

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

Tirsdag den 15. marts 2011 kl. 15:30
afholdt Teknik- og Miljøudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede, undtagen:
Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

Endvidere deltog:
Teknisk direktør Bjarne Holm Markussen,
sekretariatschef Regin Atterdag Nordentoft,
afdelingschef Kim Dahlstrøm og bygningsinspektør
Sidsel Poulsen

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Budgetudfordringer 2011	4
02	Operation Ren Sø 2011	6
03	Finansiering af projektleder til Ringby-Letbanesamarbejdet	8
04	Caroline Amalie Vej 118 - Dispensation fra å- og skovbyggelinje, endvidere til- og ombygning af bevaringsværdig kat. 3 ejendom	9
05	Sorgenfri Torv, Plangrundlag	13
06	Lokalplangrundlag Skovtofte, reduktion af skovbyggelinje og fortidsmindebeskyttelseslinje samt ny vejtilslutning til Hummeltoftevej	17
07	Grønt Råd	20
08	Miljøtilsynsberetning 2010	22
09	Høringssvar til Vand- og Naturplaner	24
10	A/S Dyrehavsbakken	28
11	Godkendelse af omlægning af Mortonsvej	30
12	Trafiksikkerhedsråd	31

1.

Budgetudfordringer 2011

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget

1. behandler forvaltningens forslag til modgående foranstaltninger samt Økonomiudvalgets oplæg fra mødet den 22. februar 2011,
2. drøfter eventuelle nye forslag,
3. sender udvalgets indstilling i høring hos de høringsberettigede.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget behandlede den 22. februar 2011 budgetudfordringerne i 2011 samt forvaltningens forslag til modgående foranstaltninger. Ved behandlingen fremlagde borgmesteren oplæg af 22. februar 2011, som er udsendt til udvalgets medlemmer.

Økonomiudvalget tog redegørelsen om budgetudfordringerne til efterretning. Endvidere blev borgmesterens oplæg justeret således, at bl.a. M7 og M8 udgik. Endelig besluttede Økonomiudvalget, at eventuelt resterende manglende finansiering skal findes i forbindelse med behandlingen af 1. anslået regnskab for 2011.

Grundlaget for fagudvalgenes behandling er herefter forvaltningens forslag til modgående foranstaltninger og det af Økonomiudvalget besluttede oplæg fra borgmesteren. Forvaltningens forslag fra den 9. februar 2011 er udsendt til udvalgets medlemmer.

Resultatet af fagudvalgenes behandling af punkter, der ikke skal i høring, oversendes til Økonomiudvalgets møde den 22. marts 2011.

Fagudvalgene sender forslag til høring med høringsfrist 28. marts 2011, således at forslag inklusiv høringssvar kan behandles på fagudvalgenes møder i april.

På Teknik - og Miljøudvalgets område er der i borgmesterens oplæg peget på en nedlæggelse af livredderfunktionen m.v. ved Taarbæk Søbad, som et modgående initiativ på 125 t. kr. i 2011, og 250 t. kr. i 2012. Forslaget kræver ikke høring.

Økonomiske konsekvenser

Fremgår af sagsfremstillingen ovenfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen efter anbefaling fra Økonomiudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Udvalget anbefaler Økonomiudvalgets oplæg fra den 22. februar 2011.

(C) og (F) tager forbehold.

2.

Operation Ren Sø 2011

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. der ydes op til 10.000 kr. i A21-støtte til "Operation Ren Sø 2011", og
2. forvaltningen bemyndiges fremadrettet til at kunne bevilge op til 10.000 kr. årligt til lignende arrangementer

Sagsfremstilling

Kanoklubben "361" har søgt om økonomisk støtte fra kommunens A21-pulje til arrangementet "Operation Ren Sø 2011". Kanoklubben har, jævnfør ansøgning af 5. februar 2011 om tilskud til "Operation Ren Sø 2011", søgt Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommune om i alt 20.000 kr. til arrangementet, der afholdes den 20. marts 2011. Kanoklubben har gennem flere år afholdt dette arrangement, hvor en række roklubber og fiskeklubber samt naboerne i området inviteres til at være med til at rydde op langs bredderne af Lyngby Sø, Bagsværd Sø og Mølleåen fra Frederiksdal til Lyngby Sø. Ansøgningen ligger på sagen.

De ansøgte midler skal bruges til annoncering, forplejning, værktøj, transport m.m.

Kanoklubben har tidligere fået Agenda 21-støtte til projektet fra både Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommuner. Der er siden 1998 bevilget mellem 5.000 og 9.000 kr. pr. år i støtte til arrangementet, og kommunens servicefunktion på Baunegården har været behjælpelig med udlån af diverse materialer. De endelige udgifter har dog altid ligget omkring 5-6.000 kr.

Teknisk Forvaltning anbefaler at projektet som tidligere år støttes både økonomisk og i form af udlån af materialer fra Baunegården. Ud over en kosmetisk oprensning langs søerne, har projektet nemlig en borgerinddragende funktion i form af borgere, der frivilligt bruger en lørdag på at rydde op langs søerne til glæde for alle, der færdes i disse områder.

For at lette sagsgangen fremover, herunder at kunne give et hurtigt svar, der ikke skal afvente udvalgssagsbehandling, foreslår Teknisk Forvaltning, at der tages en principbeslutning om årligt at støtte lignende arrangementer med op til 10.000 kr. via de midler der er afsat til Agenda-aktiviteter.

Økonomiske konsekvenser

Der er afsat 195.700 kr i 2011 til A21-relaterede aktiviteter. Det foreslås, at de ansøgte midler finansieres via A21-kontoen.

Beslutningskompetence
Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:
Godkendt punkterne 1 og 2.

3.

Finansiering af projektleder til Ringby-Letbanesamarbejdet

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der gives en anlægsbevilling på 50.000 kr. i 2011 til finansiering af Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af udgifterne til forlængelse af den fælles projektlederstilling for Ringby-Letbanesamarbejdet,
2. anlægsbevillingen finansieres af Teknisk Forvaltnings overførte, uforbrugte anlægsmidler fra 2010.

Sagsfremstilling

I 2009 besluttede Ringby-Letbanesamarbejdet at ansætte en fælles projektleder for perioden medio 2009 - medio 2011. Udgifterne blev fordelt på de involverede kommuner i forhold til indbyggertal.

Styregruppen for Ringby-Letbanesamarbejdet har nu besluttet at forlænge ansættelsen i yderligere to år. Lyngby-Taarbæk's andel af udgifterne skønnes at udgøre knap 200.000 kr. fordelt på ca. 50.000 kr. i 2011, ca. 100.000 kr. i 2012 og ca. 50.000 kr. i 2013, jf. notat af 14. januar 2011, der er lagt på sagen.

Økonomiske konsekvenser

Forvaltningen foreslår, at beløbet for 2011 på 50.000 kr. finansieres af Teknisk Forvaltnings overførte, uforbrugte anlægsmidler fra 2010. Beløbene for 2012 og 2013 forudsættes indarbejdet i det fremtidige Ringby-Letbanesamarbejde.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Anbefalet punkter 1 og 2.

4.

Caroline Amalie Vej 118 - Dispensation fra å- og skovbyggelinje, endvidere til- og ombygning af bevaringsværdig kat. 3 ejendom

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. Teknik- og Miljøudvalget meddeler dispensation fra Åbeskyttelseslinje og Skovbeskyttelseslinje, og
2. Byplanudvalget bemyndiger forvaltningen til at meddele tilladelse til om- og tilbygning.

Sagsfremstilling

Der søges om tilladelse til at foretage energirenovering samt tilbygning af lifte, elevatorer mm. Bygningen er udpeget som bevaringsværdig i kategori 3. Det ansøgte kræver dispensation fra Naturbeskyttelsesloven (åbeskyttelse samt skovbeskyttelse).

Kommuneplan 2009

Ejendommen ligger i kommuneplanens enkeltområde 8.5.51 (Borrebakken) der er udlagt til rekreativt grønt område. Kommuneplanen fastsætter bl.a.:

Max. antal etager 1 etage

Anvendelse: Bevarings- og friluftsområde samt andre formål, offentlig service.

Offentlig service: kommunal og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.

Områdets anvendelse: Den rekreative anvendelse skal foregå under hensyntagen til de geologiske, biologiske, kulturhistoriske og landskabelige værdier i området.

Bebyggelsens omfang: Der må kun opføres nye mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse; dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger. Placering og udformning af nye bygninger samt udvidelse af eksisterende bygninger skal ske under hensyntagen til eksisterende værdier i området; det være sig kulturhistoriske, bygningsarkitektoniske eller landskabelige værdier. Udnyttelsen og udviklingen i området skal fastlægges ved en samlet plan.

Opholdsarealer: Der skal fastlægges retningslinier, der bevarer og sikrer karakteristiske beplantnings- og landskabstræk samt bebyggelsestræk af betydning herfor.

Lokalplan

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan.

Naturbeskyttelse

Ejendommen er omfattet af Skovbyggelinie iht. Naturbeskyttelseslovens § 17. Skovbyggelinien har bl.a. til hensigt at sikre ud- og indkig til skoven (skovbryn) og sikre dyre- og plantelivet i/ved skoven.

Dele af ejendommen (mod vest, herunder den vestligste bygning samt del af den næste bygning) er omfattet af Åbeskyttelseslinie iht. Naturbeskyttelseslovens § 16. Åbeskyttelseslinien har bl.a. til hensigt at sikre ud- og indkig til åen og sikre dyre-plantelivet i åens omgivelser.

Dele af ejendommen (dog ikke det i den aktuelle ansøgning omhandlede areal) er omfattet af Fredning iht. Naturbeskyttelseslovens kap. 6.

Bevaring

De omhandlede bygninger er udpeget som bevaringsværdige i kategori 3:

Bygningerne er tegnet af arkitekt Jørgen Bo og Vilhelm Wohlert

I SAVE undersøgelsen har bebyggelsen fået en arkitektonisk værdi på 4 og en arkitektonisk vurdering, hvori flg. nævnes "Gråpudset bygning med stort tagudhæng, integrerede altaner, altangange med træ" - Kulturhistorisk værdi på 3 - miljømæssig værdi på 3 med en miljømæssig vurdering hvor der angives, at der er tale om 4 ens bygninger forbundet af gangbroer, beliggende i smuk natur - originalitetsværdi på 3 med en originalitetsvurdering hvor der angives flg.; "Original puds, originale vinduespartier, træbeklædt facade" - tilstandsværdi på 4

Ejendommen

Bebyggelsen er opdelt i forskudte stokke, der er forbundet af udendørs forbindelsesgange overdækket af pergolaer. Bebyggelsen er placeret op mod skovbrynet mod nord, hvor adgangen til bebyggelsen sker. Med sin placering op mod skoven følger bebyggelsen landskabets kurvatur og friholder det markante landskabstræk, slugten, for bebyggelse.

Forskydningen af stokkene og de spinkle pergolaer, der visuelt sammenbinder og adskiller de enkelte stokke giver transparens, hvorved skovbrynet stadig opleves.

Ved dels at forskyde de enkelte gavle på stokkene, dels ved at lade den forskudte del stå i mørk træbeklædning som kontrast til den murede del opleves stokkene set fra vest

(fra Caroline Amalie Vej) som slanke bygningslegemer.

Mod nordsiden giver altangangene med sine søjler en sprød og spinkel karakter til bebyggelsen, der harmonerer fint med placeringen på kanten af skoven.

Tilsvarende giver de store spinkle tagudhæng karakter til huset.

Ansøgning

Der søges om om og tilbygning af de 4 vestligst beliggende bygninger. Projekt vedlægges. Projektet omhandler i hovedtræk:

at energirenovere bygningerne, herunder at påsætte facadebatts der efterfølgende pudses i samme farve som det eksisterende byggeri, at øge isolering i taget samt udskifte vinduer,

at ombygge og udvide de enkelte boliger til nutidig standard, herunder at udvide arealet ved at inddrage de nuværende altangange mod nord samt altaner mod syd - samlet øges etagearealet med ca. 500 m², og de enkelte boliger udvides med ca. 19 m², og

at skabe tidsvarende adgangsforhold ved etablering af tidsvarende lift- og elevatorfunktioner samt etablering af nye altangange mod nord.

Forvaltningens vurdering

Kommuneplan 2009

Det er forvaltningens vurdering, at det ansøgte er i overensstemmelse med Kommuneplan 2009, i det der er tale om en mindre udvidelse af de eksisterende bygninger, og i det om- og tilbygning sker under hensyntagen til den eksisterende bebyggelse og de landskabelige værdier.

Bevaring

Det ansøgte er udformet, så hovedværdierne i bebyggelsen bevares - Oplevelsen af skovbrynet og forholdet mellem stokke og pergolaer vil fortsat kunne opleves på trods af de for tilgængeligheden nødvendige elevatorårne, der er udformet som enkle årne i beton og placeret som et selvstændigt legeme mod vest for enden af altangangene - Mod syd mod slugten bevares karakteren af husenes facader. Den mindre ændring, der sker ved at facaden forhøjes en anelse og altanerne inddrages til bolig og facaden pudses, vurderes ikke at ændre væsentligt på facadens karakter. Ligeledes er tilbygningen mod nord i form af inddragelsen af eksist. altangang og etablering af nye altangange og hævnningen af taget udformet så de samme arkitektoniske elementer, der karakteriserer bebyggelsen genskabes - altangangens sprøde og spinkle udformning genskabes, tillige udføres facaderne mod altangangen med træbeklædning som på de oprindelige facader - motivet med de forskudte gavle med træbeklædning på den forskudte del genskabes - de karakteristiske tagudhæng genskabes - bygningerne oprindelige geometri og proportioner videreføres i det ansøgte.

Forvaltningen forudsætter flg.: At de isolerede tunge ydervægge pudses med en overflade der i farve og struktur er tilpasset den eksist. overflade, at de nye vinduer placeres i en afstand til facaden, som svarer til hvor de eksist. vinduer er placeret, at de nye vinduers udvendige dimensioner på karm, ramme og sprosser svarer til eksist. vinduer, at overfladerne på elevatorårnene harmonerer med bygningernes pudsede overflader. Det er forvaltningens vurdering, at det ansøgte er udformet, så det på en fin måde får inkorporeret den nødvendige tilgængeligheds og energioptimering af bygningerne og samtidig bevarer bebyggelsens karakter og værdier.

Naturbeskyttelse

Det er forvaltningens vurdering:

at de ansøgte udvidelser ligger udenfor det naturfredede område, hvorfor det ansøgte ikke kræver dispensation fra naturfredningen, og

at de ansøgte udvidelser sker så diskret som muligt, og at ændringerne ikke kan

anses for meget væsentlige i forhold til naturbeskyttelsesinteresserne, herunder at

udbygning sker i umiddelbar tilknytning til eksisterende byggeri, samt at ud- og indkig til skovbryn stadig bevares mellem bygningerne.

Det ansøgte er udsendt i høring hos skovejer. Såfremt der indkommer indsigelse vedr. den ansøgte dispensation, forelægges denne ved udvalgets møde.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår Naturbeskyttelsesloven.

Byplanudvalget for så vidt angår Planloven og bygningsbevaring.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Godkendt punkt 1.

Sorgenfri Torv, Plangrundlag

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, for så vidt angår

1. Teknik- og Miljøudvalgets område, at forslag 1A danner grundlag for evt. ændring af de trafikale forhold, idet det forudsættes at alle udgifter til etablering af de nødvendige tiltag på offentlig vej afholdes af bygherren.
2. Byplanudvalgets område, at projektforslag af februar 2011 indgår som en del af forhøringsmaterialet.
3. Økonomiudvalgets område, at der afholdes forhøring.

Sagsfremstilling

Resumé

Et forslag til udvikling af Sorgenfri Torv blev behandlet på Byplanudvalgets møde den 14. september 2010 og Økonomiudvalgets møde den 20. september 2010. Det blev besluttet, at der skulle udarbejdes trafikanalyse, detailhandelsundersøgelse og et mere detaljeret projektforslag til omdannelse af Sorgenfri Torv.

Bygherren har på den baggrund fremsendt følgende: Trafikalanalyse af centerprojekt, notat af 3. februar 2011, 3 trafikmodeller af 27. januar 2011 udarbejdet af Via Trafik, detailhandelsanalyse - konsekvenser ved en udvidelse af november 2010 udarbejdet af ICP, projektforslag af februar 2011, samt et bygherrenotat af 4. februar 2011. Materialet er lagt på sagen.

Nedenfor gennemgås hovedpunkterne i forslag til omdannelse af Sorgenfri Torv.

Projektforslag februar 2011

Hovedidéen i forslaget til en omdannelse af Sorgenfri Torv er at samle alle butikker på torvet syd for Hummeltoftevej, mens der på nordtorvet etableres sundhedscenter og fitnesscenter i stueetagen og på 1. sal. Sorgenfri Torv vil få et detailhandelsareal på 8.000 m² fordelt med ca. 4.500 m² til dagligvarebutikker og ca. 3.500 m² til udvalgsvarerbutikker. Butikkerne placeres omkring en lavtliggende torvedannelse i kælderniveau (-1). Bebyggelsen omkring torvet er i henholdsvis i 2, 3 og 5 etager og anvendes til kontor og boliger. På Nordtorvet opføres én bygning i 9 etager, hvor de 7 øverste etager anvendes til kontor og boliger.

Det samlede etageareal bliver på ca. 23.500 m², hvoraf sundhedscentret og fitnesscenter er på ca. 4.000 m². Bygherren har på nuværende tidspunkt ikke truffet beslutning om, hvilken fordeling man ønsker mellem kontor og boliger for de resterende 11.000 m² etageareal.

Det nye butikstorv vil fremstå med lyse teglfacader ud ad til, mens facaderne mod torvepladsen overvejende vil fremtræde i glas og stål. Etagebebyggelsen vil fremtræde med facader i tegl og puds.

Etagebebyggelsen på nordtorvet vil fremstå med markante vinduespartier og indeliggende altaner.

Trafikale forhold

Trafikken til det nuværende torv er estimeret til ca. 4.-5.000 bilture pr.døgn, svarende til en spidstimetrafik på ca. 500 bilture. På baggrund af beregninger vurderer Via Trafik, at det nye Sorgenfri Torv vil medføre en trafikstigning, der svarer til en fordobling af den nuværende trafik (fra ca. 450-500 til ca. 780-900 biler i hverdagsspidsstimen). Projektet følger Via Trafiks anbefaling til en løsning af de trafikale forhold.

Det foreslås, at de to T-kryds på Grønnevej og I. H. Mundts Vej omlægges til ét lysreguleret 4-benet-kryds og at der etableres et lysreguleret kryds ved ind/udkørselslen ved Grønnevej / Abildgårdsvej.

Parkeringspladserne til det nye Sorgenfri Torv etableres i en stor parkeringskælder under hele torvet med i alt ca. 450 p-pladser. På nordtorvet etableres der terrænparkering med i alt ca. 70 pladser. Den eksisterende sti langs banen opretholdes uændret.

Vejadgangen sker med ind- og udkørsel fra Grønnevej til terræn- og kælderparkering på nordtorvet. Varelevering sker via et selvstændigt vejsystem i kælderen, niveau -1. Indkørsel sker fra I. H. Mundtsvej og udkørsel fra Grønnevej. Der fremlægges yderligere 2 forslag til hvorledes til- og frakørsel til parkeringskælderen kan foregå.

I forslag 1A suppleres forslag 1 med en udkørsel fra parkeringskælder til I. H. Mundtsvej.

I forslag 1B suppleres forslag 1 med en tilkørsel til parkeringskælderen fra Hummeltoftevej via nordtorvet.

Teknisk forvaltning vurderer, at det nye kryds Grønnevej / I. H. Mundts Vej vil forbedre forholdene for de "bløde" trafikanter, bl.a. for børn til/fra Fritids- og ungdomsklubben Tryggeshvile på I. H. Mundts Vej. Endvidere vil projektforslaget formindske trafikbelastningen på I. H. Mundts Vej og separere varetilkørslen til butikkerne og den almindelige trafik med personbiler til torvet. Varetilkørslen sker fra I. H. Mundts Vej, hvor der kan etableres de bedste oversigtsforhold i forhold til de bløde trafikanter.

Teknisk forvaltning vurderer, at forslag 1A bør danne grundlag for ændring af de trafikale forhold, idet forslaget afvikler trafikken bedst. Det forudsættes, at alle udgifter til etablering af de nødvendige tiltag på offentlig vej afholdes af bygherren,

Detailhandel

ICP vurderer, at en udvidelse af Sorgenfri Torv vil styrke detailhandlen i Sorgenfri bydel, så borgerne i den nordlige del af kommunen vil få væsentligt bedre indkøbsforhold. En udvidelse vil også få konsekvenser for de eksisterende dagligvarebutikker i området, idet dagligvareomsætning i 2017 for Sorgenfri Torv forventes at stige til ca. 260 mio. kr. (79 %), mens der forventes en nedgangen i omsætningen på 10 % for det store lokalcenter i Virum Bymidte og en nedgang på 7 % for de øvrige dagligvarebutikker i Virum og Sorgenfri bydele. For Kgs. Lyngby forventes en omsætningsreduktion på 6 %.

Omsætningsnedgangen vil betyde, at butikkerne får dårligere driftsvilkår. Det er dog ICP's vurdering, at konsekvenserne ikke vil betyde, at der er butikker, der bliver lukningstruet.

Nuværende planforhold

Området er en del af det store lokalcenter, Sorgenfri Torv. Der må maksimalt etableres 8.000 m² etageareal til detailhandel indenfor centret. Kommuneplan 2009 fastsætter etageantallet til 2 og bebyggelsesprocenten til 70.

Forhøring

En realisering af projektet forudsætter, at der udarbejdes et tillæg til kommuneplanen, der muliggør et maksimalt etageareal på 23.500 m² og at etageantallet øges til 9.

Efter Planlovens § 23 c skal kommunalbestyrelsen i visse situationer indkalde idéer og forslag til en fremtidig anvendelse, før der kan udarbejdes konkrete forslag til ændring af kommuneplanens rammer. Efter Teknisk Forvaltnings vurdering skal der gennemføres en forhøring, da trafikmængden øges til det dobbelte, og da det maksimale antal etager øges til 9. Høringsmaterialet vil blive forelagt Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen inden materialet sendes i offentlig høring.

Kirkebyggelinie

Det er en forudsætning for projektet, at der opnås dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 19, idet bebyggelse inden for kirkebyggelinien omkring Sorgenfri Kirke ikke må være højere end 8,5 m.

Vurdering af virkninger på miljøet - VVM

I henhold til VVM-bekendtgørelsen skal der udarbejdes VVM-redegørelse ved opførelse af butikscentre, der har regional betydning. Ifølge detailhandelsanalysen vil en udvidelse af detailhandelsarealet med 3.000 m² ikke få regional betydning.

Opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg er optaget på bilag 2 i VVM-bekendtgørelsen. Det betyder, at der skal gennemføres en VVM-screening af anlægget, og evt. efterfølgende udarbejdelse af VVM. Teknisk forvaltning vil udarbejde en VVM-screening i foråret 2011.

Miljøvurdering

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal det vurderes, om en gennemførelse af lokalplanen vil medføre en væsentlig miljøpåvirkning af området. Teknisk forvaltning vurderer, at der skal udarbejdes en miljøvurdering af såvel lokalplanen som kommuneplantillægget på grund af projektets omfang.

Økonomiske konsekvenser

Ingen for så vidt angår planlægningen af området. Sag om salg af den offentlige parkeringsplads på I.H. Mundts Vej forelægges som en selvstændig sag.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår ændring af de trafikale forhold
Byplanudvalget for så vidt angår projektforslaget
Økonomiudvalget for så vidt angår forhøring

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Ad. 1 Udvalget ønsker, at alle tre forslag, basis (1), 1A og 1B, indgår som en del af den videre proces.

Lokalplangrundlag Skovtofte, reduktion af skovbyggelinje og fortidsmindebeskyttelseslinje samt ny vejtilslutning til Hummeltoftevej

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. skovbyggelinjen reduceres ved resterne af den gamle kuskebolig, så linjen her følger fredningsgrænsen og den vestlige afgrænsning af eksisterende tennisbane jf. kortbilag 1,
2. fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring Birkehøj og Lindehøj reduceres i forbindelse med lokalplanlægningen, så den følger den reducerede skovbyggelinje og fredningsgrænsen ved ny skovbørnehave jf. kortbilag 2,
3. Naturstyrelsen Roskilde ansøges om reduktion af skovbyggelinje og fortidsmindebeskyttelseslinje,
4. der etableres 2 nye overkørsler til Hummeltoftevej i overensstemmelse med de i projektforslag af 24. februar 2011 viste boligveje, dog under forudsætning af at bygherre afholder udgift til omlægning af eksisterende helleanlæg ud for Kongestien og at 2 eksisterende overkørsler nedlægges.

Sagsfremstilling

Resumé

Økonomiudvalget besluttede den 13. december 2010 at ændre anvendelsen af Skovtofte til boligformål med mulighed for at etablere en ny børneinstitution.

Sag om lokalplangrundlag for en ny boligbebyggelse på Skovtofte, Hummeltoftevej 139-145 behandles parallelt i Byplanudvalget. Projektforslag til ny boligbebyggelse på Skovtofte af 24. februar 2011 er lagt på sagen.

Skovbyggelinje

En ny skovbørnehave foreslås placeret mellem skovbrynet og den reducerede skovbyggelinje. I dette område ligger resterne af en gamle kuskebolig og et større skur. Institutionen foreslås opført som en let bygning på ca. 140 m² og et depot på ca. 24 m². Mellem de 2 bygninger og øst for depotet etableres en overdækning på i alt ca. 140 m². De gamle bygninger har et grundareal på ca. 195 m². Den gamle kuskebolig er placeret i skel. Den nye bygning foreslås placeret 5,0 m fra skel jf. plantegning af 3. februar 2011, der er lagt på sagen.

Skovbyggelinien blev reduceret i 1986. Efter Naturbeskyttelseslovens § 17 må der ikke inden for skovbyggelinjen placeres bebyggelse, som for eksempel bygninger, skure, campingvogne og master.

Teknisk Forvaltning foreslår, at skovbyggelinjen reduceres omkring den tidligere kuskebolig, så der er overensstemmelse mellem skovbyggelinjen og fredningen på dette sted, idet ændringerne efter nedrivning af eksisterende bebyggelse og opførsel af en skovbørnehave det pågældende sted ikke vurderes at være en væsentlig forandring i forhold til ind- og udsyn til skovbrynet. Forslag til reduktion af skovbyggelinjen er vist på kortbilag 1, der er lagt på sagen.

Fortidsmindebeskyttelseslinje

På kommunens ejendom Hummeltoftevej 165 ligger der 2 gravhøje, Birkehøj og Lindehøj. Fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring Lindehøj strækker sig ind på Skovtofte. Bygherren har fået en landinspektør til at opmåle gravhøjene. Opmålingen viser, at Lindehøj og dermed fortidsmindebeskyttelseslinjen, er beliggende mere nordligt end oplyst på Arealinfo og i Lokalplan 134 for Skovtofte Socialpædagogiske Seminarium. Fotoregistrering og opmåling af gravhøj af 2. februar 2011 fra landinspektøren er lagt på sagen. 7 rækkehuse, 2 nye bygninger bag Ebenezer og skovbørnehaven er beliggende inden for beskyttelseslinjen.

Begge gravhøje er rundhøje og er beskyttet i henhold til Museumslovens § 29e. Et 2 m meter bredt bælte rundt om foden af gravhøjene er beskyttet efter bestemmelserne i Museumslovens § 29f. Efter Naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1 må der ikke foretages ændring i tilstanden af arealet inden for 100 m fra et fortidsminde, der er beskyttet efter bestemmelserne i Museumsloven. Der må ikke etableres hegn, placeres campingvogne og lignende. Formålet med § 18 er at sikre fortidsmindernes værdi som landskabslementer. Med bestemmelsen skal der både tages hensyn til fortidsmindernes betydning i landskabet samt indsigt til og udsyn fra fortidsmindet. Desuden skal bestemmelsen sikre de arkæologiske lag omkring fortidsmindet, idet der ofte er mange kulturhistoriske levn tæt på fortidsminderne.

Lindehøj og Birkehøj er beliggende på en stor grønning, der udgør ankomsten til Åmosen. Arealet er omfattet af lokalplan 203 for Spurvehuset, og arealet er en del af fredningen af Bagsværd Sø, Lyngby Sø og Lyngby Åmose. Fredningen er vedtaget af Fredningsnævnet den 22. april 2010, men afgørelsen er påklaget.

Det foreslås, at 100 meter beskyttelseslinjen reduceres, så den følger den reducerede skovbyggelinje med undtagelse af arealet omkring den nye skovbørnehave. På dette sted foreslås, at den reducerede skovbyggelinje bliver identisk med fredningens afgrænsning. Indsyn og udsyn til gravhøjene vurderes at være sikret af fredningen.

Den reducerede skovbyggelinjen svarer til forløbet af fredningsgrænsen undtagen i skel syd for den gamle kuskebolig på Hummeltoftevej 139-145 og syd for Spurvehuset. Fredningsgrænsen er identisk med matrikelskel undtagen øst og syd for børneinstitutionen Spurvehuset på Hummeltoftevej 165.

Teknisk forvaltning foreslår, at der i forbindelse med den kommende lokalplan for

Skovtofte sker en reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring Lindehøj. Det foreslås, at det samtidig fastlægges, hvorledes en reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring Birkehøj og Lindehøj skal ske i forbindelse med en fremtidig lokalplanlægning for den sydlige del af Sorgenfri, således der kan opnås en forenkling af byggesagsadministrationen. Forslag til ændring af fortidsmindebeskyttelseslinjen er vist på kortbilag 2, der er lagt på sagen.

Nye overkørsler

Rækkehusene i den nye bebyggelse placeres i 2 grupper adskilt af en grønning. Adgangen til rækkehusene sker via 2 nye overkørsler til Hummeltoftevej. Samtidig nedlægges 2 eksisterende overkørsler, mens den eksisterende overkørsel og adgangsvej mod vest opretholdes. Teknisk forvaltning kan anbefale de nye vejtilslutninger, dog under forudsætning af at bygherren afholder udgifterne til omlægning af det eksisterende helleanlæg ud for Kongestien og at 2 eksisterende overkørsler nedlægges.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Udsat punkterne 1-3.

Godkendt punkt 4.

7.

Grønt Råd

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at:

1. Forvaltningen indkalder medlemmerne af Grønt Råd til nyt møde, som ledes af formanden for Teknik- og Miljøudvalget.
2. Formandskabet for Grønt Råd skal placeres hos organisationerne, hvor kommunen er husvært og yder sekretariatsbistand.
3. Grønt Råds formål er at rådgive Teknik- og Miljøudvalget om generelle og principielle spørgsmål inden for friluftsliv, kulturhistorie, park-, natur-, miljø- og klimaområdet.
4. Der afholdes et til to årlige møder i rådet, som også fungerer som paraplyforum for øvrige brugergrupper.

Sagsfremstilling

Grønt Råd blev oprettet i 2007 efter politisk ønske i sidste valgperiode som følge af kommunens overtagelse af en række naturforvaltningsopgaver fra amtet. Rådets hovedformål var, at rådgive kommunens Miljøudvalg om generelle og principielle spørgsmål inden for naturområdet, herunder etablering af grønne partnerskaber. I henhold til Grønt Råds kommissorium skulle formanden vælges blandt medlemmerne, men miljøudvalgets formand blev valgt som formand af Grønt Råd, da ingen andre kandidater meldte sig. Der er indtil nu afholdt 5 møder og 1 besigtigelsestur. Grønt Råd afholdt sit seneste møde den 22. oktober 2009.

Teknisk Forvaltning har ikke af egen drift genstartet Grønt Råd efter, at den nye kommunalbestyrelse har konstitueret sig. Det har været en ressourcekrævende opgave for Teknisk Forvaltning at drive Grønt Råd, og i en tid med personalereduktioner har det været svært at forsvare en sådan ”kan” opgave i forhold til lovbundne og politisk prioriterede opgaver.

Efter et møde den 24. februar 2011 mellem formanden for Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdeling og borgmesteren, har borgmesteren ønsket, at Teknisk Forvaltning igen skal indkalde interesseorganisationerne til møde i Grønt Råd. Borgmesteren lagde vægt på, at formandskabet for Grønt Råd fremover placeres hos organisationerne, og at kommunen forsat er husvært og yder sekretariatsbistand. Grønt Råds formål udvides til at kunne rådgive Lyngby-Taarbæk Kommunes Teknik- og Miljøudvalg om generelle og principielle spørgsmål inden for friluftsliv, kulturhistorie, park-, natur-, miljø- og klimaområdet. Der afholdes et til to årlige møder. Borgmesteren ønskede endvidere, at Grønt Råd skal være paraplyforum for øvrige brugergrupper med samme interesseområder, det

vil sige, at kommunen afvikler sine engagementer i disse brugergrupper. Brugergrupperne er f.eks. Kaningårdens brugerråd og Ermelundskilens fårelaug.

Grønt Råds møder er offentlige.

Brugergrupperne foreslås at indgå i Grønt Råd på ad hoc basis således, at mødeindkaldelse og dagsorden sendes forud for møderne. På Grønt Råds møder under eventuelt har grupperne mulighed for at anmode Grønt Råd om at optage problemstillinger eller spørgsmål på dagsordenen til det efterfølgende møde. Brugergrupperne er således ikke faste medlemmer af Grønt Råd, men har særstatus i forhold til at kunne stille forslag til dagsordenen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Godkendt punkterne 1-4.

8.

Miljøtilsynsberetning 2010

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Miljøtilsynsberetning 2010 godkendes.

Sagsfremstilling

Kommunen skal hvert år inden den 1. april indberette en række oplysninger til Miljøstyrelsen om det udførte tilsyn i det foregående år i henhold til bekendtgørelse om beretninger om miljøtilsyn og miljøgodkendelser m.v. nr. 99 af 11. februar 2011. Den nye bekendtgørelse indeholder en del ændringer i forhold til tidligere år, blandt andet at kommunerne ikke længere skal indberette årsværk m.m. Indberetningen for 2010 er vedlagt som bilag.

Kommunen har i 2010 givet 2 tillægsgodkendelser til to virksomheder samt udført 28 tilsyn, hvoraf de 11 har været samlede tilsyn.

Kommunernes Landsforening og Miljøstyrelsen aftalte i 2005 minimumsfrekvenser for samlede tilsyn, som kommunerne skal udføre. Kommunen har i 2010 overholdt den aftalte tilsynsfrekvens for landbrug, listevirksomheder, rensier og bilag 1-virksomheder.

Med hensyn til autoværksteder har kommunen været på tilsyn på alle de værksteder, som i 2010 skulle have samlet tilsyn, dog mangler to af disse at blive afrapporteret, for at opfylde aftalen. Årsagen til dette var blandt andet, at det har været vanskeligt at afholde møde med virksomhederne, samt at afdelingen i 2010 har fået nye opgaver såsom VVM og varmeplanlægning, hvilket har krævet en del ressourcer.

Udover de samlede tilsyn har kommunen været på tilsyn i forbindelse med klager over lugt, støj, røg og støv.

Tilsynene for 2011 er planlagt, således at aftalen om minimumsfrekvenser overholdes.

Beretningen skal offentliggøres og indberettes senest den 1. april 2011.

Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomiske konsekvenser, da det er en beretning.

Åbent punkt Teknik- og Miljøudvalget den 15-03-2011, s.23

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:
Anbefalet.

9.

Høringssvar til Vand- og Naturplaner

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender forvaltningens udkast til svar til Naturstyrelsen på høringen af vand- og naturplaner.

Sagsfremstilling

Kommunen har udarbejdet et høringssvar til Naturstyrelsen. Det samlede høringssvar fremgår af bilag 1, og Lyngby- Taarbæk Forsynings bemærkninger fremgår af bilag 2, begge bilag er vedlagt sagen.

Baggrund

Forslag til statens vand- og naturplaner har tidligere, i januar 2010, været udsendt i en teknisk forhøring. Kommunens høringssvar blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget på møde den 12. marts 2010.

Efter at have tilrettet vand- og naturplanerne har Miljøministeriet i oktober 2010 udsendt et nyt forslag til natur- og vandplaner i seks måneders offentlig høring, det vil sige frem til 6. april 2011. Efter den offentlige høring vil de endelige vand- og naturplaner blive udarbejdet, og de forventes at blive offentliggjort i oktober 2011.

Der er nedsat en række arbejdsgrupper på vandområdet sideløbende med den igangværende høring. Arbejdsgrupperne skal arbejde videre med at vurdere og kvalificere virkemidler i den indsats, kommunerne skal iværksætte i forhold til spildevand, vandløb, vandindvinding i hovedstadsområdet, markvanding og sørestaurering. Arbejdsgrupperne skulle have været færdige i januar 2011, men de er desværre alle forsinkede. Deres arbejde skal indgå i den endelige tilpasning af statens vandplaner.

Kommunerne skal udarbejde handleplaner, der beskriver den indsats, der skal gennemføres for at opfylde de statslige vand- og naturplaners mål. De kommunale handleplaner skal udarbejdes og sendes i høring senest seks måneder efter offentliggørelsen af de statslige vand- og naturplaner, og de skal være vedtaget et år efter offentliggørelsen af de statslige vand- og naturplaner.

Vandplaner

Vandplanerne kan findes på Naturstyrelsens hjemmeside www.nst.dk.

Vandplanerne opstiller mål for, hvordan miljøtilstanden skal være i områdets søer, vandløb, kystvande og grundvand, og hvilke krav der er til en specifik indsats.

Generelt opererer vandplanerne med en målsætning om, at vandområdernes tilstand

skal være ”god økologisk tilstand” inden 2015. Nogle vandområder karakteriseres dog som enten kunstige eller ”stærkt modificerede”, hvilket vil sige, at de i væsentlig grad har ændret karakter på grund af menneskelig indgriben. For disse vandområder er målet, at de i stedet skal opnå ”godt økologisk potentiale” inden 2015.

Forskellen på et mål om henholdsvis ”god økologisk tilstand” og ”godt økologisk potentiale” ligger i, hvor mange og hvilke smådyr der skal være i vandløbet (faunaindeks). Faunaindekset er sat lavere ved ”godt økologisk potentiale” end ved ”god økologisk tilstand”.

For de fleste vandområder er fristen til at opfylde målene forlænget til efter 2015, fordi der mangler enten viden eller handlemuligheder. Desuden er der enkelte steder i kommunen, hvor der er uklarheder i forbindelse med indsats.

