.

Der er i alt 71 kundeorienterede servicefunktioner i stueplan i Kgs. Lyngby.

Ca. 42 % af de kundeorienterede servicefunktioner er spisesteder som caféer, restauranter, grillbarer etc.

Herudover er der i alt 18 pengeinstitutter og ejendomsmæglere og 18 hel-se/skønhedsfunktioner (som f.eks. frisør, skønhedspleje, fitness).

Nogle af de kundeorienterede servicefunktioner, som kan tiltrække kunder og som kan gøre en bymidte speciel, er biograf og kulturhus. Placeringen af biograf og kulturhus centralt i bymidten giver bymidten positiv værdi og er med til at tiltrække kunder til byen.

Hovedparten – 46 % af de kundeorienterede servicefunktioner er placeret i Lyngby Hovedgade, mens servicefunktionerne på Klampenborgvej og i Lyngby Storcenter udgør 37 %.

Godt halvdelen af spisestederne er placeret i Lyngby Storcenter og på Klampenborgvej, mens 67 % af frisørerne er placeret i Lyngby Hovedgade.

Tabel 2.5 Kundeorienterede servicefunktioner i stueplan i Kgs. Lyngby

	I alt
Restauranter, caféer	30
Pengeinstitutter m.v.	18
Frisører m.v.	18
Kulturelle udbud	2
Anden service	3
I alt	71

Butikker der forhandler særlig pladskrævende varegrupper

Der er foretaget en opgørelse af antallet af butikker, der forhandler særlig pladskrævende varegrupper. Der er her tale om butikker, der forhandler møbler, planter, biler, campingvogne, lystbåde samt bygge- og trælastartikler til private.

For at indgå i denne opgørelse, skal forhandlere af særligt pladskrævende varer have et egentligt salgslokale.

Samtlige møbelbutikker er medtaget under boligudstyr, idet disse også sælger andre udvalgsvarer, som f.eks. billeder, lamper og andre ting til boligen. Dermed bliver de kategoriseret som udvalgswarebutikker og er ikke særligt pladskrævende.

I Lyngby-Taarbæk kommune er der i alt 11 forhandlere af særlig pladskrævende varegrupper, som tilsammen har et bruttoareal på omkring 29.000 m².

***Tabel 2.6** Antallet af butikker der forhandler særlig pladskrævende varegrupper samt deres bruttoareal*

	Antal	Areal, m²
Bilforhandlere	11	18.100
Byggemarkeder og -materialer	1	11.200
Plantecentre	0	0
Møbler	0	0
Campingvogne	0	0
Lyngby-Taarbæk i alt	12	29.300



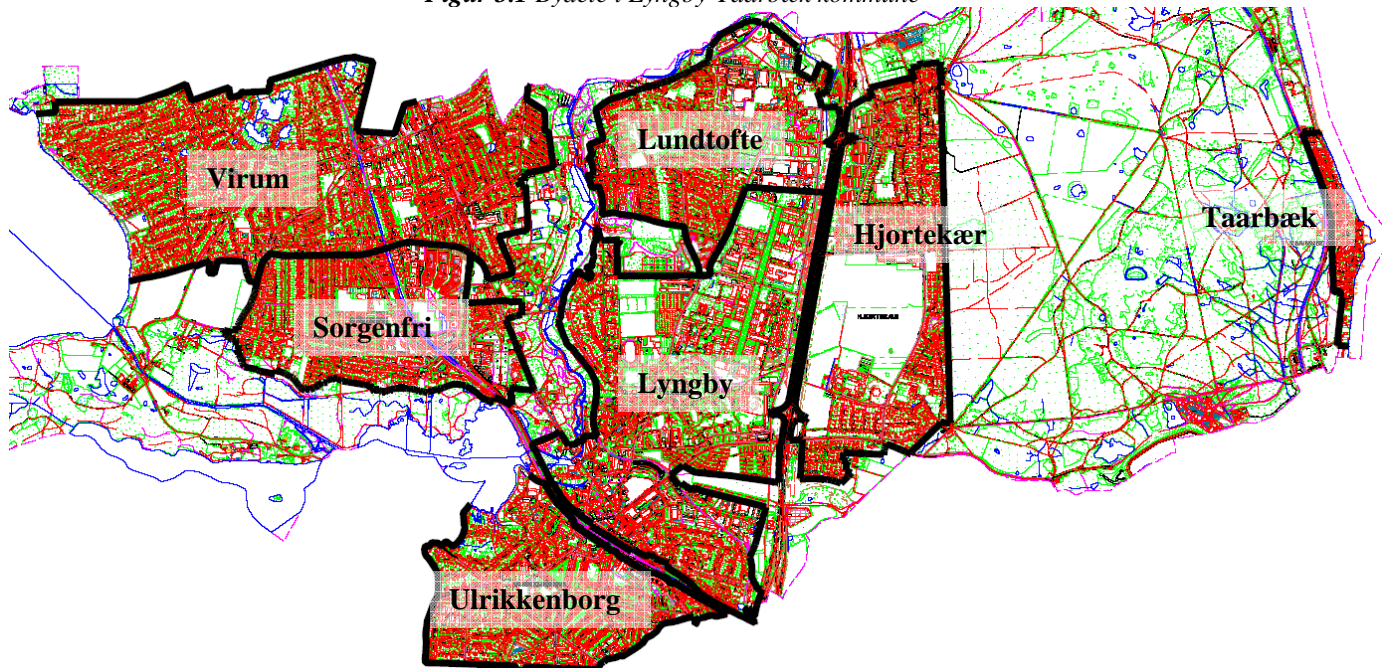
Befolknings- og forbrugsforhold i Lyngby-Taarbæk kommune

Til brug for vurderinger af udviklingsmulighederne for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune er det nuværende og fremtidige forbrug af detailhandelsvarer beregnet for de forskellige bydele i kommunen.

Bydelene er illustreret i nedenstående figur 3.1.

Forbruget er beregnet for dagligvarer og udvalgsvarer, hvor sidstnævnte indeholder branchegrupperne beklædning, boligudstyr og øvrige udvalgsvarer.

Figur 3.1 Bydele i Lyngby-Taarbæk kommune



Datagrundlag

Der er ved beregningen af forbruget anvendt ICP's bearbejdning af Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt oplysninger om bl.a. indkomst- og befolkningsforhold fra Danmarks Statistik og Lyngby-Taarbæk kommune. Der er endvidere anvendt den seneste befolkningsprognose for Lyngby-Taarbæk kommune.

Beregningerne og opgørelserne knytter sig til 2009 samt horisontåret 2017.

Befolknings- og indkomstforhold

Figur 3.2 viser udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune.

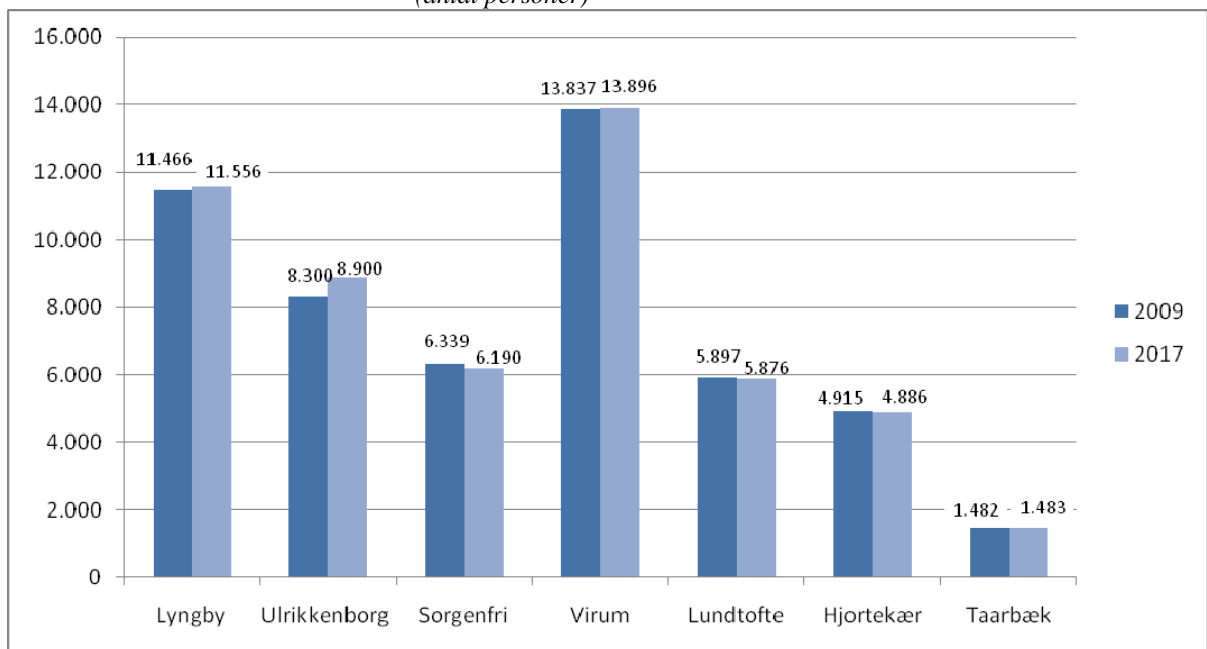
Der bor i alt 52.200 personer i Lyngby-Taarbæk kommune. Det samlede befolkningstal forventes at stige omkring 1 % i perioden 2009 til 2017. Der er dog relativ stor forskel på befolkningsudviklingen i de enkelte bydele.

I Ulrikkenborg forventes befolkningstallet at stige ca. 7 % i perioden 2009 til 2017 fra 8.300 personer til 8.900 personer i 2017.

I bydelen Lyngby forventes befolkningstallet at stige ca. 1 % fra 11.466 i 2009 til 11.556 i 2017, mens befolkningstallet i bydelene Virum, Lundtofte, Hjørtækær og Taarbæk forventes at være nogenlunde konstant på henholdsvis 13.800 i Virum, 5.900 personer i Lundtofte, 4.900 personer i Hjørtækær og 1.500 personer i Taarbæk.

Befolkningstallet forventes at falde godt 2 % i bydelen Sorgenfri i perioden 2009 til 2017, fra 6.300 personer i 2009 til 6.200 personer i 2017.

Figur 3.2 Udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune (antal personer)



Niveauer for husstandsindkomst og -størrelse

Forbruget i den enkelte husstand afhænger bl.a. af husstandens indkomstniveau samt antallet af personer pr. husstand.

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsindkomst i Lyngby-Taarbæk kommune ligger på omkring 541.000 kr., hvilket er en del over landsgennemsnittet (ca. 460.000 kr.).

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsstørrelse i Lyngby-Taarbæk kommune er 1,96 personer pr. husstand, hvilket er et stykke under landsgennemsnittet på 2,05.

Forbrugsforhold

På baggrund af ovenstående oplysninger om befolknings- og indkomstforholdene samt ICP's specialtabeller fra Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser er dagligvareforbruget for 2009 og 2017 beregnet.

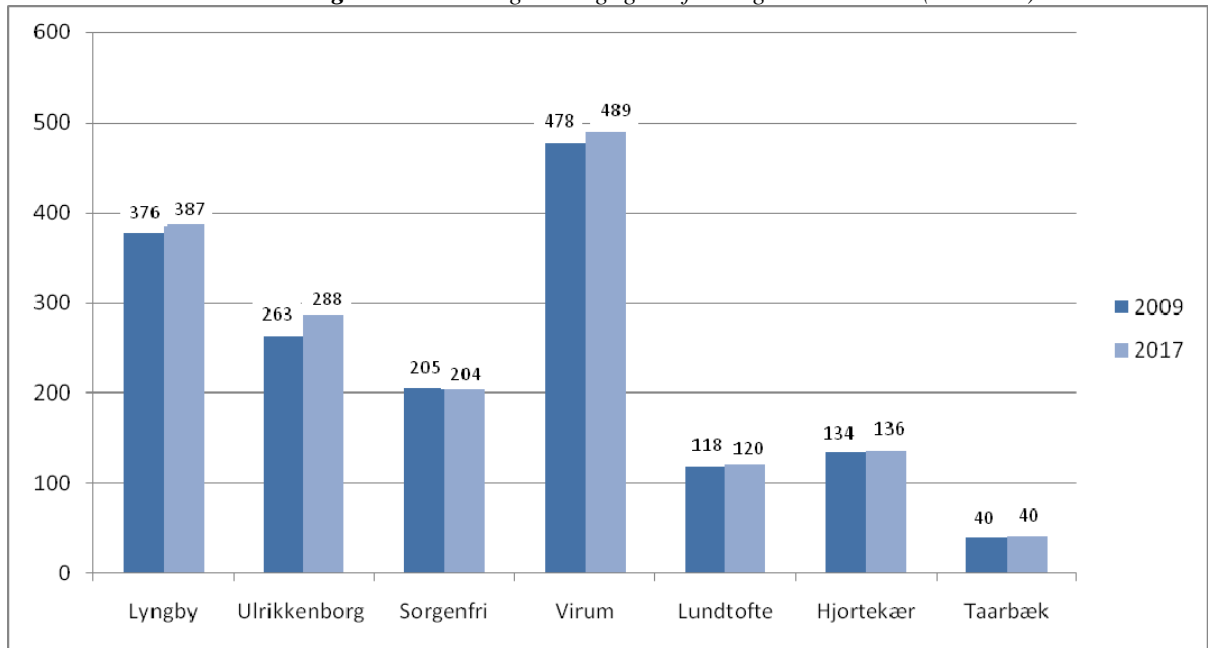
Det samlede dagligvareforbrug er omkring 1,6 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune, jf. figur 3.3.

Det forventes at det samlede dagligvareforbrug i kommunen stiger ca. 3 % i perioden 2009 til 2017. Således forventes det samlede dagligvareforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune at være knap 1,7 mia. kr. i 2017.

I Sorgenfri bydel var dagligvareforbruget ca. 205 mio. kr. i 2009, mens dagligvareforbruget i Virum bydel var ca. 478 mio. kr. i 2009.

Dagligvareforbruget forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2009 – 2017 i Sorgenfri, mens det forventes at stige ca. 2 % i bydelen Virum. Således forventes dagligvareforbruget i Sorgenfri at være 204 mio. kr. og 498 mio. kr. i Virum i 2017.

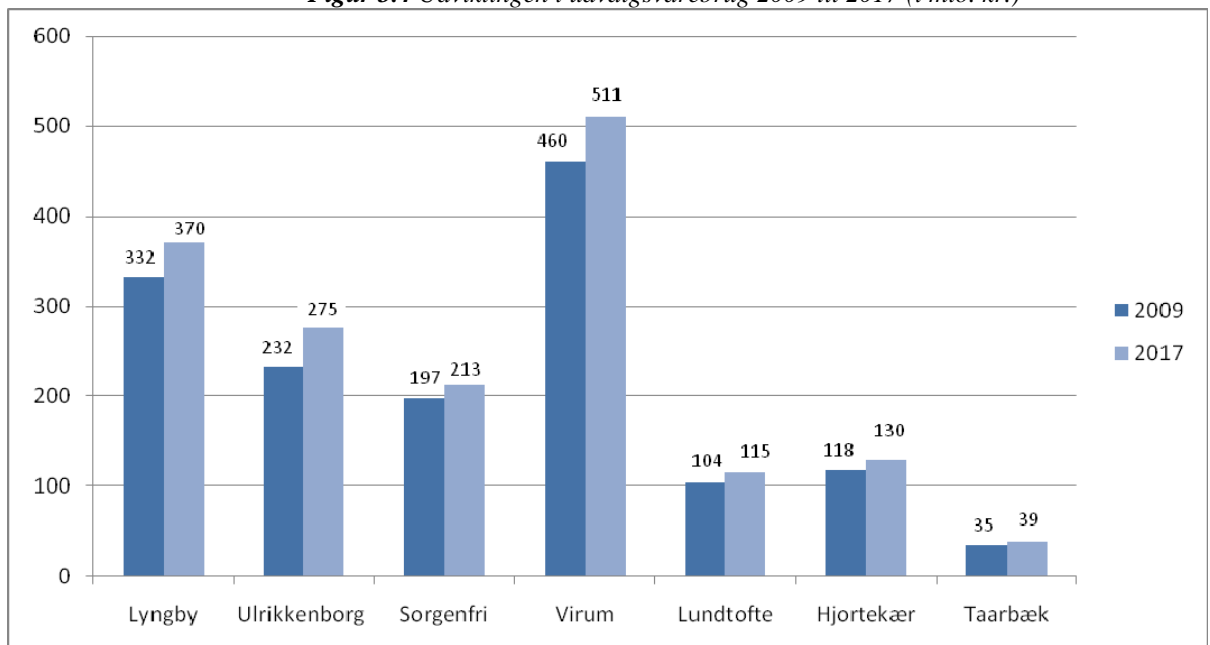
Figur 3.3 Udviklingen i dagligvareforbrug 2009 til 2017 (i mio. kr.)



Forbruget af udvalgsvarer, som består af beklædning, boligudstyr og øvrige udvalgsvarer, var i alt knap 1,7 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune i 2009. Det forventes, at udvalgsvarerforbruget stiger ca. 12 % i perioden 2009 – 2017. Således forventes udvalgsvarerforbruget at være knap 1,9 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune i 2017.

I Sorgenfri var udvalgsvarerforbruget ca. 224 mio. kr. i 2009, hvilket forventes at stige ca. 8 % til 242 mio. kr. i 2017.

Figur 3.4 Udviklingen i udvalgsvarerbrug 2009 til 2017 (i mio. kr.)

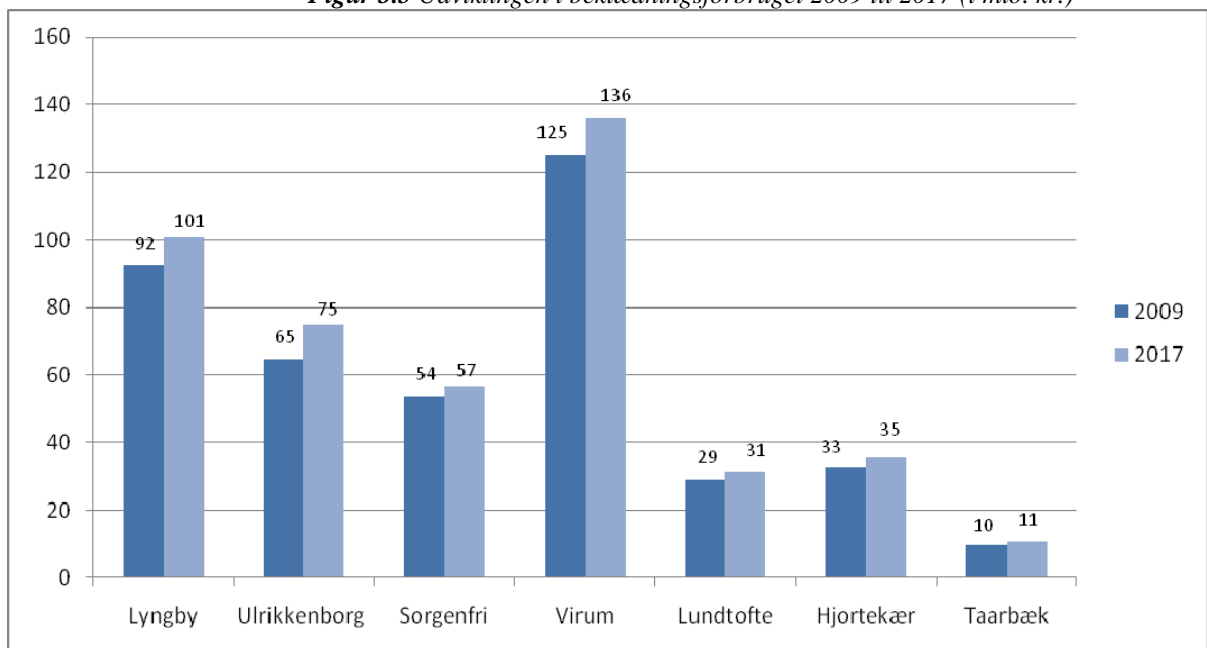


I de følgende figur 3.5 til 3.7 vises forbruget af henholdsvis beklædning, boligudstyr og øvrige udvalgsvarer.

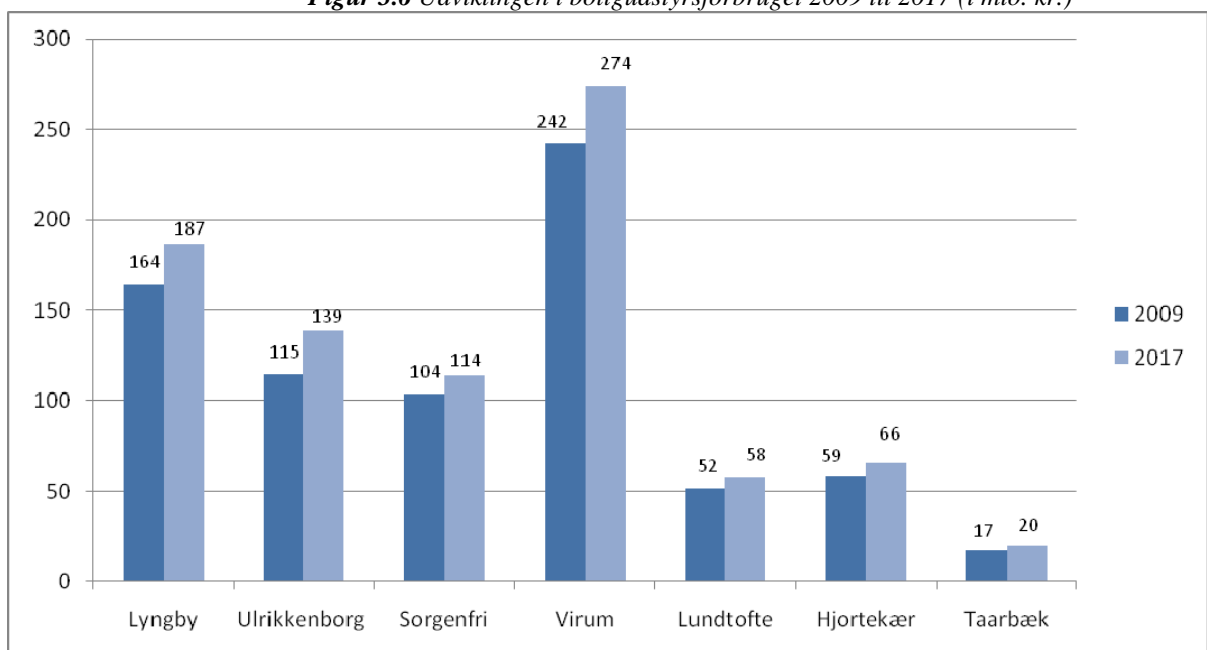
Det samlede beklædningsforbrug i Lyngby-Taarbæk var ca. 407 mio. kr. i 2009. Det forventes at stige ca. 9 % i perioden 2009 til 2017. Således forventes forbruget af beklædning at være ca. 446 mio. kr. i 2017 i Lyngby-Taarbæk kommune.

Det samlede forbrug af boligudstyr forventes at være steget ca. 14 % fra 2009 til 2017 i Lyngby-Taarbæk kommune. Det forventes at stige fra 753 mio. kr. i 2009 til 857 mio. kr. i 2017.

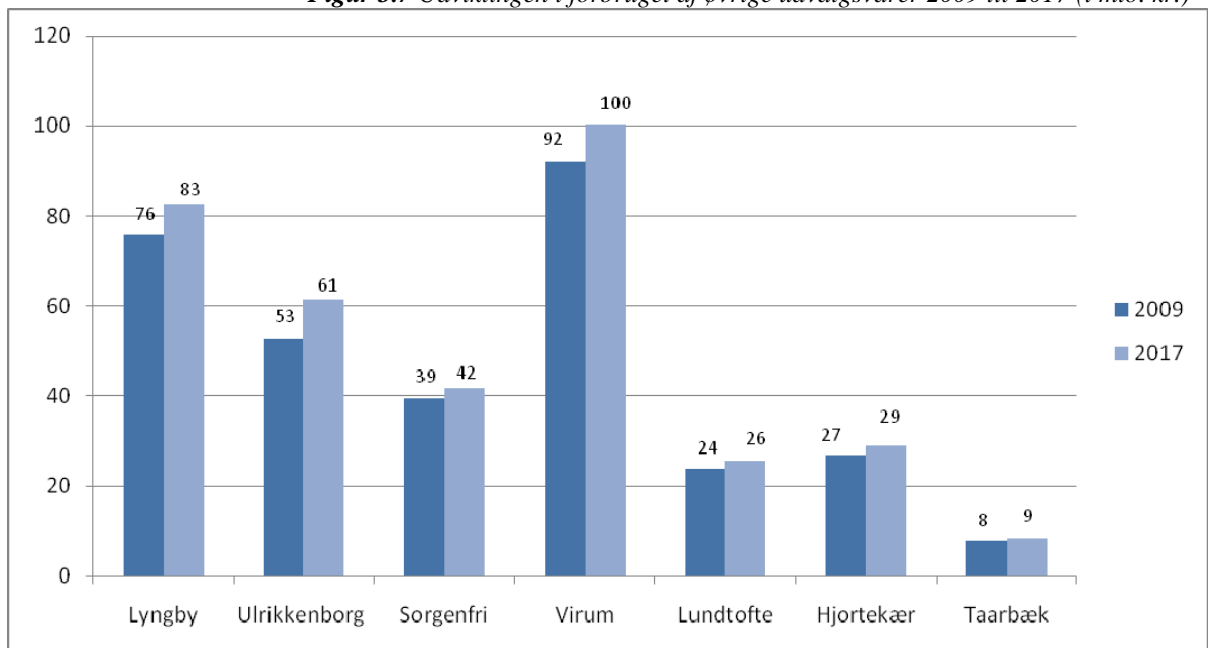
Figur 3.5 Udviklingen i beklædningsforbruget 2009 til 2017 (i mio. kr.)



Figur 3.6 Udviklingen i boligudstysforbruget 2009 til 2017 (i mio. kr.)



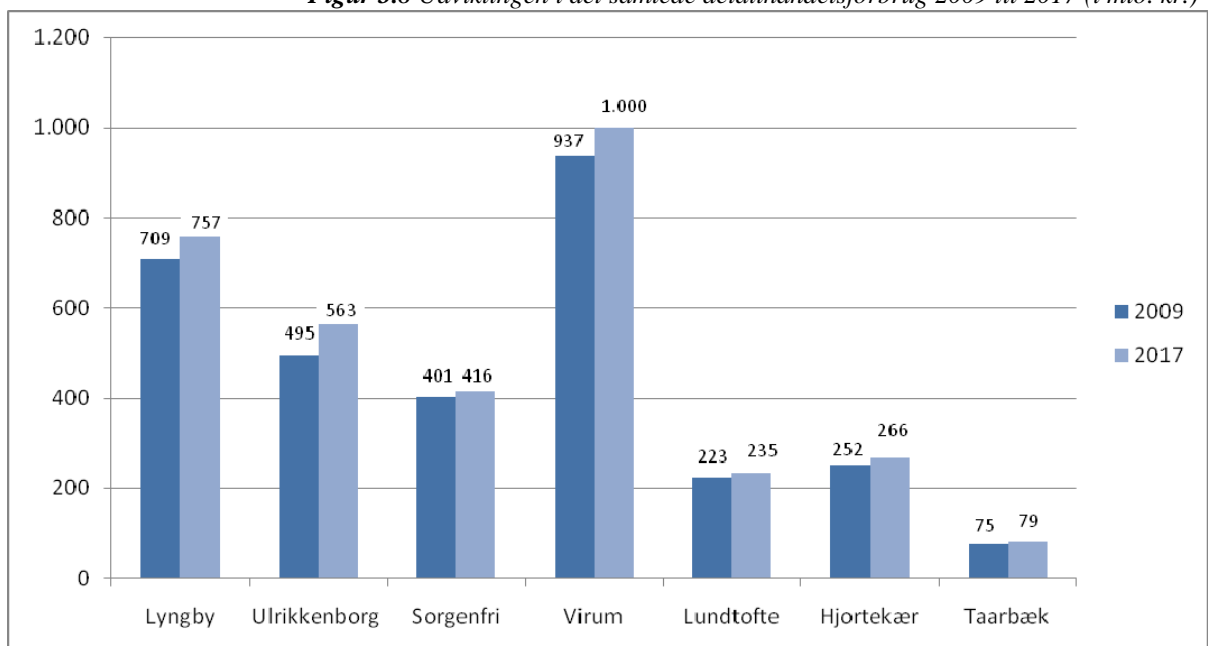
Figur 3.7 Udviklingen i forbruget af øvrige udvalgsvarer 2009 til 2017 (i mio. kr.)



Det samlede forbrug af øvrige udvalgsvarer var ca. 319 mio. kr. i 2009 i Lyngby-Taarbæk kommune. Det forventes at stige ca. 10 % i perioden 2009 til 2017 til ca. 349 mio. kr. i 2017.

Det samlede detailhandelsforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune var knap 3,1 mia. kr. i 2009. Det forventes at stige ca. 7 % i perioden 2009 til 2017. Således forventes det samlede detailhandelsforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune at være godt 3,3 mia. kr. i 2017.

Figur 3.8 Udviklingen i det samlede detailhandelsforbrug 2009 til 2017 (i mio. kr.)





Handelsbalance

Ved at sætte den realiserede omsætning i butikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune i forhold til forbruget i kommunen fås et udtryk for dækningsgraden eller hvor stor en del af det potentielle forbrug i Lyngby-Taarbæk kommune, der svarer til omsætningen i butikkerne i hele kommunen i 2009.

Dækningsgraden afspejler således ikke, hvorledes omsætningen er sammensat af køb fra lokale forbrugere og forbrugere bosat i andre områder, men er alene udtryk for, om der er overskud eller underskud på handelsbalancen.

I det følgende er forholdet mellem omsætningen og forbruget af henholdsvis daglig- og udvalgsvarer beregnet for Lyngby-Taarbæk kommune.

Handelsbalance

I Lyngby-Taarbæk kommune var der på dagligvarer et forhold mellem omsætning og forbrug på 109 %, mens handelsbalancen var 215 % for udvalgsvarer.

Det vil sige, at dagligvareomsætningen i butikkerne i hele Lyngby-Taarbæk kommune er 9 % højere end det samlede dagligvareforbrug i kommunen. Udvalgsvareomsætningen er ligeledes 115 % højere end det samlede udvalgsvareforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune.

Tallene viser således, at især på udvalgsvarer har Lyngby et meget væsentligt opland. Specielt Lyngby bymidte har en attraktiv detailhandel med en hyggelig hovedgade, det overdækkede shoppingcenter Lyngby Storcenter og stormagasinet Magasin, som tiltrækker kunder fra hele nordsjælland.

I forhold til den senest opgjorte handelsbalance fra 1997, har Lyngby nogenlunde fastholdt sin position for dagligvarer, hvilket hænger sammen med at forbrugerne i stadig højere grad køber deres dagligvarer så lokalt som muligt.

Handelsbalancen for beklædning er steget ca. 6 %, mens handelsbalancen for øvrige udvalgsvarer er steget ca. 4 % i perioden 1997 til 2009. Lyngby bymidte er således inden for beklædning blevet væsentlig stærkere, hvilket hænger sammen med udvidelsen af Lyngby Storcenters 1. sal med yderligere beklædning samt at Lyngby Hovedgade rummer langt flere kædeprofilerede beklædningsbutikker end i 1997.

Omvendt er handelsbalancen for boligudstyr faldet fra 205 i 1997 til 184 i 2009, svarende til et fald på ca. 10 %. En af forklaringerne på, hvorfor der er sket et fald i handelsbalancen for boligudstyr, er den massive konkurrence fra især de store boligudstørsbutikker i Gentofte.

Handelsbalance-niveauerne er dog stadig på et meget højt niveau og Lyngby-Taarbæk er fortsat et stærkt regionalt udbudspunkt.

Tabel 4.1 Omsætning/forbrug i Lyngby-Taarbæk kommune i 2009 og 1997 (%)

	Dagligvarer	Udvalgsvarer i alt	Beklædning	Boligudstyr	Øvrige udvalgsvarer	Detailhandel i alt
1997	111	222	265	205	193	162
2009	109	215	282	184	200	160

Handelsbalance i øvrige kommuner

I nedenstående tabel 4.2 vises handelsbalancen for øvrige relevante kommuner i Hovedstadsområdet. Oplysningerne stammer fra tidligere detailhandelsanalyser foretaget i de respektive kommuner.

Her af ses at handelsbalancerne i Lyngby-Taarbæk kommune nogenlunde er på niveau med Høje Taastrup og Rødovre kommuner, mens handelsbalancerne for Københavns Indre by er væsentlig højere.

Handelsbalancen i Hillerød kommune er især på udvalgsvarer væsentligt lavere end i Lyngby-Taarbæk kommune.

Handelsbalancen i nabokommunen Gladsaxe viser, at borgerne i Gladsaxe får dækket en væsentlig del af deres forbrug ved køb udenfor kommunen. Udvalgsvareomsætningen er ca. 60 % lavere end udvalgsvareforbruget i kommunen.

Det vurderes, at handelsbalancerne for udvalgsvarer vil være under 100 % i både Gentofte og Rudersdal kommuner.

Tabel 4.2 Handelsbalance for øvrige kommuner (%)

	Daglig- varer	Udvalgs- varer i alt	Detail- handel i alt
Lyngby-Taarbæk kommune (09)	109	215	160
Hillerød kommune (06)	108	153	132
Gladsaxe kommune (07)	79	43	61
København Indre by (07)	220	765	485
Høje Taastrup kommune (08)	112	218	164
Rødovre kommune (08)	124	177	150



Den fremtidige konkurrencesituation

I det følgende beskrives en række forhold i den overordnede og fremtidige konkurrencesituation, som kan påvirke detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune.

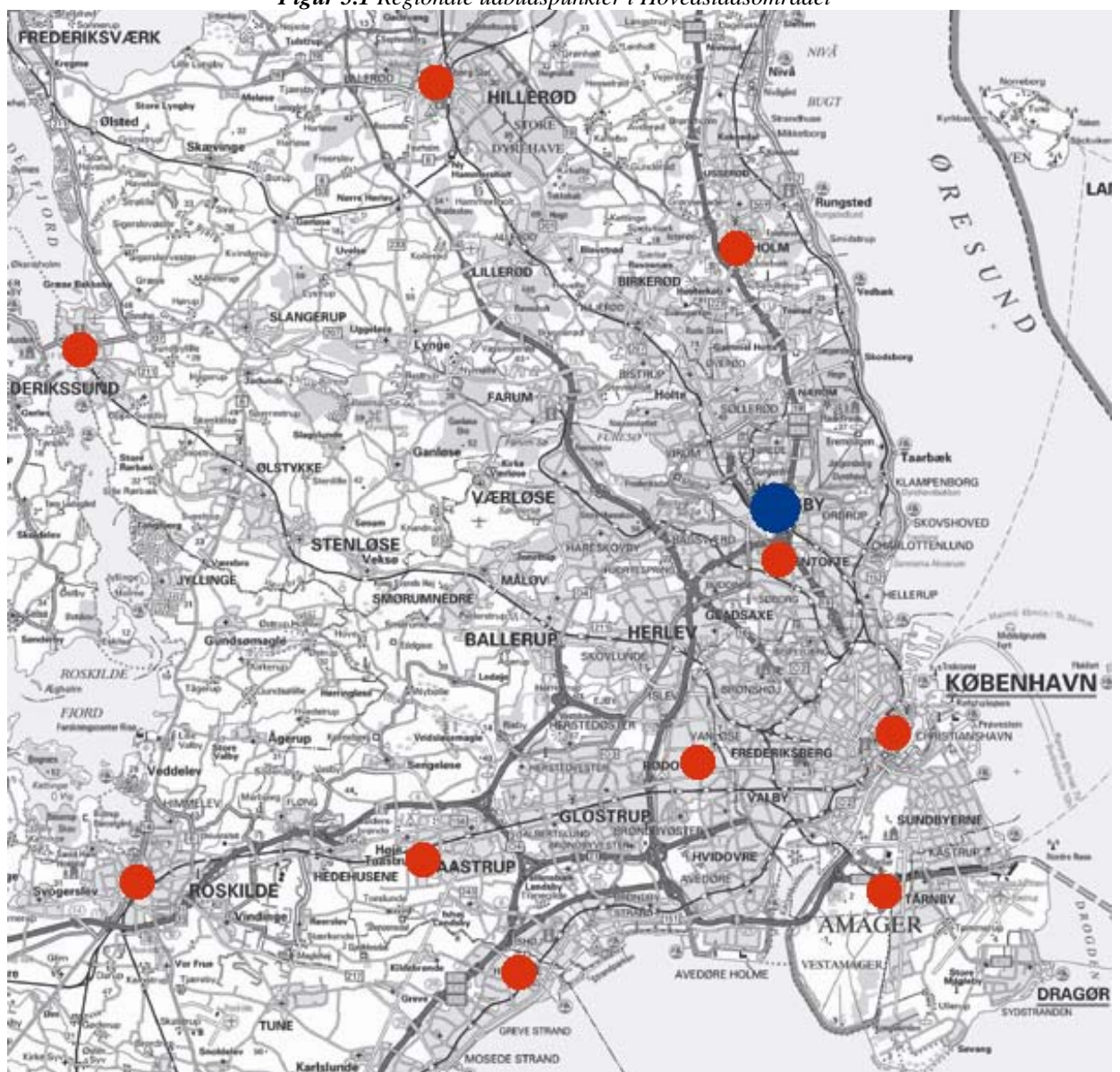
Der er fortsat en generel skærpelse af konkurrencen mellem regionens store udbudspunkter ikke mindst efter udvidelsen og renoveringen af Hundige Storcenter til Waves, som åbnede i efteråret 2009.

Det må forventes at forbrugernes mobilitet fortsat er stigende og at de fortsat er villige til at køre længere for det rigtige udbud af udvalgsvarer og de bedste oplevelser.

Nedenstående viser udbudspunkterne med regional detailhandel i Hovedstadsområdet. Københavns City, Hillerød bymidte, Hørsholm bymidte, Rødovre Centrum, City 2, Field's og Waves. Detailhandelen i nabokommunen Gentofte og især storbutikscentret på Nybrovej med Ikea og Elgiganten har ligeledes betydning for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune.

Herudover har de øvrige regionale udbudspunkter Frederikssund og Roskilde en betydning for konkurrencesituationen i Hovedstadsregionen.

Figur 5.1 Regionale udbudspunkter i Hovedstadsområdet



Københavns City

Københavns City fungerer med sine ca. 760 butikker som det overordnede centrum i Hovedstadsområdet og Øresundsregionen. En meget stor del af butikkerne har en høj attraktion, ligesom en række af butikkerne ikke findes andre steder i Danmark.

Der ligger i dag 2 stormagasiner i Københavns City. Magasin ved Kongens Nytorv er det største med et salgsareal på godt 30.000 m². Det andet stormagasin, Illum, har gennemgået en større renovering.

Illum er profileret som et city shoppingcenter med et stort udbud inden for især beklædning, parfume og andre livsstilsprodukter.

Området mellem Magasin og Illum er yderligere blevet styrket med Galleri K og senest åbningen af butikker i Berlingske Karéen.



Gentofte

Detailhandelen i Gentofte kommune er fordelt i 4 bydelscentre: Strandvejen, Charlottenlund, Gentoftegade og Jægersborg Allé. Detailhandelen har i alle bydelscentre været kendetegnet ved at have en overvægt af mindre eksklusive butikker uden kædetilhørsforhold. På Strandvejen er kædeandelen dog steget de seneste år, ikke mindst efter opførelsen af shoppingcentret Waterfront i Tuborg, som ligger tæt på Strandvejen. Centret, som åbnede i 2008, huser i alt 19 butikker heriblandt en Hennes & Mauritz, Søstrene Grene, Netto og Irma. Bruttoarealet til detailhandel er ca. 8.700 m².

En væsentlig konkurrent til Lyngby bymidte er storbutikscetret Ikea Center Gentofte, som ligger på Nybrovej med direkte adgang fra Lyngby-motorvejen. Her er i alt 30.000 m² detailhandel fordelt med en Ikea, Elgiganten, Jysk, MaxiZoo og en Toys'R'Us. Omsætningen i Ikea Center Gentofte vurderes at være omkring 875 mio. kr. i 2009. Det vurderes, at omsætningen er steget godt 50 % i perioden 1997 til 2009 i storbutikscetret.