Mølleåens målsætning er ændret til stærkt modificeret og der indgår ikke en oprensning af sedimenter for at opfylde miljømålene i denne planperiode frem til 2015. I forbindelse med projekt "Rent vand i Mølleåen", som ligger i Naturstyrelsens regi, har det været drøftet, om der skulle ske en oprensning af mølledammene, herunder gennemførelsen af et pilotprojekt på en af dammene. Status på: projekt "Rent vand i Mølleåen" er, at der i februar 2011 offentlig har været indkaldelse af idéer og forslag i henhold til VVM reglerne.

De væsentligste bemærkninger til høringen af vandplanen er følgende:

- Tidsperspektivet til gennemførelse af vandplanen er både praktisk og økonomisk urealistisk.
- En række tekniske fejl og uklarheder i kortmaterialet til vandplanen er påpeget og kræver præcisering.
- Der tages forbehold for, at der eventuelt kan komme supplerende svar fra Lyngby-Taarbæk Kommune som følge af for sent udsendt datamateriale fra Statens arbejdsgrupper.
- Staten bør etablere et overvågningsprogram, der muliggør beskrivelse af nuværende forhold samtidig med, at det sikres, at effekten af de foranstaltninger, der gennemføres i vandplanen kan dokumenteres.
- Der er behov for udvikling af overordnede værktøjer og retningslinjer til vurdering af miljøfremmede stoffers effekt ved afledning af tag- og overfladevand til et vådområde.
- Af kortmaterialet fremgår, at Lyngby-Taarbæk kommune ligger delvist indenfor det område, der kaldes undtagelseszonen, hvor der ikke skal ske reduktion i vandindvindingen på grund af risiko for indtrængning af grundvand i lavtliggende bygninger. Lyngby-Taarbæk Kommune forventer derfor ikke at skulle reducere grundvandsindvindingen.
- Der er en række forhold på grundvandsområdet, der ikke er belyst i forhold til, at der i fremtiden vil være øget grundvandsstand og samtidig øget nedsivning af regn- og overfladevand.
- Lyngby-Taarbæk Kommune tager forbehold for de økonomiske konsekvenser

ved implementeringen af vandplanen. Det forventes, at Staten finansierer de faktiske udgifter til udførelse af de nødvendige indsatser og at der samtidig kompenseres ved DUT forhandlinger for den administrative udgifter.

Naturplaner

Naturplanerne kan ligeledes findes på Naturstyrelsens hjemmeside www.nst.dk. Naturplanerne opstiller mål for de registrerede naturtyper og arter, der udgør "udpegningsgrundlaget" i de udpegede Natura 2000 områder. Naturstyrelsen udarbejder efterfølgende handleplaner for de Natura 2000 områder, de selv ejer samt for de privatejede skovarealer. Der er ingen registrerede naturtyper eller levesteder for de udpegede arter i Natura 2000 områderne, som Lyngby-Taarbæk kommune skal udarbejde handleplaner for.

Kommunen kan komme i berøring med naturplanernes opstillede mål for "udpegningsgrundlaget" i forbindelse med myndighedsbehandling efter især Naturbeskyttelsesloven på de statsejede arealer og i forbindelse med VVM-screeninger og/eller VVM-redegørelser af projekter.

De væsentligste bemærkninger til høringen af naturplanen er følgende:

- Der ønskes en præcisering i naturplanen i forhold til kortlagte habitattyper, som er udenfor Natura 2000 områderne, samtidig ønskes en præcisering af målsætningerne for de Natura 2000 arealer, som ikke er kortlagte som habitattatnaturtype eller levested for habitatarter.
- En gennemførelse af naturplanen skønnes ikke at have væsentlige økonomisk konsekvenser for kommunen.
- Lyngby Åmose burde udpeges som Natura 2000 område, fordi udpegningsgrundlaget er tilstede (Hængesæk). En Natura 2000 udpegning ville være en anerkendelse af det plejearbejde kommunen har gjort gennem mange år og en udbygning af beskyttelsen.

Økonomiske konsekvenser

Kommunen skal udarbejde handleplaner efter vedtagelsen af vand- og naturplaner, som vil koste en del administrative ressourcer. Der vil blive gennemført DUT - forhandlinger mellem KL og Staten. Der er endnu uklart, hvor mange midler kommunen får i denne forbindelse.

Når vandplanerne er endeligt vedtaget, skal miljømålene nås ved en kombination af både generelle og målrettede omkostningseffektive virkemidler. Det er endnu uklart, hvor meget og hvad der finansieres af staten. Der er lagt op til, at kommunerne i høj grad skal benytte de beføjelser, som kommunen allerede i dag har efter sektorlovgivningen for eksempel på spildevandsområdet.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Godkendt.

A/S Dyrehavsbakken

Indstilling

Teknisk forvaltning foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget godkender, at forvaltningens forslag til endelig miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken rykkes foreløbigt én måned i forhold til den oprindelige tidsplan vedtaget på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 17. december 2010.

Sagsfremstilling

- 18.1.2011 Teknisk forhøring vedr. udkast til miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken.
- 26.1.2011 Gentofte anmoder Natur- og Miljøklagenævnet om, at tage stilling til om Lyngby-Taarbæk Kommune egenhændigt kan udsende udkast til miljøgodkendelse til høring.
- 28.1.2011 Lyngby-Taarbæk Kommune anmoder Natur- og Miljøklagenævnet om mulighed for at fremsende supplerende kommentarer til Gentofte Kommunes brev 26.1.2011 såfremt nævnet beslutter, at realitetsbehandle henvendelsen.
- 02.2.2011 Gentofte Kommune ansøger Miljøministeren om at gøre brug af § 82, stk 2 i Miljøbeskyttelsesloven med henblik på , at Miljøministeren fastlægger indholdet af 4 vilkår/punkter i miljøgodkendelsen hvor de to kommuner ikke kan nå til enighed. (vilkår om hvornår støjkrav skal være overholdt, vilkår om fastsættelse af maksimalværdier i dagtimerne, skærpede vilkår for nye forlystelser, samt målsætning om slutniveau for støjkrav.
- 03.2 2011 Svar på teknisk forhøring fra A/S Dyrehavsbakken. Hvori A/S Dyrehavsbakken har enkelte faktuelle bemærkningerne vedr. publikumsstøj på veje og stier, vilkår om luftforurening og vilkår om orientering til naboerne. De faktuelle bemærkninger er relevante og vil efter aftale med Gentofte Kommune blive indarbejdet i miljøgodkendelsen. Øvrige bemærkninger vil indgå sammen med behandlingen af kommentarer efter høringen.
- 04.2.2011 Svar fra Natur- og Miljøklagenævnet der oplyser, at der ikke er truffet en afgørelse der kan påklages til nævnet og henviser Gentofte Kommune til at rette henvendelse til Miljøstyrelsen om spørgsmålet.
- 07.2.2011 Svar fra Naturstyrelsen Hovedstaden på teknisk forhøring af udkast til miljøgodkendelse til A/S Dyrehavsbakken. Naturstyrelsen Hovedstaden oplyser, at de for indeværende ikke har nogen kommentarer til forslag til miljøgodkendelse af A/S Dyrehavsbakken.

- 07.2.2011 På baggrund af Natur- og Miljøklagenævnet svar af 4.2.2011 anmoder Gentofte Kommune Miljøstyrelsen om at tage stilling til spørgsmålet om Lyngby-Taarbæk Kommunes udsendelse af teknisk høring jf. brev af 26.1.2011.
- 11.2.2011 Lyngby-Taarbæk Kommune brev af 2.2.2011 til Miljøministeriet med kommunens kommentarer til Gentofte Kommunes brev af 2.2.2011.
- 14.2.2011 A/S Dyrehavsbakken anmoder Miljøstyrelsen om at gøre brug af §82 i miljøbeskyttelsesloven.

Status

På baggrund af den af udvalget vedtagne tidsplan ved møde i december 2010 var det planen, udkast til miljøgodkendelsen efter den tekniske forhøring skulle sende i høring til A/S Dyrehavsbakken, Naturstyrelsen, Skovshoved Klampenborg Grundejerforening og Christiansholms Villa Karrers Ejerlau. Gentofte Kommune har efterfølgende anmodet om et møde til drøftelse af et forslag til udsendelse af en samlet høring. Det foreslås derfor, at høringen først iværksættes efter mødet i uge 9/10 med Gentofte Kommune.

Det betyder, at det endelige forslag til miljøgodkendelse først forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget ved mødet i april.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Godkendt, idet udvalget har noteret sig mødet den 11. marts 2011 mellem Miljøstyrelsen, Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune således, at der må påregnes yderligere 3 uger i forhold til den skitserede tidsplan i sagen.

11.

Godkendelse af omlægning af Mortonsvej

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at vejudlægget til omlægning af privat fællesvej godkendes.

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning fremlægger matrikelkort (ændringskort), udstykningsplan og situationsplan vedrørende udstykning af ejendommen Mortonsvej 18, 2800 Lyngby matr. nr. 18 gc m.fl. Kgs Lyngby By, Christians. Ejendommen opdeles i 3 matrikler, nævnt delareal 1 (etageboligbebyggelse "Blok 3"), delareal 2 (etageboligbebyggelse "Blok 4") og delareal 3 (etageboligbebyggelse "Blok 5").

Kommunalbestyrelsen har den 28. august 2006 principgodkendt omlægning af Mortonsvej.

Af ændringskortet fremgår det, at der i forbindelse med udstykningen af ejendommen Mortonsvej 18, udlægges og anlægges en ny privat fællesvej, som skal tjene som adgangsvej for delareal 1, 2, 3 og Mortonsvej 5 - 25.

Da udlægget har været i høring i forbindelse med Lokalplan 194, foreslås det, at undlade at fremlægge projektet til almindeligt eftersyn (3 uger) - jævnfør privatvejslovens § 31, stk 1 og 2.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Godkendt, idet udvalget ønsker en opfølgning på baggrund af trafikobservationen, når byggeriet er færdigt.

12.

Trafiksikkerhedsråd

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. møderne i Trafiksikkerhedsrådet genoptages i april, og med sammensætning af medlemmerne som beskrevet i sagsfremstillingen.
2. forslag til indsatsområder, mål, strategier og virkemidler for trafiksikkerhedsarbejdet i Lyngby-Taarbæk Kommune behandles i Trafiksikkerhedsrådet.

Sagsfremstilling

I Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan "Hver Ulykke er en for meget - Trafiksikkerhed begynder med dig", er det angivet, at det er vigtigt, at kommunerne har en handlingsplan med tilhørende budget og et trafiksikkerhedsråd, der sikrer, at planen udføres.

Det lokale Trafiksikkerhedsråd i Lyngby-Taarbæk Kommune blev etableret i 1997. Formand for Teknik- og Miljøudvalget er født formand for Det lokale Trafiksikkerhedsråd. Medlemmer består af 1 repræsentant for henholdsvis Nordsjællands Politi, Dansk Cyklistforbunds lokalafdeling, Skolerådet, færdselskontaktlærere, Seniorrådet (Ældrerådet) og Danske Handicaporganisationer samt embedsmænd for Teknisk Forvaltning.

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 trafiksikkerhedskampanjer - og andre informationsindsatser for fremme af færdselssikkerheden
- at hjælpe med forbedringen af trafiksikkerheden ved prioritering af evt. afsatte midler til formålet.

Der afholdes 2 ordinære møder om året. Kommunen indkalder punkter til dagsordenen ca. 1 måned før og udsender dagsordenen ca. 14 dage før. Det foreslås, at møderne genoptages med indkaldelse til møde i april 2011. Møderne er som udgangspunkt ikke åbne for offentligheden.

Udarbejdelse af trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune

I henhold til kommunens "Fokus-strategi for trafik" fra 2007 skal der udarbejdes en samlet trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune. Arbejdet med trafiksikkerhedsplan er påbegyndt. Der er på nuværende tidspunkt foretaget en

analyse af de politiregistrerede færdselsuheld på kommunevejene i perioden 2005-2009 og udarbejdet et notat med forslag til indsatsområder, mål, strategier og virkemidler for trafiksikkerhedsarbejdet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Indsatsområderne er fastlagt på baggrund af analysen. Notatet er lagt på sagen.

Det foreslås at forslag til indsatsområder, mål, strategier og virkemidler for trafiksikkerhedsarbejdet i Lyngby-Taarbæk Kommune behandles i Trafiksikkerhedsrådet inden at trafiksikkerhedsplanen færdiggøres.

Den endelige "Trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune" vil blive forelagt til godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomi tilknyttet trafiksikkerhedsrådet.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Godkendt punkterne 1 og 2.

13.

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget den 15-03-2011

1. Teknisk Forvaltnings Virksomhedsplan 2011

Virksomhedsplan 2011 for Teknisk Forvaltning forelægges til orientering.

Forvaltningens Virksomhedsplan 2011 er udformet som et tillæg til Virksomhedsplan 2010.

Fremskrivningen er lavet i en standardskabelon, der indeholder:

- initiativer fra Virksomhedsplan 2010, som videreføres i 2011
- initiativer fra Virksomhedsplan 2010, som ikke videreføres til 2011
- nye initiativer, blandt andet som følge af budget 2011-14 eller aktuelle centrale/decentrale udfordringer.

2. Cykelsti på Lyngby Hovedgade mellem Jernbaneplassen og Jægersborgvej

Vejdirektoratet har den 4. februar 2011 åbnet for ansøgning af midler fra statens cykelpulje, med ansøgningsfrist den 25. februar 2011. Teknisk Forvaltning har genfremsendt tidligere ansøgning (opdateret) om støtte til dette projekt. I ansøgningsbetingelserne fremgår det, at der skal være tale om projekter, hvis gennemførelse pt. er afhængig af tilskuddet.

Der kan ydes op til 40 % i støtte til cykelstiprojektet, som skønnes at beløbe sig til 2,12 mio. kr. Der er på anlægsbudgettet for 2011 afsat 0,78 mio. kr. til cykelstiprojektet samt 1,63 mio. kr. til en hovedstandsættelse af kørebanen, som er yderst påkrævet.

Teknisk Forvaltning vil vende tilbage i sagen når det endelige anlægsbudget for 2011 med overførte uforbrugte midler fra 2010 er kendt og når svar på ansøgning er modtaget.

3. Genfremsendelse af ansøgning til cykelpuljen vedrørende to delprojekter til et mere sammenhængende cykelstinet ind og ud af Lyngby

I lighed med ovenstående orienteringspunkt (1) har Teknisk Forvaltning genfremsendt en opdateret version af ansøgning til cykelpuljen vedrørende to delprojekter til et mere sammenhængende cykelstinet ind og ud af Lyngby. Der søges midler til et forprojekt som skal beskrive projekterne "Cykelbro over Fæstningskanalen" og "Forbedrede forhold i krydset Hollandsvej/Lyngby Hovedgade". Forventningen til forprojektet er, at der udarbejdes en løsning til de to opgaver, som er til gavn for cyklisterne, og som opfylder kommunens visioner for cykeltrafik – jf. kommunens Fokus-strategi for Trafik.

Teknisk Forvaltning vil vende tilbage i sagen når svar på ansøgningen er modtaget.

4. LTK' svar til Naturstyrelsen vedr. ideer og forslag i forbindelse med VVM-redegørelsen til "Projekt rent vand i Mølleåsystemet"

I forbindelse med Naturstyrelsens indkaldelse af ideer og forslag til hvilke miljøforhold, der skal fokuseres på i VVM-redegørelsen for projekt "Rent vand i Mølleåen" var der høringsfrist d. 23. februar 2010. Lyngby-Taarbæk Kommune har svaret høringen med nedenstående forslag:

1. Der er usikkerhed om, hvorvidt slusen ved Frederiksdal er kalibreret korrekt. En kalibrering fortaget af DHI primo 2009 viste at vandgennemstrømningen ved lidt større afstrømninger er 25-30 % større end tidligere antaget. En ny kalibrering bør foretages og det bør undersøges, hvilken betydning en evt. større afstrømning, end hidtil beregnet, vil have for projektet.
2. Det bør undersøges, hvad den forøgede gennemstrømning og vandmængde vil betyde for dels vandløbsvedligeholdelsen og vedligeholdelsen af bygværker ved sluserne.
3. Det bør undersøges, hvad der vil ske med Furesøen og Mølleåen, hvis man på et senere tidspunkt ikke længere kan fortsætte de beskrevne aluminiumsbehandlinger af enten miljømæssige eller økonomiske grunde.
4. Projektet forudsætter, at det specielt i tørre perioder om sommeren, vil være til gavn for vandmiljøet og naturen omkring Mølleåen, at der ledes mere vand til systemet. Som følge af den forøgede vandtilførsel vil der forventeligt ske en tilpasning i plante- og dyreartssammensætningen til et vådere miljø omkring Mølleåen. Evt. konsekvenser af ændrede forhold som følge af den forøgede vandtilførsel bør afdækkes.

Der var samtidig høringsfrist for bemærkninger i forhold til bekendtgørelse 936 af 24. september 2009 af Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Lyngby-Taarbæk Kommune har ingen bemærkninger til denne høring.

5. Ansøgning om kørsel med 15 meter busser på linje 150S og 173E

I brev af 31. januar 2011 ansøger Movia Trafik & Rådgivningscenter om, at der i forbindelse med køreplansskiftet den 1. april 2012 indsættes 15m busser på linje 150S (Nørreport st. - Kokkedal st.) og linje 173E (Nørreport st. – Fredensborg). Linjerne betjenes i dag af 13,7m busser.

På strækningen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune kører bus 150S og 173E kun på Helsingørmotorvejen.

Årsagen til ønsket om indsættelse af 15m busser på linjerne er et øget passagertal. Passagertallet er over de seneste 2 år steget med over 30 % og der forventes fortsat stigninger i passagertallet. Linjerne er i genudbud i øjeblikket og Movia vurderer derfor, at der vil være tale om en meget begrænset ekstraudgift for kommunerne ved indsættelse af 15m busser frem for at øge kapaciteten ved indsættelse af flere

13,7m busser.

Movia oplyser, at de i august 2010 har foretaget en prøvekørsel med politi og respektive vejmyndigheder, for at vurdere, i hvilke kryds eller ved hvilke stoppesteder der er behov for justeringer for at kunne indsætte 15m busser. Af Movias brev fremgår det, at der ikke er behov for nogen ændringer i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Da der ikke er behov for ændringer i Lyngby-Taarbæk Kommune og indsættelsen af 15m busserne ikke vil have anden indflydelse på vejnettet end de har i dag, har Teknisk Forvaltning svaret Movia, at kommunen tilslutter sig forslaget om indsættelse af 15m busser på 150S og 173E.

6. Ansøgning til pulje om "Årets Trafiksikkerhedsby"

I regeringens aftale om Bedre mobilitet fra 2010 er der under puljen for bedre trafiksikkerhed indgået aftale om at der årligt udpeges to byer som "årets trafiksikkerhedsbyer". Der er afsat 20 mio. kr. årligt til projektet i perioden 2011-2014. Teknisk Forvaltning har modtaget ansøgningsmateriale til puljen med ansøgningsfrist den 3. marts 2011.

Årets trafiksikkerhedsby skal: "Planlægge nye og innovative trafiksikkerhedsmæssige indsatser, der bidrager til at reducere antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken. Tiltagene kan være såvel fysiske, vejtekniske tiltag, som blødere tiltag som kampagner og undervisningsmateriale. Indsatsen skal være helhedsorienteret og på tværs af strukturer i samarbejde med bl.a. politi, regionale vejcentre og andre centrale aktører. Årets trafiksikkerhedsby skal bidrage til at give ny viden og erfaringer til andre kommuners arbejde med at fremme trafiksikkerheden."

I ansøgningsmaterialet er det oplyst at kommunalt medfinansieringsbidrag, som kan bidrage til at løfte projektet, er en mulighed, men ikke en nødvendighed for at ansøge.

Teknisk Forvaltning har udarbejdet og sendt ansøgning til pulje om "Årets trafiksikkerhedsby". Ansøgningen er udarbejdet på baggrund af forarbejder til kommunens trafiksikkerhedsplan. Ansøgning og bilag er lagt på sagen.

7. Cykelmanøvrebane - gave fra Rådet for Sikker Trafik

Lyngby-Taarbæk Kommune har deltaget i Kommunernes skoletrafiktest 2010 udsendt af Rådet for Sikker Trafik. Som følge heraf, modtog kommunen i februar 2011 en ny, gratis cykelmanøvrebane fra Rådet for Sikker Trafik som elever i 4.-6.klasse kan bruge til at øve sig på, så de bliver bedre og mere sikre cyklister.

I uge 9 sendte Rådet for Sikker Trafik vedlagte pressemeddelelse om cykelmanøvrebanelen til lokale medier.

Cykelmanøvrebanen bliver demonstreret for samtlige færdselskontaktlærere i kommunen på et møde den 23. marts i hallen på Virum Skole. På mødet er der også lagt op til drøftelse af, hvordan og hvornår skolerne vil bruge cykelbanen, og hvordan den kommer rundt mellem skolerne, samt hvor den opbevares, når den ikke er i brug.

Lokalavisen "Det grønne område" er inviteret med til demonstration af cykelmanøvrebanen.

8. Sorgenfri kirkegård - to nye urnehaver

Tilladelse til ibrugtagning af to nye urnehaver i afdeling III, urnehave 2 linje A og B og urnehave 3 linje A og B er godkendt. Kirkeministeriet havde ingen bemærkninger til de indsendte servitutter, da de er i overensstemmelse med vedtægten for Lyngby-Taarbæk Kommunes Kirkegårde. De første urnenedsættelser vil blive foretaget i løbet af marts måned, så snart frosten er kommet af jorden.

9. Status for varmforsyningsplanen

COWI har udarbejdet et udkast til rapport der indeholder en beskrivelse af nuværende og fremtidigt varmebehov, nuværende varmforsyning i kommunen, beskrivelse af relevante blokvarmecentraler samt præsentation af fjernvarmeprojektideer fra hhv. Vestforbrænding og DTU/Holte Fjernvarme. I forbindelse med udarbejdelse af rapporten har der været afholdt møder med Vestforbrænding, DTU-HF, CTR, E-ON og DTU for at få bidrag til varmeplanen og afklare deres mulige roller i kommunens varmforsyning fremover. Rapporten mangler bl.a. BBR udtræk til fastsættelse af varmebehov samt indarbejdelse af bidrag fra kommende møder med Gentofte Fjernvarme og Holte Fjernvarme. Rapporten forventes at være færdiggjort i løbet af marts. Rapporten skal efterfølgende drøftes med interessenterne, kommunens overordnede målsætninger for varmforsyningsområdet skal fastsættes, hvorefter de første initiativer til konkrete fjernvarmeprojekter skal igangsættes. Det forventes, at det samlede arbejde med varmforsyningsplanen færdiggøres i løbet af foråret, og at det samlede varmforsyningsplangrundlag kan fremsættes til politisk behandling på kommunalbestyrelsesmøde i juni.

10. Udbud af renovationskørsel 1.0

Opgaven har i Lyngby-Taarbæk siden september 2006 været varetaget af firmaet RenoNorden, der under navnet Renoflex i 2006 indgik en 4-årig kontrakt om bortkørsel af indsamling og bortkørsel af dagrenovation, storskrald og haveaffald. Det var en option i kontrakten, at den kunne forlænges med 1 år, hvilket den blev i foråret 2010 og altså udløber med udgangen af august i år.

Læs bilaget "Notat om udbud af dagrenovations-, haveaffalds- og storskraldsindsamling" af Lyngby-Taarbæk Forsyning.

Teknik- og Miljøudvalget den 15. marts 2011:

Taget til efterretning.

Endvidere orienterede forvaltningen om Omfartsvejen; forhandling med
Vejdirektoratet om overtagelse.

Sorgenfri Torv

Sags nr. LT 21.0

Den 4.2.2011

Bygherrenotat

Efter Lyngby – Taarbæk Kommunes behandling i september 2010 af vort forslag til et nyt Sorgenfri Torv har vi hermed fornøjelsen af, at fremsende et revideret projektforslag understøttet af de ønskede analyser af det nye Sorgenfri Torvs påvirkning af detailhandlen i området samt trafik- og parkeringsforhold i området og på selve torvet.

Som ejer og bygherre skal vi på denne baggrund anmode om Kommunens godkendelse af, at igangsætte arbejdet med etablering af det nødvendige plangrundlag for, at opføre det nye Sorgenfri Torv med butikker, servicefunktioner, boliger og kontorer.

Det nye Sorgenfri Torv vil samle butikkerne omkring et attraktivt torvemiljø på Sydtorvet, hvor der også bliver kontorer og boliger. På Nordtorvet opføres et 8 etagers hus, hvor etagerne 1 og 2 forventes indrettet til sundhedscenter med klinikker, træningscenter m.v. I de øverste 6 etager indrettes attraktive boliger. Der etableres i alt ca. 500 P – pladser med 50 – 70 pladser på terræn på Nordtorvet og 400 – 450 pladser i en sammenhængende P – kælder under hele torvet.

Alt i alt vil området få et markant arkitektonisk løft, og der vil blive skabt nye attraktive torvedannelser, et smukt og hyggeligt indkøbsmiljø, nye boliger og erhverv og en enkel og smidig håndtering af trafik og parkering.

Nedenfor beskrives konsekvenserne for detailhandelen i Sorgenfri Torv og i naboområderne. Trafikken er analyseret og der peges på 3 modeller, der kan afvikle trafikken tilfredsstillende. Bygherren peger på én model, som vi mener bedst vil tilgodese torvet og dets brugere. Sidst gives en kortfattet beskrivelse af den bearbejdning af arkitektur og anvendelse i det nye Sorgenfri Torv, som er sket, siden Byrådet sidst blev præsenteret for projektet.

Detailhandel

Udgangspunktet for den foreslåede omdannelse er, at det nuværende torv er utilfredsstillende og ikke tilbyder borgerne i Sorgenfri attraktive indkøbsmuligheder til opfyldelse af deres daglige behov. Det er i høj grad et spørgsmål om torvet vil overleve, hvis ikke der sker en markant forbedring af butikkernes forhold og af butiksudbuddet.

Detailhandelsanalysen viser, at en udvidelse af Sorgenfri Torv med godt 3.000 m² butikker, herunder endnu et supermarked, vil styrke detailhandelen i Sorgenfri bydel betydeligt og give væsentligt bedre indkøbsforhold for borgerne i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk kommune. ICP – undersøgelsen viser, at kun 62 % af borgernes dagligvareindkøb i dag foregår lokalt. Denne "markedsandel" kan forbedres betragteligt.

En øget omsætning i butikker på Sorgenfri Torv får naturligvis konsekvenser andre steder. Detailhandelsanalysen vurderer, at der vil være visse konsekvenser for dagligvareomsætningen på Virum Torv/Geels Plads og i Lyngby bymidte og for udvalgsvareomsætningen i Lyngby bymidte. Det er dog ICP's vurdering, at hverken dagligvare- eller udvalgsvarebutikker i området vil være lukningstruede som følge af udvidelsen af Sorgenfri Torv.

Trafik

For at det nye Sorgenfri Torv skal blive et attraktivt indkøbscenter, skal trafikafviklingen fungere enkelt og smidigt både inde på ejendommen og på det omliggende vejnet. Der skal etableres det nødvendige antal parkeringspladser på torvet, ligesom det er vigtigt, at torvets naboer kan komme til og fra deres ejendomme og at trafikken til og fra torvet ikke forøger uheldsrisikoen for bløde trafikanter i området.

Alle disse forhold er belyst i trafikanalysen, og Bygherren har valgt den model, som bedst tilgodeser alle hensyn og som samtidig sikrer et velfungerende torv. Bygherren foreslår den model, der i notatet hedder Model 1A. Den har ind- og udkørsel fra Grønnevej og opkørsel fra P – kælder til I.H. Mundtsvej.

I alle de undersøgte modeller:

- er der terrænparkering på Nordtorvet med indkørsel fra Grønnevej.
- afvikles varetrafikken med ensrettet kørsel under terræn med indkørsel via I.H. Mundts Vej og udkørsel via Grønnevej.
- forudsættes en signalregulering af krydset ved Abildgaardsvej.
- forudsættes krydset Hummeltoftevej, Grønnevej og I.H. Mundts Vej ombygget, så det bliver et firbenet signalreguleret kryds.

Bygherre foretrækker model 1A fordi:

- Der er enkle indkørselsforhold.
- Der etableres en ekstra udkørsel til I.H. Mundts Vej, som giver kunderne mulighed for at vælge udkørsel efter, hvor de skal hen, når de har handlet. Samtidig mindskes belastningen af Grønnevej, hvilket kan være en fordel primært for beboerne i nærområdet, især Sorgenfrivang I og II. For I.H. Mundts Vej vil løsningen give færre biler end den nuværende løsning.
- Der er mulighed for at fastholde korttidsparkering og handicapparkering på sydsiden af Hummeltoftevej ved nedgangen til stationen..

Det bemærkes, at vore rådgivere har oplyst, at en rampe vil kunne afvikle 700 biler, og vi har kun omkring 400-450 i kælderen. Det er således muligt at servicere Sorgenfri Torv alene med én rampe.

I Via Trafiks notat er der også undersøgt en lang række andre muligheder for at afvikle trafikken til Sorgenfri Torv.

I notatet er der fremhævet 2 modeller, udover model 1A, som også har en acceptabel trafikafvikling og trafiksikkerhed. Modellerne omhandler forskellige ind- og udkørsler til p-kælderen:

Model 1: Ind og udkørsel via Grønnevej

Model 1B: Indkørsel via Hummeltoftevej til Nordtorvet samt ind- og udkørsel via Grønnevej.

Hvis Lyngby-Tårnbæk Kommune foretrækker en model, hvor der ikke er udkørsel på I.H. Mundts Vej, vil bygherren pege på model 1, hvor der alene er udkørende trafik til Grønnevej.

Denne model har følgende fordele:

- Modellen giver en enkel trafikafvikling og ingen unødigt søgetrafik.
- Modellen muliggør korttidsparkering langs Hummeltoftevej foran butikker.
- Modellen giver færre ramper, og den er dermed mindre omkostningstung.

Ulempen ved denne model er:

- Der kan i spidsbelastningsperioder forekomme opstuvning på udkørselsrampen og ved udkørslen på Grønnevej.

Model 1B rummer en trafikal aflastning af Grønnevej og af krydset, men til gengæld har denne model så mange negative konsekvenser for projektet, så bygherren ikke ønsker denne model.

Fordelene ved denne model er:

- Adgang til centret fordeles på to adgange fra Grønnevej og Hummeltoftevej. Derved aflastes Grønnevej for trafik.

Der er bl.a. følgende ulemper ved modellen:

- Sorgenfri Torv kommer ikke i samme grad som ved de øvrige to modeller til at fremstå som et lokalt Torv, når man "kører direkte fra motorvej og ind på Torvet".
- Der skal etableres en højresvingsbane på Hummeltoftevej med to højresving i forlængelse af hinanden. De højresvingende ind til Sorgenfri Torv skal krydse en trafikeret cykelsti og fortov, hvorved uheld med svage trafikanter kan opstå. Desuden kan der opstå et øget antal bagendekollisioner, fordi højresvingsbanen skal etableres med to højresving.
- Der kan opstå afviklingsmæssige problemer i krydset fra Hummeltoftevej til Grønnevej, fordi højresvingsbanen forkortes i forhold til i dag.
- I projektet vil 3 parallelle ramper i stedet for 2 betyde indretningsmæssige problemer for Torvet i niveau -1. Det bliver vanskeligt at sikre tilfredsstillende adgang for varetransport til den ene af de store dagligvarebutikker.
- Parkeringsafsøgningen i kælderen bliver meget uoverskuelig og vil på travle dage kunne medføre kaos.
- Løsningen vil optage ekstra plads på terræn og vanskeliggøre gode adgangsforhold og etablering af forpladsen til ejendommen på Nordtorvet.
- For at kunne optage de hældningsradier, der er påkrævede, er det ikke muligt at lade rampen fra Hummeltoftevej være et lige løb. Det bliver nødvendigt at skulle dreje nede i kælderen.
- For at sikre såvel trafikafvikling på terræn som ind- og udkørsel til kælder og terrænparkering og samtidig give plads til rampen fra Hummeltoftevej, bliver det nødvendigt, at dreje den op- og nedkørende rampe fra Grønnevej. Dette er uheldigt, fordi det vil forringe oversigtsforholdene, særligt i de situationer hvor der kan komme kø på rampen. Konsekvensen er, at der er øget risiko for bagendekollisioner på rampen.
- Ekstra ramper og anlæg af svingbaner mv. vil fordyre projektet.

Arkitektur og anvendelse

Sorgenfri Torv etableres med en randbebyggelse omkring et torveplan, der ligger i niveau -1. Torvet etableres på Sydtorvet. Omkring torvet etableres 3 større dagligvarebutikker samt en række mindre dagligvare- og udvalgswarebutikker. To af de store dagligvarebutikker bygges ind under Hummeltoftevej.

Adgang til Torvet sker fra et stort trappeanlæg ved et nyetableret lyskryds Hummeltoftevej, Grønnevej, I.H. Mundts Vej. Der er også adgang til Torvet fra p-kælderen, som ligger under hele bebyggelsen i niveau -2.

Mod Hummeltoftedej og I.H. Mundtsvej etableres der på gadeplan en række mindre butikker, cafeer og servicefunktioner som fx frisør.

Omkring Sydtorvet mod banen og mod boligbebyggelsen Breidablik etableres boliger. Mod Breidablik bliver det rækkehuse med forhaver. På Nordtorvet etableres en slank bebyggelse med erhverv i de nederste etager og boliger i de øverste. Det undersøges bl.a., om der kan etableres et sundhedscenter.

Der er arbejdet med bebyggelsens arkitektoniske udtryk, så bebyggelsen både får et nutidigt udtryk og spiller sammen med de eksisterende bygninger i området. Vi ønsker, at det nye Sorgenfri Torv skal fremstå i en høj arkitektonisk kvalitet, og derfor arbejder vi med et samspil mellem facadematerialer, belægninger og beplantning, ligesom vi vil fastlægge principper for skiltning på facaderne.

Vi håber på en positiv behandling i udvalg og kommunalbestyrelsen.



Sorgenfri Torv

Konsekvenser ved en udvidelse

November 2010

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Vurderinger og konsekvenser	3
2. Detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune	9
3. Befolknings- og forbrugsforhold	16
4. Den fremtidige konkurrencesituation	20



Vurderinger og konsekvenser

ICP er af Schaumann A/S blevet bedt om at vurdere de omsætningsmæssige konsekvenser for den eksisterende detailhandel ved en udvidelse af Sorgenfri Torv med ca. 3.000 m² til ca. 8.000 m². Det samlede bruttoareal i Sorgenfri Torv til detailhandel er i dag ca. 4.600 m², heraf udgør dagligvarer ca. 74 %.

Arealet til store dagligvarebutikker på Sorgenfri Torv øges fra ca. 2.400 m² til ca. 4.600 m². De resterende 800 m² af udvidelsen anvendes primært til udvalgswarebutikker.

Planen er at skabe et nyt butikstorv med primær fokus på at kunne få dækket alle sine behov i den daglige husholdning. Detailhandelen skal være koncentreret i den sydlige del af Sorgenfri Torv (Sydtorvet), mens Nordtorvet er tænkt som sundhedscenter og fitnesscenter samt kontorer og boliger.

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

En udvidelse af Sorgenfri Torv med ca. 3.000 m² vil styrke detailhandelen i Sorgenfri bydel væsentligt. Det forventes, at Sorgenfri Torv efter en udvidelse vil opnå en dagligvareomsætning på ca. 260 mio. kr. og en udvalgswareomsætning på omkring 50 mio. kr. i 2017.

En udvidelse af Sorgenfri Torv 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 er ICP's vurdering, at dagligvareomsætningen vil falde med ca. 10 %, svarende til 18 mio. kr. i Virum Torv/Geels Plads, mens dagligvareomsætningen i Lyngby bymidte vurderes at falde med ca. 6%.

En væsentlig del af stigningen i udvalgswareomsætningen i Sorgenfri Torv på 27 mio. kr. vil blive flyttet fra butikkerne i Lyngby bymidte. Omsætningen af udvalgsvarer er endnu ikke opgjort i Lyngby bymidte, men reduktionen vurderes at udgøre en meget beskeden del af omsætningen i bymidten.

Det er ICP's vurdering, at konsekvenserne for både dagligvarer og udvalgsvarer ikke vil betyde, at der er butikker, som vil være lukningstruede.

► Dagligvareudbuddet i markedsområdet

ICP har foretaget en rekognoscering af dagligvareudbuddet i den vestlige del af Lyngby-Taarbæk kommune.

På Sorgenfri Torv er der i dag 9 dagligvarebutikker incl. tankstationen ved motorvejen. Disse butikker havde i 2009 en samlet dagligvareomsætning på 150 mio. kr. incl. moms.

I Lyngby bymidte er der i dag 32 dagligvarebutikker, der tilsammen har en omsætning på godt 900 mio. kr. incl. moms.

I det bydelscenter, der udgøres af Virum Torv og Geels Plads, ligger der i dag 14 dagligvarebutikker med en samlet dagligvareomsætning på 193 mio. kr. incl. moms.

► Markedsunderlaget

I Sorgenfri bydel bor der i dag godt 6.300 mennesker. Dette tal ventes i 2017 ifølge befolkningsprognosen fra Lyngby-Taarbæk Kommune at være knap 6.200. Dette svarer til et fald på knap 2,5 %.

Forbrugerne i Sorgenfri bydel havde i 2009 et samlet dagligvareforbrug på godt 200 mio. kr. Dette forbrug ventes ikke at ændre sig væsentligt frem til 2017.

I Virum bydel bor der i dag knap 14.000 personer. Disse havde et samlet dagligvareforbrug på ca. 480 mio. kr. incl. moms i 2009. Befolkningstallet i Virum forventes at være nogenlunde uændret frem til 2017. Dette betyder, når man antager, at forbruget pr. person vil stige marginalt, at det potentielle forbrug i området i 2017 vil være ca. 480 mio. kr. incl. moms i 2009-priser.

Sorgenfri Torv vil primært betjene forbrugere fra Sorgenfri bydel, der i dag køber en væsentlig del af deres dagligvarer i Lyngby Bymidte og på Virum Torv/Geels Plads.

► Konsekvenser ved udvidelse af Sorgenfri Torv

Konsekvenserne for den eksisterende detailhandel er beregnet for 2017, så den følger kommuneplanperioderne.