Gladsaxe

Detailhandelen i Gladsaxe kommune er fordelt i 3 bydelscentre: Bagsværd Hovedgade, Søborg Hovedgade og Buddinge Centret. Alle 3 udbudspunkter har et godt udvalg af dagligvarebutikker med blandt andet Kvickly i Buddinge Centret, samt en SuperBest i Bagsværd Hovedgade og på Søborg Hovedgade. Der er dog generelt relativt få kædebutikker indenfor udvalgsvarer.

Herudover findes der en række store udvalgswarebutikker i området omkring Gladsaxe Trafikplads/Gladsaxevej med blandt andet Silvan, Idemøbler, Harald Nyborg, Daells Bolighus og Biva.



Hillerød

Hillerød bymidte er et attraktivt udbudspunkt for forbrugerne i Nordsjælland.

Bymidten er indenfor de seneste år blevet styrket med en udvidelse af Slotsarkaderne, samt det mindre butikscenter Gallerierne, som også ligger i forbindelse med gågaden Slotsgade.

Der er i alt ca. 180 butikker i Hillerød bymidte, heraf ligger der ca. 50 butikker i shoppingcentret Slotsarkaderne.

I den vestlige del af byen er der inden for de seneste år åbnet en lang række særligt arealkrævende butikker og store udvalgswarebutikker. Her er blandt andet en lang række bilforhandlere, samt Nordsjællands eneste og første Bauhaus på 15.000 m².

Det må forventes, at Hillerød også i fremtiden vil være et af Nordsjællands stærkeste udbudspunkter.



Hørsholm

Hørsholm bymidte er det primære indkøbssted for forbrugerne i Hørsholm kommune.

Bymidten består af det overdækkede shoppingcenter Hørsholm Midtpunkt samt gågaden Hørsholm Hovedgade.

Der er omkring 85 butikker i Hørsholm bymidte, heraf er knap 60 % placeret i Hørsholm Midtpunkt.

Der har længe været planer om at udvide Hørsholm Midtpunkt med omkring 6.000 m². Tidsplanen er dog endnu ukendt.



Field's

Field's er Danmarks eneste superregionale shoppingcenter. Det tiltrækker kunder ikke kun fra Hovedstadsområdet men også fra resten af Sjælland og den sydlige del af Sverige.

Shoppingcentret er i alt på 67.000 m² og har 126 butikker og andre servicefunktioner, heraf er godt 60 % beklædningsbutikker. Som ankerlejere er lavprisvarehuset Bilka, stormagasinet Magasin, Elgiganten og Toys''R''Us samt Hennes & Mauritz.

Omsætningen i Field's var i 2009 på godt 2,5 mia. kr. med 6,6 mio. besøgende.



City 2

Shoppingcenteret City 2 i Høje Taastrup er som regionalt udbudspunkt et væsentligt indkøbssted for forbrugerne i den sydvestlige del af Hovedstadsregionen.

Centret er et af Danmarks største shoppingcentre. Her er 85 detailhandelsbutikker og 14 kundeorienterede servicefunktioner fordelt på i alt 63.000 m² butiksareal til udlejning. Ankerlejerne er varehuset Føtex og H&M. Omsætningen var i 2008 på 1,8 mia. kr. med 4,9 mio. besøgende.

City 2, som er opført i 1975, er på nuværende tidspunkt ved at foretage en gennemgribende renovering samt nye butikker efter lukningen af Kvickly, Elgiganten og Bauhaus.

Den "extreme makeover" er efter planen færdig i 2012.



Waves

I efteråret 2009 åbnede Waves (det tidligere Hundige Storcenter) efter en renovering og udvidelse på 12.000 m² af den østlige del af centret. Der er omkring 90 detailhandelsbutikker og 20 kundeorienterede servicefunktioner.

Centret er på omkring 65.000 m² og er dermed et af de største shoppingcentre i Danmark.

Målet er, at omsætningen i Waves er 2,8 mia. kr. i 2012, samt at der er omkring 8 mio. besøgende. Hermed må det forventes, at Waves får en markant større betydning for forbrugerne i Hovedstadsområdet.



Roskilde bymidte og Ro's Torv

Roskilde bymidte er et af de absolut største butiksudbud på Sjælland og er således et væsentligt indkøbssted for forbrugerne i et betydeligt område.

Der er omkring 182 butikker i Roskilde bymidte, som er koncentreret på gågaden Algade. Mere end 80 % af butikkerne svarende til ca. 146 butikker er udvalgswarebutikker. Bymidten rummer mange butikker inden for mange branchegrupper herunder også mere specialiserede butikker.

Få hundrede meter fra bykernen ligger Ro's Torv, som har 66 butikker i et overdækket shoppingmiljø. Centret blev i 2009 udvidet med omkring 10.000 m². Ankerbutikkerne er Føtex, Hennes & Mauritz og Stadium. Ro's Torv havde i 2009 en omsætning på 527 mio. kr. og havde 3,3 mio. besøgende.



Frederikssund bymidte og Sillebroen

Frederikssund bymidte har status af regionalt udbudspunkt og er et betyden- de indkøbssted for forbrugerne i den nordvestlige del af Nordsjælland.

I foråret 2010 åbnede shoppingcentret Sillebroen ved stationen i Frederiks- sund med sammenhæng til gågaden. Der er 53 detailhandelsbutikker og 9 kundeorienterede servicefunktioner i Sillebroen, heraf er ankerbutikkerne Kvickly, Hennes & Mauritz, Fona og Sportsmaster. Der er i alt 30 beklæd- ningsbutikker, heraf er omkring 20 butikker dametøjsbutikker.

Herudover er der omkring 100 butikker i resten af Frederikssund bymidte som består af gågaden Jernbanegade samt sivegaden Østergade.

Med etableringen af Sillebroen forventes Frederikssund i fremtiden ikke kun at holde flere Frederikssund borgere hjemme, men også at tiltrække en del forbrugere fra et større opland til bymidten.



Den fremtidige konkurrencesituation

Generelt forventes der en skærpet konkurrencesituation på dagligvaremarkedet og i detailhandelen generelt frem til 2017. Nedenfor beskrives en række forhold, som også kan påvirke den fremtidige konkurrencesituation for detailhandel i Lyngby-Taarbæk.

I **Bagsværd** i Gladsaxe kommune forudsættes det, at Bagsværd Bypark etableres i tilknytning til bymidten med 5.000 m² til detailhandel. Bagsværd bymidte forventes også udviklet løbende.

På **Buddingevej**, ved Buddinge Station etableres der et varehus på 3.500 m². Efter planen skal butikken åbne ultimo 2012.

I Hovedstadsområdet i øvrigt er der planer om at udbygge **Field's** med en anden fase på i alt 56.000 m², som skal indeholde for eksempel bolig, kontor og leisure. Man er så småt begyndt at planlægge og udvikle omkring 8.000 m² til formentlig detailhandel og eventuelt biograf. Den nøjere tidsplan kendes endnu ikke.

På den modsatte side af Øresund i Hyllie er der planer om at bygge et stort shoppingcenter **Emporia**. Udlejningsarealet bliver på 68.000 m² til detailhandel og skal huse op til 200 butikker og godt 20 spisesteder og leisure-funktioner. Herudover er der planlagt boliger, kontorer og parkeringshus i 7 etager. Malmö Arena med plads til 12.500 siddepladser åbnede ultimo 2008 og ligger ved siden af Emporia. Med en beliggenhed kun ca. 20 minutters bilkørsel fra København og en ny togstation lige ved Emporia, må det forventes, at det kommende shoppingcenter også vil kunne tiltrække kunder fra Københavnsområdet. Emporia er planlagt at åbne efteråret 2012.

Herudover er det planen, at grønt og blomstermarkedet **Torvehallerne** på Israels Plads i 2011 skal åbne med 60 – 80 studepladser på i alt 2.500 m², hvor der vil være mulighed for at købe friske fødevarer.

Herudover er der planer om yderligere detailhandel i **Valby, Vanløse, Domus Vista, Flintholm** og **Carlsberg** i Valby.

I **Hillerød** er der planer om at udbygge med op mod 85.000 m² store udvalgs varebutikker og box stores i udkanten af Hillerød bymidte. Tidsplanen er endnu uvis, men den overordnede plan for byggeriet er vedtaget af Hillerød byråd.

I **Hørsholm** er der som tidligere nævnt konkrete planer om at udvide centret med 6.000 m² detailhandel. Udvidelsen vil betyde 15-20 nye butikker. Tidsplanen er endnu ukendt.

I **Birkerød** er man ved at opføre et butiksbyggeri med 5.000 m² detailhandel centralt i Birkerød bymidte. Et Føtex varehus på 3.500 m² bliver ankerlejerne. Byggeriet forventes færdigt ultimo 2011.

I **Farum** er der planer om at udvide Farum Bytorv med 14.000 m², heraf ca. 8.000 m² detailhandel. Tidsplanen er uvis.

I **Taastrup** er der planer om et nyt shoppingcenter syd for Taastrup station. Taastrup Torv skal rumme 8.000 m² detailhandel, herunder et varehus. Det forventes at åbne foråret 2012.

Glostrup Storcenter er blevet udvidet med 6.000 m² og har fået foretaget en gennemgribende renovering heriblandt fået en helt ny facade. Centret har skiftet navn til Glostrup Shoppingcenter.

I **Herlev bymidte** er man ved at renovere en central bygning i hovedgaden. Her er i alt 3.000 m² detailhandel og 2.000 m² kontor og fitness. I februar 2011 flytter Fakta fra en anden adresse i bymidten på de 1.000 m².

I **Ballerup** har man lige afsluttet en konkurrence om at udvikle Ballerup bymidte. Der er ingen konkrete planer endnu, men man er i færd med at omsætte ideerne til en udviklingsstrategi for bymidten med bedre byrum, bedre trafikafvikling og flere stationsnære arbejdspladser.

I **Roskilde** kommune bliver der arbejdet på at byudvikle Røde Port, som er området mellem stationen og Køgevej. Her er planen at etablere detailhandel, hotel, kontorer samt beboelse.

Herudover bliver der arbejdet på at etablere et shoppingcenter i Algade i Roskilde på Sortebrødre Plads bag Kvickly på i alt 22.000 m². Planen er at bygge et nyt p-hus i tilknytning til Kvickly samt mere detailhandel.

Bilag 1

ICP's branchefortegnelse og –gruppering

1. DAGLIGVARER

- 10.71.20 Fremstilling af friske bageriprodukter
- 50.50.20 Servicestationer med kiosksalg
- 47.11.10 Købmænd og døgnkiosker
- 47.11.20 Supermarkeder
- 47.11.30 Discountforretninger
- 52.12.10 Varehuse. Selvbetjeningsbutikker med fuldt fødevarsortiment, hvor omsætningen af non-food-varer udgør mere end 20% af den samlede omsætning og hvor salgsarealet udgør mindst 1.500m².
- 47.21.00 Frugt- og grøntforretninger
- 47.29.00 Anden detailhandel med fødevarer i specialforretninger
- 47.23.00 Fiskeforretninger
- 47.24.00 Detailhandel med brød, konditori- og sukkervarer
- 52.24.20 Chokolade- og konfektreforretninger
- 52.25.00 Vinforretninger
- 47.26.00 Tobaksforretninger
- 52.27.10 Osteforretninger
- 52.27.30 Helsekostforretninger
- 52.27.90 Detailhandel med føde- drikke- og tobaksvarer fra specialforretninger i øvrigt.
- 47.73.00 Apoteker
- 47.74.00 Detailhandel med medicinske og ortopædiske artikler
- 52.33.10 Parfumerier
- 52.33.20 Materialister
- 47.76.00 Blomsterforretninger
- 71.40.10 Udlejning af videobånd

2. BEKLÆDNING

52.12.20	Stormagasiner
47.51.00	Detailhandel med kjolestoffer, garn, broderier mv.
52.42.10	Dametøjsforretninger
52.42.20	Herretøjsforretninger
52.42.30	Herre- og dametøjsforretninger (blandet)
47.71.20	Babyudstøvs- og børnetøjforretninger
47.72.10	Skotøjsforretninger
52.50.90	Forhandlere af brugt tøj
47.91.20	Detailhandel fra postordreforretninger

3. BOLIGUDSTYR

45.31.00	EI-installatører med butikshandel
45.33.00	VVS-installatører og blikkenslagerforretninger
47.53.00	Detailhandel med tæpper, vægbeklædning og gulvbelægning
45.44.20	Glarmesterforretninger med butikshandel
47.59.10	Møbelforretninger *)
47.59.20	Boligtekstilforretninger
47.59.30	Detailhandel med køkkenudstyr, glas, porcelæn, bestik, vaser, lysestager m.v.
47.59.90	Detailhandel med belysningsartikler samt husholdningsartikler i .a.n.”
47.54.00	Detailhandel med elektriske husholdningsapparater
47.43.00	Radio- og tv-forretninger
52.46.10	Isenkramforretninger
47.52.20	Byggemarkeder og værktøjsmagasiner
47.52.10	Farve- og tapetforretninger
47.78.30	Forhandlere af gaveartikler og brugskunst
47.78.40	Kunsthandel og gallerivirksomhed
47.41.00	Detailhandel med computere, ydre enheder og software
47.42.00	Detailhandel med telekommunikationsudstyr
47.76.20	Planteforhandlere og havecentre
52.50.20	Antikvitetsforretninger
47.79.00	Detailhandel med brugte varer i forretninger
47.91.10	Detailhandel fra postordreforretninger
52.48.99	Detailhandel med køkken og badeværelseselementer
52.74.60	Låsesmede – hvis salgslokale
71.33.10	Udlejning af edbmaskiner – hvis salgslokale
71.33.20	Udlejning af kontormaskiner – hvis salgslokale

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler dog både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr.

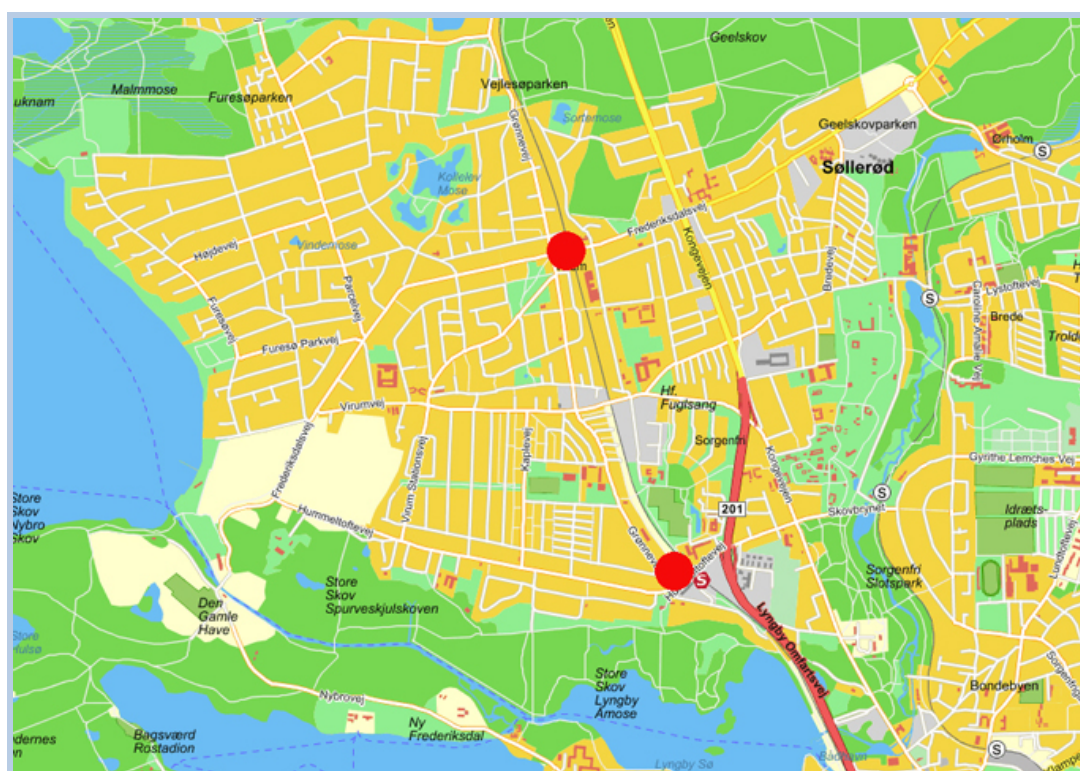
4. ØVRIGE UDVALGSVARER

- 50.30.20 Detailhandel med reservedele og tilbehør til biler mv.
(autoudstørsforretninger)
- 50.40.00 Detailhandel med motorcykler, reservedele og tilbehør
- 47.72.20 Lædervareforretninger
- 47.63.00 Pladeforretninger
- 47.59.40 Forhandlere af musikinstrumenter
- 47.61.00 Detailhandel med bøger
- 47.77.00 Detailhandel med ure, smykker og guld- og sølvvarer
- 47.78.10 Optikere
- 47.78.20 Fotoforretninger
- 52.48.40 Frimærke- og møntforretninger
- 47.64.10 Forhandlere af sports- og campingudstyr
- 47.65.00 Detailhandel med spil og legetøj
- 47.64.20 Cykel- og knallertforretninger
- 47.76.30 Dyrehandel
- 52.48.95 Pornobutikker
- 52.48.99 Detailhandel med andre varer, barnevogne, børstevarer, skumgummi,
ovne og pejse, skibsproviantering med butikshandel.
- 52.50.10 Bogantikvariater
- 52.50.90 Andre forhandlere af brugte varer.
- 52.61.00 Detailhandel fra postordreforretninger - hvis salgslokale

5. BUTIKSTYPER DER FORHANDLER SÆRLIGT PLADSKRÆVENDE VAREGRUPPER

- 50.10.20 Detailhandel med biler
- 50.10.30 Detailhandel med campingvogne mv.
- 52.44.10 Møbelforretninger *)
- 52.48.55 Forhandlere af lystbåde og udstyr hertil
Tømmerhandler og butikker med større bygningsmaterialer *)

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler detailhandelsomsætningen i både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr mens



Virum Sorgenfri

Konsekvensanalyse ved udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Februar 2013

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Vurderinger og konsekvenser	3
2. Detailhandelen i Virum Sorgenfri Brede	12
3. Befolknings- og forbrugsforhold	18

Bilag 1: Branchefortegnelse



Vurderinger og konsekvenser

ICP er blevet bedt om at vurdere de omsætningsmæssige konsekvenser for den eksisterende detailhandel ved en udvidelse af detailhandelen i Virum og Sorgenfri bydele.

Vurderingerne foretages i forhold til bl.a. den nuværende og fremtidige konkurrencesituation på dagligvaremarkedet, herunder de forskellige operatører og deres butiks- og prisprofiler.

Det vurderes desuden, hvorledes etableringen vil påvirke de lokale forbrugeres indkøbsforhold.

► **Konklusion**

Ved en etablering af et varehus i Sorgenfri bymidte, en udvidelse af Irma og Netto samt etablering af et supermarked og en discountbutik i Virum bymidte, vurderes Virum og Sorgenfri bydele samlet set at øge dagligvareomsætningen med 226 mio. kr. til 622 mio. kr. i 2020.

Dagligvareomsætningen forventes at stige 85 % i Sorgenfri bymidte til 279 mio. kr., mens dagligvareomsætningen forventes at stige 59 % i Virum bymidte til 298 mio. kr. i 2020 i forhold til hvis hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte udvides.

En udvidelse af begge bymidter vil betyde væsentlig bedre indkøbsforhold for borgerne i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk kommune, men vil ligeledes få konsekvenser for de eksisterende dagligvarebutikker i området.

Det forventes, at dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt falder med 22 %, mens dagligvareomsætningen i lokalcenter Brede forventes at falde med 10 % i forhold til 0-alternativet.

Det er ICP's vurdering, at dagligvareomsætningen vil falde med ca. 13 %, svarende til 145 mio. kr. i Kgs. Lyngby, mens dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt vurderes at falde med ca. 11 %.

Det vurderes, at etableringen af de nye butikker og udvidelsen af Irma og Netto vil medføre, at en af de større dagligvarebutikker i Virum bymidte samt enkelte mindre dagligvarebutikker i Virum bydel bliver lukningstruede.

En udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil samlet set styrke detailhandelen i Virum og Sorgenfri bydele og forbedre de lokale indkøbsforhold for borgerne i bydelene væsentligt.

► **Dagligvareudbuddet i markedsområdet**

ICP har foretaget en rekognoscering af dagligvareudbuddet i Virum og Sorgenfri bydele samt Brede Torv.

På Sorgenfri bymidte er der i dag 8 dagligvarebutikker, heriblandt discountbutikken Netto og supermarkedet Irma, som de største. Den samlede dagligvareomsætning var i 2012 156 mio. kr. incl. moms.

I Virum bymidte ligger 12 dagligvarebutikker med en samlet omsætning på 192 mio. kr. Her ligger supermarkedet SuperBest, discountbutikken Fakta og en række fødevarer specialbutikker.

På Brede Torv er i alt 7 dagligvarebutikker. Her er discountbutikken Netto og en række fødevarer specialbutikker.

I det øvrige Virum og Sorgenfri bydele ligger et par mindre supermarkeder samt et par tankstationer. Samlet set er der 34 dagligvarebutikker i Virum,

Sorgenfri og Brede. Bruttoarealet udgjorde 11.100 m² og den samlede dagligvareomsætning var 482 mio. kr. i 2012.

► Markedsunderlaget

I Virum og Sorgenfri bydele boede der i 2012 godt 20.600 personer. Befolkningstallet forventes at stige med ca. 2 % i perioden 2012 til 2020 til 20.900 personer.

Forbrugerne i Sorgenfri bydel havde i 2012 et samlet dagligvareforbrug på godt 228 mio. kr. Dette forbrug ventes ikke at ændre sig væsentligt frem til 2020.

Virum bydel havde et samlet dagligvareforbrug på ca. 494 mio. kr. incl. moms i 2012, hvilket forventes at stige med 2 % til 504 mio. kr. i 2020.

► Udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Konsekvenserne for den eksisterende detailhandel er beregnet for 2020.

► 0-Alternativ

Der etableres ikke yderligere detailhandel i hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte.

► Alternativ 1

Sorgenfri bymidte udvides Netto med 800 m² til i alt 1.600 m². Samtidig flyttes Irma til Sydtorvet og opdateres til en butik på i alt 1.200 m². Der etableres ligeledes et varehus på 3.500 m² i Sorgenfri bymidte.

Herudover etableres en række mindre butikker og andre kundeorienterede servicefunktioner i Sorgenfri bymidte for at udfylde sin funktion som bydelscenter.

I Virum bymidte etableres to nye dagligvarebutikker på posthusgrunden modsat Geels Plads. Her etableres supermarkedet Føtex Food med en butik på 2.500 m², samt discountbutikken Rema 1000 på 1.200 m².

De øvrige dagligvarebutikker i Virum bymidte forbliver, som de er i dag.

Det forventes, at alle projekter får optimale parkerings- og tilkørselsforhold. Herudover forventes det, at alle projekter bliver optimalt integreret med de eksisterende butikker i både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.

► Forudsætninger

Konsekvenserne vurderes ud fra følgende forudsætninger:

- **Lyngby Storcenter** udvides med i alt 10.000 m². Udvidelsen vil kun i meget begrænset omfang indeholde dagligvarebutikker og da kun i form af mindre specialbutikker.
- **I Kgs. Lyngby** etableres et varehus på 3.500 m² og en discountbutik på 1.000 m² i den østlige ende af Lyngby Hovedgade (umiddelbart nord for Omfartsvejen).
- Der etableres en discountbutik på 1.000 m² på hjørnet af Chr. X's Alle og Lyngby Hovedgade.
- Detailhandelen i **Holte** i **Rudersdal kommune** ventes ikke i nævneværdig grad udbygget.

- I **Bagsværd** i **Gladsaxe kommune** etableres Bagsværd Bypark i tilknytning til bymidten med 5.000 m² til detailhandel. Bagsværd bymidte forventes også udviklet løbende.
- På **Buddingevej** ved Buddinge Station etableres der et varehus på 3.500 m².
- For så vidt angår den fremtidige konkurrencesituation på dagligvareområdet i øvrigt, er det i denne analyse forudsat, at der ikke etableres andre større dagligvarebutikker frem til 2017 i markedsområdet.
- Befolkningsudviklingen i kommunen følger den gældende befolkningsprognose.
- Der regnes i forbindelse med fremskrivningen af det potentielle forbrug med en begrænset mængdemæssig stigning i forbruget pr. person frem til 2020.
- Handel med dagligvarer via internettet forudsættes i 2020 at udgøre ca. 2 % af den samlede dagligvareomsætning.

► Metode

Med udgangspunkt i omsætnings- og forbrugsforudsætningerne udarbejdes på grundlag af de foreliggende oplysninger samt vurderinger og erfaringer fra lignende analyser et indkøbsmønster i 2012.

I denne model indlæses forbrugsforudsætningerne for 2020, og der fås en omsætning for 2020. Denne omsætning vil butikkerne teoretisk opnå, såfremt forbrugernes indkøbsmønster er uændret fra 2012 frem til 2020.

Derefter vurderes de nye projekters indflydelse, ændringerne i detailhandelsstrukturen og den generelle forventning til forbrugernes indkøbsorientering frem til 2020. På denne baggrund fremkommer omsætningen, såfremt Sorgenfri bymidte og Virum bymidte ikke udvides.

Med udgangspunkt i denne beregning foretages vurderinger af, i hvor høj grad udvidelsen af bymidterne vil påvirke dette indkøbsmønster og omsætningen i butikkerne.

Der er alene foretaget en egentlig beregning af konsekvenserne for dagligvarer. For så vidt angår udvalgsvarer vil udvidelsen blive beskeden i forhold til det udbud, der ligger i Kgs. Lyngby, hvorfor konsekvenserne alene er beskrevet verbalt.

► **Konsekvenser**

I nedenstående tabel vises konsekvenserne af en udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte for detailhandelen i markedsområdet.

De fremtidige omsætninger i 2020 er et udtryk for et omsætningsniveau og skal ikke opfattes som præcise tal. Alle tal er i 2012 priser.

Dagligvareomsætningen

Tabel 1.1 viser dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i 2012 samt den vurderede dagligvareomsætning i 0-alternativet og Hoved-alternativet.

Eksempelvis viser tabel 1.1, at dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte var 156 mio. kr. Hvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte *ikke* udvides (0-alternativet), forventes dagligvareomsætningen at falde til 151 mio. kr. i 2020. Hvis begge bymidter udvides (Hoved-alternativet), vurderes dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte at være 279 mio. kr. Det vil sige, at konsekvensen ved Hoved-alternativet er en omsætningsstigning for Sorgenfri bymidte i forhold til 0-alternativet på 127 mio. kr., svarende til en stigning på 85 %.

Nedenstående tal skal ikke ses som ICP's eksakte vurdering, men som niveauer for den fremtidige omsætning.

Tabel 1.1 Udviklingen i dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk (mio. kr. inkl. moms i 2012-priser)

	Omsætning i 2012	Omsætning i 2020 0-alternativ	Omsætning i 2020 Hoved-alternativ	Konsekvens (mio. kr.)	Konsekvens (%)
Sorgenfri bymidte	156	151	279	+127	+85 %
Virum bymidte	192	187	298	+111	+59 %
Virum/Sorgenfri i øvrigt	75	58	45	-12	-22 %
Virum/Sorgenfri i alt	423	396	622	+226	+57 %
Lokalcenter Brede	58	52	47	-5	-10 %
Kgs. Lyngby	960*	1.078	933	-145	-13 %
Lyngby-Taarbæk i øvrigt	390*	367	327	-40	-11 %
Lyngby Taarbæk i alt	1.821	1.893	1.929	+36	
Uden for kommunen	**	**	**	-36	

*) Tallet er vurderet af ICP på baggrund af seneste detailhandelsanalyse

**): Omsætningen ikke opgjort

2020 – 0-alternativ

Hvis hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte udvides, forventes dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i alt at falde ca. 6 % i perioden 2012 til 2020. Dagligvareomsætningen i både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte forventes at falde ca. 3 %, mens dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt forventes at falde med ca. 23 %.

Dette skyldes primært den generelle strukturudvikling, hvor det må forventes, at de mindre dagligvarebutikker lukker på bekostning af de større dagligvarebutikker.

Ikke mindst de øgede åbningstider med åbnet til 22 hverdag og søndagsåbent hos discountbutikkerne og varehusene vil få betydning for omsætningen og dermed antallet af mindre dagligvarebutikker og tankstationer.

Forbrugerne køber generelt dagligvarer så tæt på bopælen som muligt, især hvis det rigtige udbud kan tilbydes lokalt. Derfor forventes dagligvarebutikkerne i Virum og Sorgenfri bydele ikke i væsentlig grad at miste omsætning på trods af styrkelsen af dagligvareudbuddet i Kgs. Lyngby.

2020 – Hoved-alternativ

Hvis Sorgenfri bymidte styrkes med et varehus samt en udvidelse af Irma og Netto, og Virum bymidte samtidig får tilført endnu et supermarked og en discountbutik, vil det få betydning for de øvrige dagligvarebutikker i Lyngby.

En udvidelse af både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil betyde, at borgerne i Virum og Sorgenfri bydele vil få forbedret deres indkøbsmuligheder væsentligt. Den samlede lokalkøbsandel for dagligvarer, som er et udtryk for hvor stor en andel forbrugerne køber lokalt, vil blive styrket i både Virum og Sorgenfri.

Sorgenfri bymidte forventes at opnå en dagligvareomsætning på 279 mio. kr. i 2020, hvis Netto og Irma udvides samt der etableres et varehus i bymidten. En udvidelse forventes hermed at betyde en omsætningsstigning for Sorgenfri bymidte i alt på 127 mio. kr., svarende til en stigning på 85 % i forhold til 0-alternativet.

Borgerne især i Sorgenfri bydel vil i højere grad købe deres dagligvarer i Sorgenfri bymidte, men bymidten vil ligeledes i højere grad tiltrække forbrugere fra Virum og Lyngby.

Virum bymidte forventes at opnå en dagligvareomsætning på 298 mio. kr. i 2020, hvis der etableres et supermarked og en discountbutik på posthusgrunden. Hermed forventes dagligvareomsætningen i bymidten at stige 111 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til en stigning på 59 %.

I Virum bymidte forventes en væsentlig del af dagligvareomsætningen i de to nye dagligvarebutikker at være en omfordeling fra de eksisterende dagligvarebutikker i Virum bymidte. De eksisterende dagligvarebutikker må forventes at få forringet deres driftsvilkår, og en af de større dagligvarebutikker kan være lukningstruet.

I Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde ca. 12 mio. kr. i 2020, hvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte styrkes. Det forventes, at de eksisterende dagligvarebutikker mister 22 % af deres omsætning, og det kan ikke udelukkes, at enkelte mindre butikker i Virum bydel i øvrigt bliver lukningstruede.

Lokalcenter Brede med Netto og en række fødevarer specialbutikker tiltrækker især forbrugerne fra et absolut næropland. Den geografiske placering i

et boligområde med forholdsvis vanskelige adgangsforhold fra Virum bydel betyder, at Brede Torv i mindre grad vil blive påvirket af styrkelsen af Virum og Sorgenfri. Det må dog forventes, at Brede Torv mister ca. 5 mio. kr. i 2020, svarende til en reduktion på ca. 10 % i forhold til 0-alternativet.

Det vurderes, at ca. 61 % af væksten i dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil blive flyttet fra dagligvarebutikkerne i Kgs. Lyngby. Dagligvareomsætningen i Kgs. Lyngby forventes at falde omkring 145 mio. kr. i 2020 i forhold til 0-alternativet. Den samlede dagligvareomsætning i Kgs. Lyngby vurderes at være 933 mio. kr. i Hoved-alternativet, svarende til et fald på ca. 13 % i 2020 i forhold til 0-alternativet.

I Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde ca. 40 mio. kr. svarende til et fald på 11 % i forhold til 0-alternativet.

Omsætningen vurderes ikke at blive taget fra én bestemt butik, men vil få betydning for alle dagligvarebutikker i Kgs. Lyngby samt i mindre grad Lyngby og Lundtofte bydele. Det vurderes, at dagligvarebutikkerne generelt vil få forringet deres driftsvilkår, men det betyder ikke, at butikkerne bliver lukningstruede.

En styrkelse af dagligvareudbuddet i Virum og Sorgenfri forventes ligeledes at få nogen betydning for dagligvarebutikkerne uden for Lyngby-Taarbæk kommune. Især forbrugerne i Virum forventes i mindre grad at foretage dagligvareindkøb i Holte Midtpunkt. I alt vurderes ca. 36 mio. kr. at blive flyttet fra dagligvarebutikker uden for Lyngby Taarbæk kommune, heraf vurderes over halvdelen at blive taget fra Holte Midtpunkt.



2020 - Andre alternativer for Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Hoved-alternativet er en maksimal udvidelse af både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte, og hermed også den maksimale omsætning begge projekter må forventes at kunne opnå.

Der er mulighed for adskillige alternative udviklingsscenerier for Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.

Hvis Hoved-alternativet ikke realiseres, vil konsekvenserne for den eksisterende detailhandel blive mindre.

Et alternativ kunne være, hvis projektet i Virum bymidte indeholdt en flytning af det eksisterende supermarked SuperBest til posthusgrunden samt etablering af to discountbutikker: en Rema 1000 på posthusgrunden samt en KIWI på Geels Plads i det tidligere supermarked.

Alternativet med 2 discountbutikker og flytning af det eksisterende supermarked vil fortsat styrke dagligvarehandelen i Virum bymidte, men ville ikke i samme grad kunne tiltrække forbrugerne fra Virum og Sorgenfri bydele.

Et andet alternativ for Sorgenfri bymidte kunne være, at supermarkedet Irma blev konverteret til discountbutikken Fakta.

Det er ICP's vurdering, at en konvertering af supermarkedet Irma til discountbutikken Fakta i mindre grad vil kunne tiltrække forbrugere og dermed omsætning til Sorgenfri bymidte. Hermed må der forventes en lavere omsætning og dermed færre konsekvenser, hvis dette alternativ realiseres.

Et tredje alternativ er, at kun det ene projekt bliver realiseret i enten Virum bymidte eller Sorgenfri bymidte.

Hvis kun Sorgenfri bymidte projektet realiseres må det forventes at tage omkring 10 % af dagligvareomsætningen fra Virum bymidte.

Hvis kun Virum bymidte projektet realiseres, må Sorgenfri bymidte forventes at miste 5-10 % af dagligvareomsætningen.



Udvalgsvareomsætningen

Hvor dagligvarer typisk bliver købt lokalt og ofte tæt på bopælen, bliver køb af udvalgsvarerne typisk koncentreret i få store indkøbssteder.

Forbrugerne er fortsat villige til at bevæge sig endnu længere for at få det rigtige dybe og brede udbud af udvalgsvarer.

Det er ICP's forventning at koncentrationstendenserne mod færre og større udbudspunkter også i fremtiden vil være udtalt. Den fortsatte konkurrence fra især ehandel må forventes at påvirke koncentrationstendenserne også i fremtiden.

Kgs. Lyngby skal fortsat være det primære udbudspunkt for udvalgsvarer, mens dagligvarer i højere grad købes lokalt.

Både Sorgenfri og Virum bymidter har en funktion som bydelscenter. De skal kunne tilbyde et varieret udbud af dagligvarer og her skal være mulighed for standardiserede udvalgsvarer til borgerne i de enkelte bydele.

Det er ikke en nødvendighed at have specialiserede udvalgsvarebutikker i et bydelscenter. Den meget korte afstand til det store udbud af udvalgsvarer i Kgs. Lyngby kan gøre det vanskeligt at etablere udvalgsvarebutikker i henholdsvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.



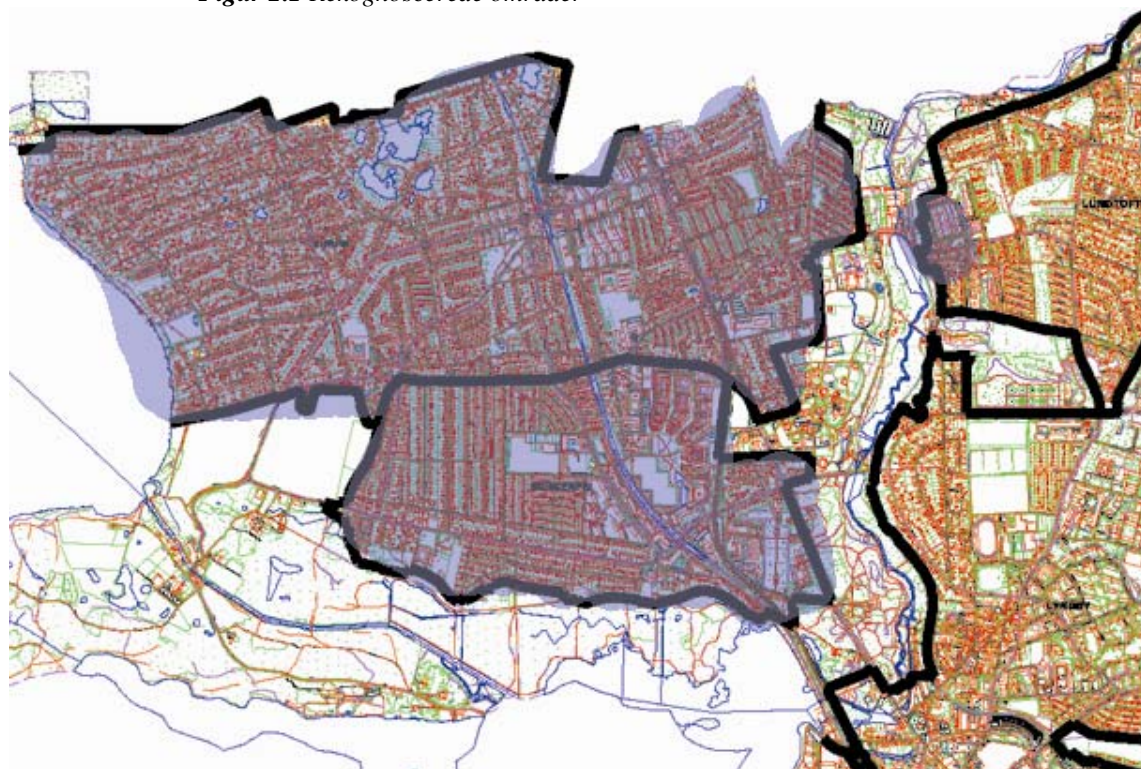
Detailhandelen i Virum Sorgenfri Brede

ICP har i januar 2013 foretaget en rekognoscering af samtlige dagligvarebutikker i bydelene Sorgenfri og Virum, samt Brede Torv. De rekognoscerede områder vises i nedenstående figur 2.1.

ICP har opgjort de enkelte butikkers bruttoareal samt indhentet oplysninger om omsætningen.

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP endvidere vurderet de enkelte butikkers attraktionsværdi i forhold til forbrugerne.

Figur 2.1 Rekognoscerede områder



Antal butikker

I nedenstående tabel 2.1 vises antallet af butikker i Virum og Sorgenfri bydele samt Brede Torv.

I Sorgenfri bydel er der i alt 9 dagligvarebutikker. Heraf er langt hovedparten placeret i Sorgenfri bymidte. Her ligger supermarkedet Irma, discountbutikken Netto samt en bager, fiskehandel, apoteksudsalg, blomsterbutik og en helsebutik. Herudover ligger der en tankstation.

Virum bymidte, som består af Virum Torv og Geels Plads, rummer i alt 12 dagligvarebutikker. Her ligger supermarkedet SuperBest, discountbutikken Fakta samt en ostephandel, Matas, en vinhandler, en slagter, en kaffe/the butik samt frugt og grønt. Herudover ligger der 10 udvalgswarebutikker.

I Brede lokalcenter er der 7 dagligvarebutikker. Her ligger discountbutikken Netto, en slagter, en fiskehandel, en bager, et apoteksudsalg, en vinhandler og en kiosk.

I Virum bydel i øvrigt ligger en DagligBrugsen, et Irma supermarked, et mindre minimarked og 3 tankstationer.

Tabel 2.1 Antal dagligvarebutikker 2013 i markedsområdet

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	8
Sorgenfri bydel i øvrigt	1
Sorgenfri i alt	9
Virum bymidte	12
Kongevej lokalcenter	1
Parcelvej lokalcenter	1
Virum i øvrigt	4
Virum i alt	18
Brede lokalcenter	7

I det øvrige Lyngby er de væsentligste dagligvarebutikker varehuset Føtex og supermarkederne SuperBest og Irma i Kgs. Lyngby.

Herudover tiltrækker varehuset Kvickly og supermarkedet Irma i Holte Midtpunkt også kunder fra Virum.