► Forudsætninger

Konsekvenserne vurderes ud fra følgende forudsætninger:

- Der etableres ca. 1.500 m² i ”**Bagergården**” i **Lyngby Hovedgade**. Det forudsættes, at hovedparten af arealet disponeres til udvalgsvarer.
- **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.
- På **Geels Plads** i Virum udvides det samlede detailhandelsareal i bebyggelsen med 250 m². Heraf udgør udvidelsen af SuperBest 170 m², således at det samlede areal i butikken fremadrettet udgør 2.500 m².
- På **Kongevejen 166** etableres der en Netto-butik med et bruttoareal på ca. 825 m².
- Ved **Statoil i krydset mellem Kongevejen og Frederiksdalsvej** etableres der en discountbutik med et bruttoareal på ca. 850 m².
- 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 etab-

leres 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 2017.
- Det forudsættes, at lukkeloven er fuldt liberaliseret i 2012.
- Handel med dagligvarer via internettet vil ikke udvikle sig i et omfang, der betyder en væsentlig reduktion i den omsætning, der genereres i den traditionelle dagligvarehandel.

► Metode

Med udgangspunkt i omsætnings- og forbrugsforudsætningerne udarbejdes på grundlag af de foreliggende oplysninger samt vurderinger og erfaringer fra lignende analyser et indkøbsmønster i 2009.

I denne model indlæses forbrugsforudsætningerne for 2017, og der fås en omsætning for 2017. Denne omsætning vil butikkerne teoretisk opnå, såfremt forbrugernes indkøbsmønster er uændret fra 2009 frem til 2017. Derefter vurderes de konkurrerende projekters indflydelse, ændringerne i detailhandelsstrukturen og den generelle forventning til forbrugernes indkøbsorientering frem til 2017. På denne baggrund fremkommer omsætningen, såfremt Sorgenfri Torv ikke udvides.

Med udgangspunkt i denne beregning foretages vurderinger af, i hvor høj grad udvidelsen af Sorgenfri Torv 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 Lyngby Bymidte, hvorfor konsekvenserne alene er beskrevet verbalt.

► Konsekvenser

I nedenstående tabel vises konsekvenserne af en udvidelse af Sorgenfri Torv for detailhandelen i markedsområdet.

Dagligvareomsætningen

En udvidelse af Sorgenfri Torv vurderes at få en dagligvareomsætning i 2017 på **ca. 260 mio. kr. incl. moms.**

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

Vurderinger og konsekvenser

Table 1.1 Udviklingen i dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune (mio. kr. inkl. moms i 2009-priser)

	Omsætning i 2009	Omsætning i 2017 uden udvidelse af Sorgenfri Torv	Omsætning i 2017 med udvidelse af Sorgenfri Torv	Konsekvens (mio. kr.)	Konsekvens (%)
Sorgenfri Torv	150	145	260	+115	+79 %
Netto på Kongevejen		61	55	-6	-10 %
Discountbutik, Kongevejen 205		43	41	-2	-5 %
Lyngby Bymidte	903	884	828	-56	-6 %
Virum Bymidte	193	187	169	-18	-10 %
Virum/Sorgenfri bydele i øvrigt	82	67	62	-5	-7 %
Lokalcenter Brede	*	*	*	-4	*
Bydel Lundtofte	*	*	*	-2	*
Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt	**	**	**	-4	
Uden for kommunen				-18	

*) : Tallet kan af anonymitetshensyn ikke oplyses

**) : Tal om omsætningen endnu ikke opgjort

I kolonnen ”Omsætning i 2017 **med** udvidelse af Sorgenfri Torv” ses dels, hvilken dagligvareomsætning ICP vurderer udvidelsen af Sorgenfri Torv vil få, dels de samlede konsekvenser af de aktuelle mulige dagligvareprojekter i Lyngby-Taarbæk kommune: Netto på Kongevejen 166, Discountbutik på Kongevejen 205 og en udvidelse af Sorgenfri Torv.

I kolonnen ”Omsætning i 2017 **uden** udvidelse af Sorgenfri Torv” fremgår omsætningen i Lyngby-Taarbæk Kommune såfremt alene discountbutikken på Kongevejen 205 og Netto på Kongevejen 166 gennemføres.

Det vurderes, at såfremt Sorgenfri Torv udvides, vil dette betyde en omsætningsreduktion i alle de beskrevne centerområder.

Omsætningsnedgangen vil betyde, at butikkerne får dårligere driftsvilkår.

Det er dog ICP's vurdering, at konsekvenserne **ikke** vil betyde, at der er butikker, der bliver lukningstruet.

En udvidelse af Sorgenfri Torv vil omvendt betyde, at borgerne i Virum-Sorgenfri bydele vil få forbedret deres indkøbsmuligheder væsentligt. Den samlede lokalkøbsandel for Virum/Sorgenfri ligger i dag på et relativt lavt niveau, hvilket vil blive øget væsentligt, hvis de 3 projekter gennemføres.

En udvidelse af dagligvareudbuddet på Sorgenfri Torv vurderes at ville betyde en omsætningsnedgang i de 2 nyetableringer på Kongevejen på henholdsvis 10 % og 5 %.

I Lyngby bymidte, vurderes det, at en etablering af Sorgenfri Torv vil betyde en reduktion i omsætningen på 56 mio. kr., svarende til 6 %.

Endelig vurderes det, at omsætningen i Virum Torv/Geels Plads vil falde med 18 mio. kr. svarende til 10 %.

Overordnet vil etablering af alle 3 projekter betyde, at dagligvareomsætningen i Lyngby bymidte vil falde med ca. 8 %.

I Virum bymidte vurderes omsætningen at falde med ca. 11 %, hvis alle 3 projekter etableres.

I Virum/Sorgenfri bydele i øvrigt er det ICP's vurdering, at omsætningen i alt vil blive reduceret med ca. 24 %. Dette tal skal ses i sammenhæng med, at der på Kongevejen ligger 2 tankstationer, der i dag har stor fordel at have udvidet åbningstid. Etableringen af de 2 discountbutikker samt ophævelsen af Lukkeloven, vil betyde at tankstationerne mister disse konkurrencefordele.

For dagligvarebutikkerne udenfor kommunen vil en udvidelse af Sorgenfri Torv primært have mindre betydning for dagligvarebutikkerne i Holte Midtpunkt. I alt 18 mio. kr. vurderes at blive flyttet fra dagligvarebutikker udenfor kommunen, heraf vurderes hovedparten at blive taget fra Holte Midtpunkt.

Udvalgsvareomsætningen

En udvidelse af Sorgenfri Torv vurderes på udvalgsvareområdet, at være betydelig i forhold til den nuværende omsætning på 23 mio. kr. incl. moms i 2009.

Med en udvidelse af arealet til udvalgsvarer på 800 m² vurderes det, at der med det optimale koncept vil kunne opnås en udvalgsvareomsætning i 2017 på i alt omkring 50 mio. kr.

En væsentlig del af stigningen på 27 mio. kr. vil blive flyttet fra butikker i Lyngby Bymidte.

Omsætningen i udvalgsvaredetailhandelen i Lyngby-Taarbæk Kommune er endnu ikke opgjort, men det er ICP's vurdering, at en nedgang i omsætningen i denne størrelsesorden ikke vil betyde lukning af udvalgsvarebutikker i Lyngby bymidte.

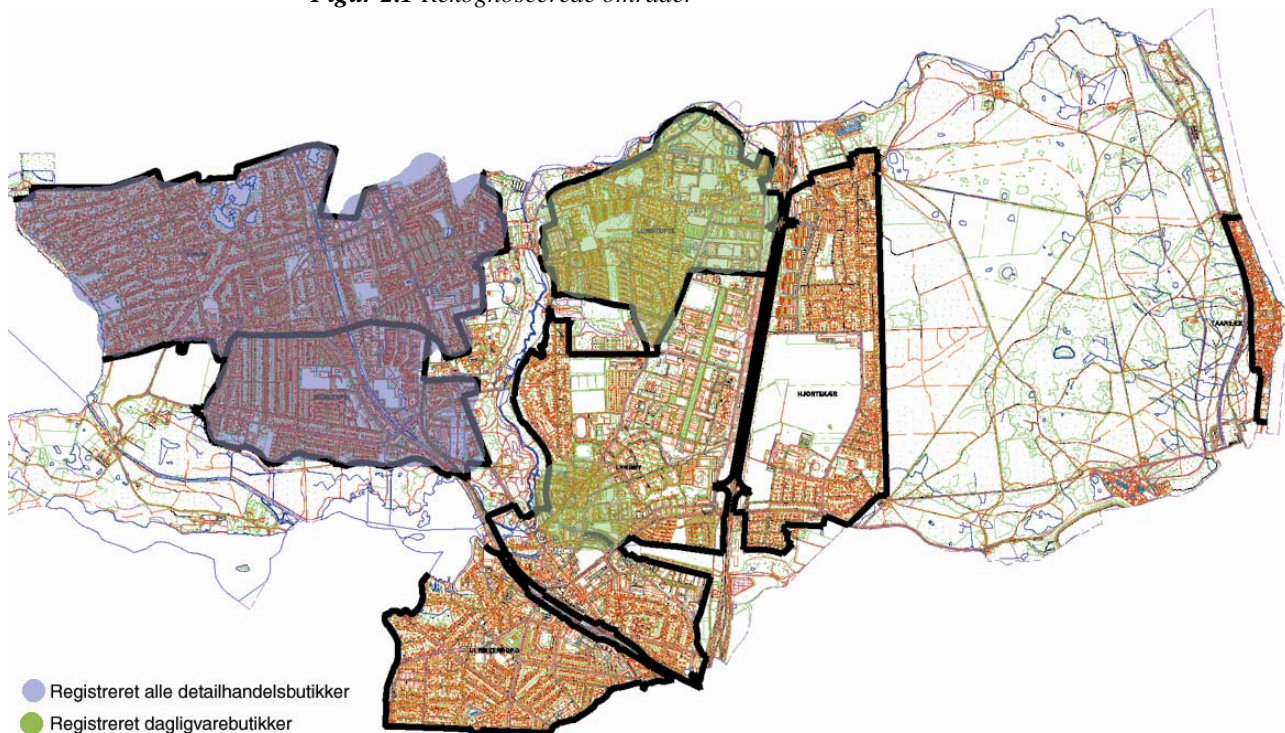
Det vurderes, at der kun vil blive hentet en relativt beskedent del af omsætningsstigningen i Sorgenfri Torv fra udvalgsvarebutikkerne på Virum Torv.



Detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune

ICP har i november 2010 foretaget en rekognoscering af samtlige detailhandelsbutikker i bydelene Sorgenfri og Virum samt dagligvarebutikkerne i Lyngby bymidte og Lundtofte bydel. De rekognoscerede områder vises i nedenstående figur 2.1

Figur 2.1 Rekognoscerede områder



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

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 Lyngby bymidte.

Antal butikker

I nedenstående tabel 2.1 vises antallet af butikker i de rekognoscerede dele af Lyngby-Taarbæk kommune.

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

I Sorgenfri 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.

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 udvalgsvarerbutikker.

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

Tabel 2.1 Antal detailhandelsbutikker fordelt på brancher i 2010

	Dagligvarer	Udvalgsvarer i alt	Beklædning	Boligudstyr	Øvrige udvalgsvarer	Detailhandel i alt
Lyngby bymidte	32	*	*	*	*	*
Sorgenfri Torv	9	6	2	1	3	15
Sorgenfri bydel i øvrigt	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 i øvrigt	4	6	2	3	1	10
Virum i alt	20	16	3	6	7	36
Brede lokalcenter	5	*	*	*	*	*
Kulsviervej lokalcenter	3	*	*	*	*	*
Lundstoftevej lokalcenter	4	*	*	*	*	*
Lundtofte i øvrigt	1	*	*	*	*	*
Lundtofte i alt	13	*	*	*	*	*

* Ej rekognosceret

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 november 2010 fordelt på brancher og områder

	Dagligvarer	Udvalgsvarer i alt	Beklædning	Boligudstyr	Øvrige udvalgsvarer	Detailhandel i alt
Lyngby bymidte	3,3	**	**	**	**	**
Sorgenfri Torv	3,2	2,7	*	*	*	3,0
Sorgenfri bydel i øvrigt	*	*	-	-	*	*
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 i øvrigt	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	**	**	**	**	**
Lundstoftevej lokalcenter	2,5	**	**	**	**	**
Lundtofte i øvrigt	*	**	**	**	**	**
Lundtofte i alt	2,6	**	**	**	**	**

* Attraktionen kan ikke vises grundet diskretionshensyn

** Ej rekonosceret

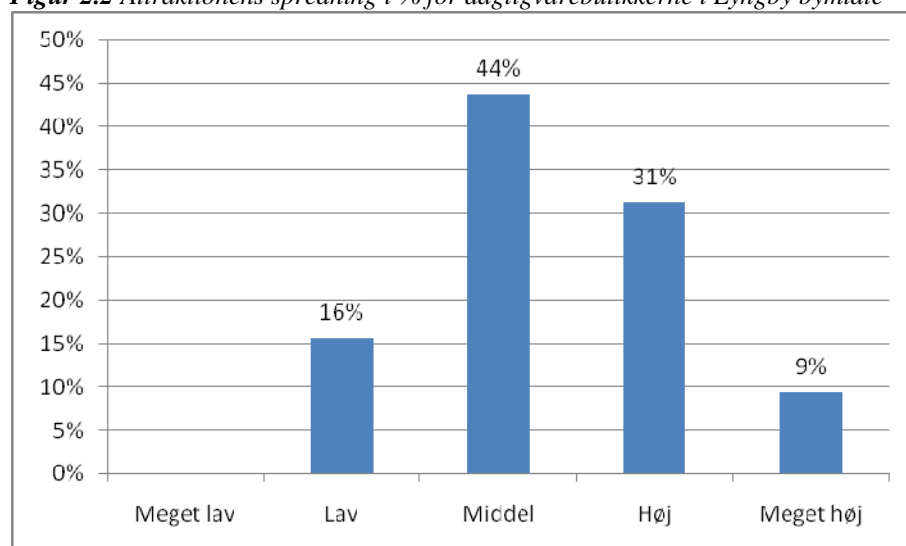
Den samlede gennemsnitlige attraktion er generelt omkring middel for dagligvarebutikkerne i de rekognoscerede dagligvarebutikker.

I Lyngby bymidte ligger den gennemsnitlige attraktion et stykke over middel for dagligvarebutikkerne, mens de gennemsnitlige attraktioner i bydelene Sorgenfri og Virum ligger omkring middel for dagligvarebutikkerne.

I bydelen Lundtofte ligger de gennemsnitlige attraktioner for dagligvarebutikkerne et stykke under middel.

De gennemsnitlige attraktioner indeholder en vis spredning. Figur 2.2 viser spredningen i attraktionen for dagligvarebutikkerne for Lyngby bymidte.

Figur 2.2 Attraktionens spredning i % for dagligvarebutikkerne i Lyngby bymidte



Bruttoareal

ICP har foretaget en grov opmåling af bruttoarealet i butikkerne i de rekonstrerede bydele samt i dagligvarebutikkerne i Lyngby bymidte.

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 branchegrupper dagligvarer, beklædning, boligudstyr og øvrige udvalgsvarer.

Tabel 2.4 viser bruttoarealerne for detailhandelsbutikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune.

Tabel 2.4 Bruttoareal i butikker i drift November 2010 i m²

	Dagligvarer	Udvalgsvarer i alt	Beklædning	Boligudstyr	Øvrige udvalgsvarer	Detailhandel i alt
Lyngby bymidte	12.800	*	*	*	*	*
Sorgenfri Torv	3.400	1.200	300	400	500	4.600
Sorgenfri bydel i øvrigt	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 i øvrigt	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	*	*	*	*	*
Kulsviervej lokalcenter	400	*	*	*	*	*
Lundstoftevej lokalcenter	1.000	*	*	*	*	*
Lundtofte i øvrigt	100	*	*	*	*	*
Lundtofte i alt	2.600	*	*	*	*	*

* Ej rekonstreret

Der er i alt knap 13.000 m² bruttoareal til dagligvarebutikker i Lyngby bymidte.

I Sorgenfri Torv er der i dag i alt 4.700 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 %.

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.

Grundet ønsket om fortrolighed med hensyn til oplysningerne om omsætning er det kun muligt at vise omsætningen for henholdsvis dagligvarer og udvalgsvarer.

Tabel 2.5 Omsætning i 2009 i mio. kr. incl. moms

	Dagligvarer	Udvalgsvarer i alt	Beklædning	Boligudstyr	Øvrige udvalgsvarer	Detailhandel i alt
Lyngby bymidte	903	**	**	**	**	**
Sorgenfri Torv	150	23	*	*	*	173
Virum Torv/Geels Plads	193	25	*	*	*	218
Virum/Sorgenfri i øvrigt	82	*	*	*	*	*
Virum/Sorgenfri i alt	425	*	*	*	*	*
Lundtofte bydel i alt	90	**	**	**	**	**

**kan ikke oplyses på grund af diskretionshensyn*

*** Ej rekognosceret*

Den samlede dagligvareomsætning i Lyngby bymidte var i 2009 903 mio. kr.

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 %.



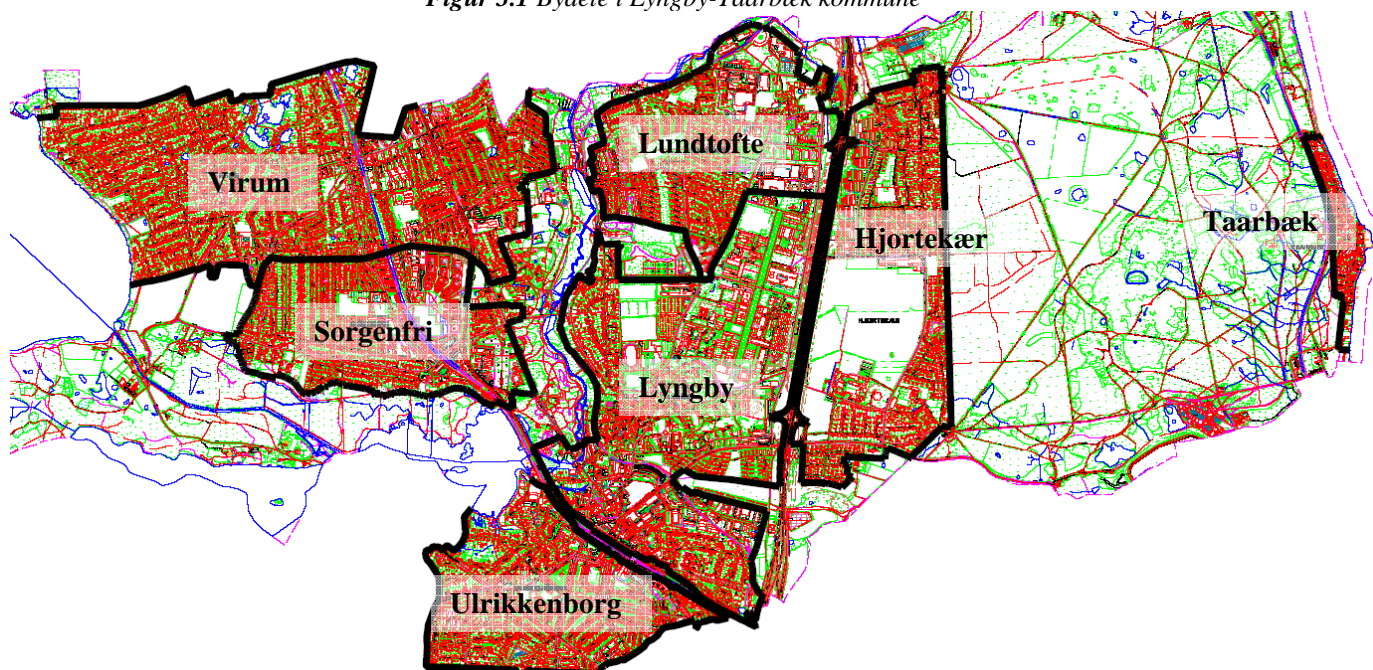
Befolknings- og forbrugsforhold

Til brug for vurderinger af udviklingsmulighederne for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune er det nuværende og fremtidige forbrug af detailhandelsvarer beregnet for i 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 bearbejdnings 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 3.3 viser udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune.

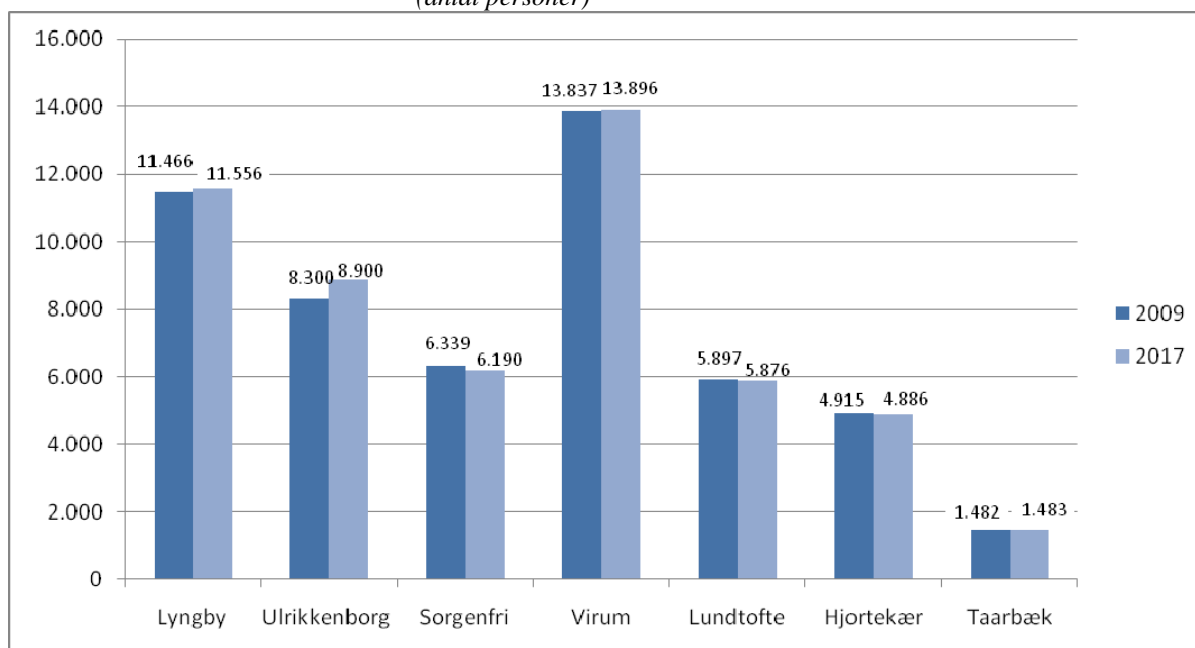
Der bor i alt 52.200 personer i Lyngby-Taarbæk kommune. Det samlede befolkningstal forventes at stige omkring 1 % i perioden 2009 til 2017. Der er dog relativ stor forskel på befolkningsudviklingen i de enkelte bydele.

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, Hjortekær og Taarbæk forventes at være nogenlunde konstant på henholdsvis 13.800 i Virum, 5.900 personer i Lundtofte, 4.900 personer i Hjortekær 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 3.3 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.

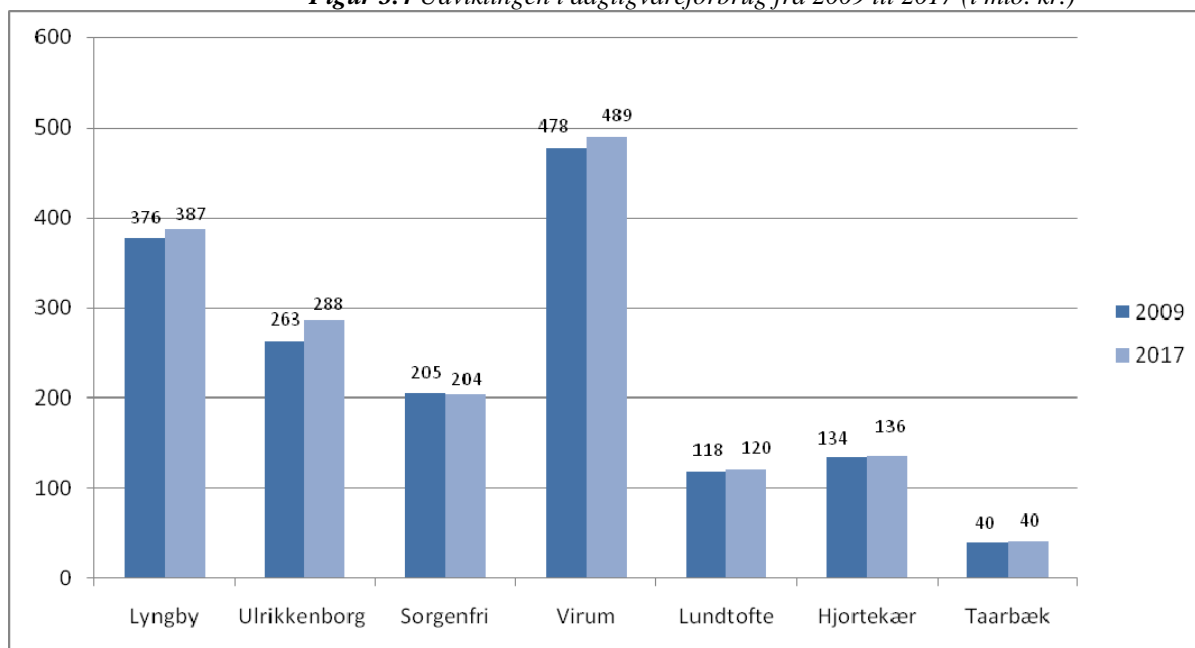
Det samlede dagligvareforbrug er omkring 1,6 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune, jf. figur 3.4.

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 i Virum bydel.

Dagligvareforbruget forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2009 til 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.

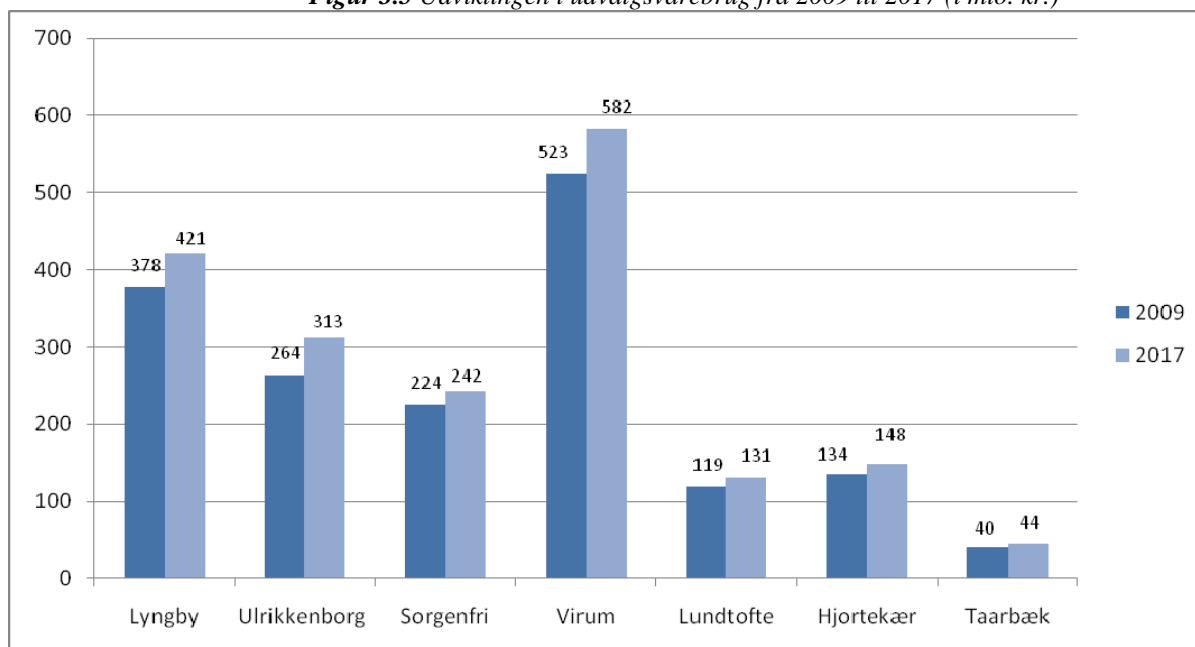
Figur 3.4 Udviklingen i dagligvareforbrug fra 2009 til 2017 (i mio. kr.)



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 til 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 3.5 Udviklingen i udvalgsvarerbrug fra 2009 til 2017 (i mio. kr.)





Den fremtidige konkurrencesituation

Generelt forventes der en skærpet konkurrencesituation på dagligvaremarkedet og i detailhandelen generelt frem til 2017. Nedenstående er beskrevet en række projekter, der indgår som forudsætninger i konsekvensvurderingen.

I **Lyngby bymidte** etableres der en udvidelse af Lyngby Storcenter på i alt 7-9.000 m². Udvidelsen vil kun i meget begrænset omfang indeholde dagligvarebutikker og da kun i form af mindre specialbutikker.

Desuden etableres der ca. 1.500 m² i ”**Bagergården**” i **Lyngby Hovedgade**. Det forudsættes, at hovedparten af arealet disponeres til udvalgsvarer.

På **Sorgenfri Torv** udvides det samlede areal til detailhandel med ca. 3.000 m², fra 5.000 m² til 8.000 m².

Arealet til store dagligvarebutikker øges fra ca. 2.400 m² til 4.800 m². De resterende 600 m² anvendes primært til udvalgsvarebutikker.

På **Geels Plads** i Virum arbejdes der for tiden med et projekt, der skal sikre en mindre udvidelse af bl.a. SuperBest. Det samlede detailhandelsareal i bebyggelsen udvides med 250 m². Heraf udgør udvidelsen af SuperBest 170 m², således at det samlede areal i butikken fremadrettet udgør 2.500 m².

Ved **Statoil i krydset mellem Kongevejen og Frederiksdalsvej** etableres der en discountbutik med et bruttoareal på ca. 850 m².

På **Kongevejen 166** i Virum etableres der en **Netto** med et bruttoareal på ca. 825 m².

Det forudsættes, at detailhandelen i **Holte** i **Rudersdal kommune** ikke i nævneværdig grad udbygges.

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.

SORGENFRI TORV

SCHAUMANN DEVELOPMENT
+ H4 Arkitekter
+ BM Arkitekter ApS
+ Via Trafik

FEBRUAR 2011



Version 02-1a

Sorgenfri Torv, Danmarks ældste butikstorv fra 1956 og 1965, blev i 1998 overtaget af 9 investorer organiseret i K/S Sorgenfri Torv.

I 2003 – 2005 gennemførte Institut for Centerplanlægning en analyse af Sorgenfri Torv som lokalt indkøbstorv for Sorgenfri – området, herunder en vurdering af, hvordan Torvet kunne forbedres. Denne analyse dannede grundlag for en dialog med Torvets lejere, og i 2005 fik man tilladelse til at opføre en 2 etagers bygning på Sydtorvet, der skulle rumme 4 af de butikker, der manglede på Torvet.

I 2006 besluttede ejerkredsen imidlertid at undersøge, om man kunne gennemføre en endnu mere ambitiøs udvikling af Sorgenfri Torv, hvor man udnyttede den gode placering ved Sorgenfri Station, busser og Lyngby Omfartsvej til at skabe et lokalt center med attraktive butikker, restaurant/cafe, private og offentlige servicefunktioner som frisører, sundheds-center og fitness, liberale erhverv og boliger.

Efter drøftelser med Lyngby – Taarbæk Kommunes byplanafdeling igangsatte ejerkredsen en søgning efter en partner, der kunne bistå ved udviklingen af Sorgenfri Torv. I marts 2007 indgik man en udviklingsaftale med Schumann Development A/S. Under denne aftale og med støtte fra arki-

tekter, byplanlæggere og en række andre konsulenter er der udarbejdet en række forslag til udformningen af et fremtidigt Sorgenfri Torv.

Nærværende forslag er resultatet af dette arbejde. Dette hæfte beskriver et projekt til et nyt Sorgenfri Torv, som ejerkredsen og Schumann Development ønsker som grundlag for en lokalplan for Sorgenfri Torv.

Forud for dette arbejde er der, af Via trafik udarbejdet en trafikanalyse, der vurderer de trafikale konsekvenser af det nye Sorgenfri Torv, herunder en analyse af til- og frakørsel af varer til Torvets butikker og sikkerheden for bløde trafikanter. Herudover er der af ICP udarbejdet en analyse af, om den fremtidige butiksdækning i Sorgenfri og Virum er i balance med befolkningsgrundlaget i dette område. Resultaterne af disse analyser er kort beskrevet i nærværende mappe samt i vedlagte rapporter.

Sorgenfri Torv er et spændende torv med mange aktiviteter og med forretninger, der har været på Torvet i flere generationer. Vi vil gerne fastholde disse traditioner og forbedre Torvet funktionelt og arkitektonisk, så det slidte, gamle torv kan blive erstattet med et nyt, der tilbyder borgere og brugere muligheder og rammer, der møder krav og behov til et lokalcenter i et af Danmarks mest attraktive områder.



Sorgenfri Torv i dag

Sorgenfri Torv består i dag af to dele placeret henholdsvis nord og syd for Hummeltoftevej. Mod øst grænser bebyggelserne op til S-banen og mod vest til hhv. Grønnevej og I.H. Mundts Vej. De er forbundet med hhv. en fodgængerovergang og en gangtunnel. Umiddelbart nord for Sorgenfri Torv ligger en markant boligbebyggelse i 14 etager, der er placeret langs banelinien og følger dens rundning. Syd for Sorgenfri Torv ligger en treetages beboelsesejendom opført i vinkel med bagside/ind-gangsside mod centrets parkeringsplads. Mod vest er der kig til Sorgenfri Kirke.

Sorgenfri Torv er opført i en etage, dog er den sydlige bebyggelse i to etager mod parkeringspladsen og I.H. Mundts Vej. Sorgenfri Torv blev som et af de første "centre" i Danmark indviet i '56 for den nordlige del og i '63 for den sydlige del - i dag er det nedslidt og trænger til gennemgribende fornyelse.

Grunden nord for Hummeltoftevej er på ca. 6.100 m² og den sydlige grund er på ca. 9.300 m² (inkl. kommunens parkeringsplads), i alt ca. 15.400 m². Sorgenfri Torv rummer i dag
ca. 7.000 m² etageareal fordelt på:
ca. 3.000 m² dagligvarer
ca. 1.600 m² udvalgsvarer
ca. 600 m² pladskrævende varegrupper

ca. 1.000 m² liberale erhverv
ca. 200 m² restauranter mv
ca. 600 m² offentlig service

Med henvisning til Lyngby-Taarbæk Kommunes 'Fokusstrategi for Kgs. Lyngby' og den nyligt vedtagne Kommuneplan, hvor området omkring Sorgenfri Station udpeges til stationsnært område med mulighed for bebyggelse med høj tæthed og mange besøgende, er visionen for et nyt Sorgenfri Torv at opføre et nyt sammenhængende butikstorv samt liberale erhverv syd for Hummeltoftevej - og serviceerhverv og boliger nord for Hummeltoftevej.

Landsplandirektiv for detailhandel i Hovedstadsområdet
I november 2008 offentliggjorde Miljøministeriet 'Landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet'. Heraf fremgår, at Sorgenfri Torv er udpeget som bymidte, hvilket betyder, at Lyngby-Taarbæk Kommune selv kan fastlægge det maksimale bruttoetageareal til butikformål i centret.

Strategiplan

Kommunalbestyrelsen har i 'Fokusstrategi for Kgs. Lyngby' peget på Sorgenfri, som et ud af 3 stationsnære områder og vurderet, at der frem mod 2012 er mulighed for at udbygge det samlede detailhandelsareal fra de nuværende ca. 5.000

m² til 8.000 m². Butiksstørrelserne fastsættes til max. 2.500 m² for dagligvarer og 500 m² for udvalgsvarer. Den beskrevne projekttid følger de retningslinjer, som er beskrevet i strategiplanen.

Fremtidens Sorgenfri Torv

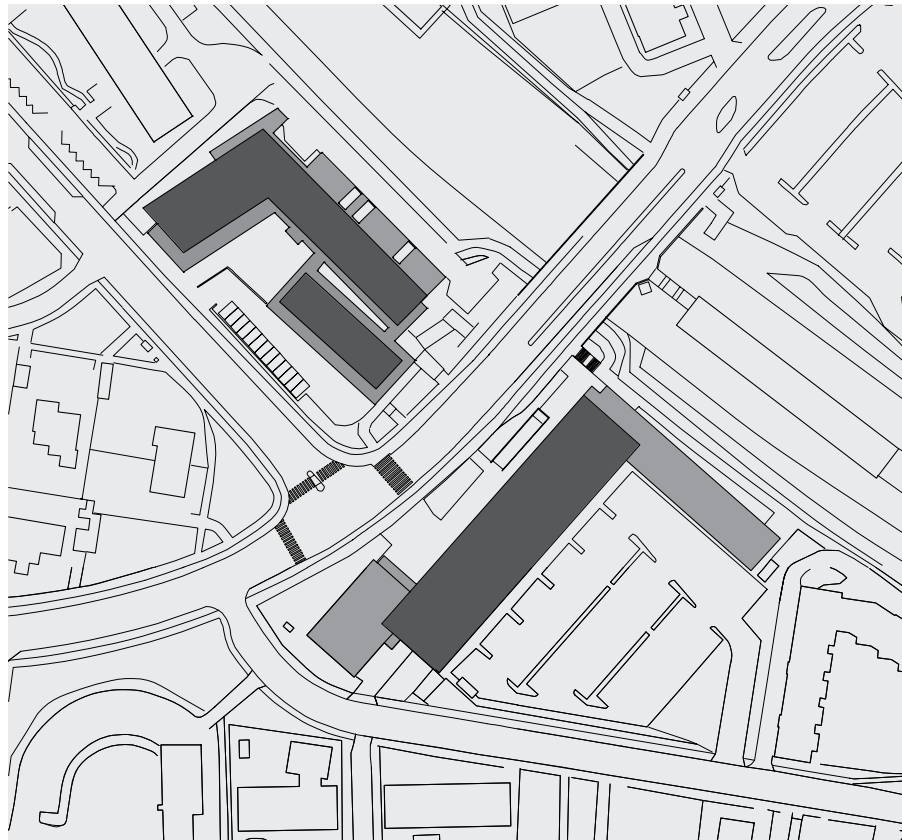
Intentioner og forudsætninger

Sorgenfri Torv udformes med henblik på at få skabt liv i området. Torvet udformes så det bliver attraktivt at færdes og opholde sig på. Byggeriet skal i sit udtryk og i sin funktion styrke karakteren af de omgivelser som det knytter sig til.

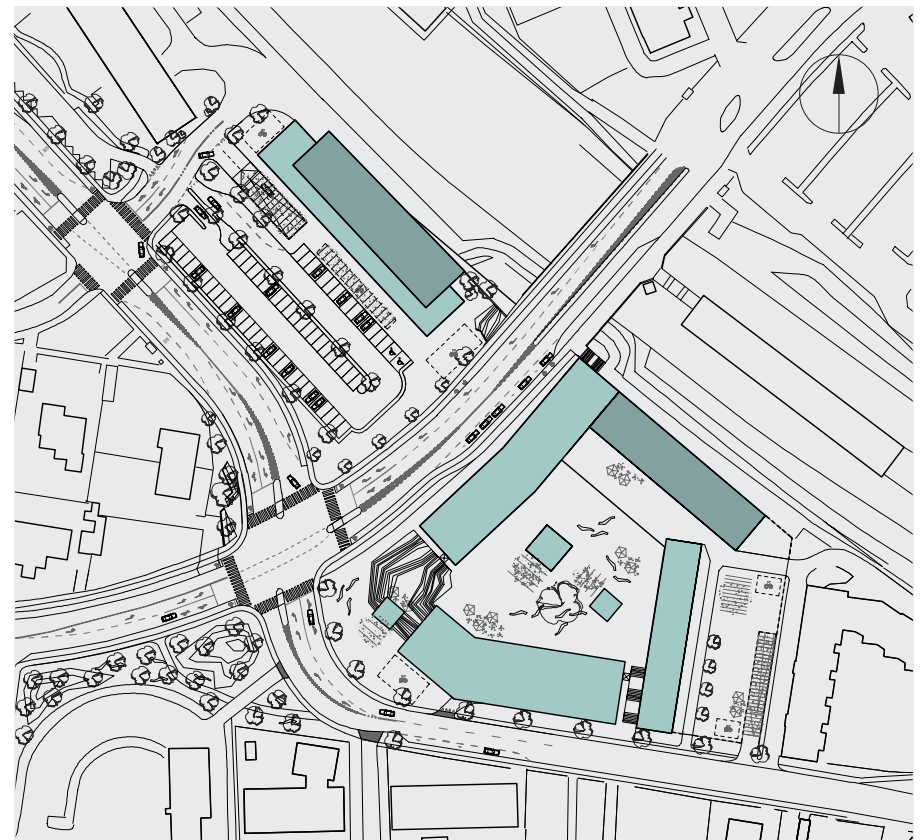
I dag ligger der butikker på begge sider af Hummeltoftevej. Målsætningen for de gennemførte volumenstudier og dermed dette forslag er, at samle alle Sorgenfri Torvs butikker på Sydtorvet. På Nordtorvet planlægges Sundhedscenter med læger, speciallæger, terapeuter m.v., fitnesscenter samt kontorer og boliger.

For at samle alle butikker på sydtorvet forudsættes det, at den nuværende lavtliggende P-plads erhverves og bebygges som led i lokalplanen. For at få plads til de planlagte butikker med indgang fra sydtorvet og samtidig have fornødent areal til indretning af en attraktiv torveplads, indrettes butiksareal under Hummeltoftevej og en del af nordtorvet.

EKSISTERENDE FORHOLD



FREMTIDIGE FORHOLD



Hoveddisposition

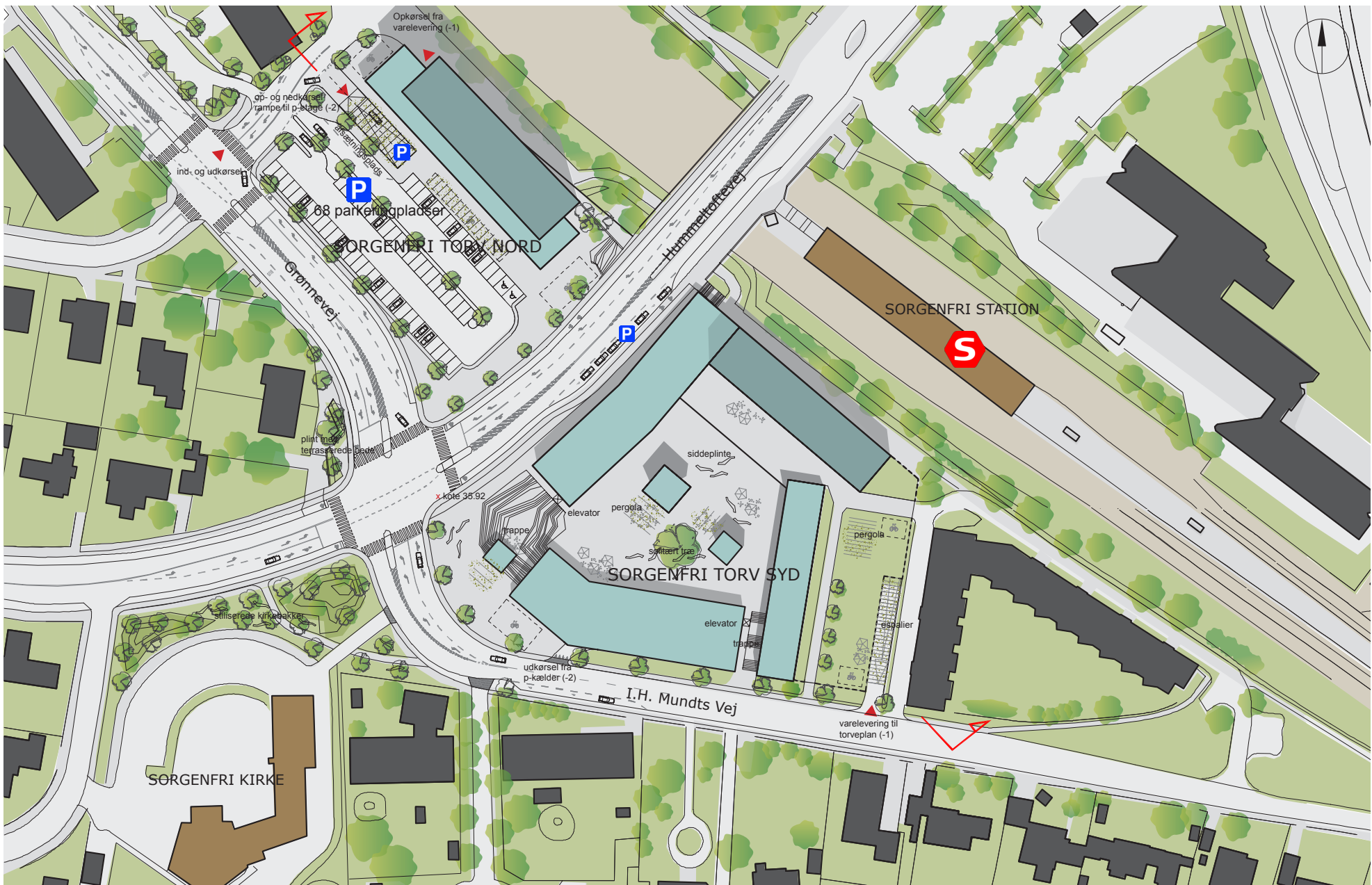
Byggegrundens udstrækning og særlige placering muliggør en ny og spændende bymæssig fortætning, som kan styrke Sorgenfris arkitektoniske og kommercielle profil. Denne udfordring er grundigt analyseret både arkitektonisk, kommercielt og trafikalt. Analyserne har ført til følgende væsentlige hovedelementer i projektet:

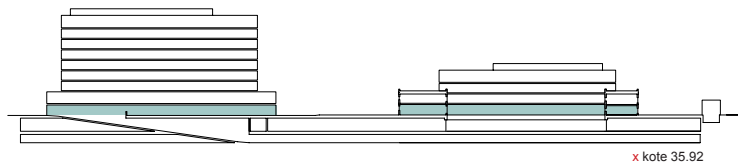
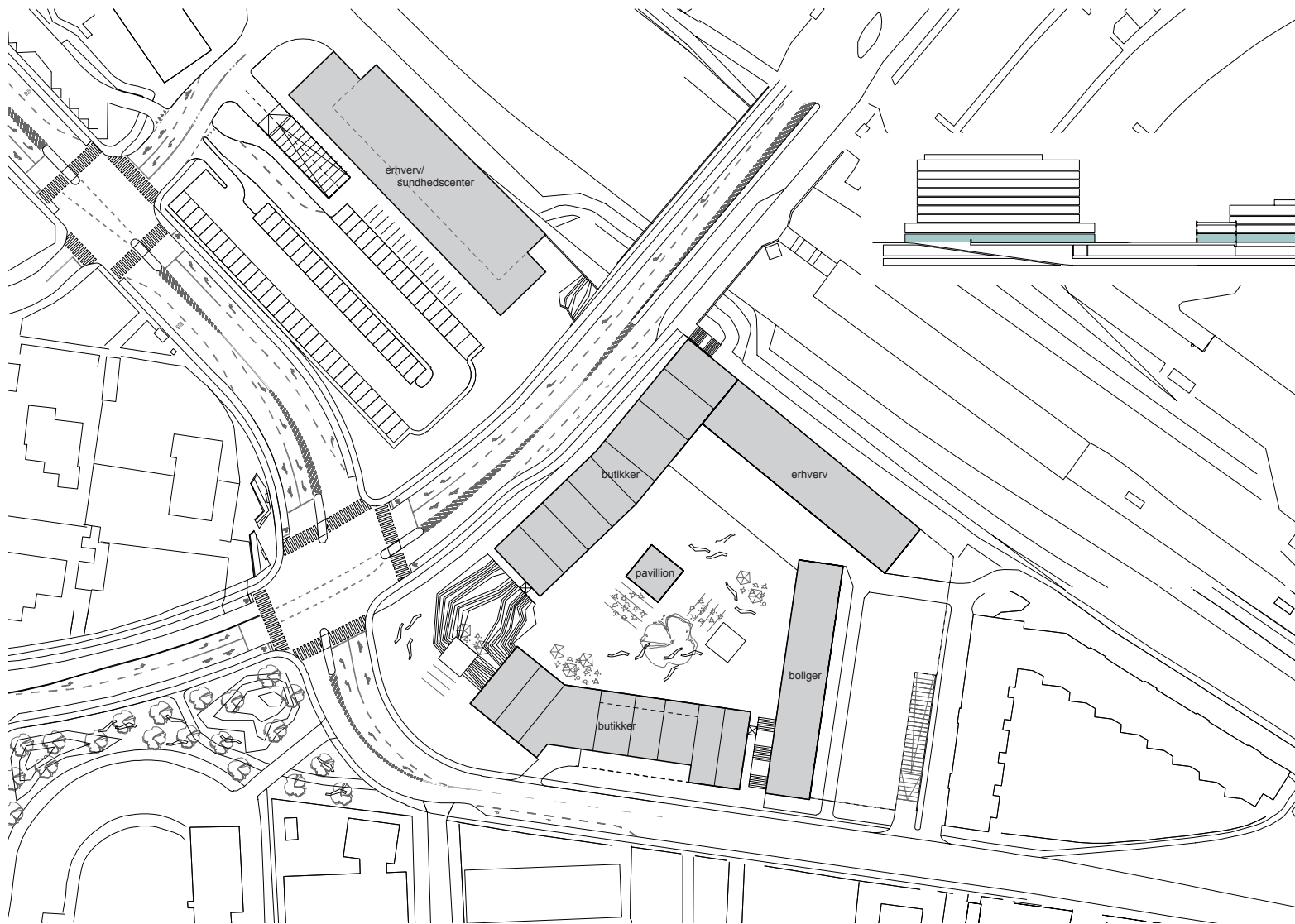
- At styrke området arkitektonisk ved at knytte det nye byggeri og de eksisterende bebyggelser sammen*
- At etablere en samlet landskabelig og byrumsmæssig bearbejdning der binder alle hjørner af krydset Hummeltoftevej, Grønnevej og I.H. Mundts Vej sammen*
- At skabe en forsænket torvedannelse mellem Hummeltoftevej og I. H. Mundts Vej*
- At skabe en naturlig fortsættelse og afslutning af højhusene langs Grønnevej*
- At optimere adgangsveje og parkeringsforhold for biler*

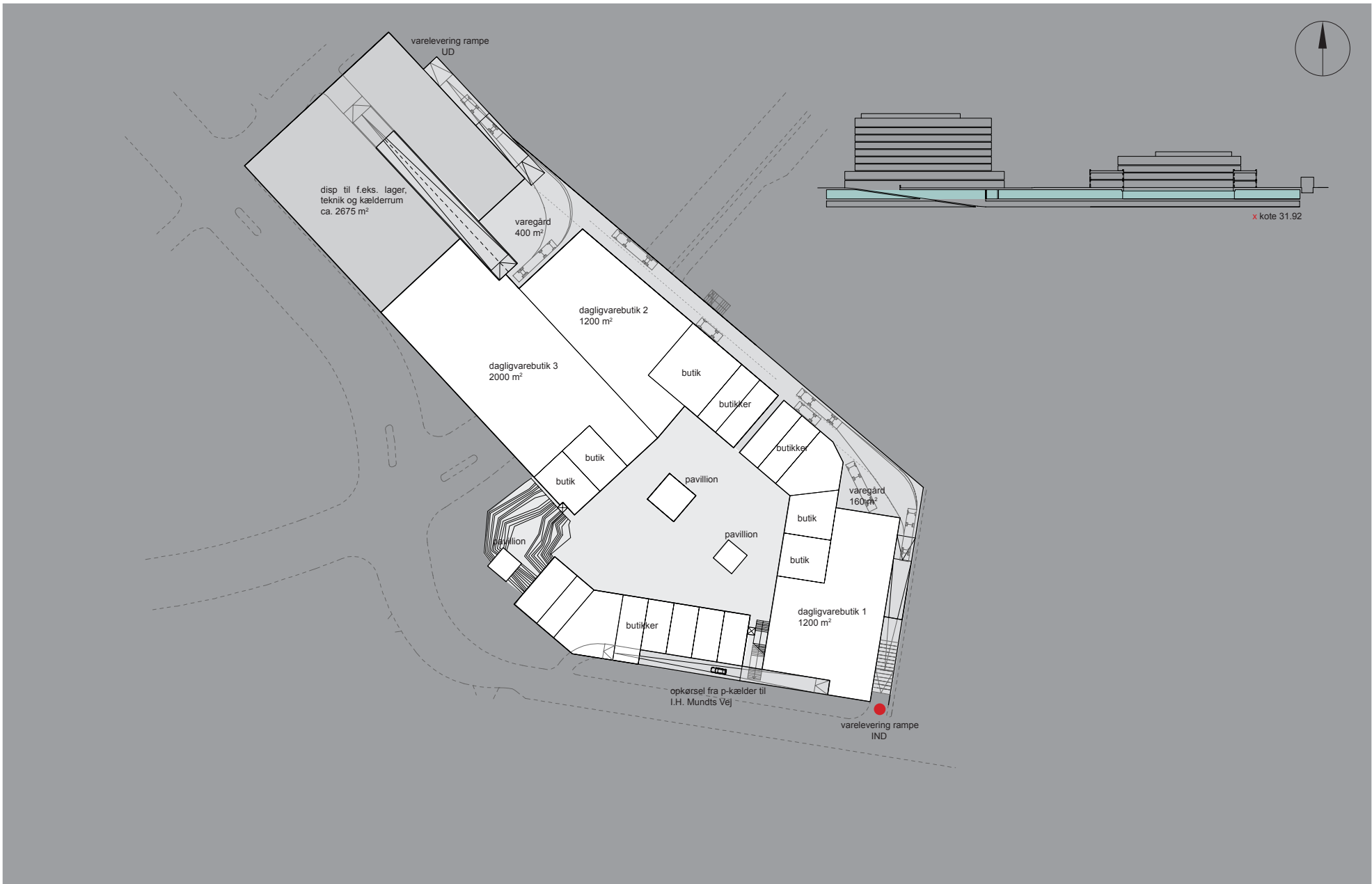
Det nye byggeri er bygningsmæssigt opdelt i to separate dele; en ny højere bebyggelse tilbagetrukket fra Grønnevej

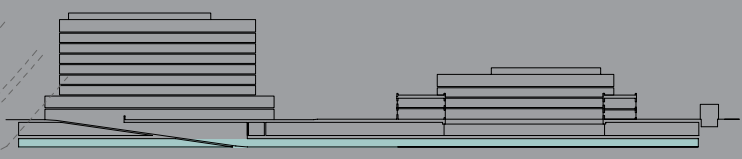
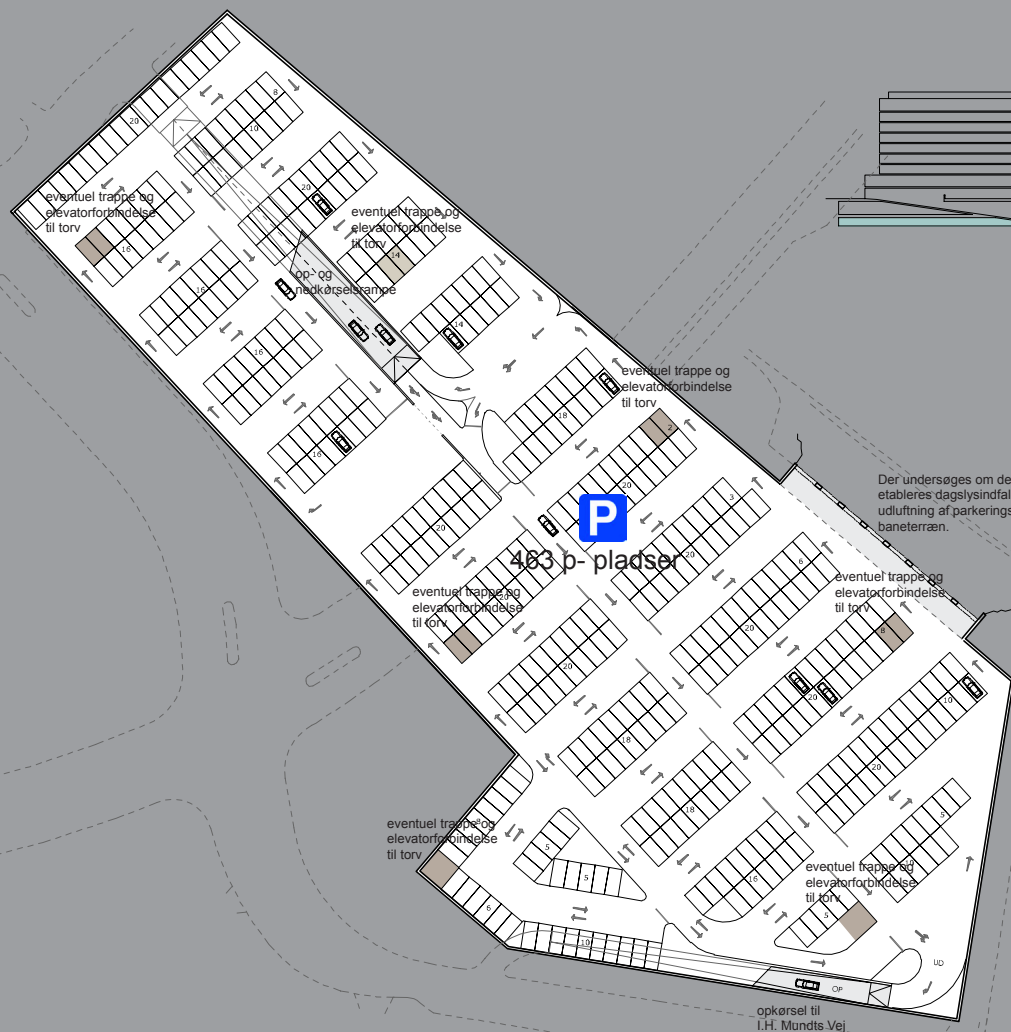
mod nord indeholdende bolig og erhverv. Samt en ny lavere bebyggelse mellem Hummeltoftevej og I.H. Mundts Vej mod syd indeholdende bolig, erhverv og detailhandel.

Denne disponering respekterer den bymæssige skala med fortsættelsen af højhusene og indpasningen af det lavtliggende torv mod boligområdet ved I.H. Mundts Vej. Samtidig vil det være muligt at foretage en hensigtsmæssig etapedeling, så byggeriet kan gennemføres med størst muligt hensyn til omgivelserne.









x kote 28.42

Der undersøges om der eventuelt kan etableres dagslysindfald og naturlig udluftning af parkeringskælderen mod baneterræn.

463 b-pladser

opkørsel til I.H. Mundts Vej

Udvikling af detailhandel

Institut for Center Planlægning har i juli 2007 vurderet udviklingsmulighederne for Sorgenfri Torv - herunder uddrag fra ICP-rapporten:

"Sorgenfri Torv er i dag placeret på hver side af Hummeltoftevej ved krydset til Grønnevej. Torvet er således fysisk opdelt i to - sydtorvet, som er butikkerne ved Hummeltoftevej, og nordtorvet, som er butikkerne ved Grønnevej. Torvet har en god trafikal tilgængelighed i kraft af placeringen ved S-togsstationen og af / tilkørslen til Lyngby Omfartsvej.

Sorgenfri Torv er i dag et væsentligt indkøbssted af dagligvarer i lokalområdet Sorgenfri og Virum. Sorgenfri Torv er generelt præget af at være et byggeri af ældre dato og trænger til en grundig renovering.

For at Sorgenfri Torv i fremtiden skal kunne betjene borgerne i bydelen, er det ICP's vurdering, at Torvet bør renoveres og udvides. Hermed vil Torvet i højere grad kunne tilbyde borgerne i bydelen et væsentligt indkøbssted af dagligvarer og mere standardiserede udvalgsvarer.

Det er ICP's vurdering, at man bør fastholde den lejersammensætning, der allerede findes i dag. Den er præget af en

del dagligvarebutikker, hvilket harmonerer med Torvets rolle i centerstrukturen.

På baggrund af forbrugsstigningen i markedsområdet samt den generelle konkurrencesituation vurderer ICP, at der vil være mulighed for en udbygning af Sorgenfri Torv med i alt omkring 7.500 - 8.500 m² detailhandel og andre kundeorienterede servicefunktioner. Således er der basis for 13.-15.000 m² bruttoareal til detailhandel." (Lyngby-Taarbæk Kommunes Byplanafdeling har tidligere modtaget kopi af ICP-rapporten)

Landsplandirektiv for detailhandel i Hovedstadsområdet

I november 2008 offentliggjorde Miljøministeriet 'Landsplandirektiv for detailhandel i Hovedstadsområdet'. Heraf fremgår, at Sorgenfri Torv er udpeget som bymidte, hvilket betyder, at Lyngby-Taarbæk Kommune selv kan fastlægge det maksimale bruttoetageareal til butikksformål i centret.

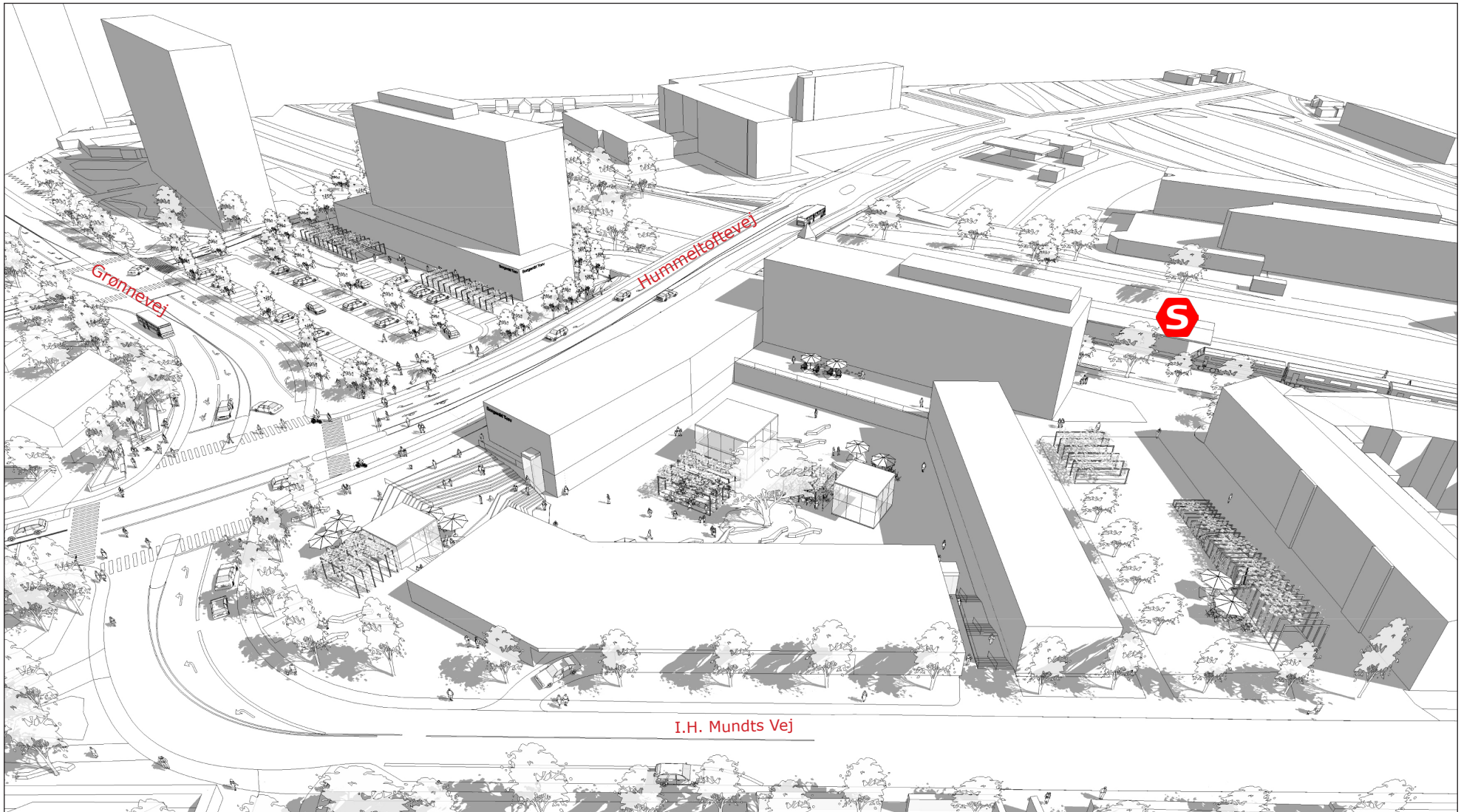
Strategiplan

Kommunalbestyrelsen har i 'Fokus-strategi for Kgs. Lyngby' peget på Sorgenfri som et ud af 3 stationsnære områder og vurderet, at der frem mod 2012 er mulighed for at udbygge det samlede detailhandelsareal fra de nuværende ca. 5.000 m² til 8.000 m².

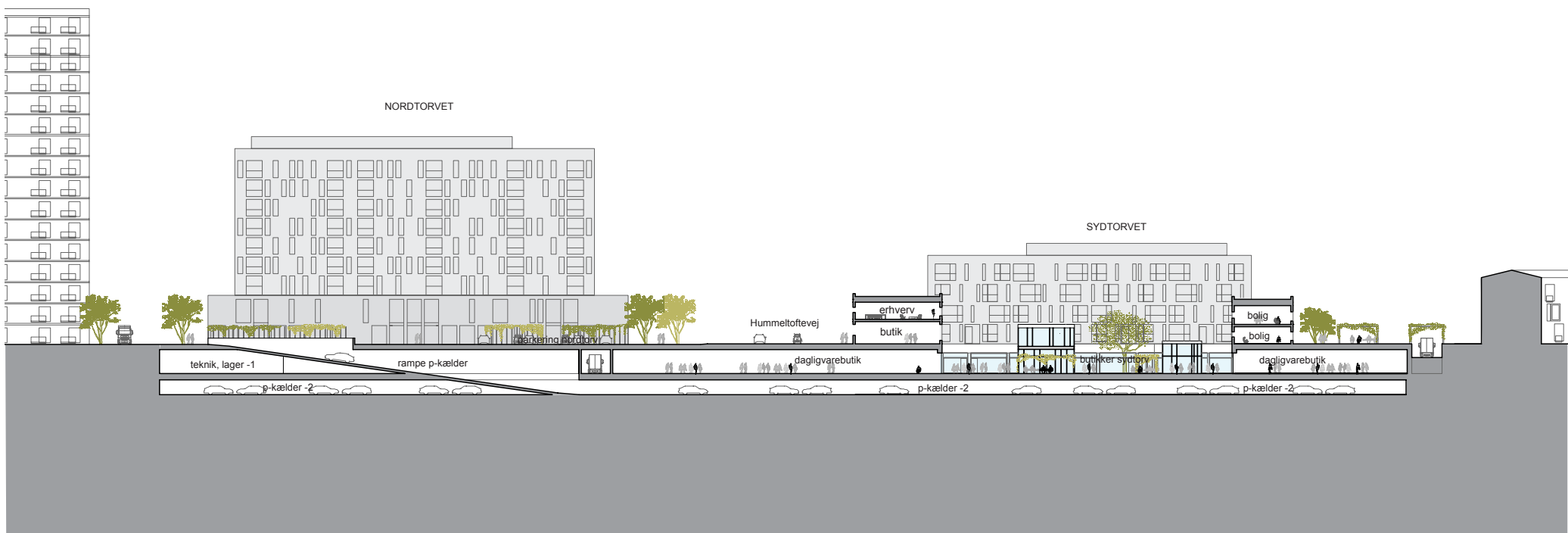
Butiksstørrelserne fastsættes til max. 2.500 m² for dagligvarer og 500 m² for udvalgsvarer.

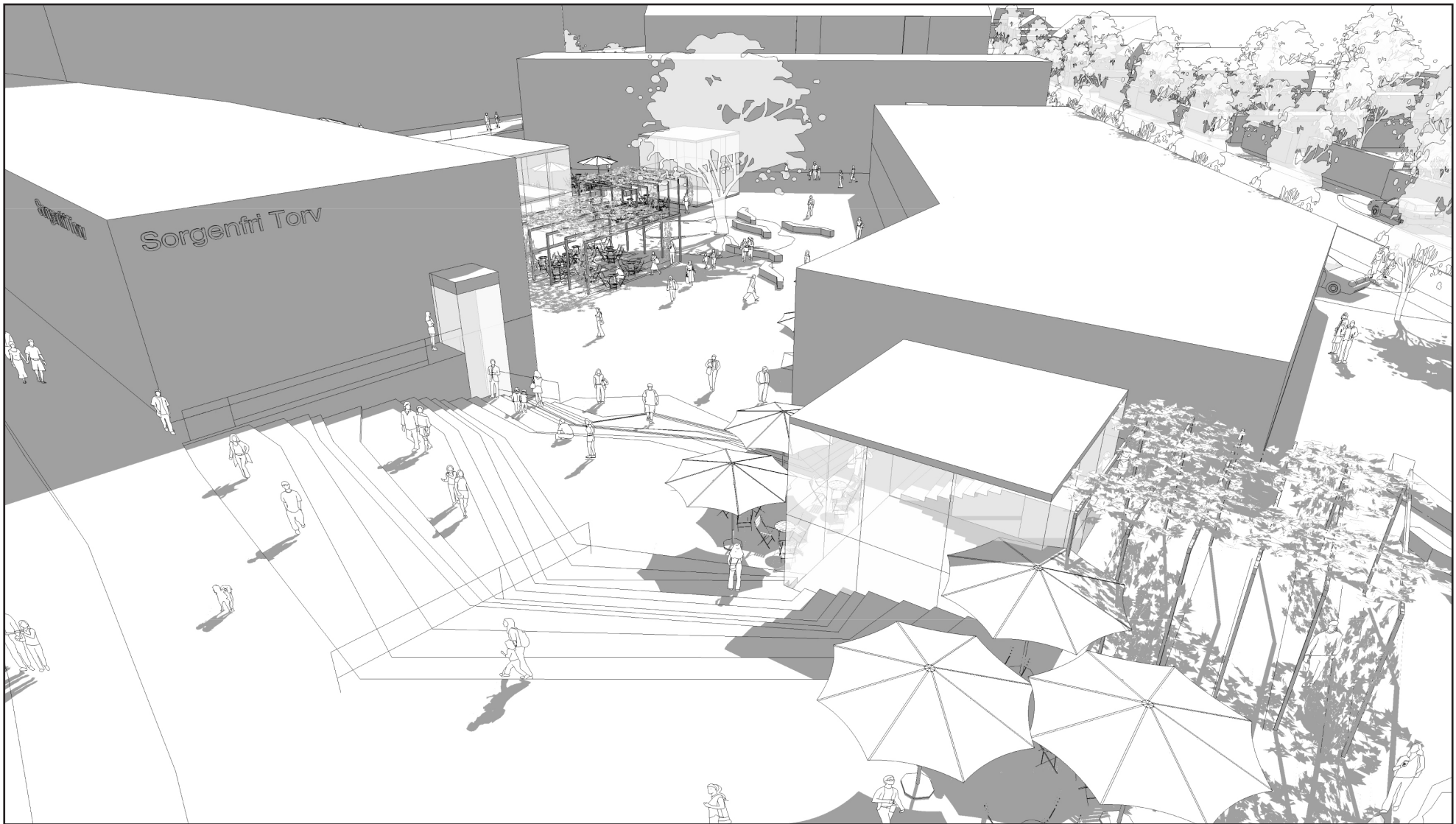
Den beskrevne projektidé følger de retningslinjer, som er beskrevet i strategiplanen.

Forud for nærværende fremlægning af projektforslag har ICP i november 2010 udarbejdet en analyse med formålet at vurdere de omsætningsmæssige aspekter ved en udvidelse af Sorgenfri Torv. Herudover har ICP med Lyngby-Taarbæk kommune som opdragsgiver, foretaget en rekognoscering af samtlige detailhandelsbutikker i bydelene Sorgenfri og Virum samt dagligvarebutikkerne i Lyngby bymidte og Lundtofte bydel. Konklusionen på undersøgelserne er, at en udvidelse af Sorgenfri Torv vil medføre en omsætningsreduktion i de undersøgte områder. Dog vil reduktionen IKKE betyde at nogen butikker vil være lukningstruede.









Funktioner

For at skabe et økonomisk bæredygtigt butikstorv, skal der være en varieret sammensætning af både dagligvare- og udvalgsvarebutikker.

Hovedvægten af butiksdelen vil bestå af dagligvarer og fødevarer i udvalget "foodcourt", hvor man kan få dækket alle sine behov til den daglige husholdning. Et varieret udvalg af fødevarerbutikker vil danne kritisk masse og skabe et forretningsgrundlag for relevante udvalgsvarerforretninger.

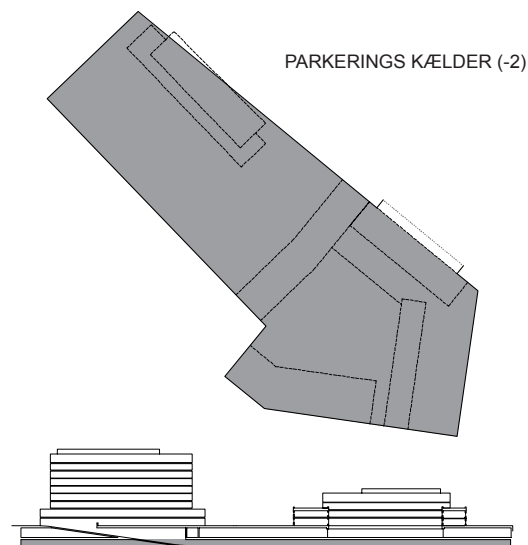
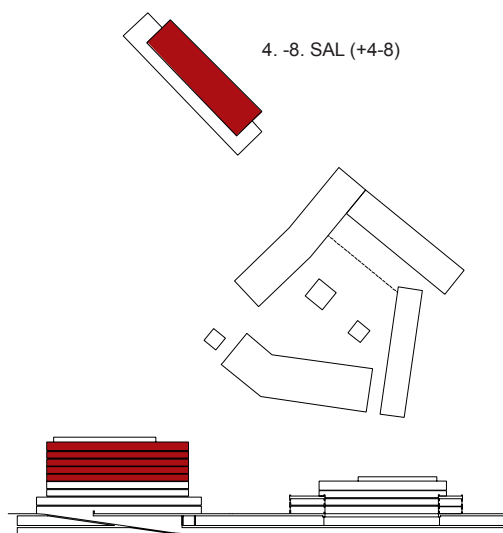
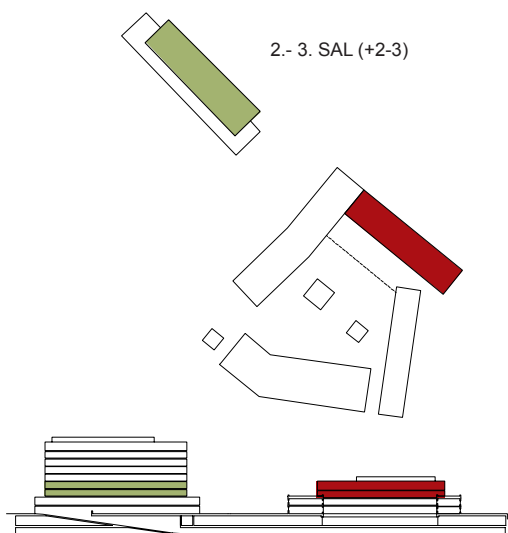
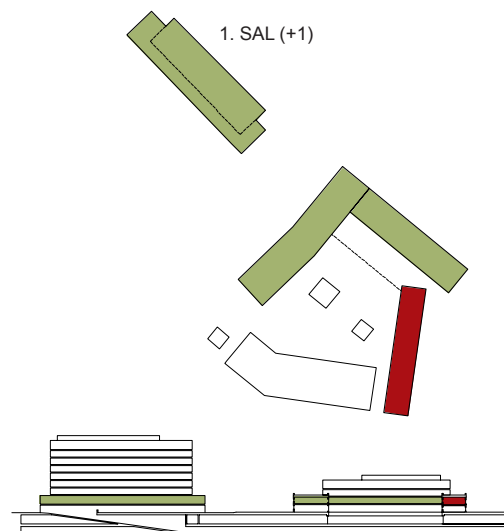
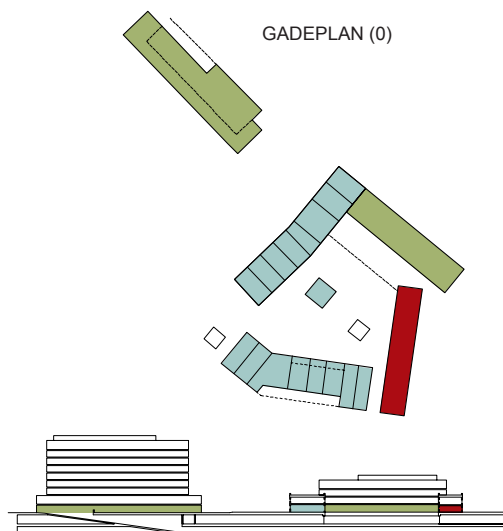
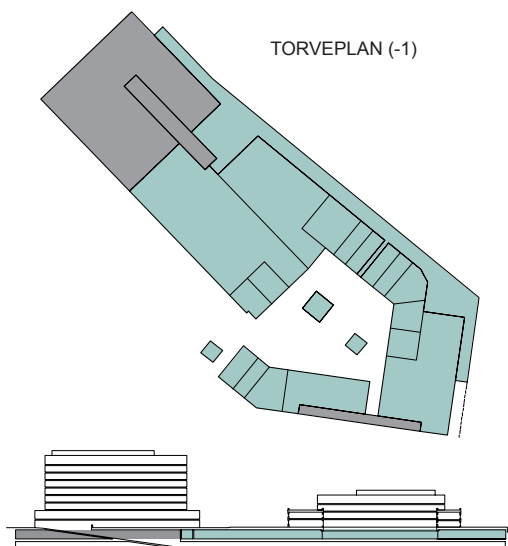
På denne baggrund foreslås nedenstående fordeling af funktioner for hele det foreslåede projekt:

- ca. 4.500 m² dagligvarebutikker
- ca. 3.500 m² udvalgsvarer
- ca. 1.000 - 1.500 m² fitnesscenter
- ca. 2.500 m² sundhedscenter
- ca. 500 m² servicefunktioner - f.eks. frisør og renseri
- ca. 200 - 450 m² restauranter
- ca. 11.000 m² kontor/bolig

Alle butikker vil ligge på Sydtorvet. I etagerne over butikstorvet vil der som udgangspunkt etableres kontorer mod Banen og Hummeltoftevej og boliger mod Breidablik og I.H. Mundts Vej.