Butikkernes attraktion

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP i forbindelse med re-kognosceringen af butikkerne foretaget en overordnet bedømmelse af hver enkelt butiks attraktion.

Der er blandt andet taget hensyn til kvaliteten og bredden i butikkens sortiment i vurderingen. Herudover spiller faktorer som butikkens størrelse i forhold til sortimentet og branchen, disponeringen af arealerne samt butikkens indretning og fremtoning – herunder skilte og facader ind på vurderingen af den enkelte butiks attraktion.

Følgende skala er anvendt:

- 5: Meget høj**
- 4: Høj**
- 3: Middel**
- 2: Lav**
- 1: Meget lav**

Vurderingen skal opfattes som en forbrugers bedømmelse af den enkelte butiks attraktion.

Tabel 2.2 Butikkernes gennemsnitlige attraktion januar 2013 fordelt på områder

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	3,3
Sorgenfri bydel i øvrigt	*
Sorgenfri i alt	*
Virum bymidte	2,9
Kongevej lokalcenter	*
Parcelvej lokalcenter	*
Virum i øvrigt	3,3
Virum i alt	3,0
Brede lokalcenter	3,0

** Attraktionen kan ikke vises grundet diskretionshensyn*

Den samlede gennemsnitlige attraktion er generelt omkring middel for dagligvarebutikkerne i de rekognoscerede dagligvarebutikker.

I Sorgenfri bymidte ligger den gennemsnitlige attraktion over middel for dagligvarebutikkerne, mens den gennemsnitlige attraktion ligger lidt under middel for Virum bymidte.

I Brede lokalcenter ligger den gennemsnitlige attraktion for dagligvarebutikkerne på middel.

Bruttoareal

ICP har foretaget en grov opmåling af bruttoarealet i butikkerne i Virum, Sorgenfri og Brede.

Bruttoarealet er defineret som det samlede areal, der hører til butikken, hvilket vil sige salgsareal og eventuelle kontorer, lager- og personalerum.

Tabel 2.3 Bruttoareal i dagligvarebutikkerne januar 2013 i m²

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	3.400
Sorgenfri bydel i øvrigt	100
Sorgenfri i alt	3.500
Virum bymidte	4.800
Kongevej lokalcenter	300
Parcelvej lokalcenter	400
Virum i øvrigt	900
Virum i alt	6.400
Brede lokalcenter	1.200

I Sorgenfri bymidte er der i dag i alt 3.400 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

I Virum bymidte er der i alt 4.800 m² bruttoareal til dagligvarebutikker, mens der i Brede lokalcenter er 1.200 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

I Virum og Sorgenfri bydele i alt er der 11.100 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

Omsætning

Tal for omsætningen i 2012 er blevet indhentet ved direkte henvendelse til de enkelte butiksindehavere. For enkelte butikker har ICP måttet skønne omsætningen, da indehaverne ikke har ønsket at oplyse omsætningen.

Nedenstående tabel viser alene dagligvareomsætningen i Virum, Sorgenfri Brede.

Tabel 2.4 Omsætning i 2012 i mio. kr. incl. moms

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	157
Virum bymidte	192
Virum Sorgenfri Brede i øvrigt	133
Virum Sorgenfri Brede i alt	482

Den samlede dagligvareomsætning i markedsområdet Virum Sorgenfri Brede var i 2012 482 mio. kr.

Heraf udgjorde dagligvareomsætning i Sorgenfri bymidte 33 %, mens dagligvareomsætningen i Virum bymidte udgjorde 40 %.

I den øvrige del af området var dagligvareomsætningen 133 mio. kr. i 2012.





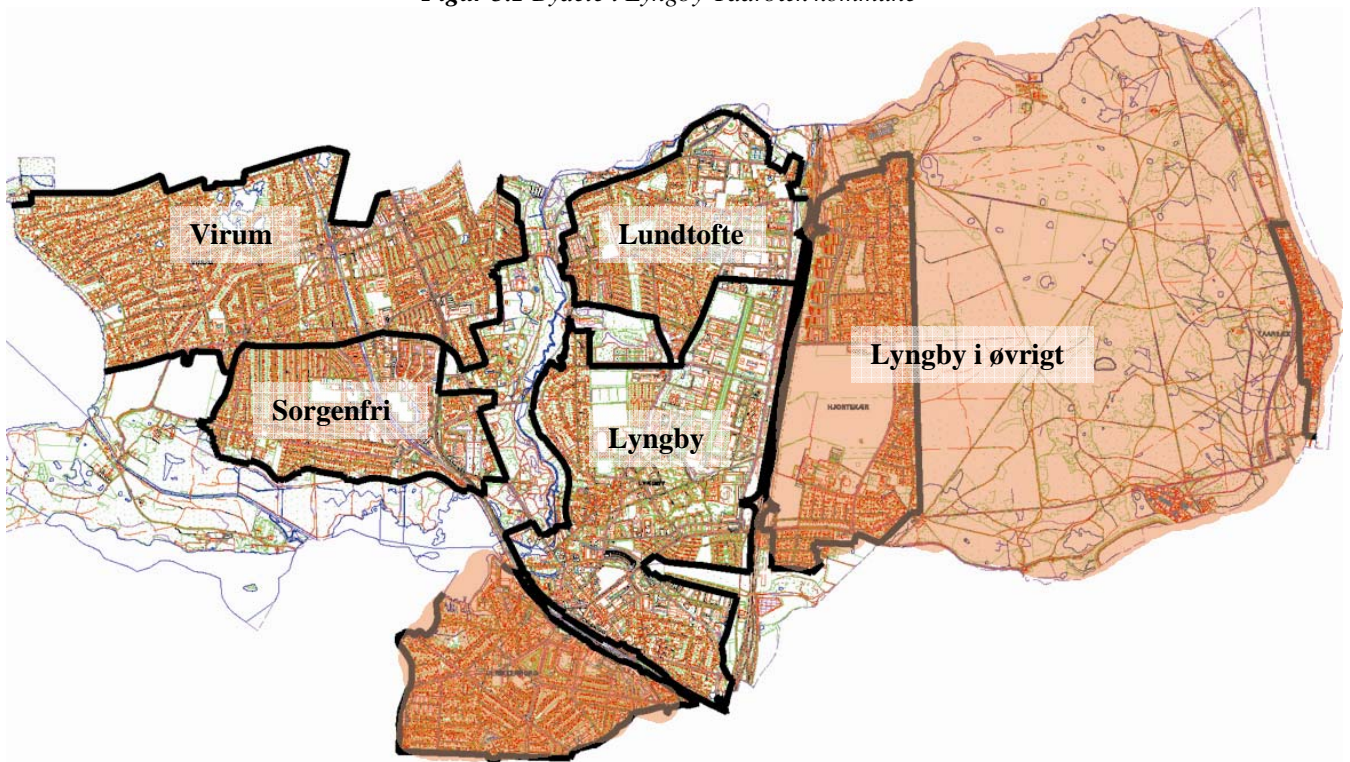
Befolknings- og forbrugsforhold

Punkt nr. 3 - Forhøring om den fremtidige udvikling af Sorgenfri Stationsområde - behandling af de indkomne idéer og forslag.
Bilag 4 - Side -19 af 28

Til brug for vurderinger af udviklingsmulighederne for detailhandelen i Virum Sorgenfri er det nuværende og fremtidige forbrug af dagligvarer beregnet for de forskellige områder i Lyngby-Taarbæk kommune.

Områderne er illustreret i nedenstående figur 3.1.

Figur 3.1 Bydele i Lyngby-Taarbæk kommune



Datagrundlag

Der er ved beregningen af forbruget anvendt ICP's bearbejdning af Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt oplysninger om bl.a. indkomst- og befolkningsforhold fra Danmarks Statistik og Lyngby-Taarbæk kommune. Der er endvidere anvendt den seneste befolkningsprognose for Lyngby-Taarbæk kommune.

Beregningerne og opgørelserne knytter sig til 2012 samt horisontåret 2020.

Befolknings- og indkomstforhold

Figur 3.2 viser udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune.

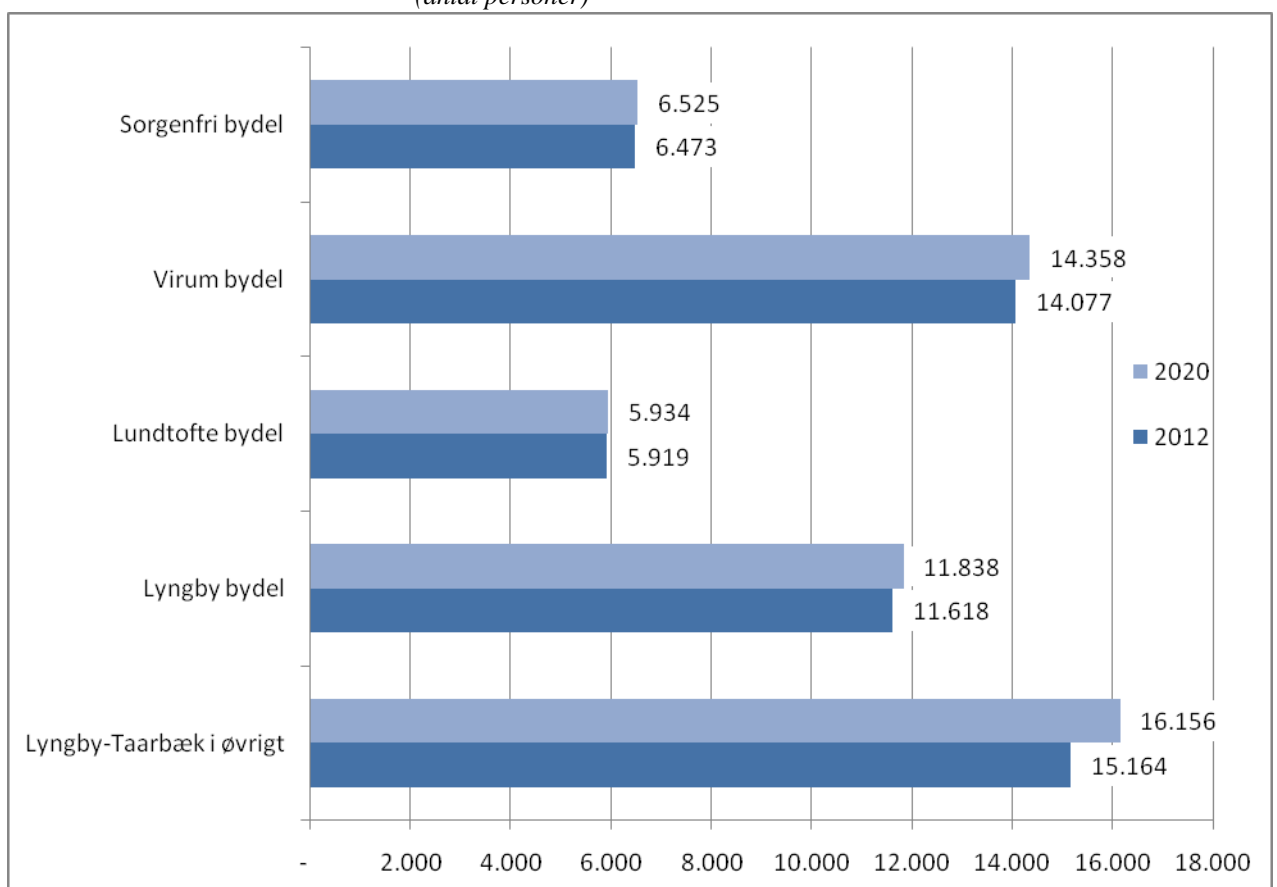
Der bor i alt omkring 6.500 personer i Sorgenfri bydel, hvilket forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2012 til 2020.

I Virum bydel bor 14.100 personer i 2012. Befolkningstallet i Virum forventes at stige ca. 2 % i perioden 2012 til 2020 til knap 14.400 personer.

I Lundtofte bydel bor 5.900 personer, hvilket forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2012 til 2020.

I hele Lyngby-Taarbæk kommune bor 53.300 personer, hvilket forventes at stige med 3 % i perioden 2012 til 2020 til 54.800 personer.

Figur 3.2 Udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune (antal personer)



Niveauer for husstandsindkomst og -størrelse

Forbruget i den enkelte husstand afhænger bl.a. af husstandens indkomstniveau samt antallet af personer pr. husstand.

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsindkomst i Virum Sorgenfri ligger på omkring 710.000 kr., hvilket er en del over landsgennemsnittet (ca. 472.000 kr.).

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsstørrelse i Lyngby-Taarbæk kommune er 2,08 personer pr. husstand, hvilket er omkring landsgennemsnittet på 2,05.

Forbrugsforhold

På baggrund af ovenstående oplysninger om befolknings- og indkomstforholdene samt ICP's specialtabeller fra Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser er dagligvareforbruget for 2012 og 2020 beregnet.

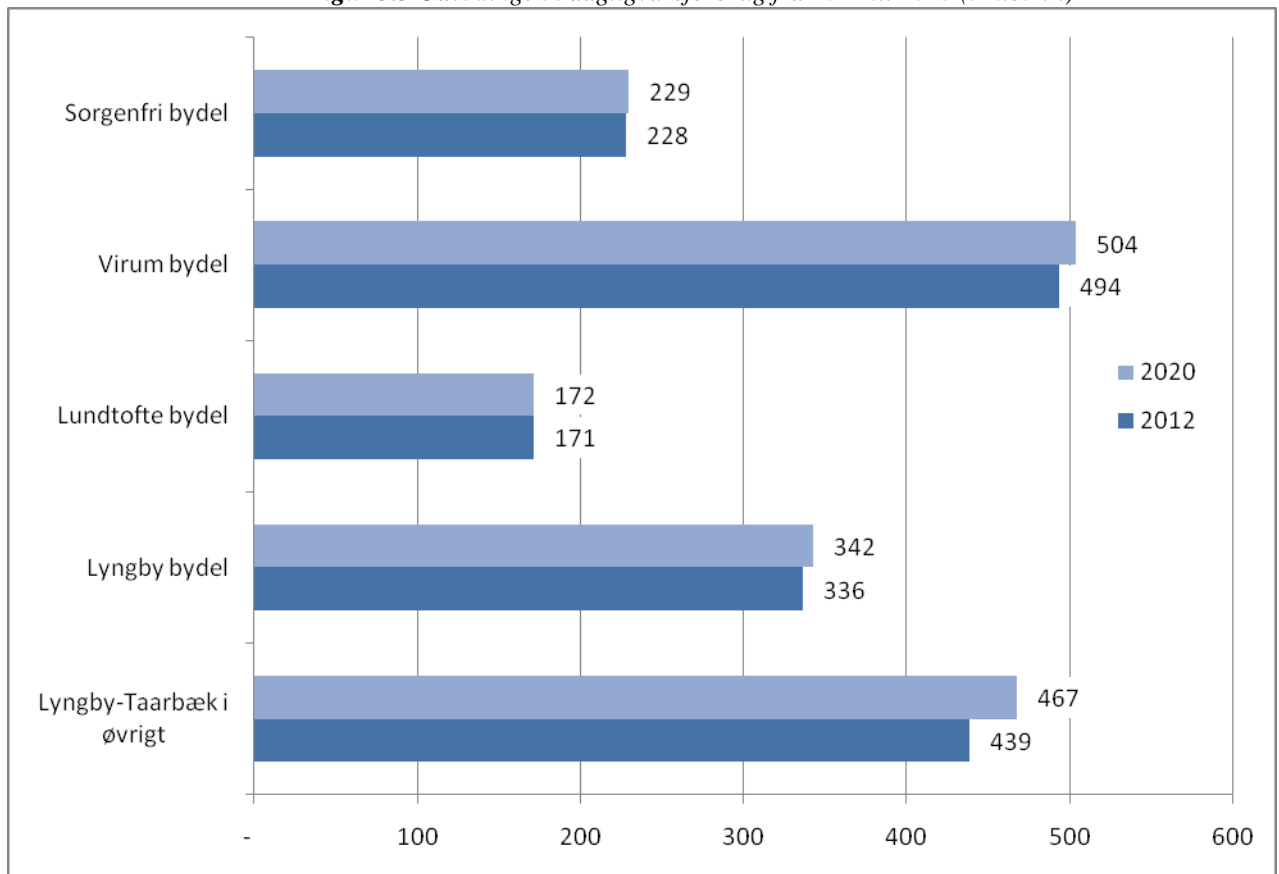
Det samlede dagligvareforbrug er omkring 1,7 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune, jf. figur 3.3.

Det forventes, at det samlede dagligvareforbrug i kommunen stiger ca. 3 % i perioden 2012 til 2020. Således forventes det samlede dagligvareforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune at være 1,7 mia. kr. i 2020.

I Sorgenfri bydel var dagligvareforbruget ca. 228 mio. kr. i 2012, mens dagligvareforbruget i Virum bydel var ca. 494 mio. kr. i 2012.

Dagligvareforbruget forventes at stige ca. 1 % i perioden 2012 til 2020 i Sorgenfri, mens det forventes at stige ca. 2 % i bydelen Virum. Således forventes dagligvareforbruget i Sorgenfri at være 229 mio. kr. og 504 mio. kr. i Virum i 2020.

Figur 3.3 Udviklingen i dagligvareforbrug fra 2012 til 2020 (i mio. kr.)



Punkt nr. 3 - Forhøring om den fremtidige udvikling af Sorgenfri Stationsområde - behandling af de indkomne idéer og forslag.
Bilag 4 - Side -23 af 28

Bilag 1

Branchefortegnelse

1. DAGLIGVARER

47.30.00	Servicestationer med kiosksalg
47.11.10	Købmænd og døgnkiosker
47.11.20	Supermarkeder
47.11.30	Discountforretninger
47.11.20	Varehuse. Selvbetjeningsbutikker med fuldt fødevarsortiment, hvor omsætningen af non-food-varer udgør mere end 20% af den samlede omsætning og hvor salgsarealet udgør mindst 1.500m ² .
47.21.00	Frugt- og grøntforretninger
47.22.00	Slagter- og viktualieforretninger
47.23.00	Fiskeforretninger
47.24.00	Detailhandel med brød, konditori- og sukkervarer
47.25.00	Detailhandel med drikkevarer
47.29.00	Anden detailhandel med fødevarer i specialforretninger
47.29.00	Chokolade- og konfektreforretninger
47.29.00	Vinforretninger
47.26.00	Tobaksforretninger
47.29.00	Osteforretninger
47.29.00	Helsekostforretninger
47.73.00	Apoteker
47.74.00	Detailhandel med medicinske og ortopædiske artikler
47.75.00	Parfumerier
47.75.00	Materialister
47.76.10	Blomsterforretninger
77.22.00	Udlejning af videobånd

2. BEKLÆDNING

47.19.00	Stormagasiner
47.51.00	Detailhandel med kjolestoffer, garn, broderier mv.
47.71.10	Dametøjsforretninger
47.71.10	Herretøjsforretninger
47.71.10	Herre- og dametøjsforretninger (blandet)
47.71.20	Babyudstøvs- og børnetøjforretninger
47.72.10	Skotøjsforretninger
47.79.00	Forhandlere af brugt tøj
47.91.20	Detailhandel fra postordre eller internetforretninger, hvis salgslokale

3. BOLIGUDSTYR

43.21.00	El-installatører med butikshandel
43.22.00	VVS-installatører og blikkenslagerforretninger
47.53.00	Detailhandel med tæpper, vægbeklædning og gulvbelægning, hvis salgslokale
43.34.20	Glarimesterforretninger med butikshandel
47.59.10	Møbelforretninger *)
47.59.20	Boligtekstilforretninger
47.59.30	Detailhandel med køkkenudstyr, glas, porcelæn, bestik, vaser, lysestager m.v.
47.59.90	Detailhandel med belysningsartikler samt husholdningsartikler i .a.n.”
47.54.00	Detailhandel med elektriske husholdningsapparater
47.43.00	Radio- og tv-forretninger
47.52.00	Detailhandel med isenkram og glas
47.52.20	Byggemarkeder og værktøjsmagasiner
47.52.10	Farve- og tapetforretninger
47.78.30	Forhandlere af gaveartikler og brugskunst
47.78.40	Kunsthandel og gallerivirksomhed
47.41.00	Detailhandel med computere, ydre enheder og software
47.42.00	Detailhandel med telekommunikationsudstyr
47.79.00	Antikvitetsforretninger
47.79.00	Detailhandel med brugte varer i forretninger
47.91.10	Detailhandel fra internet eller postordreforretninger, hvis salgslokale
47.78.90	Detailhandel med køkken og badeværelseelementer
95.29.00	Låsesmede, hvis salgslokale

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler omsætningsmæssigt både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr.

4. ØVRIGE UDVALGSVARER

45.40.00	Detailhandel med reservedele og tilbehør til biler mv. (autoudstørsforretninger)
45.32.00	Detailhandel med motorcykler, reservedele og tilbehør
47.72.20	Lædervareforretninger
47.63.00	Detailhandel med musik- og videooptagelser
47.59.40	Forhandlere af musikinstrumenter
47.61.00	Detailhandel med bøger
47.62.00	Detailhandel med aviser og papirvarer, herunder kontorartikler og plakater
47.77.00	Detailhandel med ure, smykker og guld- og sølvvarer
47.78.10	Optikere
47.78.20	Fotoforretninger
47.78.90	Detailhandel med frimærke- og mønter
47.64.10	Forhandlere af sports- og campingudstyr
47.65.00	Detailhandel med spil og legetøj
47.64.20	Cykel- og knallertforretninger
47.76.30	Dyrehandel
47.78.90	Pornobutikker
47.78.90	Detailhandel med andre varer, barnevogne, børstevarer, skumgummi, ovne og pejse, skibsproviantering med butikshandel.
47.79.00	Bogantikvariater
47.79.00	Andre forhandlere af brugte varer.
47.91.10	Detailhandel fra internet eller postordreforretninger, hvis salgsløkal

**5. BUTIKSTYPER DER FORHANDLER SÆRLIGT PLADSKRÆVENDE
VAREGRUPPER**

45.11.20	Detailhandel med biler
45.19.10	Detailhandel med campingvogne mv.
47.76.20	Planteforhandlere og havecentre
47.59.10	Møbelforretninger *)
47.64.30	Forhandlere af lystbåde og udstyr hertil
47.52.20	Tømmerhandler og butikker med større bygningsmaterialer *)

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler detailhandelsomsætningen i både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr.

MT Højgaard A/S

Sorgenfri Torv

Trafikanalyse, resume

17. januar 2014
SB/PSA

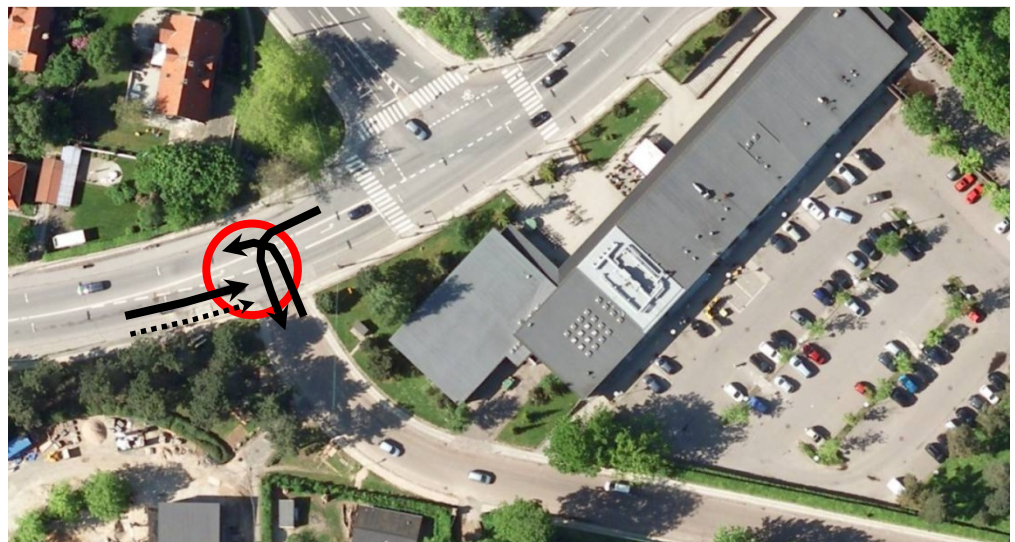
1 Indledning

I forbindelse med planerne for området omkring Sorgenfri Torv har Via Trafik analyseret de fremtidige trafikale forhold med særlig fokus på trafikafvikling. Dette notat er et kort resume af dagens problemer og de foreslåede løsninger.

2 Trafikale problemer i dag

Trafikbetjeningen af det sydlige Sorgenfri Torv sker fra Hummeltoftevej og videre ad I. H. Mundts Vej. Denne ind- og udkørslen sker ca. 20 m fra det signalregulerede kryds ved Grønnevej henover en venstresvingsbane i modsat retning mod Grønnevej. At de to kryds ligger så tæt på hinanden betyder, at blot et par venstresvingende biler mod I. H. Mundts Vej kan skabe kø tilbage i krydset ved Grønnevej.

Trafikken afvikles i dag ved at trafikanterne Hummeltoftevej fra vest viser hensyn til trafikanterne til og fra I. H. Mundts Vej ved at skabe plads til, at de kan komme ind- og ud. Denne udformning udgør en uheldsrisiko, særligt for cyklister langs Hummeltoftevej i østlig retning. Her er der risiko for at cyklister bliver skjult bag en bil på Hummeltoftevej, ligeledes i østlig retning, der holder tilbage for en bil, der skal svinge til venstre ad I. H. Mundts Vej.



Figur 1: Krydset Hummeltoftevej/I. H. Mundts Vej med ind- og udkørsel henover en venstresvingsbane og begrænset mulighed for at dreje vejene.

Den nuværende trafikbelastning på motorvejsrampen mod Hummeltoftevej medfører afviklingsproblemer om eftermiddagen i det østlige tilslutningsanlæg. Dette giver forsinkelser og kødannelser på rampen fra motorvejen.

3 Fremtidige anbefalinger

Projektet vil medføre øget trafik til og fra området, og det vil medføre at problemet med indkørsel til Sorgenfri Torv ad I. H. Mundts Vej forværres.

Det anbefales en løsning, hvor de to T-kryds samles til ét firbenet kryds ved at I. H. Mundts Vej og Grønnevej drejes så vejene samles i et regulært men skævt kryds på Hummeltoftevej. Trafikken til og fra I. H. Mundts Vej indgår således i signalanlægget som i et traditionelt firbenet kryds.

Som alternativ kan foretages en mindre omfattende krydsombygning. Den løsning er også en mindre effekt løsning. Ved den alternative løsning forsættes I. H. Mundts Vej mod vest således at afstanden mellem I. H. Mundts Vej og Grønnevej bliver større og der kan blive plads til en venstresvingsbane fra Hummeltoftevej mod I. H. Mundts Vej. Samtidig udvides signalanlægget så trafikken til og fra I. H. Mundts Vej også indgår i signalreguleringen.

Med den ekstra trafikbelastning som projektet forventes at medføre på både Hummeltoftevej og på motorvejsramperne, vil det være nødvendigt at signalregulere det østlige rampekryds for at undgå store forsinkelser og tilbagestuvning ud på motorvejen. Samtidig bør den vestlige motorvejsrampe også signalreguleres.

4 Fordele og ulemper ved anbefalinger

Trafikken til og fra I. H. Mundts Vej afvikles mere sikkert da den indgår i signalreguleringen. Specielt forbedres trafiksikkerheden for cyklister langs Hummeltoftevej forbi I. H. Mundts Vej. Indsnævring af Hummeltoftevej og etablering krydsningshelle vil reducere hastighedsniveauet, hvilket vil gøre det mere trygt i det hele taget at færdes i området og særligt krydsning af vejen.

Ved at signalregulere motorvejsramperne kan de nuværende kødannelser og ventetid på den østlige rampe i eftermiddagsspidstimen reduceres.

En ulempe ved det foreslåede tiltag er at kapaciteten forringes for den gennemkørende trafik på Hummeltoftevej og Grønnevej med større forsinkelse i signalanlægget Hummeltoftevej/Grønnevej. Dette som følge af den større trafik og at venstresvingende trafikanter fra Grønnevej i dag kun skal holde tilbage for krydsende lette trafikanter – og i det foreslåede tiltag også skal holde tilbage for biltrafik fra Sorgenfri Torv. At længden af højresvingsbanen på Hummeltoftevej mod Grønnevej forkortes, er med til at reducere kapaciteten og vil særligt om eftermiddagen medføre en risiko for at en kø stuer tilbage i det gennemkørende spor.

På samme måde giver de foreslåede signalreguleringer af rampeanlæggene også en forsinkelse for den gennemkørende trafik på Hummeltoftevej.

En sammenligning af de to forskellige forslag til krydsudformninger af tilslutning til I. H. Mundts Vej viser en række forskelle. I det følgende er nævnt de største forskelle.

Visuelt er der stor forskel på de to løsninger idet løsningen med de forsatte T-kryds ikke er en nær så omfattende ændring af vejens udtryk – ligner mere en forbedring af de nuværende forhold ved en tilpasning til de nye forhold med mere trafik. Løsningen med et firbenet kryds ændrer krydsområdet udtryk så det i større omfang kommer til at fremtræde som en "trafikmaskine". Omfanget af ombygningen kommer sig også til udtryk i de beregnede anlægsoverslag på hhv. omkring 2,5 og 4,7 mio. kr.

Kapacitetsmæssigt giver løsningen med et firbenet kryds bedre trafikafvikling fordi det er et regulært firbenet kryds med en enkel signalstyring.

Selvom ombygningen med de forsatte T-kryds visuelt er mindre, betyder løsningen at der skal fjernes flere træer fordi I. H. Mundts Vej forsættes ca. 7 m mod vest.

For skolebørn der går fra Hummeltofteskolen langs Grønnevej til fritidsklub på I. H. Mundts Vej, vil et firbenet kryds være at foretrække i forhold til de forsatte T-kryds da de kan gå en mere direkte vej.

MT Højgaard A/S

Sorgenfri Torv

Trafikanalyse, sammenfatning

17. januar 2014
SB/PSA

1

Indledning

I forbindelse med planerne for området omkring Sorgenfri Torv har Via Trafik analyseret de fremtidige trafikale forhold med særligt fokus på trafikafvikling. Dette notat udgør en sammenfatning af de gennemførte analyser.

Projektet omfatter en række byggerier fordelt på fire områder omkring Hummeltoftevej og Sorgenfri station.

På området omkring den tidligere politistation planlægges 20.000 m² byggeri fordelt på ca. 6.000 m² butikker og ca. 14.000 m² boliger. Hertil planlægges ca. 300 parkeringspladser i konstruktion. Den eksisterende ejendom på området er på 7.273 m². Der er ingen aktivitet på området i dag.

På området omkring Parker & Rejs anlægget for Sorgenfri Station planlægges opført et endnu ikke fastlagt antal m² boliger og ca. 500 m² butikker. Området huser udover pendlerparkeringsplads for Sorgenfri Station, en Q8-tankstation og en kontorbygning på 6.485 m². Kontorbygningen er pt. ikke i anvendelse.

På den nordlige del af Sorgenfri Torv planlægges der ca. 6.000 m² boliger, ca. 1.000 m² butikker og et sundheds- og fitnesscenter på ca. 2.000 m². Den nuværende Irma og en række mindre butikker nedrives. I alt 2.969 m².

På den sydlige del af Sorgenfri Torv, der i dag huser en række butikker (bl.a. en Netto) udvides butiksarealet til i alt 4.750 m², svarende til en stigning på ca. 1.750 m².

Der er hensigten at de fire områder bindes sammen, og i sær, at der skabes en kobling mellem den sydlige del af Sorgenfri Torv og de nye butikker, på den grund, hvor politistationen lå (Polititorvet). Der skal således skabes en "Diagonalforbindelse" i form af en pladسدannelse på Hummeltoftevej.

2

Trafikafvikling

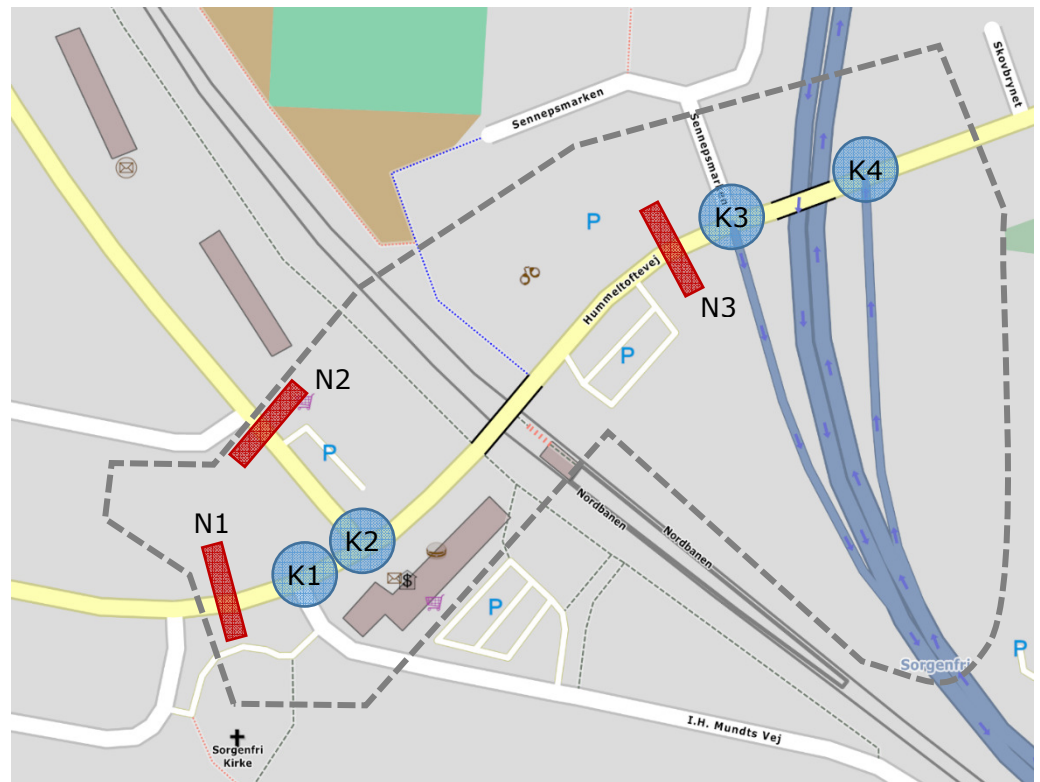
Som grundlag for de trafikale vurderinger er den nuværende trafik analyseret med trafiktællinger i kryds, og registreringer af gennemkørende trafik på Hummeltoftevej fra motorvejsramperne til I. H. Mundts Vej.

Der er foretaget krydstællinger i følgende kryds (se også Figur 1):

- K1: Hummeltoftevej/I.H.Mundts Vej
- K2: Hummeltoftevej/Grønnevej
- K3: Hummeltoftevej/motorvejsstikørsel (Sennepsmarken)
- K4: Skovbrynet/motorvejsafkørsel

Den gennemkørende trafik er registreret ved en nummerskrivningsanalyse på tre udvalgte positioner (se også Figur 1):

- N1: På Hummeltoftevej mellem I. H. Mundts Vej og Hummeltoften
- N2: På Grønnevej syd for Abildgårdsvej
- N3: På Hummeltoftevej vest for motorvejsstikørslen



Figur 1: Analyseområde i Sorgenfri. Kortmateriale © OpenStreetMap

Registreringen af den gennemkørende trafik viste, at ca. 75 % af trafikken på Hummeltoftevej er gennemkørende trafik, der ikke har ærinde i butikkerne på Sorgenfri Torv.

Når der skabes et mere attraktivt center forventes det at mange af kunderne i forvejen kører på Hummeltoftevej. Ved beregning af den fremtidige trafik til det nye center antages det således, at halvdelen af den ekstra kundetrafik i forvejen kører på Hummeltoftevej. Dette gælder kun for trafik til butikkerne. Trafik til erhverv, boliger og fitnesscenter antages alt sammen at være ny trafik.

2.1

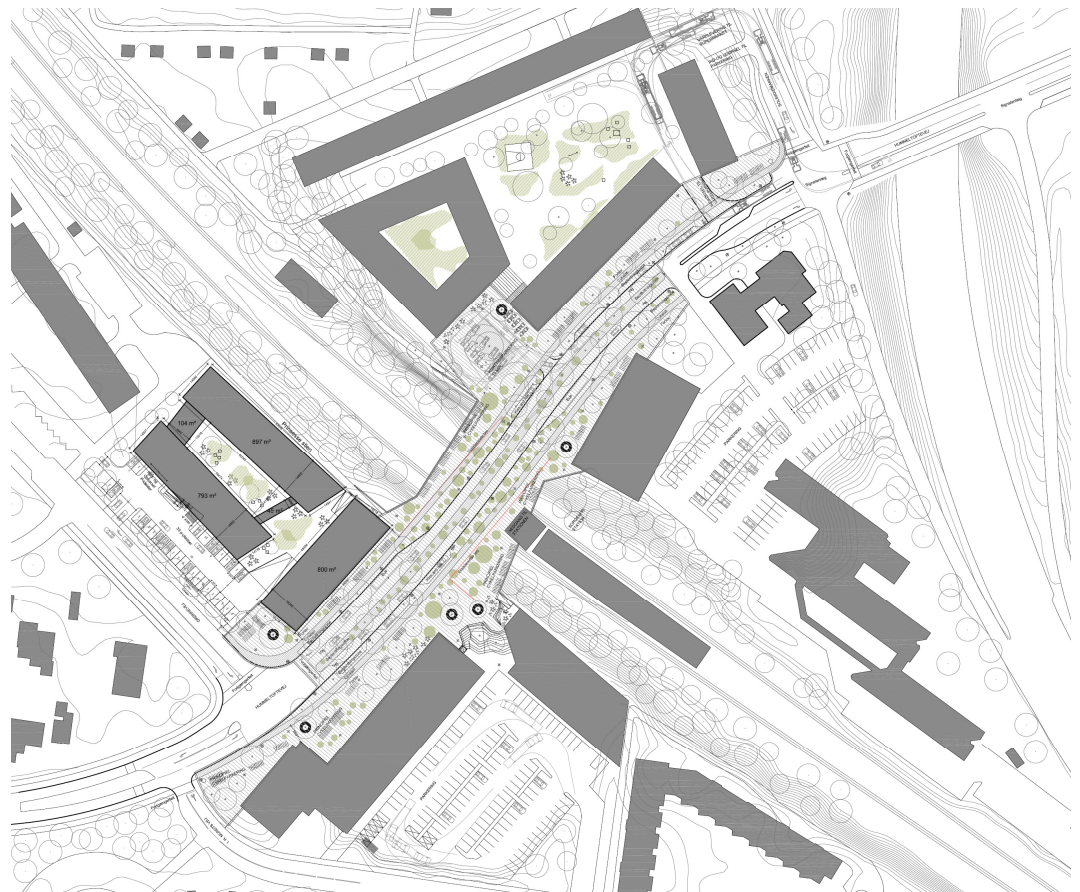
Fremtidig trafikstruktur

I projektet er der planlagt en ombygning af de eksisterende trafik anlæg med henblik på at opnå en funktionel og trafik sikker afvikling af trafikken tilpasset den fremtidige udformning og med fokus både på biltrafikken, den lette trafik, og den kollektive trafik.

Hummeltoftevej

Hummeltoftevej er en primær trafikvej med en årsdøgntrafik på ca. 10.000 biler, ud for Polititorvet. Vejens trafikale funktion skal opretholdes. For at sikre trafikafviklingen vil der på hele strækningen fra Lyngby Omfartsvej til Grønnevej fortsat være et frit gennemgående kørespor i begge retninger.

For at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling for den gennemkørende trafik etableres højre- og venstresvingbaner i en passende længde i alle kryds. Ligeledes etableres buslommes ved busstoppestederne på Hummeltoftevej ved Sorgenfri station. Bussernes holdepladser placeres så tæt på nedgangen til stationen som muligt. I forlængelse af bussernes holdepladser kan der eventuelt etableres korttidsparkeringspladser for biler til afsætning på Sorgenfri station



Figur 2: Plan for bygge- og anlægsprojekt, Polyform 05.11.2013

På Hummeltoftevej etableres en "Diagonalforbindelse", så det trafikale udtryk nedtones og vejen i videst muligt omfang tilpasses de lette trafikanter og den kommende bebyggelse, der i højere grad end i dag vil blive randbebyggelse

ud mod vejen. Trafikken planlægges afviklet med lavere hastighed (fx 30 km/t). Det understreges i vejens udtryk, der visuelt underordnes områdets samlede arkitektoniske udtryk. Det medfører fx at vejarealet måske etableres i en anden belægning end asfalt, så den får mere karakter af pladsdannelse, der indbyder til at færdes med lav hastighed.