På Nordtorvet er tænkt sundhedscenter og fitnesscenter i de nederste 2 etager, etagerne over vil være kontor/bolig. Den endelige disponering skal foretages i samarbejde med Kommunen, samt de nuværende og fremtidige lejere og i øvrigt vurderes i forhold til den demografiske og økonomiske bæredygtighed.

I projektet er markeret forslag til placering af bolig og erhverv. Det er dog et ønske at dette bearbejdes i samarbejde med kommunen, således at vi kan opnå størst mulig fleksibilitet og tilpasningsevne til det marked, vi måtte være i, når selve opførelsen skal ske.



FUNKTIONER

11.189 m ²	Butikker, caféer, service og fællesareler
7.259 m ²	Erhverv
5.706 m ²	Boliger
24.154 m ²	Samlet
17.663 m ²	P-etage, lager og teknik
41.817 m ²	Ialt

AREALER

TORVEPLAN (-1)	12.364 M ²
GADEPLAN (0)	4.467 M ²
1. SAL (+1)	3.556 M ²
2. - 3. SAL (+2-3)	3.000 M ²
4. - 8. SAL (+4-8)	3.990 M ²
IALT	27.377 M²
P - KÆLDER (-2)	14.440 M ²
SAMLET	41.817 M²



Udtryk

Nordtorv

Der etableres en etagebebyggelse på nordtorvet som et vartegn for Sorgenfri Torv og nyt fikspunkt for byens borgere og handlende fra oplandet omkring Sorgenfri. Bebyggelsen fremstår ligeledes som en naturlig afslutning af højhusene.

Bebyggelsen rummer både boliger og erhverv. Højden er nøje afstemt med omgivelserne, og placeringen vil ikke give generende skygger til de omkringliggende bebyggelser.

Arkitektonisk vil bygningen fremstå langstrakt og slank og med et materialeudtryk, der fraviger de eksisterende højhuse. Bygningen refererer samtidig til teglbebyggelserne langs Grønnevej og i området i øvrigt. Markant formede vinduespartier og inde-liggende altaner, vil samlet give bygningen et nutidigt og levende facadeudtryk.

Sydtorv

Sydtorvet er karakteriseret ved den store trappe, der leder ned til det lavere liggende torv hvor både detailhandel, caféliv, erhverv og boliger forenes. Facademæssigt vil sydtorvet fremstå i lyse teglflader som reference til bydelens øvrige facader.

Derimod vil facaderne ind imod torveplanet afspejle en ny historie - en ny tid og et fremtidigt udtryk i glas og aluminium. Et udtryk, der gentages i kuberne på pladsen.

Konstruktioner og materialer

Ved valg af konstruktioner og materialer lægges der vægt på at bygningerne opføres i gode og vedligeholdelsesvenlige materialer. Disse materialer overholder naturligvis de miljømål, der som en naturlig del af et kommende projekteringsarbejde, vil blive opstillet for byggeriet.

Skiltning

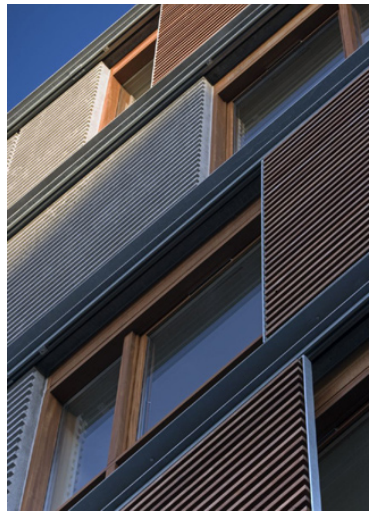
På Hummeltoftevej og Grønnevej placeres pyloner med skiltning i gadeniveau.

Mod Hummeltoftevej kan skiltning foregå ved udhængsskilte samt på glasarealer. På torveplan skiltes på samme måde, men også med mulighed for skiltning over glasfacade.

Der fastsættes en procentsats for tildækning af glasfacade, således bør også dagligvarebutikker have transparente glas arealer. Se i øvrigt facadetegninger s. 35-51.



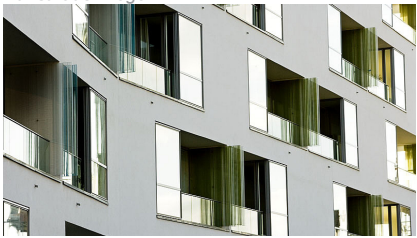
Kunsthaus Bregenz



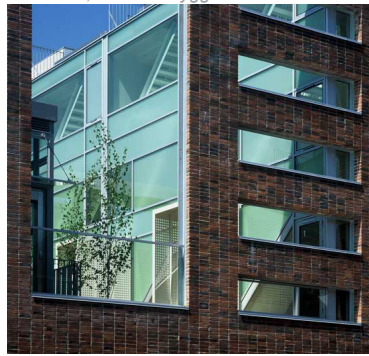
HC Huset, Islands Brygge



Charlottehaven, Østerbro



Nordlyset, Amerika Plads



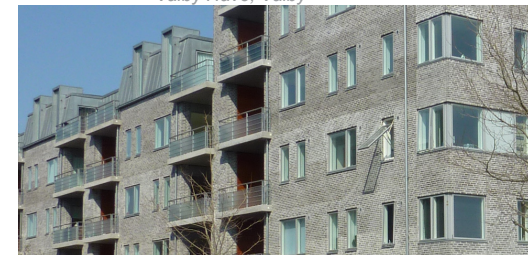
Krakahusene, Valby



Kartoffelrækkerne, Trekroner



Valby Have, Valby



Landskabelig og byrumsmæssig bearbejdning

Markant for det nye Sorgenfri Torv er det lavtliggende torveniveau, der nåes via den skulpturelt udformede trappe. På dette sted tager torvet venligt imod, og der er også plads til at sidde og nyde en is om sommeren. Trappen kan desuden anvendes som en slags amfiteater i forbindelse med arrangementer på torvet – det være sig musik eller teater. Centralt på torvet opføres kubiske bygningsvoluminer, der kan huse f.eks. blomsterbutik, café eller restaurant. Her mødes borgere og handlende i venlige og indbydende omgivelser.

For at sammenbinde krydset omkring Sorgenfri Torv og markere området som et sammenhængende hele, gentages trappens markante knæk og vrid på en mindre trappe mod nordtorvets parkeringsareal. Der etableres plinte med terrasserede bede, indbyggede bænke, lav beplantning og lystræer på hjørnet af Hummeltoftevej og Grønnevej modsat nordtorvet. På hjørnet ved Sorgenfri kirke fortolkes trappens tema igen, her som stiliserede bakker, der plantes derfor træer på et grønt bunddække.

På sydtorvet mellem Breidablik og rækkehusene etableres der grønne fællesarealer. Disse arealer har adgang fra I.H. Mundts Vej, rækkehusene og den 5-etages bebyggelse.

Parkeringsarealerne på nordtorvet gøres venlige og grønne ved plantning af træer og begrønnede pergolaer.

Nedkørselsrampen til vareleveringen på sydtorvet overdækkes af en stål og wire-pergola der ligeledes begrønnes.

Torvepladsen på sydtorvet ønskes grøn med en karakterfuld beplantning, som kan give skygge til cafegæster og give lys og skyggevirksomhed på torvets befæstning. Dette kan opnåes ved at plante træer med lille rodnet (eventuelt i store plantekummer), eller ved at gentage pergolatemaet fra rampen i forbindelse med glaskuberne.

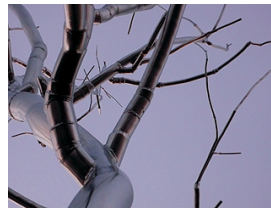
Alternativt kan det overvejes at opføre et solitært træ i stål som et stykke kunst på torvet. Ved træets fod kan plantes efeu, der relativt hurtigt vil kravle op og gøre det grønt - som stammerne i skove. Træet kan naturligvis også være levende og vokse sig stort og smukt, med lidt held vil træet ende som den ca. 800 år gamle og karakterfulde Klopstocks Eg i Åmosen.



Roxy Paine, Split - rustfrit stål 2003



Referencer på solitære træer som på sydtorvet



Ståltræ, Central Park NY



Begrønnede pergolaer



Ståltræ, Coober Pedy USA



Klematis



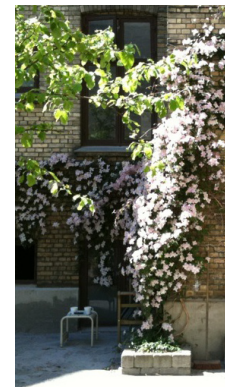
Solitært træ, Gråbrødre Torv, Kbh



Gårdhave, DTU Lyngby



Krakahusene, Valby





Glaspavillioner på Gunnar Nu Hansens Plads - som på sydtorvet



Laban dance studio, London - som de stilleserede kirkebakker



Den spanske trappe, Rom



Havnepark i Lyon - som den store trappe på sydtorvet



Trafik

Det nye Sorgenfri Torv vil have tilkørsel til parkering på Nord-torvet samt varelevering med tilkørsel fra I.H. Mundts Vej og udkørsel fra Grønnevej. Der foreslås også en omlægning af de to T-kryds for Grønnevej og I.H. Mundts Vej til et lysreguleret 4-bens-kryds. Ligeledes foreslås en justering af centrets ind/udkørsel ved Grønnevej/Abildgårdsvej og krydset signalreguleres

For vurdering af de trafikale forhold i området har vi hentet rådgivning fra Via trafik. Parallelt med udarbejdelsen af lokalplanforslag vil kritiske forhold som parkering, varetilkørsel og trafikafvikling i krydset Hummeltoftevej/I.H. Mundts -Vej/Grønnevej og i krydset Abildgårdsvej blive nøje bearbejdet således, at der ved vedtagelsen af forslag til lokalplan vil foreligge et gennemarbejdet grundlag.

Ifølge Via trafiks rapport fra 2008 er der i dag en årsdøgntrafik på:

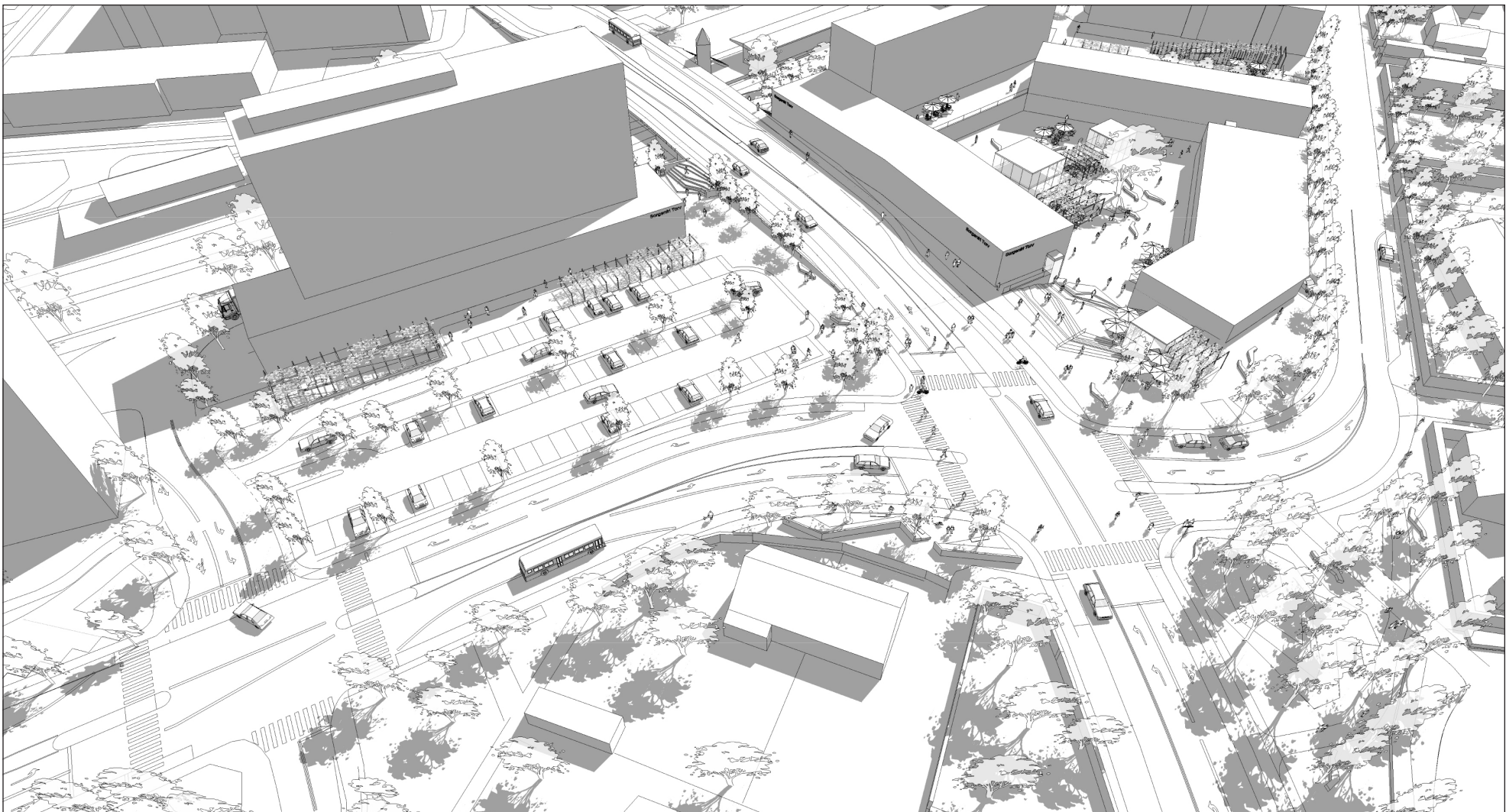
- Hummeltoftevej øst for Grønnevej på 9.000 køretøjer
- Hummeltoftevej vest for Grønnevej på 4.000 køretøjer
- Grønnevej på 5.000 køretøjer
- I.H. Mundts Vej skønnes til 1.-3.000 køretøjer

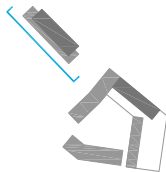
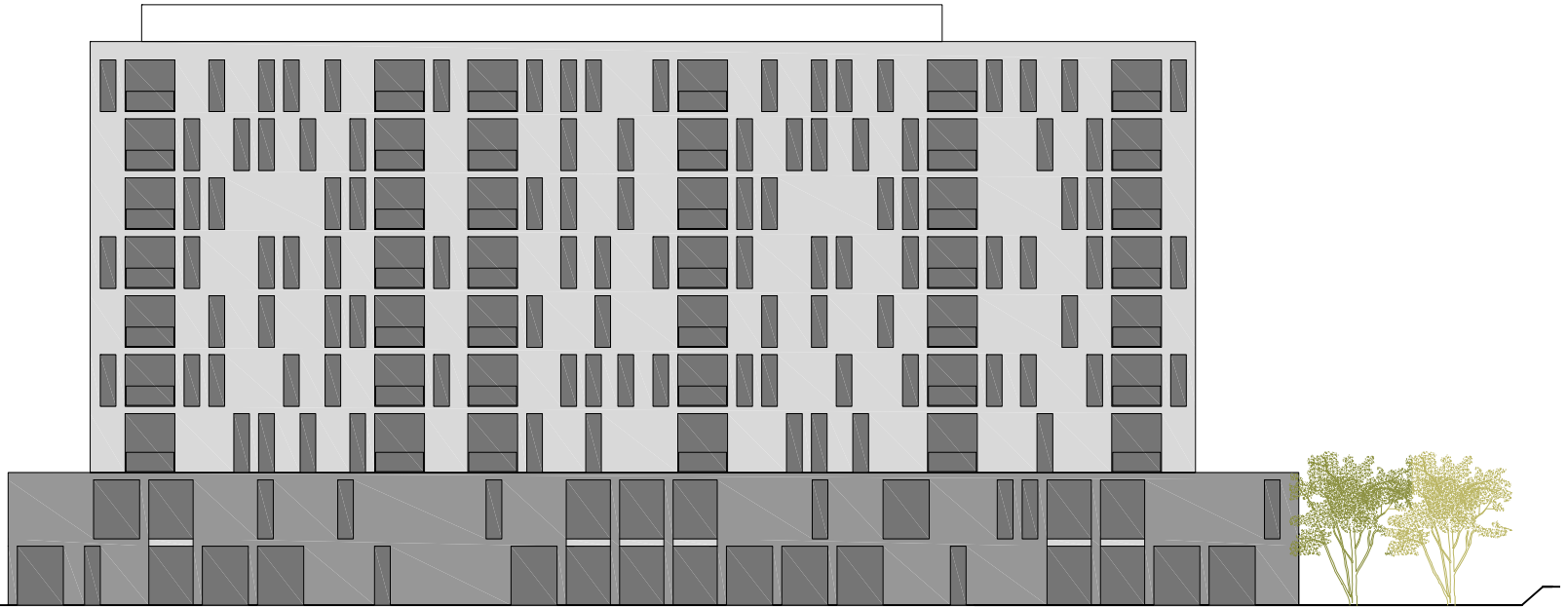
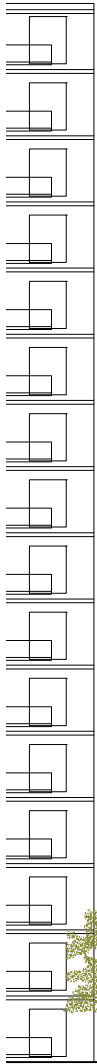
Området ligger tæt ved Sorgenfri Station, der i dag har 20 min. togdrift.

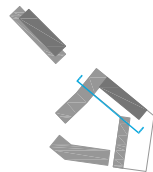
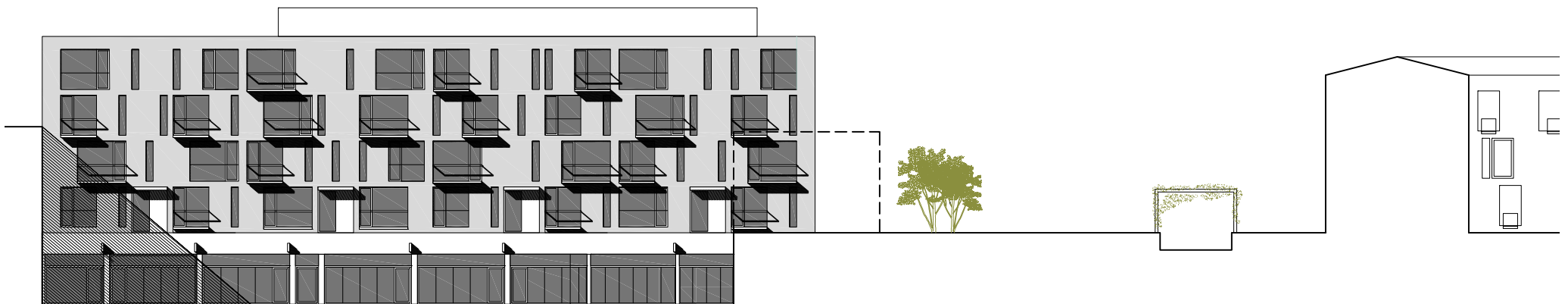
Trafikken til det nuværende torv er estimeret til ca. 4.-5.000 bilture / døgn, svarende til en spidstimetrafik på ca. 500 bilture. Med en udvidelse af torvet som planlagt vil denne trafik øges og der vil skulle etableres en "trafikfordeler" i det store kryds ved Grønnevej/Hummeltoftevej og I.H. Mundts Vej. Via trafik har foreslået, at det eksisterende signalkryds flyttes således, at alle veje samles i en lysregulering. Det vil tage hånd om alle de "bløde" trafikanter og samtidige regulere de ændrede adgangsveje til Sorgenfri Torv. Dimensionering af krydset og præcis beregning af de ændrede forudsætninger vil blive foretaget i samarbejde med Via trafik.

Hvor den primære parkering i dag er beliggende ved indkørsel fra I.H. Mundts Vej flyttes al parkering for brugere af Sorgenfri Torv nu til p-kælder samt til terrænparkering på nordsiden med indkørsel fra Grønnevej. Det vil lette trafikbelastningen ned af I.H. Mundts Vej og separere den tunge trafik – varetilkørsel til butikkerne – og den lette trafik – personbiler til torvet.

For detaljer i analysen af de trafikale forhold – herunder parkering – henvises der til Via trafiks rapport.





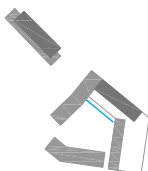
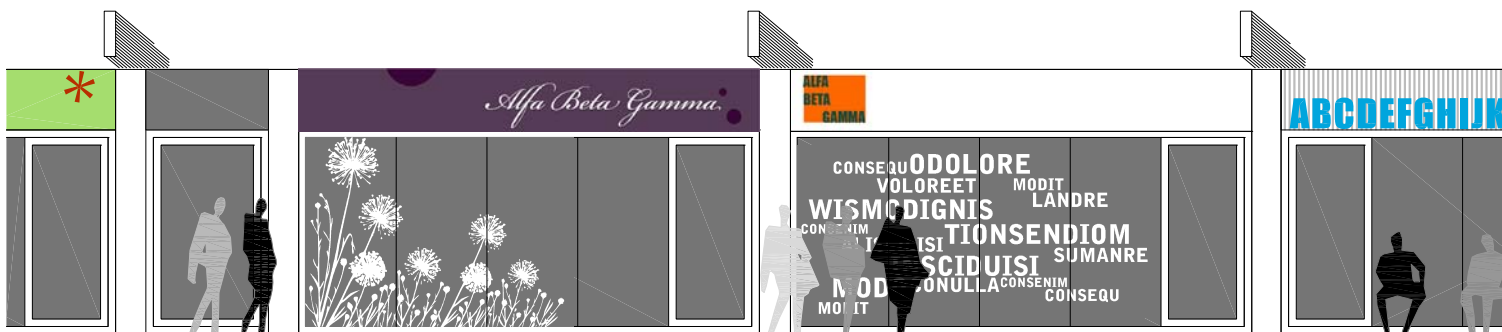
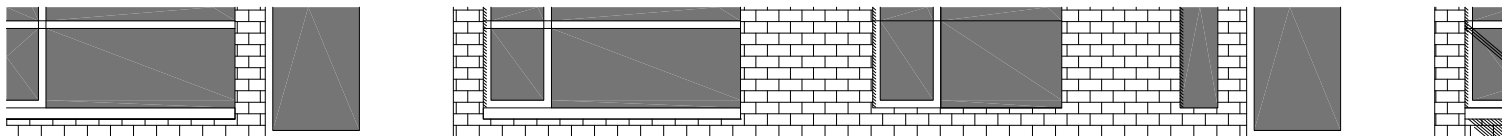


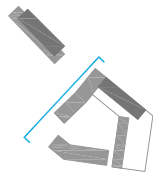
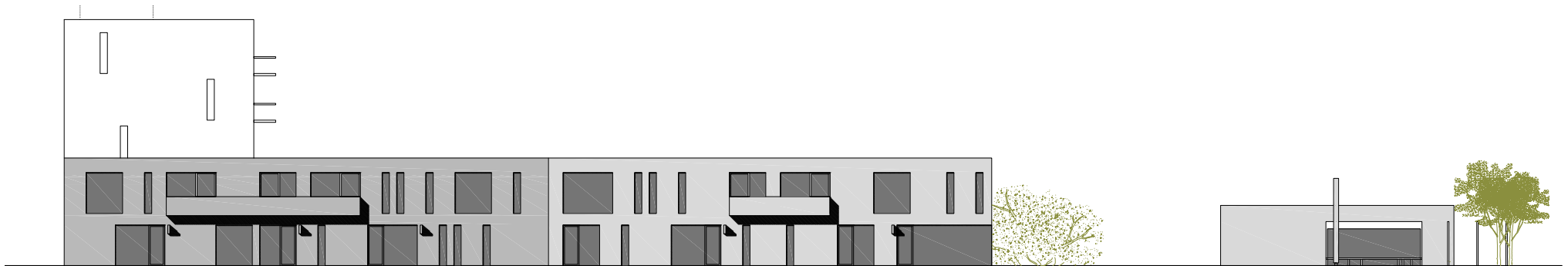
Glas/alu-system

Skiltning kan foregå ved udhængskilt, skilt over glasfacade i butiksudstrækning samt på glasfacade.

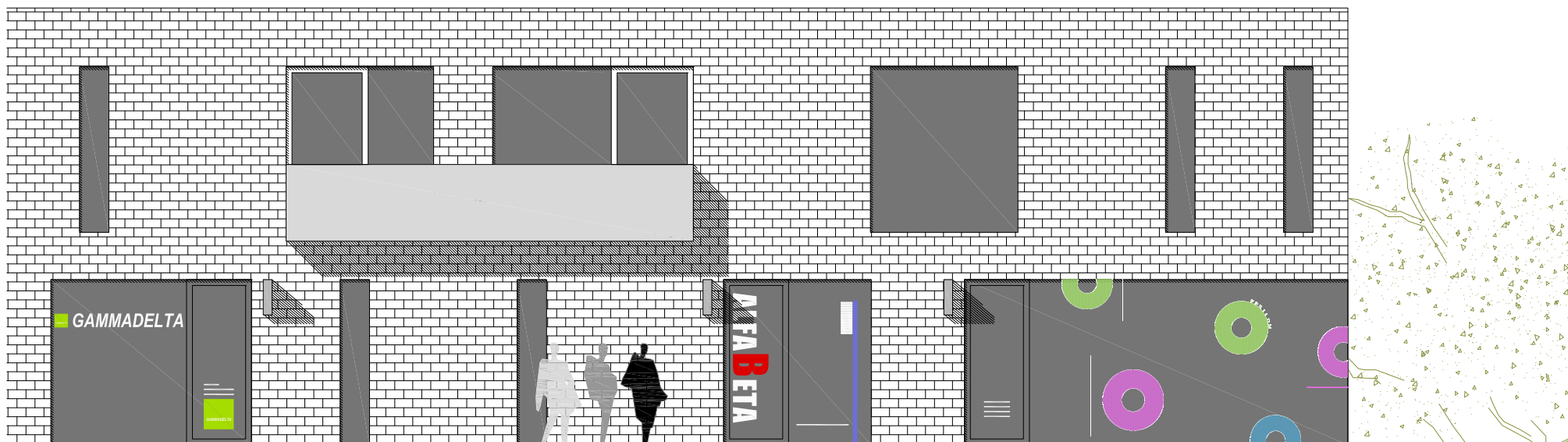
Der bør fastsættes en procentsats for tildækning af glasfacade.

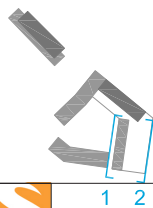
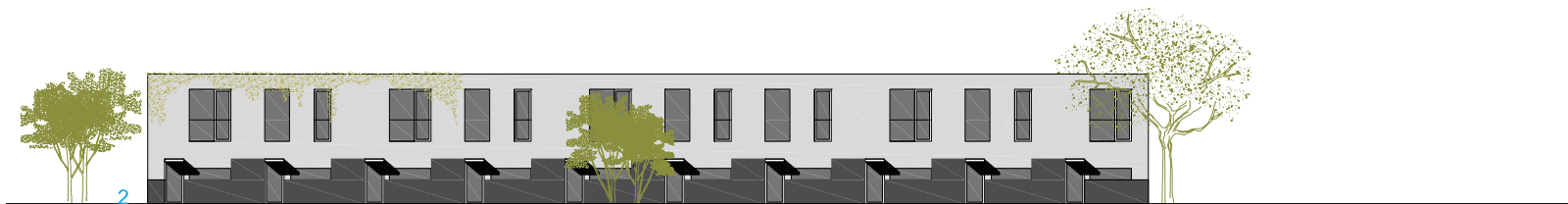
Således bør også dagligvarebutikker have transparente flader - se SuperBest reference.

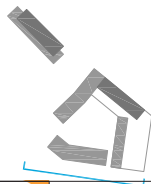




Glas/alu-system
Skiltning kan foregå ved udhængskilt samt på glasarealer.
Der bør fastsættes en procentsats for tildækning af glasfacade.







Samlet skiltning af sydtorvet, Sorgenfri Torv.
 Logoer kan monteres eller trykkes på farvet plader.
 Farver korrigeres efter grafisk identitet for det nye Sorgenfri Torv. Nedenstående farver er blot til inspiration.



Samlet skiltning af sydtorvet, Sorgenfri Torv.
 Logoer kan placeres ved hjælp af gridsystem i relief på blank mur mod Sorgenfri Station.
 Nedenstående skilte er blot til inspiration.



Schaumann Development
Sorgenfri Torv
Trafikal analyse af centerprojekt

NOTAT
 03. februar 2011
 ph/psa

Indholdsfortegnelse

1	Baggrund	2
2	Sammenfatning.....	3
2.1	Eksisterende forhold.....	3
2.2	Trafiksikkerhed og de lette trafikanter	3
2.3	Det nye center-projekt.....	3
2.4	Trafikafvikling af personbiltrafikken	4
2.5	Parkering	6
2.6	Varetrafik.....	6
3	Området.....	7
3.1	Hummeltoftevej	7
3.1.1	Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej.....	7
3.2	Grønnevej	9
3.3	I. H. Mundts Vej.....	10
3.4	Trafikuheld.....	10
4	Nyt Center.....	12
4.1	Trafik	12
4.1.1	Trafikforøgelse	13
4.2	Parkering	13
4.3	Vejadgange	14
4.4	Forslag 1.....	15
4.4.1	Lukning af Abildgaardsvej	15
4.4.2	Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej.....	16
4.4.3	Trafiksikkerhed og de lette trafikanter	16
4.4.4	Trafikafvikling.....	16
4.5	Forslag 2.....	19
4.5.1	Trafiksikkerhed og de lette trafikanter	19
4.5.2	Trafikafvikling.....	19
4.6	Forslag 3.....	22
4.6.1	Trafiksikkerhed og de lette trafikanter	22
4.6.2	Trafikafvikling.....	22
4.7	Samlet vurdering af forslag	23
4.8	Varetrafik.....	26
5	Bilag – Trafikgenerering	27
5.1	Trafiktællinger	27
5.2	Generel trafikvækst og dimensioneringsperiode	27
5.3	Trafikgenerering i hverdagsspilstimen.....	28
5.3.1	Trafikgenerering i weekendspilstimen	29
5.4	Trafikmængder	30
5.4.1	Forslag 1.....	30
5.4.2	Forslag 1A.....	30
5.4.3	Forslag 1B.....	30

1

Baggrund

Schaumann Development har bedt Via Trafik om at vurdere de trafikale problemstillinger i tilknytning til et projekt ved Sorgenfri Torv, der indeholder:

- Tre dagligvarebutikker (4.600 m²)
- Butikker, caféer, service og fællesarealer (3.710 m²)
- Erhverv (8.520 m²)
- Boliger (6.500 m²)
- Parkering i kælder
- Parkering i terræn

Analysen er udarbejdet på baggrund af et foreliggende dispositionsforslag og indeholder fortrinsvis en vurdering af de trafikale problemstillinger, som påvirker det kommunale vejnet. Det vil sige vurderinger af de lette trafikanters forhold og kunde- og varetrafikkens til- og frakørselsforhold.

Der er kun i begrænset omfang set nærmere på de interne forhold, da dette notat primært skal anvendes i den videre bearbejdning af projektets kommunale planlægningsgrundlag.

2

Sammenfatning

2.1

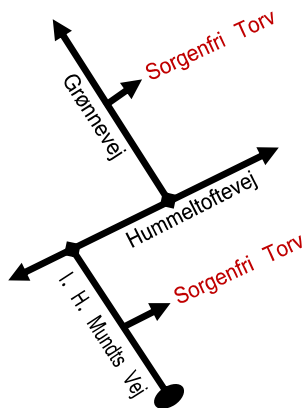
Eksisterende forhold

Sorgenfri Torv er et eksisterende butikscenter, som ligger tæt op ad Sorgenfri S-togs station. Centeret indeholder fortrinsvis dagligvarebutikker og udvalgswarebutikker samt et meget beskedent omfang erhverv og boliger.

Centeret er i dag delt af Hummeltoftevej. Den nordlige del har vejadgang til kunde- og varetrafikken på Grønnevej, og den sydlige del har tilsvarende vejadgang på I. H. Mundts Vej. Grønnevej og I. H. Mundts Vej er begge tilsluttet Hummeltoftevej, jf. figuren til venstre.

Hummeltoftevej og Grønnevej er trafikveje med en betydelig mængde biltrafik og et stort antal lette trafikanter, hvilket især skyldes nærheden til Lyngby Omfartsvej, Sorgenfri Torv og S-togs stationen.

I. H. Mundts Vej er derimod en blind lokalvej, hvor der ud over centertrafikken kun er begrænset biltrafik. Der færdes også mange lette trafikanter på I. H. Mundts Vej på grund af forbindelsen til stinettet mod syd og over omfartsvejen.



2.2

Trafiksikkerhed og de lette trafikanter

At der færdes mange lette trafikanter afspejler sig i området's uheldsbillede. I fire af de fem uheld er der således enten en fodgænger, cyklist eller knallertkører involveret.

Det er dog kun i vejkrydset Hummeltoftevej/I. H. Mundts Vej, at der kan peges på en sammenhæng imellem vejudformningen og uheldsforekomsten. Dette kryds er vanskeligt at overskue, hvilket især skyldes nærheden til signalkrydset ved Grønnevej. Det har tilsyneladende den konsekvens, at bilisterne på I. H. Mundts Vej overser cyklister langs Hummeltoftevej.

På Grønnevej er det eksisterende center årsag til to trafiksikkerhedsmæssige problemer. Det ene skyldes centerets underdimensionerede parkeringsplads, som er årsag til, at der er meget trængsel ved overkørslen på Grønnevej. Det medfører bl.a., at kundetrafikken i visse tilfælde bakker hen over cykelstien og fortovet, hvor det er vanskeligt for dem at overskue, om der er lette trafikanter.

Det andet trafiksikkerhedsmæssige problem på Grønnevej knytter sig til det store antal fodgængere og cyklister, som krydser vejen overfor Abildgaardsvej. Der er især mange ældre og gangbesværede, men der er ingen sikre krydsningsfaciliteter.

2.3

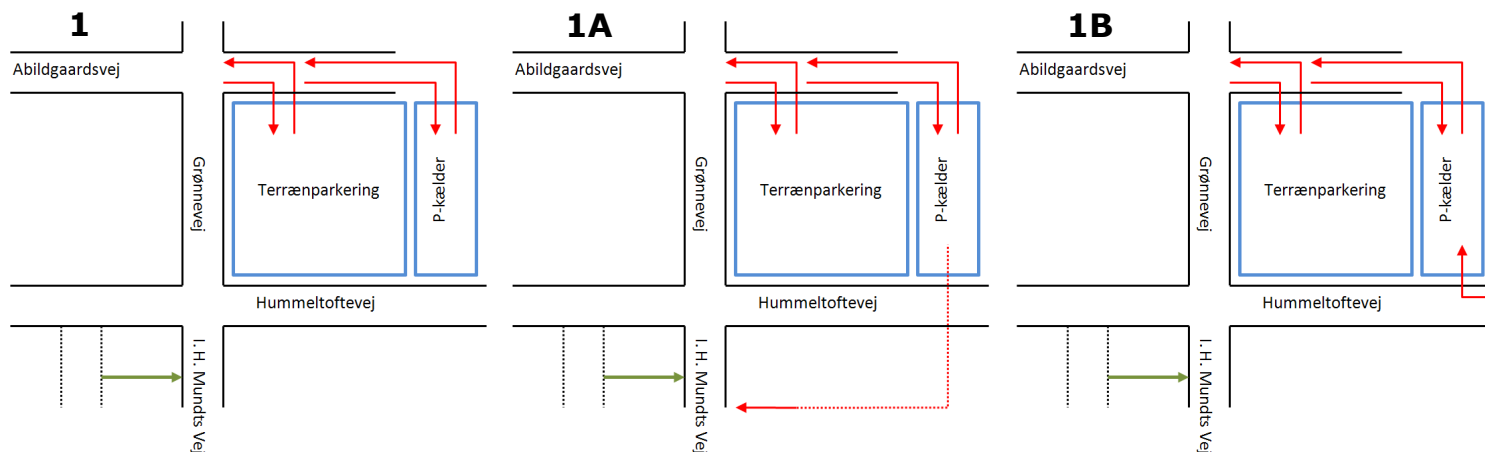
Det nye center-projekt

Det planlagte nye center vil især øge udbuddet af boliger og kontorerhverv, men der øges også med én ny dagligvarebutik. Målt i antal kvadratmeter bliver centeret tre gange større end det eksisterende.

En udvidelse af centeret vil også medføre en forøget kundetilstrømning. Målt i biltrafik vil der ske en fordobling af centertrafikken i hverdagsspidstimen. Derfor er der behov for omstrukturering og udvidelse af veje og kryds.

2.4 Trafikafvikling af personbiltrafikken

Der er vurderet mange forslag til centerets trafikstruktur, hvoraf tre forslag kan anbefales, da de både har en acceptabel trafikafvikling og trafiksikkerhed. De tre forslag fremgår af figur 1.¹



Figur 1. Principper for afvikling af biltrafik. De røde pile angiver hvorfra og hvortil der er adgang til de forskellige funktioner. Den grønne pil angiver at I. H. Mundts Vej tilsluttes som fjerde ben i krydset ved Grønnevej.

Fællestræk for Forslag 1, 1A og 1B:

- Nyt firbenet signalkryds ved ind- og udkørslen til centeret på Grønnevej overfor Abildgaardsvej.²
- Signalkrydset Hummeltoftevej/Grønnevej flyttes mod vest således, at I. H. Mundts Vej tilføjes som fjerde vejgren i krydset.

Forslag 1A:

- Etablering af vigepligtsreguleret udkørsel fra p-kælderen på I. H. Mundts Vej.

Forslag 1B:

- Etablering af vigepligtsreguleret højresving til centerets parkeringskælder fra Hummeltoftevej.

Der er gennemført trafiksimuleringer for at vurdere, hvor robuste de forskellige løsninger vil være i forhold til at afvikle kundetrafikken i hverdagsspidstimen. Herudover er de tre løsninger vurderet i forhold til deres påvirkning på trafiksikkerheden.

Alle tre forslag afvikler trafikken på et acceptabelt og nogenlunde sammenligneligt niveau. De tre forslag medfører dog forskellige belastninger af veje og kryds.

¹ De øvrige løsningsforslag er beskrevet i afsnit 4.4, 4.5 og 4.6.

² Abildgaardsvej kan evt. lukkes for biltrafik, da der vil forekomme en øget trafikmængde på vejen til og fra centeret, se afsnit 4.4.1.

Forslag 1 øger den trafikale belastning på Hummeltoftevej og Grønnevej markant og skaber også en meget trafikeret vejadgang på Grønnevej. Både Forslag 1A og 1B reducerer derimod belastningen af Grønnevej, og aflaster også vejadgangen på Grønnevej.

Forslag 1A og 1B medfører således primært en aflastning af veje og kryds ved at omfordele trafikken. Til gengæld vil der være flere steder, hvor biltrafikken er i konflikt med de lette trafikanter.

De tre forslag er dog nogenlunde ens i forhold til trafiksikkerhed. Alle tre forslag indebærer en række konflikter med de lette trafikanter, men det er udformningsmæssigt muligt at sikre at bilerne har en lav hastighed i konfliktpunkterne.

Forslagenes fordele og ulemper er sammenfattet i nedenstående tabel 1.

Tabel 1. Fordele og ulemper ved de anbefalede løsninger.

<i>Forslag</i>	<i>Fordele</i>	<i>Ulemper</i>
1	Én samlet vejadgang til centeret	Kødannelse på p-kælderens rampe Få, korte perioder med tilbagestuvning imellem krydsene
1A	Aflastning af centerets udkørsel. Væsentligt mindre kødannelse på p-kælderens rampe	Få, korte perioder med tilbagestuvning imellem krydsene
1B	Aflastning af krydset Hummeltoftevej/Grønnevej. Væsentligt færre højresvingende fra øst mod nord.	Kødannelse på p-kælderens rampe Få, korte perioder med tilbagestuvning imellem krydsene Øget risiko for bagendekollisioner

En ensporet rampe har erfaringsmæssigt en kapacitet på ca. 700 biler i timen. Centeret har en beregnet spidstimetrafik på ca. 900 biler i alt. Det vil således under normale omstændigheder være tilstrækkeligt med en rampe til nedkørsel og en rampe til opkørsel, som dermed har en samlet kapacitet på ca. 1.400 biler/time. En tredje rampe er derfor primært aktuel for at forbedre afviklingen i signalkrydsene.

De to alternative forslag kan også kombineres således, at der er indkørsel fra Grønnevej og Hummeltoftevej og udkørsel fra Grønnevej og I. H. Mundts Vej. Dette vil i lighed med 1A og 1B også medføre en gavnlig omfordeling af trafikken.

2.5 **Parkering**

Der udlægges parkeringspladser i overensstemmelse med kommunens parkeringsnorm, hvilket indebærer at der skal etableres i alt ca. 500 pladser til biler og ca. 620 til cykler ved det nye center. Forudsat at arealanvendelsen ikke ændres.

2.6 **Varetrafik**

Varetrafikken får vejadgang fra Grønnevej og I. H. Mundts Vej. Disse to vejadgange for varetrafikken har forbindelse til hinanden under det nye center. Systemet vil blive ensrettet således, at der kun foregår indkørsel fra en vejadgang og udkørsel fra den anden.

Det er planlagt at indkørsel foregår fra I. H. Mundts Vej, da der i så fald ikke skabes konflikter mellem højresvingende lastbiler og cyklister.

3 Området

Det nye projekt skal opføres, hvor det eksisterende bydelscenter ligger i dag, jf. figur 2. Det nuværende center indeholder to dagligvarebutikker og et antal udvalgsvarebutikker samt i mindre omfang bolig, erhverv og offentlig service.



Figur 2. Sorgenfri Torv i dag.

Kvarteret omkring projektområdet er domineret af beboelse i alle former samt nærhed til rekreative områder som f.eks. Lyngby sø. Herudover er der daginstitutioner i nærheden.

Sorgenfri Station er nabo til den eksisterende centerbebyggelse, og der er en sti langs med banen bag om Sorgenfri Torv.

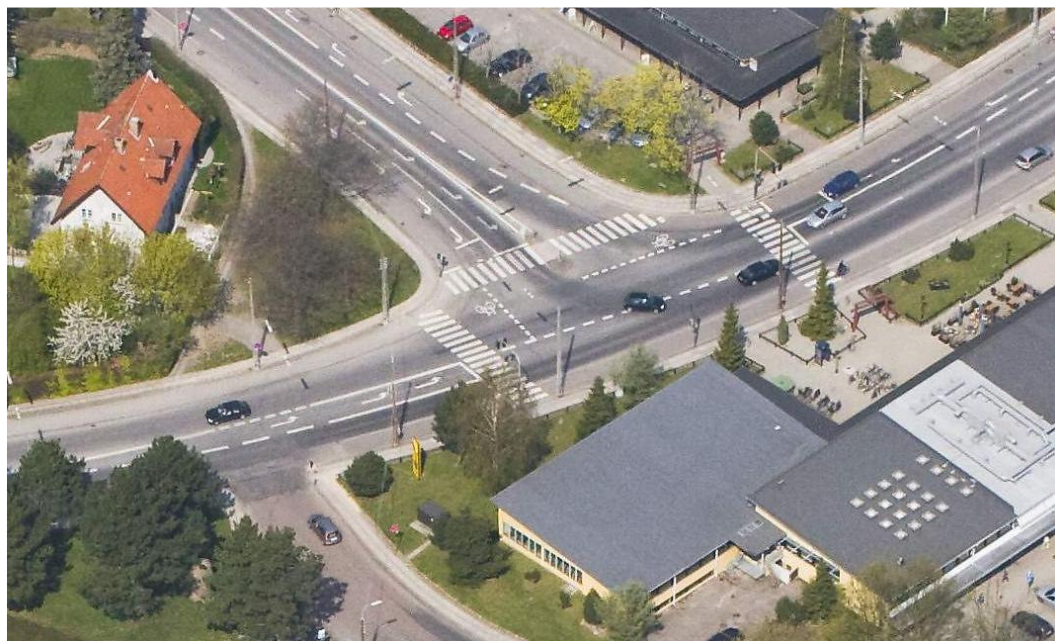
3.1 Hummeltoftevej

Hummeltoftevej er udpeget som primær trafikvej af Lyngby-Taarbæk kommune. Vejen er tosporet og har en årsdøgntrafik på 10.000 og 5.000 henholdsvis øst og vest for Grønnevej. Hastighedsbegrænsningen er som i byzone (50 km/t).

Der færdes mange lette trafikanter på grund af nærheden til både center og station. Der er cykelsti og fortov langs vejen samt busstoppested på broen over banen.

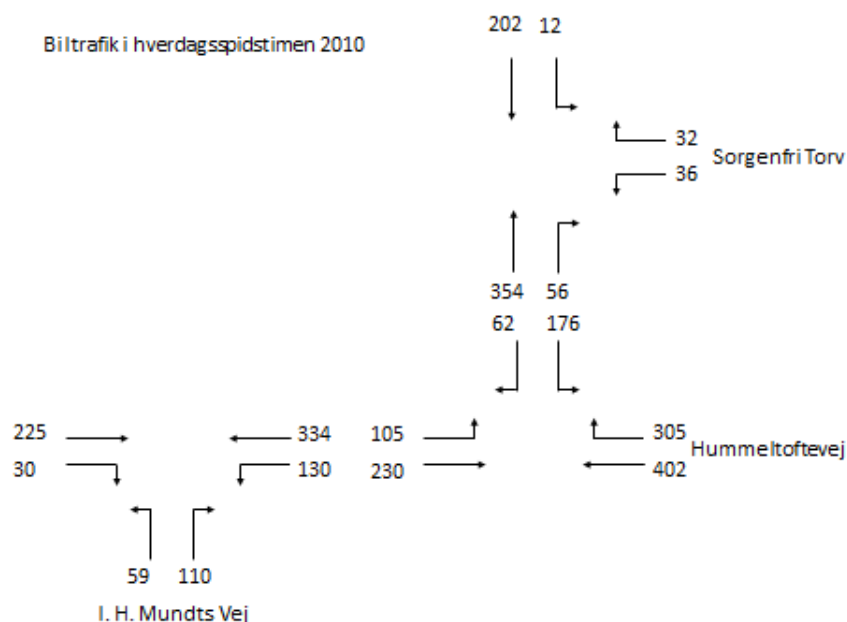
3.1.1 Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej

Krydset er signalreguleret og fuldt kanaliseret, jf. figur 3. I. H. Mundts Vej har vejtilslutning tæt på krydset. Dette er trafiksikkerhedsmæssigt problematisk og medfører en forøget risiko for bagendekollisioner især i forbindelse med venstresving fra Hummeltoftevej.



Figur 3. Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej. I. H. Mundts Vej har vejtilslutning tæt på krydset.

Nærheden til stationen samt Hummeltoftevejs tvedeling af Sorgenfri Torv medfører, at der i dag er et stort antal lette trafikanter, som har behov for at krydse Hummeltoftevej. Der er stitunnel under vejen langs banen, men denne er generelt mørk og utryk. De fleste krydsninger af Hummeltoftevej foregår derfor i krydset ved Grønnevej. Dette kryds er samtidig belastet af en ikke uvæsentlig biltrafik (figur 4). Krydset er udpeget som utrykt i kommunens skolevejsredegørelse.



Figur 4. Biltrafik i hverdagsspidsstimen 2010. Lastbiltrafik udgør 0,1 % af den samlede trafik.

Herudover kører der en del cykeltrafik til og fra I. H. Mundts Vej. Især cyklisternes venstresving fra Hummeltoftevej til I. H. Mundts Vej er vanskeligt i myldretiden, hvor der er meget biltrafik. Krydsningen besværliggøres endvidere af nærheden til signalanlægget.

3.2

Grønnevej

Grønnevej er i lighed med Hummeltoftevej udpeget som en primær trafikvej af kommunen. Det er en bred tosporet vej med både cykelsti og fortov. Der er parkering i begge vejsider nord for Sorgenfri Torv. Ud for Sorgenfri Torv anvendes den ekstra bredde til buslommer og kanaliseringsspor, jf. figur 5.



Figur 5. Grønnevej ud for Sorgenfri Torv. Set i sydlig retning. [google maps]

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t og vejen har en årsdøgntrafik på 5.600. Der er i dag separate vejadgange til centeret for kunde- og varetrafikken på Grønnevej. Kundetrafikken har vejadgang ca. 70 meter nord for Hummeltoftevej, og varetrafikken yderligere ca. 35 meter mod nord. Vejadgangen til varetrafikken deles med naboejendommen.

Der er kun ca. 20 parkeringspladser tilknyttet den del af centeret, som ligger nord for Hummeltoftevej, hvilket er utilstrækkeligt. Pladserne er ofte optaget i myldretiden, og der forekommer derfor kø ud på Grønnevej. Dette afstedkommer i visse tilfælde at biltrafikken bakker ind og ud fra overkørslen og holder i kø på selve cykelstien og fortovet. Dette er u hensigtsmæssigt og udgør en trafiksikkerhedsmæssig risiko for de lette trafikanter, som nemt kan blive overset.

Biltrafikken til centeret parkerer ofte på naboejendommens parkeringsplads, når der ikke er ledige pladser på Sorgenfri Torv. Ud af de i alt ca. 60 biler, som svinger ind og ud i løbet af spidstimen vurderes det, at op mod en tredjedel er trafik til Sorgenfri Torv.

Et stort antal fodgængere krydser Grønnevej ud for Abildgaardsvej. Der er især mange ældre og gangbesværede, men der er ingen sikre krydsningsfaciliteter. Det er ikke usædvanligt at opleve fodgængere, som står stille ude midt på vejen, fordi de ikke har nået over i første omgang.

3.3

I. H. Mundts Vej

I. H. Mundts Vej er en blind lokalvej med en begrænset boligtrafik, men den afvikler samtidig en stor del af biltrafikken til og fra Sorgenfri Torvs primære kundeparkering, som har vejadgang et stykke inde på vejen. Denne parkeringsplads har i dag en god kapacitet. Varetrafikken til denne del af centeret benytter den samme vejadgang som kundetrafikken.

Vejen er forholdsvist bred og to biler kan nemt passere hinanden samtidig med, at der er biler parkeret i den ene vejside. Der er desuden standsnings- og parkeringsforbud ud mod Hummeltoftevej.

Der er ikke cykelsti men fortov på vejen, som i øvrigt udgør en væsentlig forbindelse i cykelstinettet, da der i forlængelse af I. H. Mundts Vej er stiforbindelse både over banen og Lyngby Omfartsvej samt også mod Lyngby, jf. figur 6.



Figur 6. Stiforbindelse over banen og Lyngby Omfartsvej samt mod Lyngby - Set fra den sydvestlige ende af I. H. Mundts Vej. [google maps]

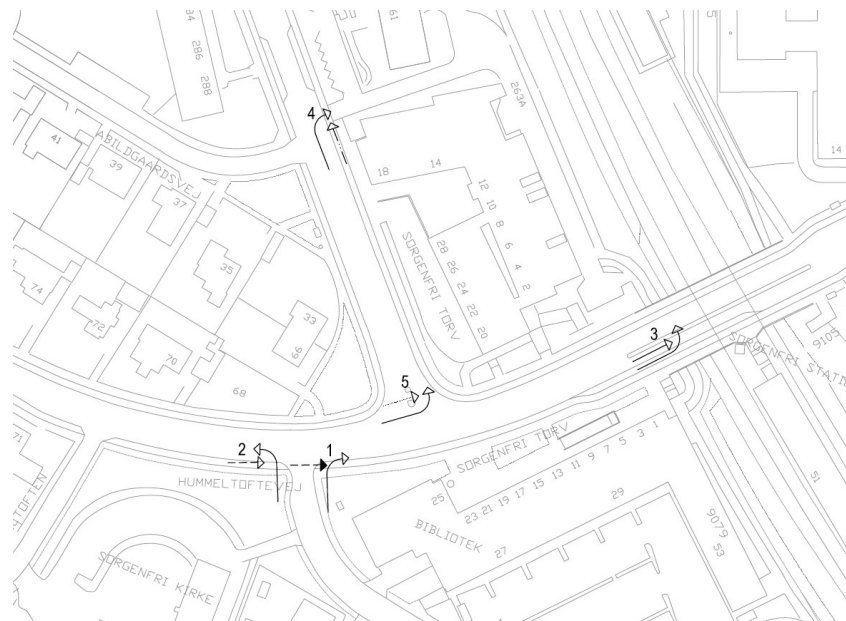
3.4

Trafikuheld

Der er registreret 5 trafikuheld i perioden 2005-2009, jf. figur 7 og tabel 2.

To af uheldene er sket i krydset Hummeltoftevej/I. H. Mundts Vej og involverer begge cyklister, som er blevet overset af en bilist. Det er muligt, at den tætte placering på signalkrydset ved Grønnevej gør det meget vanskeligt for biltrafikken at overskue situationen, når de skal svinge ud fra I. H. Mundts Vej.

Det er ikke muligt at vurdere, om vejens udformning er en særlig uheldsfaktor i de øvrige uheld, da de er meget forskelligartede. Det bemærkes dog, at fire ud af fem uheld er med lette trafikanter, hvilket understreger at der færdes et stort antal fodgængere og cyklister på langs med og på tværs af vejene omkring Sorgenfri Torv.



Figur 7. politiregistrerede trafikuheld i perioden 2005-2009.

Tabel 2. Politiregistrerede trafikuheld i perioden 2005-2009. Nummereringen refererer til figur 7.

Uheld	Part 1	Part 2	Part 3	Uhedsart
1	Personbil	Cyklist	-	Personskade, alvorlig
2	Personbil	Cyklist	-	Materielskade
3	Personbil	Personbil	Personbil	Materielskade
4	Personbil	Knallert (30)	-	Materielskade
5	Taxa	Fodgænger	-	Ekstrauheld

4 Nyt Center

Det nye center forventes at indeholde flere forskellige arealanvendelser, bl.a. butikker, erhverv, dagligvarebutikker, caféer, service, boliger og fællesarealer. Samlet set bliver antallet af udnyttede kvadratmeter tredoblet, hvilket vil medføre en intensiveret kunde- og varetrafik til og fra centeret.

Der vil fortsat være parkering på terræn, men størstedelen af parkeringen vil blive i kælder.

4.1 Trafik

Der er gennemført trafiktællinger ved det eksisterende center på både en hverdag og en lørdag. Tællingerne har vist følgende trafik til og fra det nuværende center i spidstimerne:

Tabel 3. Tælling af trafik til og fra centeret i spidstimen.

<i>Dag</i>	<i>Tid</i>	<i>Ind</i>	<i>Ud</i>	<i>Sum</i>
<i>Hverdag</i>	<i>16:15-17:15</i>	<i>220</i>	<i>230</i>	<i>450</i>
<i>Lørdag</i>	<i>11:00-12:00</i>	<i>185</i>	<i>180</i>	<i>365</i>

Det er overraskende, at biltrafikken til centeret er ca. 20 % lavere i weekendspidstimen sammenlignet med hverdagsspidstimen. Erfaringsmæssigt er butikstrafik ofte større i weekenden.

Det er muligt at centerets nuværende parkeringsforhold og butiksudbud samt konkurrence fra nærliggende butikcentre gør den mindre attraktiv for de handlende i weekenden.

En del af kundetrafikken til centeret på Grønnevej parkerer på naboejendommens parkeringsplads. Dette skyldes, at der kun er meget få parkeringspladser ved denne del af centeret. Trafikken er vurderet at udgøre ca. 8-12 indkørende og ca. 8-12 udkørende i spidstimen på både hverdage og lørdage. Denne trafik indgår ikke i tabellen.

4.1.1

Trafikforøgelse

Det nye center vil tiltrække yderligere biltrafik, da det samlet set vil vokse fra ca. 7.500 m² til ca. 23.500 m², jf. tabel 4.

Tabel 4. Opgørelse af nuværende og fremtidige arealanvendelser.

Type	Eks. center [m ²] ³	Nyt center [m ²]
Dagligvarebutik	2.500	4.600
Butik, café, off. service	4.083	3.710
Erhverv	400	8.520
Bolig	500	6.500
SUM	7.483	23.330

Trafikforøgelsen til centeret er beregnet ud fra både turrater og p-normer. På baggrund af beregningen vurderes det, at der i alt vil ske **en trafikstigning fra ca. 450-500 til ca. 780-900 biler i hverdagsspidstimen**. Trafikforøgelsen svarer næsten til en fordobling af den nuværende biltrafik til centeret.

Der er en mere detaljeret beskrivelse af beregningsgrundlaget i bilaget, kapitel 5.

Spidstimetrafikken om lørdagen vurderes at ville blive ca. 20 % større end sammenlignet med hverdagsspidstimen.⁴ Dette er ikke tilsvarende forholdet mellem det nuværende centers hverdags- og weekendspidstimetrafik, men afspejler det nye centers forøgede butiks- og parkeringsudbud, som forventes at gøre det mere attraktivt for de handlende i weekenden.

4.2

Parkering

Der udlægges parkeringspladser i overensstemmelse med kommunens parkeringsnorm, hvilket indebærer at der skal etableres i alt ca. 500 pladser til biler og ca. 620 til cykler ved det nye center.

Antallet af bilparkeringspladser vurderes at være tilstrækkeligt. Bilparkeringsbehovet kan dog i visse perioder (f.eks. ved julehandel, lange weekender o.l.) vise sig at være større end kapaciteten. Det kan medføre uhensigtsmæssig eller endog ulovlig parkering på eller i nærheden af projektområdet.

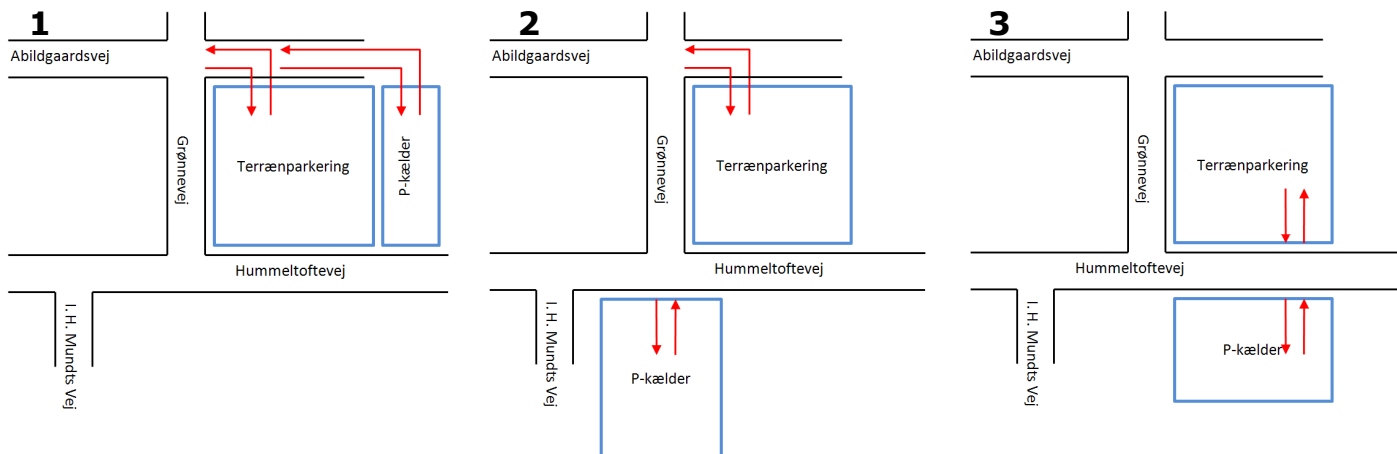
Parkeringsnormen for cykelparkering vurderes at være for høj.

³ Indledende trafikanalyse for bydelscenter, Via Trafik, 28.8.2008.

⁴ Der vil dog ikke forekomme trafik til og fra arealanvendelsen erhverv. Denne er forudsat at bestå af kontor, som traditionelt har lukket i weekenden.

4.3 Vejadgange

Kundetrafikken i bil kan afvikles på flere måder. Der er vurderet i alt tre forskellige overordnede afviklingsprincipper, som vist på figur 8.



Figur 8. Principper for afvikling af biltrafik.

Forslag 1 indebærer:

- At ind- og udkørende til både p-kælderen og terrænparkeringen kører via Grønnevej.

Forslag 2 indebærer:

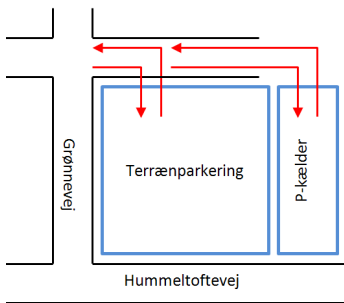
- At både ind- og udkørende til p-kælderen kører via en ny vejgren i krydset Hummeltoftevej/Grønnevej.
- At der er adgang til terrænparkeringen fra Grønnevej for både ind- og udkørende.

Forslag 3 indebærer:

- At ind- og udkørende til både p-kælderen og terrænparkeringen kører via et nyt vejkryds på Hummeltoftevej.

De tre forslag er nærmere beskrevet i de efterfølgende afsnit, hvor der også er beskrevet en række alternative udformninger af disse.

4.4



1

Forslag 1

I forslag 1 afvikles alt trafikken via en vejadgang på Grønnevej. Den mest hensigtsmæssige placering af denne vejadgang er overfor Abildgaardsvej, hvormed vejkrydset bliver firbenet. Firbenede vigepligtsregulerede vejkryds er ofte uheldsbelastede. Derfor bør krydset enten signalreguleres eller udformes som en rundkørsel.

Rundkørsler er generelt meget pladskrævende, og det vurderes at være vanskeligt at opnå en løsning, som tilgodeser alle de trafikale behov. Et signalkryds vil skabe en bedre trafikafvikling og være nemmere at indpasse i den eksisterende vejgeometri, hvorfor dette umiddelbart er at foretrække det pågældende sted.

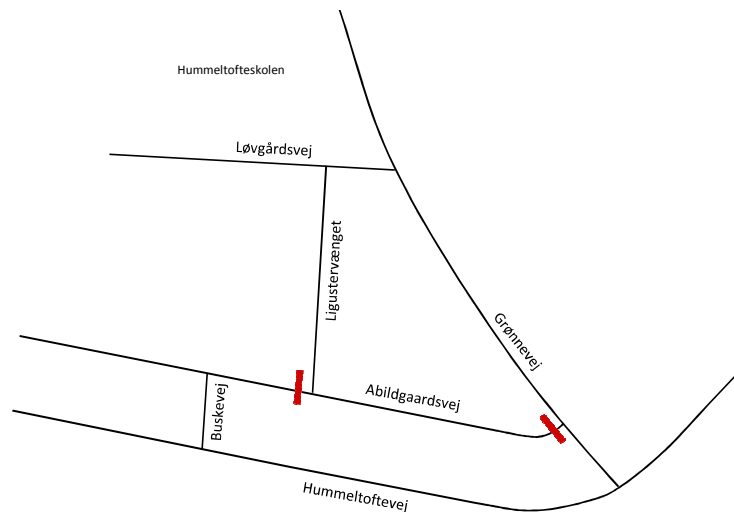
Trafikmængder for Forslag 1 kan ses i afsnit 5.4.1.

4.4.1

Lukning af Abildgaardsvej

Det bør overvejes at foretage vejlukning på Abildgaardsvej, da vejen vil blive benyttet af en øget mængde kundetrafik til centeret, når indkørslen placeres over for Abildgaardsvej. En vejlukning vil sikre at vejen fortsat fungerer som lokalvej.

Vejlukningen kan gennemføres på flere måder, men de to mest oplagte muligheder er at lukke Abildgaardsvej ud mod Grønnevej eller ved Ligustervænget, som vist på figur 9.



Figur 9. Forslag til steder, hvor der kan foretages vejlukning på Abildgaardsvej.

En lukning ud til Grønnevej vil have den fordel, at krydset ind til centeret i stedet er trebenet, hvilket er fordelagtigt af hensyn til både trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Ulempen er at beboere tæt på vejlukningen får øget omvejskørsel.

En lukning ved Ligustervænget vil i vid udstrækning forhindre trafik til centeret i at køre via Abildgaardsvej. Krydset ind til centeret forbliver firbenet,

men aflastes for hovedparten af kundetrafik fra Abildgaardsvej. Løsningen medfører kun omvejskørsel for meget få.

Begge vejlukningsforslag vil medvirke til at fredeliggøre Abildgaardsvejs og det omkringliggende boligområde.

4.4.2 Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej

Der er behov for en justering af det eksisterende signalkryds for at afvikle trafikken på en hensigtsmæssig måde. Der er primært tale om signaltekniske ændringer og justeringer af vognbaneforløb.

Udvidelsen af centeret øger endvidere behovet for midterheller, som fodgængere kan anvende som støttepunkter. Krydset bør som minimum udvides med disse i den østlige tilfart på Hummeltoftevej.

Det bør dog overvejes at flytte hele krydset mod vest således, at I. H. Mundts Vej kan tilsluttes som fjerde vejgren. Det vil medvirke til en mere smidig og sikker trafikafvikling.

Krydset bør ikke udformes som en rundkørsel på grund af nærheden til det nye firbenede signalkryds ved Abildgaardsvej. Rundkørsler og signalanlæg bør generelt ikke placeres tæt på hinanden, da rundkørsler er dårlige til at afvikle trafik, som ankommer i samlede grupper.

Trafiksimuleringer har desuden vist, at der af hensyn til trafikafviklingen er behov for en meget stor rundkørsel med mere end et tilfartsspor i en eller flere af vejgrenene. Det vil medføre en øget uheldsrisiko for de lette trafikanter i forhold til en almindelig rundkørsel eller signalkryds.

4.4.3 Trafiksikkerhed og de lette trafikanter

Trafiksikkerheden bliver som udgangspunkt negativt påvirket, når trafikmængden på en vej eller i et kryds stiger. Det vurderes imidlertid at være muligt at opretholde og forbedre trafiksikkerheden i området, da der etableres nye kryds. Det er dog væsentligt, at disse kryds udformes med fokus på de lette trafikanters trafiksikkerhed.

Den intensiverede biltrafik på Grønnevej vil vanskeliggøre de lette trafikanters krydsning af vejen. Der er især et stort antal ældre og gangbesværede, som krydser vejen ved Abildgaardsvej. Der bør derfor etableres midterheller på tværs af Grønnevej. Midterhellerne placeres mest hensigtsmæssigt i tilknytning til vejkrydset.

4.4.4 Trafikafvikling

Trafikafviklingen er undersøgt vha. trafiksimulering for et vejnet, hvor der er firbenede signalkryds ved Grønnevej/Abildgaardsvej/Sorgenfri Torv og ved Hummeltoftevej/Grønnevej/I. H. Mundts Vej.

Trafikafviklingen er generelt tilfredsstillende, men der kan forekomme få, korte perioder med tilbagestuvning imellem krydsene i myldretiden.

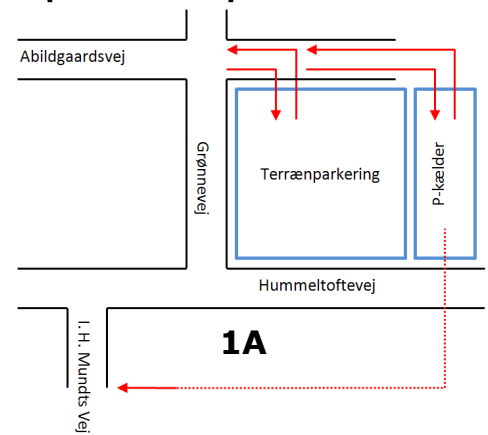
Herudover vil den udkørende biltrafik fra centeret opleve, at der kan være kødannelse på p-kælderens rampe. Dette vil ske flere gange i myldretiden.

I forhold til biltrafikken er der ikke et afviklingsmæssigt behov for at ændre krydset, således at I. H. Mundts Vej tilføjes som en fjerde vejgren. Trafikafviklingen i et trebenet kryds uden I. H. Mundts Vej vil være lidt bedre, da vigepligtsforholdene i krydset forenkles. Det bør dog overvejes at ændre krydset alligevel, da det vil forbedre trafiksikkerheden og forholdene for varetrafikken til centeret.

Alternativ – Supplerende udkørsel fra p-kælderen på I. H. Mundts Vej

For at aflaste den primære vejadgang og reducere kødannelse på rampen til p-kælderen, kan det overvejes at etablere en supplerende udkørsel fra p-kælderen på I. H. Mundts Vej, som vist til højre herfor.

Der vil køre ca. 200 biler ud på I. H. Mundts Vej fra centeret, hvis halvdelen af butikstrafikken anvender denne udkørsel. Det er samlet set færre end der kører til og fra centeret på I. H. Mundts Vej i dag.



Trafiksimuleringer har vist, at løsningen fungerer acceptabelt mht. trafikafvikling. Den primære konsekvens af den nye vejadgang er, at trafikken i krydset Hummeltoftevej/Grønnevej er fordelt mere ligeligt på krydsets fire ben.

Herudover aflaster den vejadgangen på Grønnevej for en væsentlig mængde udkørende trafik. Den udkørende biltrafik vil således i langt mindre omfang opleve, at der kan være kødannelse på p-kælderen's rampe ved Grønnevej.

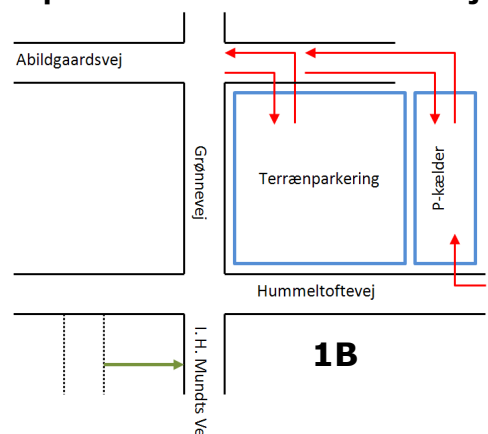
Der bør i udformningen af den nye udkørsel tages hensyn til den overfor liggende vuggestue og børnehaven, hvorfra en del børn vil blive afleveret og afhentet i løbet af dagen.

Trafikmængder for Forslag 1A kan ses i afsnit 5.4.2.

Alternativ – Supplerende indkørsel til p-kælder fra Hummeltoftevej

Et andet alternativ til hovedforslaget kunne være at etablere en supplerende indkørsel til p-kælderen på Hummeltoftevej. Dette aflaster både den primære vejadgang på Grønnevej og krydset Hummeltoftevej/Grønnevej for en væsentlig højresvingende trafik fra øst.

Indkørsel fra Hummeltoftevej bør kun foregå som højresving af hensyn til afviklingen og trafiksikkerhed.



Indkørslen placeres bedst på den nordlige side af Hummeltoftevej, da en indkørsel på den sydlige side kun vil få begrænset anvendelse.

Tilfarten til indkørslen på Hummeltoftevej bør udformes som et kanaliseringsspor, hvor biltrafikken kan sænke farten. Dette sikrer samtidig, at kapaciteten på Hummeltoftevej ikke reduceres.

Etablering af højresvingsspor ind til centeret påvirker imidlertid trafikafviklingen i krydset Hummeltoftevej/Grønnevej. Det skyldes at længden af højresvingsspor på Hummeltoftevej reduceres væsentligt. Der er allerede i dag et stort antal højresvingende biler i krydset, hvorfor en reduktion vil medføre afviklingsmæssige problemer.

Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej bør derfor flyttes mod vest for at øge kanaliseringssporets længde. Det giver også mulighed for at tilslutte I. H. Mundts Vej som en fjerde vejgren, hvilket vil være trafiksikkerhedsmæssigt godt.

Kanaliseringssporene vil dog blive ret korte alligevel, og det kan give afviklingsmæssige problemer med øget tilbagestuvning mod Lyngby Omfartsvej på Hummeltoftevej. Dette undgås dog ved at lade de to højresvingsspor fortsætte i forlængelse af hinanden uden afbrydelse. Det medfører dog en øget risiko for bagendekollisioner imellem biler.

Højresvingende bilister til parkeringskælderen vil være i konflikt med de lette trafikanter langs Hummeltoftevej, når de gennemfører deres svingmanøvre. Det er derfor væsentligt at bilernes hastighedsniveau er sænket mest muligt i konfliktpunktet. Dette kan opnås ved at udforme vejadgangen som en overkørsel, hvor biltrafikken krydser cykel- og gangtrafikkens færdselsarealer.

Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej kan i dette alternativ udformes som en 1-sporeret rundkørsel, da trafikmængden i krydsets østlige tilfartsspor reduceres markant. En rundkørsel vil dog stadig være meget tæt på det nye signalkryds på Grønnevej, hvilket medfører at dens kapacitet er reduceret i forhold til normale omstændigheder. Krydset er således bedst egnet til at være udformet som signalkryds og ikke som rundkørsel.

Trafikmængder for Forslag 1B kan ses i afsnit 5.4.3.

Alternativ – Vejlukning og vigepligtsregulering

Et alternativ til forslag 1B kunne være at lukke Abildgaardsvej og i stedet lade vejadgangen til Sorgenfri Torv være vigepligtsreguleret. Trafiksimuleringer har vist, at det vil være vanskeligt at afvikle trafikken på en hensigtsmæssig måde fra centeret. Det vil resultere i hasarderede fremkørsler og forringet trafiksikkerhed. Løsningen kan derfor ikke anbefales.

Det er derfor fortsat nødvendigt at signalregulere krydset, hvis der foretages vejlukning af Abildgaardsvej.

4.5

Forslag 2

I forslag 2 afvikles trafikken til og fra terrænparkeringen langs Grønnevej på tilsvarende vis som i forslag 1. Det vil sige via en ny signalreguleret vejadgang overfor Abildgaardsvej.

Adgangen til parkeringskælderen er imidlertid flyttet til en ny fjerde vejgren i krydset Hummeltoftevej/Grønnevej, hvorfra der kan foregå både ind- og udkørsel.

Forslag 2 og dens varianter er i praksis vanskelige at realisere, da de nødvendige vejanlæg reducerer mulighederne for at skabe et grønt gademiljø omkring centeret.