Tilslutningsanlæg til Lyngby Omfartsvej

Projektet vil medføre øget trafik til og fra området, og det vil medføre at de nuværende afviklingsproblemer ved rampeanlæggene potentielt forværres.

Det er planen, at kapaciteten skal øges, formentlig ved at signalregulere begge rampekryds. Allerede med den nuværende trafikbelastning bør det overvejes at signalregulere det østlige tilslutningsanlæg, og for at skabe en trafiksikker helhedsløsning for trafikken henover motorvejsramperne bør det vestlige tilslutningsanlæg også signalreguleres.

Da Vejdirektoratet er vejmyndighed på rampeanlægget, skal de inddrages i det videre planlægningsarbejde om rampekrydsene.

Parkering på området for tidligere Politistation

Ved det nye byggeri på området for den gamle politistation etableres et parkeringshus med ca. 300 parkeringspladser. Dette er til brug for de butikker og boliger der etableres på området.

Der er planlagt en lille p-plads (20 pladser) ved siden af parkeringshuset og det er derfor nærliggende også at have ind- og udkørsel til parkeringshuset her. Dette kan medføre at den primære adgang til parkeringshuset bliver via terrænparkeringen, idet denne vil være den mest attraktive og bilisterne derfor først vil søge plads her, og efterfølgende søge ind i parkeringshuset. Hvis det ønskes at fredeliggøre pladsen vil det være en fordel at der ikke skabes forbindelse for bilerne mellem terrænparkeringen og parkeringshuset.

Adgangen til terrænparkeringen på forpladsen kan af hensyn til fremkommeligheden på Hummeltoftevej og for at undgå en venstresvingsbane, begrænses til højre ind og højre ud. En detaljløsning, der vil blive overvejet nærmere i den videre planlægning, da det afhænger af pladsens konkrete udformning.

Varekørsel til Polititorvet

Varekørsel til butikkerne fra Hummeltoftevej anbefales at ske ad Sennepsmarken. Dette for at undgå flere kryds langs Hummeltoftevej end højest nødvendigt. En vareindkørsel mellem bygninger alene med mulighed for højresving ind fra Hummeltoftevej kan dog accepteres i forhold til trafikafviklingen på Hummeltoftevej.

Overfor Polititorvet

Området overfor Polititorvet bliver i fremtiden vejbetjent ad den eksisterende adgangsvej umiddelbart vest for Q8-tankstationen. Her skal der i detailudformningen sikres en god og sikker adskillelse mellem trafikken til Q8-tankstationen og til parkeringspladsen.

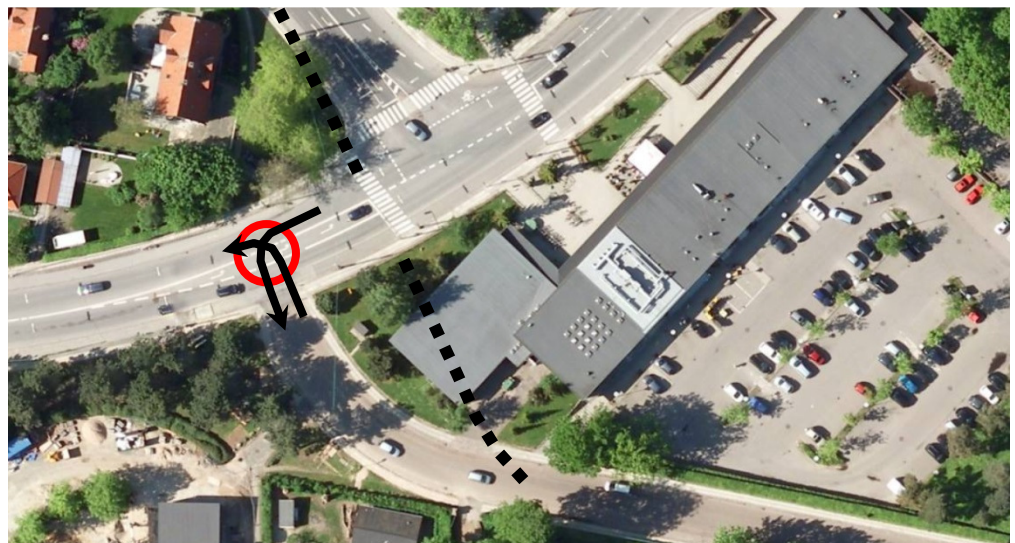
Parkeringen til de nye boliger og butikker integreres i projektet.

Den nordlige del af Sorgenfri Torv

Det nordlige Sorgenfri Torv bliver også i fremtiden trafikbetjent fra Grønnevej med en adgangsvej umiddelbart syd for højhusene, og med anlæg af en parkeringskælder. Ændringen af områdets bebyggelse fra butikker til boliger vil medføre et fald i trafikken til og fra området. Den fremtidige trafikafvikling vurderes at være uproblematisk.

Den sydlige del af Sorgenfri Torv

Trafikbetjeningen af det sydlige Sorgenfri Torv vil ligesom i dag ske ad I. H. Mundts Vej til Hummeltoftevej. Denne ind- og udkørslen sker ca. 20 m fra Grønnevej henover en venstresvingsbane mod Grønnevej. Dette fungerer i dag ved at trafikken på Hummeltoftevej viser hensyn til trafikken til og fra I. H. Mundts Vej ved at skabe plads til, at de kan komme ind- og ud. Denne udformning udgør en uheldsrisiko, særligt for cyklister langs Hummeltoftevej i østlig retning, idet der er risiko for at cyklister bliver skjult bag en bil på Hummeltoftevej, der holder tilbage for en bil der skal svinge til venstre ad I. H. Mundts Vej. Det er heller ikke en løsning, der har særlig stor kapacitet.



Figur 3: Krydset Hummeltoftevej/I. H. Mundts Vej med ind- og udkørsel henover en venstresvingsbane og begrænset mulighed for at dreje vejene.

Ud fra stigningen på ca. 1.750 m² butikker til ca. 4.750 m² butikker kan forventes en stigning i trafikken på ca. 50 % til og fra I. H. Mundts Vej. Dette vil forværre problemstillingen med de to tætliggende kryds og kun venstresvingsbane i den ene retning. Det anbefales derfor, at forbedre forholdene for denne vejtilslutning. I det følgende er der foreslået to løsninger til forbedringer af forholdene (En udbygning baseret på den nuværende struktur med to T-kryds, og en løsning, hvor de to T-kryds samles til ét firbenet kryds).

Kollektiv trafik

Området har en glimrende kollektiv trafikbetjening, der godt kan håndtere en øget aktivitet som følge af nyt erhverv, boliger og butikker.

Området er i dag kollektiv trafikbetjent med S-tog med 10 minutters drift mod nord (Holte st. og i weekender Hillerød st.) og 10 minutters drift mod syd (Høje Taastrup st. over København H). Uden for dagtimerne er der 20 minutters drift.

Udover S-tog kører der i dag fire busafgange i spidstimen i hver retning der betjener lokalområdet omkring Sorgenfri st.:

- Buslinje 170 har to afgange mod Holte st. og to afgange mod Lyngby st. i timen.
- Buslinje 191 har to afgange mod Lyngby st. og to afgange fra Lyngby st. i timen.

Lette trafikanter

Broen henover jernbanen udvides for at skabe areal og dermed mulighed for både at skabe en pladسدannelse, forbinde de enkelte delområder, og samtidig opretholde vejens trafikale funktion. Udvidelsen af broen giver endvidere mulighed for at skabe ordnede forhold for både cykelparkering til Sorgenfri station og fodgængere langs Hummeltoftevej.

På Hummetoftevej og Grønnevej er der i dag en kantstensafgrænset cykelsti. I det fremtidige projekt vil også være en kantstensafgrænset cykelsti langs Hummeltoftevej og Grønnevej. På I. H. Mundts Vej er der hverken i dag eller i det fremtidige projekt cykelstier. Langs de nævnte veje er der både i dag og fremtiden fortovej langs begge vejsider.

For at gøre det lettere at krydse Hummeltoftevej for gående og trækkende cyklister etableres der en gennemgående bred midterhelle.

2.2

Fremtidig trafikafvikling

Trafikmængder

Den fremtidige trafik er beregnet ud fra et gennemsnit mellem Miljøstyrelsens turrater og erfaringstal for opholdstid og belægninger på parkeringspladser.

I beregningerne er der taget udgangspunkt i de enkeltes områders nuværende og fremtidige funktion, og den forskel der planlægges i arealanvendelsen – og deraf forventning om stigning eller fald i trafikken til hvert område. Der ses kun på ændringer, hvilket fx betyder at trafik til Netto ikke indgår som en forskel, da butikken har samme størrelse i dag som i det nye butikstorv. Derimod indregnes fx en stigning på den sydlige del af Sorgenfri Torv som følge af flytningen af Irma (der samtidig modregnes på den nordlige del af Sorgenfri Torv).

Det kommende byggeri omkring Sorgenfri Torv medfører at antallet af ture på vejnettet i spidstimen stiger med omkring 50 %. Den største stigning sker til området med den tidligere politistation (som pt. er tom), hvor trafikken forventes at stige med 325 bilture i spidstimen. Modsat sker den mindste, men alligevel betydelige, stigning på den sydlige del af Sorgenfri Torv på I. H. Mundts Vej på over 100 bilture. Til sammenligning kan her nævnes at trafikken på I. H. Mundts Vej er talt i en eftermiddagsspidstime til i dag at udgøre ca. 150 biler ind og ca. 150 biler ud.

Det bemærkes at både den tidligere politistation og Danicas kontorbygning, der tidligere husede Novo Nordisk begge er tomme og derfor ikke indgår i den nuværende trafik. I den fremtidige trafik er politistation erstattet af det nye projekt mens kontorbygningen beregnes som værende i brug.

2.3

Trafiksimulering

Ud fra beregningen af den fremtidige trafik er der opbygget en trafiksimuleringsmodel af forskellige udformninger af vejnettet. Simuleringen viser at der bliver afviklingsproblemer i spidstimen i både T-krydsene I. H. Mundts Vej/Hummeltoftevej og Hummeltoftevej/Grønnevej og i motorvejsafkørslerne.

I krydset Hummeltoftevej/Grønnevej viser simuleringen at det er nødvendigt med en højresvingsbane fra Hummeltoftevej til Grønnevej på 80 m på Hummeltoftevej, stort set svarende til den højresvingsbane der er i dag. Simuleringer med kortere svingbane skabte tilbagestuvning til motorvejsanlægget, der medførte sammenbrud af trafikken.

For de to rampeanlæg ved motorvejen kan problemerne afhjælpes ved en signalregulering mens udformningen af de to T-kryds I. H. Mundts Vej/Hummeltoftevej og Hummeltoftevej/Grønnevej er vanskeligere at løse. Det er beskrevet i et efterfølgende afsnit.

Nedsættelse af hastighed til 30 km/h

Som en del af projektet forventes hastigheden reduceret til 30 km/h på Hummeltoftevej. Trafiksimuleringen viser at trafikken afvikles glidende henover jernbanebroen. Nedsættelsen af hastigheden vurderes ikke at påvirke trafikafviklingen i form af tilbagestuvning til motorvejsafkørslen. I simuleringen er der taget udgangspunkt i at krydsende fodgængere udnytter de "huller" der er i trafikken som følge af den generelle trafikfordeling og nærtliggende signalanlæg. Trafikafviklingen vil blive påvirket i negativ retning, såfremt det vælges at etablere fodgængerfelt, så bilerne skal holde tilbage for krydsende fodgængere. Det kan derfor ikke anbefales.

I. H. Mundts Vej/Hummeltoftevej/Hummeltoftevej/Grønnevej

Trafiksimuleringen viser at problemet er at de to kryds ligger så tæt betyder, at blot et par venstresvingende bilister kan skabe kø tilbage i krydset.

Der er udført en række trafiksimuleringer af forslag til udformning af krydsene for at skabe en tilfredsstillende trafikafvikling, nogle er detaljeret og andre som fx en rundkørsel er fravalgt da den ikke kan afvikle trafikken tilfredsstillende.

Ud fra beregningerne er der fremkommet to forslag til krydsudformningen i form af to forsatte T-kryds hvor I. H. Mundts Vej kommer med i signalanlægget og et firbenet kryds hvor I. H. Mundts Vej drejes over mod Grønnevej.

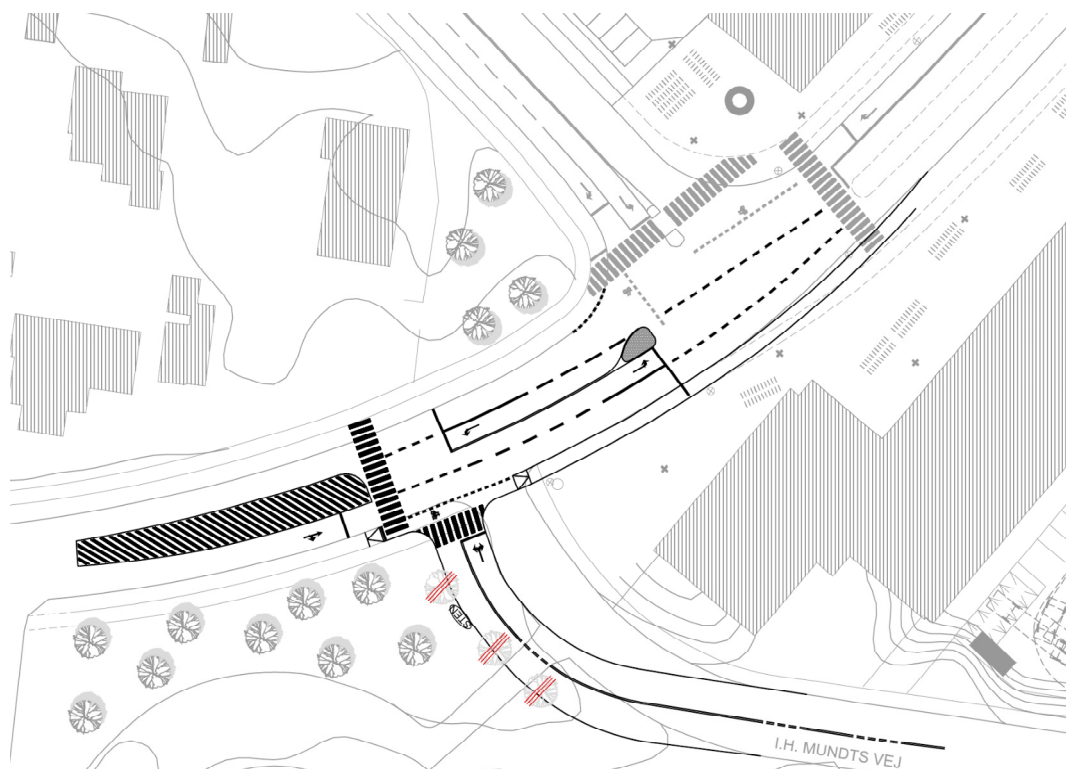
Trafikafviklingsmæssigt er en ombygning med to forsatte T-kryds en forbedring af de nuværende forhold, men stadig en løsning, der periodevis giver en problemer med trafikafvikling. Dette skyldes at medtagning af I. H. Mundts Vej i signalanlægget reducerer kapaciteten i krydset i forhold til i dag fordi I. H. Mundts Vej og Grønnevej ikke kan have grønt lys samtidig. Trafikken der ikke har ærinde på I. H. Mundts Vej vil derfor opleve ombygningen som en forringelse. En løsning med et firbenet kryds vil have en større kapacitet og ikke på samme måde forringe forholdene for den øvrige trafik.

De to forslag er vist bagest i notatet og sammenlignet i følgende tabel i forhold til en række parametre.

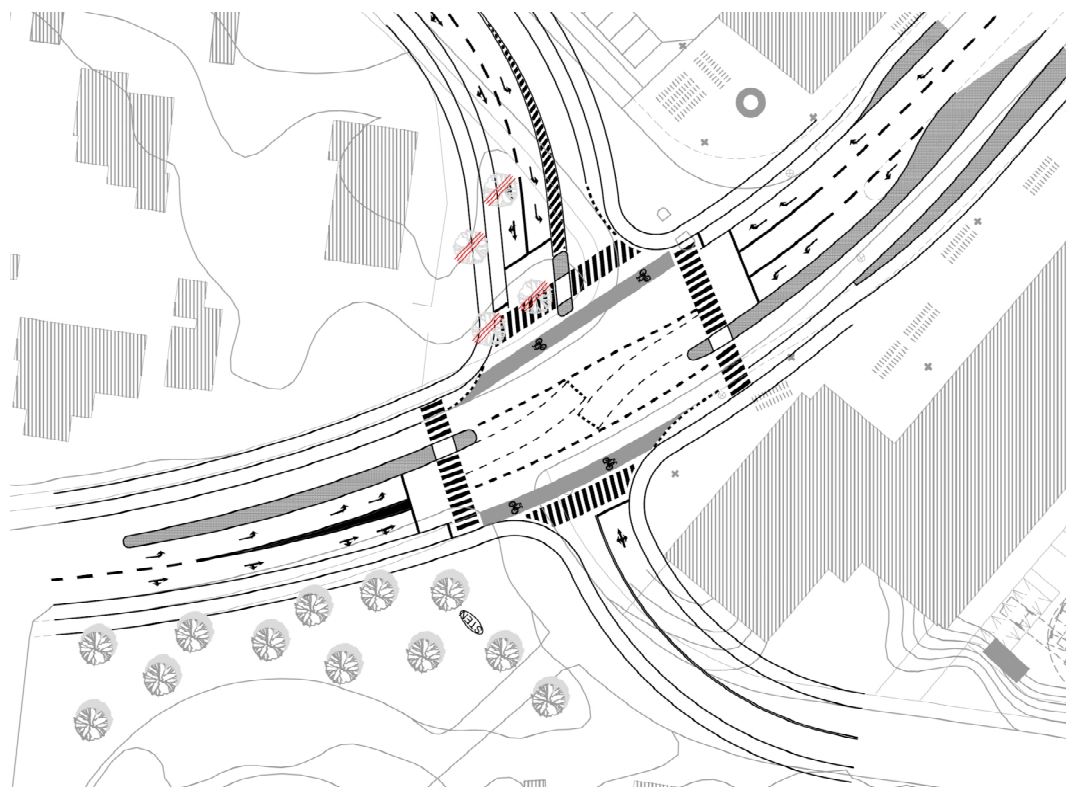
Emne	Løsning 1 Forsatte T-kryds		Løsning 2 Firbenet kryds	
Træer	**	I. H. Mundts Vej forsættes ca. 7 m mod vest. Det betyder at ca. 3 ud af 12 træer skal fjernes på arealet foran kirken. Hjørnet mellem Hummeltoftevej og Grønnevej bevares uberørt.	***	På hjørnet mellem Hummeltoftevej og Grønnevej fjernes 4 ud af 4 træer (nye indkørsler skal tilpasses). Træerne langs Hummeltoftevej bevares uberørt.
Kapacitet – biler	**	<u>Moderat-stor</u> Kapaciteten er lidt presset forhold til afvikling af trafikken ved spidsbelastning, og det er vanskeligt at udbygge krydset til større kapacitet, da krydset rummer flere signalfaser end et firbenet kryds.	****	<u>Stor</u> Kapaciteten er tilstrækkelig til at afvikle af trafikken, og der er bedre mulighed for senere at udbygge krydset lidt og dermed opnå større kapacitet.
Trafiksikkerhed	***	Der er færre konfliktpunkter ved to T-kryds, end ved et firbenet kryds, men lidt mere overskueligt med to signalkryds.	**	Der er mange konfliktpunkter, bl.a. mellem venstresvingende og ligeud kørende biler. Problemstillingen forværres lidt pga. det skæve kryds
Cyklister	****	Cyklister skal igennem to kryds, men med få konflikter.	***	Cyklister skal igennem ét kryds, men med flere konflikter.
Fodgængere	**	Fodgængere skal gå en lille omvej mellem Hummeltofteskolen og fritidsklub på I. H. Mundts Vej.	***	Fodgængere skal ikke gå en omvej mellem Hummeltofteskolen og fritidsklub på I. H. Mundts Vej.
Visuelt udtryk	***	Ikke så radikal en ombygning i forhold til den nuværende udformning.	**	Større ombygning der ændrer krydsområdets udtryk.
Anlægsoverslag (uden arealerhvervelse)		Ca. 2,5 mio. kr.		Ca. 4,7 mio. kr. Hertil kommer udgifter til flytning af bygning med gasinstallationer

2.4

Krydset I. H. Mundts Vej/Hummeltoftevej/ Hummeltoftevej/Grønnevej



Figur 4: I. H. Mundts Vej/Hummeltoftevej/Grønnevej - som to forsatte T-kryds.



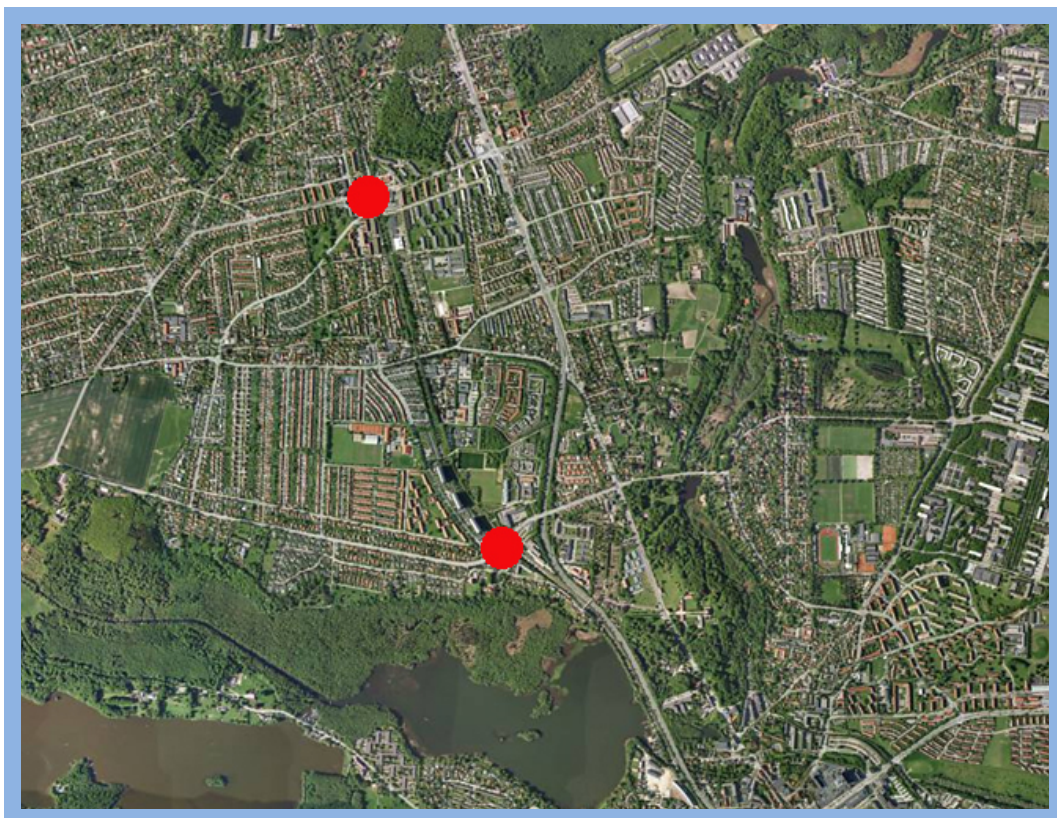
Figur 5: I. H. Mundts Vej/Hummeltoftevej/Grønnevej - som ét firbenet kryds.

Miljøparametre	Ikke relevant	Væsentlig negativ indvirkning	Mindre/neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Bemærkninger
<p>Dato : Januar 2014 Sagsbeh. : Helle Jørgensen Fagtilsyn : Miljøvurderingsgruppen Kontrol : Sidsel Poulsen</p>					<p>Baggrund: Forhøring om den fremtidige udvikling i Sorgenfri Stationsområde. Høringen fast sted fra 1.8 - 31.8 2013 i henhold til Planlovens § 23 c om indkaldelse af idéer og forslag. Scooping er udført på baggrund af et debatmateriale med en helhedsplan for Sorgenfri Stationsområde (vedlagt) og på baggrund af den videre bearbejdning der er sket af bebyggelsesforslaget. Ændringerne er sket på baggrund af de indkomne forslag og bemærkninger. I overensstemmelse med fingerplanen ønskes områdets muligheder som stationsnært byudviklingsområde anvendt til at give plads til nye butikker, arbejdspladser og boliger tæt på stationen. Hummeltoftevej skal forskønnes og omdannes fra trafikvej til et sammenhængende grønt strøg, der forbinder bydelscentrets butikker, byrum og stationen med hinanden.</p> <p>I dag er området opdelt i 3 rammeområder med forskellige anvendelsesbestemmelser og bebyggelsesprocenter. I de nye rammer for bydelscentret forventes bebyggelsestætheden i området forøget væsentligt og etagehøjden forventes øget fra 1 - 4 etager op til 2 - 6 etager og op til 8 etager på visse udvalgte steder.</p>
Befolkning og sundhed					
Sundhedstilstand			X		
Svage grupper (fx handicappede)			X		
Friluftsliv/rekreative interesser			X		
Kriminalitet			X		
Brand, eksplosion, giftpåvirkning	X				
Påvirkning af sociale forhold			X		
Påvirkning af erhvervsliv				X	<p>Bydelens dagligvareforsyning forventes sikret. I Sorgenfri er det maksimale detailhandelsareal i kommuneplan 2013 hævet til 9.000 m², hvilket næsten er en fordobling i forhold til i dag, hvor arealet er ca. 4.600 m². Sorgenfri bydelscenter er vigtigt i centerstrukturen, hvorfor området ønskes styrket til den fremtidige konkurrence.</p>

Begrænsninger og gener over for befolkningen			x		<p>Nordtorvet kan bebygges med bygninger i 2 – 5 etager. Dog kan bebyggelsen mod banen i et ikke-terrasseret forløb føres op i 4- 8 etager længst mod Hummeltoftevej og langs banen. Der opføres ingen bygning mod Sorgenfrivang II. Det reviderede projekt forventes ikke at få væsentlige skygge- og indbliksgener for naboerne i Sorgenfrivang II. Det skal dog undersøges.</p> <p>Sydtorvet kan bebygges med ny bygning i 2 etager, fra p-pladsens niveau. Grunden for den tidligere politi- og retsbygning forventes bebygget med bygninger i 4 – 6 etager, dog med mulighed for op til 8 etager på visse udvalgte steder. Mod Virumgård forventes opført rækkehuse i 3 etager i Virumgård-niveau. Skyggeforhold skal undersøges.</p> <p>Der er ikke taget stilling til anvendelsen af pendler p-pladsen ved Sorgenfri Station. Kontorer overvejes. Der kan bebygges med en bygning i 4 – 6 etager.</p>
Landskab og visuelt miljø					
Landskabelig værdi		x			Der skal redegøres for påvirkningen af byens profil, herunder nybyggeri set fra Lyngby Sø skal undersøges, idet nybyggeri i op til 8 etager forventes at kunne ses herfra.
Geologiske særpræg	x				
Jordhåndtering - flytning			x		
Arkitektonisk udtryk				x	Nybyggeri inden for hver af de 4 kvardranter skal gives et arkitektonisk udtryk, der får bydelcentret til at fremstå moderne og med et sammenhængende udtryk.
Lys og refleksioner			x		
Kulturarv					
Kulturhistoriske værdier			x		Den østlige del af området er er beliggende indenfor fortidsmindebeskyttelseslinien omkring Prinsessehøj. Nybyggeri vurderes ikke at påvirke oplevelsen af fortidsmindet. Evt. reduktion af/ dispensation fra bygge- og beskyttelseslinierne håndteres efter Naturbeskyttelseslovens § 18 og 19 i forbindelse med lokalplan.
Arkitektoniske værdier			x		
Arkæologiske værdier	x				
Fredede eller bevaringsværdige bygninger, herunder kirker			x		Nybyggeri på Nord- og Sydtorvet samt Hummeltoftevej 14 og pendler p-pladsen er alle beliggende inden for Kirkebyggelinien på 300 m omkring Sorgenfri Kirke. Det skal undersøges om nybyggeri vil udgøre en væsentlig påvirkning ved oplevelsen af kirken.
Biologisk mangfoldighed					
Dyreliv	x				
Planteliv	x				
Sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper	x				

Eventuelle nærliggende naturbeskyttelses- og fuglebeskyttelsesområder, internationale habitat-områder, fredninger	x				
Naturbeskyttelse jf. § 3	x				
Spredningskorridorer	x				
Skovrejsning/skovnedlæggelse og grønne områder	x				
Vand					
Påvirkning af overfladevand, herunder vandløb og vådområder	x				
Udledning af spildevand			x		
Grundvandsforhold	x				
Forurening					
Risiko for forurening af grundvandsressourcen			x		
Jordforurening	x				
Luftforurening (støv og andre emissioner)					
Emissioner fra evt. trafik til og fra området			x		
Støj og vibrationer			x		Der vil være vejstøj fra den øgede trafik. Eventuelle refleksioner af støj fra veje og jernbane i forbindelse med nybyggeriet skal undersøges. Der skal ved nybyggeri tages højde for evt. vibrationer fra jernbane.
Støjpåvirkninger ved boliger			x		Se rubrikken støj og vibrationer ovenfor.
Forurening fra risikovirkninger	x				
Trafikstøj		x			Der vil være vejstøj fra den øgede trafik. Eventuelle refleksioner af støj fra veje og jernbane i forbindelse med nybyggeriet skal undersøges.
Evt. påvirkning af klima			x		
Trafik					
Trafikafvikling/belastning		x			Hummeltoftevej er udpeget som primær trafikvej af Lyngby-Taarbæk kommune. Vejen er tosporet og har en årsdøgntrafik på 9.500. Trafikafviklingen i spidstimerne skal undersøges, herunder om der vil være tilbagestuvning. Trafikmængden øges og der ændres på tilkørselsforholdene, herunder varetilkørsel. Disse forhold skal undersøges nærmere.
Sikkerhed/tryghed				x	Der er registreret trafikuheld i krydsningen mellem I.H. Mundts Vej og Hummeltoftevej. Der er krydsende skolebørn til klubber. Projektet indebærer en forbedring af forholdene - enten en forbedring af T-krydsene eller flytning af I. H. Mundts Vej så I. H. Mundts Vej bliver en del af et 4-ben i et lyskryds. Ændring af vejareal på Hummeltoftevej til et shared space vil gøre det lettere for bløde trafikanter at krydse vejen. Idag er der etableret midterhelle med tråd hegn. Trafikken vil køre langsommere, så krydsning bliver mulig.
Ressourcer for affald					
Arealforbrug				x	Området omkring S- stationen fortættes.

Energiforbrug				x	I BR15 stilles krav om reduktion af elforbruget og Lavenergiklasse 2015 har et energiforbrug, som ca. 25 pct. lavere end standardkravene i dag,
Vandforbrug			x		Spildevand ledes til kloak i separate systemer. Fra p-kælder skal der etableres olieudskilnings filter. Ved byggetilladelse vil der blive stillet krav om at projektet skal overholde en af kommunen fastsat afledningskoefficient
Produkter, materialer, råstoffer			x		
Kemikalier, miljøfremmede stoffer	x				
Affald, genanvendelse			x		
Konklusion	Der skal udarbejdes en miljørapport for så vidt angår følgende 4 forhold: - trafikale forhold, herunder støjforhold (trafikmønstre, vejstøj, samt refleksion af støj fra vej og jernbane i forbindelse med nybyggeriet) - lys- og skyggeforhold, - påvirkning af bymiljøet, herunder påvirkning af landskabet - påvirkning af de kulturhistoriske værdier.				
Dato	Underskrift				
Den 14. januar 2014	Helle Jørgensen				



Virum Sorgenfri

Konsekvensanalyse ved udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Maj 2013

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Vurderinger og konsekvenser	3
2. Detailhandelen i markedsområdet	11
3. Befolknings- og forbrugsforhold	17

Bilag 1: Branchefortegnelse



Vurderinger og konsekvenser

ICP er blevet bedt om at vurdere de omsætningsmæssige konsekvenser for den eksisterende detailhandel ved en udvidelse af detailhandelen i Virum og Sorgenfri bydele.

Vurderingerne foretages i forhold til bl.a. den nuværende og fremtidige konkurrencesituation på dagligvaremarkedet, herunder de forskellige operatører og deres butiks- og prisprofiler.

Det vurderes desuden, hvorledes etableringen vil påvirke de lokale forbrugeres indkøbsforhold.

► **Konklusion**

Ved en etablering af et varehus og en discountbutik i Sorgenfri bymidte, en udvidelse af Irma og Netto samt etablering af et supermarked og en discountbutik i Virum bymidte, vurderes Virum og Sorgenfri bydele samlet set at øge dagligvareomsætningen med 231 mio. kr. til 590 mio. kr. i 2020.

Dagligvareomsætningen forventes at stige 106 % i Sorgenfri bymidte til 274 mio. kr., mens dagligvareomsætningen forventes at stige 62 % i Virum bymidte til 272 mio. kr. i 2020 i forhold til hvis hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte udvides.

En udvidelse af begge bymidter vil betyde væsentlig bedre indkøbsforhold for borgerne i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk kommune, men vil ligeledes få konsekvenser for de eksisterende dagligvarebutikker i området.

Det forventes, at dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt falder med 24 %, mens dagligvareomsætningen i lokalcenter Brede forventes at falde med 10 % i forhold til 0-alternativet.

Det er ICP's vurdering, at dagligvareomsætningen vil falde med ca. 12 %, svarende til 149 mio. kr. i Kgs. Lyngby, mens dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt vurderes at falde med ca. 12 %.

Det vurderes, at etableringen af de nye butikker og udvidelsen af Irma og Netto vil medføre, at en af de større dagligvarebutikker i Virum bymidte samt enkelte mindre dagligvarebutikker i Virum bydel bliver lukningstruede.

En udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil samlet set styrke detailhandelen i Virum og Sorgenfri bydele og forbedre de lokale indkøbsforhold for borgerne i bydelene væsentligt.

► **Dagligvareudbuddet i markedsområdet**

ICP har foretaget en rekognoscering af dagligvareudbuddet i Virum og Sorgenfri bydele samt Brede Torv.

På Sorgenfri bymidte er der i dag 8 dagligvarebutikker, heriblandt discountbutikken Netto og supermarkedet Irma, som de største. Den samlede dagligvareomsætning var i 2012 156 mio. kr. incl. moms.

I Virum bymidte ligger 12 dagligvarebutikker med en samlet omsætning på 192 mio. kr. Her ligger supermarkedet SuperBest, discountbutikken Fakta og en række fødevarer specialbutikker.

På Brede Torv er i alt 7 dagligvarebutikker. Her er discountbutikken Netto og en række fødevarer specialbutikker.

I det øvrige Virum og Sorgenfri bydele ligger et par mindre supermarkeder samt et par tankstationer. Samlet set er der 34 dagligvarebutikker i Virum,

Sorgenfri og Brede. Bruttoarealet udgjorde 11.100 m² og den samlede dagligvareomsætning var 482 mio. kr. i 2012.

► Markedsunderlaget

I Virum og Sorgenfri bydele boede der i 2012 godt 20.600 personer. Befolkningstallet forventes at stige med ca. 2 % i perioden 2012 til 2020 til 20.900 personer.

Forbrugerne i Sorgenfri bydel havde i 2012 et samlet dagligvareforbrug på godt 228 mio. kr. Dette forbrug ventes ikke at ændre sig væsentligt frem til 2020.

Virum bydel havde et samlet dagligvareforbrug på ca. 494 mio. kr. incl. moms i 2012, hvilket forventes at stige med 2 % til 504 mio. kr. i 2020.

► Udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Konsekvenserne for den eksisterende detailhandel er beregnet for 2020.

► 0-Alternativ

Der etableres ikke yderligere detailhandel i hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte.

► Alternativ 1

Sorgenfri bymidte udvides Netto med 800 m² til i alt 1.600 m². Samtidig flyttes Irma til Sydtorvet og opdateres til en butik på i alt 1.200 m². Der etableres ligeledes et varehus på 3.500 m² samt en discountbutik på 1.000 m² i Sorgenfri bymidte.

Herudover etableres en række mindre butikker og andre kundeorienterede servicefunktioner i Sorgenfri bymidte for at udfylde sin funktion som bydelscenter.

I Virum bymidte etableres to nye dagligvarebutikker på posthusgrunden modsat Geels Plads. Her etableres supermarkedet Føtex Food med en butik på 2.500 m², samt discountbutikken Rema 1000 på 1.200 m².

De øvrige dagligvarebutikker i Virum bymidte forbliver, som de er i dag.

Det forventes, at alle projekter får optimale parkerings- og tilkørselsforhold. Herudover forventes det, at alle projekter bliver optimalt integreret med de eksisterende butikker i både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.

► Forudsætninger

Konsekvenserne vurderes ud fra følgende forudsætninger:

- På **Kanalvej** i Lyngby etableres et større supermarked på 3.000 m².
- **Lyngby Storcenter** udvides med i alt 10.000 m². Udvidelsen vil kun i meget begrænset omfang indeholde dagligvarebutikker og da kun i form af mindre specialbutikker.
- **I Kgs. Lyngby** etableres et varehus på 3.500 m² og en discountbutik på 1.000 m² i den østlige ende af Lyngby Hovedgade (umiddelbart nord for Omfartsvejen).
- Der etableres en discountbutik på 1.000 m² på hjørnet af Chr. X's Alle og Lyngby Hovedgade.

- Detailhandelen i **Holte** i **Rudersdal kommune** ventes ikke i nævneværdig grad udbygget.
- I **Bagsværd** i **Gladsaxe kommune** etableres Bagsværd Bypark i tilknytning til bymidten med 5.000 m² til detailhandel. Bagsværd bymidte forventes også udviklet løbende.
- På **Buddingevej** ved Buddinge Station etableres der et varehus på 3.500 m².
- For så vidt angår den fremtidige konkurrencesituation på dagligvareområdet i øvrigt, er det i denne analyse forudsat, at der ikke etableres andre større dagligvarebutikker frem til 2017 i markedsområdet.
- Befolkningsudviklingen i kommunen følger den gældende befolkningsprognose.
- Der regnes i forbindelse med fremskrivningen af det potentielle forbrug med en begrænset mængdemæssig stigning i forbruget pr. person frem til 2020.
- Handel med dagligvarer via internettet forudsættes i 2020 at udgøre ca. 2 % af den samlede dagligvareomsætning.

► Metode

Med udgangspunkt i omsætnings- og forbrugsforudsætningerne udarbejdes på grundlag af de foreliggende oplysninger samt vurderinger og erfaringer fra lignende analyser et indkøbsmønster i 2012.

I denne model indlæses forbrugsforudsætningerne for 2020, og der fås en omsætning for 2020. Denne omsætning vil butikkerne teoretisk opnå, såfremt forbrugernes indkøbsmønster er uændret fra 2012 frem til 2020.

Derefter vurderes de nye projekters indflydelse, ændringerne i detailhandelsstrukturen og den generelle forventning til forbrugernes indkøbsorientering frem til 2020. På denne baggrund fremkommer omsætningen, såfremt Sorgenfri bymidte og Virum bymidte ikke udvides.

Med udgangspunkt i denne beregning foretages vurderinger af, i hvor høj grad udvidelsen af bymidterne vil påvirke dette indkøbsmønster og omsætningen i butikkerne.

Der er alene foretaget en egentlig beregning af konsekvenserne for dagligvarer. For så vidt angår udvalgsvarer vil udvidelsen blive beskeden i forhold til det udbud, der ligger i Kgs. Lyngby, hvorfor konsekvenserne alene er beskrevet verbalt.

► **Konsekvenser**

I nedenstående tabel vises konsekvenserne af en udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte for detailhandelen i markedsområdet.

De fremtidige omsætninger i 2020 er et udtryk for et omsætningsniveau og skal ikke opfattes som præcise tal. Alle tal er i 2012 priser.

Dagligvareomsætningen

Tabel 1.1 viser dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i 2012 samt den vurderede dagligvareomsætning i 0-alternativet og Hoved-alternativet.