Herudover forværres problemerne i tilknytning til I. H. Mundts Vej. Det vil blive mere vanskeligt at komme til og fra vejen sammenlignet med i dag på grund af den intensiverede trafik og tilføjelsen af en fjerde vejgren i krydset ved Grønnevej.

De eksisterende trafiksikkerhedsmæssige problemer forværres således, og der kan forventes at ske flere uheld, hvor cyklister bliver påkørt af ind- og udsvingende biltrafik på I. H. Mundts Vej.

4.5.1

Trafiksikkerhed og de lette trafikanter

Det er ikke trafiksikkerhedsmæssigt problematisk at tilslutte parkeringskælderen til vejkrydset, når der ses bort fra problemstillingen ved I. H. Mundts Vej. Dette gælder uanset om der er tale om en rundkørsel eller et signalkryds. Der sker et nogenlunde tilsvarende antal uheld i rundkørsler og signalkryds. Generelt er uheldene dog oftere mere alvorlige i signalkryds.

Mht. signalkrydset ved vejadgangen på Grønnevej gælder de samme forhold, som er beskrevet for forslag 1 i afsnit 4.4.3.

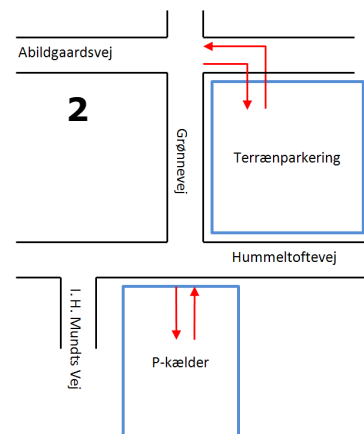
4.5.2

Trafikafvikling

Selve krydset Hummeltoftevej/Grønnevej bør udformes som et firbenet signalkryds. Trafiksimuleringer har vist, at det ikke er muligt at afvikle trafikken, hvis der etableres en rundkørsel. Der kan således opstå kødannelse på Hummeltoftevej, som strækker sig tilbage til og forbi frakørslen fra Lyngby Omfartsvejs.

En signalregulering skønnes at kunne indrettes således, at der ikke opstår afviklingsproblemer. Det vil dog kræve en udvidelse af krydset, og der kan således være behov for at øge antallet af vognbaner. Hertil kommer, at den venstresvingende trafik ind til centeret bør afvikles i bundne venstresving af hensyn til trafiksikkerheden.

Det kan muligvis som supplement blive nødvendigt med en særlig løsning, som kan afvikle den store mængde højresvingende biltrafik fra øst mod nord. Det kunne f.eks. være en løsning som vist nedenfor med højresvingsshunt.





Figur 10. Højresving med separat regulering af ligeudkørende og højresvingende cyklister via cykelshunt. (Byernes trafikarealer - Hæfte 4 - Vejkryds)

Alternativ – Udvidet rundkørsel og ny adgang til p-kælder

Problemerne med tilbagestuvning fra en rundkørsel kan undgås, hvis:

- Rundkørslen udvides med et kørspej til den højresvingende trafik i den østlige tilfart.
- Der etableres en højresvingmulighed fra Hummeltoftevej til p-kælderen for trafikken på vej i vestlig retning på Hummeltoftevej.

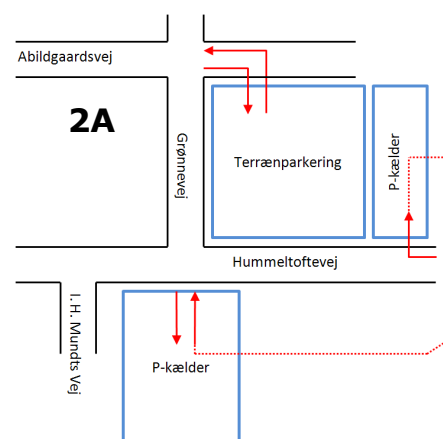
Med disse ændringer vil en løsning med rundkørsel kunne accepteres.

Det er dog geometrisk og trafiksikkerhedsmæssigt problematisk at udforme en rundkørsel på en hensigtsmæssig måde, hvis der kun tilføjes et ekstra tilfartsspor i en af vejgrenene. I praksis vil det være nødvendigt at udvide hele rundkørselens geometri væsentligt i forhold til en almindelig bymæssig rundkørsel. Dette vil påvirke de lette trafikanter på strækningen negativt. Enten i form af nedsat fremkommelighed eller øget uheldsrisiko.

Det vil endvidere være vanskeligt at etablere en rundkørsel med en acceptabel længde af højresvingkanaliseringen på grund af den korte afstand til det vigepligtsregulerede højresving ned i p-kælderen. Der er derfor øget risiko for tilbagestuvning mod Lyngby Omfartsvej, hvis ikke de to højresvingbaner ligger i uafbrudt forlængelse af hinanden.

Alternativ – Vigepligtskryds ind til terrænparkering på Grønnevej

Alternativet til et firbenet signalkryds ved centerets vejadgang overfor Abildgaardsvej kunne være to fortsatte trebenede vigepligtskryds. Dermed placeres centerets vejadgang omtrent samme sted som i dag.



Det vil ikke være problematisk at afvikle trafikken fra centeret i et vigepligtskryds, når det kun er terrænparkeringen, som benytter vejadgangen.⁵

Det vil dog ikke være muligt at etablere venstresvingskanalisering ind til centerets terrænparkering, da det ikke kan anbefales at trafikken til og fra Abildgaardsvej skal foretage svingmanøvre over en venstresvingsbane.

Løsningen med to forsatte vigepligtskryds vil være mindre trafiksikkert end et nyt firbenet signalkryds.

⁵ Det forventes at terrænparkeringen vil indeholde 40-80 pladser.

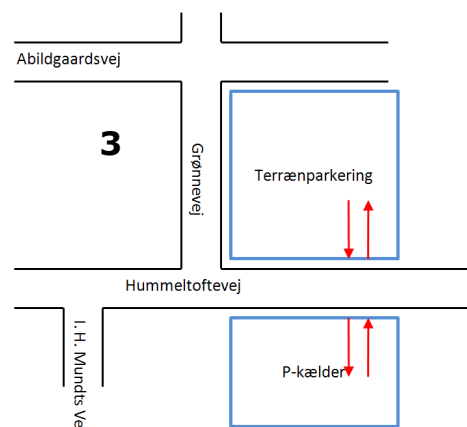
4.6

Forslag 3

I forslag 3 afvikles alt trafik til og fra Sorgenfri Torv fra nye vejadgange på Hummeltoftevej. Disse samles i et nyt signalreguleret vejkryds.

Krydset Hummeltoftevej/Grønnevej bør flyttes mod vest af hensyn til afstanden imellem krydsene.

Det er ikke hensigtsmæssigt at udforme krydsene som rundkørsler på grund af den korte afstand imellem dem.



4.6.1

Trafiksikkerhed og de lette trafikanter

Et helt nyt vejkryds vil i sig selv generere et antal trafikuheld sammenlignet med de øvrige forslag, hvor det i højere grad er eksisterende vejkryds som ombygges og forbedres. Trafiksikkerhedsmæssigt vurderes dette dog kun at have marginal betydning i forhold til de øvrige forslag.

Der er ikke behov for ombygninger i tilknytning til Grønnevej og Abildgaardsvej af hensyn til biltrafikken. Der bør dog etableres midterheller på Grønnevej ud for Abildgaardsvej af hensyn til de lette trafikanter.

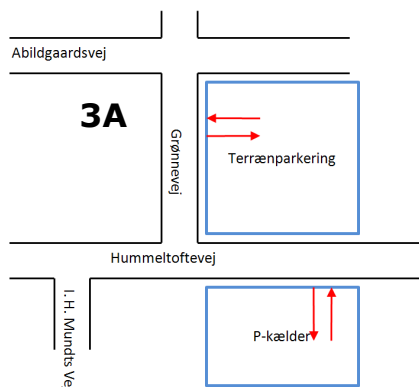
4.6.2

Trafikafvikling

Analysen af trafikafviklingen har vist, at der vil opstå hyppig tilbagestuvning imellem krydsene. Løsningen kan derfor ikke anbefales.

Alternativ

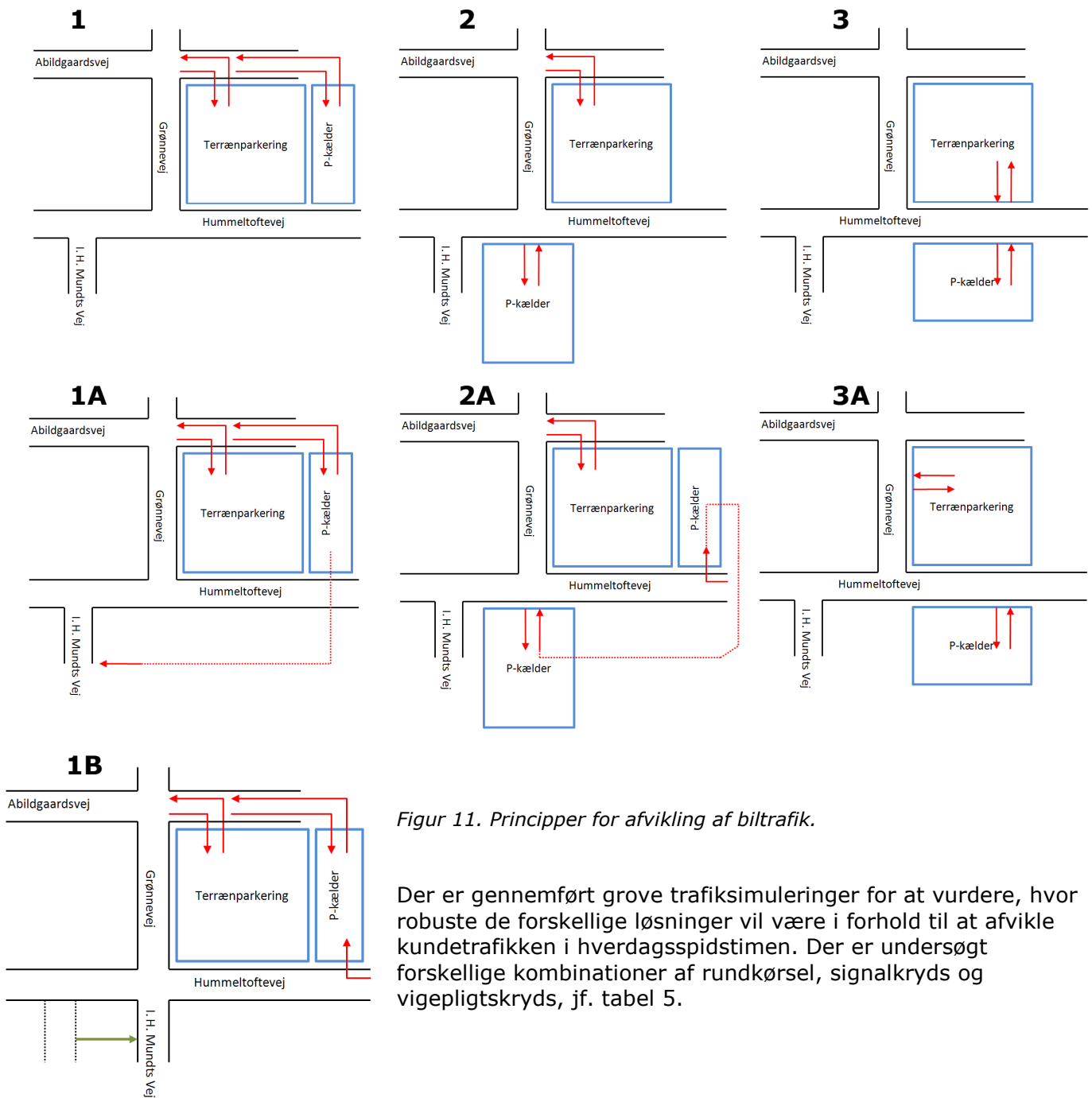
Det er undersøgt, om det vil reducere afviklingsproblemerne, hvis terrænparkeringen i stedet blev afviklet fra et vigepligtskryds på Grønnevej, da dette forenkler trafikafviklingen i et af signalkrydsene. Trafiksimuleringerne har imidlertid vist, at der stadig vil forekomme hyppige problemer med tilbagestuvning imellem de to signalkryds.



4.7

Samlet vurdering af forslag

Der er undersøgt tre overordnede placeringer af vejadgange og en række varianter heraf, jf. figur 11.



Figur 11. Principper for afvikling af biltrafik.

Der er gennemført grove trafiksimuleringer for at vurdere, hvor robuste de forskellige løsninger vil være i forhold til at afvikle kundetrafikken i hverdagsspidstimen. Der er undersøgt forskellige kombinationer af rundkørsel, signalkryds og vigepligtskryds, jf. tabel 5.

Tabel 5. Udformning af vejadgang(e). + = Anbefalet løsning. - = Funktionel men problematisk løsning. ÷ = Urealiserbar løsning.

Nr.	Afviklings- princip (jf. figur 11)	Overordnet vurdering	Udformning af vejadgang(e) og kryds		
			Hummeltoftevej	Grønnevej	Krydset Hummeltoftevej/ Grønnevej
A	1	-	Ingen	Signalreguleret F-kryds med Abildgaardsvej ⁶	Rundkørsel med I. H. Mundts Vej som fjerde vejgren evt. med højresvingskanalisering i en eller flere tilfarter
B	1	+	Som A	Som A	Signalregulering med I. H. Mundts Vej som fjerde vejgren
C	1A	+	Ingen	Som A	Som B
D	1B	-	Vigepligtsreguleret højresving ind	Som A	Firbenet rundkørsel
E	1B	+	Som D	Som A	Som B
F	1B	÷	Som D	Vigepligtsreguleret T-kryds. Vejlukning på Abildgaardsvej	Som A eller B
G	2	÷	Vejadgang i krydset Hummeltoftevej/Grønnevej	Som A	Firbenet rundkørsel
H	2	-	Som G	Som A	Firbenet signalkryds
I	2A	-	Som G og D	Som A	Firbenet rundkørsel med højresvingskanalisering i en eller flere tilfarter
J	2A	-	Som I	Abildgaardsvej og vejadgangen til centeret er fortsatte T-kryds	Som I
K	3	÷	Signalreguleret F-kryds	Ingen	Som B
L	3A	÷	Signalreguleret T-kryds	Som K	Som B

⁶ Det kan overvejes at gennemføre vejlukning af Abildgaardsvej for at styrke dens funktion som lokalvej.

Af disse tre løsninger vurderes variant B, C, D, E og H at være de mest trafiksikre, da A, I og J kræver, at der laves højresvingskanalisering i rundkørslen. Dette vil medføre en øget uheldsrisiko i forhold til en almindelig rundkørsel. Generelt har rundkørsler og signalkryds en nogenlunde ens uheldsforekomst. Trafikuheldene er dog ofte mindre alvorlige i rundkørsler især for uheld mellem biler.

Variant D (og i mindre grad A, I og J) vil have en forringet trafikafvikling i forhold til B, C og E idet en rundkørsel har en reduceret kapacitet, når den placeres tæt på et signalkryds.

Variant H har den ulempe, at krydset Hummeltoftevej/Grønnevej bliver meget trafikeret, hvilket vil medføre behov for en større udbygning af krydset. Det reducerer samtidig muligheden for at indrette området med et grønt gademiljø. Den øgede trafik i krydset vil desuden forværre de trafiksikkerhedsmæssige problemer i tilknytning til I. H. Mundts Vej.

Med baggrund i ovenstående vurderes variant B, C og E at være de bedst egnede udformninger på lokaliteten. Disse tre varianter fordele og ulemper er sammenfattet i nedenstående tabel 6:

Tabel 6. Fordele og ulemper ved de anbefalede løsninger.

<i>Variant</i>	<i>Fordele</i>	<i>Ulemper</i>
B	Én samlet vejadgang til centeret	Kødannelse på p-kælderens rampe Få, korte perioder med tilbagestuvning imellem krydsene
C	Aflastning af centerets udkørsel. Væsentligt mindre kødannelse på p-kælderens rampe	Få, korte perioder med tilbagestuvning imellem krydsene
E	Aflastning af krydset Hummeltoftevej/Grønnevej. Væsentligt færre højresvingende fra øst mod nord.	Kødannelse på p-kælderens rampe Få, korte perioder med tilbagestuvning imellem krydsene Øget risiko for bagendekollisioner

En ensporet rampe har erfaringsmæssigt en kapacitet på ca. 700 biler i timen. Centeret har en beregnet spidstimetrafik på ca. 900 biler i alt. Det vil således under normale omstændigheder være tilstrækkeligt med en rampe til nedkørsel og en rampe til opkørsel, som dermed har en samlet kapacitet på ca. 1.400 biler/time. En tredje rampe er derfor primært aktuel for at forbedre afviklingen i signalkrydsene.

4.8

Varetrafik

Vareleveringer vil også fremover foregå fra overkørsler på Grønnevej og I. H. Mundts Vej. Der er planlagt varegårde/vareleveringsområder i kælder på både Grønnevej og I. H. Mundts Vej.

Vareleveringsområderne er forbundet i kælderniveau. De vil blive ensrettede således, at der kun foregår indkørsel fra en vejadgang og udkørsel fra den anden.

Det er planlagt at indkørsel foregår fra I. H. Mundts Vej, da der i så fald ikke skabes konflikter mellem højresvingende lastbiler og cyklister.

Der færdes et antal lette trafikanter på stierne langs med banen. Disse benytter ofte vejen mellem det eksisterende center og etageejendommen, som forbindelse til og fra Grønnevej. Disse lette trafikanter vil være i konflikt med den udkørende varetrafik.

Det skal sikres, at denne konflikt imellem de lette trafikanter og varetrafikken reduceres. Varetrafikken skal således have gode oversigtsforhold. Hvor dette ikke er muligt skal varetrafikkens manøvrer foregå i et område, som er aflukket for almindelig færdsel.

5 Bilag – Trafikgenerering

For at kunne vurdere trafikafviklingen i spidstimeperioden er der gennemført både manuelle og maskinelle trafiktællinger. Herudover er den fremtidige trafik til og fra projektområdet beregnet.

5.1 Trafiktællinger

Der er gennemført en maskinel videotælling i krydset Hummeltoftevej/Grønnevej fra kl. 6:00-18:00 torsdag d. 14. oktober 2010.

Tællingen er sammenlignet med snittællinger på Hummeltoftevej øst og vest for krydset samt på Grønnevej. Disse tællinger er fra 2003 og 2004 og har generelt et tilsvarende trafikmønster, men har dog et noget lavere trafikniveau end tællingen fra 2010.

Der er gennemført manuel trafiktælling den samme dag i perioden 15:30-17:30 ved:

- Overkørslen Grønnevej/Abildgaardsvej
- Overkørslen til etageejendommen/varelevering på Grønnevej
- Overkørslen til Sorgenfri Torv på Grønnevej
- Overkørslen til Sorgenfri Torv på I. H. Mundts Vej
- Overkørslen Hummeltoftevej/I. H. Mundts Vej

Der er gennemført to lørdagstællinger. Den første blev gennemført d. 23. oktober 2010, men har vist sig at være påvirket af efterårsferien. Der er derfor gennemført en ny lørdagstælling d. 6. november 2010.

Lørdagstællingerne er gennemført på tilsvarende vis som hverdagstællingen. Der er dog kun talt trafik i krydset Hummeltoftevej/Grønnevej mellem kl. 10:00-15:00. De manuelle trafiktællinger er gennemført i perioden 11:00-13:00.

5.2 Generel trafikvækst og dimensioneringsperiode

Det er forudsat at trafikken stiger med 1 % pr. år uafhængigt af det planlagte byggeri.

Trafikken er fremskrevet til 2020, som er udgangspunktet for alle de gennemførte trafiksimuleringer.

5.3

Trafikgenerering i hverdagsspidstimen

Byggeriets trafikskabende effekt er beregnet på baggrund af både turrater, p-normer og et gennemsnit af de to metoder.

For turraterne er anvendt følgende:

Tabel 7. Anvendte turrater og spidstimeandele til beregning af ny trafik.

Type	m ²	turrate	spidstimeandel
Discountbutik	1.200	250	0,12
Supermarked	3.400	66	0,12
Butik	3.210	28	0,12
Bibliotek	500	5,8	0,12
Erhverv	8.520	3,9	0,3
Bolig	6.500	2	0,5
SUM	23.330	-	-

For p-norm beregningen er anvendt følgende:

Tabel 8. Anvendte p-normer og forudsætninger til beregning af ny trafik.

Type	P-norm	P-pladser	Forudsætning
Discountbutik	35	34	3 pr. time + 70 % belægning + både til og fra
Supermarked	35	97	2 pr. time + 70 % belægning + både til og fra
Butik	35	92	1,25 pr. time + 70 % belægning + både til og fra
Bibliotek	50	10	1 pr. time + 100 % belægning + både til og fra
Erhverv	50	170	1 tur pr. plads i spidstimen + 90 % belægning + 60 % kører hjem
Bolig	1,5	98	2,0 ture pr. døgn + 95 % belægning + 0,5 spidstimeandel
SUM		501	

De beskrevne beregningsforudsætninger medfører trafik som angivet i tabel 9.

Tabel 9. Beregning af biltrafik til og fra nyt center i hverdagsspidstimen.

Type	Nyt center [m ²]	Turrater [biler til og fra center]	P-norm
Dagligvarebutik	4.600	630	420
Butik, café, off. service	3.710	110	180
Erhverv	8.520	100	90
Bolig	6.500	65	90
SUM	23.330	905	780
GENNEMSNI		840	

De beskrevne beregningsforudsætninger er også anvendt på det eksisterende centers arealanvendelse, jf. tabel 10.

Tabel 10. Beregning af biltrafik til og fra det eksisterende center i hverdagsspilstimen.

Type	Nyt center [m ²]	Turrater [biler til og fra center]	P-norm
Dagligvarebutik	4.600	420	240
Butik, café, off. service	3.710	120	190
Erhverv	8.520	5	5
Bolig	6.500	5	5
SUM	23.330	550	440
GENNEMSNIT		495	
Trafiktælling		450-500	

Ved at sammenligne med trafiktællingen til og fra centeret kan det ses at gennemsnitsmetoden bedst afspejler centerets trafikskabende effekt. Det er derfor gennemsnitsmetodens trafikmængder, som er anvendt i de gennemførte trafiksimuleringer for det nye center.

5.3.1

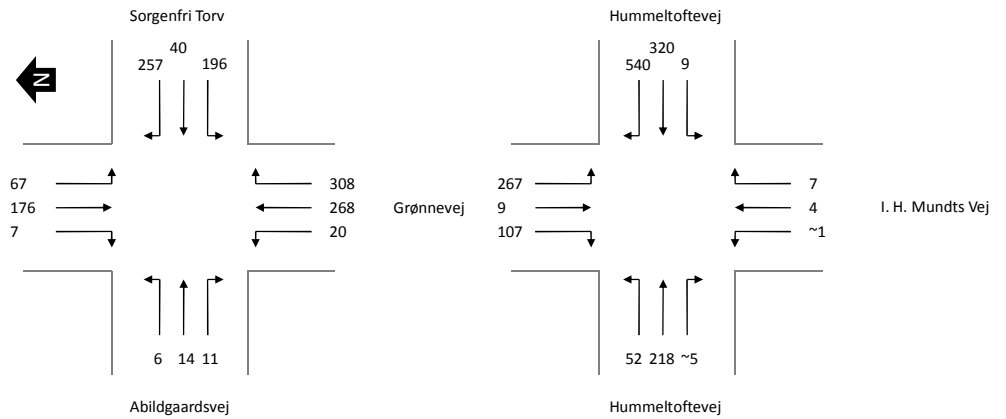
Trafikgenerering i weekendspidstimen

Spidstimetrafikken om lørdagen vurderes at ville blive ca. 20 % større end sammenlignet med hverdagsspilstimen. Dette er ikke tilsvarende forholdet mellem det nuværende centers hverdags- og weekendspidstimetrafik, men afspejler det nye centers forøgede butiks- og parkeringsudbud, som gør det mere attraktivt for de handlende i weekenden.

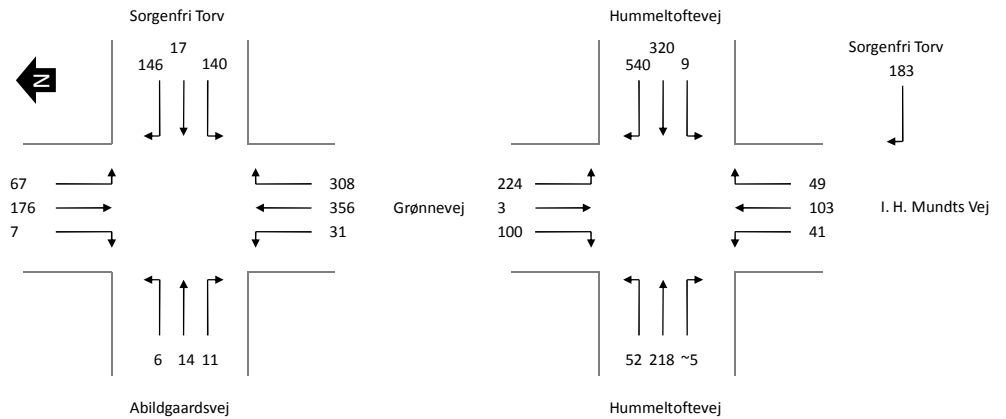
Der vil dog ikke forekomme trafik til og fra arealanvendelsen erhverv. Denne er forudsat at bestå af kontor, som traditionelt har lukket i weekenden.

5.4 Trafikmængder

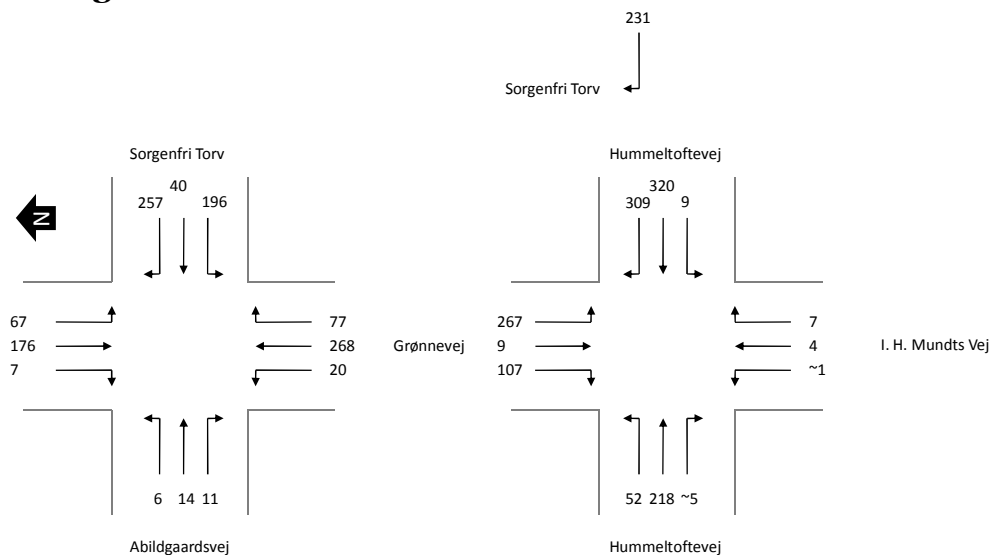
5.4.1 Forslag 1



5.4.2 Forslag 1A



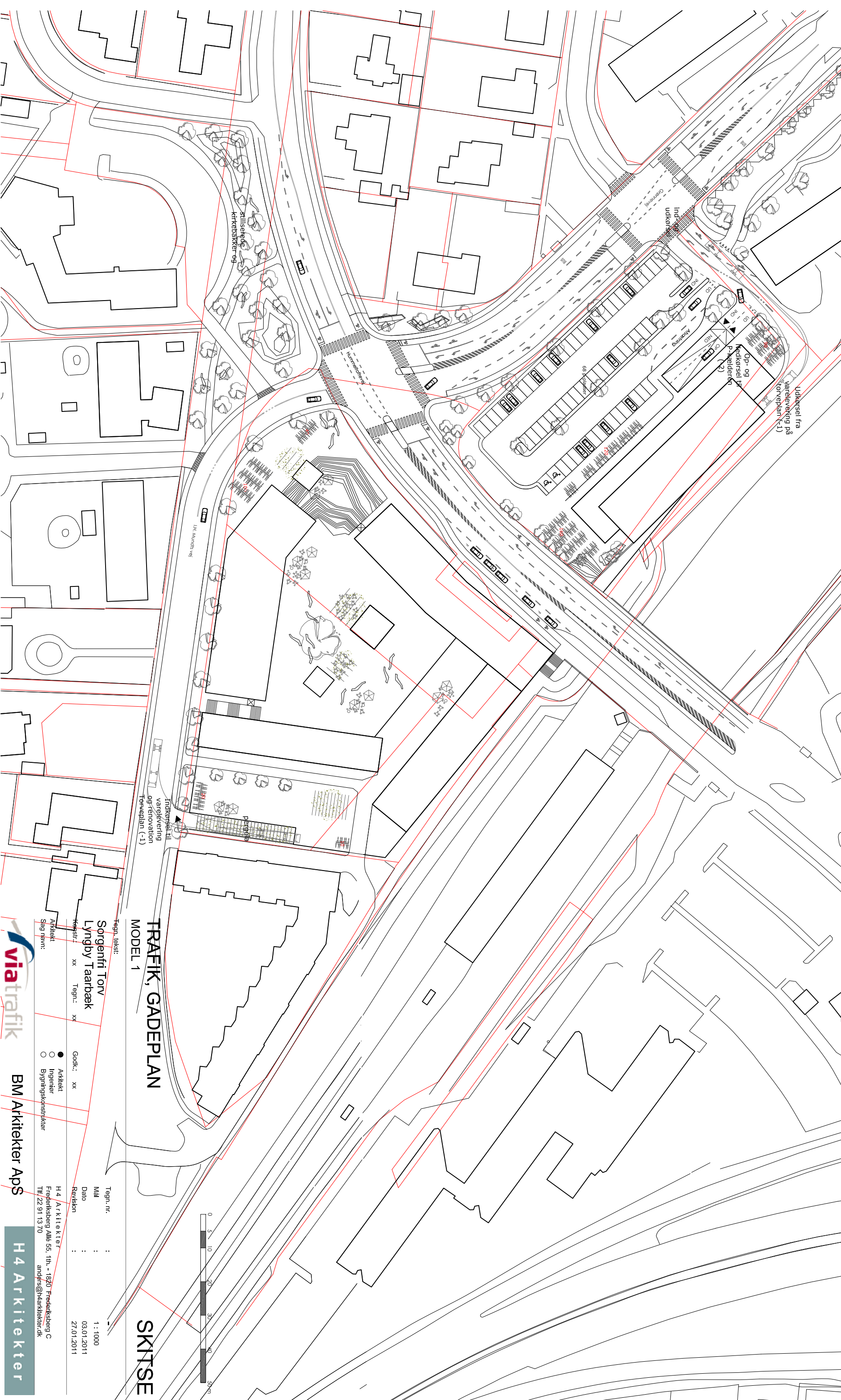
5.4.3 Forslag 1B



SORGENFRI TORV

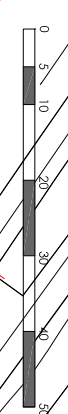


Model 1 (etage 0) Gadeplan



TRAFIK, GADEPLAN MODEL 1

SKITSE



Tegn. læst:

Sorgenfri Torv		Tegn. nr.:	:	1 : 1000
Lyngby Taarbæk		Mål	:	:
Kæstuf.:	xx	Dato	:	03.01.2011
Tegn.:	xx	Revison	:	27.01.2011
Godk.:	xx			

Godk.: xx

Arktekt
Ingeniør
Bygningskonstruktor

H4 Arkitekter
Fredensberg Alle 55, 1th. - 1820 Fredensberg C
Tlf. 22 91 13 70
andfrs@h4arkitekter.dk

via trafik

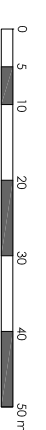
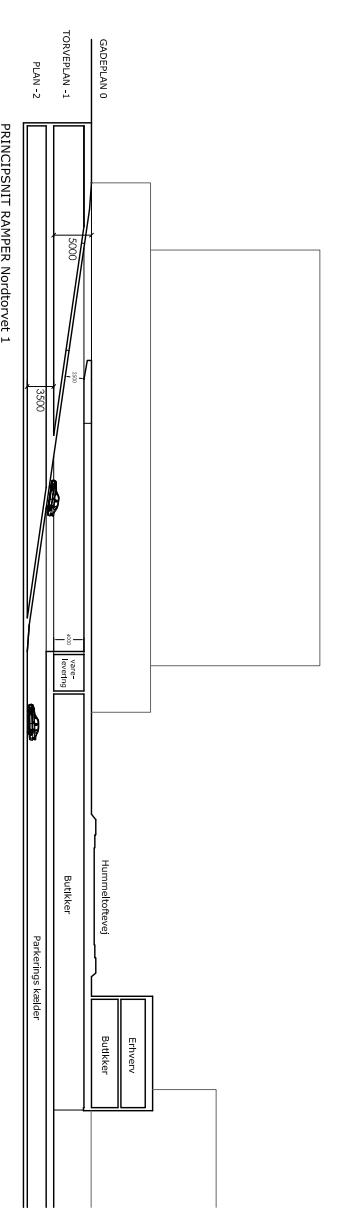
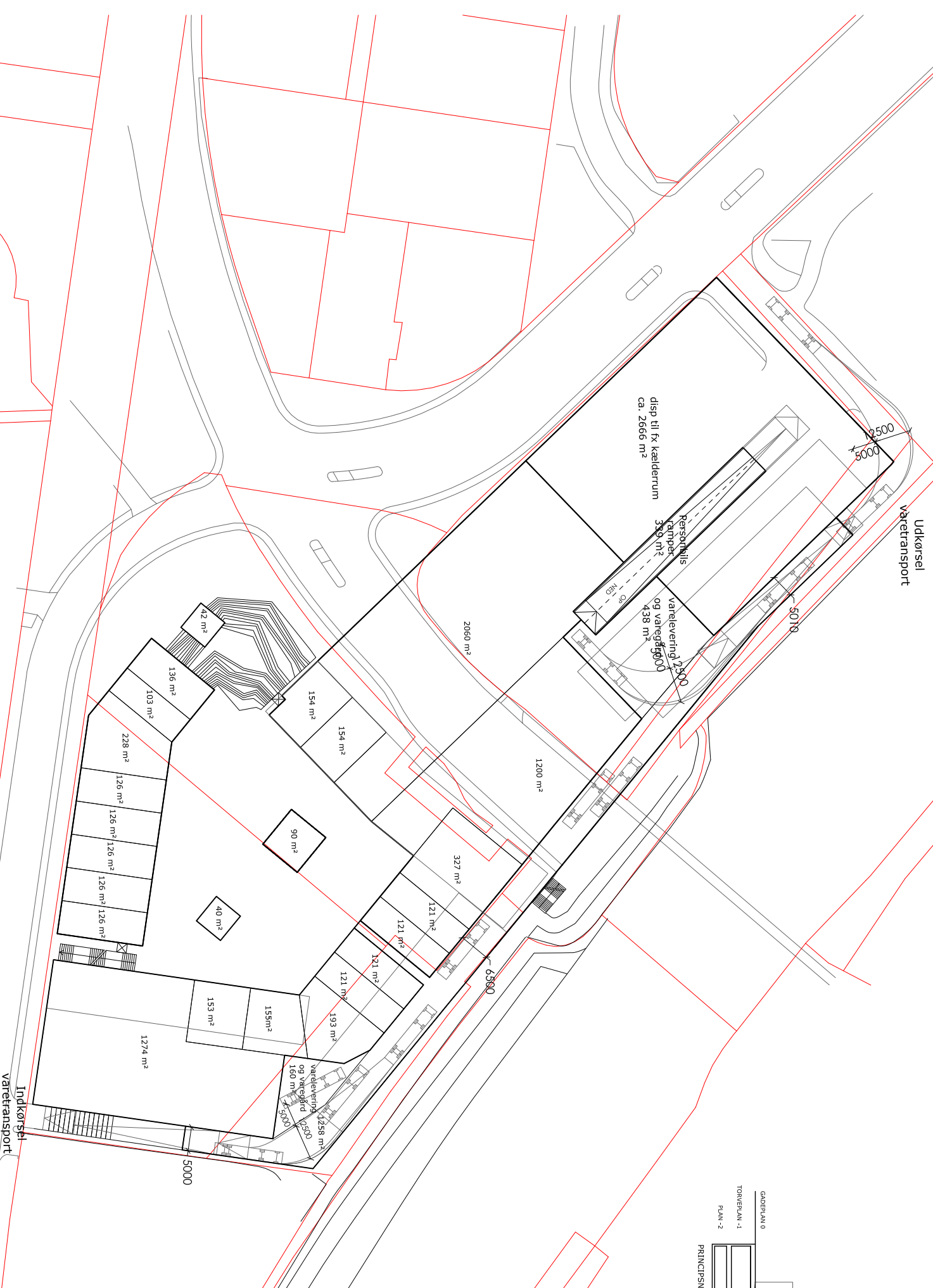
BM Arkitekter Aps

H4 Arkitekter

SORGENFRI TORV

Model 1 (etage -1)

Torveplan



TRAFIK TORVEPLAN MODEL 1

SKITSE

Tegn. tekst:

Sorgenfri Torv
Lyngby Taarbæk

Konstr.: xx Tegn.: xx Godk.: xx

Afdiakt: Arkitekt
Sag navn: Ingeniør
 Bygningskonstruktør

Tegn. nr.	:	1
Mål	:	1 : 1000
Dato	:	10.01.2011
Revision	:	27.01.2011

H4 Arkitekter
Fredensborg Alle 55, th. - 1820 Fredensborg C
Tlf. 22 91 13 70
anders@h4arkitekter.dk



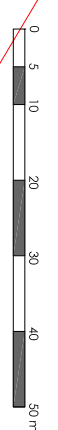
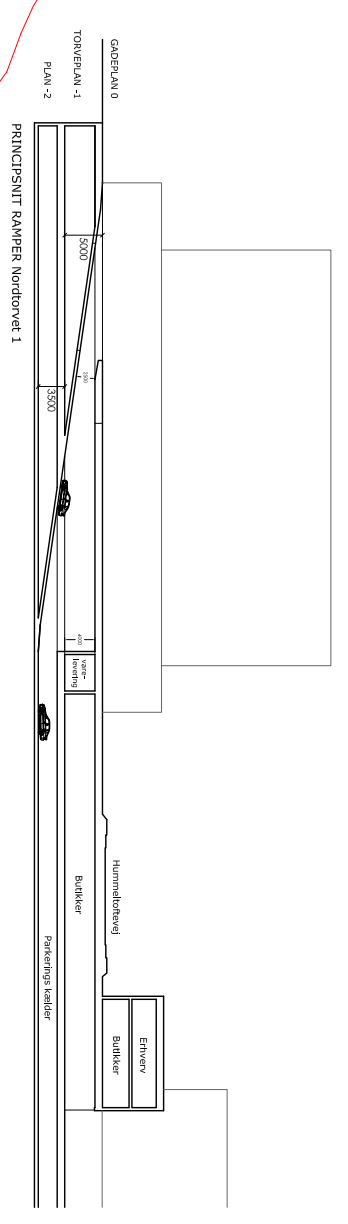
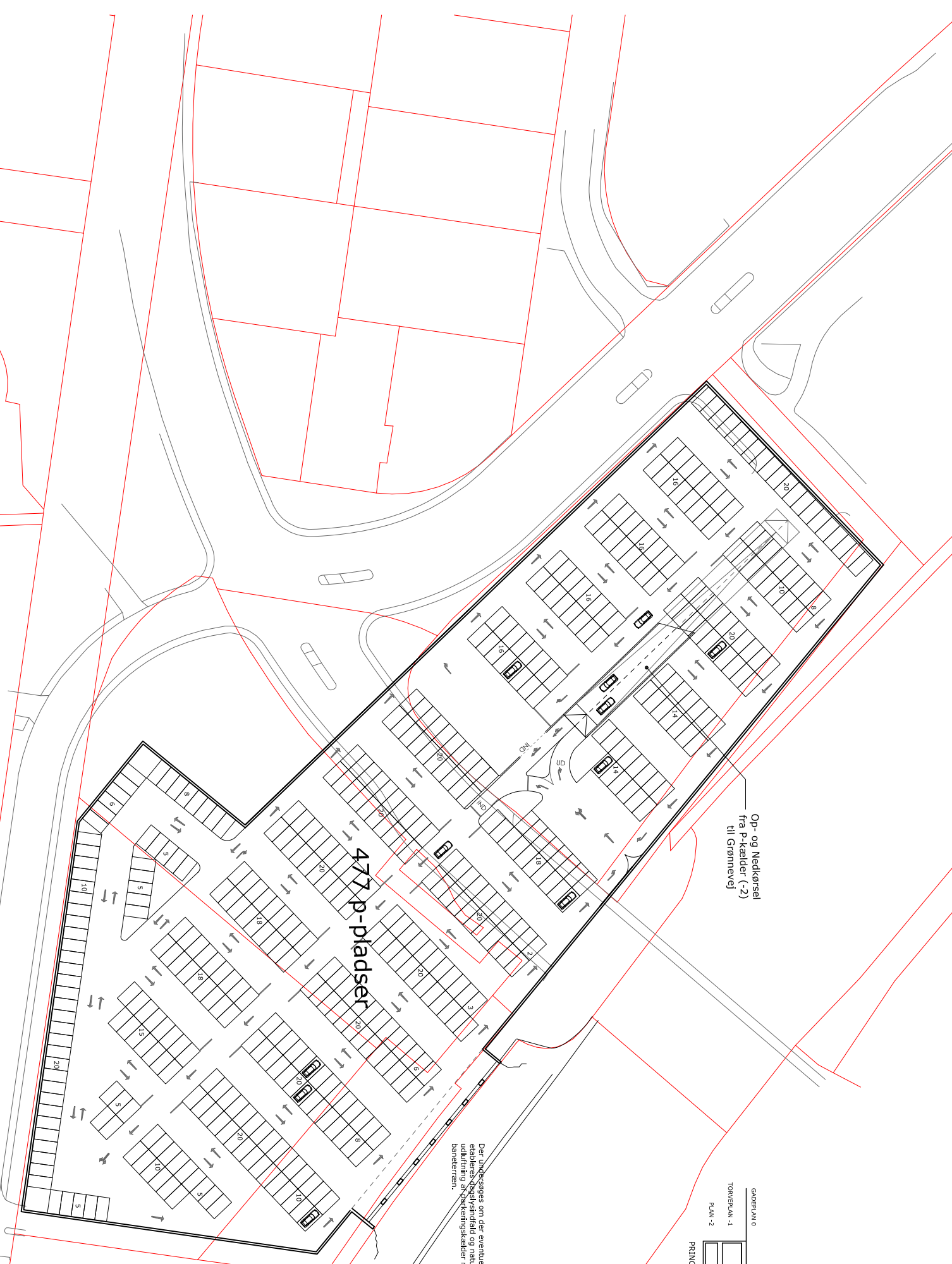
BM Arkitekter Aps

H4 Arkitekter

SORGENFRI TORV

Model 1 (etage -2)

P- Køelder



TRAFIK, ETAGE -2
MODEL 1

SKITSE

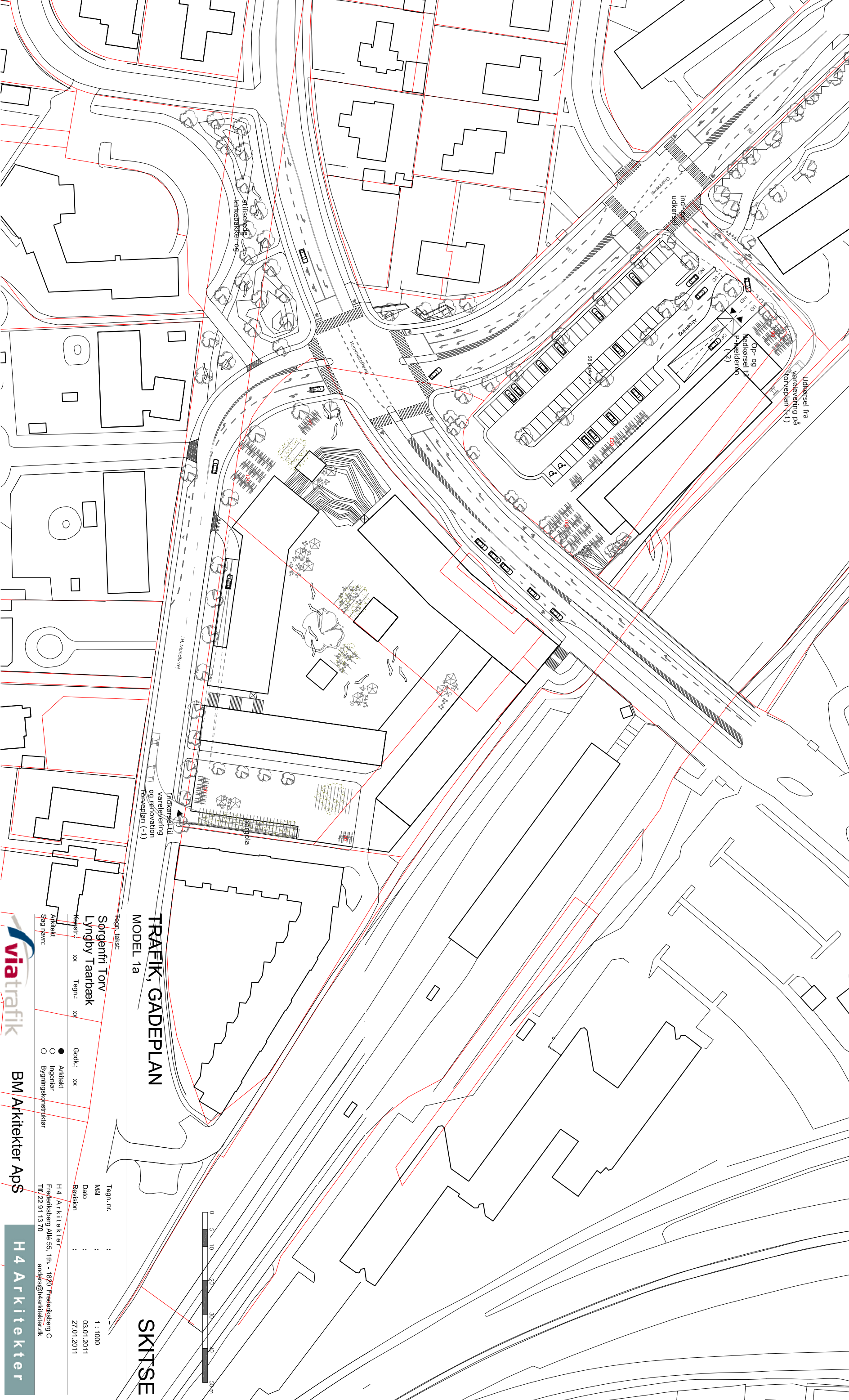
Tegn_tekst:		Tegn_nr.:	
Sorgentfri Torv			
Lyngby Taarbæk			
Konstr.: xx	Tegn.: xx		
		Gædk.: xx	
Afdiakt		Artiakt	
Sag navn:		Ingeniør	
		Bygningskonstruktør	
		H 4 Arkitekt A/S	
		Frederiksberg Alle 55, 11n. - 1820 Frederiksberg C	
		TL: 22 91 13 70	
		anders@h4arkitekter.dk	

BM Arkitekter Aps

SORGENFRI TORV



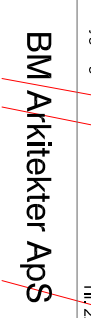
Model 1a. (etage 0) Gadeplan



TRAFIK, GADEPLAN MODEL 1a

SKITSE

Tegn. læst:	Tegn. nr.:	:	1 : 1000
Sorgenfri Torv	Mål	:	03.01.2011
Lyngby Taarbæk	Dato	:	27.01.2011
Kæstuf.: xx	Tegn.: xx	Godk.: xx	Revision
Arktelt	Arktelt	●	H4 Arkitekter
Sej. nr.:	Ingenlør	○	Frederiksberg Alle 55, 1th. - 1820 Frederiksberg C
	Bygningskonstruktør		TF 22 91 13 70
			andfrs@h4arkitekter.dk

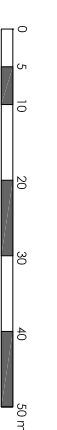
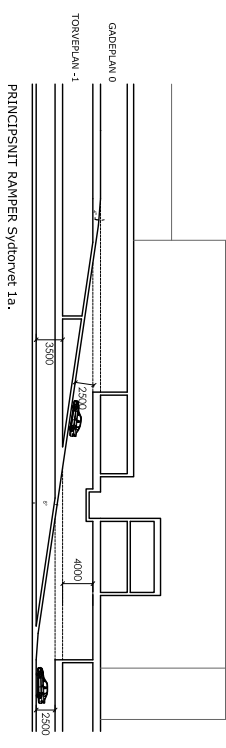
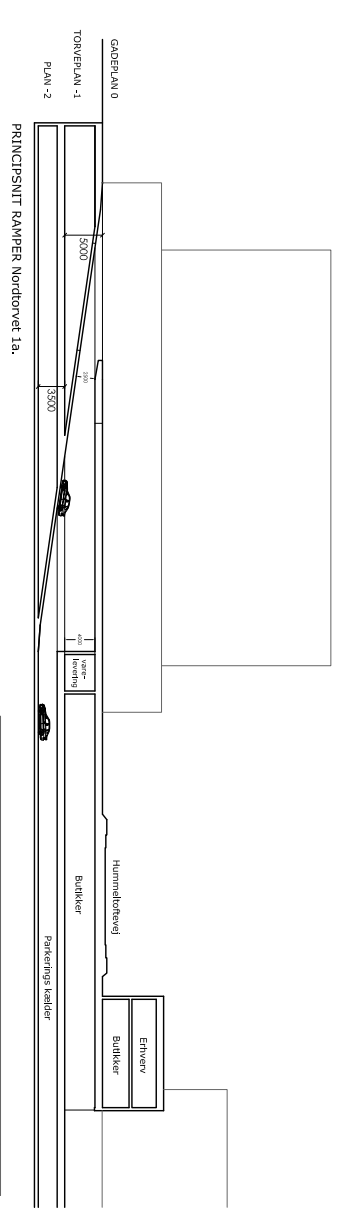
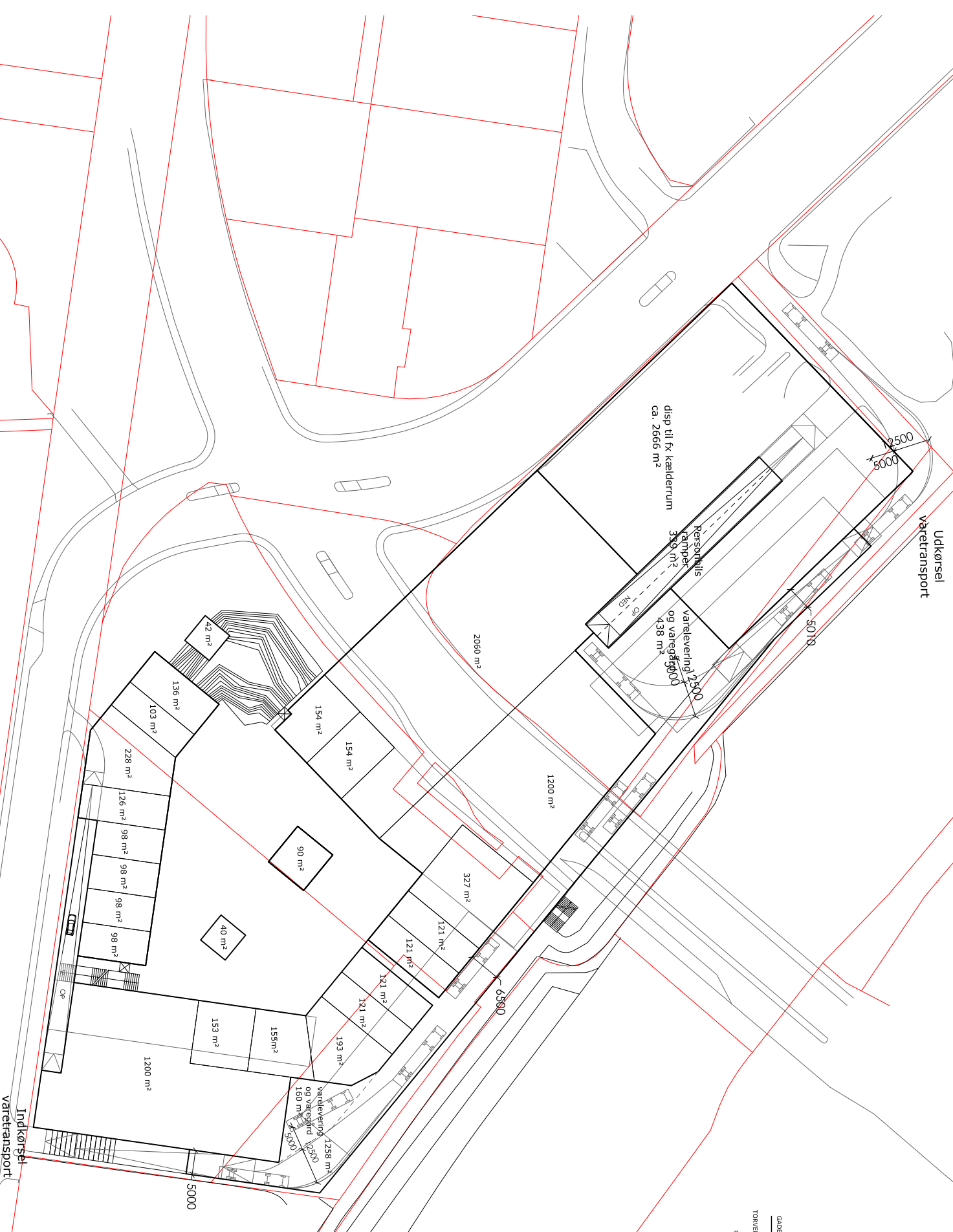


SORGENFRI TORV

Model 1a. (etage -1)



Torveplan



TRAFIK TORVEPLAN MODEL 1a

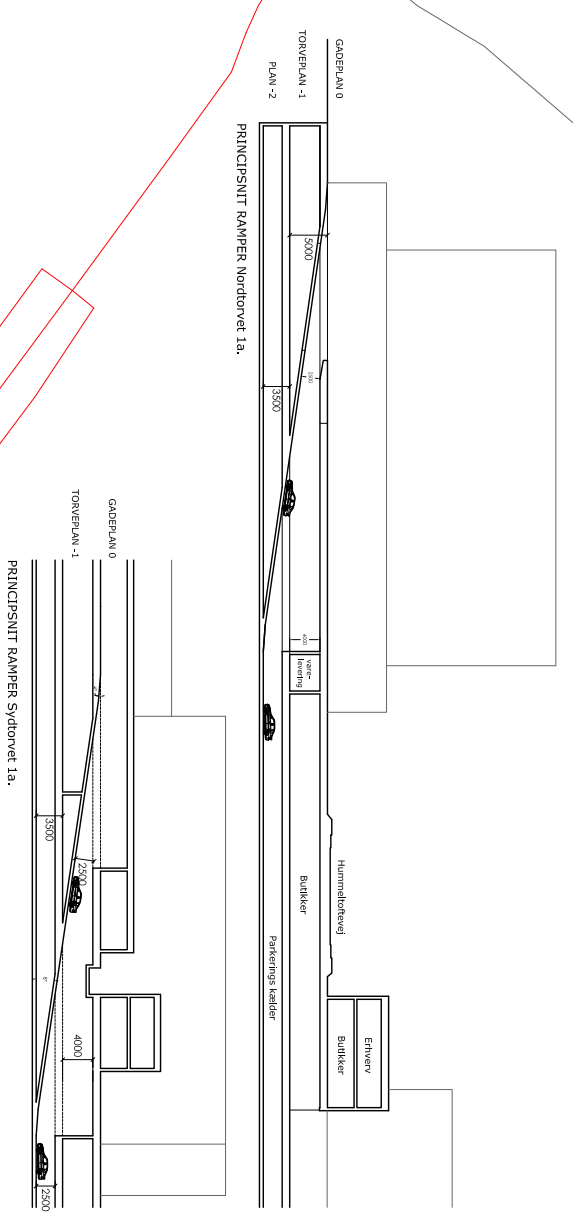
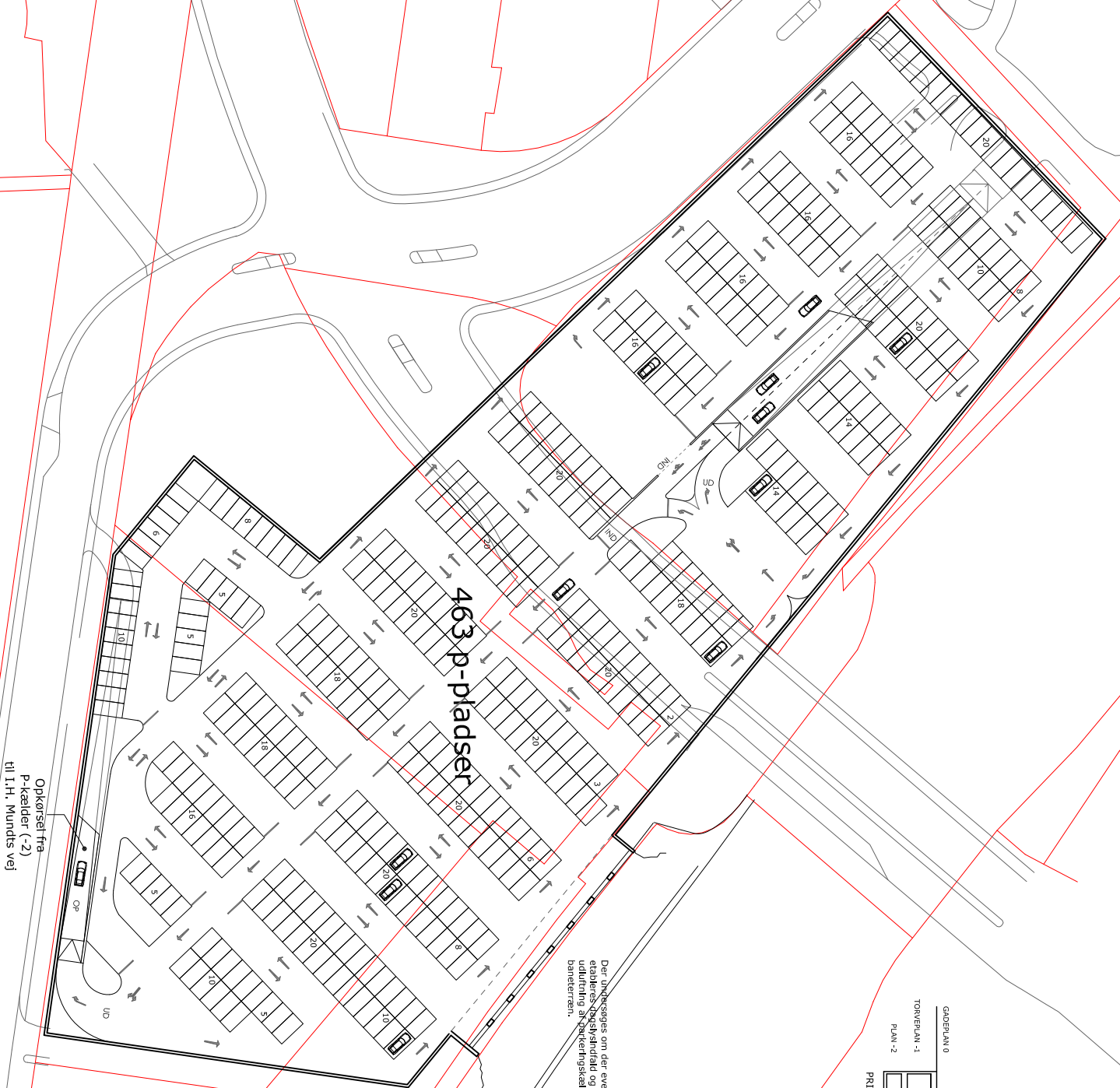
SKITSE

Tegn. tekst:		Tegn. nr. :	-
Sorgenfri Torv		Mål : :	1 : 1000
Lyngby Taarbæk		Dato : :	10.01.2011
Konstr.: xx	Tegn.: xx	Godk.: xx	Revision : 27.01.2011
Afdelt:	<input checked="" type="radio"/> Arkitekt	H 4 Arkitekter	
Sag navn:	<input type="radio"/> Ingeniør	Frederiksberg Alle 55, tlf. - 1820 Frederiksberg C	
	<input type="radio"/> Bygningskonstruktør	Tlf. 22 91 13 70	anders@marflekter.dk

SORGENFRI TORV

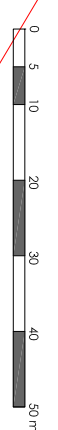
Model 1a. (etage -2)

P- Kælderd



TRAFIK, ETAGE -2
MODEL 1a

SKITSE



Tegn_tekst:	Tegn_nr.:
Sorgenfri Torv	1 : 1000
Lyngby Taarbæk	Mål : 03.01.2011
Konstr.: xx	Dato : 03.01.2011
Tegn.: xx	Revision : 01.02.2011
Gædk.: xx	

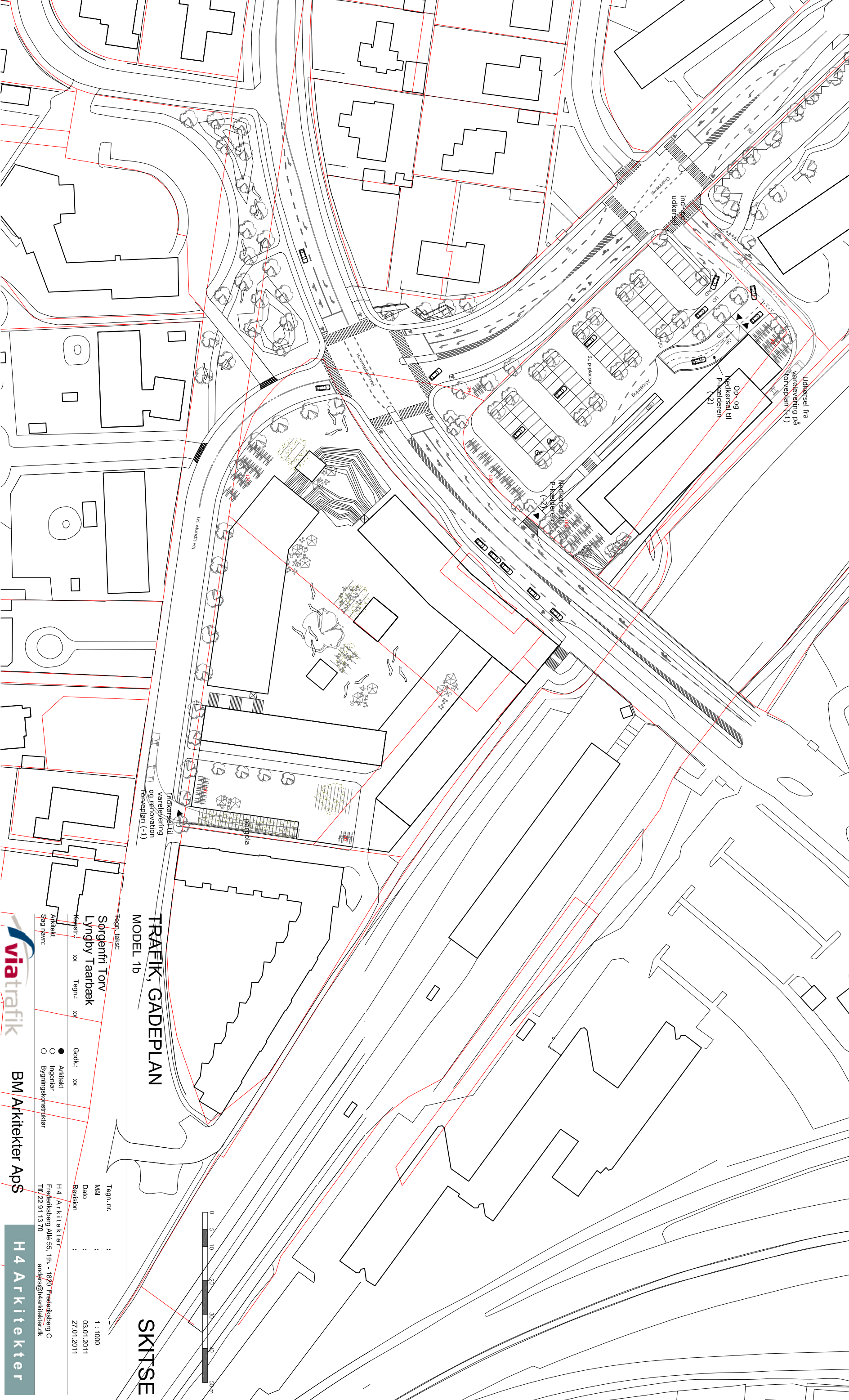
Tegn_tekst:		Tegn_nr.:	
Afdiakt	Artitekt	H4 Arkitekter	
Sag navn:	Ingeniør	Frederiksberg Alle 55, 11n. - 1820 Frederiksberg C	
	Bygningskonstruktør	TL 22 91 13 70	
		anders@h4arkitekter.dk	



SORGENFRI TORV



Model 1b. (etage 0) Gadeplan



TRAFIK, GADEPLAN MODEL 1b

SKITSE

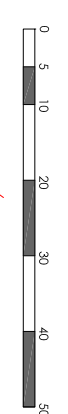
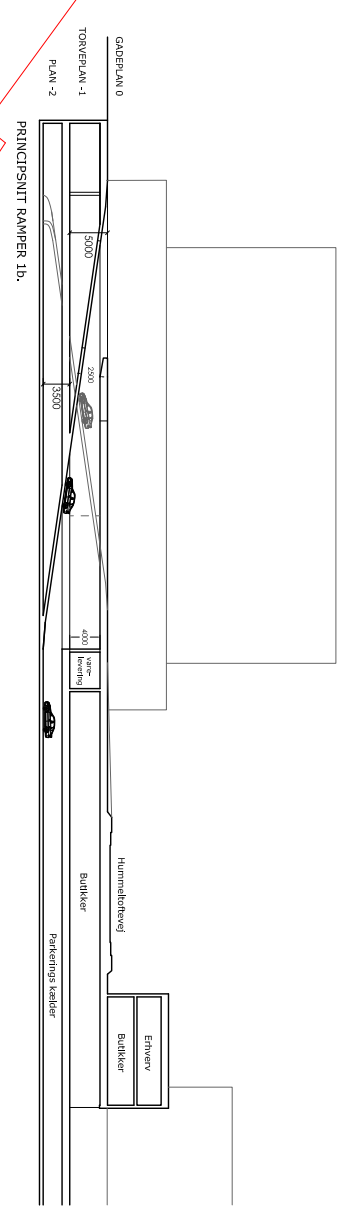
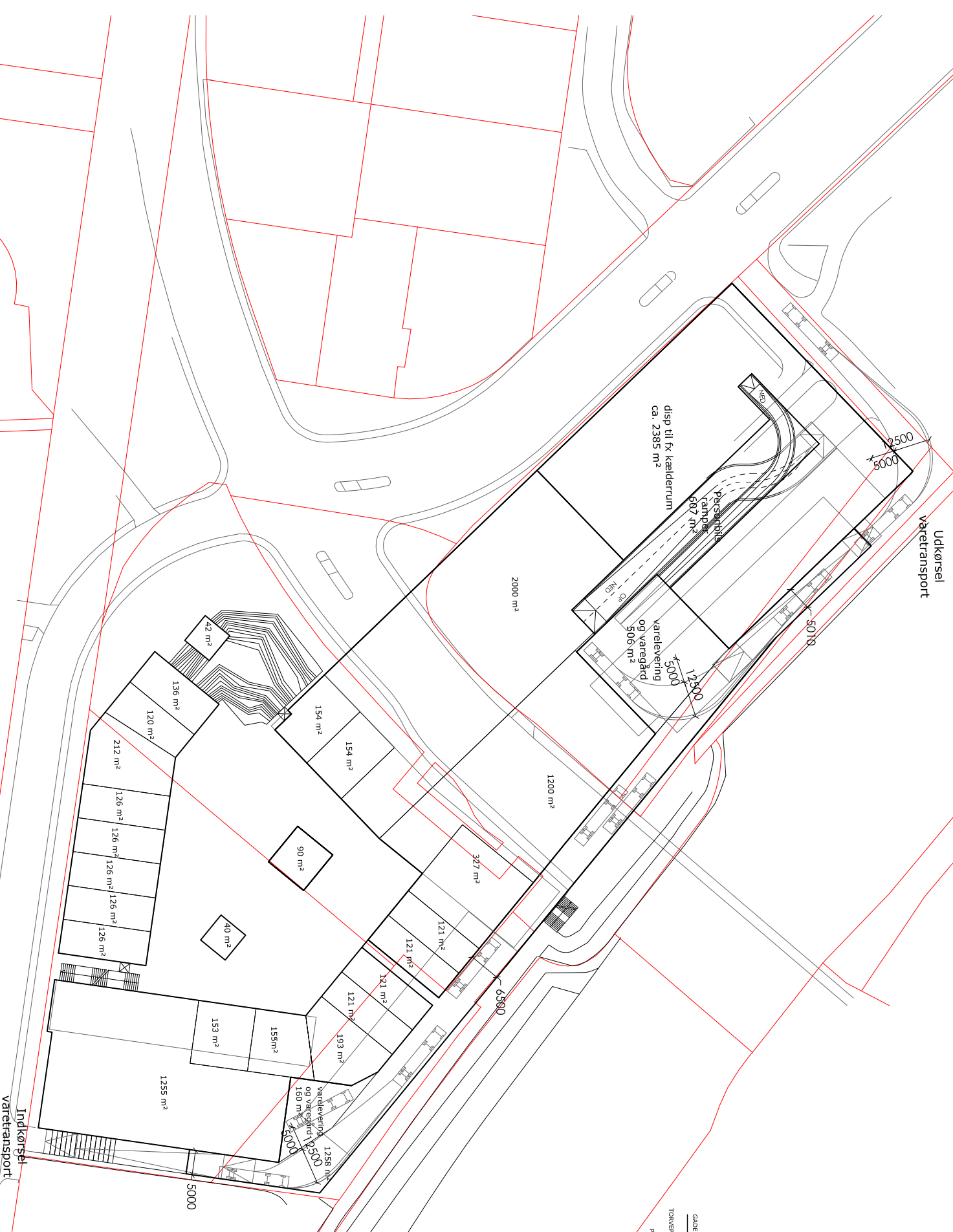
Tegn. læst:		Tegn. nr. :	
Sorgenfri Torv		1 : 1000	
Lyngby Taarbæk		Mål :	
Kæstuf. xx	Tegn.: xx	03.01.2011	
Godk.: xx		Dato :	
Arktelt		Revison :	
Sag nr.nr.:		H4 Arkitekter	
		Fredensborg Alle 55, 11n. - 1820 Fredensborg C	
		Tlf. 22 91 13 70	
		andfrs@h4arkitekter.dk	



SORGENFRI TORV

Model 1b. (etage -1)

Torveplan



TRAFIK, ETAGE -1
MODEL 1b

SKITSE

Tegn. tekst:

Sorgenfri Torv
Lyngby Taarbæk

Konstr.: xx Tegn.: xx Godk.: xx

Afdiakt: Arkitekt
Sag navn: Ingeniør
 Bygningskonstruktør

H4 Arkitekter
Frederiksberg Alle 55, th. - 1820 Frederiksberg C
Tlf. 22 91 13 70
anders@h4arkitekter.dk

Tegn. nr. : 1 : 1000
Mål :
Dato : 10.01.2011
Revision : 27.01.2011



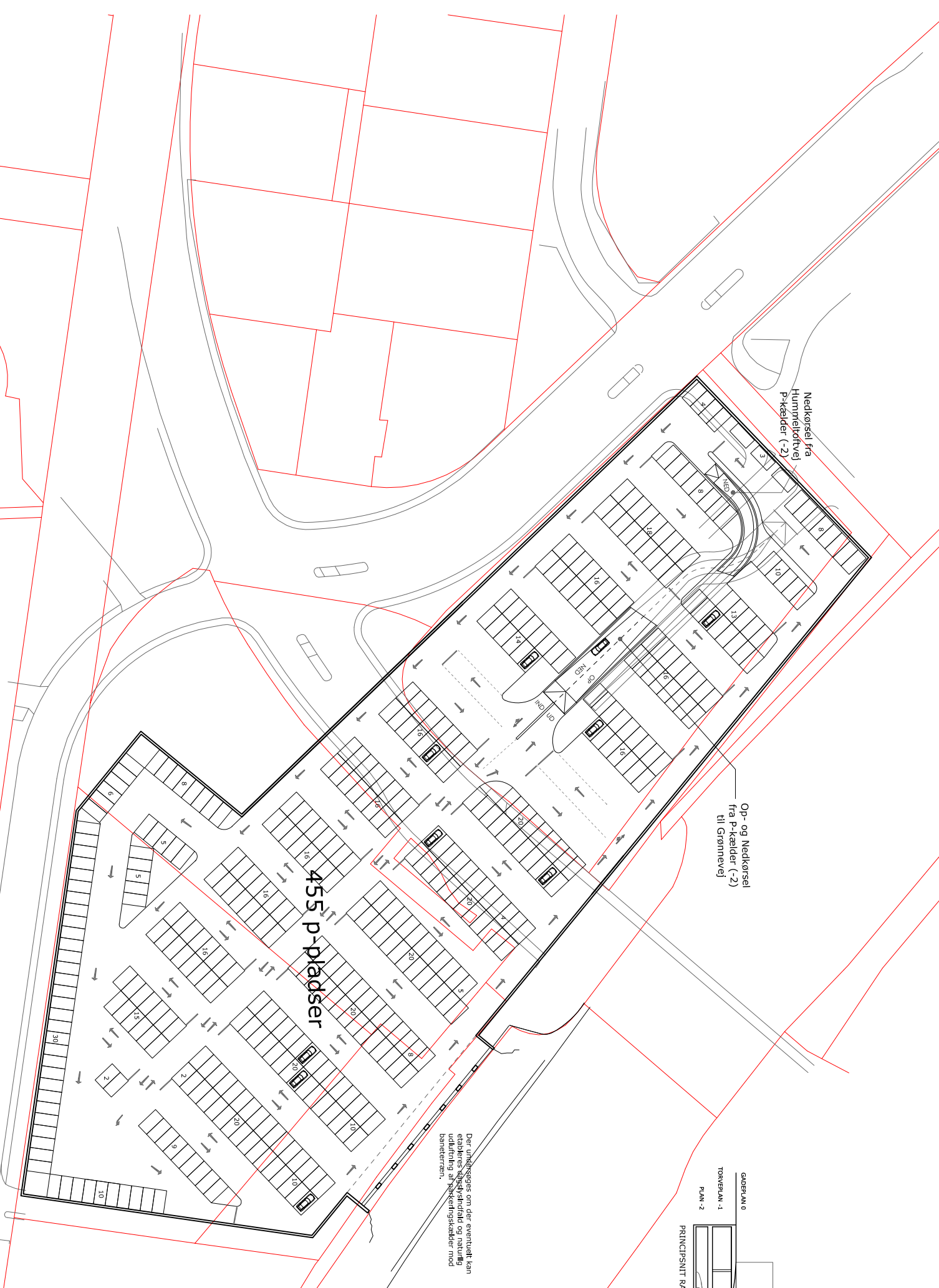
BM Arkitekter Aps

H4 Arkitekter

SORGENFRI TORV

Model 1b. (etage -2)

P-Køeldder



Der indlægges en der eventuelt kan erstatte de eksisterende udvinding af sikkerhedskæder med banertram.

TRAFIK, ETAGE -2
MODEL 1b

SKITSE

Tegn_tekst:
Sorgenfri Torv
Lyngby Taarbæk
Konsr.: xx Tegn.: xx Gædk.: xx

Afdelt: Arkitekt
Ingeniør: Bygningskonstruktør

Sag navn: H4 Arkitekter
Frederiksberg Alle 55, 1th. - 1820 Frederiksberg C
Tlf. 22 91 13 70
anders@h4arkitekter.dk

Tegn. nr. : 1 : 1000
Mål :
Dato : 03.01.2011
Revision : 01.02.2011

via trafik **BM Arkitekter Aps** **H4 Arkitekter**