Eksempelvis viser tabel 1.1, at dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte var 156 mio. kr. Hvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte *ikke* udvides (0-alternativet), forventes dagligvareomsætningen at falde til 133 mio. kr. i 2020. Hvis begge bymidter udvides (Hoved-alternativet), vurderes dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte at være 274 mio. kr. Det vil sige, at konsekvensen ved Hoved-alternativet er en omsætningsstigning for Sorgenfri bymidte i forhold til 0-alternativet på 141 mio. kr., svarende til en stigning på 106 %.

Nedenstående tal skal ikke ses som ICP's eksakte vurdering, men som niveauer for den fremtidige omsætning.

Tabel 1.1 Udviklingen i dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk (mio. kr. inkl. moms i 2012-priser)

	Omsætning i 2012	Omsætning i 2020 0-alternativ	Omsætning i 2020 Hoved-alternativ	Konsekvens (mio. kr.)	Konsekvens (%)
Sorgenfri bymidte	156	133	274	+141	+106 %
Virum bymidte	192	168	272	+104	+62 %
Virum/Sorgenfri i øvrigt	75	58	44	-14	-24 %
Virum/Sorgenfri i alt	423	359	590	+231	+64 %
Lokalcenter Brede	58	49	44	-5	-10 %
Kgs. Lyngby	960*	1.199	1.050	-149	-12 %
Lyngby-Taarbæk i øvrigt	390*	324	284	-40	-12 %
Lyngby Taarbæk i alt	1.821	1.931	1.968	+37	+2 %
Uden for kommunen	**	**	**	-37	

*): Tallet er vurderet af ICP på baggrund af seneste detailhandelsanalyse

**): Omsætningen ikke opgjort

2020 – 0-alternativ

Forbrugerne vil fortsat købe dagligvarer så tæt på bopælen som muligt, især hvis det rigtige udbud kan tilbydes lokalt.

Hvis hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte udvides, forventes dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i alt at falde ca. 15 % i perioden 2012 til 2020. Dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte forventes at falde 15 %, mens dagligvareomsætningen forventes at falde 13 % i Virum bymidte. Dette skyldes primært en styrkelse af dagligvareudbuddet i Kgs. Lyngby med et varehus, et stort supermarked samt nogle discountbutikker.

I Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde med ca. 23 % i 2020 0-alternativet i forhold til 2012. Dette skyldes primært den generelle strukturudvikling, hvor det må forventes, at de mindre dagligvarebutikker lukker på bekostning af de større dagligvarebutikker.

Ikke mindst de øgede åbningstider med åbnet til 22 hverdag og søndagsåbent hos discountbutikkerne og varehusene vil få betydning for omsætningen og dermed antallet af mindre dagligvarebutikker og tankstationer.

2020 – Hoved-alternativ

Hvis Sorgenfri bymidte styrkes med et varehus og en discountbutik samt en udvidelse af Irma og Netto, og Virum bymidte samtidig får tilført endnu et supermarked og en discountbutik, vil det få betydning for de øvrige dagligvarebutikker i Lyngby.

En udvidelse af både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil betyde, at borgerne i Virum og Sorgenfri bydele vil få forbedret deres indkøbsmuligheder væsentligt. Den samlede lokalkøbsandel for dagligvarer, som er et udtryk for hvor stor en andel forbrugerne køber lokalt, vil blive styrket i både Virum og Sorgenfri.

Sorgenfri bymidte forventes at opnå en dagligvareomsætning på 274 mio. kr. i 2020, hvis Netto og Irma udvides samt der etableres et varehus og en discountbutik i bymidten. En udvidelse forventes hermed at betyde en omsætningsstigning for Sorgenfri bymidte i alt på 141 mio. kr., svarende til en stigning på 106 % i forhold til 0-alternativet.

Borgerne især i Sorgenfri bydel vil i højere grad købe deres dagligvarer i Sorgenfri bymidte, men bymidten vil ligeledes i højere grad tiltrække forbrugere fra Virum og Lyngby.

Virum bymidte forventes at opnå en dagligvareomsætning på 272 mio. kr. i 2020, hvis der etableres et supermarked og en discountbutik på posthusgrunden. Hermed forventes dagligvareomsætningen i bymidten at stige 104 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til en stigning på 62 %.

I Virum bymidte forventes en væsentlig del af dagligvareomsætningen i de to nye dagligvarebutikker at være en omfordeling fra de eksisterende dagligvarebutikker i Virum bymidte. De eksisterende dagligvarebutikker må forventes at få forringet deres driftsvilkår, og en af de større dagligvarebutikker kan være lukningstruet.

I Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde ca. 14 mio. kr. i 2020, hvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte styrkes. Det forventes, at de eksisterende dagligvarebutikker mister 24 % af deres omsætning, og det kan ikke udelukkes, at enkelte mindre butikker i Virum bydel i øvrigt bliver lukningstruede.

Lokalcenter Brede med Netto og en række fødevarspecialbutikker tiltrækker især forbrugerne fra et absolut næropland. Den geografiske placering i et boligområde med forholdsvise vanskelige adgangsforhold fra Virum bydel betyder, at Brede Torv i mindre grad vil blive påvirket af styrkelsen af Virum og Sorgenfri. Det må dog forventes, at Brede Torv mister ca. 5 mio. kr. i 2020, svarende til en reduktion på ca. 10 % i forhold til 0-alternativet.

Det vurderes, at ca. 61 % af væksten i dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil blive flyttet fra dagligvarebutikkerne i Kgs. Lyngby. Dagligvareomsætningen i Kgs. Lyngby forventes at falde omkring 149 mio. kr. i 2020 i forhold til 0-alternativet. Den samlede dagligvareomsætning i Kgs. Lyngby vurderes at være 1.050 mio. kr. i Hovedalternativet, svarende til et fald på ca. 12 % i 2020 i forhold til 0-alternativet.

I Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde ca. 40 mio. kr. svarende til et fald på 12 % i forhold til 0-alternativet.

Omsætningen vurderes ikke at blive taget fra én bestemt butik, men vil få betydning for alle dagligvarebutikker i Kgs. Lyngby samt i mindre grad Lyngby og Lundtofte bydele. Det vurderes, at dagligvarebutikkerne generelt vil få forringet deres driftsvilkår, men det betyder ikke, at butikkerne bliver lukningstruede.

En styrkelse af dagligvareudbuddet i Virum og Sorgenfri forventes ligeledes at få nogen betydning for dagligvarebutikkerne uden for Lyngby-Taarbæk kommune. Især forbrugerne i Virum forventes i mindre grad at foretage dagligvareindkøb i Holte Midtpunkt. I alt vurderes ca. 37 mio. kr. at blive flyttet fra dagligvarebutikker uden for Lyngby Taarbæk kommune, heraf vurderes over halvdelen at blive taget fra Holte Midtpunkt.



Udvalgsvareomsætningen

Hvor dagligvarer typisk bliver købt lokalt og ofte tæt på bopælen, bliver køb af udvalgsvarerne typisk koncentreret i få store indkøbssteder.

Forbrugerne er fortsat villige til at bevæge sig endnu længere for at få det rigtige dybe og brede udbud af udvalgsvarer.

Det er ICP's forventning at koncentrationstendenserne mod færre og større udbudspunkter også i fremtiden vil være udtalt. Den fortsatte konkurrence fra især ehandel må forventes at påvirke koncentrationstendenserne også i fremtiden.

Kgs. Lyngby skal fortsat være det primære udbudspunkt for udvalgsvarer, mens dagligvarer i højere grad købes lokalt.

Både Sorgenfri og Virum bymidter har en funktion som bydelscenter. De skal kunne tilbyde et varieret udbud af dagligvarer og her skal være mulighed for standardiserede udvalgsvarer til borgerne i de enkelte bydele.

Det er ikke en nødvendighed at have specialiserede udvalgsvarebutikker i et bydelscenter. Den meget korte afstand til det store udbud af udvalgsvarer i Kgs. Lyngby kan gøre det vanskeligt at etablere udvalgsvarebutikker i henholdsvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.



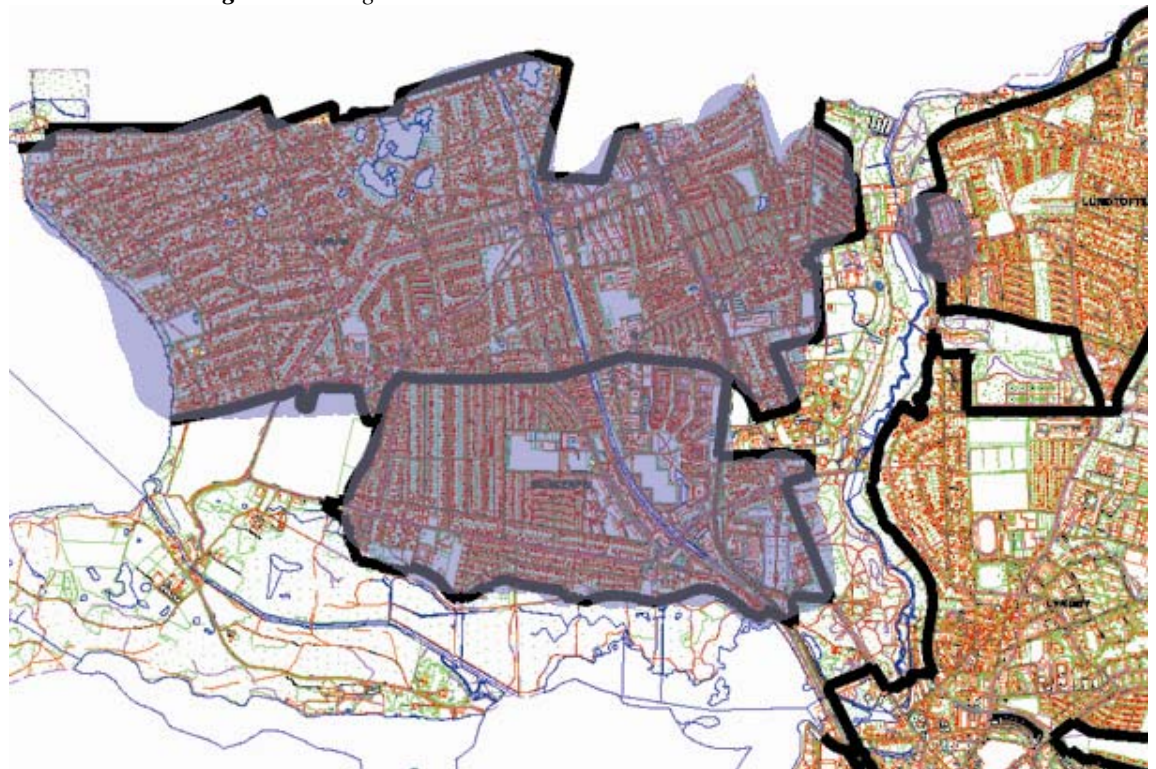
Detailhandelen i Virum Sorgenfri Brede

ICP har i januar 2013 foretaget en rekognoscering af samtlige dagligvarebutikker i bydelene Sorgenfri og Virum, samt Brede Torv. De rekognoscerede områder vises i nedenstående figur 2.1.

ICP har opgjort de enkelte butikkers bruttoareal samt indhentet oplysninger om omsætningen.

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP endvidere vurderet de enkelte butikkers attraktionsværdi i forhold til forbrugerne.

Figur 2.1 Rekognoscerede områder



Antal butikker

I nedenstående tabel 2.1 vises antallet af butikker i Virum og Sorgenfri bydele samt Brede Torv.

I Sorgenfri bydel er der i alt 9 dagligvarebutikker. Heraf er langt hovedparten placeret i Sorgenfri bymidte. Her ligger supermarkedet Irma, discountbutikken Netto samt en bager, fiskehandel, apoteksudsalg, blomsterbutik og en helsebutik. Herudover ligger der en tankstation.

Virum bymidte, som består af Virum Torv og Geels Plads, rummer i alt 12 dagligvarebutikker. Her ligger supermarkedet SuperBest, discountbutikken Fakta samt en ostephandel, Matas, en vinhandler, en slagter, en kaffe/the butik samt frugt og grønt. Herudover ligger der 10 udvalgsvarerbutikker.

I Brede lokalcenter er der 7 dagligvarebutikker. Her ligger discountbutikken Netto, en slagter, en fiskehandel, en bager, et apoteksudsalg, en vinhandler og en kiosk.

I Virum bydel i øvrigt ligger en DagligBrugsen, et Irma supermarked, et mindre minimarked og 3 tankstationer.

Tabel 2.1 Antal dagligvarebutikker 2013 i markedsområdet

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	8
Sorgenfri bydel i øvrigt	1
Sorgenfri i alt	9
Virum bymidte	12
Kongevej lokalcenter	1
Parcelvej lokalcenter	1
Virum i øvrigt	4
Virum i alt	18
Brede lokalcenter	7

I det øvrige Lyngby er de væsentligste dagligvarebutikker varehuset Føtex og supermarkederne SuperBest og Irma i Kgs. Lyngby.

Herudover tiltrækker varehuset Kvickly og supermarkedet Irma i Holte Midtpunkt også kunder fra Virum.

Butikkernes attraktion

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP i forbindelse med re-kognosceringen af butikkerne foretaget en overordnet bedømmelse af hver enkelt butiks attraktion.

Der er blandt andet taget hensyn til kvaliteten og bredden i butikkens sortiment i vurderingen. Herudover spiller faktorer som butikkens størrelse i forhold til sortimentet og branchen, disponeringen af arealerne samt butikkens indretning og fremtoning – herunder skilte og facader ind på vurderingen af den enkelte butiks attraktion.

Følgende skala er anvendt:

- 5: Meget høj**
- 4: Høj**
- 3: Middel**
- 2: Lav**
- 1: Meget lav**

Vurderingen skal opfattes som en forbrugers bedømmelse af den enkelte butiks attraktion.

Tabel 2.2 Butikkernes gennemsnitlige attraktion januar 2013 fordelt på områder

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	3,3
Sorgenfri bydel i øvrigt	*
Sorgenfri i alt	*
Virum bymidte	2,9
Kongevej lokalcenter	*
Parcelvej lokalcenter	*
Virum i øvrigt	3,3
Virum i alt	3,0
Brede lokalcenter	3,0

** Attraktionen kan ikke vises grundet diskretionshensyn*

Den samlede gennemsnitlige attraktion er generelt omkring middel for dagligvarebutikkerne i de rekognoscerede dagligvarebutikker.

I Sorgenfri bymidte ligger den gennemsnitlige attraktion over middel for dagligvarebutikkerne, mens den gennemsnitlige attraktion ligger lidt under middel for Virum bymidte.

I Brede lokalcenter ligger den gennemsnitlige attraktion for dagligvarebutikkerne på middel.

Bruttoareal

ICP har foretaget en grov opmåling af bruttoarealet i butikkerne i Virum, Sorgenfri og Brede.

Bruttoarealet er defineret som det samlede areal, der hører til butikken, hvilket vil sige salgsareal og eventuelle kontorer, lager- og personalerum.

Tabel 2.3 Bruttoareal i dagligvarebutikkerne januar 2013 i m²

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	3.400
Sorgenfri bydel i øvrigt	100
Sorgenfri i alt	3.500
Virum bymidte	4.800
Kongevej lokalcenter	300
Parcelvej lokalcenter	400
Virum i øvrigt	900
Virum i alt	6.400
Brede lokalcenter	1.200

I Sorgenfri bymidte er der i dag i alt 3.400 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

I Virum bymidte er der i alt 4.800 m² bruttoareal til dagligvarebutikker, mens der i Brede lokalcenter er 1.200 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

I Virum og Sorgenfri bydele i alt er der 11.100 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.



Omsætning

Tal for omsætningen i 2012 er blevet indhentet ved direkte henvendelse til de enkelte butiksindehavere. For enkelte butikker har ICP måttet skønne omsætningen, da indehaverne ikke har ønsket at oplyse omsætningen.

Nedenstående tabel viser alene dagligvareomsætningen i Virum, Sorgenfri Brede.

Tabel 2.4 Omsætning i 2012 i mio. kr. incl. moms

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	157
Virum bymidte	192
Virum Sorgenfri Brede i øvrigt	133
Virum Sorgenfri Brede i alt	482

Den samlede dagligvareomsætning i markedsområdet Virum Sorgenfri Brede var i 2012 482 mio. kr.

Heraf udgjorde dagligvareomsætning i Sorgenfri bymidte 33 %, mens dagligvareomsætningen i Virum bymidte udgjorde 40 %.

I den øvrige del af området var dagligvareomsætningen 133 mio. kr. i 2012.



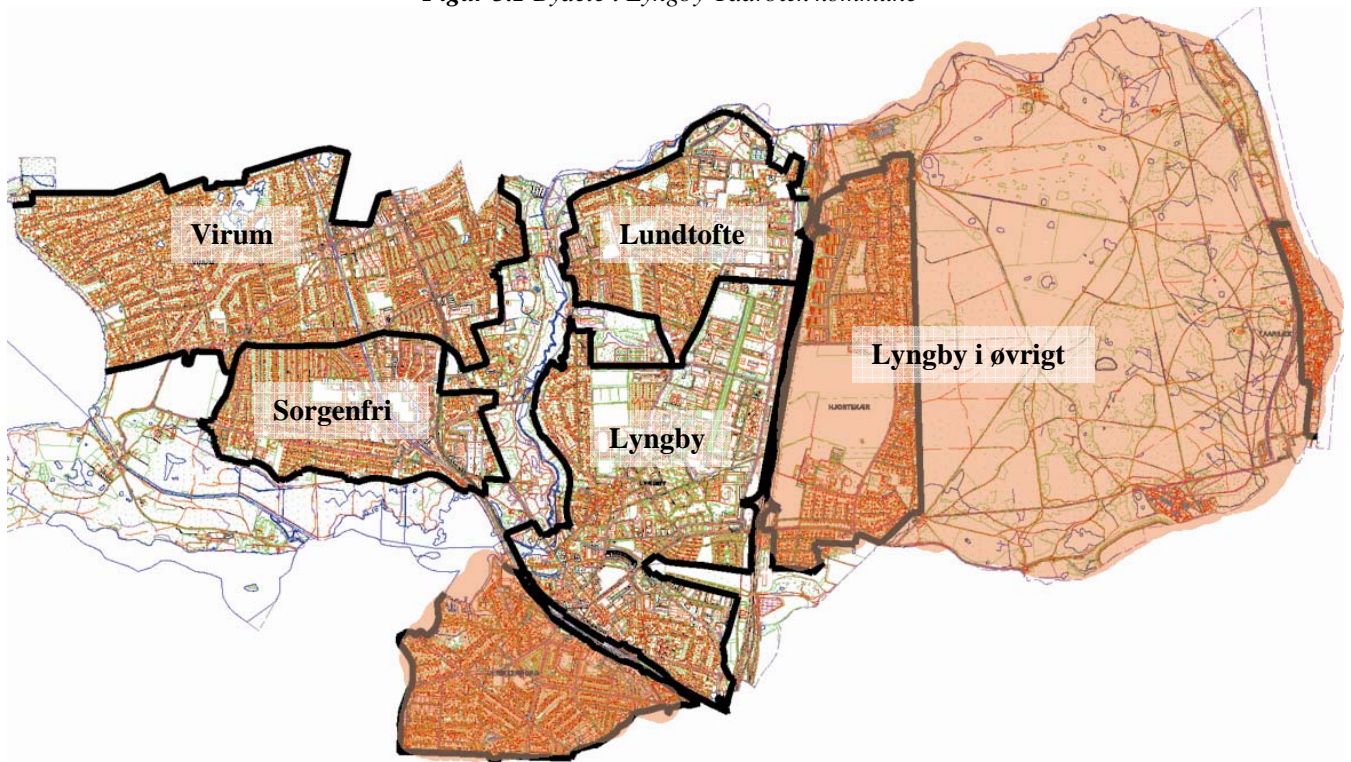


Befolknings- og forbrugsforhold

Til brug for vurderinger af udviklingsmulighederne for detailhandelen i Virum Sorgenfri er det nuværende og fremtidige forbrug af dagligvarer beregnet for de forskellige områder i Lyngby-Taarbæk kommune.

Områderne er illustreret i nedenstående figur 3.1.

Figur 3.1 Bydele i Lyngby-Taarbæk kommune



Datagrundlag

Der er ved beregningen af forbruget anvendt ICP's bearbejdning af Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt oplysninger om bl.a. indkomst- og befolkningsforhold fra Danmarks Statistik og Lyngby-Taarbæk kommune. Der er endvidere anvendt den seneste befolkningsprognose for Lyngby-Taarbæk kommune.

Beregningerne og opgørelserne knytter sig til 2012 samt horisontåret 2020.

Befolknings- og indkomstforhold

Figur 3.2 viser udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune.

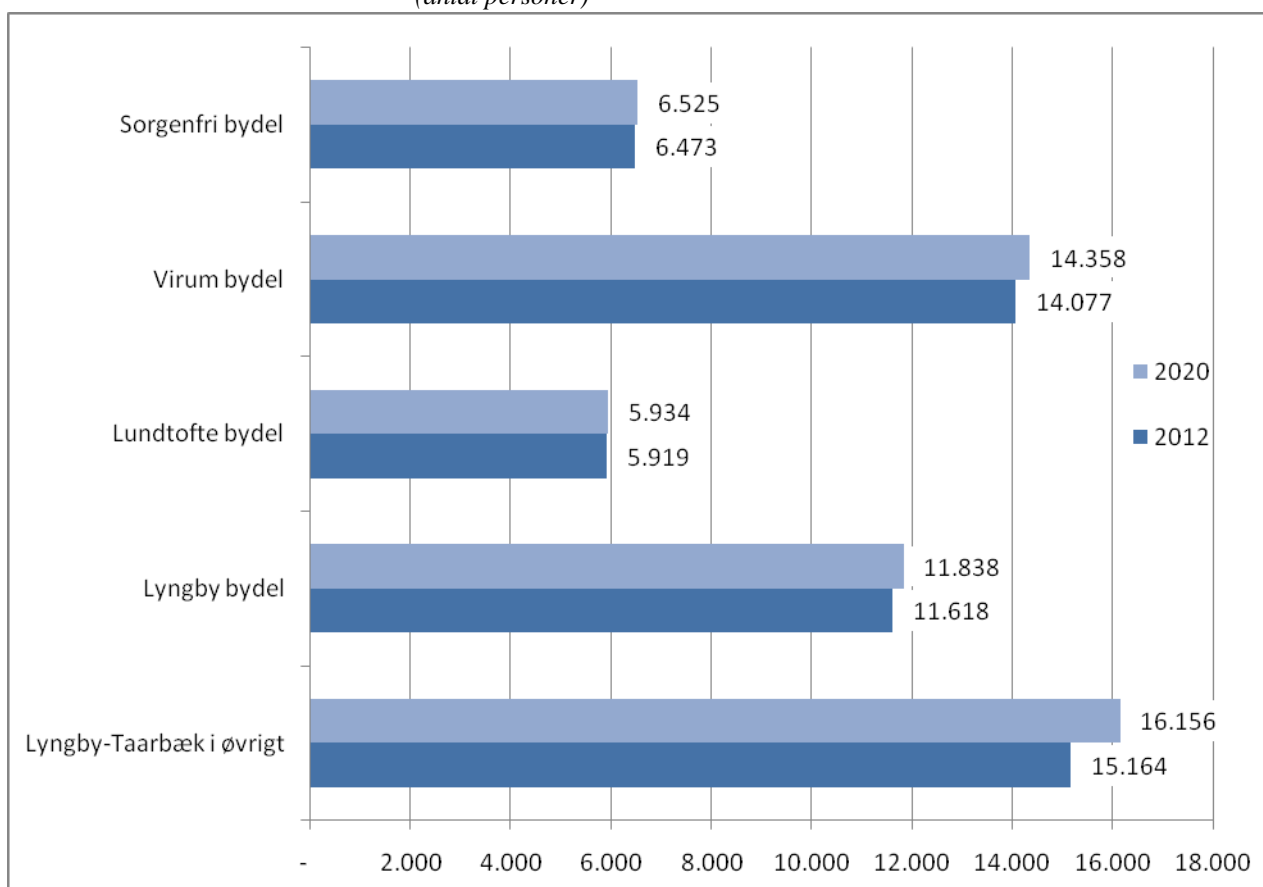
Der bor i alt omkring 6.500 personer i Sorgenfri bydel, hvilket forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2012 til 2020.

I Virum bydel bor 14.100 personer i 2012. Befolkningstallet i Virum forventes at stige ca. 2 % i perioden 2012 til 2020 til knap 14.400 personer.

I Lundtofte bydel bor 5.900 personer, hvilket forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2012 til 2020.

I hele Lyngby-Taarbæk kommune bor 53.300 personer, hvilket forventes at stige med 3 % i perioden 2012 til 2020 til 54.800 personer.

Figur 3.2 Udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune (antal personer)



Niveauer for husstandsindkomst og -størrelse

Forbruget i den enkelte husstand afhænger bl.a. af husstandens indkomstniveau samt antallet af personer pr. husstand.

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsindkomst i Virum Sorgenfri ligger på omkring 710.000 kr., hvilket er en del over landsgennemsnittet (ca. 472.000 kr.).

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsstørrelse i Lyngby-Taarbæk kommune er 2,08 personer pr. husstand, hvilket er omkring landsgennemsnittet på 2,05.

Forbrugsforhold

På baggrund af ovenstående oplysninger om befolknings- og indkomstforholdene samt ICP's specialtabeller fra Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser er dagligvareforbruget for 2012 og 2020 beregnet.

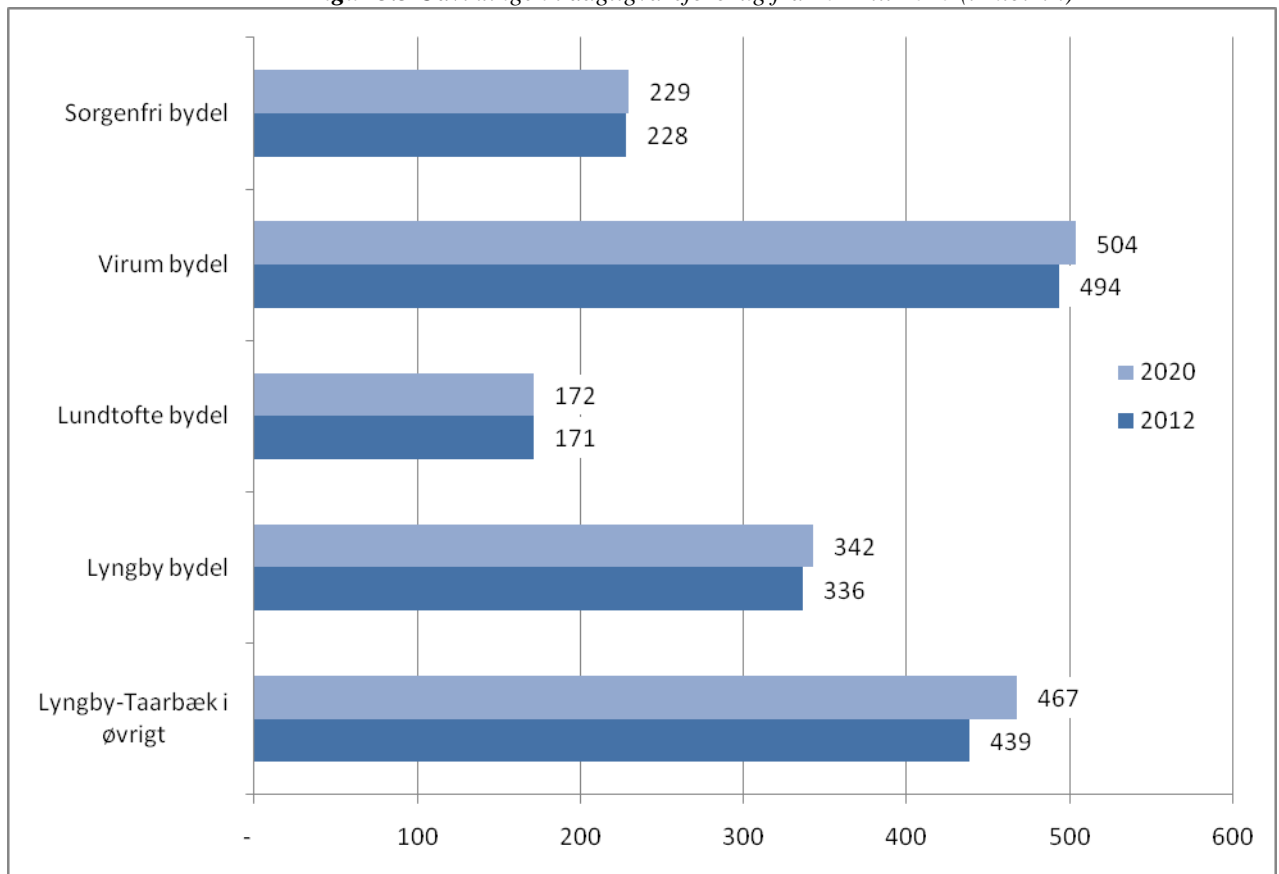
Det samlede dagligvareforbrug er omkring 1,7 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune, jf. figur 3.3.

Det forventes, at det samlede dagligvareforbrug i kommunen stiger ca. 3 % i perioden 2012 til 2020. Således forventes det samlede dagligvareforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune at være 1,7 mia. kr. i 2020.

I Sorgenfri bydel var dagligvareforbruget ca. 228 mio. kr. i 2012, mens dagligvareforbruget i Virum bydel var ca. 494 mio. kr. i 2012.

Dagligvareforbruget forventes at stige ca. 1 % i perioden 2012 til 2020 i Sorgenfri, mens det forventes at stige ca. 2 % i bydelen Virum. Således forventes dagligvareforbruget i Sorgenfri at være 229 mio. kr. og 504 mio. kr. i Virum i 2020.

Figur 3.3 Udviklingen i dagligvareforbrug fra 2012 til 2020 (i mio. kr.)



Punkt nr. 3 - Forhøring om den fremtidige udvikling af Sorgenfri Stationsområde - behandling af de indkomne idéer og forslag.
Bilag 8 - Side -21 af 26

Bilag 1

Branchefortegnelse

1. DAGLIGVARER

47.30.00	Servicestationer med kiosksalg
47.11.10	Købmænd og døgnkiosker
47.11.20	Supermarkeder
47.11.30	Discountforretninger
47.11.20	Varehuse. Selvbetjeningsbutikker med fuldt fødevarsortiment, hvor omsætningen af non-food-varer udgør mere end 20% af den samlede omsætning og hvor salgsarealet udgør mindst 1.500m ² .
47.21.00	Frugt- og grøntforretninger
47.22.00	Slagter- og viktualieforretninger
47.23.00	Fiskeforretninger
47.24.00	Detailhandel med brød, konditori- og sukkervarer
47.25.00	Detailhandel med drikkevarer
47.29.00	Anden detailhandel med fødevarer i specialforretninger
47.29.00	Chokolade- og konfektreforretninger
47.29.00	Vinforretninger
47.26.00	Tobaksforretninger
47.29.00	Osteforretninger
47.29.00	Helsekostforretninger
47.73.00	Apoteker
47.74.00	Detailhandel med medicinske og ortopædiske artikler
47.75.00	Parfumerier
47.75.00	Materialister
47.76.10	Blomsterforretninger
77.22.00	Udlejning af videobånd

2. BEKLÆDNING

47.19.00	Stormagasiner
47.51.00	Detailhandel med kjolestoffer, garn, broderier mv.
47.71.10	Dametøjsforretninger
47.71.10	Herretøjsforretninger
47.71.10	Herre- og dametøjsforretninger (blandet)
47.71.20	Babyudstys- og børnetøjforretninger
47.72.10	Skotøjsforretninger
47.79.00	Forhandlere af brugt tøj
47.91.20	Detailhandel fra postordre eller internetforretninger, hvis salgslokale

3. BOLIGUDSTYR

43.21.00	El-installatører med butikshandel
43.22.00	VVS-installatører og blikkenslagerforretninger
47.53.00	Detailhandel med tæpper, vægbeklædning og gulvbelægning, hvis salgslokale
43.34.20	Glamesterforretninger med butikshandel
47.59.10	Møbelforretninger *)
47.59.20	Boligtekstilforretninger
47.59.30	Detailhandel med køkkenudstyr, glas, porcelæn, bestik, vaser, lysestager m.v.
47.59.90	Detailhandel med belysningsartikler samt husholdningsartikler i .a.n.”
47.54.00	Detailhandel med elektriske husholdningsapparater
47.43.00	Radio- og tv-forretninger
47.52.00	Detailhandel med isenkram og glas
47.52.20	Byggemarkeder og værktøjsmagasiner
47.52.10	Farve- og tapetforretninger
47.78.30	Forhandlere af gaveartikler og brugskunst
47.78.40	Kunsthandel og gallerivirksomhed
47.41.00	Detailhandel med computere, ydre enheder og software
47.42.00	Detailhandel med telekommunikationsudstyr
47.79.00	Antikvitetsforretninger
47.79.00	Detailhandel med brugte varer i forretninger
47.91.10	Detailhandel fra internet eller postordreforretninger, hvis salgslokale
47.78.90	Detailhandel med køkken og badeværelseelementer
95.29.00	Låsesmede, hvis salgslokale

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler omsætningsmæssigt både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr.

4. ØVRIGE UDVALGSVARER

- 45.40.00 Detailhandel med reservedele og tilbehør til biler mv.
(autoudstørsforretninger)
- 45.32.00 Detailhandel med motorcykler, reservedele og tilbehør
- 47.72.20 Lædervareforretninger
- 47.63.00 Detailhandel med musik- og videooptagelser
- 47.59.40 Forhandlere af musikinstrumenter
- 47.61.00 Detailhandel med bøger
- 47.62.00 Detailhandel med aviser og papirvarer, herunder kontorartikler og plakater
- 47.77.00 Detailhandel med ure, smykker og guld- og sølvvarer
- 47.78.10 Optikere
- 47.78.20 Fotoforretninger
- 47.78.90 Detailhandel med frimærke- og mønter
- 47.64.10 Forhandlere af sports- og campingudstyr
- 47.65.00 Detailhandel med spil og legetøj
- 47.64.20 Cykel- og knallertforretninger
- 47.76.30 Dyrehandel
- 47.78.90 Pornobutikker
- 47.78.90 Detailhandel med andre varer, barnevogne, børstevarer, skumgummi, ovne og pejse, skibsproviantering med butikshandel.
- 47.79.00 Bogantikvariater
- 47.79.00 Andre forhandlere af brugte varer.
- 47.91.10 Detailhandel fra internet eller postordreforretninger, hvis salgsløkal

**5. BUTIKSTYPER DER FORHANDLER SÆRLIGT PLADSKRÆVENDE
VAREGRUPPER**

45.11.20	Detailhandel med biler
45.19.10	Detailhandel med campingvogne mv.
47.76.20	Planteforhandlere og havecentre
47.59.10	Møbelforretninger *)
47.64.30	Forhandlere af lystbåde og udstyr hertil
47.52.20	Tømmerhandler og butikker med større bygningsmaterialer *)

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler detailhandelsomsætningen i både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr.

Den 10. februar 2014/revideret med ØK-beslutning den 27.2.2014

Bilag 2

Tids- og procesplan for Budgetlægningen 2015-18

Første halvår 2014:

Dato	Udvalg	Opgave
29. januar	Politiske partier	Der indgås aftale om budgetlægningen for 2015-18 mellem kommunalbestyrelsens partier med undtagelse af Enhedslisten.
18. - 20. febr.	Fagudvalg	Første drøftelse af input til hvordan den kommende budgetproces skal tilrettelægges.
27. februar	Økonomiudvalget	Fastlægger endelig budgetproces for 2015-18, herunder tidsplan, samt fastlægger rammereduktion i 2015 pr. aktivitetsområde.
Marts	Fagudvalg og Økonomiudvalg (som fagudvalg)	Drøfter ideer til proces for arbejdet med forslagene til effektivisering og omprioritering, samt til emner, som forvaltningen skal arbejde videre med.
10. april	Økonomiudvalget	Godkender befolkningsprognosen og de afledte konsekvenser heraf. Opfølgning på Budgetaftale 2014-17.
April	Fagudvalg og Økonomiudvalg (som fagudvalg)	Drøfter forslag fra forvaltningen, mv. Bestiler evt. yderligere forslag.
Maj	Forvaltningen	De høringsberettigede inddrages i processen og skal så vidt muligt afgive svar inden fagudvalgets endelige beslutning i maj.
Ult.april eller maj	Forvaltningen	Der gennemføres en bruger- og borgerproces
Maj	Fagudvalg og Økonomiudvalg (som fagudvalg)	Godkender effektiviseringsforslag, svarende til det udmeldte reduktionsbeløb i 2015. Aflægger Budgetforslag 2015-18.
14. maj	Økonomiudvalget	Godkender konsekvenserne af 1. anslået regnskab 2014. Drøfter anlægsplanen og evt. forskydninger samt nye forslag. Fastlægger program for borgermødet den 1. september
28. maj	Kommunalbestyrelsen	Strategiseminar (kl. 9-13)
2. juni kl. 13-15	Økonomiudvalget	Økonomiudvalget afholder møde med Hovedudvalget om de fagudvalgsgodkendte effektiviserings- og omprioriteringsforslag.
19. juni	Økonomiudvalget	Behandler fagudvalgenes godkendte forslag til effektiviseringer og omprioriteringer med henblik på at de indarbejdes i budgetforslaget.

Andet halvår 2014:

Dato	Udvalg	Opgave
Ekstraordinært møde 18. aug. kl. 16	Økonomiudvalget	Behandler halvårsregnskab 2014 og oversender det til behandling i fagudvalgene den 19.-21. aug. Orientering om seneste budgetstatus samt en præsentation af budgetforslag 2015-18.
20. aug. kl. 18	Kommunalbestyrelsen	Orienteringsmøde, hvor budgetforslaget præsenteres, og der gives en orientering om seneste budgetstatus.
22. august	Forvaltningen	Budgetforslag 2015-18 offentliggøres.
20. juni - 4. september	Høringsberettigede	Høring af Budgetforslag 2015-18.
28. august	Økonomiudvalget	Behandler halvårsregnskab 2014 med konsekvenserne af fagudvalgsrunden.
2. sept. kl. 18-21	Kommunalbestyrelsen	Borgermøde
4. sept. kl. 17	Kommunalbestyrelsen	Behandler halvårsregnskab 2014.
8. sept. kl. 16	Økonomiudvalget	1. behandling af det administrative budgetforslag
8. september (efter ØK- mødet)	Økonomiudvalget	1. møde vedr. budgetforhandlingerne (efter ord. ØK-møde)
15. sept. kl. 12-16	Økonomiudvalget	2. møde vedr. budgetforhandlingerne (halvdags) (før ordinær ØK-møde)
15. sept. kl. 17	Kommunalbestyrelsen	1. behandling af det administrative budgetforslag
18. sept. kl. 12-16	Økonomiudvalget	3. møde vedr. budgetforhandlingerne (halvdags)
22. sept. kl. 12	Politiske partier	Sidste frist for ændringsforslag
29. sept. kl. 16	Økonomiudvalget	2. behandling af Budgetforslag 2015-18
6. okt. kl. 17	Kommunalbestyrelsen	2. behandling af Budgetforslag 2015-18
23. okt. Kl. 16	Økonomiudvalget	Godkender proces for budgetudmøntning
November	Fagudvalgene	Drøfter budgetudmøntningen.

Model for budgetreduktioner på årligt 1 pct. af hele den styrbare kommunale aktiviteter

Model 3 - revideret

0,77 pct. på skoler, dagtilbud, træning og omsorg, udsatte børn, handicappede

1,00 pct. på grønne områder, kirkegårde, vej mm

1,35 pct. på øvrige områder

samt en andel på beskæftigelse

Område	1.000 kr.	Grundlag	Model 3 - 0,77-1,35%	
			Besp. Pct.	Provenu 1.000 kr.
Skoler		487.659	0,77%	3.800
Dagtilbud		263.394	0,77%	2.000
Udsatte børn		72.903	0,77%	600
Klubber		16.079	1,35%	200
Fritid og kultur		60.318	1,35%	800
Træning og omsorg		502.357	0,77%	3.900
Handicappede		233.594	0,77%	1.800
Sundhed		110.291	1,35%	1.500
Grønne områder/kirkegårde, trafik, miljø		108.042		
- heraf grønne områder, kirkegårde, vej mm		74.679	1,00%	700
- heraf miljø og natur, busdrift, parkering mm.		33.363	1,35%	500
Beredskab, administration, puljer		366.297	1,35%	4.900
Kommunale ejendomme		160.902	1,35%	2.200
Beskæftigelse		727		900
I ALT		2.382.563		23.800

Note: Ej korrigeret for takstvirksomheder

7. Budgetprocessen for 2015-18 - fastlæggelse af proces- og tidsplan

Sagsfremstilling

I fortsættelse af drøftelsen på Økonomiudvalgets møde den 16. januar 2014 og den indgåede aftale om budgetlægningen (bilag), fremlægges den mere detaljerede proces- og tidsplan for budgetlægningen 2015-18 (bilag).

Aftalen har til formål at sikre en flerårig og stabil budgetlægning og at skabe et årligt økonomisk råderum via effektiviseringer og omprioriteringer, og gennemføres bl.a. gennem en tidlig og styrket involvering af fagudvalgene og gennem inddragelse af ledere og medarbejdere - bl.a. via MED-systemet.

Aftalen indeholder flg. hovedelementer:

1. En fast årlig reduktion på 1 procent pr. år i den fireårige valgperiode, der tilvejebringes gennem effektiviseringer og omprioriteringer
2. Råderummet anvendes til
 - a) sænkning af grundskylden med 0,5 pr. i 2015 svarende til ca. 10 mio. kr., samt en yderligere sænkning af grundskylden med 0,5 pr. i hvert af årene 2016-18
 - b) en ramme til at imødegå andre økonomiske behov og udfordringer i den kommende budgetperiode
 - c) en ramme til politiske ønsker og (om-)prioriteringer på serviceområderne.
3. Aftalen gennemføres gennem tidlig og styrket inddragelse af fagudvalgene samt inddragelse af ledere og medarbejdere
4. Konkurrenceudsættelsen af kommunale driftsopgaver sættes i bero i perioden
5. En revurdering af den økonomiske strategi
6. Procesbeskrivelse for, hvad der skal indarbejdes i budgetforslaget.

Fastlæggelse af rammereduktionen

En reduktion på 1 procent af serviceudgifterne vil svare til ca. 24 mio. kr. i 2015 og yderligere ca. 24 mio. kr. i hvert af årene 2016 og frem.

Det fremgår af aftalen, at reduktionen ikke forudsættes jævnt fordelt på udvalgsområderne, men i videst mulig omfang gennem en fordeling, der fastholder serviceniveauet på kerneområderne.

Forvaltningen har - til brug for fastlæggelse af fordelingen af forslag på aktivitetsområderne - udarbejdet forskellige modeller (bilag). Udgangspunktet er, at der i første omgang vælges en fordelingsnøgle for 2015, idet fordelingen for 2016 og frem fastsættes senere, jf. også de analyser der foreslås igangsat (jf. nedenfor).

Der er udarbejdet i alt 3 modeller, hvor model 1 viser en ligelig fordeling på 1 pct. på alle områder, mens modellerne 2-3 repræsenterer en skævdeling, der har til hensigt at begrænse reduktionen på de store velfærdsområder.

Økonomiudvalget skal tage stilling til valg af model.

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes med et bruttokatalog, der ligger over de 24 mio. kr.,

således at fagudvalgene sikres konkrete prioriteringsmuligheder.

Processen omkring arbejdet med effektiviserings- og omprioriteringsforslagene

På baggrund af Økonomiudvalgets fordeling af rammereduktionen iværksætter forvaltningen en procesplan (bilag).

Det er en vigtig del af aftalen, at såvel ledere og medarbejdere som fagudvalgene indgår i aktive processer for at skabe så innovative forslag som muligt, således at serviceniveauet i videst mulig omfang fastholdes.

Der skal både arbejdes med specifikke forslag på fagområderne og tværgående forslag (f.eks. omkring digitalisering, indkøb, administration m.v.). Endvidere foreslås det, at der både arbejdes med effektiviseringsforslag og forslag om opgavebortfald på den korte bane (d.v.s. der kan få effekt allerede fra 2015), samt mere langsigtede forslag, der kræver mere dybdegående analyser (f.eks. strukturændringer, investeringsforslag), og som kan forventes at få effekt fra 2016 og frem.

Konkret foreslås, at der i den politiske beslutning inden sommerferien dels besluttet helt konkrete effektiviseringsforslag, der skaber råderum allerede i 2015, dels besluttet en række større budgetanalyser, der kan give et beslutningsgrundlag for effektiviseringer fra 2016. Status og resultater for budgetanalyserne drøftes politisk løbende frem til foråret 2015.

Fagudvalgene skal behandle både forslag til effektiviseringer og forslag til budgetanalyser i flere møder hen over foråret - indledningsvist på marts-møderunden og med indstilling af færdige forslag i maj måned til videre behandling i Økonomiudvalget. Forslagene skal godkendes i Økonomiudvalget i juni, hvorefter de indarbejdes i det budgetforslag, der offentliggøres ultimo august. Undervejs i behandlingen sker inddragelse af de høringsberettigede.

Forvaltningen sikrer, at der i arbejdet med de forslag, der fremlægges for fagudvalgene, sker inddragelse af ledere og medarbejdere - både gennem MED-systemet og gennem opfordring til lokalt at komme med forslag.

Hovedudvalget er i øvrigt involveret igennem hele processen, og der planlægges afholdt et fællesmøde mellem Økonomiudvalget og Hovedudvalget i begyndelsen af juni med henblik på en dialog om de fagudvalgsgodkendte effektiviserings- og omstillingsforslag.

Konkurrenceudsættelsen af kommunale driftsopgaver

Aftalen sætter konkurrenceudsættelsen i bero i perioden 2015-18 for i stedet at sætte fokus på udbud og effektiv indkøb af varer og tjenesteydelser. Den prioritering skal ses på baggrund af, at der i den hidtidige valgperiode er gennemført en del udbud i henhold til den udbudsstrategi, der blev vedtaget den 20. december 2010.

I forhold til den vedtagne konkurrenceudsættelsesplan udestår der imidlertid udbud af intern service (kantinedrift og omstilling) med forventet gevinst på 1,1 mio. kr., samt udbud af it-drift med en forventet gevinst på 0,6 mio. kr.

Forvaltningen forudsætter, at aftalen betyder, at også de to udestående konkurrenceudsættelser af henholdsvis intern service og it-drift sættes i bero, idet der forelægges særskilt sag herom, herunder om alternativer til den forudsatte effektiviseringsgevinst.

Revurdering af den økonomiske strategi

Den indgåede aftale om budgetlægningen indeholder en revurdering af de økonomiske

målsætninger (bilag), som danner grundlag for arbejdet med budgetlægningen for budgetperioden.

Som en del af det beslutningsmateriale, der undervejs fremlægges for Økonomiudvalget til brug for det løbende budgetarbejde - herunder status for den økonomiske situation - vil indgå en opdateret beregning af overholdelsen af de økonomiske målsætninger.

Status for den økonomiske situation

Forvaltningen har til indeværende møde udarbejdet det seneste skøn over økonomien 2015-18 (bilag). Status viser, at trækket på kassebeholdningen vil være lidt større end budgetlagt i Budget 2014-17, dels som følge af besluttede ændringer i driften siden budgetvedtagelsen og konsekvenserne af kontanthjælpsreformen, der fremlægges som særskilt sag i indeværende møde, dels fordi anlægsrammen i 2015 og 2016 er rettet til med beslutningerne vedr. Kanalvejsgrunden, og fordi anlægsrammen i 2018 er sat til 100 mio. kr. Hertil kommer ændringer i 2018 f.s.a., at ejendomssalget sættes til 0.

Endelig er konsekvenserne af aftalen om budgetlægningen 2015-18 vedr. lån og afdrag indarbejdet.

Det fremgår af den indgåede aftale, at der skal ske en tæt opfølgning på den økonomiske situation i løbet af processen, så der efter behov kan aftales nye initiativer.

Forvaltningen følger løbende op på status for den økonomiske situation. I april fremlægges befolkningsprognose og deraf følgende økonomiske konsekvenser. I maj fremlægges status efter 1. anslået regnskab, og frem mod sommerferien fremlægges status efter udvalgssager samt forslag til anlægsplan og salgsbudget for den kommende periode. I august fremlægges status efter kommuneaftalen, der indgås i juni, samt 2. anslået regnskab 2014.

Budgetforslag, høring og budgetforhandlinger

Det fremgår af aftalen, at både effektiviserings- og omstillingsforslagene samt grundskyldssænkningen skal indarbejdes i budgetforslaget. Forvaltningen udarbejder budgetforslaget på baggrund af retningslinierne fastsat i medfør af nærværende sag samt Økonomiudvalgets beslutninger i juni.

Herefter offentliggøres budgetforslaget ultimo august 2014. Forslaget sendes i høring hos de høringsberettigede, ligesom det foreslås, at der i lighed med sidste år afholdes et borgermøde den 2. september. Der vil senere blive fremlagt et koncept for borgermødet.

På baggrund af budgetforslaget samt bidrag fra høringsproceduren igangsættes den politiske forhandlingsrunde om budgettet og udmøntningen af det tilbageværende råderum.

Budgettet vedtages ved 2. behandlingen i Kommunalbestyrelsen den 6. oktober 2014.

Tidsplan

Den samlede tids- og procesplan er beskrevet i det sagen tidligere nævnte og vedlagte materiale (bilag). Heri indgår forslag til møder, der ikke allerede er fastlagt i den politiske mødekalendar. Det gælder strategiseminarer for kommunalbestyrelsen til brug ved drøftelse af den økonomiske situation og de foreløbige forslag til budgetreduktionerne den 28. maj.

Det gælder ligeledes Borgermødet (med forslag til datoen den 2. september 2014). Endvidere er der indarbejdet forslag om et ekstraordinært Økonomiudvalgsmøde den 18. august til drøftelse af udkast til budgetforslag samt til behandling af Halvårsregnskabet 2014. Endelig er der indarbejdet forslag til datoer for budgetforhandlingsmøder.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den beskrevne samlede proces- og tidsplan anvendes
2. udvalget fastlægger fordelingen af rammereduktionen med udgangspunkt i de af forvaltningens skitserede modeller
3. status for den økonomiske situation tages til efterretning
4. mødedatoer til Borgermøde, til ekstraordinær Økonomiudvalgsmøde og til budgetforhandlingsmøder fastsættes.

Økonomiudvalget den 27. februar 2014

Ad 1)

Godkendt, dog således, at der også i løbet af ultimo APR el. MAJ indlejres en bruger- og borgerproces.

Ad 2)

Model 3 anvendes med de drøftede justeringer, således at park, vej og kirkegårde nedjusteres til 1 pct., og restprovenuet fordeles på de områder, der ligger under 1 pct.

Modellen anvendes i 2014 med de drøftede justeringer.

Ad 3)

Taget til efterretning.

Ad 4)

De foreslåede datoer godkendt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende. I stedet deltog Henrik Bang (Ø).

Morten Normann Jørgensen var fraværende (F). I stedet deltog Hanne Agersnap (F).

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1 Lyngby-Taarbæk-aftalen 2014 Hovedelementer i aftale om budgetlægning.pdf
2. Bilag 2 Tidsplan for budgetprocessen 2015-18 - pr 10-02-2014.pdf
3. Bilag 3 Besparelser 1 pct serviceudgifter.pdf
4. Bilag 4 Administrativ procesplan.pdf
5. Bilag 5 Økonomiske målsætninger ØK sag 27-02-2014.pdf
6. Bilag 6 Budgetgrundlag 2015-18 budgetproces 2014-02-19.pdf

Bekendtgørelse om standsning og parkering i Lyngby-Taarbæk Kommune

I medfør af færdselslovens § 2, nr. 17, § 28, stk. 3 og § 92, stk. 1 jf. § 92c, stk. 4, samt lov om offentlige veje § 107 stk. 2, bestemmes med samtykke af Nordsjællands Politi følgende:

§ 1. Reglerne i § 2 - § 5 i denne bekendtgørelse finder alene anvendelse i forhold til køretøjer, der er henstillet på offentlige veje og private fællesveje. Reglerne om betalingsparkering i § 6 og § 7 finder alene anvendelse på offentlige veje.

Stk. 2. Parkeringsbåse afmærkes med smalle ubrudte linjer eller markeres ved afvigende belægning. Mod kørebanen kan dog anvendes bred linje. Parkering i afmærkede parkeringsbåse skal ske inden for båsen. I et område, der specielt er udlagt til parkering, og hvor færdsel primært foregår med henblik på parkering (parkeringsplads), og hvor der er afmærket parkeringsbåse, må parkering ikke finde sted uden for en bås. Hvor parkeringsbåse er afmærket på eller ved kørebane uden for parkeringsplads, må parkering finde sted uden for en bås, hvis dette ikke strider mod andre bestemmelser. Standsning og parkering med køretøjer, der har mere end to hjul, skal ske i båsens længderetning.

§ 2. Inden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg standses eller parkeres delvist på fortov med maksimalt halvdelen af køretøjet og højst 2 hjul i køretøjets længderetning, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for færdslen på fortovet.

§ 3. Der må ikke parkeres køretøjer med henblik på reklame eller overnatning.

§ 4. Cykler og lille knallert med to hjul må ikke parkeres på kørebanen, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

§ 5.

Køretøjer med en tilladt totalvægt over 3500 kg (lastbiler, busser, autocampere m.v.), påhængskøretøjer (trailer, campingvogne m.v.), motorredskaber og traktorer må i tidsrummet kl. 19.00-07.00 kun parkeres, hvor det er tilladt ved særlig afmærkning.

Stk. 2. Uanset stk. 1 må påhængskøretøjer (herunder campingvogne og trailere) med tilladt totalvægt på højst 2.000 kg dog parkeres i indtil 24 timer, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

§ 6. I områder afgrænset med P-zonetavle, der tilkendegiver betalingsparkering, og hvor der i øvrigt er opsat færdselstavler, der tilkendegiver betalingsparkering, skal der betales for parkering i overensstemmelse med, hvad der er gældende det pågældende sted. Parkeringsperioden kan forlænges, hvis der betales herfor. Der kan dog aldrig anvendes mere end én gyldig parkeringsbillet ad gangen.

Stk. 2. Parkeringsbilletten skal anbringes fuldt synligt umiddelbart inden for forruden og skal tydeligt kunne læses udefra.

Stk. 3. En gyldig parkeringsbillet kan benyttes til flere parkeringer i området. En gyldig parkeringsbillet kan overdrages til og benyttes af andre bilister.

§ 7. Fritaget for betaling i betalingsområderne er:

- a) Køretøjer forsynet med en af kommunen udstedt gyldig tilladelse til afgiftsfri parkering. Tilladelsen skal anbringes fuldt synligt umiddelbart inden for forruden og skal tydeligt kunne læses udefra.
- b) Køretøjer, der anvendes ved vejarbejde, såfremt standsning eller parkering er nødvendig af hensyn til arbejdet, og der træffes fornødne sikkerhedsforanstaltninger. Det samme gælder standsning og parkering, der foretages af politi, kriminalforsorg, redningsberedskab eller redningskorps.
- c) Køretøjer forsynet med parkeringskort for personer med handicap. Parkeringskortet skal anbringes fuldt synligt umiddelbart inden for forruden og skal tydeligt kunne læses udefra.

d) Motorcykler, store knallerter og påhængskøretøjer.

§ 8. Ved overtrædelse af denne bekendtgørelse pålægges afgift i medfør af færdselslovens § 121 og § 122a.

§ 9. Denne bekendtgørelse træder i kraft den 11. marts 2014.

Samtidigt ophæves tidligere udstedte lokale standsnings- og parkeringsbestemmelser.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Notat

Til: Lyngby-Taarbæk Kommune



Sagsnummer
ThecaSag-124845
Movit-2722198

Sagsbehandler JHI
Direkte +45 36 13 16 14
Fax -
JHI@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Februar 2014

Evaluering af Uddannelses-shuttlen

Baggrund

Grundlaget for kommunens trafikbestilling i maj måned 2013 var, at kommunen havde opnået medfinansiering fra de statslige puljer til udarbejdelse af konsulentrapporten "Shuttlebus i Lyngby-Taarbæk Kommune". Rapporten indeholdt en status på det daværende serviceniveau og en anbefaling. Ifølge rapporten er efterspørgslen til uddannelsesområdet i Lundtofte i morgenmyldretiden så høj, at det er en barriere for flere passagerer i den kollektive trafik. De anbefalede midler til at løse problemet var bl.a.:

- Sikring af en større kapacitet i myldretiden fra Lyngby st.
- Udjævning af mødetidspunkterne
- Etablering af en ny shuttlebus.

Formålet med shuttlebussen er at afkorte turen fra stoppestederne ved Helsingørmotorvejen til slutdestination, hvorved de studerende og ansatte opnår en kortere rejsetid ved at koble busserne til og fra København på Helsingørmotorvejen med shuttlebussen.



Kommunen fulgte rapportens anbefalinger dels ved at reinvestere de sparede ressourcer fra kommunens beslutning om at nedlægge buslinje 353 fra december 2014 i en udvidelse af buslinjen 180E mellem Lyngby st. og uddannelsesområdet, dels kommunens trafikbestilling fra 2013, der bl.a. lød på igangsættelse af en to-årig forsøgsordning med en Uddannelses-shuttle. Forsøget med shuttlen blev igangsat ved semesterstarten i august 2013. Konsulent-

rapporten indikerede, at en motorvejsshuttle vil have et stort passagerpotentiale og en høj selvfinansieringsgrad. Konsulenternes anbefaling om behovet for mere kapacitet til og fra uddannelsesområdet skal også ses i sammenhæng med den kommende periodes udbygningsprojekter herunder på den lange bane ved DTU og på den korte bane (sommer 2014) ca. 600 nye studerende til CPH Business på Lundtoftevej. Resultatet vil være flere studerende og ansatte i busserne både til og fra området og internt.

Formålet med denne evaluering er at give kommunen en status på forsøget, som desuden kan indgå i kommunens drøftelse af forsøgets videre forløb. Evalueringen er udarbejdet på baggrund af analyser af passagertællinger, input fra operatøren af buslinjen og kommunens møde med studerende og ledere fra DTU, KNORD og CPH-Business. Evalueringsparametrene er:

- Markedsføring
- Køreplanen
- Passagerbenyttelse
- Tilskudsbehov

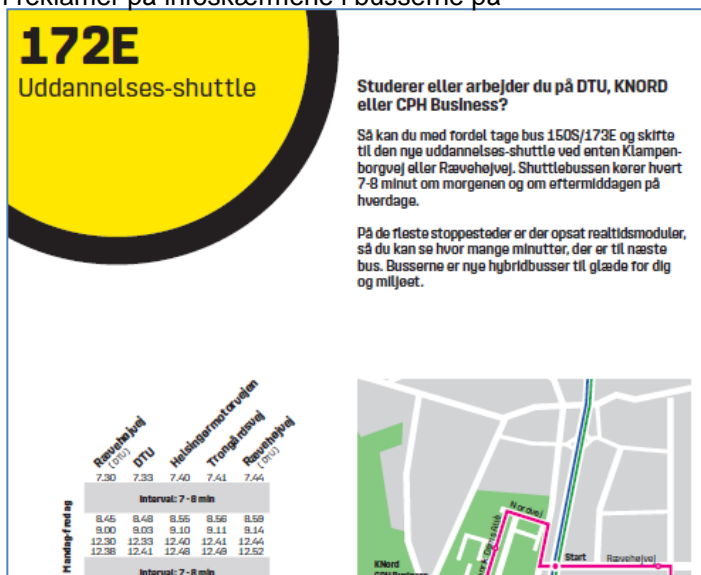
Efter evalueringen præsenteres tre scenarier for forsøgets videre forløb.

Evaluering

Evalueringsparameter: Markedsføring

Markedsføringen af det nye tilbud bestod bl.a. i reklamer på infoskærmene i busserne på Helsingørmotorvejen, opsætning af informationsskilte ved Rævehøjvej, information på alle stoppesteder, information på kommunens hjemmeside, pressearbejde i forbindelse med indvielsen og at buschaufførerne uddelte køreplaner. Desuden sendte uddannelsesinstitutionerne på Trongårdsvej og Lundtoftevej information om den nye linje til nye og eksisterende studerende forud for semesterstart.

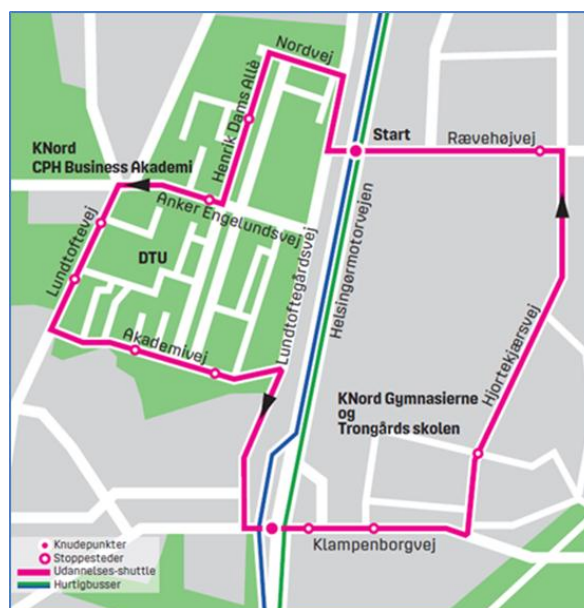
Resultatet af markedsføringsindsatsen har været artikler i lokalavisen og i DTU's avis. Desuden oplyser de studerende og ansatte, at de føler sig oplyste om Uddannelses-shuttlets muligheder. Det trafikale knudepunkt for de studerende ved institutionerne ved Trongårdsvej er imidlertid i mindre grad Helsingørmotorvejen, da størstedelen af de studerende kommer via Lyngby st./Lyngby Storcenter, hvor de kommer med busser bl.a. fra Ring 3.



Evalueringsparameter: Køreplanen

Der er otte afgang i timen i myldretiderne dvs. mellem 07.30-09.00 og mellem 13.30-17.30 på undervisningsdage. Linjen kører ikke i ferieperioder. Linjeføringen ses af kortet. Efter ønske fra kommunen udføres kørslen med to hybridbusser, der udleder ca. 25 pct. mindre CO₂ end en traditionel dieselbus. Linjen betjener eksisterende stoppesteder og kommunen og DTU etablerede nye stoppesteder bl.a. på broen ved Rævehøjvej og på Henrik Dams Allé. På tre af stoppestederne var der i forvejen et countdownmodul til nedtælling til næste busafgang og kommunen indkøbte endnu ét modul til stoppestedet ved Rævehøjvej.

Ved køreplansskiftet i december 2013 blev køreplanen justeret, da efterspørgslen på tidlige morgenafgange



viste sig begrænset.

Evalueringsparameter: Passagerudvikling

Med udgangspunkt i oktober måned benytter cirka 4300 passagerer buslinjerne til og fra stoppestederne ved uddannelsesinstitutionerne i Lundtofte pr dag. En analyse af passagerdata for Uddannelses-shuttlen viser følgende:

- I gennemsnit benytter cirka 200 passagerer Uddannelses-shuttlen pr dag.
- Linjen benyttes mest om morgenen, hvor der er afgang med ml. 25-40 passagerer, dvs. det er passagertallet om morgenen der trækker dagens samlede passagertal op.
- Rævehøjvej har vist sig at være det største stoppested, dels fordi det er mest attraktivt i forhold til DTU, og dels fordi ekspresbuslinjen fra København standser her (og ikke ved Klampenborgvej).
- De største afsætningsstoppesteder er DTU (Anker Engelundsvej), CPH-Business på Lundtoftevej og KNORD på Trongårdsvej.
- De nye stoppesteder – bl.a. ved Centrifugevej og Søtofts Plads – benyttes af passagerer der er stået på ved Rævehøjvej. Shuttlen bidrager dermed til en kortere afstand internt i uddannelsesområdet/DTU.
- Studerende benytter linjen mellem uddannelsesinstitutionerne bl.a. ml. Lundtoftevej og Trongårdsvej, hvilket bidrager til en højere mobilitet internt i uddannelsesområdet.

Passagertallet på Uddannelses-shuttlen er imidlertid markant lavere end forventet, og årsagerne kan være:

- En vis indkøringsperiode for nye linjer må forventes, da det tager op til et år at ændre vaner hos passagererne.
- Passagertællingerne dækker endnu ikke måneder med vintervej, hvor passagertallet erfaringsmæssigt stiger.
- Intern rocade af hvor de forskellige uddannelser udbydes hhv. Trongårdsvej, Virum, Lundtoftevej i forhold til planlægningsfasen. De mange studerende – rettet mod København herunder potentielle kunder på Uddannelses-shuttlen - er flyttet til Lundtoftevej fra Trongårdsvej, og på den anden side er studerende rettet mod destinationer i Ring 3 flyttet til Trongårdsvej og væk fra Lundtoftevej, hvor de havde 300S.
- Input fra mødet ml. institutionerne, kommunen og Movia illustrerede, at de ansatte på DTU er vant til at gå, *men "(...)hopper på den hvis det regner eller den lige er der"*. Den betragtes som en fordel og det blev bemærket, at det har været et mildt efterår, hvor det var okay at gå.



- Samtidig har efterspørgslen mellem Lyngby st. og uddannelserne ved Trongårdsvej vist sig så stor, at Movia i efteråret har indsat ekstra 4 doubleringsafgange for ikke at efterlade passagerer. De studerende kommer fra Ring 3 og skifter ved Lyngby st./Lyngby Storcenter, hvorved Uddannelses-shuttlen ikke er aktuel.

Evalueringsparameter: Tilskudsbehov

Forslaget blev udarbejdet med udgangspunkt i overordnede principkøreplaner og indhentede tilbud på kørslen. Passagervurderingen, herunder indtægtsiden, er dannet med udgangspunkt i Movias erfaringer for shuttlebusser og konsulenternes vurderinger. Tilskudsbehovet blev vurderet til i størrelsesordenen 0,6 mio. kr. pr år efter en vis indkøringsperiode. Der blev taget forbehold for passagerudviklingen, da der var tale om en ny linje. Konsekvensen af det lavere passagertal betyder et tilskudsbehov i 2013 på kr. 0,8 mio. kr. Tilskudsbehovet for forsøgets videre forløb gennemgås i scenarier, der præsenteres herunder.

Forslag til ændringer

På baggrund af ovenstående evaluering er der udarbejdet tre scenarier for at optimere forsøget.

Scenarie 1) Uddannelses-shuttlen fortsætter forsøgsperioden ud + kørselsretningen ændres om eftermiddagen på Uddannelses-shuttlen + omlægning af buslinje 181E.

Forsøget med Uddannelses-shuttlen kører forsøgsperioden ud dvs. til sommeren 2015.

Kørselsretningen ændres om eftermiddagen på Uddannelses-shuttlen, da Rævehøjvej har vist sig at være knudepunktet. Fordelen er, at busmateriellet fra shuttlebussen kan integreres i dubleringskørslen på i linje 182/183 mellem Lyngby st. og Trongårdsskolen.

Omlægning af buslinje 181E skal ses i forlængelse af kommunens trafikbestilling 2013, hvor buslinje 180E blev omlagt fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej. Formålet med ændringen er at busserne – efter de har sat passagererne af ved uddannelsesinstitutionerne – kan komme hurtigere og billigere retur til Lyngby st. for på den måde at kunne afhjælpe kapacitetsproblemerne. Buslinje 181E – der om eftermiddagen kører den modsatte vej af 180E - foreslås nu også omlagt. Formålet med omlægningen er at busserne i højere grad end i dag kan medvirke til at transportere endnu flere, da omløbstiden afkortes. Omlægningen er en forudsætning for at dubleringskørslen kan integreres i Uddannelses-shuttlen.

Konsekvensen ved omlægningen er, at Lyngbygårdsvej får færre antal busser pr time som om morgenen. På en typisk hverdag stiger 2 passagerer på og 43 stiger af på strækningen på Lyngbygårdsvej. Passagererne fra de to stoppesteder vil om eftermiddagen fortsat have buslinje 190 to gange i timen fra Lyngby st.

Scenariet muliggør integration af busmateriellet fra Uddannelses-shuttlen og ekstrakørslen, hvorved antallet af busser kan reduceres. Desuden forventes flere passagerer på linjen om eftermiddagen, ved at vende kørselsretningen og stoppestedet ved Rævehøjvej dermed bliver kundepunkt. Scenariet indebærer fortsat et større tilskudsbehov end oprindeligt bereg-

net, som følge af en mindre efterspørgsel på Uddannelses-shuttlen og kapacitetsproblemer mellem Lyngby st. og uddannelsesområdet/Trongårdsvej.

Tilskudsbehovet for 2014 for buslinjerne 182/183 (inkl. ekstrakørsel) og Uddannelses-shuttlen er med baggrund i efterårets passagertrend vurderet til 11,5 mio. kr.

Scenarie 2) Antal afgang på Uddannelses-shuttlen reduceres + kørselsretningen vendes på Uddannelses-shuttlen + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej.

Antallet af afgang på Uddannelses-shuttlen reduceres fra 8 til 4 afgang i timen. Ændringen af kørselsretningen og omlægning af linje 181E er som i scenarie 1.

Fordelen ved scenariet er, at de passagerer der i dag benytter Uddannelses-shuttlen fortsat har tilbuddet – dog i en til efterspørgslen justeret version - og at tilbuddet fortsat bidrager til mobiliteten i uddannelsesområdet og løsning af kapacitetsproblemet. Desuden vil scenariet bidrage til at fremtidssikre udbuddet til den kommende periodes forventede ekstra passagerer, som følge af udbygningsplanerne og de flere studerende i 2.halvdel af 2014. Endelig udnyttes busmateriellet bedre, hvorved der vil være behov for færre ekstra busser. På den anden side vil den for passagererne eftertragtede "shuttlebuseffekt" med mange afgang udeblive ved en halvering af hyppigheden på Uddannelses-shuttlen. Derfor må det forventes, at passagertallet vil falde.

Tilskudsbehovet for 2014 for buslinjerne 182/183 (inkl. ekstrakørsel) og Uddannelses-shuttlen er vurderet til 11,1 mio. kr.

Scenarie 3) Forsøget stoppes ved sommerferien 2014 + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej.

Forsøgsperioden afkortes efter et år, som følge af den lave søgning, og sidste afgang vil være i juni måned. Kapacitetsproblemerne ml. Lyngby st. og Trongårdsvej/DTU løses med nuværende dubleringsbusser og flere ved behov. Buslinje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej for at busserne hurtigere kan komme til uddannelsesinstitutionerne for at befordre studerende og ansatte.

Fordelen ved scenariet er, at forsøget stoppes så hurtigt det, indenfor den med busoperatøren indgåede kontrakt, er muligt. Nuværende passagerer må finde alternative busser, eller benytte alternative transportmidler, hvilket kan give et ekstra pres på linjerne til og fra Lyngby st. og Trongårdsvej. For ikke at efterlade passagerer ved stoppestederne vil der være behov for at finde en permanent løsning på kapacitetsproblemet ved at øge antallet af afgang på linjerne 182/183. I den forbindelse kan det overvejes at anlægge en vendeplads ved Trongårdsskolen, så busserne dubleringsbusserne ikke behøves at køre via Rævehøjvej.

Tilskudsbehovet er vurderet til 10,3 mio. kr.

Tilskudsbehovet i scenarierne

Vurderingen af tilskudsbehovet er beregnet i budget 2014.

	182/183 + ekstrakørsel + omlægning af 181E	Uddannelses-shuttlen	Økonomi i 2014	Økonomi i 2015
Scenarie 1	8,4	3,1	11,4	11,4
Scenarie 2	8,6	2,5	11,1	11,1
Scenarie 3	8,7	1,6*	10,3	8,7

Kommunen har ved trafikbestilling 2014 bestilt et toårigt forsøg, og såfremt forslag 2 el 3 besluttes skal dette bestilles hos Movia senest 20/3.

*For driften i 1. halvdel af 2014.

Movias anbefaling

Konsulentrappen pegede på, at studerende og ansatte med Uddannelses-shuttlen kan komme hurtigere mellem bopæl og uddannelse/arbejde. Ud fra Movias undersøgelse af passagerernes præferencer ved vi, at en hurtig rejse er et vigtigt parameter for valg af den kollektive trafik. Uddannelses-shuttlen har vist sin berettigelse, men passagertallet har endnu ikke levet op til forventningerne.

De kommende års udbygningsplaner vil alt andet lige øge efterspørgslen til og fra uddannelsesområdet i Lundtofte og dermed øge de af konsulenterne illustrerede kapacitetsproblemer i myldretiderne. Formålet med Uddannelses-shuttlen var at bidrage til at aflaste Lyngby st., for med forventningerne om flere passagerer er der risiko for, at indsættelse af flere busser til og fra Lyngby st. - indtil Letbanens komme – blot vil være "skruen uden ende". Dette underbygges af de seneste års udvidelser af både busantal og driftsomfang på 180E/181E og ekstrakørslen. Ønsker kommunen at understøtte løsningen af kapacitetsproblemerne til og fra uddannelsesområdet i Lundtofte ved hjælp af en Uddannelses-shuttle, og at fremtidssikre trafiktilbuddet til de kommende års udviklingsplaner, anbefaler Movia scenarie 1. Anlægsfasen på Københavns Kommunes "Nørre Campus projekt" er startet, og ultimo 2014 vil busserne på Helsingørmotorvejen fra Nørreport til Ryparken have eget tracé, hvorved rejsetiden fra Københavns Centrum til uddannelsesområdet bliver markant kortere og dermed mere attraktivt. På det tidspunkt er det Movias vurdering, at benyttelsen af busserne på Helsingørmotorvejen og Uddannelses-shuttlen vil stige og dermed bidrage til at aflaste Lyngby st..

Alternativt anbefaler Movia scenarie 3 dvs. en nedlæggelse, da færre afgang vil resultere i, at den for passagererne attraktive "shuttlebuseffekt" udebliver.

Notat af 17. februar 2014
**”Gældende vilkår for at erhverve en parkeringsmærkat/beboerlicens
i Taarbæk og i Lyngby bymidte”.**

Gældende vilkår for at erhverve en parkeringsmærkat/beboerparkeringslicens i Taarbæk

- Tilladelsen er kun gældende for det køretøj, der har fået tilladelsen.
- Hver husstand kan kun erhverve parkeringsmærkat til et køretøj.
- Parkeringsordningen er forbeholdt private køretøjer med en maks. egenvægt på 2.500 kg.
- Ansøger skal have bopæl og være tilmeldt Folkeregistret inden for gyldighedsområdet.
- Ansøger skal være registreret i Centralregistret For Motorkøretøjer som ejer eller bruger af det køretøj, der søges parkeringsmærkat til.
- Bruger af firmabil skal fremvise en erklæring fra arbejdsgiveren om, at brugeren af firmabilen er "alene-bruger" af denne.
- Hvis vilkårene for at have en parkeringsmærkat ikke længere er opfyldt, inddrages retten til at benytte parkeringsmærkat.

Ovennævnte vilkår for at erhverve en parkeringsmærkat/parkeringslicens er ikke tilsvarende vilkår for Lyngby bymidte.

Gældende vilkår for at erhverve en parkeringsmærkat/beboerparkeringslicens i Lyngby bymidte

- Beboere skal være tilmeldt folkeregisteret på en bopæl inden for gyldighedsområdet.
- Beboere skal være registreret som ejere eller brugere af det køretøj, der søges licens til. Dokumentation hentes fra Centralregistret for Motorkøretøjer. Køretøjet skal som udgangspunkt være indregistreret på den ansøgte adresse inden for gyldighedsområdet.
- Beboere med lejet/leaset bil kan købe licens. Leje- eller leasingkontrakten skal fremvises.
- Beboere med firmabil, der er lejet/leaset og bruges til privatkørsel, kan købe licens. Enebrugererklæring fra arbejdsgiver samt leje- eller leasingkontrakt skal fremvises.
- Beboere, der har lånt en bil, kan købe en beboerlicens til lånt bil. Tro og love-erklæring fra bilens ejer skal fremvises. Bilen må ikke have en licens i forvejen. Leje-/leasingkontrakt, enebrugererklæring og tro og love-erklæring kan uploades ved køb af licens online.
- Der kan købes ligeså mange licenser, som der er beboere i husstanden over 18 år.
- Køretøjet må maksimalt have en totalvægt på 3.500 kg.

Stj den 17. februar 2014



Vs: Fw:Trafikforhold - Fort alle - ansøgning fra Grundejerforeningen Fort Alle
Sagsnummer: 20131030313
Oprettet: 13-01-2014
Dokumentejer: Jytte Olander

Modtaget

E-post Emne: Vs: Fw:Trafikforhold - Fort alle - ansøgning fra Grundejerforeningen Fort Alle Oprettet: 13-01-2014 Dokumentdato: 13-01-2014 Fysisk placering: Modtager E-post: Jytte Olander/Teknisk/LTK	Journalnøgle(r): 05.13.10 - P16 Lokale trafiksaneringer, Kommunale planer, planforslag og virksomhedsplaner omfattende dele af kommunen Besked:
--	--

Tekst:

Fra: Jytte Olander/Teknisk/LTK
Dato: 13-01-2014 12:29:20
Til: Jytte Olander/Teknisk/LTK@LTK
Emne: Vs: Fw:Trafikforhold - Fort alle

Sagsreference: 20120730168

Fra: Paul Knudsen/Økonomisk/LTK
Dato: 29-08-2013 08:59:27
Til: Jytte Olander/Teknisk/LTK@ltk
Emne: Fw:Trafikforhold - Fort alle

Værsgo!

Paul

Peter Frost --- Trafikforhold - Fort alle ---

Fr "Peter Frost" <peter.frost@koege.dk>
a:
Ti "PKN@LTK.dk" <PKN@LTK.dk>
l
D tir, 27/08/2013 12:16
at
o:
E Trafikforhold - Fort alle
m
n
e

Kære udvalgsformand Paul Knudsen,

Jeg skriver til dig på vegne af grundejerforeningen Fort Alle og som du muligvis husker afholdt repræsentanter fra Grundejerforeningen møde med dig og forvaltningen i foråret. Formålet med mødet var, at diskutere vort ønske om hastighedsbegrænsende foranstaltninger (vejbump) på Fort Alle. Vi var glade for du tog dig tid til at mødes med os.

På mødet blev det desværre meddelt, at kommunen ikke kunne imødekomme vores ønske om at en bedre vejsikring med finansiering fra kommunen. Vi var naturligvis kede af afvisningen, men glade for at det i den forbindelse blev nævnt, at kommunen ikke ville være afvisende mht. godkendelse af mobilvejbump, såfremt grundejerforeningen selv ville stå for finansieringen.

Vi kan forstå, at der efter vort møde er truffet beslutning om, at kommunen ikke ønsker at gøre Fort Alle til privat vej og vi mener fortsat, at kommunen burde være ansvarlig for at sikre at der etableres de fornødne hastighedsbegrænsende foranstaltninger, da vejen bliver brugt som transitvej også for borgere som ikke har tilknytning til lokalområdet. Vi kan i øvrigt forstå, der er overvejelser om at lukke Agermånevej for motoriseret indkørsel fra Buddingevej, hvilket vi vurderer vil drive stigende trafik og gennemkørsel på vores vej. Vi antager som udgangspunkt, at kommunen fortsat vil fastholde sit synspunkt om ikke at have

mulighed for at finansiere etablering af hastighedsbegrænsende foranstaltninger.

På grundejerforeningen seneste generalforsamling var der en generel opfattelse af, at Fort Alle oplever stigende transittrafik. Der var bred tilslutning blandt beboerne om, at der var behov for etablering af hastighedsbegrænsende foranstaltninger og om nødvendigt en egenfinansiering. Afledt fremsender vi hermed vort forslag om etablering af et vejbump på Fort Alle, og som grundejerforeningen er indstillede på selv at finansiere. Det er vort vurdering at vejbumpet bør etableres mellem de to huse Fort alle nr. 16 og nr. 13 og vi vedlægger en beskrivelse af projektet med vejbump, som er typegodkendt af vejdirektoratet. Vi er bekendt med, at Købehavns kommune allerede har etableret tilsvarende vejbump flere steder på villaveje på Amager.

I kommunens trafikstrategi "**fokus-strategi for trafik**", som blev vedtaget politisk i sidste byrådsperiode er det på side 15 anført, at *"hvis beboerne på en enkelt vej ønsker at etablere hastighedsbegrænsning foranstaltninger på vejen til 30 km/t er dette muligt, hvis det ikke giver væsentlig gener for andre veje"*.

Vi er som bekendt en enig grundejerforening og vi mener bestemt ikke der kan være tale om væsentlige gener for trafikanter og andre veje, så udover en godkendelse af vores anmodning om etablering af et vejbump, vil vi som grundejerforening tillige **ansøge om at Fort Alle blive en 30 km /t zone med henvisning til kommunens oplæg "Fokus-strategi for trafik**. Vi gør i denne forbindelse opmærksom på, at der på Enighedsvej, som er én af vore naboveje i lokalområdet og som også oplever væsentlig gennemkørende trafik, er oprettet en lignende 30 km/t zone og med hastighedsbegrænsende foranstaltninger.

Med venlig hilsen

Peter Frost

På vegne af grundejerforeningen.



- Vejbump.dk 20.doc



- Typegodkendelse fra Vejdirektoratet.pdf



- foto[1].JPG

GF Fort Allé
Kongens Lyngby
Att. Peter frost.

Taastrup, den 25. juni 2013

Tilbud på levering og montering af vejbump.

Med tak for Deres interesse for vores produkter, har vi hermed fornøjelsen af at kunne fremsende tilbud på følgende:

Vejbump anbefalet max. 20 km/t. GODKENT AF VEJDIREKTORATET TIL MAX 40KM/T

1 stk. midtermodul 500X 420mm, 4 refleksfelter, 50mm høj : DKK 460,00 (2 stk. pr. meter)
Sort/gul/hvid

1 stk. endemodul 210X420mm, uden refleksfelter, 50mm høj : DKK 260,00 (1 stk. pr. ende)
Sort/gul/hvid

Projektpris – SORT/HVID.

1 stk. vejbump med en samlet længde på 4,92 meter pr. stk. : DKK 4.660,00

1 stk. montering af ovenstående vejbump på asfalt. : DKK 1.510,00

Samlet pris for ovenstående : DKK 6.170,00

Alle priser er inklusiv montagebolte og samlestykker / ”kødben”.

Fragt : Ab lager efter gældende rate.

Levering : Efter aftale.


Leveringsbetingelser : Forbehold for mellemsalg

Alle priser er eks. moms på 25%

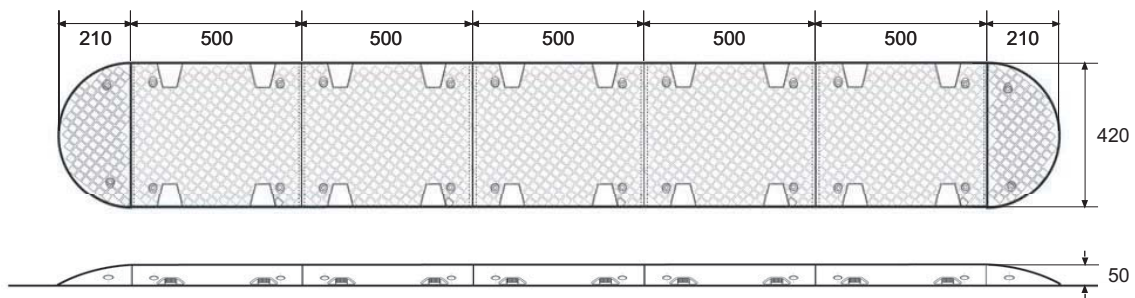
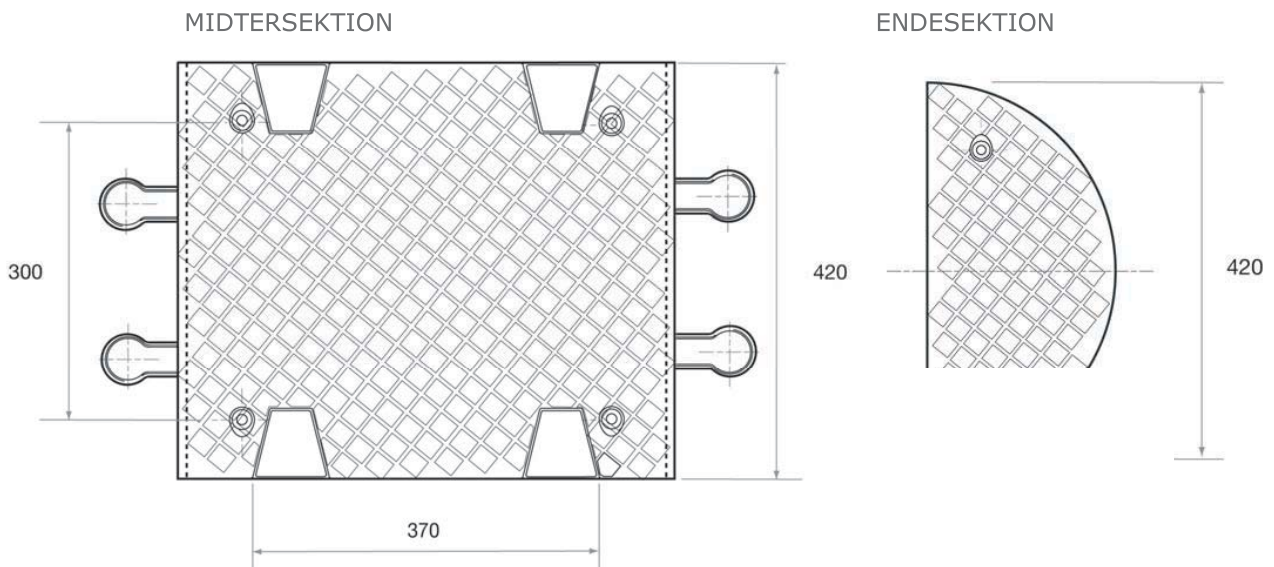
Leveringstid er i øjeblikket 3 uger.

Med venlig hilsen

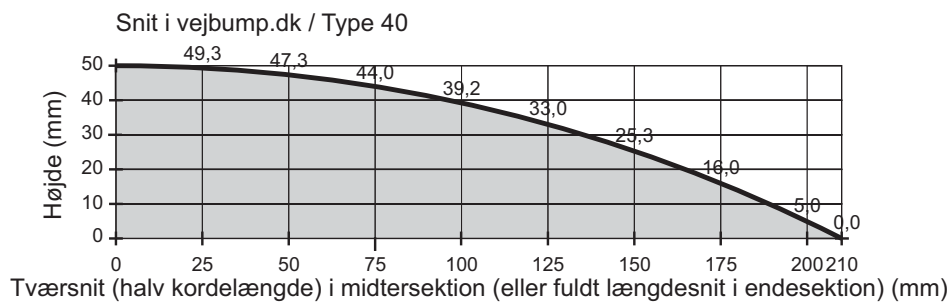
GN Road ApS / Vejbump.dk
Kristian Stelzig

Katalog	Typegodkendte fartdæmpere			 Vejdirektoratet	
Bumptype	Præfabrikeret permanent bump: vej bump.dk / Type 40				
Ønsket hastighed	40 km/h	Passagehastighed tunge køretøjer	25 km/h	Bilag nr.	9-6

ALLE MÅL I MM.



EX. PÅ SAMLET VEJBUMP





Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby



28. januar 2014

Forslag om ændring og udvidelse af antallet af medlemmer i Grønt Råd

Grønt Råd drøftede på sit møde den 3. oktober 2013 en ændring og udvidelse af antallet af medlemmer i Grønt Råd.

Det blev på mødet besluttet at henvende sig til den nye kommunalbestyrelse her i januar om en ændring og udvidelse af antallet af medlemmer i Grønt Råd og om en model for, hvordan det i givet fald kunne foregå.

Baggrund

Der har i de seneste møder kun deltaget 7 medlemmer i Rådets møder, og det finder Rådet er for få. 2 af de 13 medlemmer af Grønt Råd, som kommunalbestyrelsen har givet plads i Grønt Råd, deltager ikke i møderne nemlig Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv og Frilandsmuseet/Nationalmuseet. Grønt Råd finder desuden, at der er behov for mere energi i Rådet, og at det ville ildsjæle kunne bidrage med.

Forslag

Grønt Råd foreslår kommunalbestyrelsen at lade Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv og Frilandsmuseet/Nationalmuseet udgå som medlemmer af Grønt Råd, og at udvide Grønt Råd med 4 ildsjæle blandt de borgere i kommunen, der efter en annoncering ansøger kommunalbestyrelsen om at blive medlem af Rådet.

På den måde ville der komme mere energi i Rådet, og der vil kunne opnås et større input fra bl.a. forskningsverdenen, hvis ildsjæle fra DTU m.m. kunne blive medlem og bidrage med viden og ideer inden for de områder, der er relevante for Grønt Råds arbejde f.eks. inden for bæredygtig udvikling og klimatilpasning.

Med venlig hilsen

Hans Nielsen
Kastanievej 4B, st. mf.
2800 Kgs. Lyngby
45889455
hans@nielsen.mail.dk

Org. / Forening	Navn	Adresse	E-mail adresse	Tlf. numre
Lyngby-Taarbæk Kommune	Center for Miljø og Plan	Rådhuset, Lyngby Torv, 2800 Kgs. Lyngby	miljoplan@ltk.dk ,	45 97 35 02
Danmarks Naturfredningsforening, Lyngby-Tårnbæk Lokalkomite	Hans Nielsen	Kastanievej 4 B, st. m.f. 2800 Lyngby	hans@nielsen.mail.dk	45 88 94 55
Friluftsrådet, Lyngby-Taarbæk afdeling	Jesper Andersen- Rosendal	Furesø Parkvej 51, 2830 Virum	jesper@andersen-rosendal.dk	45 83 08 81
Dansk Ornitologisk Forening, DOF København	Mikkel Kure Jakobsen	Hollandsvej 19, st. tv. 2800 Lyngby	mikkelkure@gmail.com lyngby-taarbaek@dof.dk	27 30 21 81
Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv	Jeppe Tønsberg	Lyngby Hovedgade 2 2800 Lyngby	jt@ltk.dk	45 88 43 83
Dansk Vandrelaug, Lyngby afd.	Søren P. Petersen	Højbjerggårdsvej 18, 2840 Holte	soren.p.petersen@rom-petersen.dk	45 42 42 89 Mobil: 26 27 42 89
Turistforeningen for Kgs. Lyngby og omegn	Jesper Andersen- Rosendal	Furesø Parkvej 51, 2830 Virum	jesper@andersen-rosendal.dk	45 83 08 81
Danske Handikaporganisationer, DH Lyngby-Tårnbæk	Poul Ravnløkke	Gl. Bagsværdvej 42 2800 Lyngby	poulravnloekke@gmail.com	45 87 09 95 Mobil: 27 12 09 95
Dansk Botanisk Forening, Sjællandskredsen	Ole Møller	Mølleåparken 83, 2800 Lyngby	ohm@molleaparken.dk	45 82 72 22
Samrådet for Børne- og Ungdomsorganisationer i Lyngby- Taarbæk Kommune	Lone Pryner	Grønnevej 259, 14-2 2830 Virum	lsy@ltk.dk	45 97 35 89
Lyngby-Gladsaxe Jagtforening	Morten Hejl	Nøjsomhedsvej 35 B 2800 Lyngby	mhejl@hotmail.com	27 70 04 28
Naturstyrelsen-Hovedstaden	Torben Christiansen	Dyrehaven 6 2930 Klampenborg	tch@nst.dk	72 54 31 60
Frilandsmuseet / Nationalmuseet Brede	Peter Henningsen	Kongevejen 100, 2800 Kgs. Lyngby	peter.henningsen@natmus.dk	33 47 34 80
Fåregræsserforeningen Ermelunden	Finn Andersen Stedfortræder: Jakob Jørgensen	Lystoftevænget 31, 2800 Kgs. Lyngby	fabir@webspeed.dk snakepliskendk@yahoo.dk	31 70 53 55 28 74 31 61
Dansk Kano- og Kajakforbund	Vibeke Preisler	Dyrehavevej 2, 2. tv 2930 Klampenborg	vibeke.preisler@gmail.com	39 96 11 17 Mobil: 25 34 30 30

Grønt Råd 2014 - Kontaktoplysninger

Kommissorium for Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk

Grønt Råds formål er:

- at rådgive Lyngby-Taarbæk Kommune om sager samt generelle og principielle spørgsmål inden for friluftsliv, kulturhistorie, park-, natur-, miljø- og klimaområdet,
- at være et forum for en positiv dialog og et konstruktivt samarbejde mellem borgerne, interessegrupper, politikerne og kommunens administration,
- at tage emner op inden for Rådets arbejdsområde og videregive ideer til kommunen, og
- at medvirke til at give organisationerne medejerskab til kommunens natur- og miljøpolitik.

Grønt Råd kan påtage sig konkrete opgaver i forbindelse med afvikling af arrangementer med miljømæssigt indhold.

Emner, der kan behandles af Grønt Råd: Naturforvaltning, naturpleje, naturgenopretning, adgang til naturen, formidling af naturen, miljøbeskyttelse, friluftsliv, grønne partnerskaber, agenda 21 arbejde, kommuneplan og planlægning i det åbne land, skovrejsning samt andre emner, der vedrører beskyttelse og benyttelse af naturen og landskabelige værdier.

Formandskab

Rådet vælger en formand og en næstformand blandt interesseforeninger og -organisationer, som tilrettelægger og leder Grønt Råds møder. Formandskabet udarbejder dagsordenen for møderne. Formanden og næstformanden vælges for et år ad gangen.

Sekretariat

Lyngby-Taarbæk Kommune er husvært og yder sekretariatsbistand.

Grønt Råds mødevirksomhed

Der afholdes som udgangspunkt 3 årlige møder i Grønt Råd.

Grønt Råds møder er offentlige. Kommunens borgere kan overvære Grønt Råds møder.

Grønt Råds sammensætning

Grønt Råd er sammensat af repræsentanter fra lokale foreninger og organisationer, der arbejder inden for friluftsliv, kulturhistorie, park-, natur-, miljø- og klimaområdet. Endvidere deltager repræsentanter fra offentlige og private institutioner f.eks. Lyngby Stadsarkiv, Naturstyrelsen Hovedstaden, Kroppedal Museum og Nationalmuseet.

Derudover fungerer Grønt Råd som paraplyforum for brugergrupper med samme interesseområder som Grønt Råd.

Kommunalbestyrelsen behandler forslag og ansøgninger om medlemskab af Grønt Råd.

Brugergruppernes funktion

Brugergrupperne indgår i Grønt Råd på ad hoc basis, således at mødeindkaldelse og dagsorden sendes til grupperne inden møderne. Brugergrupperne kan ligesom medlemmerne fremsende punkter til Grønt Råds dagsorden. Brugergrupperne er således ikke faste medlemmer af Grønt Råd, men har særstatus i forhold til at kunne få punkter sat på dagsordenen.

Vedtaget af kommunalbestyrelsen den 23. april 2012

Vedr. forespørgsel om Grønt Råd i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Historik:

Før kommunalreformens ikrafttræden i 2007 var det lovbeftet, iflg. Naturbeskyttelsesloven, at der i Amterne skulle nedsættes Grønne Råd. Rådene bestod af de interesseorganisationer og foreninger der dækker naturområdet og friluftslivet. I mange af rådene sad også de lokale museer og skovdistrikter. Det var rådernes opgave at rådgive amterne om generelle og principielle spørgsmål indenfor naturbeskyttelse og friluftsliv.

Efter amternes nedlæggelse overtog kommunerne væsentlige dele af de tidligere amtsopgaver indenfor naturområdet. På det tidspunkt var de Grønne Råd ikke længere et lovkrav. Alligevel blev der i de fleste af landets kommuner oprettet Grønne Råd, efter tilskyndelse fra Miljøministeriet.

I Lyngby-Taarbæk Kommune besluttede Miljøudvalget på sit møde d. 18. april 2007, at der skulle etableres et Grønt Råd i kommunen.

Det Grønne Råd holdt sit første møde d. 07. juni 2007. Deltagerne i mødet var repræsentanter fra foreninger og organisationer med tilknytning til natur og friluftsliv og med forankring i lokale afdelinger i kommunen. Derudover deltog Byhistorisk Samling, Kroppedal Museum, Jægersborg Statsskovdistrikt og Turistforeningen.

Der blev i perioden fra det første møde til kommunalvalget i november 2009 afholdt 6 møder og 1 besigtigelsestur i Grønt Råd.

Efter kommunalvalget i 2009 opstod en pause i Grønt Råds mødeaktivitet. På foranledning af en henvendelse fra Danmarks Naturfredningsforening til borgmesteren, besluttede Teknik- og Miljøudvalget på deres møde d. 15. marts 2011 at Teknisk Forvaltning igen skulle indkalde til møde i Grønt Råd. Mødet i Grønt Råd blev afholdt d. 30. november 2011 på Rådhuset.

I løbet af foråret 2012 blev et nyt og gældende kommissorium udarbejdet og vedtaget af KMB den 23. april 2012.

En af ændringerne betød at forvaltningens rolle (og ressourceforbrug) blev reduceret væsentligt på Grønt Råds møder.



**Forslag til:
Plejeplan for det fredede område
Borrebakken,
Brede Bakke og Troldehøj
2014- 2019**

Lyngby-Taarbæk Kommune

Indholdsfortegnelse

1.0 Indledning	5
1.1 Områderne og deres beliggenhed	5
1.2 Plejeplanens formål	6
1.3 Plejeplanens rammer	7
2.0 Ejerforhold	8
2.1 Områdets administrative status	8
2.2 Fredningskendelse	8
3.0 Andre lovområder	10
3.1 Naturbeskyttelsesloven	10
3.2 Kommuneplan 2009	10
3.3 Skovloven	10
3.4 Museumsloven	10
3.5 Bekendtgørelse om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde	10
3.6 Planloven	10
4.0 Områdets naturværdier, kulturværdier og udnyttelse	12
4.1 Landskab	12
4.2 Kulturhistorie	13
4.3 Biologi	14
4.4 Rekreativ udnyttelse	15
4.5 Tekniske anlæg	15
5.0 Plejeplan for området	16
5.1 Plejeplanens formål	16
5.2 Hittidig pleje	16
5.3 Plejeplanens myndighedsbestemmelser	16
5.4 Særlige indsatsområder	16
5.5 Inddeling i delområder	17
6.0 Borrebakken	19
6.1 Administrativ status	19
6.2 Områdekarakteristik	19
6.3 Landskabelige værdier	20
6.4 Naturværdier	20
6.5 Stier og adgangsforhold	20
6.6 Løvskov (1d)	21
6.7 Nåleskove (1a)	22
6.8 De levende hegn (1e)	22
6.9 De lysåbne naturområder(1ba,1bb,1bc)	23

6.10 Arealer og stier med kort græs	25
6.11 Birkelunden (1f)	26
7.0 Brede Bakke	28
7.1 Administrativ status	28
7.2 Områdekarakteristik	28
7.3 Stier og adgangsforhold	29
7.4 Landskabelige værdier	29
7.5 Naturværdier	30
7.6 Den sydlige del (2a)	30
7.7 Den nordlige del (2b)	31
8.0 Troldehøj	33
8.1 Administrativ status	33
8.2 Områdekarakteristik	33
8.3 Landskabelige værdier	33
8.4 Naturværdier	33
8.5 Stier og adgang	34
8.6 Løvskov (3a)	34
8.7 Lysåbne områder	35
8.8 Blomsterløg (3b)	35
8.9 Rekreativt græsområde (3c)	36
8.10 Græsområde (3d)	37
Referencer	38

Sags. Nr:

Politisk godkendt:

1.0 Indledning

1.1 Områderne og deres beliggenhed

Fredningen består af 3 delområder, Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj og er beliggende i Lyngby-Taarbæk kommune, øst for Mølleåen, nærmere betegnet Lundtofte og Brede. Den sydlige del af fredningen går ind over dele af Lyngby Parkkirkegårds arealer. Den øvrige del grænser op til beboelse.

Plejeplanens afgrænsning er sammenfaldende med grænserne for fredningen, og udgør et samlet areal på godt 17 ha.. Arealet ejes af 3 lodsejere: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lystofte Ejerlaug og Lyngby Almennyttige Boligselskab.

Borrebakken (A) som her også omfatter den nordlige del af Lyngby Parkkirkegård, er det største delområde og består af skov og lysåbne arealer. **Brede Bakke (B)** der er det mindste af de 3 områderne forbinder med en skovstrækning de øvrige to områder. **Troldehøj (C)** dækker det næst største areal og består primært af skov og lysåbne arealer, desuden er der her og et område med nyttehaver.

Hele det fredede område er en del af et ås-system, og er som følge heraf temmelig kuperet.



Oversigtskort over Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj

1.2 Plejeplanens formål

Det overordnede formål med plejeplanen er, at sikre fredningskendelsens bestemmelser, (se bilag 1.) om, at den nuværende tilstand på Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj skal bevares.

Plejeplanen er et redskab, der giver mulighed for, at plejemyndigheden (Lyngby-Taarbæk Kommune) uden forudgående ansøgning om tilladelse fra Fredningsnævnet kan foranledige:

- At de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier der er knyttet til planområdet, bevares og styrkes
- At Danmarks traktatmæssige forpligtelser til at beskytte naturen overholdes.

For at kunne målrette plejen til ovenstående, tages der udgangspunkt i den registrering og kortlægning af de eksisterende værdier der er foretaget inden for området. Desuden indeholder planen en beskrivelse af bindinger i området. Planen skal klarlægge behovet for drift og pleje, og på nogle punkter give konkrete anvisninger.

1.3 Plejeplanens rammer

For private og offentlige ejere af arealer inden for fredningen gælder, at plejeplanen giver ret, men ikke pligt til de nævnte tiltag, som er beskrevet i afsnittene. Ønskes der foretaget ændringer og tiltag som ikke er beskrevet i plejeplanen, skal der søges om dispensation fra Fredningsnævnet for København.

2.0 Ejerforhold

Borrebakken (A) og Troldehøj (C) ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Brede Bakken (B) ejes af dels Lystoftens Ejerlaug og Lyngby Boligselskab

2.1 Områdets administrative status

Administrativt og planlægningsmæssigt ligger områderne Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj i Lyngby-Taarbæk Kommune.

2.2 Fredningskendelse

Fredningsnævnet for København har den 13. august 2003 truffet afgørelse om fredning af Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj. Fredningen omfatter endvidere en del af Lyngby Parkkirkegård (matr. nr. 6ac), så længe arealet ikke anvendes til kirkegård.

Fredningssagen blev rejst den 2. april 2002 af Københavns Amt og Lyngby-Taarbæk Kommune. Den 13. august 2003 afsagde Fredningsnævnet for København sin kendelse.

Fredningen indeholder en generel bestemmelse om, at de fredede arealer skal opretholdes i samme tilstand som på fredningstidspunktet (2003). Der må derfor bl.a. ikke foretages terrænændring, ændringer i eksisterende beplantning eller opføres yderligere bebyggelse, medmindre det udføres som et led i plejeplanen til forbedring af de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier.

Fredningsbestemmelserne gælder kun inde på Lyngby Parkkirkegårds areal, så længe delområdet ikke anvendes til gravplads.

Der er generelt forbud mod fældning eller beskæring af større, ældre træer og forbud mod bortkastning af affald og etablering af udendørs oplag.

Lyngby-Taarbæk Kommune er plejemyndighed for både de kommunale og private arealer. Ifølge gældende bekendtgørelse nr. 1604 af 20. november 2006 om vedligeholdelse af fredede områder, har kommunalbestyrelsen adgang og ret til at gennemføre pleje på ikke offentlige arealer. Plejen skal udføres så det ikke medfører udgift, væsentlige gener eller tab for ejer eller bruger. Inden plejen gennemføres skal ejer underrettes om dette og om, at ejer eller bruger selv kan foretage plejen indenfor en nærmere angiven frist. Der er alene tale om det offentliges ret, ikke pligt til at udføre pleje.



Sti fra Borrebakken til Troldehøj gennem Brede Bakke

3.0 Andre lovområder

Lovmæssige bindinger tilknyttet Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj, foruden fredningsbestemmelserne.

3.1 Naturbeskyttelsesloven

Borrebakken indeholder arealer som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Desuden finder naturbeskyttelseslovens §16 Åbeskyttelseslinjer, § 17 Skovbyggelinjer og § 18 Fortidsmindebeskyttelseslinjer anvendelse for dele af plejeplanens område.

3.2 Kommuneplan 2009

I Kommuneplanen for Lyngby-Taarbæk 2009, er der indarbejdet retningslinjer for området. Hele planområdet er her udpeget til rekreative formål. Ved Borrebakken stilles der krav til, at den rekreative benyttelse skal foregå under hensyntagen til de geologiske, biologiske, kulturhistoriske og landskabelige værdier i området.

3.3 Skovloven

Skovloven gælder for fredskov og har til formål, at bevare og værne om landets skove og forøge skovarealet. Fredskovsarealer skal altid drives efter Skovlovens regler om god og flersidig skovdrift. Hovedparten af de offentligt ejede skove i planområdet er beskyttet efter skovloven som fredsskov. Endvidere er den skov som ejes af Lyngby Almennyttige Boligselskab, også omfattet.

3.4 Museumsloven

Museumsloven har til formål at sikre Danmarks kultur- og naturarv, samt sikre adgang til og viden om denne. Dette indbefatter bl.a. at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af fortidsminder. Planområdet indeholder 3 gravhøje som er beskyttet af Museumslovens § 29 e.

3.5 Bekendtgørelse om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde

Jf. § 16-17 skal kirkegårde være forsvarligt indhegnet. Indhegning og indgangspartier må ikke ændres, omsættes eller nedrives, uden tilladelse fra stiftsøvrigheden. I praksis deles Borrebakken derfor af et trådhegn, som adskiller Lyngby Parkkirkegård fra Borrebakkens sydlige del.

3.6 Planloven

Hele planområdet er beliggende i byzone.
Byplanvedtægt 1 (1941) er gældende for Troldehøj og en del af Brede Bakke.

Der er ikke bestemmelser i byplanvedtægten, der er i modstrid med fredningskendelsen.

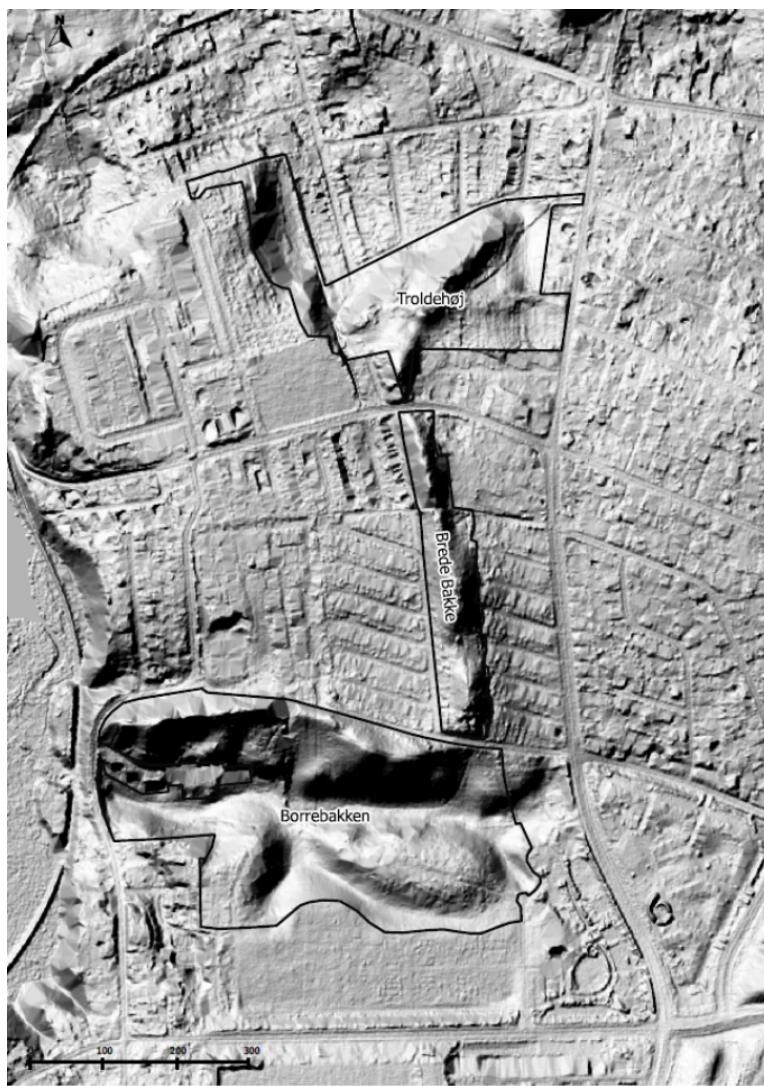


Oversigtskort med de forskellige beskyttelser påtegnet

4.0 Områdets naturværdier, kulturværdier og udnyttelse

4.1 Landskab

Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj er dannet under den sidste istid. Området er en del af et ås-system som strækker sig fra Borrebakken i syd til Nymølle i nord.



Landskabsformationer dannet under istiden

På de stejle skråninger er der i dag gammel løvskov.
Mod nord og sydvestskræner terrænet ned mod Mølleådalens.



Sten med skurestriber fra istiden i Trydes krat, Troldehøj

4.2 Kulturhistorie

Inden for området ligger der 3 gravhøje fra oldtiden, som vidner om tidligere tiders bosætning. På Brede Bakke findes to af disse, som er ca. 10 m i diameter og 1,5 m høje, begge gravhøje er slidte af aktiviteten i området og kan derfor være svære at erkende. Den 3. gravhøj kan ses på Troldehøj, den er ca. 12 m i diameter og ca. 2 m høj, flad på toppen hvor der står stor eg. For foden vokser der ege hele vejen rundt.

I den sydlige del af Borrebakken og på Parkkirkegårdens areal, har havearkitekterne Henrik Iversen og Harald Plum i starten af 1950'erne tilplantet to områder med nåletræer så de fra luften ligner to egeblade. Der blev i samme periode foretaget store terrænreguleringer af området omkring kirkegården, netop for at fremhæve terrænets former. Området blev indviet i 1967, og er i dag et vigtigt vidnesbyrd om dansk havearkitektur efter 1945.



En af de bevaringsværdige gamle ege på overdrevet

4.3 Biologi

Naturen i planområdet er meget varieret og indeholder tætte nåletræsområder, løvskov, og åbne græsarealer. Denne variation skaber meget forskellige vækstbetingelser i området og giver mulighed for et talrigt og alsidigt dyre og planteliv.

Med udgangspunkt i Den gældende Danske Rødliste kan floraen i planområdet inddeles i tre grupper, den største gruppe er vurderet til ikke truet, dernæst er der en stor gruppe af arter som er indførte eller under etablering. Og endelig, den sidste gruppe som er vurderet sjælden og sårbare og består af én art, blåtoppet kohvede, som derfor skal ofres særlig opmærksomhed.

Miljøbiologisk Laboratorium Aps. påbegyndte i september 2005 en botanisk registrering af floraen i området. Undersøgelsen blev suppleret af registreringer udført af Danmarks Naturfredningsforening, således at hele sæsonvariationen af planter blev repræsenteret. Kendskabet hertil indgår i udarbejdelsen af plejeplanen.

Skovene består hovedsagelig af gammel fredskov, domineret af eg og bøg, men der er også en del nåletræer. I gamle løv- og blandingsskove er der generelt en høj biodiversitet, og det er sandsynligt, at der i flere af de gamle træer bl.a. lever flagermus. Det kan være svært at erkende om det er tilfældet, men det skal tages med i overvejelserne i forbindelse med hugst og anden pleje, da alle danske arter af flagermus er omfattet af EF-habitatdirektivets bilag IV om strengt beskyttede dyrearter.

4.4 Rekreativ udnyttelse

Områderne Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj har stor rekreativ værdi og benyttes meget, især af beboerne fra lokalområdet. Det kuperede terræn gør, at området er mest velegnet til gåture. Mellem skovområderne ligger der flere lysåbne arealer. Disse græsarealer anvendes rekreativt, både som udflugtsmål, og til boldspil. I et skovområde ved Brede Bakke er der etableret en naturlegeplads, og i Troldehøj-området en motionsbane, derudover er der spredt over hele området opstillet bænke.



Naturlegeplads

Selv om området Brede Bakke er privat ejet, er der almindelig offentlig adgang. Der går en trampesti på langs med åsen som herved forbinder Borrebakken med Troldehøj. Desuden er der en række mindre stier på tværs, stiernes beskaffenhed vidner om regelmæssig anvendelse.

Sydøst for Troldehøj har der siden 1943 været udlagt et areal på ca. 9.000 m² med nyttehaver. Ifølge fredningen kan nyttehaverne anvendes som hidtil.

4.5 Tekniske anlæg

Umiddelbart vest for Borrebakken og Troldehøj ligger Nærumbanen. Plejeplanens delområder adskilles af let trafikerede veje, der fungerer som mindre spredningsmæssige barrierer for flora og fauna.

Planområdet er hovedsageligt omgivet af bebyggelse.

På Lyngby Parkkirkegård er der flere områder som anvendes til oplagring i forbindelse med kirkegårdens drift

5.0 Plejeplan for området

De fredede områder Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj ligger i et tæt bebygget område, og er derfor meget benyttet til rekreativt formål. Det er derfor vigtigt at plejeplanen helhedsorienteret vægter både beskyttelse og benyttelse højt.

5.1 Plejeplanens formål

At give plejemyndighed mulighed for, at foretage foranstaltninger der skønnes egnede og nødvendige, for at forbedre forholdene for dyre og plantelivet, og tiltag der er nødvendige for at opretholde og forbedre de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier.

5.2 Hidtidig pleje

Der eksisterer hos kommunens afdeling for Arealdrift plejebeskrivelser for de kommunale arealer indenfor fredningen. Sammen med Miljøbiologisk Laboratorium Aps. botaniske registrering danner de bl.a. baggrund for udarbejdelsen af den foreliggende rammeplejeplan. Den hidtidige pleje har overvejende bestået af rydning af opvækst, pleje af stier, græsslåning mv. Denne pleje skal i overvejende grad fortsætte, da den er i overensstemmelse med fredningens bestemmelser. For nogle områder skal der foretages justeringer og på enkelte arealer skal plejen ændres.

På udvalgte arealer beskrives en ændret pleje for at tilgodese emner der er særligt fokus på i denne 5 års planperiode.

Kommunen foretager pleje af egne arealer. På de privatejede arealer varetages plejen af ejerne.

5.3 Plejeplanens myndighedsbestemmelser

I fredningskendelsen fastlægges følgende:

- at plejemyndighed og tilsynsmyndighed er Lyngby-Taarbæk kommune,
- at plejemyndigheden, på baggrund af denne plejeplan, har ret til at foretage foranstaltninger der skønnes egnede til at forbedre de biologiske, landskabelig og kulturhistoriske værdier i området,
- at plejeplanen skal sendes til udtalelse hos de berørte lodsejere og Danmarks Naturfredningsforening, førend den kan danne grundlag for plejemyndighedens beføjelser,
- at plejeplanen skal indeholde en redegørelse for de plejeforanstaltninger, anlægsarbejder og eventuelle ændringer i offentlighedens adgang til arealet, der påtænkes gennemført i de følgende højst 5 år,
- at regler fastsat af Miljøministeriet om pleje af fredede områder, til enhver tid gælder. For tiden den gældende bekendtgørelse nr. 802 af 29.juni 2013.

5.4 Særlige indsatsområder

Indenfor plejeplanens område findes flere uønskede planter heraf en række, der er på Naturstyrelsens liste over invasive arter.

I nedenstående oversigt er angivet retningslinjer for bekæmpelse af de arter, som er observeret i området. Der er fokuseret på manuelle og mekaniske bekæmpelsesmetoder.

Bekæmpelsesforskrifterne har baggrund i Naturstyrelsens anbefalinger.

Der tages forbehold for at bekæmpelsesforskrifterne kan ændre sig, hvis Naturstyrelsen fremkommer med ny viden på området.

Dog er det vigtigt at være opmærksom på, at store dele af Borrebakken består af arealer der er beskyttede efter naturbeskyttelseslovens § 3, hvorfor pleje som går ud over alm. rutine kan kræve en dispensation fra naturbeskyttelsesloven.

- Sildig og Canadisk Gyldenris: findes sporadisk i hele planområdet. Disse invasive arter bekæmpes ved oprækning og/eller opgravning eller begrænses ved hyppig slåning. Da planten formerer sig vegetativt kan den danne store og meget tætte bestande og større tætte bestande, der skygger andre arter ihjel og forhindrer dem i at etablere sig
- Pastinak: forekommer på Borrebakken. Den mest effektive metode til bekæmpelse af pastinak er rodstikning. Da der ikke er store bestande på Borrebakken vil rodstikning derfor være overkommelig. Rødstikning foretages inden plantens frøsætning.
- Bjergfyr: findes på Borrebakken, oprindeligt plantet i de to egebladsbeplantninger på Parkkirkegården, hvorfra den har spredt sig. Små træer bør trækkes eller graves op mens større træer saves over ved jorden, så de dør.
- Mangebladet Lupin: forekommer på Borrebakken. Den kan nemt bekæmpes ved at rykke hele planten op eller ved rodstikning. Det bør ske før frøene modnes i sensommeren .
- Rynket Rose: forekommer på Borrebakken og Troldehøj. Da der ikke er tale om store bestande (knap 100 m² på Borrebakken) vil opgravning af planten være overkommelig.

5.5 Inddeling i delområder

For at gøre plejeplanen overskuelig er det fredede areal inddelt i tre områder som beskrives hver for sig. Inddelingen er bestemt ud fra de landskabelige og fysiske grænser i området.

A: Borrebakken (omfatter også del af Lyngby Parkkirkegård)

B: Brede Bakke

C: Troldehøj

Hvert område er underopdelt i delområder med henblik på en praktisk og overskuelig plejebeskrivelse. Delområderne er inddelt og afgrænset ud fra den naturlige plejemæssige vinkel.



Den invasive plante Gyldenris

6.0 Plejeplan Borrebakken



Detaljeret kort over Borrebakken

6.1 Administrativ status

Den fredede del af Lyngby Parkkirkegård indgår også i plejeplanen for delområdet Borrebakken, se kortet, Lyngby-Taarbæk Kommune ejer arealet. Plejen foretages af Lyngby-Taarbæk Kommunes afdeling for Arealdrift. En del af området er beskyttet som biologisk overdrev iht. Naturbeskyttelseslovens §3 (se ovenstående kort) og både §16 vedr. åbeskyttelseslinjer og § 17 vedr. skovbyggelinjer efter samme lov finder anvendelse her.

6.2 Områdekarakteristik

Borrebakken er et stort sammenhængende kuperet park- og naturområde med både væsentlige natur og kulturværdier. Inden for området er der store variationer, vekslende fra lysåbne arealer til områder med tæt skov og levende hegn. Området afgrænses mod syd af Lyngby Parkkirkegård, med kapellet liggende i det sydøstlige hjørne. Mod vest ligger et plejehjem som en kile ind i området, mens arealet mod nord grænser op til beboelse og offentlig vej.

I forbindelse med Lyngby Parkkirkegårds areal ligger der to mindre nåletræs-beplantninger, 1a. De består nu af høje fuldkronede træer med opvækst af løvtræer, og et tæt bryn ud mod det omkringliggende overdrev. Inde i beplantningen er der et smalt areal med kort græs.

Nåletræsbeplantningerne er plantet efter formen af et egeblad. Tilgroning har resulteret i, at det på nuværende tidspunkt, er svært at erkende egebladsformen.

Umiddelbart nord herfor står et gammelt levende hegn af egetræer, som efterhånden har bredt sig og i dag har karakter af blandet løvskov.

Syd for plejehjemmet ligger et lys åbent areal 1c med langt græs og stier med kort græs, her ses en række parkelementer som stauder, prydbuske og hække, dette areal støder igen op til et levende hegn af løvtræer. Nord for plejehjemmet ligger der et større område med blandet løvskov 1d

Den øvrige del af Borrebakken består af lysåbne områder hvor den største del er et overdrev, 1ba, 1bb og 1bc. Overdrevet er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Det levende hegn vokser i dag ind over det lysåbne overdrev.

I gammel tid er der plantet en række af ege tværs over den nordlige del af Borrebakken og videre mod nord, rækken af ege kan i dag erkendes stedvis.

Parkkirkegårdens areal er i dag frahegnet den øvrige del af Borrebakken med et trådhegn. Det er dog muligt at passere gennem låger i hegnet når man følger stien.

6.3 Landskabelige værdier

Det kuperede terræn giver oplevelsen af, at stå midt i et istidslandskab. Som besøgende betages man af de store niveauforskelle og udsigten.

I nord befinder man sig på ås-ryggen, med udsyn over en stor del af området. Det levende hegn og de høje træer skjuler udsigten til den omkringliggende bebyggelse, hvilket er med til, at give stedet karakter af et uforstyrret landskab, hvor den besøgende kan få et indblik i de aftryk istiden har afsat.

De høje løvtræer og det tætte skovbryn står som ramme om overdrevet. Det er med til at skabe rum og forskellige oplevelsesmuligheder i området.

6.4 Naturværdier

De store variationer mellem lysåbne og træklædte områder er med til at skabe væsentlige naturværdier med høj biodiversitet, da der til hvert af de mangeartede områder knytter sig en specifik flora og fauna.

Det levende hegn og de fritstående egetræer skal bevares og plejen af disse skal sikre, at der også i fremtiden er store fuldkronede egetræer og levende hegn, til gavn for biodiversiteten.

De lysåbne naturområder omkranser en stor del af de træklædte arealer, og snor sig flere steder ind og ud mellem disse.

Der er et sammenhængende overdrev 1ba, 1bb og 1bc som kun brydes af vejen fra kapellet, og et lysåbent græareal 1c, derudover er der inde i egebladsbeplantningen et mindre område med kort græs.

6.5 Stier og adgangsforhold

Fra syd er der adgang til Borrebakken via Lyngby Parkkirkegård og fra nord kan man komme til området fra Granåsen. Desuden er der adgang fra Caroline Amalie Vej lige syd for plejehjemmet. Inde i området er der stisystemer dels med grus, dels mindre stier med kort græs. I tilknytning til Parkkirkegården, er der flere små asfaltveje, hvoraf en enkelt strækker sig ind på området og ender blindt i den østlige egebladsbeplantning.



Nåleskoven er stor kontrast til de omkringliggende lysåbne arealer

6.6 Skov og levende hegn

6.6.1 Løvskov (1d)

Den nordøstlige del af området består af en gammel løvskov på stærkt kuperet terræn 1d området grænser mod syd op til plejehjemmet. Den nordligste 1/3 af skovområdet består af fuldkronede bøgetræer, uden nogen nævneværdig opvækst eller bundvegetation. Den sydligste 2/3 er derimod gammel egeskov med underskov primært bestående af hasseltrunter og en artsrig bundvegetation med bl.a. skov-hullæbe og nikkende flitteraks. Skoven slutter mod øst med et nord syd-gående bælte af slåen.

De tætte skovbryn i området er et godt skjulested og refugium for småfugle. Ligesom de mange gamle egetræer bidrager til en høj biodiversitet.

6.6.2 Nuværende drift og pleje

Træerne plejes med udgangspunkt i sikkerheds og færdsel. Døde eller brækkede grene som udgør en sikkerhedsrisiko fjernes. Der foretages bekæmpelse af invasive arter.

6.6.3 Drift og pleje 2014-2019

Skovens landskabelige udtryk skal bevares. Plejen skal derfor opretholdes og udvikle skoven, med en overskov af højstammede egetræer, som giver lys nok til en varieret underskov. I hele skoven der grænser ned mod plejehjemmet, skal egen fortsat være den dominerende art, med en underskov bestående af hassel og en artsrig bundvegetation.

Plejen skal sikre de markante skovbryn og, at skoven ikke breder sig ud på de lysåbne områder. Med plukhugst af især bøg og selvforryngelse, kan en sammenhængende skovkarakter sikres, og udvalgte arter fremmes. Større udgåede træer kan lades urørt i det omfang det ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området. Ved forekomst af invasive arter skal disse bekæmpes som anvist i 5.4

Flis må ikke efterlades på arealerne men bortskaffes medmindre andet aftales med myndigheden.

Såfremt trådhegnet ønskes bevaret, bør det renoveres og være mindre tydelig i landskabet.

6.7 Nåleskoven(1a)

Træopvæksten er flere steder ved at tage overhånd, og det er svært at erkende plantagerne med egebladsfacon 1a, som er vokset ud af den oprindelige tilstand. De to mindre fyrretræsplantager der er plantet oprindeligt for at kunne forsyne kirkegården med gravpynt, er langsomt vokset ud af deres oprindelige egebladsstruktur og breder sig ud på det omkringliggende overdrev, med kraftig opvækst af bl.a. eg, ahorn, hyld og bæverasp den mindste af plantagerne er domineret af løvtræer.

6.7.1 Nuværende drift og pleje

Fyrreplantagerne plejes efter principper om sikkerhed og færdsel, dvs. træer ikke må genere færdslen på stierne og grene som udgør en sikkerhedsrisiko, fjernes. Derudover bekæmpes invasive arter

6.7.2 Drift og pleje 2014-2019

Plejen bør arbejde hen imod en bevarelse af egebladsstrukturen, bestående af nåletræer. Plejen bør ved hugst genskabe og herefter bevare skovens egeblads struktur af arkitektonisk og kulturhistorisk interesse.

Desuden bør plejen af de oprindelige nåletræsbeplantninger omfatte tiltag der er nødvendige af hensyn til sikkerhed og færdsel. Udgåede træer kan lades urørt i det omfang de ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området, hugst i skovbrynet skal sikre at beplantningen ikke vokser ud i det omkringliggende overdrev. Stormfaldne træer kan fjernes fra området.

Ved forekomst af invasive arter skal disse bekæmpes som anvist i 5.4.

Flis må ikke efterlades på arealerne men bortskaffes, medmindre andet aftales med myndigheden

6.8 De levende hegn (1e)

Der løber to levende hegn (1e) gennem området, et længst mod nord helt oppe ved Granåsen, og et ligeledes øst vest i en lavning ca. midt i området, sidstnævnte har dog gennem årene bredt sig, og fået karakter af lysåben løvskov med opvækst af bl.a. vortebirk alm hyld, bæverasp, ahorn og alm hæg Skovbrynene er i gang med at vokse ind i de lysåbne områder.

6.8.1 Nuværende pleje og drift

Træerne plejes med udgangspunkt i sikkerheds- og færdselsprincipper. Døde eller brækkede grene som udgør en sikkerhedsrisiko fjernes, der foretages bekæmpelse af invasive arter

6.8.2 Drift og pleje 2014-2019

De levende hegn skal plejes på samme måde som skovområderne så de bevares og forynges og bliver bedst mulige levesteder for dyr og planter. De levende hegn må ikke brede sig yderligere ud i de lysåbne områder.

Med plukhugst og selvforyngelse, kan en sammenhængende karakter sikres, og udvalgte arter fremmes. Større udgåede træer kan lades urørt i det omfang det ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området. I det nordlige hegn bør plejen koncentrere sig om at fremme egetræerne, så indtrykket af et egehegn bevares.

Det sydligste hegn bør plejes således at karakteren af lysåben blandet løvskov bevares, men den bør ikke brede sig yderligere.

6.9 De lysåbne naturområder

6.9.1 Overdrev (1ba)(1bb)(1bc)(1c)

Borrebakken rummer et stort overdrevsareal (1ba)(1bb)og (1bc), som er beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3 som biologisk overdrev. Arealet går fra den vestlige egebladsstruktur, bag om den østlige egebladsstruktur, og videre mod syd, og bøjer her mod vest. Overdrevet rummer en åben og rigt blomstrende vegetation, bestående af bl.a. blåmunke, håret høgeurt, markfrytle, og harekløver. Især den midterste nordlige del af overdrevet (1ba) som også er det mest sandede og næringsfattige har en biologisk høj værdi, og en stor artsdiversitet. Denne del omkranses af et mere næringsrigt og græsdomineret areal 1bb. Den sydlige del af overdrevet (1bc) er ligesom (1bb) næringspåvirket, og domineres af grove græsser og planter som stor nælde og agertidse. Den nordvestlige del af 1bc kaldes også blomsterdalen, da der inden kvælstofpåvirkningen blev så dominerende som den er i dag, var et rigt blomsterliv med tilhørende insektliv, bl.a. en større population af køllesværmere. Men fælles for arealet er, at der er en del opvækst af engriflet hvidtjørn, stilkeg og hunderose. Ved en botanisk registrering i 2005 fandt man 294 plantearter i området.

I den østligste del af overdrevet er der et mindre, lavere liggende og fugtigt område, som byder på botanisk supplement til overdrevene.

På overdrevet ses der oprindelige fritstående ege og hvidtjørn, samt en del ny opvækst af eg og hvidtjørn, og enkelte områder med den invasive rynket rose.

Umiddelbart syd for plejehjemmet ligger der et parkagtigt område (1c), der indeholder mange prydbuske og stauder og større arealer langt græs.



Overdrevsareal med mindre tue af gul engmyre

6.9.2 Nuværende drift og pleje

Borrebakken ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune, og plejes af Kommunens afdeling for Arealdrift.

På nuværende tidspunkt plejes overdrevene således, at uønsket opvækst ryddes. Den nordlige næringsfattige del af overdrevet slås ca. en gang hvert andet år. Mens den øvrige mere næringsrige del slås en gang om året, ligesom græsarealet syd for plejehjemmet (1c).

6.9.3 Regelmæssig pleje i perioden 2014-2019

Af hensyn til overdrevenes store landskabelige og naturmæssige værdier, foretages der rydning af unge buske og træer på Borrebakken.

På Parkkirkegården kan rodsquiddene fra træer og buske i blomsterengen enten bekæmpes ved hyppig selektiv slåning eller udryddes ved opgravning.

Pleje skal sikre en bevaring og udvikling af biodiversiteten i området, med henblik på, at fremme overdrevsvegetationen med nøjsomme arter og det hertil hørende insektlivet og herunder beskytte den gule engmyres tuer på overdrevet 1ba og fremme livsbetingelserne for køllesværmeren i blomsterdalen 1bc og generelt forhindre, at der sker en tilgroning med uønskede arter og vedplanter. Forekomster af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

For at styrke og forbedre levevilkårene for flora og fauna tilknyttet det biologiske overdrev,(1ba),(1bb),og (1bc) som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 er det

vigtigt, at forhindre opvækst af træer og buske incl. brombær og at fjerne afslået materiale.

Maskinel slåning af de naturmæssigt mest værdifulde overdrevarsarealer vil medføre en forringelse i levevilkårene for den flora og fauna, der ønskes styrket og forbedret og må derfor ikke foregå på de mest værdifulde overdrevarsarealer. Hvor der er behov for slåning vil selektiv slåning med le være optimal. På de mindre værdifulde overdrevarsarealer, der er præget af arter, der ikke hører hjemme på overdrev, bør der ske en årlig slåning for at fjerne kvælstof, og herved fremme overdrevarsarterne. Slåningen foretages så vidt muligt med le, så de arter, der ikke er overdrevarsarter, kan slås helt i bund, mens overdrevarsarterne kan skånes. Det er vigtigt, at det afslåede materiale fjernes, for ikke at tilføre arealet næring.

Uønsket opvækst af vedplanter nedskæres manuelt en gang om året efter løvspring og inden 1. juli og fjernes fra arealet. Samme procedure gælder også for uønsket opvækst af urter så som stor nælde og agertidse.

Der foretages årligt en fælles gennemgang af overdrevarsarealerne med en repræsentant fra kommunens afdeling for Arealdrift, Danmarks Naturfredningsforening, lokalafd. og plejemyndigheden.

Der etableres en naturplejegruppe, hvor Danmarks Naturfredningsforening så vidt muligt får til opgave at pleje det værdifulde overdrev på Borrebakken så skånsomt som muligt. Den øvrige del af overdrevet, (1bb) og (1bc), og græsområdet, (1c), slås en gang om året, meget gerne manuelt, i august, og det afslåede materiale fjernes.

6.10 Arealer og stier med kort græs

På Borrebakken er der enkelte områder med kort klippet græs, bl.a. i egebladsstrukturerne, og på stierne .

6.10.1 Nuværende drift og pleje

Græsarealer og græsstierne klippes ca. 16 gange i vækstsæsonen.

6.10.2 Drift og pleje 2014-2019

Den hidtidige pleje med klipping ca 16 gange i vækstsæsonen, svarende til hver 14. dag fastholdes med en klippehøjde på 5-8 cm. og en klippebredde på stierne på højst 1,50m



Overdrevene på Borrebakken fremstår i rigt blomsterflor med bl.a. Blåmunke som en karakteristisk art

6.11 Birkelunden (1f)

Birkelunden, (1f), ligger i det sydvestlige hjørne af Borrebakken, og er en del af Lyngby Parkkirkegård.

Arealet er et græsområde, med fuldkronede fritstående vortebirk.

6.11.1 Nuværende pleje og drift

Græsset klippes/slåes 1 gang om året

Træerne må ikke fældes og døde eller brækkede grene må ikke forekomme.

Området skal fremstå åbent med frodige, veludviklede, fritstående træer og plejen skal hindre at skovbrynene breder sig ind i lunden.

6.11.2 Drift og pleje 2014-2019

Plejen bør fastholdes med 1 årlig klipning. Skovbrynet bør holdes så det ikke breder sig ind i det lysåbne område. Der bør sikres foryngelse af træerne ved genplantning.



Birkelunden

7.0 Brede Bakke



7.1 Administrativ status

Den sydlige del af Brede Bakke, som også kaldes Granåsen, ejes og plejes af Lystoftens Ejerlaug. (2a)

Den nordlige del er ejet af Lyngby Almennyttige Boligselskab og er udpeget som fredskov(2b)

7.2 Områdekarakteristik

Brede Bakke, er en træbevokset, smal ås på ca. 450 m x 50 m, som strækker sig i nord-sydlig retning, fra Granåsen i syd til Lystoftevej i nord. Den afgrænses af bebyggelse mod øst og vest og mindre veje adskiller Brede Bakke fra resten af fredningen. På åsen er to gravhøje.

Imod nord (2b) består skoven af overstandere af eg og tæt opvækst af ahorn og elm, Skovbrynene er ikke veludviklede og bebyggelsen er derfor tydelig fra åsen. Begge gravhøje ligger i denne del af Brede Bakke.

Syd for stien har skoven en helt anden karakter i form af blandingskov med større variation. Skoven er præget af løvtræer, men med en del nåltræer, opvæksten varierer både i alder og arter og der ses veludviklet bundvegetation i form af urter. I den centrale del af (2a) findes der en stor bestand af den sjældne plante, blåtoppet kohvede. Der er i den nordlige del af området (2a) etableret en naturlegeplads.

7.3 Stier og adgangsforhold

Brede Bakke er bindeled mellem områderne Borrebakken og Troldehøj.

Der er flere muligheder for at komme ind i området. Der går stier både fra Granåsen, Kulsviervej og Lystoftevej, ligesom der fra de to beboelsesområder går mindre stier ind i området. På åsryggen er der en nord-sydgående trampesti med tværgående afstikkere ned til bebyggelsen. Der er en flisebelagt sti i matrikelskellet som deler åsen i to dele.



Skovbund med Lysindfald på Brede Bakke Syd

7.4 Landskabelige værdier

Brede Bakke er en landskabelig adskillelse mellem bebyggelserne Granparken og Kulsvierparken og den bliver brugt som et nær rekreativt areal for beboerne. På åsen er to gravhøje, som på grund af megen færdsel er temmelig slidte, men også noget tilgroede.

7.5 Naturværdier

I den sydlige del af området er der en artsrig lysbetinget urtevegetation og Brede Bakke er 1 ud af kun 7 lokaliteter i Danmark med blåtoppet kohvede, som er kategoriseret som sårbar på rødlisten over plantearter, som er sjældne og i fare for at forvinde eller allerede er forsvundet fra Danmark.

7.6 Den sydlige del (2a)

Skoven er her præget af løvtræer men med en del nåletræer, der er en stor artsdiversitet, og opvæksten varierer både i alder og arter, og skovbunden er præget af urtevegetation, især den beskyttede blåtoppet kohvede.

7.6.1 Nuværende drift og pleje

Den sydlige del af skoven plejes af Lystoftens Ejerlaug efter et plejeprogram, revideret i 2003. I den er det fastlagt, at målet med plejen er, at sikre, at skoven opleves som et naturelement, af lys og venlig karakter, bestående af både løv- og nåletræer.

Der anvendes plukhugst, for med en gradvis og svag udtynding og selvforyngelse/nyplantning, ikke at ændre skovens karakter. Der tilstræbes et vedvarende skovdække med en glidende overgang mellem de forskellige stadier i skovens udvikling. I perioden 1992-2003 er der jævnlige foretaget plukhugst af træer i forskellige aldre og rydninger af opvækst. Hvert år er der foretaget efterplantning af de behandlede områder.

Det nuværende plejeprogram tillader grenflis i maksimalt 5 cm tykkelse, hvor der ikke vokser værdifuld urtevegetation med forårsvækster.

I skovbunden vil man gerne have hindbær og druehyld og en højskov bestående af eg, ask, skovfyr og rødgran.

7.6.2 Drift og pleje 2014-2019

Plejen skal sikre og udvikle bestanden af blåtoppet kohvede og bevare en sammenhængende skovkarakter og tilhørende skovbryn med stor artsrigdom, der opleves som et lyst og venligt naturelement, med en veludviklet højskov. Pleje kan som udgangspunkt fortsætte som hidtil med plukhugst og udtyndinger, men den bør i større omfang fremme hjemmehørende træarter, og lysåbne løvtræer skal være det dominerende element. Der skal enten udarbejdes en plan for plukhugst og udtyndinger, som skal fremsendes til udtalelse hos Lyngby-Taarbæk Kommune som plejemyndighed eller også skal der afholdes et plejesyn med Lyngby-Taarbæk Kommune, inden der foretages plukhugst eller udtynding. Danmarks Naturfredningsforening vil blive hørt i begge tilfælde..

Blåtoppet kohvede er en énarig halvskyggeplante, og vækstforholdene må derfor hverken være for lysåbne eller for skyggede. For meget lys fører til, at den udkonkurreres af andre arter og for meget skygge fører til, at den ikke kan spire. Der er senest konstateret en stor bestand af vegetative planter, hvilket indikerer, at en større lysåbenhed vil være ønskelig. En trussel mod blåtoppet kohvede er skvalderkål, der også

kan vokse i halvskygge, og som kan kvæle blåtoppet kohvede. Skvalderkål findes i store mængder på den østlige del af arealet langs Kulsvierparken og breder sig hastigt mod vest. Det skal forebygges, at skvalderkål breder sig yderligere.

Tilplantning med rødgran bør ophøre, da den hverken er hjemmehørende eller lystreart. Desuden er der stor risiko for at der også kommer rodfordærver i de nye planter, da de eksisterende rødgraner hurtigt vil smitte de nye. Udlægning af flis tillades ikke af hensyn til urtevegetationen, døde træer og hele stammer kan fortsat blive liggende til gavn for flora og fauna, men kvas skal fjernes.

Ved at minimere antallet af nåletræer og udlægningen af flis, bremses den uønskede påvirkning af jordens surhedsgrad. Blåtoppet kohvede trives bedst i neutral til svag sur jordbund. Udtynding bør være i arter som ahorn, bøg og rødgran sådan, at de lysåbne løvtræsarter tilgodeses.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

7.7 Den nordlige del (2b)

Skovområdet har status af fredskov og er her bestående af overstandere af eg og tæt opvækst af ahorn og elm, der er ikke et typisk skovbryn og bebyggelsen ses derfor tydeligt fra åsen.

Brede Bakkes to gravhøje er at finde på denne del af området

7.7.1 Nuværende drift og pleje

Der foretages bekæmpelse i skovbrynene af hensyn til de nærliggende naboer, derudover foretages der ikke nogen synlig pleje af området.

7.7.2 Drift og pleje 2014-2019

Alle ahorn kan fjernes for at beskytte de gamle egetræer, for at forhindre yderligere opvækst af ahorn og for at få skabt en rigere bundvegetation. Den fremadrettede pleje bør foretages således at den understreger og bevarer området som en højstammet skov med blandet løv, dog uden ahorn. Plejen vil således også skabe rum og synliggøre de to gravhøje der findes i området. Gravhøjene bør ryddes for opvækst og når de store træer der i dag ses på den ene gravhøj falder, der må ikke efterplantes og gravhøjene bør på sigt fremstå uden busk eller trævegetation som tydelige landskabslementer .



Den sjældne planteart blåtoppet kohvede vokser på lokaliteten

8.0 Troldehøj

Troldehøj omfatter den nordligste del af fredningen, det er et rekreativt attraktivt område bestående af gammel løvskov, arealer med kort og langt græs og nyttehaver. Terrænet er kuperet, hvilket giver området karakter.



8.1 Administrativ status

Lyngby-Taarbæk Kommune ejer arealet. Skovområderne har status af fredskov.

8.2 Områdekarakteristik

Troldehøj er et fredet område bestående af gamle skove på stærkt kuperet terræn, skovene er domineret af bøg og eg. I det sydøstlige hjørne er der udlagt en række nyttehaver, som ved nedlæggelse skal overgå til grønne områder. Troldehøj området er omkranset af boligområder. Der er etableret en motionssti i området, og der ligger en spejderhytte.

8.3 Landskabelige værdier

Åsen og det kuperede terræn præger størstedelen af området. Landskabet er domineret af store bøgetræer vekslende med græsområder. I området ses en gravhøj og to store sten med skurestriber dannet under istiden. Mange steder ses høje markante skovbryn ud mod de flade græsarealer.

8.4 Naturværdier

Ind imellem skovområderne ligger der flere lysåbne arealer med kort og langt græs. I et enkelt område vokser der forårsløg. Områderne er temmelig næringspåvirkede og flere steder vokser der stor nælde og agertidse. Mange af de lysåbne områder er helt eller delvist omkranset af høje tætte markante skovbryn.



Trydes krat og området omkring Troldehøj er kuperet løvskov med mange gamle ege

8.5 Stier og adgang

Der er adgang til området fra alle de omkringliggende veje og desuden små stier ind fra boligområderne. Mange steder er der lavet trapper op ad skråningerne, og der gives således mulighed for spændende gå og løbeture inde i skoven.

8.6 Løvskov (3a)

8.6.1 nuværende drift og pleje

Skoven udnyttes ikke kommercielt, men træerne plejes med udgangspunkt i sikkerheds- og færdselsprincipper. Døde eller brækkede grene, som udgør en sikkerhedsrisiko fjernes. Der foretages en bekæmpelse af invasive arter. Gravhøjen ryddes for buskvegetation

8.6.2 Pleje og drift 2014-2019

Plejen skal overordnet sikre en bevaring og udvikling af skoven, med en overskov af højstammede løvtræer, og hvor der er lys nok, en varieret underskov. Derudover skal plejen sikre et varieret skovbryn, som danner en blød overgang til skoven, men som ikke breder sig ind på de lysåbne arealer.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

Pleje skal bevare og synliggøre de landskabsmæssige og kulturhistoriske værdier, der er knyttet til delområdet.

Der skal foretages en kraftig udtynding i stangskoven og på sigt foretages udryddelse af ahorn af hensyn til de gamle egetræer, samt for at få en rigere bundvegetation. Plejen af bevoksningen skal omfatte de nødvendige tiltag i forhold til sikkerhed og færdsel, hugst i skovbrynet kan sikre, at skoven ikke vokser yderligere ind i det omkringliggende græsareal. Med plukhugst og selvfornyelse, kan en sammenhængende skovkarakter sikres. Større udgåede træer kan lades urørt i det omfang det ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området.

Gravhøjen skal friholdes fra opvækst af træer og buske. Hvis der kan etableres græs på gravhøjen vil det beskytte den bedere imod slidtage fra besøgende.

8.7 Lysåbne områder

Der er flere lysåbne arealer i området, både kort græs og arealer med langt græs. Endvidere er der lavtliggendearealer der har engkarakter.

8.8 Blomsterløg (3b)

Arealet med blomsterløg er beliggende på et græsareal (3b) er beliggende i den nordøstlige del af Troldehøj, Arealet er et lysåbent område der grænser op til et markant skovbryn. På græsarealet ses enkelte træer og en formation af løgplanter ned igennem arealet.



Areal med blomsterløg ved Trydes Krat.

8.8.1 Nuværende drift og pleje

Græsset klippes ca. 16 gange i vækstsæsonen, områderne med forårsløg klippes først efter løgtoppene er visnet helt ned.

Plejen skal sikre en bevarelse og udvikling af det lysåbne areal med løgvækster og veludviklede, fritstående træer.

8.8.2 Drift og pleje 2014-2019

Op til 16 slån timer pr. sæson, og klippehøjde på ca. 8- 10cm.

Løgbedene bør danne et sammenhængende bælte ned gennem arealet som så friholdes for klipping frem til september, hvor det klippes en gang og det afslåede materiale fjernes. Dette vil skabe øget variation og bedre betingelser for insekter. Ligeledes bør fodposerne omkring de fritstående træer på arealet bevares.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

8.9 Rekreativt græsområde (3c)

Delområdet 3c ligger i den sydlige del af Troldehøj og består af et stort areal med kortklippet græs med enkelte fritstående træer. Midt på græsarealet er en bålplads og rundt langs kanten er der opstillet bænke. Delområdet benyttes i stor grad rekreativt til gåture, hundeluftning, boldspil og som grillplads.



Græsarealet ved Troldehøj bruges til mange rekreative formål

8.9.1 nuværende drift og pleje

Delområdet plejes som kort græs med klipping ca. 16 gange i vækstperioden.

8.9.2 Pleje 2014-2019

Plejen skal sikre en bevarelse og udvikling af det lysåbne areal med frodige, veludviklede, fritstående træer. Plejen skal hindre, at skovbrynet breder sig ind over græsområdet

Plejen kan fortsætte som hidtil, og fremadrettet bevare den uklippede bræmme med urtevegetationen langs med skovbrynene. Frekvensen af græsslån timer må gerne sættes ned.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som anvist i afsnit 5.4.

8.10 Græsareal (3d)

Græsområdet ligger i den nordøstlige del af Troldehøj og består af et lysåbent areal med hovedsageligt langt græs. Delområdet afgrænses af bebyggelse mod øst, løvskov mod nordvest og mod syd af fritstående træer og nyttehaver.



Det lange græs ved Kulsviervej er domineret af næringskrævende plantearter

8.10.1 Nuværende drift og pleje

På nuværende tidspunkt plejes arealet ved én slåning årligt i september eller oktober.

Igennem græsarealet er der et par slåede stier, disse klippes ca. 16 gange i vækstsæsonen.

Træerne må ikke genere færdslen og døde eller brækkede grene må ikke forekomme.

8.10.2 Pleje 2014-2019

Plejen skal sikre en bevaring og udvikling af biodiversiteten på Troldehøj og forhindre, at der sker en tilgroning af næringskrævende arter og vedplanter.

Plejen skal sikre en effektiv bekæmpelse af invasive arter. Plejen skal hindre at skovbrynet breder sig ind over det åbne areal.

Fortsat slåning en gang om året, klippehøjde 10 cm og opsamling af det afslåede materiale.

Slåning af stier ca. 16 gange om året med en klippehøjde på ca. 10 cm og maksimal bredde på 1,50 m

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

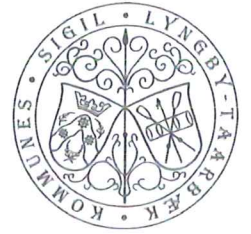
Referencer

Lyshede, O.B. & Olrik, K. (2005): *Vegetationen på Troldehøj, Granåsen, Borrebakken og Lyngby Parkkirkegård*. Miljøbiologisk Laboratorium ApS. Arbejdsrapporter. Ikke publiceret

Lystoftens Ejerlaug (1992): *Pleje program for Granåsen* [online] Lystoftens ejerlav, Kongens Lyngby [citeret d. 13. december 2012]. Tilgængelig på internet: <[URL:http://www.lystoftens.dk/page.20741.skoven.aspx](http://www.lystoftens.dk/page.20741.skoven.aspx)>.

Naturstyrelsen (2012): *Invasive arter* [online] Miljøministeriet [citeret d. 13. december 2012]. Tilgængelig på internet: <[URL:http://www.naturstyrelsen.dk/Naturbeskyttelse/invasivearter/](http://www.naturstyrelsen.dk/Naturbeskyttelse/invasivearter/)>

Poulsen, H.C., Reich, O. & Kaspersen, L. (2003). *Kendelse om fredning af Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj*, [online] Fredningsnævnet for København [citeret d. 13. december 2012]. Tilgængelig på internet: <[URL:http://www2.blst.dk/nfr/08036.00.pdf](http://www2.blst.dk/nfr/08036.00.pdf)>



Lyngby-Taarbæk Kommune
Center for Miljø og Plan
Rådhuset, 2800 Kgs. Lyngby

Dato: 31-01-2014
Ref: FIL
P.nr.:
J.nr.: 1-330

Vedr. Dispensation til etablering af 2 hestefolde på arealer ved Hvidegården, 2800 Kgs. Lyngby. Matr. Nr. Kgs. Lyngby by, Kgs. Lyngby 14a.

Emne: Ansøgning om dispensation til etablering af hestefolde.

Center for Arealer og Ejendomme, Udlejning, Park & Vej, Ejendomskontoret ansøger hermed om dispensation til at etablere 2 hestefolde på arealer ved Hvidegården, Hvidegårdsparken 69A, 2800 Kgs. Lyngby.

Placeringen af foldene fremgår af vedlagte luftfoto. Linjeføringen for hegningerne hvor foldene støder op mod hinanden, sikrer forsat passage tværs over arealerne.

Der søges om dispensation til at etablere 2 hestefolde på i alt 1.865 m².

Hegningen af foldene udføres med følgende materialer:

Hegnspælene er rundstokke med en diameter på 7 cm, som er slået i jorden til en højde på ca. 120 cm. Trådhegnet er galvaniseret jerntråd i 2 mm tykkelse og trådholderne er af sort plast.

Indgange til foldene forsynes med fjederled.

Materialevalget har taget udgangspunkt i fredningsbestemmelserne der gælder for det omkringliggende område og er derfor holdt det i mørke farver med glat metaltråd.

Bilag

Dispositionsplan af 30.1.2014, Luftfoto

Jeg håber, at det fremsendte materiale er tilstrækkeligt, til behandling af sagen. For yderligere oplysninger, er jeg til disposition.

Gebyr for behandling af sagen skal betales af:
Center for Arealer og Ejendomme, Udlejning, Park & Vej, Ejendomskontoret, EAN-nr. 5798008550584.

Venlig hilsen


Finn Lauridsen

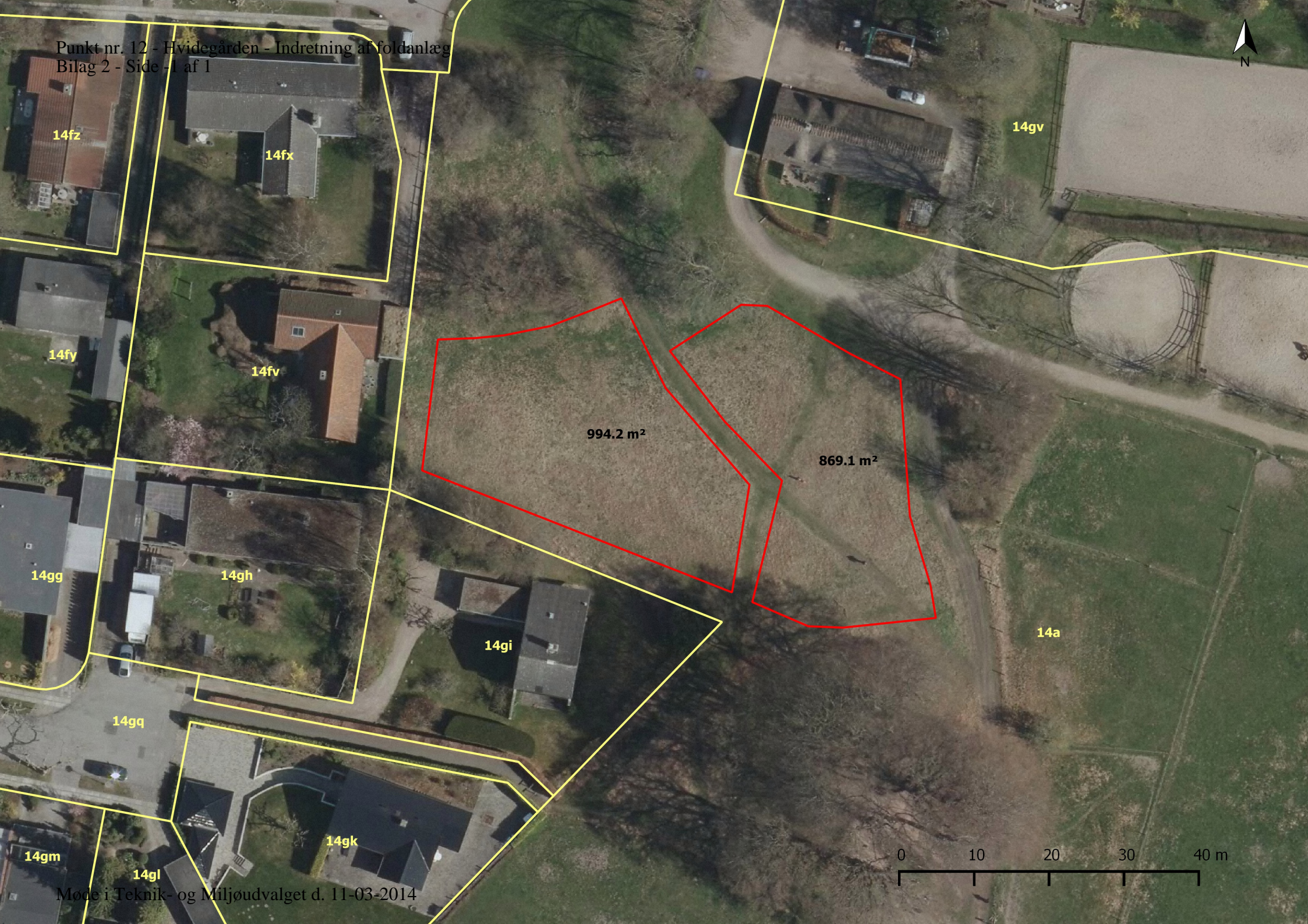
Udlejning, Park & Vej
Direkte tlf. 45 97 31 80

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00

fil@ltk.dk
www.ltk.dk

**Center for
Arealer og Ejendomme**



14fz

14fx

14gv

14fy

14fv

994.2 m²

869.1 m²

14gg

14gh

14gi

14a

14gq

14gm

14gl

14gk

0 10 20 30 40 m



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Lyngby-Taarbæk kommune
Lyngby Torv 17
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

Dato: xx-02-2014
Ref: LENTJ
J.nr.: 20140230136

Att. Center for Areal og Ejendomme

Forslag: Dispensation til etablering af hestefold på Hvidegården, Hvidegårdsparken 69A, 2800 Kgs. Lyngby, matr. nr. 14a Kgs Lyngby by, Kgs. Lyngby.

Lyngby-Taarbæk Kommune, Center for Areal og Ejendomme, Udlejning af Park og Vej, Ejendomskontoret (CAE), har den 31. januar 2014 søgt om tilladelse til etablering af 2 hestefolde indenfor byzonen på matr. nr. 14a, Kgs Lyngby By, Kgs Lyngby.

Beskrivelse og vurdering

Der er søgt om dispensation fra afstandskravene til at etablere 2 hestefolde på henholdsvis 994 og 869 m², beliggende på arealer i tilknytning til Hvidegården. Arealerne ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune, jf. bilag 1.

Ansøger (CEA) har oplyst, at folden skal anvendes til vinterfolde for op til 6 heste svarende til 2,6 DE dyreenheder og i perioden fra den 1. oktober til den 1. maj. Hestene vil kun være på fold i dagtimerne.

Foldene ønskes placeret således, at der fortsat er fri passage tværs over arealet og i en afstand på mindst 4 meter fra naboskel. Der vil blive etableret drikkekrug/baljer til vand.

Der oplyses at materialevalget til hegning af foldene, tager udgangspunkt i de fredningsbestemmelser der gælder for de omkringliggende område og holdes i mørke farver med glat metaltråd. Hegnspælene er 120 cm høje rundstokke med en diameter på 7 cm.

Lyngby-Taarbæk Kommune, Center for Miljø & Plan's vurdering

Ifølge Husdyrlovens¹ § 6, stk. 1, nr. 4, må etablering, udvidelse og ændring af dyrehold der medfører forøget forurening, ikke ske i byzoner og indenfor en afstand af 50 meter fra nærmest nabobeboelse. Kommunen kan dog, jf. § 9 stk. 1, i husdyrloven meddele dispensation fra afstandskravene til rideskoler og hestepensioner for mere end 3 dyreenheder.

Center for Miljø & Plan stiller krav om, at der skal være mindst 4 meter til nærmeste skel for sikre, at hestene ikke kan gøre skade på hegn og

¹ Lov om miljøgodkendelse mv. af husdyrbrug, nr. 1572 af 20. december 2006.

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00
Dir. 45973657
lentj@ltk.dk
miljoplan@ltk.dk
www.ltk.dk

**Center for
Miljø og Plan**

beplantning. Der stilles krav om, at der dagligt, og i det omfang det er muligt, opsamles gødning for at mindske risikoen for miljøgener.

Iflg. Husdyrgødningsbekendtgørelsens² § 7, stk. 2 må drikke- og fodertrug ikke placeres i en afstand mindre en 50 meter fra nabobebyggelsen. Kommunen stiller vilkår om, at drikke og fodertrug skal placeres i en afstand, længst væk fra nærmeste naboskel.

Under normale omstændigheder, vil et dyrehold på friland i vinterperioden, ikke give anledning til gener i forbindelse med lugt, støv, støj, fluer og skadedyr. Hestefolde vurderes ikke at være et staldanlæg, men en fold, hvor hestene i en kortere periode, dagligt kan gå. Der stilles dog generelle vilkår i forhold til begrænsning af påvirkninger på omgivelserne af de nævnte forhold.

Afgørelse og vilkår

På baggrund af det foreliggende materiale, meddeler Center for Miljø & Plan, i henhold § 9, stk. 1, i husdyrloven, dispensation fra afstandskravene til etablering af 2 hestefolde.

Dispensationen er givet på følgende vilkår:

- Hesteholdet må ikke give anledning til væsentlige lugt- og støvgener. Det er kommunen der vurderer, hvornår generne er væsentlige.
- Hesteholdet må ikke give anledning til væsentlige flue og skadedyrsgenre i omgivelserne. Det er kommunen der vurderer, hvornår generne er væsentlige.
- Der skal være fri passage mellem de to folde og mindst 4 meter til nærmeste naboskel.
- Foldearealet må benyttes i dagtimerne og i perioden fra den 1. oktober til den 1. maj.
- Fast hestegødning skal opsamles dagligt i det omfang det er muligt.
- Drikke- og fodertrug skal placeres længst væk fra naboskel.

Det er Center for Miljø & Plan's vurdering, at de stillede vilkår vil sikre, at eventuelle gener for omkringboende begrænses mest muligt.

Center for Miljø & Plan vurderer, at der kan meddeles dispensation til de ansøgte hestefolde og at dyreholdet kan etableres uden væsentlig påvirkning af omgivelserne.

² Bekendtgørelse om erhvervsmæssigt dyrehold, husdyrgødning, ensilage mv. nr. 915 af den 27. juni 2013

Høring

Forslag til dispensation er sendt i nabohearing hos Hvidegårdsparkens grund-ejerforening og ejere, hvis ejendom er beliggende i en afstand af 50 meter fra den påtænkte hestefold. Høringen er to uger fra den 14. februar 2014 til den 28. februar 2014.

Klagevejledning og offentliggørelse

Denne afgørelse offentliggøres på Lyngby-Taarbæk kommunes hjemmeside fra den **xx/x 2014** til den **xx/xx 2014**.

Afgørelse kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, inden 4 uger efter at afgørelsen er offentliggjort. Klageberettigede er ansøger og enhver, der kan antages at have en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald.

En eventuel klage skal sendes elektronisk til Lyngby-Taarbæk Kommune Center for Miljø og Plan, Lyngby Torv 17, 2800 Kgs. Lyngby, på e-mail; miljoplan@ltk.dk og være registreret i kommunen inden klagefristens udløb den **xx.xx 2014, kl. xx**.

Lyngby-Taarbæk Kommune videresender klagen til Natur- og Miljøklagenævnet. Ansøger vil modtage besked, hvis afgørelsen påklages, og eller når klagefristen er udløbet.

Natur- og Miljøklagenævnet opkræver et gebyr på 500 kr. for behandling af klagen. For yderligere oplysninger og vejledning se Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside på www.nmkn.dk

Hvis denne afgørelse ønskes indbragt for domstolene, skal det ske senest 6 måneder efter afgørelsen er meddelt, jf. § 76 i husdyrbrugloven.

Henvendelse vedrørende denne afgørelse bedes rettet til undertegnede, telf.: 4597 3657 eller email miljoplan@ltk.dk.

Venlig hilsen

Maj Britt Jensen
Team koordinator

Lene Thuren Jensen
Center for Miljø & Plan

Bilag 1. Oversigt over placering af folde ved Hvidegården, Hvidegårdsparken 69A, 2800 Kgs. Lyngby.

